



CHALMERS



Stadsutvecklingsmallen

Ett verktyg för att utveckla stadsdelar

Kandidatarbete

Affärsutveckling och entreprenörskap inom byggsektorn

JOHAN LORD
OVE VIKLUND

Institutionen för Arkitektur
Avdelning Byggnad
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA

Stadsutvecklingsmallen

Ett verktyg för att utveckla stadsdelar

JOHAN LORD
OVE VIKLUND

Avdelning Byggnad
Institutionen för arkitektur
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg 2016

The urban development template
A tool for developing urban areas
JOHAN LORD, 1993
OVE VIKLUND, 1991

© JOHAN LORD, OVE VIKLUND, 2016

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

Omslag:
Omslagsbilden är en skissbild av Skanskas utvecklingsförslag av höghus som planeras i
Gårda.

Chalmers
Göteborg, Sweden 2016

Sammandrag

Kandidatarbetets syfte är att skapa grunden till ett arbetssätt för hur fastighetsägare kan arbeta strategiskt med att utveckla stadsdelar för att öka attraktiviteten och därmed lönsamheten i sina befintliga eller tilltänkta fastigheter. Detta görs genom skapandet av ett analytiskt verktyg kallat stadsutvecklingsmall som består av en vision, en masterplan samt fastighetsplaner. Fastighetsbolaget Wallenstam är uppdragsgivare där Peder Wahlgren, affärsområdeschef på bolagets företagssida, har handlett kandidatarbetet. Eftersom fastighetsplaner redan idag är en befintlig del av bolagets verksamhet exkluderas dessa ur kandidatarbetet. Arbetet bygger på olika stadsplaneringsteorier från litteratur samt intervjuer av erfarna tjänstemän i branschen från såväl privata fastighetsbolag som kommunala planeringsorgan.

Teori

I teorierna bekräftas att en värdeökning i fastigheter kan skapas genom att utveckla området. Teorin lyfter fram sex stycken punkter vilka är lämpliga att följa för att utveckla området lönsamt. Föreläsningsvis beskrivs en teori om hur områdesutveckling som bygger på en befintlig stadskaraktär går till. Här klargörs olika analyser och studier som är nödvändiga för att bevara de uppskattade egenskaperna samtidigt som området fortsätter att utvecklas. Vidare behandlar efterföljande kapitel hur en relevant vision skapas för ett område genom att följa fem stycken punkter.

I kandidatarbetets tredje kapitel behandlas olika planeringsförutsättningar som måste beaktas vid utveckling av områden. Dels behandlas hur Trafikkontoret och Stadsbyggnadskontoret anser att byggherrar bör arbeta gentemot dem, vilka fördelar samt svårigheter de nya arbetssätten i jubileumsatsningen för med sig och även hur byggherrarna bör förhålla sig till parkerings- och kollektivtrafikfrågor. Kapitlet bygger bland annat på två intervjuer, en med Anna-Sofia Sjöqvist som är enhetschef på Trafikkontoret och en med Agneta Runevad som är biträdande projektledare för jubileumsatsningen.

Resultat

Kapitlet med planeringsförutsättningar följs av en granskning av hur fastighetsägare idag arbetar med att utveckla områden. Två stycken mindre fallstudier tillsammans med tre stycken intervjuer ligger till grund för kapitlet. Den ena fallstudien handlar om utvecklingen av Hammarby sjöstad i Stockholm. Ur denna studien togs lärdom framförallt om hur gemensamma arkitektteam tidigt i en utvecklingsprocess kan integreras och användas för att harmonisera ett område. Den andra fallstudien berörde utvecklingen av Kvillebäcken i Göteborg, vilken skedde i konsortieform. Genom att studera denna togs lärdom om hur samarbete mellan såväl byggaktörer som staden effektivt kan gå till samt hur samarbetet kan regleras genom särskilda avtal. Att utveckla ett område i konsortieform tillåter fokus på områdets utveckling framför respektive utvecklarens särintresse.

De intervjuade personerna i kapitlet är Roger Sundbom, projektutvecklingschef på Platz, Nicklas Arfvidsson, regionchef på Kungsleden och Mats Herner, exploateringschef på Wallenstam. Viktiga moment som konstaterades vid intervjuerna var bland annat hur de arbetar med att fokusera bestånd i kluster, formulerar ledord och samarbetar genom konsortier. Vidare i rapporten följer ett kapitel grundat på samma intervjuer som behandlar hur Platz, Kungsleden och Wallenstam skulle bygga upp en stadsutvecklingsmall och vad den ska inkludera för att hjälpa dem i utvecklingsarbetet av stadsdelar.

Grundat på teorier, intervjuer och fallstudier skapades en mall för att formulera en vision samt en masterplan. Mallen för skapandet av en vision består av fem stycken ämnesrubriker vilka följs av ett antal underpunkter att beakta innan visionen kan skapas. Masterplanmallen inleds med att välja huruvida utvecklingen ska ske tillsammans med andra fastighetsägare eller på egen hand. Därefter skiljer sig mallen beroende på vilket av alternativen som valts. Likt visionsmallen är masterplansmallen uppbyggd med ämnesrubriker följt av underrubriker vilka antingen utförs av utvecklaren eller beställs av en konsultbyrå. Ett enklare test av mallen har utförts för att testa mallens relevans. Mallen applicerades i testet på Gårda där ett utvecklingsförslag att köpa fastigheten Gårda 12:25 och riva vagnhallen för att sedan bygga blandstad.

Slutsatser

Slutligen har författarna konstaterat att en stadsutvecklingsmall kan bidra till struktur i utvecklingsarbetet av en stadsdel. En strukturerad utveckling där slutanvändarna beaktas leder till högre fastighetsvärden i området. Osäkerheten på värdeökningen som utvecklingen i stadsdelen genererar är dock större än vid utveckling i en befintlig fastighet.

Samverkan är en viktig faktor för att utveckla området på ett lyckat sätt. Tillsammans kan fastighetsägarna och staden göra större skillnad och skapa fler synergieffekter. Momenten som stadsutvecklingsmallen inkluderar är i stora drag kända för de som idag arbetar med stadsutveckling. Vad mallen bidrar med är struktur och enhetlighet i arbetet, att ingen fråga faller mellan stolarna och att därefter forma ett koncept för området. Stadsutvecklingsmallen kommer att kräva fortsatt utveckling och justeringar efter att testats fler gånger för att bli ett strategiskt användbart och accepterat verktyg av områdesutvecklarna.

Abstract

The aim of this bachelor thesis is to create a foundation for an approach to how property owners and property developers can cooperate in a strategical way to develop urban areas in order to increase the attractiveness and thus the profitability of their existing or prospective properties. This is done through the creation of an analytical tool called a urban developing template consisting of a vision, a masterplan and building plans. The thesis is conducted by Wallenstam and Peder Wahlgren who is head of the company's business area has supervised the work. Building plans is already an existing part of the company's operations and is therefore excluded from the bachelor thesis. The work is based on different urban planning theories from literature and interviews with experienced professionals in the industry from both private property and the municipal planning agency.

Theory

Theory confirms that an increase in value of real estate can be created through developing the surrounding area. It also describes how to develop an area based existing urban identity. Furthermore, analyzes and studies that are necessary to preserve the urban identity while developing the area are clarified as well as how to create a vision by following five main points.

Chapter 3 treats various planning conditions that must be considered when developing areas. The chapter is mainly based on interviews with Anna-Sofia Sjöqvist who is head of a unit at the traffic office and with Agneta Runevad who is assistant project manager at the city's urban planning office. They provided the thesis with their thoughts on how property owners and developers should work together and how to work towards the city's urban planning agency.

Result

The chapter with planning conditions is followed with an audit of how property owners are developing areas today. Two minor case studies together with three interviews are the base of the chapter. One of the case studies is about the developing of Hammarby Sjöstad located in Stockholm of which learning outcomes were how the use of a common team of architects in an early stage of the project results in a well-functioning and good-looking area. The other case study is about the development of Kvillebäcken located in Gothenburg of which learning outcomes were how the cooperation between property developers and the property owners may look like and how it can be regulated with various agreements.

Roger Sundbom, head of project development at Platzer, Nicklas Arfvidsson, head of region west at Kungsleden and Mats Herner, head of exploitation at Wallenstam were interviewed. Crucial moments established were among other things how their work with focusing their properties to limited areas, formulates visions and cooperate through consortiums.

Based on theory, case studies and interviews a template was created to formulate a vision and a masterplan. The template for the vision contains of five headings with a number of subheadings to regard before the vision can be created. The masterplan template starts with the option if you should cooperate with other property owners or to work on your own. After that the masterplan differ a bit depending on what track you have chosen. Just like the template of the vision the masterplan template contains with headings and subheadings. A simple test of the development template is performed by the writers at the location of Gårda, Gothenburg.

Conclusions

Summarized the writers have constructed a development template that can offer a framework for property owners and property developers while developing a specific area. End user attention and cooperation leads to higher property values in the area.

Cooperation is an important factor for the development of an area in a successful manner. Together, property owners can make a difference for a less cost than on their own. The development template will help these with a framework to work with and it makes sure that important factors are considered. The template will however require further development and adjustment after being tested several times to be strategically useful and accepted tool to property owners.

Keywords: urban planning, working methods, Gårda

Förord

Följande kandidatarbete är skrivet på kandidatprogrammet Affärsutveckling och entreprenörskap inom byggsektorn vid intuitionen för arkitektur på Chalmers tekniska högskola. Arbetet innefattar 15 högskolepoäng och har utförts på uppdrag av och i samarbete med fastighetsbolaget Wallenstam AB.

Kandidatarbetet har till stor del byggts på intervjuer av personer med god erfarenhet från branschen vilka vi skulle vilja rikta ett stort tack till. De intervjuade personerna är följande;

Roger Sundbom, projektutvecklingschef på Platzer fastigheter AB

Nicklas Arfvidsson, regionchef på Kungsleden

Agneta Runevad, biträdande projektledare på Stadsbyggnadskontoret

Anna-Sofia Sjöqvist, enhetschef på Trafikkontoret

Mats Herner, exploateringschef på Wallenstam AB

Utöver dessa ska även handledare Anders Hagson och examinator Dag Tvilde ha ett stort tack för god vägledning genom projektet. Ett extra stort tack riktas till uppdragsgivare Peder Wahlgren, affärsområdeschef på Wallenstams företagssida, som under projektet bistått med mycket engagemang, goda råd och vägledning.

Johan Lord

Ove Viklund

Innehållsförteckning

Sammandrag	I
Abstract.....	III
Innehållsförteckning	VI
1. Inledning	1
1.1. Bakgrund.....	1
1.2. Syfte	1
1.3. Avgränsning	1
1.4. Metod	2
2. Stadsutveckling enligt teorin.....	4
2.1. Definition Masterplan	4
2.2. Värdeskapande stadsutveckling	4
2.3. Stadsutveckling som bygger på befintlig stadskaraktär	6
2.3.1. Nuvarande stadskaraktären	6
2.3.2. Att skapa den eftersträvaransvärda karaktären	6
2.3.3. Formulera en vision	7
2.3.4. Analysera brister och kvalitéer	7
2.3.5. Handlingsalternativ	7
2.4. Utformning av offentliga rum.....	7
2.4.1. Offentliga rum - gator	8
2.4.2. Offentliga rum - parker	8
3. Planeringsförutsättningar	9
3.1. Jubileumssatsningens nya samverkansmetoder	9
3.1.1. Utmaningar med jubileumssatsningen	10
3.2. Stadsbyggnadskontoret	11
3.3. Trafikkontoret	11
3.3.1. Trafikverket sätter stopp	11
3.3.2. Parkeringstal	12
3.3.3. Kollektivtrafik.....	13
4. Hur fastighetsägare arbetar idag	14
4.1. Fokusera bestånden	14
4.1.1. Formulera ledord och lyssna på de berörda	14
4.2. Minianalys.....	14
4.3. Utveckling genom konsortier.....	15
4.4. Fallstudier	15
4.4.1. Fallstudie – Kvillebäcken	15
4.4.2. Fallstudie – Hammarby sjöstad.....	17
5. Hur fastighetsägarna vill bygga upp mallen	18
5.1. Kungsleden	18
5.2. Platzer	19
5.3. Wallenstam	20
6. Vårt mallförslag	22
6.1. Test av stadsutvecklingsmall på Gårda.....	23
7. Diskussion	34
7.1. Diskussion kring stadsutvecklingsmallen	34
7.2. Diskussion kring utvecklingsförslag på Gårda	35
7.3. Olika perspektiv men en gemensam inställning	35
8. Slutsatser.....	36
9. Referenser	37
9.1. Litteratur	37
9.2. Elektroniska källor	37
9.3. Muntliga källor.....	38

1. Inledning

Följande kapitel beskriver bakgrunden till kandidatarbetet, dess syfte och vilka avgränsningar författarna gjort. Vidare beskrivs metoden för hur resultatet i arbetet uppnått.

1.1. Bakgrund

Wallenstam är ett fastighetsbolag som har sitt bestånd framför allt i Göteborg och Stockholm. En stor del av bolagets arbete går ut på att bygga, förvärva och utveckla fastigheter genom aktiv förvaltning. Wallenstams vision är "att vara ledande stadsutvecklare samt marknadsledande fastighetsägare i utvalda storstadsregioner". I detta inkluderas att skapa trygga platser och områden där människor vill bo, arbeta och besöka (Wallenstam, 2016).

Ibland arbetar Wallenstam, enligt uppdragsgivaren Peder Wahlgren som är affärsområdeschef på företagssidan i bolaget, bakvänt med utvecklingen av sina fastigheter och områden. Varje fastighet utvecklas i de fall var för sig efter dess behov istället för att ha en gemensam plan för samtliga fastigheters utveckling i området.

Ett arbetssätt som använts i vissa områden och har visat sig varit lyckat är att tillsammans med andra fastighetsägare skapa en gemensam vision för området som sedan konkretiseras i en masterplan. Ur masterplanen skapas sedan fastighetsplaner för att bidra till en genomtänkt utveckling för såväl fastigheterna i sig som området i stort.

Uppdraget författarna tagit på sig är att utveckla en stadsutvecklingsmall för att effektivisera utvecklingsprocessen av ett område. Tanken är att mallen ska resultera i ett utvecklingskoncept snarare än att precist utforma byggnader. Stadsutvecklingsmallen kommer att vara tillämpbar vid såväl utveckling av befintliga- som vid projektering av nya områden.

1.2. Syfte

Syftet med kandidatarbetet är att skapa grunden till ett arbetssätt för hur fastighetsägare kan arbeta strategiskt med att utveckla områden i städer för att öka attraktiviteten och därmed lönsamheten i sina befintliga eller tilltänkta fastigheter. Detta görs genom skapandet av ett analytiskt verktyg kallat stadsutvecklingsmall som består av en vision, en masterplan samt fastighetsplaner.

1.3. Avgränsning

Kandidatarbetet kommer att fokusera på formandet av stadsutvecklingsmallen exkluderat fastighetsplaner eftersom de redan är en vedertagen del av Wallenstams arbete idag. När stadsutvecklingsmallen är skapad kommer den att testas på Wallenstams fastighetsbestånd i Gårda. Testet av mallen görs med syfte att testa mallens relevans samt för att ge förslag på hur området kan utvecklas. Att fullständigt arbeta igenom mallen kräver djupa egna eller inköpta analyser. Några sådana analyser kommer inte att göras i detta arbete. Teoristudierna och intervjuerna är fokuserade på Göteborgsmarknaden.

1.4. Metod

Teorier och litteratur har studerats i första hand från tryckta material hämtade från institutionen Arkitekturs bibliotek på Chalmers. Materialet som använts har i första hand handlat om teorier i stadsplanering för att få en övergripande förståelse om hur en välplanerad stad skapas. Exempel på tryckt material är läroböcker, rapporter och kommunplaner. Wallenstam har bistått med material som använts i tidigare projekt vilket har gett författarna en inblick i vad som krävs för att gå vidare med ett projekt.

För att uppnå ett maximalt resultat har semistrukturerade intervjuer genomförts med olika aktörer i branschen. Detta på grund av att vid en intervju kan frågorna anpassas efter personen och följdfrågor kan ställas på plats för till exempel förtydliganden. De första frågorna var öppna och breda vilket får den intervjuade personen att känna sig bekväm vilket leder till ett naturligt samtal (Davidson & Patel, 1994). Vid en semistrukturerad intervju används en mall med specifika frågor som sedan kom att anpassas efter den intervjuade personen beroende på vilken typ av aktör denne är i branschen. Detta medförde att intervjuerna inte var identiska utan styrdes av författarna beroende på intervjuperson för att få bästa möjliga resultat.

Intervjuerna genomfördes med erfarna tjänstemän från fastighetsbolagen Wallenstam, Kungsleden och Platzer. Dessutom intervjuades en projektledare från Stadsbyggnadskontoret och en enhetschef på Trafikkontoret i Göteborg. Intervjuerna har berört såväl hur arbetet med stadsutveckling går till idag som hur fastighetsägarna och byggherrarna vill bygga upp en stadsutvecklingsmall för att få en uppfattning av vad som fungerar bra och vilka processer som kan utvecklas. Hur utvecklingsarbetet idag går till undersöktes för att få en uppfattning om vilka moment som utvecklarna är nöjda med samt vad de tror kan utvecklas. Stadsbyggnadskontoret och Trafikkontoret intervjuades för att undersöka hur de tycker byggherrarna bör arbeta gentemot dem för att utvecklingsprocessen ska bli effektivare. De intervjuade personerna representerar i detta arbete sitt företags åsikter.

Intervjuade personer

Roger Sundbom, Projektutvecklingschef, Platzer Fastigheter.

Roger arbetar idag som projektutvecklingschef på Platzer Fastigheter och har tidigare erfarenhet från att ha varit affärsområdeschef på HSB. Roger har god erfarenhet av projektutveckling och författarna värdesätter hans åsikter och input han kunnat ge till arbetet.

Nicklas Arfvidsson, Regionchef Göteborg, Kungsleden.

Nicklas arbetar idag som regionchef i Göteborgsområdet på Kungsleden. I och med att Kungsleden nyligen har skiftat inriktning från att vara ett transaktionsinriktat bolag till att äga, utveckla och förvalta så är Nicklas en relevant källa till hur områden bör utvecklas.

Agneta Runevad, Biträdande projektledare, Stadsbyggnadskontoret.

Agneta arbetar idag som biträdande projektledare för jubileumssatsningen inom kommunen. Hennes input är otroligt nyttig eftersom det ger en uppfattning om vad kommunen tycker angående samverkan mellan kommun och olika fastighetsägare i plan- och projektskede.

Mats Herner, Exploateringschef Göteborg, Wallenstam

Mats arbetar idag som exploateringschef på Wallenstam. Mats har varit med och tagit fram idén till jubileumssatsningen och utvecklat processerna för att effektivisera dessa. I huvudsak arbetar Mats med mark- och projektutveckling för att ständigt bistå Wallenstams projektavdelning med nya projekt.

Anna-Sofia Sjöqvist, Enhetschef, Trafikkontoret Göteborg

Anna-Sofia är enhetschef på avdelningen *Samhälle och planering* som är en av fyra avdelningar på Trafikkontoret i Göteborg. Med en tidigare erfarenhet som konsult och handläggare har hon skissat och projekterat många vägar och har egenskapen att se problem och svårigheter som är nytta för oss att beakta i rapporten.

Utöver de intervjuade personerna har författarna genom hela projektet fört en dialog med Peder Wahlgren, Wallenstams affärsområdeschef på företagssidan samt uppdragsgivare till detta kandidatarbete. Peder har bistått med material, goda råd och handledning under arbetets gång.

Vid testet av stadsutvecklingsmallen på Gårda har författarna själva gjort enklare faktainsamlingar samt använt tilldelat material från undersökningar som gjorts på beställning från Wallenstam. För att fullständigt arbeta igenom mallen skulle fler djupare undersökningar behövts vilka inte har rymts inom detta arbetets omfång.

2. Stadsutveckling enligt teorin

Följande kapitel tar upp teori som är lämplig vid utformandet av en vision och masterplan. Kapitlet inleds med teori om vad som är värdeskapande vid utveckling av områden och dess publika platser. Sedan tas en del upp angående områdesutveckling grundad på befintlig stadskaraktär samt ett tillvägagångssätt för hur en vision kan skapas. Teoridelen avrundas till sist med en teori hur offentliga rum som gator och torg skapas på ett optimalt sätt.

2.1. Definition Masterplan

I boken *Urban Masterplanning Handbook* definierar författarna masterplan som; ”*a framework that provides more or less detailed design prescriptions for a specific development area*” (Firley & Grön, 2014, s.17). I masterplanen är miljö, social miljö, teknisk och ekonomisk standard fyra aspekter som bör behandlas. Anslutbarheten och tillgängligheten i området är även viktiga frågor som måste lösas. Exempelvis om målet är minskad biltrafik måste kollektivtrafiken byggas ut för att fungera på ett smidigt och effektivt sätt för de boende och besökande i området. Författarna nämner även områdets estetik som en viktig del i att skapa ett attraktivt område (Firley & Grön, 2014).

2.2. Värdeskapande stadsutveckling

Enligt författarna Hack och Sagalyn (2011) skiljer sig arbetsmetoden att utveckla områden beroende på om marken är privatägd, kommunalägd eller en mix av de båda. Utöver det kan resultatet skilja sig där det antingen kan vara fördelaktigt för allmänheten med nya publika tillgångar eller för fastighetsägarna genom ekonomisk värdeökning. Oavsett är målet det samma, att utveckla en stadsdel som möter de politiska kraven, ger tillräckligt med fördelar åt allmänheten samt ger en tillräckligt god ekonomisk avkastning för fastighetsägaren med tanke på den risk de åtar sig kopplat till satsat kapital (Hack & Sagalyn, 2011).

När marken är privatägd bör stadsplaneraren framställa en plan som har en distinkt identitet som utnyttjar platsens naturliga egenskaper som till exempel vattendrag, historiska byggnader och skogsområden samt platsens läge och tillgänglighet med tanke på vägnät och närhet till kollektivtrafik. Kvaliteter som grönområden, skolor, lekplatser och mötesplatser bör utformas med ett marknadstänk eftersom det ökar värdet på fastighetsägarens bestånd i området samt differentierar det mot konkurrerande områden (Hack & Sagalyn, 2011).

Vanligtvis har allmänheten åsikter och klagomål vid utveckling av områden. Översiktsplanen är kommunens riktlinjer för hur området ska utvecklas över tid och detaljplanen reglerar för hur området får och inte får bebyggas eller utvecklas. Byggherrar kan ansöka om att detaljplanen ska ändras om den inte är i linje med vad de vill utveckla. Om byggnadsnämnden anser att det är legitimt påbörjar de arbetet med en ny detaljplan. En skicklig stadsplanerare behöver kunna förhandla om detaljplanens utformande i form av motprestationer såsom att utveckla en publik mötesplats i närheten av fastigheten för att få lov att bygga en högre byggnad (Hack & Sagalyn, 2011).

Det finns inga direkta bevis på hur stor värdeökning fastigheter får på grund av olika utvecklingsmetoder av området. Det är på grund av att det oerhört svårt att jämföra projekt med varandra eftersom det ena projektet aldrig är det andra likt. Men genom erfarenhet och forskning har sex stycken aspekter som bidrar till ekonomisk värdeökning genom utveckling av områden identifierats vilka är följande punkter.

1. Tydliga riktlinjer

Om de kommunala reglerna som beskriver hur det är tillåtet att bygga är tydliga samt att de efterföljs konsekvent av beslutsfattarna blir säkerheten större för att byggherren kommer att få bygglov om de arbetar fram ett förslag enligt de kommunala styrdokumenterna. Det gör bland annat att byggherrar kan köpa mark och med större säkerhet veta att de kommer att få bygga det dem önskar inom reglerna vilket gör att de inte behöver kalkylera för just den risken. Om planprocesserna också skulle gå väldigt snabbt behöver de heller inte oro sig lika mycket över tajmingen i investeringen relaterat till de ekonomiska cyklerna (Hack & Sagalyn, 2011).

2. Täthet

Att öka tätheten i staden ökar värdet för kommunen eftersom det blir mindre ytor att täcka med service, kollektivtrafik och vägnät. På Manhattan i New York City, kan utvecklare med hjälp av motprestationer som till exempel att utveckla en tunnelbanestation, få lov till att bygga en ny fastighet (Hack & Sagalyn, 2011).

3. Byggnadshöjder och utsikt

Högre byggnader ger automatiskt högre täthet eftersom fler hyresgäster får plats på en mindre yta. Det finns också statistik på att hyresnivåerna ökar ju högre upp i byggnaden en bostad eller ett kontor hyrs. Många städer har dock begränsat byggnadshöjderna vid strandkanten för att fler ska kunna ta del av utsikten vilket också är värdeökande (Hack & Sagalyn, 2011).

4. Grönområden

Fastigheter i direkt anslutning till grönområden har visat sig vara högre värderade än andra fastigheter i området. Det betyder att grönområden, speciellt inne i en stad är någonting människor värdesätter och förutom utsikten över grönområdet, får hyresgäster en chans att känna av naturen (Hack & Sagalyn, 2011).

5. Blandstad

Förutom blandstadens tydliga fördelar med ett jämnt flöde av människor under dagen bidrar den också till minskad risk för fastighetsägarna eftersom den är spridd över såväl bostäder, kontor som handel med mera. Med blandstad kan det också vara enklare att etablera mindre restauranger i området tack vare att det blir ett jämnt flöde av människor, både till lunch när kontorshyresgästerna ska äta samt på kvällen när de som bor i området vill äta. Dessutom bidrar blandstaden till minskade resor eftersom transportbehovet blir mindre om det mesta befolkningen behöver finns i närområdet. Läget avgör dock hur bra resultatet blir med blandstad. Ett nytt kvarter som inte ligger i direkt anslutning till centrum har ofta inte lika goda flöden och är därför inte lika optimalt för handel i bottenplan (Hack & Sagalyn, 2011).

6. Identitet

För att skapa en identitet på ett område krävs det att flera byggnader står för samma budskap och identitet. Områden med en tydlig identitet kan vara värd mer än ett liknande område utan, eller med många olika identiteter. Enligt författarna så visade en turkisk studie att harmoni mellan fasadfärger och design är den viktigaste faktorn för att visa hög värdering och att konsekventa, intressanta arkitektoniska kvaliteter kom precis efter. Att ha en tydlig identitet förenklar också marknadsföringen av området (Hack & Sagalyn, 2011).

2.3. Stadsutveckling som bygger på befintlig stadskaraktär

Vid utveckling av ett område är det viktigt att undersöka vilka brister, behov och tillgångar området besitter. För att kunna avgöra huruvida något är en brist eller tillgång krävs det att ett övergripande mål finns. Ett exempel på detta kan vara stora bilvägar. Om målet för staden är att skapa en bilvänlig stad där trafiken ständigt flyter skulle fyrfiliga vägar ses som en stor tillgång. Är målet däremot att skapa en tyst och lugn stad med många härliga gångstråk skulle de fyrfiliga vägarna inte vara lika uppskattade och därför ses som en brist i området (Gillgren, 2000). Thuvander (2004) trycker också på vikten av att formulera tydliga mål som kan följas upp samt att arkitekter och projektörer behöver viss frihet för att nå ett bra resultat (Thuvander, 2004). En sätt att sätta relevanta mål är att följa strategin: SMART. Enligt strategin bör mål vara specifika, mätbara, uppnåbart (achievable), realistiska och tidsbestämda (Aqel, 2014). Att använda sig av förebilder, områden som stämmer överens med vad som vill uppnås, är ett effektivt sätt att arbeta som kan generera många idéer (Thuvander, 2004).

2.3.1. Nuvarande stadskaraktären

Om utvecklingen i staden eller området skall bygga vidare på den befintliga stadskaraktären måste denna först definieras. Karaktären beror av läget i landskapet, folket som bor där, områdets historia om hur det växt fram, befintlig bebyggelse med mera. I en stadskaraktärsstudie delas områdena upp efter historisk framväxt och beskrivs med de aspekter som är mest identitetsskapande. Stadsdelens nuvarande karaktär är en av de tyngsta faktorer att beakta vid utformandet av stadens framtida karaktär. Den är dels viktig för människors identifikation med sin stad eller sitt kvarter men också för att det investerats mycket i den byggda miljön (Gillgren, 2000).

2.3.2. Att skapa den eftersträvarvärda karaktären

Vid sidan av stadens nuvarande karaktär är stadens roll i omvärlden tillsammans med människors behov av en attraktiv livsmiljö också två viktiga komponenter vid skapandet av ett områdes eftersträvarvärda identitet. Precis som ett företag behöver även kommuner och områden arbeta med att utveckla och marknadsföra sina karaktäristiska egenskaper. Det är därför viktigt att känna till människors behov för att effektivt kunna profilera sig och attrahera dem till området (Gillgren, 2000).

Den sammantagna uppfattningen av naturmiljö, stadsmiljö, bostäder i förhållande till lokaler såväl som ekonomisk och social miljö bildar livsmiljön. Både vilken livsmiljö människor efterfrågar idag och vad de tros efterfråga i framtiden måste undersökas. En framtidsstudie är därför ett lämpligt verktyg att använda för att utforska vad människor kan komma att kräva och önska i deras framtida levnadsstandard (Gillgren, 2000).

När konkurrens finns är det nödvändigt att veta vilken roll och position man själv har i omvärlden. Benchmarking mot konkurrenter ger en god inblick i sina styrkor och svagheter. Det påvisar vilka tillgångar som bör marknadsföras hårdare samt vilka komponenter som behöver förbättras. I samhällsplanering är benchmarking trots detta ett ovanligt verktyg, något som synliggörs i olika städers väldigt homogena visioner. För att lyckas lyfta fram attraktiva och åtråvärda aspekter som är specifika för området som ska utvecklas bör en omvärldsanalys utföras. I denna bör även aspekter som kan utvecklas tillsammans med intilliggande områden eller städer redovisas. Att samla in och granska visioner från de områden som uppfattas som konkurrenter, eller områden som tydligt går att jämföras med, är ett enkelt sätt att göra en omvärldsanalys på. När konkurrenternas visioner och planer är tydliga kan den egna eftersträvarvärda framtida stadskaraktären utformas på ett särskiljande och attraktivt sätt (Gillgren, 2000).

2.3.3. Formulera en vision

Visionen formuleras efter en sammanvägning av stadskaraktärsstudien, framtidsstudien och omvärldsanalysen. Karaktären som eftersträvas bör efter denna sammanvägning också formuleras. Lämpligt är att formuleringen sker i två nivåer; en lockande slogan som sammanfattar och attraherar, vilken sedan följs ett stycke med punkter som förklarar och exemplifierar vad som uttrycks i sloganen. Gillgren (2000) påpekar att detta arbetssätt är obeprövat och något som i praktiken behöver utvecklas mer eftersom behovet av en tydlig vision för den önskvärda stadskaraktären är stort. Han lyfter även fram fem stycken grundpelare som visionen bör ta hänsyn till;

1. Formuleringen av sammanvägning ska attrahera flera grupper av den befintliga och tilltänka befolkningen, framförallt ska den vara lockande för de kategorier som är önskvärda i området.
2. Den eftersträvansvärda karaktären bör differentieras från konkurrenternas. En liknande stadskaraktär bör endast användas om man är avsevärt mycket bättre än konkurrenterna.
3. Visionen ska vara tydlig och konkret.
4. Visionen bör utformas på ett sätt som bjuder in befolkningen till att vilja bidra till att skapa den eftersträvansvärda stadskaraktären.
5. Bakom visionen krävs ett ledarskap som samordnar enskilda aktioner mot den gemensamma visionen.

2.3.4. Analysera brister och kvalitéer

När den eftersträvansvärda stadskaraktären är definierad ska denna jämföras med den nuvarande stadskaraktären. Det är först då områdets egenskaper kan ses som brister respektive kvalitéer. Egenskaper som matchar den definierade stadskaraktären ses som kvalitéer och egenskaper som inte matchar ses som brister. Egenskaper som helt saknas men som är nödvändiga för att uppnå den önskvärda stadskaraktären ses också som brister (Gillgren, 2000).

Kvalitéer som ska bevaras bör listas. Dessa kan bestå av allt från värdefulla områden till önskvärda egenskaper i miljön eller värdefulla objekt. Även områdets brister som kräver åtgärder för att uppfylla den eftersträvansvärda stadskaraktären bör listas eller markeras ut på en karta. En metod är att färglägga delar av området i grönt, gult eller rött. Röda områden kräver stora åtgärder, gula områden har några få brister och gröna områden är i linje med vad som vill uppnås i området (Gillgren, 2000).

2.3.5. Handlingsalternativ

När kvalitéerna och bristerna är tydliga ska beslut om vilken riktning åtgärderna ska gå mot fattas. Dessa riktlinjer ska säkerställa att kvalitéerna bevaras och att varje dellösning på bristerna leder mot samma mål. Flera olika handlingsalternativ bör övervägas och analyseras för att undersöka hur de kan komma att påverka stadskaraktären. Handlingsalternativen kan vara alltifrån att låta området vara som det är till total stadskaraktärsförändring (Gillgren, 2000).

2.4. Utformning av offentliga rum

Det offentliga rummet är ett begrepp som ofta används inom samhällsplaneringen och kan definieras som: ”en bebyggd plats dit allmänheten enkelt har tillträde”. Exempel på ett offentligt rum är ett torg, en gata eller en park. Ofta nämns också halvprivata eller halvoffentliga rum vilket är svårare att definiera. Ett exempel kan vara en innergård till ett flerbostadshus. Det är i grunden offentligt men är tillägnat de boende som delar på

ytan sinsemellan. Detta kan skapa en ovisshet gällande ifall det är tillåtet att vistas där eller inte. Vid planering av en ny stadsdel är det därför viktigt att utforma det offentliga rummet med tydliga gränser vilket leder till att människor inte tvivlar på om de får vistas där eller inte. Det offentliga rummet bör ha frekvent rörelse vilket skapas genom att ha många entréer, fönster i gatuplan samt många slag av aktiviteter. Detta leder till en känsla av öppenhet och trygghet (Dahlkild, O., Dahlkild, J., Hansson och Wiberg, 2011). Tre viktiga punkter att beakta för att en offentlig plats ska lyckas vara inbjudande för alla är synlighet, symbolik och fysisk närbarhet.

1. Synlighet

Om det är möjligt att se in i det offentliga rummet utifrån är det enklare för människor att se och bedöma om det är lämpligt att gå in. Utan synlighet kan det vara många som avstår att gå in.

2. Symbolik

Olika varumärken eller andra symboler kan verka antingen inbjudande eller avskräckande för personer. Att ha endast en viss typ av verksamheter på en offentlig plats kan medföra att vissa väljer att avstå eftersom det kan uppfattas som att endast de som ofta besöker dessa verksamheter är välkomna in. Till exempel en offentlig plats med hårdrocksbarer, tatueringsverksamheter och nattklubbar kan verka avskräckande att ta en kaffe utanför för vissa grupper.

3. Fysisk närbarhet

Oavsett om det offentliga rummet är synligt eller inte ska det gå att nå på ett tydligt sätt. Exempelvis kan ett torg nedsänkt under gatunivå, likt Sergels torg i Stockholm, verka onåbart om det inte finns tydliga nedgångar eller trappor. Samtidigt ska det också vara nåbart för människor med barnvagnar eller rullstolar (Carmora, Heath, Oc & Tiesdel, 2003).

Offentliga rum skapar fysisk integration vilket i sin tur är nödvändigt för att uppnå social integration (Dahlkild et al, 2011). Utformningen påverkar dock hur människor tar kontakt med varandra. Ett konferensrum med noggrant uppställda bord och stolar skapar en formell känsla och inte mycket social interaktion. Står däremot alla bord och stolar oordnat bidrar det till ökad social interaktion vilket visar att människors beteende till viss del styrs av utformningen (Carmora et al. 2003).

2.4.1. Offentliga rum - gator

Det går att förstärka gator till att upplevas som mer offentliga. Detta görs genom butiker, visuell tydlighet och en generell blandning av verksamheter. I första hand är dock gatan en kommunikationsled och ju fler trafikslag desto bättre. Viktigt är att planera gator som ska fungera i nästa generation och därför ställa frågorna kring hur vi kommer att resa i framtiden (Dahlkild et al, 2011).

2.4.2. Offentliga rum - parker

Parker och grönområden måste noggrant planeras och bör vara placerade intill en vältrafikerad gata där många vistas. En park får inte bli en barriär mellan två delar i staden och därför måste även parkens storlek vara väl avvägd. Beroende på storlek och läge i staden är parker olika värdefulla. Slottsskogen i Göteborg är ett exempel på en oerhört viktig del i många liv som ger en känsla av välbefinnande, naturupplevelser och erbjuder en plats för vila, sport, lek och rekreation (Dahlkild et al, 2011).

Ett exempel på en park som däremot inte uppfyller de nämnda aspekterna lika bra är Kungsparken i Göteborg som mest fungerar som en barriär mitt i staden.

3. Planeringsförutsättningar

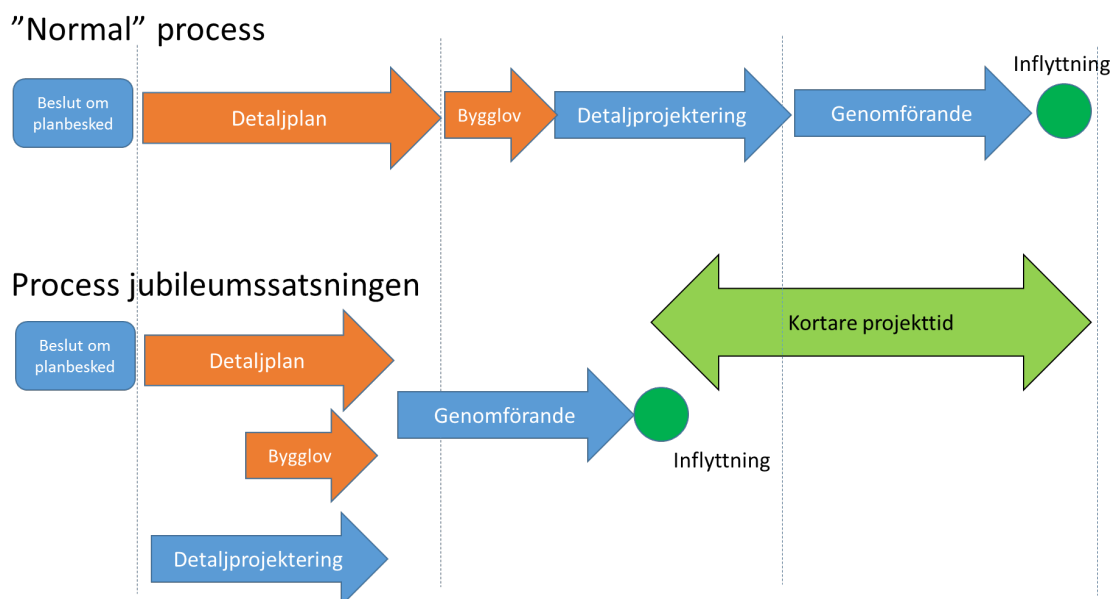
I detta kapitel kommer olika förutsättningar att förhålla sig till vid planering av områden att utredas. Nya samverkansmetoder mellan byggherrar och staden granskas för att undersöka om de kan effektivisera utvecklingen av områden. Dessutom tas Stadsbyggnadskontorets och Trafikkontorets åsikter upp angående hur de tycker byggherrarna ska arbeta gentemot dem för att utvecklingsprocessen ska bli så effektiv som möjligt.

3.1. Jubileumssatsningens nya samverkansmetoder

Det är bostadsbrist i Sverige och enligt Boverkets uppdaterade behovsprognos från oktober 2015 kommer det att behövas 705 000 nya bostäder mellan 2015-2025 (Boverket, 2016). Enligt Boplats i Göteborg finns 165266 betalande registrerade bostadssökande och medelväntetiden 2015 för en lägenhet i Göteborg var 1492 dagar (Boplats, 2016).

Göteborgs stad har satt upp ett mål att bygga 7000 stycken bostäder utöver normal produktion till stadens 400-års jubileum. Detta eftersom inflyttningstakten är hög och fler företag väljer att positionera sig i Göteborg. Bostäderna, varav minst hälften ska vara hyresrätter, ska byggas spritt i staden och vara i olika prisklasser. Byggstart planeras till 2018 och bostäderna ska alla vara färdigställda i olika etapper under 2021. För att klara av den ökande produktionen av bostäder testas ett nytt arbetssätt inom kommunen som frångår det normala arbetssättet gällande planprocesserna. Denna satsning där de nya arbetsmetoderna provas kallas *Jubileumssatsningen* (Göteborgs stad, A, 2016).

Utgångspunkten med det nya arbetssättet är att ett projekts handläggningstid ska ta 17 månader istället för 30 månader. För att uppnå detta läggs detaljprojektering samt utformning av bygglovsritningar från byggherren parallellt med detaljplanearbetet och fastighetsbildning för att processen ska bli effektivare¹.



Figur 1 Övergripande beskrivning av jubileumssatsningens arbetssätt (Wallenstam, 2016)

¹ Mats Herner (Exploateringschef, Wallenstam) intervjuad den 19 april.

En stor skillnad från den normala planprocessen är att byggherrarna själva utför utredningar och planering av projektet för att arbeta fram beslutsunderlag till kommunen som fortfarande prövar och legaliserar markanvändningen. Som processbeskrivningen visar i bilaga 1, växlas processansvaret mellan kommunen och byggherren där den gemensamma arbetsgruppen säkerställer att kommunikationen är god och eventuella problem kan lösas gemensamt².

För att uppnå detta får aktörerna som vill vara en del av samarbetet skriva under ett samverkansavtal som beskriver hur arbetet ska fortlöpa samt vilka ansvar varje part innehar. Det innehåller bland annat ett risktagande att byggherren får stå för kostnaderna även om detaljplanearbetet under planprocessen avbryts av kommunfullmäktige eller byggnadsnämnden, se bilaga 2 för att läsa avtalet i helhet. Samarbetet sker över flera samverkansforum mellan berörda parter som visas i det bifogade organisationsschemat bilaga 3 (Göteborgs stad, A, 2016).

Projektledarna från de olika kontoren på kommunen och de inhyrda konsulterna är tänkta att sitta tillsammans som en projektgrupp i samma lokal med aktivitetsbaserade arbetsplatser för att kommunikationen ska bli effektivare och bättre. Projektet kommer även att följas av ett antal forskare för att se om det nya arbetssättet faktiskt leder till en effektivare planerings- och byggprocess².

3.1.1. Utmaningar med jubileumssatsningen

Trafikkontoret har en representant med i varje projektgrupp gällande detaljplanerna för nya områden under jubileumssatsningen. Enligt Anna-Sofia Sjöqvist är jubileumssatsningen bra för att snabbt få till fler bostäder men hon ser också en del utmaningar i konceptet. Eftersom det är en sådan snäv tidsplan måste Trafikkontoret börja projektera gator samt gång- och cykelbanor direkt efter planprocessens samrådsskede. Vanligtvis skissar de vägarna och beställer sedan utredningar som bekräftar att det är genomförbart alternativt fördelaktigt att bygga enligt skissen, utan någon speciell deadline³.

I och med jubileumssatsningen inklusive den deadline konceptet för med sig måste alltså projekteringen av vägarna starta direkt efter samråd. Projektet blir i detta fall väldigt utsatt om ändringar på placering eller utformning av byggnader som påverkar vägdragningen görs. Dessa kan bli förödande för projektet såväl tidsmässigt som kostnadmässigt. Projekteringen är en extremt tidskrävande och noggrann process vilket medför att om det kommer ändringar från byggherren efter samrådsskedet kommer det bli väldigt svårt att nå deadline samt att det uppstår en frågeställning om vem som ska bära kostnaderna som tillkommer för ändringen. Kostnaderna kan bli väldigt höga för minsta lilla ändring och frågan är om byggherrarna vill ta på sig den kostnaden, den borde i alla fall inte ligga på skattebetalarna³.

Anna-Sofia poängterar att jubileumssatsningen är bra, men att det saknas processbeskrivningar om vad som händer när till exempel en sen ändring tillkommer och vem som står för kostnaden. Det viktigaste, för Trafikkontorets arbete enligt Anna-Sofia, är att alla i projektet känner till komplexiteten med att projektera vägar och de utmaningar Göteborgs topografi medför. För att undvika förseningar och onödiga kostnader måste alla i projektet ha en konstant dialog och känna till problemen som kan uppstå, hur man löser dessa samt vem som betalar för ändringar³.

² Mats Herner (Exploateringschef, Wallenstam) intervjuad den 19 april.

³ Anna-Sofia Sjöqvist (Enhetschef, Trafikkontoret) intervjuad den 20 april.

3.2. Stadsbyggnadskontoret

För att undersöka hur Stadsbyggnadskontoret anser att byggherrarna ska förhålla sig till dem under utvecklingsprocessen av ett område har Agneta Runevad intervjuats. Agneta är biträdande projektledare för jubileumsatsningen.

Generellt inom stadsutvecklingen säger Agneta Runevad att det emellanåt kan vara svårt att planera och förutsäga vad som är på gång i och med att stadens mål och ambitioner strider mot Trafikverkets. Göteborgs stad vill minska biltrafiken med 25 % fram till 2035 samtidigt som Trafikverket säger att trafiken på lederna kommer att öka markant under samma period⁴.

Agneta menar att samverkan mellan byggherrarna och Stadsbyggnadskontoret är bra och från Stadsbyggnadskontorets sida förenklar det om bygglovsritningarna är tillgängliga för dem redan i granskningsskedet av detaljplanearbetet eftersom en orsak till försenade bygglov ofta handlar om att ritningarna inte följer detaljplanen. Därför är det önskvärt om byggherrens bygglovsarkitekt samarbetar med planarkitekterna för att undvika så mycket ändringar och missförstånd som möjligt⁴.

Ur byggherrarnas perspektiv tycker Agneta också att det är bra ifall de kan komma i samlad trupp och att de dessutom använder samma arkitekt alternativt att byggherrarnas arkitekter för en områdesutveckling är i ett team. Det gör att planarkitekterna endast behöver förhålla sig till en part istället för flera⁴.

Den aspekt Stadsbyggnadskontoret inte kan påverka är överklaganden. Rätten att överklaga både detaljplan och bygglov finns för allmänheten. Ett sätt att minska överklaganden och därigenom handlingstiden är, enligt Agneta, att byggherrarna i ett tidigt skede går ut och informerar allmänheten om vad de har för planer för området, motiverar varför de tänkt som de gjort och att de gärna tar in åsikter och tips. Lämpligt är om denna information går ut genom personliga informationsträffar där allmänheten får ett ansikte på vilka som utvecklar området istället för att bara se ”det stora företaget”. Detta är något som ökar byggherrens lokalkännedom men medför också att allmänheten känner sig delaktiga och blir mer positivt inställda till utvecklingen⁴.

3.3. Trafikkontoret

Trafikproblem är enligt många det mest komplexa vid byggnation av nya områden. Trafikkontoret är Göteborgs stads trafikplanerare med uppdrag är att förvalta vägar, bananläggningar samt spårvägsnätet i staden (Göteborg stad, 2016).

3.3.1. Trafikverket sätter stopp

I Trafikkontorets strategiska styrdokument står det att bilandelen av trafiken i staden skall minska med 25 % fram till 2035. På några ställen kan biltrafiken öka, på andra ställen kan den vara oförändrad och på vissa ställen kan den minska. Minskningen av trafik i staden skall ske genom alternativ såsom förbättrad kollektivtrafik, gång- och cykelvägar samt införande av bilpooler. Trängselskatten ska vara med och finansiera detta och det finns redan exempel där förbättringar har genomförts till exempel ”Chalmershållplatsen” som delvis blev finansierat av medel från trängselskatten⁴.

Syftet med att minska biltrafiken är att nå målet om att bli en hållbar stad vilket betyder att koldioxidutsläppen måste minska. Färre bilar på gatorna medför också bättre framkomlighet för utryckningsfordon som räddningstjänst och ambulans. Trafikverket

⁴ Agneta Runevad (Biträdande projektledare, Stadsbyggnadskontoret) intervjuad den 8 april.

tror däremot att trafiken kommer att öka de kommande åren vilket medför att detaljplanerna stoppas av Länsstyrelsen eftersom de i vissa fall medför en större mängd trafik på de statliga lederna. Anledningen är att viktiga transporter som till exempel räddningstjänst, farliga transporter och rikstransporter inte får fastna i kö. Problematiken ligger i grund och botten i att det finns olika målbilder över Göteborgs biltrafik över de kommande åren. I och med jubileumssatsningens nya bostäder kommer trafiken att öka vilket är ofrånkomligt. Att en viss del av den trafiken kommer att falla ut på de statliga lederna är också ofrånkomligt. Göteborgs stad utreder nu tillsammans Mölndals stad hur de kan utveckla det lokala vägnätet för att minska belastningen på de statliga lederna⁵.

En fråga att ställa i sammanhanget är var det ökande antalet bilar på lederna kommer ifrån. En viss del kommer från Göteborg, en förmodat stor del är pendlare som bor utanför Göteborg och åker bil in från kranskommunerna samt ytterligare en del färdas igenom Göteborg. Ytterligare ett problem dyker då upp enligt Anna-Sofia, *"ska skattebetalarna i Göteborg betala hela utvecklingen av det lokala vägnätet på grund av ökad trafik ifrån Kungsbacka?"* Eller ska byggherrarna stå för kostnaderna via detaljplanerna? Det är en diskussion som pågår och oavsett lösning så kostar den, både i tid och pengar för detaljplanerna i jubileumssatsningen⁵.

3.3.2. Parkeringstal

Antal parkeringsplatser är ofta ett hett diskussionsämne vid utveckling av nya områden och ofta vill byggherren bygga så få parkeringsplatser som möjligt för att spara pengar. Det finns ett styrdokument på Trafikkontoret som hanterar parkeringspolicy i staden och är beslutat av kommunfullmäktige. Dokumentet beskriver hur parkeringsfrågan i staden ska behandlas, både på kvartersmark och allmän plats. Det finns också ett tilläggsdokument som heter "vägledning till P-tal" där man har kopplat en beräkningsmodell baserat på bland annat antal lägenheter, hur god kollektivtrafikförbindelsen är samt hur centralt området ligger. Dokumentet är framtaget av byggnadsnämnden och är baserat på egna utredningar. Det p-talet beskriver är hur många parkeringsplatser det ska finnas till fastigheten på kvartersmark i detaljplaneskedet. I bygglovsskedet kan byggherren i undantagsfall sedan få lov att sänka det några procent⁵.

Trafikkontoret förhåller sig strikt till dokumentet eftersom det är ett beslutat dokument byggt på noggranna utredningar. Från byggherrens perspektiv kan det finnas flertalet anledningar till viljan att minska parkeringstalen. Den första och största anledningen är att det kostar pengar och i de allra flesta fall är en förlustaffär. En annan anledning är att det ofta redan finns lediga parkeringsplatser att hyra i direkt närhet vilket betyder att behovet inte finns. Det optimala för byggherren är att ha relativt få platser till en hög hyra för att garaget ska betala av sig⁵.

Trafikkontoret vill hålla parkeringstalen uppe eftersom de som inte kan parkera bilen vid sin bostad måste parkera bilen på allmän plats. Trafikkontoret förvaltar de allmänna parkeringsplatserna och de får också ta emot de klagomål när folk inte har någonstans att parkera. Bygger Trafikkontoret fler parkeringsplatser är det skattebetalarna som får betala för dessa⁶.

⁵ Anna-Sofia Sjöqvist (Enhetschef, Trafikkontoret) intervjuad den 20 april.

⁶ Anna-Sofia Sjöqvist (Enhetschef, Trafikkontoret) intervjuad den 20 april.

Lösningen på problemet ur byggherrens perspektiv är enligt Anna-Sofia att komma med en motprestation för att få sänkta parkeringstal. Exempel på motprestationer kan vara skapandet av en bilpool vilket gör att folk som bor i området och bara behöver bil ibland inte behöver äga en egen bil. Ett annat alternativt är att subventionera kollektivtrafikkort till hyresgäster. P-talet är dock inte direkt relaterat till den dagliga mängden biltrafik på gatorna. Ett sänkt p-tal kan leda till att folk inte kan ställa bilen hemma utan måste ta bilen till jobbet vilket ökar mängden trafik. Ett höjt p-tal kan dock också medföra att det är enkelt att parkera bilen som då kan bidra till att fler skaffar egen bil och att mängden trafik därför ökar.

3.3.3. Kollektivtrafik

Västra götalandregionen agerar kollektivtrafikmyndighet och planerar samt bestämmer hur kollektivtrafiken ska byggas ut för att ge så stor effekt som möjligt. Kollektivtrafiknämnden arbetar fram strategiska förslag på lång sikt tillsammans med berörd kommun som sedan beslutas i regionfullmäktige (Zeljko, 2016).

Västtrafik är ett bolag ägt av Västra götalandregionen som Trafikkontoret har en daglig dialog med. De är ansvariga för att utforma linjesträckningar och utbud. En ny kollektivtrafiklinje börjar ofta som ett önskemål från kommunen, från andra berörda parter eller av Västtrafik om de upptäckt ett kapacitetsproblem. Dessa önskemål väcks när trafikplanen görs en gång per år. Förslagen värderas sedan i trafiknämnden med utgångspunkt om de är nödvändiga gällande kapacitet samt hur de bidrar till uppsatta mål. Därefter rangordnas förslagen och hur många som genomförs beror på hur stort ägarbidraget är, det vill säga hur mycket av kollektivtrafiken som betalas via biljetter och månadskort⁷.

Vid planering och utveckling av områden vill byggherrar ofta att det ska vara god kollektivtrafikförbindelse i området medan Västtrafik på sin sida vill se ett underlag innan de startar en ny linje⁶.

Västtrafik har historiskt inte lika långt tidsperspektiv på sina planer. De har dock i och med samarbetet med Trafikkontoret börjat planera på längre sikt, mellan 10-20 år. Som det är nu är det däremot bara Trafikkontoret som samarbetar med Västtrafik, enligt Anna-Sofia borde även Stadsbyggnadskontoret vara med i diskussionerna kring utvecklingen av staden och dess trafiknät⁶.

⁷ Linda Billberg (Regionutvecklare, Västra Götalandregionen) mailkonversation den 24 april.

4. Hur fastighetsägare arbetar idag

Följande kapitel är framförallt byggt på intervjuer av erfarna branschpersoner men det innehåller också delar som byggts på litteratur. I kapitlet granskas hur fastighetsägarna och byggherrarna arbetar med utveckling idag.

4.1. Fokusera bestånden

För att kunna skapa attraktiva områden som genererar högre fastighetsvärden strävar fastighetsbolag idag ofta efter att samla sina bestånd i kluster. I intervjuer med såväl Platzter som Kungsleden framgår det att bägge arbetar med att skapa kluster. Genom att studera Wallenstams bestånd kring Avenyn är det tydligt att detta är något som även de arbetar med. Bestånd samlade i kluster medför större påverkan på utformningen i det berörda området, vilket i sin tur leder till högre värden på fastigheterna om utvecklingen blir lyckad. Roger Sundbom förklarar att första steget när Platzter vill utveckla ett område är just att försöka förvärva många fastigheter och bli starka i det utvalda området. Platzers utveckling styrs idag ofta av att de ser en möjlighet, försöker köpa tomter och fastigheter i ett område som de tror på och att de sedan försöker hitta ett koncept för dessa som genererar värde⁸.

4.1.1. Formulera ledord och lyssna på de berörda

Ett viktigt steg som bör behandlas tidigt när ett bolag börjat växa i ett område är att marknadsföra det på ett sätt som gör att folk börjar tala gott om det. Ett sätt att arbeta med områdets identitet är att använda ledord samt att skapa en vision. Ledorden måste vara noggrant genomtänkta eftersom det kan vara stor skillnad i hur de uppfattas även om orden i sig är ganska lika. Exempelvis skulle ordet *centrumkänsla* kunna associeras med moderna caféer medan ordet *centrumnära* skulle kunna associeras med god kollektivtrafik⁸.

För att folk som berörs av utvecklingen i området ska bli positivt inställda bör bolaget som utvecklar området tidigt gå ut med information angående vilka tankar och planer de har kring utvecklingen. Att tidigt informera och motivera samt lyssna och ta till vara på allmänhetens åsikter har visat sig vara väldigt effektivt och bland annat lett till färre överklaganden vilket gör att processen kan flyta på snabbare. Nya Hovås är ett projekt där denna strategi använts och fungerat väl⁹.

4.2. Minianalys

På Kungsleden inleds ofta utvecklingen av ett område med att förvaltarna ser ett område med potential. Området diskuteras därefter tillsammans med regionchefen och om de fortfarande är överens om potentialen inleds samarbetet med utvecklingsavdelningen. Där börjar arbetet med en så kallad minianalys som utförs internt. Minianalysen är uppbyggd enligt följande¹⁰:

1. Undersöka och dokumentera vad man vet om området idag samt att göra enklare övergripande kalkyler.
2. Ta reda på vad som händer runt omkring området, vilka olika potentialer besitter området?
3. Undersök vad de nuvarande planerna säger.
4. Fatta ett inriktningsbeslut tillsammans med affärsledningen.

⁸ Roger Sundbom (Projektutvecklingschef, Platzter) intervjuad den 26 februari.

⁹ Agneta Runevad (Biträdande projektledare, Stadsbyggnadskontoret) intervjuad den 8 april.

¹⁰ Nicklas Arfvidsson (Regionchef, Kungsleden) intervjuad den 4 april.

Om beslut har fattats att projektet ska drivas vidare påbörjas en förstudie. I förstudien inleds samarbete och planering med kommunen med en tidshorisont på cirka 3 år. Tillsammans med kommunen försöker de komma överens om vad de ska verka för i området och vilka mål som ska sättas. Efter detta tittar de på hur enskilda fastigheter kan komma att påverkas av de satta målen. I detta skede kopplas även arkitekter in¹¹.

Vid val av inriktning och identitet på ett område och egna fastigheter inleder Kungsleden med att granska sitt egna bestånd. Är de nöjda med sina fastigheters karaktär låter de dem vara. Men om de vill göra en förändring börjar det att titta på vad kommunen och även övriga fastighetsägare i området vill uppnå. Ofta brukar de kunna mötas på mitten för att skapa något som gynnar bägge parter. De olika verksamheterna i området spelar också stor roll. Kungsleden äger idag inte bostäder, men om de har en fastighet mitt i ett bostadsområde skulle det affärsmässiga ändå styra hur fastigheten utvecklas men att de på sikt kanske säljer av eller byter bort fastigheten. Kritiskt är alltså vad som sker i omvärlden och vilka trender som råder. Kan de vara med och påverka detta så gör de det annars gäller det att anpassa sin produkt efter dessa förutsättningar¹¹.

4.3. Utveckling genom konsortier

Ett arbetssätt vid utveckling av områden kan vara att samverka i konsortier. Vid en totalutveckling eller ombyggnation av ett område i konsortieform, är det tydligt att områdets bästa hamnar i fokus. Byggherrarna släpper ifrån sig sina fastigheter och marker för att planera områden tillsammans som det är bäst lämpat. Detta tillåter att exempelvis vägar och parker kan planeras där de faktiskt gynnar området bäst. Om varje aktör skulle stå kvar i sin egen fastighet skulle de aldrig acceptera att just den fastigheten ska bli en väg eller en park. Vidare görs även genomförandeplaner och etappindelningen, när dessa är gjorda delas området upp i lotter. Dessa värderas och byggherrarna får sedan önska vilka lotter de helst vill ha då hänsyn tas till hur mycket var och en ägde innan rivning¹².

4.4. Fallstudier

Vidare följer två stycken kortare fallstudier. En om hur Kvillebäcken har utvecklats, likt metoden ovan beskriver, i konsortieform. Den andra granskar utvecklingen av Hammarby sjöstad, vilket är ett projekt som utvecklas genom en metod med gemensamma arkitektteam.

4.4.1. Fallstudie – Kvillebäcken

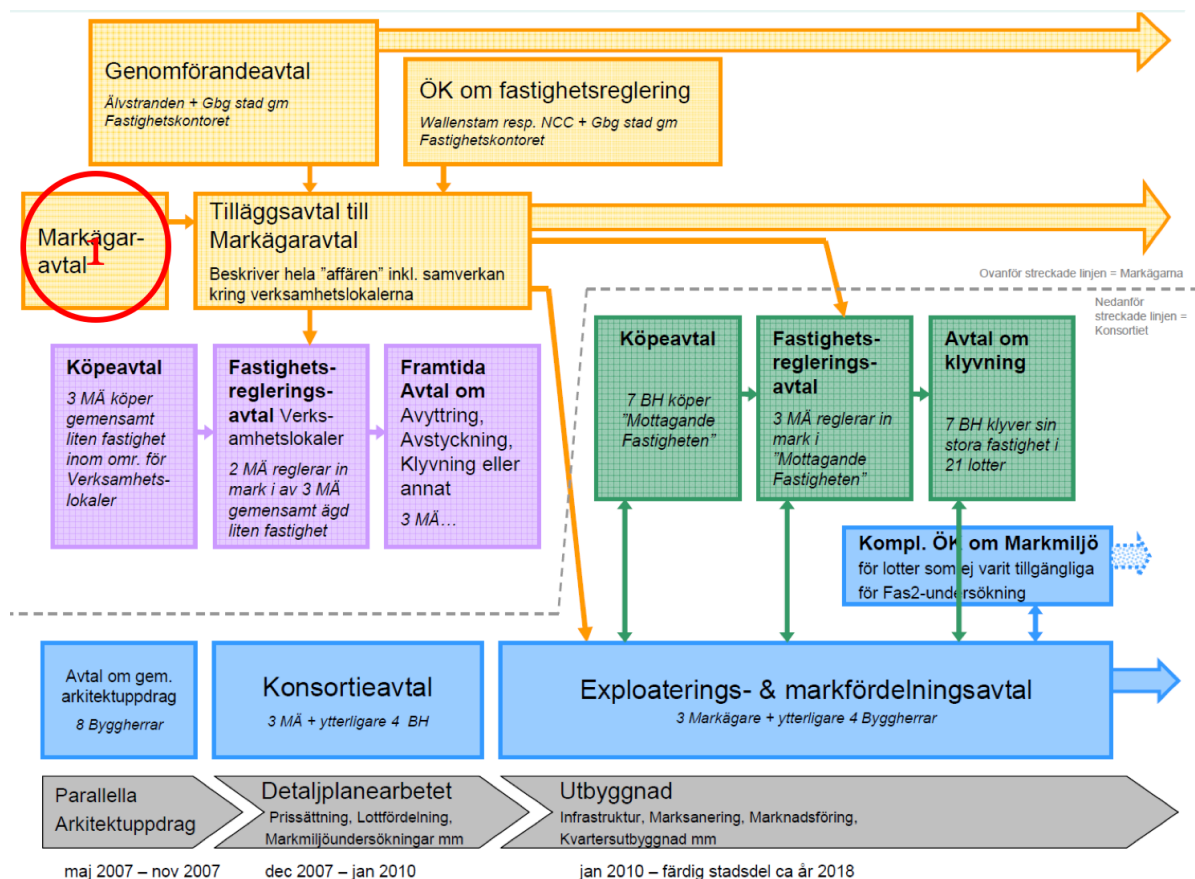
Kvillebäcken var tidigare ett äldre industriområde som idag håller på att utvecklas till en modern, urban och hållbar stadsdel. Området är 54 000 kvadratmeter stort. Det är centralt beläget och ägarbilden är fördelad mellan Wallenstam, NCC bostad och Göteborg stad. Utvecklingsperioden är 2011 till 2018. I konsortiet ingick 7 stycken byggherrar¹².

Avtalsstrukturen i ett områdesutvecklingsprojekt i konsortieform kan byggas upp enligt följande, vilket var fallet i Kvillebäcken.

¹¹ Nicklas Arfvidsson (Regionchef, Kungsleden) intervjuad den 4 april 2016.

¹² Mats Herner (Exploateringschef, Wallenstam) intervjuad den 19 april 2016.

1. **Markägaravtal** – Inkluderade att markägarna var överens med varandra om att utveckla marken gemensamt, oavsett var ens egna fastigheter var placerade.
2. **Avtal om gemensamt arkitektuppdrag**
3. **Konsortieavtal** – 4 stycken byggherrar bjöds in, därefter samverkade de 7 aktören i en gemensam projektgrupp.
4. **Tilläggsavtal till markägareavtal** - Beskriver hela affären inklusive samverkan kring verksamhetslokalerna.
5. **Exploaterings och markfördelningsavtal** – Efter planprocessen avtalades hur de nya byggrätterna skulle delas upp.



Figur 2 Övergripande arbetssätt vid utveckling av Kvillebäcken (Wallenstam, 2016)

Likt bilden visar skrevs även ett genomförandeavtal samt gjordes överenskommelser om hur fastighetsregleringen skulle gå till. Dessa två beaktas sedan i tilläggsavtalet till markägaravtalet där hela affären beskrivs. Tilläggsavtalet inkluderar också; ett köpeavtal där tre stycken markägare köper en liten fastighet inom området; ett fastighetsregleringsavtal där mark regleras in i den gemensamt köpta fastigheten; ett avtal om framtida avyttring, avstyckning, klyvning eller liknande¹³.

Vidare upprättas ett avtal om ett gemensamt arkitektuppdrag mellan byggherrarna varefter ett konsortieavtal skrevs mellan såväl markägare som byggherrar. Därefter skapas ett exploaterings- och markfördelningsavtal, även detta mellan markägare och byggherrar. Detta innefattar ett köpeavtal där byggherrarna köper in sig i den lilla skapade fastigheten; ett fastighetsregleringsavtal där markägarna reglerar in mark i den lilla fastigheten samt ett avtal om klyvning av den numera större fastigheten till ett antal lotter¹³.

¹³ Mats Herner (Exploateringschef, Wallenstam) intervjuad den 19 april 2016.

I utvecklingen av Kvillebäcken var respektive fastighetsägare ansvarig för sanering av de fastigheter de ägde vid projektstart. För de allmänna platsernas sanering gällde gemensamma åtagande¹⁴.

Efter att ha studerat hur Kvillebäcken har utvecklats tar vi med oss hur ett samarbete mellan såväl byggherrar som staden kan byggas upp med hjälp av olika avtal. Denna metod har visat att områdets utveckling hamnar i fokus samtidigt som det är lönsamt för byggherrar och fastighetsägare.

4.4.2. Fallstudie – Hammarby sjöstad

Ett lyckat projekt där en spännande strategi vid utformningen av området använts är Hammarby sjöstad. Tidigt i projektet tillsattes ett team av arkitekter för att skapa en skiss på hur området skulle kunna utformas. Arkitektteamet leddes av en tillsatt projektledare ifrån Stadsbyggnadskontoret. Efter att detta team hade format en mall för vad som i grova drag ville uppnås i områdets olika delar styckades området upp i tolv stycken delar. Tolv stycken arkitektteam fick sedan i uppgift att vidareutveckla dessa mindre områden enligt de riktlinjer som sattes i mallen. Därefter samlades förslagen in och harmoniserades av kommunen innan de fördelades ut på de aktörer som fått i uppgift att framställa den slutgiltiga designen enligt tidigare förarbeten (Firley & Grön, 2014).

Tack vare tidigt involverande av professionella personer kunde mycket detaljerade ritningar och riktlinjer skapas. De arkitekter och utvecklare som tog fram den första skissen var med genom hela processen och deltog i olika team till och med slutdesignen. Efter projektets slut har fastighetsvärdena i Hammarby sjöstad fortsatt att växa snabbt vilket är ett tecken på att projektet lyckats och att det tidiga involverande av professionella personer har lönat sig (Firley & Grön, 2014).

Från detta projekt tar vi med oss arbetsmetoden att tidigt involvera ett gemensamt arkitektteam för området som ska utvecklas. Det har visats vara ett lyckat sätt att harmonisera områden på. Att sedan dela upp områden på mindre arkitektteam är något som kan lämpas för utveckling av större områden.

¹⁴ Mats Herner (Exploateringschef, Wallenstam) intervjuad den 19 april 2016.

5. Hur fastighetsägarna vill bygga upp mallen

I följande kapitel kommer Kungsledens, Platzers och Wallenstams åsikter redovisas gällande förslag på arbetssätt för att effektivisera arbetsprocesserna vid utveckling av ett nytt eller befintligt område.

5.1. Kungsleden

Kungsleden har gått från att vara ett transaktionsinriktat bolag till att bli ett mer långsiktigt ägande och förvaltande fastighetsbolag som utvecklar och förädlar kommersiella fastigheter i utvalda tillväxtregioner (Kungsleden, 2016). Undersökning om hur Kungsleden skulle vilja forma en stadsutvecklingsmall grundas på en intervju med Nicklas Arfvidsson som är regionchef i Göteborgsområdet.

År 2014 började Kungsleden att koncentrera sina bestånd i kluster vilket för med sig en strategisk fördel i arbetet med områdesutveckling. Efter ett förvärv av en fastighet alternativt vid utveckling en befintlig fastighet i beståndet undersöks först vilken karaktär fastigheten har idag. Passar karaktären in i området och de är nöjda med den bevaras karaktären. Finns det däremot en tydlig utvecklingspotential är första steget att göra omvärldsanalys, om man kan utnyttja kraften i det stora fås en större hävstång¹⁵.

Det är fördelaktigt att först tänka regionalt. Göteborg är till exempel inne i en tillväxtfas med hög inflyttning och hög aktivitet på byggsidan. Det vill säga att det är en relativt liten risk att bygga idag i och med den urbaniseringstrend som pågår i Sverige. Västlänken kommer även att byggas och det kommer medföra svårigheter relaterat till trafiksituationen i staden. Därför kräver trafikfrågan mycket fokus och inte minst parkeringstalen. Möjligheten att ställa bilen innan centrum för att enkelt resa vidare kollektivt bör utredas. Därefter bör det undersökas vad som händer på det lokala planet. Vilka planer finns det för området fastigheten är belägen i, finns det något inlämnat planbesked? Vidare bör planerna granskas och en tjänsteman från kommunen höras för att se vad kommunens planer med området är¹⁵.

Om planerna möjliggör någon typ av utveckling kan mer detaljerat arbete med fastigheten och dess omgivning påbörjas. Hur området ser ut och vad det har för karaktär måste utredas. Är det en karaktär som tillfredsställer eller är det en karaktär som bör ändras? Hur ser de omkringliggande områdena ut och vad har de för karaktär är frågor som bör ställas enligt Nicklas. De egna förvaltarna bör också intervjuas eftersom de vanligtvis har väldigt bra lokalkännedom, de brukar veta vad som finns och vad som är på gång i området. Det kan också vara bra att undersöka om det finns någon lokal företagarförening för att få reda på vad de tycker och vill med området¹⁵.

Vidare bör det klargöras vilka andra fastighetsägare som finns i området och vad de har för planer samt hur stora volymer de äger. Nicklas tycker det är lämpligt att fastighetsägarna tillsammans träffas för att diskutera områdets framtida utveckling och att det är något som kommer vara gynnsamt för samtliga aktörer. Ett sådant möte kan medföra att fler aktörer vågar satsa just här samt att de vet hur de kan förhålla sig till varandra. Det undviker att det planeras för två fik intill varandra eller att någon vänder sin framsida åt ett håll där en annan aktör planerar logistikcenter¹⁵.

Fortsättningsvis bör en marknadsanalys genomföras för att visa bland annat vad hyrorna ligger på i området. Är de låga finns det tydliga möjligheter för att utveckla fastigheten

¹⁵ Nicklas Arfvidsson (Regionchef, Kungsleden) intervjuad den 4 april 2016.

och området för att på det viset höja hyran. Även hur flödena ser ut måste undersökas. Granska också om människor tar sig till området med bil, kollektivt eller med cykel¹⁶.

Slutligen görs en volymstudie tillsammans med arkitekter för att reda ut hur mycket som kan byggas och hur stor etablering av olika verksamheter som är möjlig i området. När områdets utveckling tillsammans med kommunen och övriga fastighetsägare är satt ska byggnationen till sist etappindelas¹⁶.

5.2. Platzer

Platzer är ett fastighetsbolag vars bestånd är fokuserat på kommersiella fastigheter i Göteborgsområdet. Platzers affärsidé är att genom fastighetstransaktioner, förvaltning, samt fastighets- och projektutveckling skapa tillväxt och lönsamhet (Platzer, 2016). För att undersöka hur Platzer skulle bygga upp en stadsutvecklingsmall som hjälper dem i sitt arbete har projektutvecklingschef Roger Sundbom intervjuats.

När en vision ska utformas behövs viss bakgrundsinformation om området. Att undersöka vilka aktörer som idag finns i området bör tidigt klargöras för att se möjliga samverkansområden. Därefter menar Roger att innan visionen formas bör man veta hur många som arbetar i området, hur många som bor där, vad det finns för service och vilka olika branscher det finns här. Vidare tittar Platzer, vid utformningen av en vision, på vad de själva vill uppnå med området och vad som gynnar dem men för samtidigt en diskussion med Stadsbyggnadskontoret för att utvecklingen ska vara i enlighet med vad staden vill. Ett lämpligt arbetssätt kan dessutom vara att tidigt i processen ta hjälp av kreativa konsulter som ser unika möjligheter med området vilka kan vara användbara vid utformning av en vision¹⁷.

Vidare är marknadsföring, branding och arbetet med att få folk att tala gott om området också punkter där samverkan kan leda till ett mer genomslagskraftigt resultat. Som tidigare diskuterats påpekar även Roger att ledord är ett bra komplement till visionen. Ledorden kan med fördel tas fram tillsammans med staden och andra fastighetsägare. Hur ledorden utformas är viktigt för hur de tolkas och vilken känsla de ska förmedla, vilket också framgår av teoridelen. För att undersöka vad de boende och berörda samt den till tänkta målgruppen vill med området krävs en målgruppsanalys, vilken är lämplig att ta hjälp av konsulter till¹⁷.

I en stadsutvecklingsmall för områden skulle Roger inleda med en nulägesanalys. Nulägesanalysen påbörjas redan i samband med arbetet att utforma en vision. Att veta vilka styrkor och svagheter som finns idag är nödvändigt för att kunna minska bristerna och ta vara på styrkorna. Därför är en SWOT-analys också ett bra verktyg att använda sig av¹⁷.

Vidare behövs en undersökning av vilka branscher och företag som skulle gynnas av att sitta i området. Vad finns det för fördelar som gynnar dem och vad skulle de mer efterfråga? Ett bra sätt att utreda detta kan vara genom workshops med kreativa personer samt några potentiella slutanvändare. Efter dessa workshops fortsätter arbetet med att undersöka hur marknaden ser ut för de verksamheter som den tilltänkta målgruppen efterfrågade¹⁷.

¹⁶ Nicklas Arfvidsson (Regionchef, Kungsleden) intervjuad den 4 april 2016.

¹⁷ Roger Sundbom (Projektutvecklingschef, Platzer) intervjuad den 26 februari 2016.

Självklart måste även platsens geografiska läge att utvärderas. Platsen har stor påverkan inte minst på vilka hyror som kan sättas och hur tillgängligheten är. Arbetet med tillgänglighet och kollektivtrafik till platsen är en lämplig punkt där fastighetsägare bör samverka för att få till lämpliga lösningar och finansieringssätt. Att fastighetsägarna finansierar busslinjerna är ofta ett sista alternativ när Västtrafik själva inte ser tillräckligt underlag för att investera. Att samverka kring gång- och cykelstråk kan också vara lämpligt¹⁸. Att möta kommunen tillsammans medför mer tyngd in i frågan samtidigt som det bli effektivare för kommunen att behandla frågan gentemot en part¹⁹. Försättningsvis behöver fastighetsägarna ta reda på vilka destinationer som finns i området och undersöka vilka punkter folk rör sig på, såväl gång som biltrafik. Att göra en klockanalys är ett effektivt verktyg för att se var och hur folk rör sig vid olika tidpunkter. Ett ständigt flöde av folk är önskvärt¹⁸.

Vid utveckling av ett område måste dessutom rådande trender beaktas för att kunna utforma sina produkter på ett attraktivt sätt som passar i dagens samhälle. Vad konkurrenterna gör måste utredas. Här kan samverkan vara bra för att undvika att bygga samma saker intill varandra samt för att skapa ett attraktivt område i stort. Fler beröringspunkter där samverkan kan gynna resultatet är enligt Roger arbeten rörande service, förskolor och liknande frågor. Avslutningsvis anser Roger att en mall uppbyggd likt en checklista med ämnesrubriker i kombination med information vore lämpligt. Utöver de punkter som ovan diskuterats bör mallen även innehålla mötes- och styrformer samt tidsplaner där det framgår vad som behöver vara klart när samt vilka milstolpar som finns¹⁸.

5.3. Wallenstam

För att undersöka hur Wallenstam vill bygga upp en stadsutvecklingsmall som hjälper dem med utveckling av områden har bolagets exploateringschef Mats Herner intervjuats. Enligt Mats är det framförallt viktigt att vid utveckling av befintlig miljö lyfta blicken från sitt eget arbete för att lyssna in vad aktörerna runt om i området vill och har för utvecklingsplaner. Att skapa en standardmall för utveckling av områden är svårt i och med att ingen plats är den andra lik. Däremot menar han att vara öppen kring vilka frågor som bör ställas vid utvecklingen är bra. Det är bra att samtliga aktörer ser vilken information som kan vara viktig att ta med sig in i ett projekt. Dock är den inte säkert att alla ställer sig samtliga frågor eller att alla frågor passar till alla projekt. Viktigt att ha med sig vid skapandet av en stadsutvecklingsmall är, enligt Mats, att den ska resultera i ett koncept som ska utvecklas och vilken känsla som ska förmedlas i området snarare än hur byggnader ska utformas²⁰.

Om det vid utvecklingen är så att nya fastigheter skall förärvas bör första steget vara att kontakta kommunen för att diskutera vad som är möjligt att göra med fastigheten. Om möjligheterna fortfarande finns fortsätter arbetet med att ta fram underlag att söka planbesked på. Wallenstams förhoppningar är att kunna samverka likt jubileumssatsningen, alltså att påbörja detaljprojektering parallellt med detaljplanen. Att dessutom kunna arbeta fram nödvändigt beslutsunderlag för att kommunen ska kunna fatta besluten fortare är något som skulle effektivisera utvecklingsprojekten avsevärt. Om detta arbetssätt är möjligt kommer att utvärderas efter jubileumssatsningen²².

Angående hur och när olika fastighetsägare bör kontaktas tycker Mats att kommunen i och med sitt planmonopol borde vara aktivare och samla berörda aktörer för en lyckad

¹⁸ Roger Sundbom (Projektutvecklingschef, Platzer) intervjuad den 26 februari 2016.

¹⁹ Agneta Runevad (Biträdande projektledare, Stadsbyggnadskontoret) intervjuad den 8 april 2016.

²⁰ Mats Herner (Exploateringschef, Wallenstam) intervjuad den 19 april 2016.

stadsutveckling. Ett lyckat arbetssätt Wallenstam har använt vid utveckling av områden tillsammans med andra aktörer är att bilda ett konsortium likt det som beskrivs i stycke 3.3 och 3.5. Kvillebäcken var det första konsortiet Wallenstam var en del av, ett projekt och arbetssätt de var nöjda med vilket nu har resulterat i att de är mitt uppe i 6 stycken projekt med liknande arbetssätt²¹.

I stadsutvecklingsmallen är nulägesanalys en mycket viktig del som enligt Mats bör utföras tidigt i processen. Vidare bör det även utredas vilka planer som gäller samt vem som äger vad. Redan vid skapandet av visionen bör representanter från den potentiella målgruppen ha kontaktats för att höra vad de efterfrågar och uppskattar i området. Att i tidiga skeden involvera och beakta potentiella slutanvändares åsikter är oerhört viktigt och något som verkligen kan förbättras. I slutänden är det dem som avgör om projektet är lyckat. Om nöjdhetsindexet är högt kommer det medföra att en högre hyra kan tas vilket ger fastigheterna ett högre värde²¹.

Vidare bör även mallen innehålla en volymstudie. I volymstudien bör det undersöka hur stor ökning området kan klara av i form av höjd och bredd på hus. Men den bör också klargöra hur mycket av respektive verksamhet området kan bära. Till sist bör ett skissförslag som kan användas vid ansökan av planbesked att utföras²¹.

Att i mallen undersöka vilka trender som gäller och väntas komma är viktigt för vilket koncept som väljs för området. Ett sätt som Wallenstam använt sig av för att undersöka trender är att djupintervjua cirka 75 personer de anser vara trendkänsliga. I intervjuerna undersöktes vad dessa personer tros komma efterfråga i den framtida levnadsstandarden. Genom dessa har de lyckats identifiera flera olika kundgrupper som de tror att de kommer kunna möta genom olika nischer på de områden och fastigheter de nu utvecklar²¹.

Vidare är det viktigt att beakta vilka frågor som ställs och hur de formuleras för att kunna arbeta effektivt. Att som arbetet idag går till angående exempelvis förskolor då varje område undersöks för att utreda huruvida det är lämpligt för en förskola är inte effektivt. Istället bör aktörerna och kommunen fråga sig var bör förskolan ligga för att bäst serva de boende i området och barnen som skall gå i den. Till sist är det viktigt att genom hela projektet ha med sig ett genomförandeperspektiv ända fram till inflyttningen sker²¹.

²¹ Mats Herner (Exploateringschef, Wallenstam) intervjuad den 19 april 2016.

6. Vårt mallförslag

Stadsutvecklingsmallen är placerad som en bilaga längst bak i kandidatarbetet.

6.1. Test av stadsutvecklingsmall på Gårda

I följande kapitel kommer den framtagna stadsutvecklingsmallen att testas i området Gårda i Göteborg. Testet görs främst för att undersöka hur mallen faktiskt fungerar och undersökningarna mallen inkluderar görs i det omfång som författarna själva klarar av under den begränsade tidsperioden.

Förstudie

Gårda ligger i centrala Göteborg med Mölndalsån som gräns i väst, E6/Kungsbackaleden som gräns i nordost samt Lisebergs station och Örgrytevägen som gräns i syd.



Figur 3 Karta som visar Gårdas geografiska position (Google maps, 2016)

Granska planer

I Göteborgs stads översiktsplan från 2009 ingår Gårda i den del av staden som kallas för ”centrala förnyelseområden”. Området ska utvecklas för att göra regionens centrum större, tätare, tillgängligare och attraktivare. För att skapa en stimulerande miljö som ska locka fler kunskaps- och tjänsteföretag krävs en blandning av boende, arbetande och besökare (Stadsbyggnadskontoret, 2009).

Staden vill:

- Bygga blandat
- Eftersträva en hög faktisk täthet
- Minska trafiksystemens barriärer för att skapa goda kopplingar till andra stadsdelar.
- Skapa attraktiva mötesplatser och nya parker i varierade storlekar
- Ta tillvara och förbättra vattenkontakten
- Prioritera kollektivtrafik, cyklister och fotgängare
- Skapa god regional tillgänglighet
- Kraftsamla kring knutpunkter (Stadsbyggnadskontoret, 2009).

Dessa kriterier skapar goda förutsättningar för utveckling av området. Genom en blandad bebyggelse krävs både nya kontor och bostäder för att öka tätheten i Gårda. För att öka tätheten måste högre byggnader byggas. Vidare följer en granskning av detaljplanerna för området vilka kommer att innehålla 70 000 m² kontorsyta vilket innebär ungefär 7 000 tillkommande arbeten (Gårda Företagarförening, 2016).

Pågående detaljplanarbeten

Gårda2:12

I norra Gårda mellan Kungsbackaleden och Mölndalsån planerar Platzer Fastigheter en nyutvecklad kontorsfastighet i form av två sammanbyggda torn på 25 respektive 13 våningar. Tornen kommer att vara sammanbyggda med en gemensam låg-del i fem våningar med kommersiella verksamheter i entréplan. Ansökan om detaljplaneförändring antogs av kommunen 2014.



Figur 4 Gårda 2:12 (Platzer, 2016)

Gårda 16:17

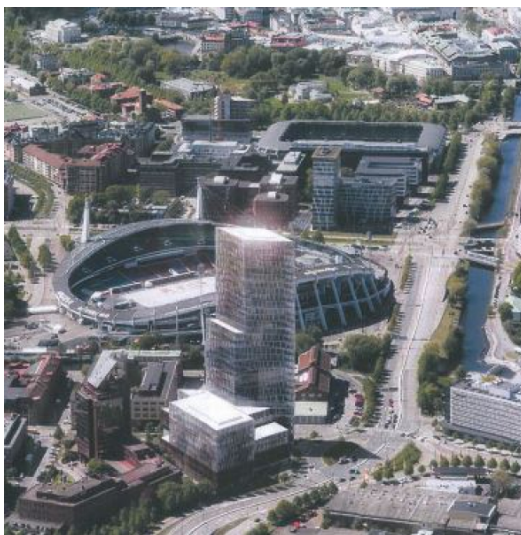
På den befintliga adressen Drakegatan 6-10 planerar Platzer Fastigheter att göra en påbyggnad och byta fasad på det så kallade Canon-huset. Dessutom vill Platzer bygga en ännu en byggnad på cirka 22 våningar i direkt anslutning till Canon-huset som är tänkt att vara ett kontorscentrum. Projektet ligger i detaljplaneskede och drivs tillsammans med Wallenstams och Skanskas projekt fram till samråd.



Figur 5 Gårda 16:17 (Platzer, 2016)

Gårda 744:553

Skanska planerar att bygga en ny kontorsbyggnad intill Ullevimotet på 26 våningar. Projektet kallas Göteborg City Gate och ska vara en plats för möten och kreativitet. Byggnaden är planerad att ha parkering i två underjordiska plan samt entrén i sydväst mot Fabriksgatan där det ska finnas mötesplatser och service. De två huskropparna ska sitta ihop med en gemensam lågdel. Byggnaden ska miljöcertifieras enligt det internationella miljösystemet LEED. Projektet är i detaljplaneskede tillsammans med Platzers och Wallenstams projekt fram till samråd.



Figur 6 Gårda 744:553 (Lokalguiden, 2016)

Gårda 18:22/18:19

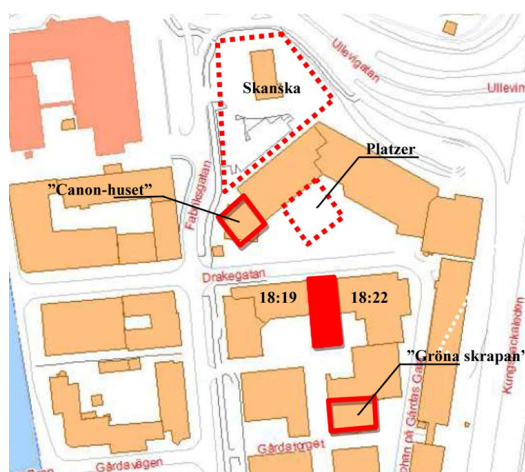
På Drakegatan 7 mitt emellan två befintliga byggnader planerar Wallenstam att bygga en ny byggnad på ca 22 våningar och 15 600 m². Det ska finnas ett gångstråk genom kvarteret med en nedfart till ett underjordiskt garage. Byggnaden ska huvudsakligen innehålla kontor men eventuellt även bostäder. Dessutom ska den innehålla tre stycken takterrasser och för att knyta an till de befintliga fastigheterna ska nedre delens fasad bestå av tegel som succesivt byter skepnad till glasfasad. Projektet är i detaljplaneskede och drivs fram till samråd tillsammans med Platzers och Skanskas projekt.



Figur 7 Drakegatan 7 (Wallenstam, 2016)

Översikt

I figur 8 till höger visas en karta över mellersta Gårda som visar varde planerade byggnaderna kommer att stå där den röda fyllda rektangeln är Wallenstams tomt. De streckade röda linjerna är tilltänkta höga byggnader, de heldragna röda linjerna är befintliga höga byggnader.



Figur 8 Översikt mellersta Gårda (Wallenstam, 2016)

Nulägesanalys

Västra Götaland är en region där väldigt mycket är på gång. Höghastighetsbanor som ska binda samman västra Sverige med andra storstadsregioner som Oslo, Köpenhamn och Stockholm planeras. Det projekt som väckt mest uppmärksamhet är det planerade bygget av Västlänken, en tågtunnel under centrala Göteborg med tre stationer belägna vid Korsvägen, Haga och Centralstationen för pendel- och regiontågtrafik. Tågtunneln kommer att lösa många trafikrelaterade logistikproblem eftersom tågen inte längre kommer behöva vända vid Centralstationen utan kunna passera vidare. Dessutom kommer fler kunna pendla mer tidseffektivt till arbetet med tanke på att de kan komma närmare arbetsplatsen i och med det utökade antalet stationer. Projektet är nu i samrådsskede och byggstart planeras till 2017/2018. I samband med jubileumsatsningen pågår också planerandet av 7000 extra bostäder utöver normalproduktion till och med 400-års jubileet 2021. I Gårda var det år 2013 3000 boende (Lokalguiden, 2013).

Gårda idag

Området Gårda började växa fram under 1870-talet med en blandning av industrier som använde pråmar att transportera varor på Mölndalsån. Gårda var en mycket livlig stadsdel med en mängd olika verksamheter som till exempel "Kamgarntspinneriet", "Remfabriken", textilfabriken "Gårda fabriker" samt trånga bostäder till arbetarna i närheten av fabrikerna.

I dagens Gårda är majoriteten av fastigheterna klädda med tegel samt stora glaspartier som adderades under 80-talet. Den södra delen innehåller äldre, små, billiga lägenheter som staden vill bevara (Stadsbyggnadskontoret, 2009). Norra Gårda består av nybyggda

bostads- och hyresrätter belägna i väst mot Mölndalsån samt verksamhetslokaler i öst. De mellersta delarna av Gårda består till största del av blandade verksamheter i öst samt ytterligare bostadsrätter och verksamheter i väst längs Mölndalsån.

Norr om Ullevigatan på gränsen mellan norra och södra Gårda har Göteborgs spårvagnar en stor vagnhall med parkering på taket. Byggnaden uppfyller sitt syfte men verkar dock som en barriär mellan den södra och norra delen. I och med dess storlek blir gångvägen mellan de båda delarna lång och ointressant. Vagnhallen är inringad i rött i figur 9.

Områdets tillgänglighet

Idag nås Gårda enklast med hjälp av bil där man från E6 och E20 kommer direkt in i mellersta Gårda via Ullevimotet. Geografiskt är Gårda beläget nära andra centrala delar i staden men i och med ett trafikerat vägnät och otydliga gång- och cykelstråk känns området ändå otillgängligt.

Via kollektivtrafik är det enklast att nå norra Gårda från hållplatsen Svingeln varifrån det är kort gångväg till området. För att nå de mellersta delarna är det enklast att ta spårvagnen till hållplatserna Ullevi norra eller södra. Därifrån nås området med cirka 500 meters lång promenad. De sydligare delarna nås enklast från hållplatsen Scandinavium eller Liseberg station.

Även fast hållplatserna är många och gångvägen relativt kort bedömer författarna gångvägarna till de mellersta och södra delarna som mentalt långa då gångstråken är ointressanta och otydliga.



Figur 9 Karta över hållplatser, ursprungsbild från (Eniro, 2016)

Områdets karaktär och identitet

Gårda har sedan länge skiftat karaktär från att vara ett industriområde till ett område för blandade verksamheter och bostäder. Vissa äldre fabriker står kvar än idag vilket medför en identitet av ett arbetarområde något som landshövdingehusen i söder också stärker.

Lägets kvalitet och brister

Gårdas läge är mycket bra för kontorsverksamheter i och med det centrumnära läget. Motorledernas direkta närhet gör det enkelt att pendla med bil och medför även fördelar som kort restid till Landvetter flygplats och Centralstationen. Mölndalsån ger en naturkänsla vilket gör att boende och personal till de olika verksamheterna kan ta en kort promenad vid strandkanten till Mölndalsån vilket medför ett mervärde till området.

Lägets största brist bedömer författarna till motorledernas absoluta närhet. Det medför en barriär i två väderstreck vilket gör att området upplevs som längre ifrån närliggande områden som Lunden och Olskroken än vad de egentligen är. En annan nackdel med området är Ullevigatan och vagnhallen som utgör en barriär mellan söder och norr vilket medför ett dåligt flöde av människor mellan delarna. Motorleden bidrar även till svårigheter att klara buller- och luftkvalitetskrav.

Målgruppsanalys

För att undersöka demografi, population och inkomster i Gårda krävs djupare statistiska undersökningar vilka inte rymms i kandidatarbetets omfång. Identifierat är dock att Gårda domineras av kontorsmarknaden och att pågående planer innehåller rum för fortsatt stor utveckling av kontorsbyggnader. Området innehåller en mix av hyres- och bostadsrätter vars förhållande ej kunnat bestämmas. Serviceutbudet i området bedöms vara lågt och att det finns rum för utveckling. Några intervjuer av trendkänsliga personer har inte kunnat rymmas i arbetet men pågående trender påvisar att urbaniseringstrenden är stor samt att efterfrågan på kontor i CBD och centrumnära lägen efterfrågas (Evidens, 2016).

Den målgrupp som arbetet kommer att fokuseras mot är kontorshyresgäster. Utöver dessa görs bedömningen att såväl hyresrätter som bostadsrätter kommer att efterfrågas i och med Gårdas närhet till centrum.

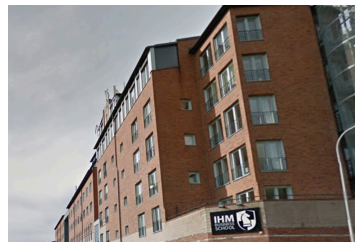
Marknadsanalys

Wallenstam äger idag fem stycken fastigheter i Gårda som tillsammans utgör en yta på cirka 45 000 m². Andra stora fastighetsägare i Gårda är Platzer som äger 53 000 m² fördelat på sex stycken fastigheter, Vasakronan har två stycken fastigheter på cirka 20 000 m² tillsammans och Balder har två stycken fastigheter som tillsammans utgör en yta på drygt 16 000 m². Nyligen har även Lundbergs köpt en fastighet på 11 000 m² i Gårda.

Skicket på fastigheterna i området är varierat. Det skiljer sig framförallt från nedgångna landshövdingehus i söder till kontorsfastigheter med fokus på funktion framför estetik i norr. Fasadbeklädnaden på dessa kontorsfastigheter domineras av tegel. Området innehåller utöver dessa fastigheter flertalet bostadsrätter längs Anders Personsgatan som är byggda 2009. Figuren 10, 11 och 12 visar i ordningen uppifrån och ned; landshövdingehus i södra Gårda, tegelbeklädda kontorsfastigheter och till sist de nybyggda bostadsrätterna.

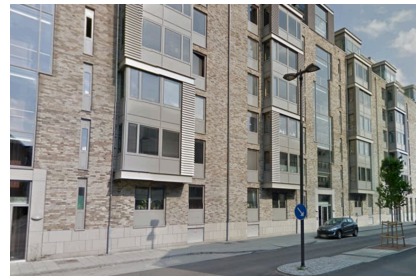


Figur 10 Landshövdingehus
(Google street view, 2016)



Figur 11 Kontorsbyggnader
(Google street view, 2016)

Såväl Wallenstam som övriga fastighetsägares planer för området har berörts i tidigare granskning av detaljplaner. Wallenstam, Platzer och Skanska bedriver som tidigare nämnts, tillsammans detaljplanearbete i Gårda där dessa tre aktörer vill bygga varsitt höghus fokuserade på kontorsverksamheter samtidigt som de inte utesluter inslag av bostäder.



Figur 12 Bostadsrätter norra Gårda (Google street view, 2016)

Genomsnittshyran för kontor i Gårda är runt 2000 kr/kvm/år. Toppphyresnivåerna för kontor i området låg våren 2014 mellan 2300-2400 kr/kvm/år. Dessa siffror indikerar att näringslivets betalningsvilja för kontor i området är relativt god (Evidens, 2015). Kontorshyresmarknaden i området domineras av it-, konsult- och utbildningsbranschen vilka år 2013 tillsammans utgjorde cirka 62 % (Lokalguiden, 2013).

Enligt Evidens slutrapport för *Efterfrågan på kontorsmarknaden i Göteborg* är en enkel tumregel att de befintliga hyresnivåerna bör uppgå till cirka 2000 kr/kvm/år för att motivera nyproduktion. De nya hyresnivåerna beräknas då hamna mellan 2400-2500 kr/kvm/år. Hyreshöjningen motiveras med att näringslivets betalningsvilja är högre för moderna och yteffektiva kontorslokaler (Evidens, 2015). Med denna information kan slutsatsen dras att nyproduktion av kontorslokaler i Gårda kan vara ett lönsamt alternativ.

Kontorssysselsättning i Göteborgsregionen har sedan 2009 växt med 30 % vilket är en högre tillväxthastighet än vad såväl Malmö som Stockholm har haft. I takt med att kontorssysselsättningen stiger har vakansgraderna i Gårda minskat. Vakansgraden är i en nedåtgående trend och var i Gårda 2014 cirka 7 % vilket dock är betydligt högre än vakansgraden i CBD trots högre hyresnivåer.

Vidare är det även hög efterfrågan på bostäder på grund av bland annat den pågående bostadskrisen som bland annat påverkats av de stora flyktingtillströmmarna och urbaniseringstrenden. Priset för bostadsrätter i området ligger runt 45900 kr/kvm med en månadsavgift omkring 4100 kronor visas efter att granskat bostadsrätter som idag är till salu (Bovision, 2016). Hyresrätterna i området är i förhållandevis dåligt skick och har därmed låga hyror.

Den enskilt största faktorn som påverkar kontorshyresnivån är kollektivtrafiken. Faktorn mäts i hur många som når platsen med kollektivtrafik inom 30 minuter. En modell som använts av Evidens i framställningen av rapporten *Efterfrågan på kontorsmarknaden i Göteborg* kan hjälpa till att förutsäga huruvida betalningsviljan skiftar beroende på ändringar i stadsmiljön. En simulering visar att om ett områdes tillgänglighet med kollektivtrafik förbättras med 100 000 personer skulle hyresnivån stiga med cirka 120 kr/kvm. Detta skulle dock medföra större service- och handelsmarknader vilket skulle öka betalningsviljan ytterligare (Evidens, 2016).

Med hänsyn till Gårdas nuvarande hyresnivåer samt den utvecklingspotential inom kollektivtrafik som finns motiverar det såväl utveckling som nyproduktion i området, inte minst av kontor.

Framtidsanalys

I och med klimatförändringarna i världen idag måste alla ta ett ansvar att styra framtiden mot en hållbar utveckling. Det betyder att koldioxidutsläppen måste minska och energianvändningen effektiviseras. Wallenstam använder idag endast el från förnyelsebara energikällor i sina fastigheter. Trenderna pekar på att väldigt många aktörer miljöcertifierar sina fastigheter, både genom användandet av naturligt material vid byggnation samt energi- och vattenanvändning. I framtiden kan icke miljöcertifierade byggnader anses som omoderna vilket skulle kunna få verksamheter och bostadshyresgäster att välja andra fastigheter istället.

För att nå de svenska miljömålen måste koldioxidutsläppen minska vilket betyder att bilanvändandet måste minska. För att ett område ska vara attraktivt i framtiden måste kollektivtrafiken vara prioriterat tillsammans med gång- och cykelbanor. För Gårda som stadsdel ses inte det som något problem i och med dess närhet till centralstationen, dock måste kollektivtrafiken dras in i området för att förenkla ytterligare som även diskuterats i marknadsanalysen.

En tydlig trend identifierad på kontorsmarknaden är att fler väljer så kallade aktivitetsbaserade kontorsytor utan fasta arbetsplatser. Dagens tekniska hjälpmedel som bärbara datorer samt företagslagring i moln gör att många inte längre behöver det traditionella kontoret med bokhyllor till pärmar och liknande material. Att arbeta i projektform är mycket vanligt och trenden pekar på att det kommer att fortsätta, vilket ökar tron på öppna kontorslandskap vilket också medför att fler får plats på mindre yta. Beaktas bör dock att ju fler personer på samma yta, desto större krav ställs på fastighetens på ventilations- och klimatsystem. Beaktas bör också att trender ofta kan skifta väldigt snabbt, vilket ställer krav på kontorslokalerna att vara anpassningsbara efter hyresgästernas behov.

Vision

Visionen är att skapa en integrerad och levande blandstad med ett högt flöde av människor under hela dagen. Detta ska uppnås genom att utveckla toppmoderna kontorshyreshus och bostäder på höjden, bevara de karaktäristiska landshövdingehusen i syd samt utveckla serviceutbudet.

- Bygga bort barriärer som separerar området.
- Ta tillvara på områdets naturtillgångar.
- Minska det mentala avståndet till centrum.
- Öka antalet bostäder för att få ett konstant flöde av människor under hela dagen.

Kontorskluster, skyskrapor, landshövdingehus, centrumnära, mobilitet, naturkänsla

Masterplan

Eftersom Gårda är ett relativt stort område med flera olika fastighetsägare skulle det vara svårt och mindre lönsamt att utveckla området på egen hand. Flera av de fastighetsägarna som presenterades i marknadsanalys kan tänkas vara intresserade av att vara en del av Gårdas kommande utveckling. Platzer som har ett stort bestånd i området, med en strategi att långsiktigt äga och förvalta fastigheter, kommer att gynnas av all utveckling som sker i området. Därför ses Platzer som en möjlig samarbetspartner att utveckla Gårda tillsammans med. Utöver Platzer ses Gårda Företagarförening som en självklar samarbetspartner med god insikt i vad näringslivet efterfrågar i området.

Samarbete

Fördelarna som uppstår vid samverkan är framförallt att större investeringar kan göras vilket kommer att gynna områdets utveckling. Om utvecklarna dessutom sätter upp en gemensam vision blir det tydligt var utvecklingen kan ta fart och att utvecklingen sker i samma riktning. Dessutom blir bolagen tillsammans en part med större förhandlingskraft gentemot kommunen som då märker att fastighetsbolagen satsar på områdets utveckling vilket medför att även de kan stå tillgodo med större resurser.

Gemensam projektgrupp

Den naturliga fortsättningen enligt mallen skulle vara att ta fram riktlinjer, mötesformer och skriva under eventuella samverkansavtal för hur en gemensam projektgrupp kan utveckla området. En vision borde tas fram tillsammans med övriga exploatörer för att säkerställa riktningen på områdets utveckling. Ett gemensamt arkitektteam skulle kunna vara en lämplig väg att gå för att sätta riktlinjer för utvecklingen samt att projektgruppen sätter en tidsplan för projektet och söker planbesked om det är nödvändigt.

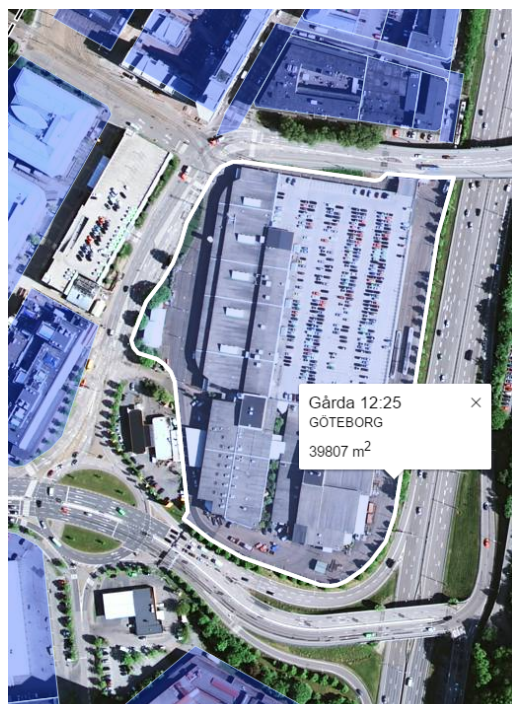
Överensstämmelse med vision

Visionen beskriver hur Gårda ska bli en levande blandstad med ett flöde av människor genom hela dagen. Idag är Gårda uppdelat med en nordlig och en sydlig del med ett lågt flöde av människor mellan dessa delar vilket enligt författarna är ett problem och någonting som bör åtgärdas.

De kvalitéer som bör bevaras och utvecklas vidare är den blandningen av kontorsbyggnader och bostäder som finns i området. Detaljplanerna som är på gång ökar attraktiviteten i området i och med den stora utveckling och tillförseln av folk som kommer att tillföras under dagtid. En brist är de barriärer som finns i och runt området. En annan risk kopplat till de nya kontorshusen är att när de står färdiga kommer förhållandet mellan verksamheter och bostäder vara ändrat. Med fyra stycken nya höghus som endast innehåller kontor så finns risken att området blir öde på kvällstid.

Fastigheten 12:25 ägs av Fastighets AB Rantorget vilket är ett kommunalägt bolag som i sin tur hyr ut till Göteborgs spårvagnar vilka också är ett kommunalägt bolag. Byggnaden placerad på fastigheten idag är en vagnhall där spårvagnar står parkerade och där teknisk service genomförs. Vagnhallens geografiska placering är utmärkt med tanke på dess närhet till alla olika linjer men i linje med stadens mål att förtäta området. För att få till ett flöde mellan stadsdelarna är ett förslag att fastigheten ska köpas och vagnhallen rivas samt ersättas med bostäder och kontorsbyggnader.

Visionen uppnås genom att rivningen och exploatering av ett nytt kvarter. Ett tydligt gångstråk binder ihop norra och södra Gårda vilket ökar förmågan att röra sig fritt i området. För att lösningen ska kunna bli verklighet krävs att kommunen går med på att



Figur 13 Gårda 12:25 Vagnhallen i mellersta Gårda (Eniro, 2016)

sälja marken och flytta Göteborgs spårvagnars verksamhet. Kommunen nämner i översiktsplanen från 2009 att området ska utvecklas till att bli attraktiva mötesplatser, en tät bebyggelse och bygga fler bostäder centralt.

Parkeringsfrågan i området löses genom att bygga underjordiska garage i de framtida byggnaderna samt att få ett förminskat p-tal genom att erbjuda kommunen motprestationer som utveckling av ett grönområde eller subventionering av bilpooler.

Flöden, destination, trafik

Trafiksituationen är det svåraste hindret för att få till ett bra flöde mellan de olika delarna i Gårda samt mellan Gårda och det västliggande evenemangsområdet. Framförallt är det biltrafiken på Ullevigatan och dess på- och avfarter till Kungsbackaleden som stoppar flödena och skapar en barriär. En framtida lösning till problemet med barriären är att sänka på- och avfarterna under marknivå för att kunna exploatera ovanpå dessa.

Söder om Gårda finns Svenska mässan och Liseberg, till väster ligger Gamla Ullevi och Ullevi samt Scandinavium som alla är tydliga destinationer som lockar mycket besökare. Gårdas destinationer är något blygsammare som till exempel ICA Focus och Systembolaget vilket dock också skapar ett visst flöde. Med det otroliga evenemangsutbudet som närliggande stadsdelar har borde Gårda dra nytta av dessa och skapa stödjande destinationer såsom restauranger och pubar inför och efter olika evenemang, samt möjligen någon hotellverksamhet.

Området ska också fungera när det inte är evenemang. Det kan lösas med en Saluhallsliknande byggnad mitt i mellersta Gårda med restauranger, pubar och möjlighet till uteservering vid större evenemang när trafiken dessutom stängs av. I vardagen skulle människor lockas av en livsmedelsbutik, Systembolaget, charkförsäljning av matvaror samt diverse serviceutbud.

Eftersom både Wallenstam, Skanska och Platzer idag samverkar och är långt framgångsrika i sina planer för nya kontorsbyggnader har författarna utgått från att dessa förslag genomförs och därför försöka komplettera det genom att hitta nya möjligheter.

SWOT

Styrkor: Områdets geografiska placering vilket innefattar läget intill Mölndalsån samt närheten till bland annat Centralstationen, Ullevi, Scandinavium och centrum i stort. Sett ur ett mobilitetsperspektiv för bil är närheten till motorleden även en styrka. Relativt höga kontorshyror som gör det möjligt för nyproduktion. Kontorskluster.

Svagheter: Läget intill leden medför inte bara god mobilitet utan bidrar också till sämre luftkvalitet och höga bullernivåer. Vagnhallen och Ullevigatan skapar en barriär mellan den norra och södra delen av området.

Möjligheter: Det finns flera ställen i området med stora utvecklingsmöjligheter vilket skulle medföra högre hyror och därmed högre fastighetsvärden. Utveckling av kollektivtrafiken skulle kunna höja hyrorna ytterligare. Mölndalsån skulle kunna användas på ett sätt som tillför mervärde till området.

Hot: Att utvecklingen nekas på grund av att Trafikverket gör bedömningen att belastningen på leden kommer bli för hög. Motstånd mot utveckling av befintliga bostäder eftersom de boende hellre behåller sina låga hyror.

Volymstudie

Relativt höga hyror tillsammans med låga och fallande vakansgrader tyder på att efterfrågan på kontor i dagsläget är stort i Gårda. Dessutom fortsätter kontorssysselsättningsgraden att hastigt stiga i regionen. Viktigt att ha med sig är dock att det är flera aktörer som planerar att utveckla kontor i området vilket kommer att påverka efterfrågan. I en studie baserat på hur trenden för antalet kontorssysselsatta i Göteborg kommer att utvecklas uppskattas antalet kontorssysselsatta att öka från knappt 12 000 år 2011 till drygt 19 000 till år 2035 i *Övriga innerstaden* vilket Gårda är en del av (Evidens, 2015). Som tidigare nämnts planeras redan en utveckling av 70 000 m² kontorsyta vilket innebär ungefär 7 000 tillkommande arbeten i området (Gårda Företagarförening, 2016).

Efterfrågan på bostäder är idag väldigt hög i och med den nuvarande bostadsbristen, urbaniseringstrenden och alla de flyktingar som saknar hem. Att lyckas hyra ut eller sälja bostäder i ett centralt läge som Gårda bedöms inte vara något problem. Utmaningarna kommer snarare om att hitta en lämplig plats för var bostäderna ska utvecklas samt att klara de krav som ställs på luftkvalitet och buller. Handelsmarknaden i området kommer även den att bli starkare tack vare det flöde av folk som väntas tillkomma. Några exakta siffror på efterfrågan i respektive bransch har inte kunnat fastställas i detta arbete. Att däremot kontor är den dominerande branschen i området är tydligt följt av bostäder som också står för en betydande del.

Huruvida dagens vägnät kommer att klara den planerade volymen som väntas tillföras i området är Trafikverket kritiska till. De har gjort bedömningen att leden redan är väldigt hårt belastad och att köer redan med dagens volym uppstår. Frågan hur området och leden kommer klara att absorbera den trafik som planeras tillkomma kommer att bli en nyckelfråga i projektet. Kollektivtrafiken kommer att behöva utvecklas för att göra det enklare att ta sig till området. Alternativa lösningar såsom bilpooler och elcyklar borde utvärderas huruvida de kan bidra till minskad belastning på det befintliga vägnätet.

Förslag på utveckling

Författarna är positiva till det utvecklingsarbetet som idag pågår med att bygga tre stycken högre hus som inkluderar kontor och eventuellt bostäder. Att bostäder inkluderas i byggnaderna är viktigt för att områdets utveckling ska gå mot att bli en blandstad. Utmaningar tillkommer dock med bostäder så när motorleden på grund av de höga bullernivåerna.

Utöver de pågående utvecklingsarbetena som pågår tycker författarna att ett intressant utvecklingsprojekt som kräver stora investeringar men som bidrar stort till stadsutvecklingen är att köpa Vagnhallen. Det är en stor fastighet på 39807 m² som delar av området och motverkar förtätning. Naturliga samarbetspartner skulle kunna vara Platzer som är stora i Gårda men också staden som vill bidra till förtätning och utveckling av blandstad i området. Att Fastighets AB Rantorget som hyr ut till Göteborgs spårvagnar är positiva till att delta i utvecklingen eller att sälja fastigheten är också en förutsättning för projektet. Investering kommer att bli stor och medför att en ny spårvagnshall och spårdragnings till den kommer att behövas. Men att bevara en nästan 40000 m² stor fastighet i ett centralt läge när målet är att förtäta staden är inte hållbart.

Ett lämpligt referensprojekt skulle kunna vara utvecklingen av Kvillebäcken, vilket är ett område som utvecklats från ett industriområde till en blandstad. Vid utveckling av vagnhallsfastigheten såväl som området i stort vore det lämpligt att utveckla

bostäder, fler kontorsfastigheter samt serviceutbud som restauranger och liknande. Att placera butiker och verksamhetslokaler i markplan skulle göra gatorna intressantare att gå på och det borde ske i såväl nyutvecklade som befintliga fastigheter. Utvecklingen av vagnhallsfastigheten inkluderar rivning av denna och en uppstyckning av fastigheten för att möjliggöra förtätning och utveckling av blandstad.

För vidare utveckling och integration mellan Gårdas norra och södra delar hade en överdäckning av på- och avfarten vid Ullevimotet gynnat området och staden. Att dessutom lyfta fram Mölndalsån mer och öka exponeringen mot den skulle bidra till en gemytligare känsla i området. Ett alternativ hade också varit att bygga på vagnhallen ifall den inte går att förvärva. För att integrera Gårda med närliggande områden behövs en tydlig koppling mellan evenemangsområdet i väst och Gårda för att utnyttja flödet av människor vid evenemangstillfällen.

7. Diskussion

I detta kapitel kommer särskilt viktiga aspekter och åsikter från såväl intervjuade personer och handledare som från författarna att lyftas fram och diskuteras. Diskussionen inkluderar aspekter från teorier, intervjuer men också aspekter som visats då mallen har testats på Gårda.

I teorin under rubriken 2.2. *Värdeskapande stadsutveckling* konstateras att områdets utveckling påverkar fastigheternas värde i området. Att värdera hur mycket en förändring i området påverkar en enskild fastighets värde är dock en mycket komplexare fråga än att värdera en förändring i en fastighet. Därför kräver varje enskilt projekt noggranna utvärderingar och kalkyler om hur stor värdeökningen väntas bli kontra den kostnad som uppstår för att utveckla området. Att utveckla området inkluderar en ekonomisk risk men arbetar aktörerna tillsammans kan stor förändring göras vilket kan höja områdets attraktivitet avsevärt vilket inte minst visats i utvecklingen av Kvillebäcken.

Vid utveckling av områden och fastigheter finns vissa planeringsförutsättningar som måste efterföljas och beaktas i utvecklingsprocessen, däribland planprocessen. Vid utformningen av stadsutvecklingsmallen har den ursprungliga planprocessen antagits gälla. Alltså att arbetet med detaljplan, bygglov och detaljprojektering ligger efter varandra och inte parallellt likt dem gör i jubileumsatsningen. Om stadsutvecklingsmallen skulle anpassas efter hur planprocessen ser ut i jubileumsatsning skulle vissa justeringar på mallens uppbyggnad att kunna göras. Då skulle byggherrens detaljprojektering ta vid i samband med att detaljplanarbetet startade. En åsikt från Trafikverket är även att trafiklösningar och vägdragning är väl genomarbetade redan vid samrådet för att slippa ändringar efter detta. Ändringar som påverkar vägarna efter att Trafikkontoret påbörjat sin detaljprojektering tenderar att bli väldigt dyrt samt att en diskussion om vem som ska betala för ändringen uppstår.

En metod som i arbetet visat sig leda till såväl lyckade resultat som att förenkla arbetet för deltagande aktörer är att vid stadsdelsutveckling använda gemensamma arkitektteam. Att samverka på detta sätt gör dels Stadsbyggnadskontorets arbete enklare och effektivare eftersom de endast behöver arbeta mot en part i de områdesfrågorna. De gemensamma arkitektteamen medför också struktur och enhetlighet på områdets utveckling. Beroende på storlek och omfattning kan dessa team arbeta efter olika metoder och sätt att fördela ansvaret för koncept och utveckling i områdets olika delar.

7.1. Diskussion kring stadsutvecklingsmallen

Under arbetet har det från intervjuer med fastighetsägare konstaterats att det vid formulering av ledord är lämpligt att involvera staden och andra berörda fastighetsägare som deltar vid utvecklingen. Författarnas åsikt är att det redan i detta skede skulle vara nyttigt att involvera övriga berörda i området. Om de får en chans att tidigt medverka i processen är chansen större att de ställer sig positiva till områdets utveckling. Dessutom får utvecklarna en chans att tolka dessa önskade ledord och på så vis en bättre uppfattning om i vilken riktning de vill att området ska utvecklas. Att ledorden formuleras på ett sätt som gör dem uppnåbara och inte orealistiska är av största vikt för att de inte ska uppfattas som falska och löjliga.

I vilken följd olika analyser och moment bör ske i Masterplanen har diskuterats mycket. Viktigt att ha med sig i denna fråga, vilket har visats i samband med testet av mallen

samt i diskussion med handledare Peder Wahlgren, är att flera punkter kan ske parallellt eftersom de inte är direkt beroende av varandra.

Angående i vilket skede fastighetsägare och byggherrar bör kontakta varandra för att inleda eventuella samarbeten konstaterade Mats Herner att detta är en fråga för kommunerna att engagera sig mer i. I och med sitt planmonopol och vilja att utveckla staden skulle flera parter gynnas av de samlade aktörer de tror kan vara intresserade av att bidra till stadsutvecklingen. Vidare påpekade Mats också att inte börja rita på området för tidigt. Ofta bidrar det till onödiga diskussioner om detaljer istället för att utveckla konceptet fullt ut.

Vidare har författarna i samband med skapande och test av stadsutvecklingsmallen konstaterat att flexibilitet är en viktig aspekt vid arbete med mallen. Projekt kan tendera att ta lång tid vilket gör att trender och påverkande faktorer kan komma att ändras från att visionen är satt till att byggnationen är igång. Likaså kan utvecklaren i Masterplanarbetet komma fram till att visionen inte är genomförbar. Det gäller därför att utvecklaren är flexibel och kan gå tillbaka för att göra justeringar och anpassningar.

Genom att själva testa att applicera stadsutvecklingsmallen på Gårda kunde författarna tidigt fastställa att ett omfattande arbete krävs för att fullständigt arbeta igenom den. Flera moment kräver djupare analyser vilka kan vara förmånliga att köpa av konsulter. Den köpta analysen kommer dock med stor sannolikhet att kunna användas i flera projekt. Exempel på analyser som inte är låsta till särskilda projekt är olika marknadsanalyser och trendsanalyser. Författarna tror att mallen kan ge goda riktlinjer även om endast övergripande analyser och spekulationer utförs av utvecklaren själv.

7.2. Diskussion kring utvecklingsförslag på Gårda

Författarna är medvetna om att utvecklingsförslaget medför väldigt stora investeringar och att samarbetspartners kommer vara nödvändigt. Dessutom måste Fastighets AB Rantorget vara villiga att sälja fastigheten eller delta i utveckling av den för att projektet ska vara möjligt. I och med att Fastighets AB Rantorget är ett kommunalt bolag tror författarna att även de är intresserade till att vara med och bidra till stadens utveckling. Kvillebäcken ses som ett lämpligt referensobjekt för utvecklingen av fastigheten där lärdom kan tas från hur samarbetet mellan parterna har gått till. Hur fastigheten kan styckas av och fördelas mellan inblandade aktörer efter att det lämpligaste utvecklingsförslaget för området arbetats fram kan också influeras av arbetsmetoden i Kvillebäcken.

Att dessutom däckas över av på- och avfarten vid Ullevimotet samt att utveckla Gårda mer längs Mölndalsån är enligt författarna lämpligast för området. Detta är dock inte ett förslag enbart för Wallenstam utan för samtliga aktörer i området.

7.3. Olika perspektiv men en gemensam inställning

Slutligen kan det fastställas att de olika fastighetsbolagen som berörts i arbetet har olika mycket erfarenhet av att samverka och bidra till områdets och städens utveckling. Denna faktor har bidragit till att olika perspektiv har kunnat beaktas. Vissa har kunnat bidra med mycket erfarenhet medan andra kunnat bidra med nytänkande. Gemensamt är däremot att samtliga är positivt inställda till samverkan för att bidra till stadsutvecklingen.

8. Slutsatser

Slutligen kan det konstateras att genom att följa mallen och på ett strukturerat sätt arbeta med utveckling av en stadsdel och ta hänsyn till dess slutanvändare ökar områdets attraktivitet och därmed värdet på kringliggande fastigheter. Hur stor värdeökning stadsutvecklingen genererar är till fastigheterna är dock svårt att bedöma. Med tanke på denna osäkerheten bör utvecklaren räkna med en viss marginal på sådana projekt.

I huvudsak är momenten och analyserna som mallen innehåller välkända och en del av det arbete som utvecklarna idag utför. Men att använda mallen som ett strategiskt verktyg medför struktur i arbetet och enhetlighet i stadsdelens utveckling. Stadsutvecklingsmallen säkerställer att utvecklaren får med sig rätt frågor till projektet och att inget därför faller mellan stolarna. Dock är inte samtliga frågor nödvändiga i alla projekt.

Stadsutvecklingsmallen lämpar sig framförallt till att utforma ett koncept och en utvecklingsriktning för ett område snarare än att rita och designa husen i det. Genom arbetet har det också konstaterats att samverkan med staden, andra fastighetsägare och byggherrar i området är en väldigt viktig faktor. Vid utveckling av ett område berörs många fler än vid utveckling av bara en fastighet vilket gör samverkan till en kritisk framgångsfaktor. Tillsammans kan större utveckling ske och mer synergieffekter skapas.

Författarna tror och hoppas att detta kandidatarbete kan bidra till att fler aktörer får upp ögonen för hur de på ett lönsamt sätt kan utveckla områden. Mallen bidrar till struktur och enhetlighet i såväl utvecklingsarbetet som i området som utvecklas. I kandidatarbetet har en grund för hur arbetet med områdesutveckling kan gå till fastställts. För att utveckla stadsutvecklingsmallen till ett strategiskt och accepterat verktyg som bidrar i utvecklarnas arbete kommer mallen att behöva vidareutvecklas. Genom att testa och låta den granskas noggrannare kommer nödvändiga justeringar att åskådliggöras.

9. Referenser

9.1. Litteratur

Carmona, M., Heath, T., Oc, T., Tiesdell, S. (2003). *Public Spaces Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design* (första upplagan). Oxford, UK: Elsevier Ltd.

Dahlkild, J., Dahlkild, O., Hansson, B., Wiberg, R. (2011) *Stadsbyggnad gånger hundra*. Stockholm: Balkong förlag.

Evidens. (2015). *Efterfrågan på kontorsmarknaden i Göteborg*. Göteborg: Evidens.

Gillgren, H. (2000) *Planering och byggande i kulturmiljöer: Tre metodexempel i stadsbygd*. Stockholm: Riksantikvarieämbetets förlag.

Stadsbygggnadskontoret (2009). *Översiktsplan för Göteborg: övergripande mål och strategier, strategiska frågor, inriktning för stadens utveckling: Del 1*

Thuvander, L. (2004) *Byggande för en hållbar utveckling i Göteborg*

9.2. Elektroniska källor

Aqel, D. M. A. (2014). *A framework for employee appraisals based on inductive logic programming and data mining methods* (Order No. U639463). Hämtat 2016-05-02, från <http://proxy.lib.chalmers.se/login?url=http://search.proquest.com/docview/1687709933?accountid=10041>

Boverket. (2015). *Vision för Sverige 2025*. Hämtat 2016-03-16, från <http://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/sa-planeras-sverige/nationella-mal-for-planering/sverige-2025/vision-for-sverige-2025/>

Bovision. (2016). Hämtat 2016-05-05, från <http://bovision.se/Beskrivning/166048916/Göteborg/Göteborg/Anders-Personsgatan-7>

Firley, E., & Grön, K. (2014). *Urban Masterplanning Handbook* (1). Somerset, GB: Wiley. Hämtat 2016-04-14, från <http://www.ebrary.com.proxy.lib.chalmers.se>

Gårda företagarförening. (2016) *Om oss: Om gårdar: Mini Manhattan*. Hämtat 2016-05-05, från <http://www.gardaforetag.org/om-oss/om-garda/minimanhattan/>

Göteborg stad, A (2016) *Plan- och byggprojekt: Göteborg – Jubileumssatsningen*. Hämtat 2016-04-03, från https://goteborg.se/wps/portal/invanare/bygga-och-bo/kommunens-planarbete/plan--och-byggprojekt/!ut/p/z1/hYzJDoIwFEW_xS_oY4jiEhagYChVHOjGVGLIBQqByoKvt1GjiYn6Vu8O5yKKDohKNoiCKdFIVmmd0ekxMULieIYLOJj7sEyjxI-jFYbIRvt_Bapj-HIuPPIP21ubngUQYPP0_5jPND97F5wF1oWQAIntnRUQG20QRbRXLO-vauDnshKy0JQ2a9aVTA6ily-r7ZoLL5XIH1JnTH9tvT2MKT-NPJvcAFn0CwY!/dz/d5/L2dBISevZ0FBIS9nQSEh/p0/IZ7_P1JQ8B1A08HOF0IJQ0QN4V3GQ4=CZ6_P1JQ8B1A0OG9F0ITKPFNKLO0K4=MEurbanDevelopmentViewDetail!58CDA9AA353FB6CDC1257E660020D7AE==/

Göteborg stad. (2016) *Trafikkontoret*. Hämtat 2016-04-03, från http://goteborg.se/wps/portal/enheter/fackforvaltning/trafikkontoret!/ut/p/z1/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfljo8zijUy9A52MvIwN_N0CXQyMQtwcwwJCfJxMQ431wwkpiAJKG-AAjgb6XvpR6Tn5SRCrHPOSjC3S9aOKUtNSi1KL9EqLgMIZJSUFxVaqBqoG5eXleun5-ek5qXrFqaoG2HRk5BeX6EegKNQvyI2o8kkNdwQAj6EEZQ!!/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/

Göteborg 2021. (2016). *Jubileumsprojekt: Jubileumsatsning på 7000 nya bostäder*. Hämtat 2016-03-18, från <http://www.goteborg2021.com/jubileumsprojekt/jubileumssatsning-pa-7000-nya-bostader/>

Hack, G., Sagalyn, L.B. (2011) Value Creation Through Urban Design. I Tiesdell, S., Adams, D. (Red.), *Real Estate Issue: Urban Design in the Real Estate Development Process (1st ed.)* Chichester; Ames, Iowa; Wiley-Blackwell.
doi:10.1002/9781444341188

Kungsleden. (2016). *Kort om oss*. Hämtat 2016-04-30, från <http://www.kungsleden.se/kungsleden/kort-om-oss/>

Lokalguiden. (2013) *Gårdas utveckling mot blandstad*. Hämtat 2016-05-10, från <https://www.lokalguiden.se/artiklar/gardas-utveckling-mot-blandstad>

Trafikverket. (2014). *Urbanisering fortsatt kraft för samhällsförändring*. Hämtat 2016-03-16, från <http://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/rapporter/omvarldsanalyser/trender-i-transportsystemet/megatrender/storstadsregioner/urbanisering/>

Platzer. (2016). *Detta är Platzer*. Hämtat 2016-04-30, från http://www.platzer.se/Om_Platzer

Zeljko, T (2016). *Västra Götalandsregionen: Kollektivtrafik: Kollektivtrafiken i Västra Götaland*. Hämtat 2016-04-04, från: <http://www.vgregion.se/sv/Vastra-Gotalandsregionen/startsida/Kollektivtrafik/>

9.3. Muntliga källor

Agnetä Runevad, bitr. projektledare Stadsbyggnadskontoret, intervjuad 2016-04-08

Anna-Sofia Sjöqvist, enhetschef Trafikkontoret, intervjuad 2016-04-20

Linda Billberg, regionutvecklare Västra Götalandsregionen, intervjuad 2016-04-24

Mats Herner, exploateringschef Wallenstam, intervjuad 2016-04-19

Nicklas Arfvidsson, regionchef Kungsleden, intervjuad 2016-04-04

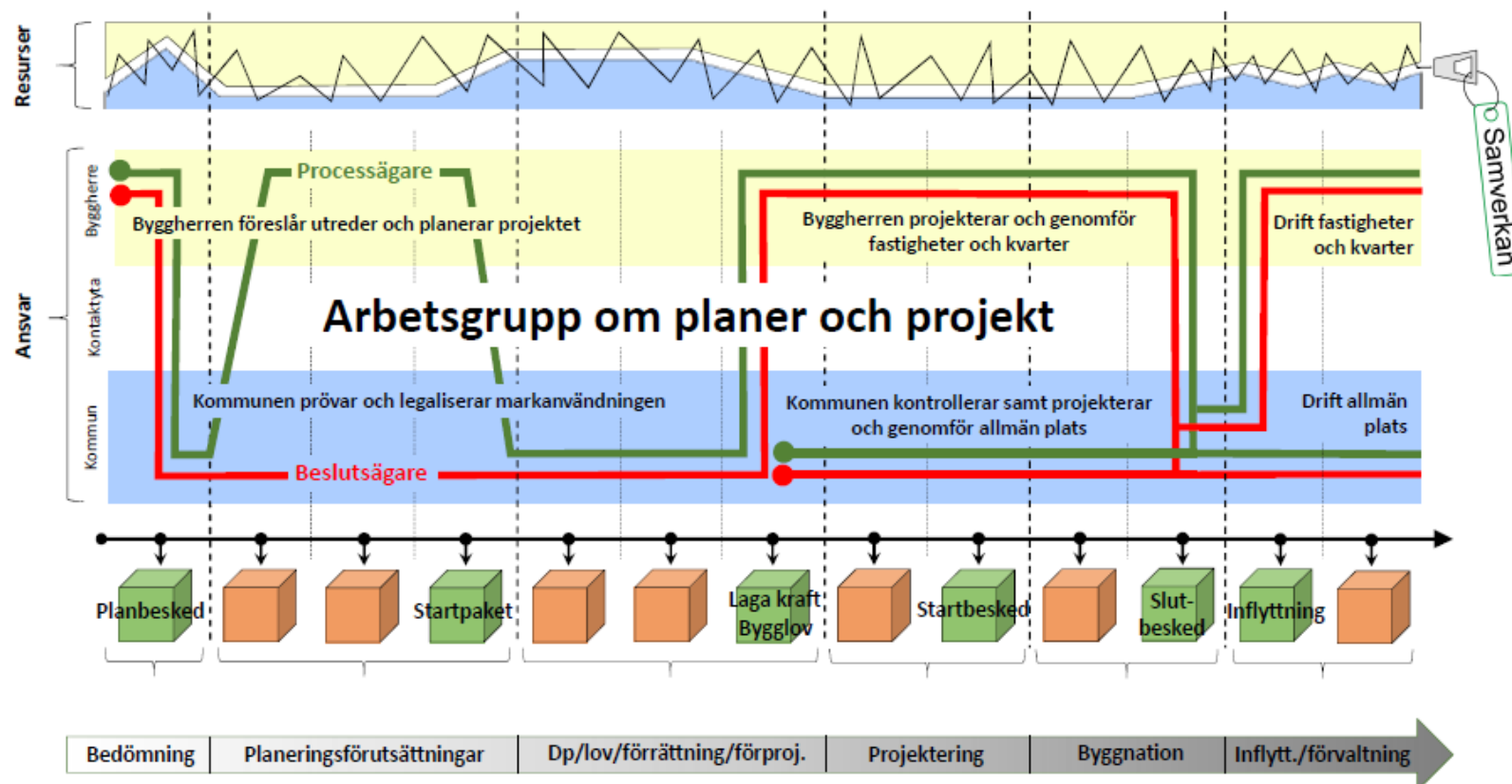
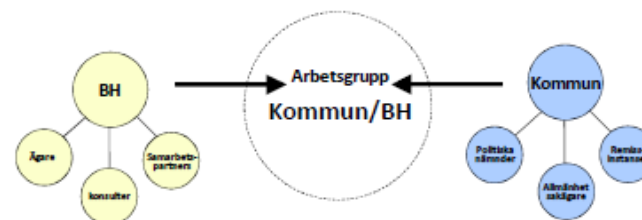
Roger Sundbom, projektutvecklingschef Platzer, intervjuad 2016-02-26

Bilaga 1

Förslag till stadsutvecklingsprocess

Resurser/ansvar

- Byggherre (BH)
- Kommun – SBK, FK, TK m fl
- Kontaktyta och arbetsgrupp



S A M V E R K A N S A V T A L

Jubileumssatsningen

Parter: Göteborgs kommun (212000-1355), genom dess fastighetsnämnd, nedan kallad kommunen.

Företagsnamn (xxxxxx-xxxx), adress, nedan kallade byggherren

1. Bakgrund

Kommunen har antagit mål om ökad byggtakt, bättre blandning, mer tillgänglighet och prisvärda bostäder i barnvänlig, tät och grön stad. Jubileumssatsningen är ett gemensamt projekt mellan kommunen, AB Framtiden och näringslivet för att pröva nya former för samverkan och en satsning för att få fram nya bostäder på kortare tid än idag.

I mål- och inriktningsdokumentet (2015) för byggnadsnämnden, fastighetsnämnden och trafikinämnden finns Jubileumssatsningen med som ett gemensamt uppdrag som ska genomföras och vara klart 2021.

Målet med Jubileumssatsningen är att år 2021, som en del i att åtgärda bostadsbristen, i samverkan med AB Framtiden och näringslivet ha planlagt och färdigställt 7000 extra bostäder, utöver normalproduktionen.

Jubileumssatsningen omfattar planläggning och genomförande av detaljplaner för bostäder, i första hand belägna i mellanstaden, enligt listan som tas fram för ingående planer i Jubileumssatsningen.

Listan med ingående planer i Jubileumssatsningen är ett levande dokument som beslutas av byggnadsnämnden eller på delegation av tjänsteman på stadsbyggnadskontoret.

2. Avtalsområde

Samverkansavtal kommer att tecknas med respektive byggherre med *privatägd* mark eller tomträttsupplåten mark som omfattas av detaljplanerna enligt listan för ingående planer i Jubileumssatsningen.

Detta avtal reglerar exploatering av fastigheten/tomträtten....., se bifogade karta bilaga 1, som ägs av byggherren. Före antagande av detaljplanerna enligt listan för ingående planer i Jubileumssatsningen, ska parterna teckna separata exploateringsavtal. Exploateringsavtalen ska i huvudsak följa detta avtals syfte.

För de *kommunägda* områden som omfattas av detaljplanerna enligt listan för ingående planer i Jubileumssatsningen kommer kommunen att teckna separata markanvisningsavtal.

I dessa markanvisningsavtal ska villkoren i punkterna 5, 6, 8 och 9 i detta avtal finnas med.

3. Syfte

Detta avtal utgör ett centralt dokument för måluppfyllelse av Jubileumssatsningen och syftar till att på privatägd mark, tillsammans med kommunägd markanvisad mark, säkerställa att Jubileumssatsningen är genomförd (färdigställda bostäder som är inflyttningsklara) år 2021.

4. Förutsättningar

En förutsättning för detta avtals giltighet är:

- att det godkänns av fastighetsnämnden, genom beslut som vinner laga kraft.

5. Samverkan, organisation och kommunikation

Jubileumssatsningen ska genomföras på kort tid och med ändrat arbetssätt. Nya processer ska utvecklas och prövas gemensamt av parterna. Ett förslag till processplan (leveransplan) har tagits fram i syfte att beskriva parternas åtaganden och arbetsinsatser under Jubileumssatsningen från och med planbesked till och med färdigställd och inflyttad bostad. Planprocessen ska vidareutvecklas, preciseras och användas av kommunen och samtliga byggherrar inom respektive exploateringsområde.

En förutsättning för framgång med Jubileumssatsningen är att samtliga ingående parter arbetar aktivt för att avtal tecknas, tidplaner hålls, utredningar genomförs och att underlag till beslut finns framme i god tid till för samverkan, beredning och kvalitetssäkring.

Parterna ska verka för att en bra helhetslösning uppnås inom respektive område som omfattas av detaljplanerna enligt listan för ingående planer i Jubileumssatsningen.

Samverkan ska, under detaljplanearbetet, bygglovsskedet och genomförandet, ske mellan parterna och andra kommunala förvaltningar och byggherrar i för ändamålet bildade forum, se bifogade organisationsskiss bilaga 2.

Förslag på syfte med och bemanning av samordningsgrupp, projektgrupp och arbetsgrupp:

- Samordningsgrupp – Deltagare är byggherrarnas, eller av byggherrarna utsedda representanter, chefer tillsammans med kommunens styrgrupp
- Projektgrupp – Deltagare är byggherrarnas, eller av byggherrarna utsedd representant, projektledare tillsammans med kommunens projektledare
- Arbetsgrupp – Deltagarna är byggherrerepresentant i detaljplanearbetet tillsammans med kommunens handläggare

Kommunen är huvudansvarig för framdriften i detaljplane- och genomförandeprocessen och har beslutsansvaret i detaljplaneprocessen. Kommunen har vidare beslutsansvaret i genomförandeprocessen, vad gäller åtgärder inom allmän platsmark medan byggherren har beslutsansvar i genomförandeprocessen, vad gäller bostadsproduktion med mera inom kvartersmark.

Kommunen ska gemensamt med samtliga berörda byggherrar ta fram och bekosta en kommunikationsplan för Jubileumssatsningen.

Arbetet med Jubileumssatsningen kommer att följas upp och utvärderas, med syfte att erfarenheter ska kunna användas av parterna var för sig och tillsammans, för att bättre kunna bidra till en hållbar, kraftfull och dynamisk framtida stadsutveckling.

Parterna är införstådda med att många arbetsinsatser kommer behöva ske i överlappande processer under detaljplanearbetet för att korta processtiden och minimera uppkomsten av väntetider. Parterna är vidare införstådda med att detta innebär att kostnader kommer att falla ut under hela plan- och byggprocessen.

Vardera parten ansvarar för att resurssätta och bekosta de aktiviteter som krävs i respektive detaljplanearbete och efterföljande genomförandeskede för att målet med 7000 färdigställda extra bostäder, utöver normalproduktionen, år 2021 ska hållas.

Parterna ansvarar gemensamt för att erforderliga exploateringsavtal upprättas och undertecknas i tid för respektive detaljplans antagande.

Byggherrens ansvar

Utöver ovanstående ansvarar byggherren, inom respektive detaljplaneområde, för och säkerställer att förberedande åtgärder inom blivande kvartersmark, såsom beställning av utredningar (som inte omfattas av planavtalet), projektering av bostadshus och kvartersmark, bygglovsansökan, ansökan om lantmäteriförrättningar med mera, genomförs på sådant sätt och inom sådan tid att byggstart av bostadshus kan ske kortast möjliga tid efter laga kraftvunnen detaljplan.

Byggherren är införstådd med och accepterar att vardera parten står sina kostnader, utan rätt till ersättning, i händelse av att byggnadsnämnden eller kommunfullmäktige under planprocessen beslutar att avbryta detaljplanearbetet. På motsvarande sätt står vardera parten sina kostnader om detaljplanen upphävs efter antagandebeslut.

Byggherren åtar sig att senast 2021 ha färdigställt bostäderna inom avtalsområdet, under förutsättning att detaljplanen vunnit laga kraft och bygglov erhållits. I kommande exploateringsavtal, som ska upprättas inför detaljplanens antagande, kommer tidplan från byggstart till färdigställda bostäder att preciseras utifrån specifika förutsättningar (antal bostäder med mera) i bostadsprojektet.

Kommunens ansvar

Utöver ovanstående ansvarar kommunen i normalfallet, inom respektive detaljplaneområde, för och säkerställer att förberedande åtgärder inom blivande allmän platsmark och kvartersmark, såsom beställning av utredningar (som omfattas av planavtalet), projektering av bland annat gator, torg och parker, bygglovshantering, ansökan om lantmäteriförrättningar med mera genomförs på sådant sätt och inom sådan tid att utbyggnad av allmän plats kan påbörjas kortast möjliga tid efter laga kraftvunnen detaljplan.

Kommunen åtar sig att arbeta för att detaljplaner som omfattas av listan för ingående planer i Jubileumssatsningen, ska kunna antas senast 2017-12-31.

6. Tidplan

Jubileumssatsningen ska vara genomförd år 2021.

För att uppnå det målet ska detaljplanerna enligt listan för ingående planer i Jubileumssatsningen vara antagna senast 2017-12-31.

Uppförande av bostadshus ska påbörjas snarast efter laga kraftvunnen detaljplan för att säkerställa att bostäderna är färdigställda och inflyttningsklara år 2021.

För respektive detaljplanearbete (planering och byggande), enligt listan för ingående planer i Jubileumssatsningen, kommer en processplan, en tidplan och en leveransplan, från och med aktiviteten planstart till och med färdigställd bostad, att upprättas.

7. Planavtal

Planavtal tecknas separat med byggnadsnämnden. Avtalet syftar bland annat till att ange förutsättningar för att upprätta/ändra detaljplan för aktuellt område och precisera villkoren för detaljplanearbetet och samarbetet i övrigt fram till dess att erforderliga genomförandeavtal träffas med kommunen, genom dess fastighetsnämnd, eller till dess det blir klarlagt att genomförandeavtal inte kan träffas.

Planavtalet reglerar avgifter som avsedda att täcka byggnadsnämndens kostnader för den aktuella myndighetsutövningen eller tjänsten.

Planavtalet reglerar även parternas ansvar för erforderliga konsulter och utredningar.

8. Överlåtelse av avtal

Byggherren får inte utan fastighetskontorets skriftliga medgivande överlåta detta avtal till annan part än helägt dotterbolag. Byggherren är skyldig att skriftligen meddela fastighetskontoret vid eventuell överlåtelse av sin mark inom avtalsområdet.

9. Övrigt

Parterna är införstådda med och accepterar att detaljplanerna, i händelse av att oförutsedda tidskrävande problem uppstår och tidplanen för färdigställda bostäder inte bedöms kunna hållas, kan komma att utgå ur Jubileumssatsningen och övergå till normalproduktionen.

10. Tvist

Tvist rörande tolkning av detta avtal ska hänskjutas till allmän domstol.

Detta avtal är upprättat i 2 likalydande exemplar varav parterna tagit ett vardera.

Göteborg den 2015-
för Byggherren

Namnteckning

Namnteckning

Göteborg den 2015-
för Göteborgs kommun genom dess fastighetsnämnd

Namnteckning

Namnteckning

Göteborg den 2015-
för Göteborgs kommun genom dess byggnadsnämnd

Namnteckning

Namnteckning

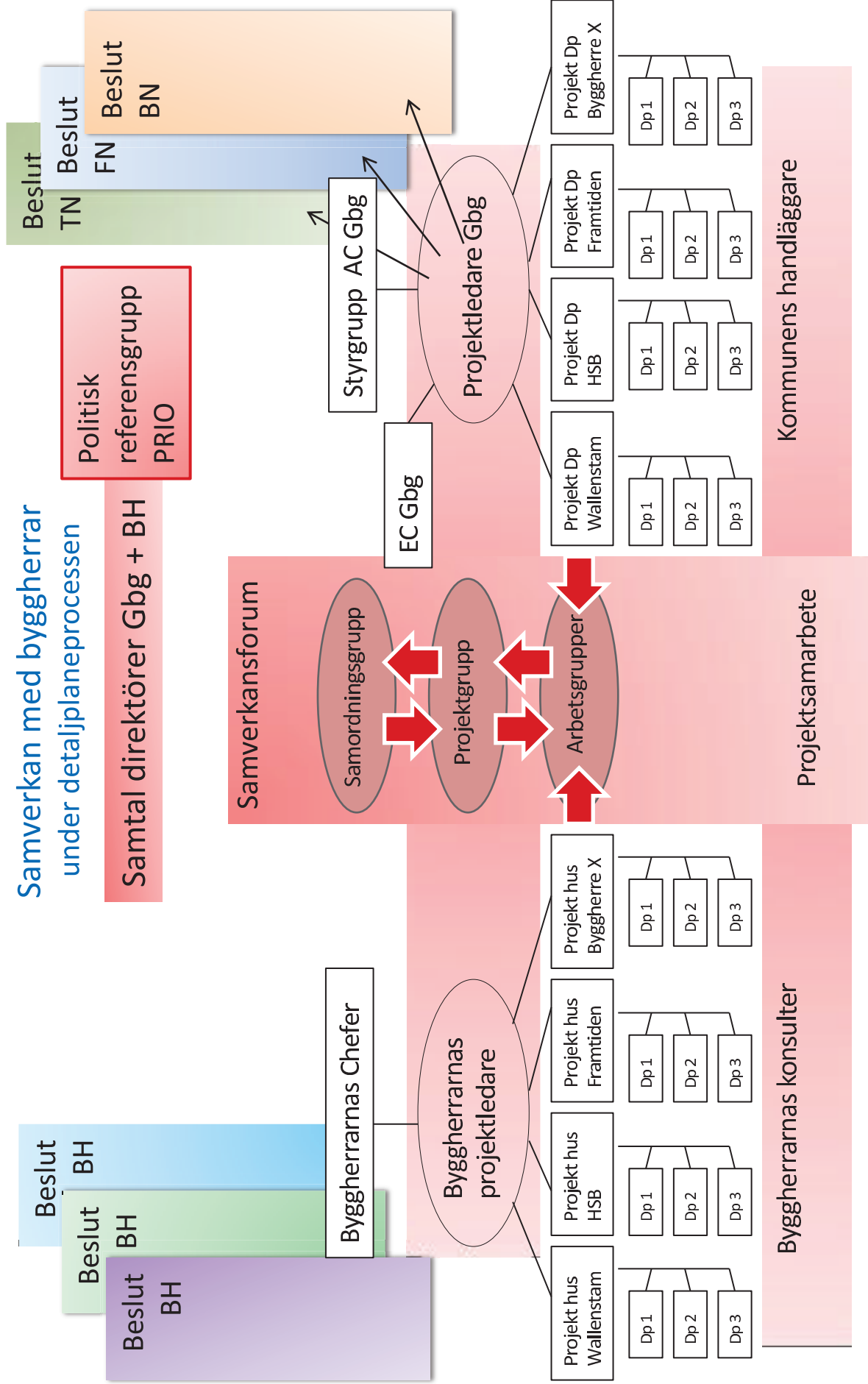
Göteborg den 2015-
för Göteborgs kommun genom dess trafiknämnd

Namnteckning

Namnteckning



Bilaga 3



Stadsutvecklingsmallen

Ett verktyg för att utveckla stadsdelar



Johan Lord & Ove Viklund
Affärsutveckling & Entreprenörskap inom
byggsektorn

Stadsutvecklingsmallen - Vision

1. Granska översiktsplan, detaljplan och eventuella program i området och definiera uppställda krav.
2. Kontakta ansvarig tjänsteman på kommunen och diskutera utvecklingsmöjligheter av området.

3. **Nulägesanalys**

- 3.1. Vad pågår i regionen, kommunen och stadsdelen?
- 3.2. Vad är det för typ av område nu? Förhållande mellan bostäder, kontor och handel?
- 3.3. Hur är områdets tillgänglighet idag?
- 3.4. Vad är områdets övergripande karaktär och identitet?
- 3.5. Vilka är områdets brister och kvalitéer kopplat till det geografiska läget?

4. **Målgruppsanalys**

- 4.1. Demografi i området.
- 4.2. Vad saknar och efterfrågar boende samt andra intressenter i området?
- 4.3. Vilka typer av verksamheter finns det i området?
- 4.4. Finns det några företagarföreningar?
- 4.5. Vad saknar och efterfrågar verksamheter/företagarföreningar i området?
- 4.6. Intervjua trendkänsliga personer.
- 4.7. Vilka kan vara intresserade & gynnas av området relaterat till dess tillgångar?
- 4.8. Definiere målgrupp.

5. **Marknadsanalys**

- 5.1. Vilka fastighetsägare finns i området?
- 5.2. Hur mycket äger respektive fastighetsägare?
- 5.3. Skick på befintliga fastigheter i området?
- 5.4. Vad har övriga fastighetsägare för planer med området?
- 5.5. Hur ser nuvarande hyresnivåer ut?
- 5.6. Hur ser vakansgraderna ut?

- 5.7. Hur har utvecklingen i liknande områden påverkat hyressättningen?
- 5.8. Hur ser marknaden ut för resp. kategori? (handel, kontor, bostäder)
- 5.9. Hur ser sysselsättningsgraden ut i respektive bransch?
- 4.8. Hur är betalningsviljan hos den definierade målgruppen?
- 4.9. Vilka faktorer påverkar framförallt betalningsviljan?
- 4.10. Var finns den största affärsnyttan?
- 4.11. Överstiger betalningsviljan de utvecklingskostnader inkl. rimliga avkastningskrav?
Om inte: byt målgrupp eller avvakta utveckling.

6. **Framtidsanalys**

- 6.1. Vilka är de geografiska trenderna?
- 6.2. Vilka fastighetsrelaterade trender finns det?
- 6.3. Vilka boenderelaterade trender finns?
- 6.4. Vilka målgruppsrelaterade trender finns?

7. **Konkurrenter & förebilder**

- 7.1. Finns det någon förebild?
- 7.2. Granska konkurrenters/liknande områdens målbilder för att utforma en som sticker ut.

8. **Skapa vision**

- 8.1. Ska vi bryta eller anpassa oss till den befintliga karaktären?
- 8.2. Formulera visionen med hänsyn till insamad information för att ska attrahera flera grupper av den befintliga och tilltänkta befolkningen.
- 8.3. Visionen bör differentieras från konkurrenternas.
- 8.4. Visionen ska vara tydlig och konkret.
- 8.5. Utforma visionen på ett sätt som bjuder in befolkningen till att vilja bidra till att skapa den eftersträvarsvärda stadskaraktären.

Stadsutvecklingsmallen - Masterplan

1. Vilka är fördelarna respektive nackdelarna med att utveckla området tillsammans med övriga fastighetsägare?
2. På vilket sätt kan vi tänka oss att samarbeta med andra fastighetsägare?
3. Vilka vill vi samarbeta med? Bjud in dessa till ett möte för att diskutera önskat samarbete.

Om vi vill utveckla området tillsammans med andra fastighetsägare, gå vidare till avsnitt A.

Om vi vill utveckla området på egen hand, gå vidare till avsnitt B

A (1/3)

1. **Bilda en gemensam projektgrupp**

- 1.2. Ta fram riktlinjer, mötes- och styrformer. Skriv under ett samverkansavtal
- 1.3. Utforma och enas kring en gemensam vision
- 1.4. Skriv nödvändiga avtal
(markägaravtal, konsortieavtal, explaterings och markfördelningsavtal, köpeavtal, fastighetsregleringsavtal, avtal om klyvning, genomförandeavtal)
- 1.5. Avtala om gemensamt arkitektuppdrag/samordna arkitekter
- 1.6. Projektgruppen tar fram tidsplan & milstolpar
- 1.7. Överväg om planbesked kommer behöva sökas.

2. **Flöder, destinationer och trafik**

- 2.1. Hur ser flödena ut i området? Gång/cykel/biltrafik
- 2.2. Utför en klockanalys, när och var vistas folk i området?
- 2.3. Vad finns det för destinationer i området?
- 2.4. Vilka dragare finns det i området?
- 2.5. Hur ser situationen ut för parkering ut i området?
- 2.6. Hur ser kollektivtrafiken ut i området?
- 2.7. Vad behöver utvecklas gällande tillgänglighet?
- 2.8. Hur stor extra belastning klarar vägnätet och kollektivtrafiken av?

3. **Service**

- 3.1. Vilken service finns i området idag?
- 3.2. Vilken service saknas?
- 3.3. Vilken service finns i anslutning till området?
- 3.4. Vilken service kommer behöva tillkomma i och med utvecklingen?

A (2/3)

4. Överensstämmelse med vision

- 4.1. Jämför området med den gemensamma visionen.
- 4.2. Lista kvalitéer att bevara och brister att bearbeta.
- 4.3. Illustrera med färger på karta hur väl delar av området stämmer överrens med visionen.
- 4.4. Vilka aktioner/dellösningar kommer att krävas?
- 4.5. Hur bidrar dessa till att uppnå visionen?
- 4.6. Hur kan vi få målgruppen till området? Krävs det någon ny dragare?
- 4.7. Anordna workshops med representanter från målgrupp för att undersöka vad de efterfrågar/värderar i området.

5. Visa områdets styrkor, svagheter, möjligheter & hot i en SWOT

6. Volymstudie

- 6. Hur stort är behovet för resp. kategori: bostäder, kontor, handel?
- 6.1. Bestäm förhållandet mellan resp. kategori.
- 6.2. Skissa och undersök hur stora fysiska volymer området klarar.
- 6.3. Se till att volymen inte är större än marknadens behov.
- 6.4. Klarar vägnät osv av den föreslagna volymen?
- 6.5. Planera eventuell utveckling av vägnätet.
- 6.6. Skissa fram ett förslag till planbesked i form av ritningar, karta och visionsbilder.
- 6.7. Dela in projektet i etapper.

7. Sök planbesked om utvecklingen går emot befintlig DP.

- 7.1 Vid godkänt planbesked kan arbetet fortgå.

A (3/3)

8. Dialog med allmänheten

- 8.1 Planera in en informationsträff med verksamheter och boende i området.
- 8.2 Presentera och motivera förslaget.
- 8.3. Ta in åsikter och diskutera förslaget.
- 8.4. Utvärdera och beakta åsikter.

9. Godkänd detaljplan

- 9.1. Sätt en övergripande budget för hela projektet.

10. Starta projektering

- 10.1. Ta hänsyn till all information.
- 10.2. Skriv eventuella avtal med kommunen om finansiering, underhåll och städning av offentliga platser.
- 10.3. Utforma en tidsplan i form av flödesschema med milstolpar.
- 10.4. Ta kontakt med reklambyrå för att marknadsföra området tillsammans med samarbetspartners under utvecklingen.

Övrigt

Kom ihåg att tiden påverkar förutsättningarna för utvecklingen.

Beakta att trender kan ändras snabbt och att det är bra om byggnader är flexibla.

Om man i Masterplanarbetet kommer fram till att Visionen ej är genomförbar, gå tillbaka och korrigera Visonen.

B (1/3)

1. Andra fastighetsägars planer

- 1.1 Granska andra fastighetsägares planer i området.

2. Flöden, destinationer och trafik

- 2.1. Hur ser flödena ut i området? Gång/cykel/biltrafik
- 2.2. Klockanalys, när och var vistas folk i området?
- 2.3. Vad finns det för destinationer i området?
- 2.4. Vilka dragare finns i området?
- 2.5. Hur ser situationen ut för bilparkering i området?
- 2.6. Hur ser kollektivtrafiken ut i området?
- 2.7. Vad behöver utvecklas gällande tillgänglighet?
- 2.8. Hur stor extra belastning klarar vägnätet och kollektivtrafiken av?
- 2.9. Finns det någon lämplig samverkanspartner för att utveckla tillgängligheten?

3. Service

- 3.1. Vilken service finns i området idag?
- 3.2. Vilken service saknas?
- 3.3. Vilken service finns i anslutning till området?
- 3.4. Vilken service kommer behöva tillkomma i och med utvecklingen?
- 3.5. Kan vi samarbeta med övriga fastighetsägare för att utveckla serviceutbudet?

4. Överensstämmelse med vision

- 4.1. Lista kvalitéer att bevara och brister att bearbeta.
- 4.2. Illustrera med färger på en karta hur väl delarna stämmer överrens med visionen.
- 4.3. Vilka aktioner/dellösningar kommer att krävas?
- 4.4. Hur bidrar dessa till att uppnå visionen?
- 4.5. Hur kan vi få målgruppen till området? Krävs det någon ny dragare?
- 4.6. Anordna workshops med representanter från målgrupp för att undersöka vad de efterfrågar/värderar i området.

B (2/3)

5. Visa områdets styrkor, svagheter, möjligheter & hot i en SWOT

6. Volymstudie

- 6.1. Hur stort är behovet för resp. kategori: bostäder, kontor, handel?
- 6.2. Bestäm förhållandet mellan resp. kategori.
- 6.3. Skissa och undersök hur stora fysiska volymer området klarar.
- 6.4. Se till att volymen inte är större än marknadens behov.
- 6.5. Klarar vägnät osv av den föreslagna volymen?
- 6.6. Planera eventuell utveckling av vägnätet.
- 6.7. Skissa fram ett förslag till planbesked i form av ritningar, karta och visionsbilder.
- 6.8. Dela in projektet i etapper.

7. Sök planbesked om utvecklingen går emot befintlig DP.

- 7.1 Vid godkänt planbesked kan arbetet fortgå.

8. Dialog med allmänheten

- 8.1. Planera in en informationsträff med verksamheter och boende i området.
- 8.2. Presentera och motivera förslaget.
- 8.3. Ta in åsikter och diskutera förslaget.
- 8.4. Utvärdera och beakta åsikter.

9. Godkänd detaljplan

- 9.1. Sätt en övergripande budget för hela projektet.

10. Starta projektering

- 10.1. Ta hänsyn till all information.
- 10.2. Skriv eventuella avtal med kommunen om finansiering, underhåll och städning av offentliga platser.
- 10.3. Utforma en tidsplan i form av flödesschema med milstolpar.
- 10.4. Ta kontakt med reklambyrå för att marknadsföra området tillsammans med samarbetspartners under utvecklingen.

B (3/3)

Övrigt

Kom ihåg att tiden påverkar förutsättningarna för utvecklingen.

Beakta att trender kan ändras snabbt och att det är bra om byggnader är flexibla

Om man i masterplanarbetet kommer fram till att visionen ej är genomförbar, gå tillbaka och korrigera visionen.