



CHALMERS

Från industriområde till blandstad

-Vilka faktorer påverkar en potentiell omvandling?

Examensarbete inom högskoleingenjörsprogrammet
Ekonomi och produktionsteknik

MARIE ANNAS
EMELIE OTTOSSON



Institutionen för teknikens ekonomi och organisation
Avdelningen för Innovation and R&D Management
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige 2017
Examensarbete E2017:046

EXAMENSARBETE NR. E2017:046

Från industriområde till blandstad

-Vilka faktorer påverkar en potentiell omvandling?

Marie Annas
Emelie Ottosson

Examinator & handledare: Susanne Kullberg

Institutionen för teknikens ekonomi och organisation
Avdelningen för Innovation and R&D Management
Chalmers tekniska högskola
Göteborg, Sverige 2017

Från industriområde till blandstad
- Vilka faktorer påverkar en potentiell omvandling?
Marie Annas
Emelie Ottosson

© Marie Annas & Emelie Ottosson, Sverige, 2017

Examensarbete E2017:046

Institutionen för teknikens ekonomi och organisation
Avdelningen för Innovation and R&D Management

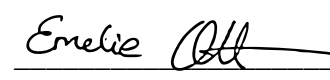
Chalmers Tekniska Högskola
SE-412 96 Göteborg
Sverige
Telefon: + 46 (0)31-772 1000

Omslag: *Illustration av en stad* av illustratören Ricarda Mölck. Licens Creative Commons BY NC SA

Förord

Under våren år 2017 har ett examensarbete utförts för Castellum. Arbetet omfattar 15 högskolepoäng och har genomförts vid institutionen för Teknikens ekonomi och organisation inom programmet Ekonomi och produktionsteknik som ett avslutande arbete av tre års studier.

Vi vill tacka Castellum för att vi fick möjligheten att utföra examensarbetet hos er. Vi vill även tacka de intervjupersoner som ställt upp på intervju och därmed bidragit till arbetet. Vi vill slutligen rikta ett tack till vår handledare och examinator Susanne Kullberg som genom sitt engagemang varit ett stort stöd och ställt upp under hela arbetets gång.


Marie Annas
Emelie Ottosson

Chalmers Tekniska Högskola

Göteborg, Sverige

Maj 2017

Sammanfattning

Dagens samhällsutveckling har stort fokus på att skapa blandstad. Blandstad är en stad eller ett område där varierade funktioner är integrerade, så som arbetsplatser, handel, service och bostäder. Staden Göteborg vill skapa en hållbar, trygg och integrerad stad och fokuserar därmed på att skapa blandstad. Centrala industriområden i staden är av intresse för omvandling till blandstad på grund av deras geografiska läge och stadens behov att utöka stadskärnan. Castellum är ett fastighetsbolag med fastighetsbestånd inom dessa industriområden och anser det vara värdefullt att veta om, och i så fall när, en omvandling från industriområde till blandstad kommer att ske.

I studien har kvalitativ metod använts i form av en teoretisk referensram främst inom ämnesområdet stadsutveckling, empiri i form av inhämtade dokument och intervjuer med personer som är verksamma inom samhällsbyggnad, samt en analys av det insamlade materialet. Det för att finna viktiga faktorer samt ett mönster mellan dessa som indikerar på en omvandling för ett industriområde till att bli blandstad. Avslutningsvis presenteras en modell med fyra teman med underliggande faktorer som ska användas för att kunna analysera ett industriområdes potential till att bli blandstad. Vidare utförs en tillämpning av modellen på ett område i Göteborg, Högsbo industriområde, för att pröva modellens funktionalitet.

Modellen består av fyra teman; *styrning, aktörer, tillgänglighet och funktioner*. Temana är framtagna genom utvärdering av empiri. I tillämpningen tolkades det att Högsbo industriområde har stor potential till att bli blandstad i framtiden. Det som tyder på en lyckad omvandling är områdets placering med närhet till centrum, knutpunkter och natur samt att det i dagsläget finns en infrastruktur, även om den kan komma att utgöra ett hinder på grund av att vägar redan är högt belastade. Göteborgs Stad har tagit fram planer för området som tyder på en omvandling till blandstad, dock är att Göteborgs Stad måna om att bevara mark för industriområden med så kallade störande verksamheter. Mer exakt hur mycket av Högsbo industriområde som ska bevaras åt industri kommer att tydliggöras i en ny översiktsplan för Göteborg, som ges ut om 3-5 år.

Slutsats av arbetet är att den modell som tagits fram med dess valda teman anses vara lämplig för att analysera industriområdets potential. Det konstateras dock att varje industriområde är unikt och ett stort underlag krävs för användning av modellen. Förslag till vidare studier är att utföra fler tillämpningar för att säkerställa modellens funktionalitet och därmed få en större grund för tolkning och rekommendation gällande industriområdets potential för omvandling till blandstad.

Nyckelord:

Stadsutveckling, Urbanisering, Industriområde, Blandstad, Högsbo industriområde, Göteborg

Abstract

Urban development has a major focus on mix-used cities nowadays. Mixed-use city is a city or an area where varied functions are integrated, such as workplaces, commerce, service and housing. The city of Gothenburg aim to create a sustainable, safe and integrated city and focuses in its urban development on creating a mixed-use city. Central industrial areas in Gothenburg are of interest in transformation into mixed-use city, because of their geographical location and the city's need to expand its center. Castellum is a real estate company with property holdings in these industrial areas and considers it useful to know if and when a conversion from industrial area to mixed-use city can take place.

The study made is a qualitative method which includes a theoretical reference framework, mainly in the field of urban development, an empirical data collection consisting documents and interviews with people working in the urban development industry, as well as an analysis of the collected material to find important factors, as well as patterns between these, indicating a conversion for an industrial area to become a mixed-use city. Lastly, the result is presented, a four-theme model with underlying factors that will be used to analyze an industrial area's potential to become a mixed-use city. In addition, an application of the model is done for an industrial area in Gothenburg, Högsbo industriområde, to test the functionality of the model.

The model consists of four themes; directorial, participants, accessibility and functions. Evaluating the empirical work analyzed towards the theoretical reference framework developed the themes. In the application, it was interpreted that Högsbo industriområde has great potential to become a mixed-use city in the future. A successful conversion is indicated by the location of the area, its closeness to its center, surrounding hubs and nature, that there is existing infrastructure, which may be an obstacle though because it is already heavily burden. The City of Gothenburg has developed plans for the area that suggest a transformation into a mixed-use city. However, the City of Gothenburg is prepared to preserve land for industrial areas with so-called disruptive activities. More precisely how much of the industrial area of Högsbo industriområde will be conserved for industry will be clarified in a new sketch plan for Gothenburg, published in 3-5 years.

The conclusion is that the model and its chosen themes are considered appropriate for analyzing the potential of industrial areas, as it was interpreted in the application that all four themes gave an indication of a transformation. However, it is noted that each industrial area is unique and a large amount of data is required for the use of the model, and it is not determined what specifically indicates on a transformation for each theme, which means the model has free interpretation. Suggestions for further studies are to use the application several times for various industrial areas, to ensure its functionality and thereby obtain a greater basis for interpretation and recommendation regarding the industrial areas potential for transformation into mixed-use city.

Keywords:

Urban development, urbanization, Industrial area, mixed-use cities, Högsbo industriområde, Gothenburg

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INLEDNING	1
1.1 BAKGRUND	1
1.2 SYFTE	1
1.3 SYFTE PRECISERAT I FRÅGESTÄLLNINGAR	1
1.4 AVGRÄNSNINGAR	2
2. TEORETISK REFERENSRAM	3
2.1 STADSUTVECKLING	3
2.2 URBANISERING	4
2.3 BLANDSTAD	4
2.4 VARIANter AV FAKTORER OCH DESS PÅVERKAN PÅ UTVECKLING	5
3. METOD	7
3.2 EMPIRI	7
3.2.1 INSAMLING AV EMPIRI UR DATABASER OCH DOKUMENT	7
3.2.2 URVAL AV INTERVJUPERSONER	7
3.2.3 GENOMFÖRANDE AV INTERVJUER	8
3.2.4 INTERVJUPERSONER OCH DERAS BIDRAG	8
3.3 UTVECKLING SAMT TILLÄMPNING AV MODELL	9
3.4 FÖRÄNDRINGAR UNDER ARBETETS GÅNG	10
4. EMPIRI	11
4.1 PLANER FÖR ETT VÄXANDE GÖTEBORG	11
4.2 GÖTEBORGS NÄRINGS LIV	12
4.3 HÖGSBO INDUSTRIOMRÅDE	13
4.4 BACKA OCH TAGENE INDUSTRIOMRÅDE	14
4.5 INTERVJUER	16
4.5.1 STADSUTVECKLING	16
4.5.2 BLANDSTAD	18
4.5.3 INFRASTRUKTUR OCH KOLLEKTIVTRAFIK	18
4.5.4 HÖGSBO INDUSTRIOMRÅDE	19
4.5.5 BACKA OCH TAGENE INDUSTRIOMRÅDE	21
5. ANALYS	23
5.1 ASPEKTER	23
5.1.1 HELHETSGREPP	23
5.1.2 TID	23
5.2 TEMAN	23
5.2.1 STYRNING	24
5.2.2 AKTÖRER	24
5.2.3 TILLGÄNGLIGHET	25
5.2.4 FUNKTIONER	26
6. MODELL SAMT TILLÄMPNING AV MODELL	29
6.1 MODELL	29
6.2 TILLÄMPNING AV MODELL PÅ HÖGSBO INDUSTRIOMRÅDE	29
6.2.1 SLUTSATS AV TILLÄMPNING PÅ HÖGSBO INDUSTRIOMRÅDE	32
6.2.2 REKOMMENDATION TILL FASTIGHETSÄGARE CASTELLUM	32
7. SLUTSATS	35

7.1 BESVARANDE AV SYFTE	35
7.2 TROVÄRDIGHET OCH TILLFÖRLITLIGHET	36
7.3 FÖRSLAG TILL VIDARE FORSKNING	36

KÄLLFÖRTECKNING	39
------------------------	-----------

BILAGA 1 – INTERVJUMALL, ÖVERGRIPANDE INTERVJUER

BILAGA 2 – INTERVJUMALL, OMRÅDESSPECIFIKA INTERVJUER

BILAGA 3 – INTERVJUPERSONER

1. Inledning

I följande avsnitt presenteras bakgrund, syfte, precisering av syfte samt avgränsningar för arbetet.

1.1 Bakgrund

Göteborg är en stad där befolkningen ökar och prognostiseras att fortsätta öka i framtiden (Vårt Göteborg, 2017). Det sker stadsutveckling i ett flertal delar av staden och aktörer inom stadsbyggnad ställs i och med detta inför utmaningar. En av utmaningarna är om centrala industriområden ska fortsätta ha kvar nuvarande användningsområde eller bör omvandlas. Utmaningen uppstår på grund av att centrala industriområden skulle kunna bli attraktiva områden för funktioner, såsom bostäder, arbetsplatser och service, vilket skulle utöka Göteborgs stadskärna.

Stadsutveckling går idag mot att integrera flera olika funktioner i samma område (Bellander, 2005). Det beror till stor del på att integrering av funktioner skapar förutsättningar för en mer hållbar stad, genom att bland annat bidra till mindre resande. En stad eller ett område som integrerar flertalet funktioner benämns blandstad. Förutom en hållbar stad skapar blandstad en tryggare stad genom att det finns människor i rörelse i området dygnet runt.

Castellum är ett fastighetsbolag som verkar i tillväxtregioner i Sverige samt i Danmarks huvudstad Köpenhamn (Castellum, 2016). Castellums affärsidé är att utveckla och förädla fastighetsbeståndet med inriktning på bästa möjliga resultat- och värdetillväxt genom att med en stark och tydlig närvaro i tillväxtregioner erbjuda lokaler anpassade till hyresgästernas behov. Deras bestånd består av kommersiella lokaler för kontor, butik, lager och logistik.

I Göteborg är Castellum en av de största privata ägarna och förvaltarna av kommersiella fastigheter. I förenlighet med Castellums strategi att verka i tillväxtregioner vill företaget undersöka ett industriområdes potential för omvandling till blandstad. Detta då Castellum har ett stort fastighetsinnehav inom centralt belägna industriområden i Göteborg, områden som är potentiella för denna form av omvandling. Företaget är därför intresserat av att delta i den utveckling som kan komma att ske.

1.2 Syfte

Syftet med arbetet är att undersöka och identifiera vilka faktorer som är av stor betydelse för omvandling av ett industriområde till blandstad. Målet är att hitta faktorer som kan användas för att utvärdera ett industriområdes potential att omvandlas till blandstad.

1.3 Syfte preciserat i frågeställningar

Syftet preciseras genom nedanstående tre frågeställningar:

- Vilka faktorer är av betydelse för utvärdering av ett industriområdes potential att omvandlas till blandstad?
- Går det att tolka ett industriområdes potential med hjälp av faktorer?
- Vilken inverkan har de olika faktorerna på ett industriområdes potential till att omvandlas till blandstad?

1.4 Avgränsningar

Nedan presenteras arbetets avgränsningar:

- Arbetet fokuserar på stadsutveckling i Göteborg i empirin och inte på andra städer, då tillämpning av arbetets modell gjordes på ett område i Göteborg.
- Faktorerna kommer endast studeras övergripande.
- Den teoretiska referensramen kommer beröra stadsutveckling övergripande för att ha möjlighet att skapa en helhetsbild om ämnesområdet. Den berör därmed inte industriområdets omvandling till blandstad specifikt utan alla sorters områdets omvandling till blandstad.

2. Teoretisk referensram

Den teoretiska referensramen behandlar ämnena blandstad, stadsutveckling, urbanisering, då dessa är centrala vid omvandling från industriområde till blandstad. Avsnittet behandlar även hur olika faktorer kan ha varierande påverkan på stadsutveckling.

2.1 Stadsutveckling

Stadsutveckling har skett så länge städer har funnits, men har sett ut på olika sätt för olika städer, vilket visar sig på städernas utformning och storlek (Future City, 2010). Stadsutveckling påverkas av de samhällsideal och visioner som funnits de senaste årtiondena, men har sin grund i finansiella- och tekniska termer samt institutioners förhållande till varandra (Höjer, Gullberg och Pettersson, 2011). Finansiella och tekniska termer innebär den ekonomiska möjligheten att utveckla städer, samt den tekniska utvecklingen av byggande. Institutioner kan exempelvis vara myndigheter, kommuner och företag. För att skapa en hållbar stadsutveckling är ett samarbete mellan institutioner att föredra då de alla behövs för att lyckas med stadsutveckling.

En stad med stadsutveckling som är ekonomiskt, socialt och kulturellt hållbar har förutsättning att bli en attraktiv stad genom stadsutveckling som omfattar integrering av funktioner, såsom bostäder, service och arbetsplatser (Bellander, 2005). Integrering skapar en täthet av bostäder, handel, service, kultur och nöje. Bellander (2005) framhåller även att täthet genom bebyggelse av varierande funktioner skapar samverkan och samhörighet mellan människor genom att personer med olika behov möts, vilket i sin tur bidrar till social hållbarhet. Täthet minskar även behovet av förflyttning genom närhet till flertalet funktioner, vilket resulterar i ett minskat resande som vidare bidrar till en mer hållbar stad. För att kunna skapa dessa hållbara städer måste aktörer inom stadsutveckling förstå vilka behov som är aktuella samt vilka som kommer att finnas i framtiden (Future City, 2010). Det bästa alternativet för att uppnå funktionsintegrering i en stad är att bygga i områden med befintliga funktioner, då helt nybyggda områden kräver mer resurser i form av pengar och arbete (Bellander, 2005).

Ett områdes möjlighet till utveckling för att bli en del av ett större stadsnät beror på faktorer i området samt relationen mellan dessa (Höjer et al., 2011). Faktorer är exempelvis funktioner, centrum, affärsmöjlighet och infrastruktur. Ett område med varierande funktioner och goda förbindelser anses ha större möjlighet att inkluderas i det stora stadsnätet än ett område som saknar dessa faktorer (Höjer et al., 2011). Närhet och tillgänglighet till hållplatser för kollektivtrafik är andra betydande faktorer för utvecklingspotentialen hos ett område (Spacescape, 2013). Genom en god kollektivtrafik höjs utvecklingspotentialen hos ett område, då området upplevs mer centrumnära än vid bristande kollektivtrafik. Förutom att en god kollektivtrafik bidrar till utvecklingspotential för ett område minskar behovet av att använda bil, vilket bidrar till en mer hållbar stad (Spacescape, 2013).

Sverige har lagar och restriktioner som påverkar vad som får byggas och hur byggandet ska ske. Plan- bygglagen (PBL) reglerar planläggning av mark, vatten och byggande i Sverige (SFS 2010:900). Lagen innehåller föreskrifter om detaljplaner, bygglov och byggnadsnämnders verksamhet samt bestämmelser som gör att alla kommuner är skyldiga att upprätta en översiktsplan. Översiktsplanen har i huvudsak två uppgifter; utgöra ett politiskt program där viljan för långsiktig planering redogörs, samt vara underlag vid bestämmande av detaljplaner och prövning av ärenden (Översiktsplan, 2017a). Översiktsplanen antas av kommunfullmäktige efter samråd med aktörer såsom kommuninvånare, fastighetsägare,

länsstyrelsen och intresseföreningar. Det finns alltså möjlighet för allmänheten att komma med åsikter om översiktsplan och detaljplaner, vilket kan påverka planernas utformning. Åsikter kan exempelvis vara att boende i ett område motsätter sig ändringar gällande markanvändning i en detaljplan. En ändring kan vara att tillåta ett bostadsbyggande som skulle påverka en omtyckt parkmiljö i området. Det är av stor vikt att översiktsplanen följer satta mål och strategier samt är aktuell vid beslut om detaljplanering och bygglov för att inte riskera att bygga någonting som skulle kunna hindra en långsiktig stadsutveckling (Göteborgs Stad, 2017a). Översiktsplanen ska därför omprövas vid varje mandatperiod för att säkerställa att den följer rådande politiska ställningstaganden (Översiktsplan, 2017a).

2.2 Urbanisering

I Sverige har det tidigare bott fler invånare på landsbygden än i städerna, men sedan år 2008 är situationen tvärtom och majoriteten av Sveriges befolkning har idag valt att bo i städer och då framförallt i de större stadsregionerna (Andersson och Mellander, 2009). Denna form av befolkningsförflyttning benämns urbanisering och innebär att antalet människor som bor i städer ökar (Urbanisering, 2017b). Befolkningsökning genom urbanisering gör att städer ställs inför utmaningar gällande att tillgodose invånare med bland annat bostadsbestånd, handel, transport och infrastruktur (Jedwab, Christiaensen & Gindelsky, 2014). Vid urbanisering sker samverkan mellan faktorer såsom lokalisering, utformning av områden, infrastruktur, fastigheter och funktioner (Höjer et al., 2011). En god samverkan mellan faktorerna skapar lämplig fastighetsstruktur, tillgänglig infrastruktur och nödvändiga funktioner, vilket vidare skapar ett komplett område som människor vill flytta till.

Hur den stadsutveckling som krävs vid urbanisering sker påverkas av en stads visioner för utvecklingen (Höjer et al., 2011). Visionerna är ofta av en polycentrisk eller en monocentrisk struktur beroende på vad som eftersträvas. Skillnaden mellan polycentrisk och monocentrisk struktur är att en polycentrisk struktur har flera mindre centrum med målet att sprida ut stadens kärna, medan en monocentrisk struktur istället har en större stadskärna där alla nödvändiga funktioner finns och fokus är att förstärka stadskärnan. I större städer med stadigt utvecklade ekonomier är det de flesta fall givet att en stad ska utvecklas mot en polycentrisk struktur (Schmitt, Kahila, Östberg & Stenström, 2006).

Urbanisering beror i grunden på attraktionskraften hos en stad, då attraktionskraften får människor att vilja bo och verka i staden (Andersson & Mellander, 2009). En förhöjd attraktionskraft bidrar till utvecklingspotential för en stad. Enligt Vägverket, nuvarande Trafikverket (*författarnas anm*), har det länge fokuserats på attraktionskraften *arbetsmotiv* vid analys av städer och deras potential. Arbetsmotiv är exempelvis att större regioner erbjuder fler och varierade typer av arbeten med vanligtvis högre lön (Andersson et al, 2009). På senare tid har *konsumtionsmotiv* blivit mer aktuellt vid analyser kring vad som gör en region attraktiv. Vid *konsumtionsmotiv* menas att en attraktionskraft vid människors val av lokalisering är möjligheten till att konsumera allt från varor och tjänster till utsikt.

2.3 Blandstad

Innan industrialismen levde människor i ett samhälle där funktioner var integrerade med varandra (Bellander, 2005). I takt med industrialismens utveckling blev funktioner mer separerade och det skapades speciella bostads- och fabriksområden, vilket resulterade i ett ökat transportbehov. Det transportbehov som uppstod påverkade miljön och skapade fysiska barriärer i den sociala strukturen, genom att människor som inte hade tillgång till bil fick

svårare att transportera sig. Bellander (2005) säger att utvecklingen återigen går mot integrering av funktioner i samhället, vilket skapar en mer hållbar stadsmiljö genom att människor inom gångavstånd från sin bostad har tillgång till arbetsplatser, affärer samt sociala- och kulturella mötesplatser. En stad som är uppbyggd på detta sätt benämns blandstad.

Blandstad skapar en känsla av en komplett stad genom att funktionerna bidrar till en levande stad med människor i rörelse dygnet runt (Bellander, 2005). Den levande staden skapar förutsättning för ett säkert och tryggt område, till skillnad från den tidigare stadsplanering som utgick från funktionsuppdelning. Funktionsuppdelning är kritiserad för att skapa en stad som endast är levande en viss tid på dygnet. Exempelvis områden där arbetsplatser är belägna mest levande dagtid, medan bostadsområden är mest levande under resterande tid på dygnet. Enligt Bellander (2005) finns det inga direkta regler angående vad som bör ingå i en blandstad, däremot ska blandstaden ha en tät struktur med offentliga rum som grundpelare, samt ett varierat utbud av funktioner. Då blandstaden utgör en möjlighet till att bo och arbeta i samma område bidrar det till en mer hållbar stad med färre resor till och från arbete.

Hagson, Klasander, Linn och Tornberg (2015) har två kriterier som ska framhållas för att skapa en levande och attraktiv stadsmiljö. Det första kriteriet är att det ska finnas ett varierat utbud av funktioner och det andra kriteriet är att det måste finnas tillräckligt många människor för att funktionerna ska bli lönsamma. Ett område kan vara blandat med avseende på funktioner och sociala aspekter, men det finns svårigheter i att skapa blandstad i en hel stad (Bellander, 2005). Bellander (2005) menar även att det är lättare att åstadkomma blandstad genom ombyggnad av befintlig bebyggelse än att skapa blandstad ur ny bebyggelse, på grund av att modern bebyggelse är mindre flexibel än äldre. Att det är en fördel att skapa blandstad genom befintlig bebyggelse beror även på att infrastruktur och kollektivtrafik till viss del redan är etablerad i redan bebyggda områden samt att det är större chans att det finns ett tillräckligt stort befolkningsunderlag för att kunna få in funktioner innan ett område är färdigbyggt.

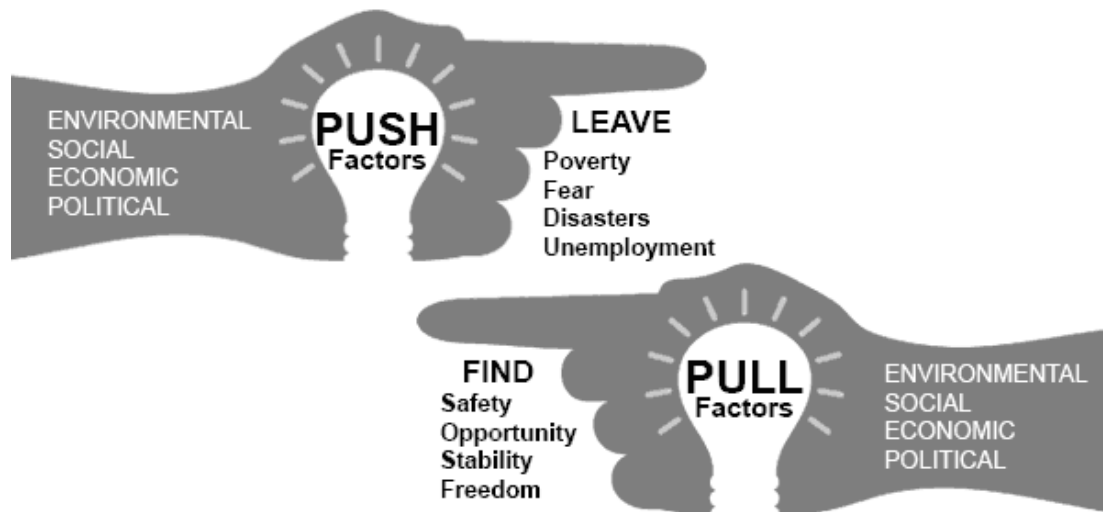
2.4 Varianter av faktorer och dess påverkan på utveckling

Faktorer kan ses som medverkande krafter till att en händelse sker. För att förstå en faktors betydelse vid någon form av utveckling går det kategorisera dessa med avseende på hur de påverkar ett förlopp (Frankelius, 2001). Det finns olika varianter av faktorer, bland andra nyckelfaktor, aktivator, indikator och inhibitor:

- Nyckelfaktor, vilket är en faktor som måste finnas för att en specifik process ska ha möjlighet att. I detta arbete kan det exempelvis vara att det måste finnas en detaljplan som tillåter bostäder i ett område för att bostäder ska kunna byggas.
- Aktivator, vilken medverkar till att starta en händelseprocess.
- Inhibitor, som i motsats till en aktivator bidrar till att bromsa ett händelseförlopp.
- Restriktionsfaktor, vilken har många likheter med inhibitorn men istället för att bromsa en process hindrar en process helt.

Faktorer kan även ses som drivande och tryckande krafter, även kallat pushfaktorer och pullfaktorer (Jedwab et al., 2014), vilket visualiseras i figur 2:1. Med detta menas att faktorer bidrar till att människor flyttar till eller från ett område. Exempel på detta är då människor förr i tiden valde att flytta från en fattig landsbygd in till städer på grund av högre löner. Fattigdomen på landsbygden utgjorde en tryckande kraft, pushfaktor, för att flytta från

landsbygden och högre löner i städerna utgjorde en dragande kraft, pullfaktor, för att flytta in i städer.



Figur 2:1. Pushfaktorer och pullfaktorer. (Emigration, 2017).

3. Metod

Tillvägagångssättet för arbetet kan beskrivas i fyra faser (se figur 3:1). I den inledande fasen införskaffades övergripande kunskap för att förstå vilka ämnesområden som var aktuella att studera mer djupgående. Aktuella ämnesområden var stadsutveckling, urbanisering och blandstad. Kunskapen inom ämnesområdena fördjupades sedan och gav därmed riktlinjer för det fortsatta arbetet. Därefter påbörjades arbetet med att samla in empiri genom dokument, olika databaser och genomföra intervjuer. När all empiri samlats in påbörjades analysfasen där faktorer hittades, som sedan analyserades med hjälp av släktskapsdiagram för att finna ett mönster bland faktorerna. Faktorerna kunde kategoriseras i fyra teman samt två aspekter, vilket blev arbetets resultat. Resultatet prövades genom en tillämpning på ett industriområde för att studera faktorernas relevans för undersökning av ett industriområdes potential för omvandling till blandstad.



Figur 3:1. Arbetets genomförande.

3.2 Empiri

I avsnittet redovisas hur empiri samlats in ur intervjuer, databaser samt dokument om stadsutveckling i Göteborg.

3.2.1 Insamling av empiri ur databaser och dokument

Digitala dokument har hämtats från stadsbyggnadskontoret i Göteborgs hemsida (goteborg.se). Det första dokumentet som hämtades var översiktsplan för Göteborg, för att få en övergripande förståelse för Göteborgs stadsutveckling. Vidare samlades fler dokument in som hanterar mer djupgående planer för Högsbo industriområde, Backa och Tagene industriområde samt områden i närheten av dessa som kunde ha en påverkan på de förnämnda områdenas utveckling i staden. Dokumenten som hämtades in var betydande för utveckling av arbetets analys som vidare blev arbetets resultat. På grund av att Göteborgs befolkningsutveckling är av betydelse för stadsutvecklingen i Göteborg användes Statistiska centralbyråns databas för att få information om befolkningsutvecklingen i Göteborg (scb.se)

Analys- och informationsverktyget Datscha användes för att ta fram fastighetsinformation för Högsbo industriområde och Backa och Tagene industriområde (datscha.se).

Fastighetsinformation som hämtades från Datscha var information om vilka fastighetsägare som verkar i Högsbo industriområde och Backa och Tagene industriområde, samt fakta om Castellums fastighetsbestånd och dess placering.

3.2.2 Urval av intervjupersoner

För att få mer kunskap inom ämnesområdet, samt för att kunna välja lämpliga personer att intervjua genomfördes i inledningen av arbetet samtal med personer verksamma inom fastighetsbranschen då personer som jobbar inom branschen är de mest kunniga för det som

arbetet omfattar. Samtalen gav grundläggande kunskap samt förslag på intervjupersoner som är verksamma inom branschen och som ansågs kunna bidra med viktiga insikter. Materialet som samlades in behövde vara ett verklighetsbaserat underlag som vidare skulle ligga till grund för det fortsatta arbetet. På grund av att det var viktigt med en variationsbredd på det insamlade materialet, valdes personer med olika yrkesroller och arbetslivserfarenheter, som därmed gav fler infallsvinklar (Starrin & Svensson, 1994).

3.2.3 Genomförande av intervjuer

Intervjuerna genomfördes med personliga möten och båda författarna till arbetet var med på intervjuerna, en som ledde intervjun muntligt samt en som förde anteckningar. Upplägget användes för att underlätta sammanställandet av intervjuerna och skapa en rättvisande bild av intervjuerna. Semistrukturerad karaktär användes, vilket innebär att ett visst antal teman berörts, men att frågorna inte tvunget behövt ställas i förutbestämd ordning (Patel & Davidson, 2016). Fasta svarsalternativ valdes bort då det anses mer lämpligt vid kvantitativ metod. Upplägget på intervjuerna gav möjlighet till öppna svar samt vidare diskussion. En semistrukturerad karaktär på intervjuerna kräver att personen som intervjuar innehar kunskap inom ämnesområdet för att få ut den mest väsentliga informationen samt undvika meningsskiljaktigheter mellan parterna (Kvale & Brinkmann, 1997). Meningsskiljaktigheter som i sin tur kan påverka arbetets resultat.

Genomförandet av intervjuerna kan delas upp i två delar. Det användes en intervjumall till de första intervjuerna (bilaga 1) och en andra intervjumall till resterande intervjuer (bilaga 2). Personerna som intervjuades fick i förväg tillgång till den intervjumall som användes för att ha möjlighet att vara förberedda och därmed kunna ge genomtänkta svar. De första intervjuerna var diskussioner som gav kunskap och förståelse för arbetets ämnesområde, vilket vidare gav riktlinjer för vilka ämnen resterande intervjuer skulle beröra. De senare intervjuerna baserades på den andra intervjumallen och som skapats utifrån kunskap som erhållits från tidigare intervjuer.

3.2.4 Intervjupersoner och deras bidrag

Intervjupersoner valdes ut med målet att få ett underlag där ett mönster mellan personernas svar skulle gå att finna, för att kunna bilda teman med underliggande faktorer, vilket medverkat till att intervjupersonerna har haft stor inverkan på arbetets utfall. Nedan presenteras valda intervjupersoners arbetsplats, yrkesroll samt vilken kunskap de bidragit med till arbetet.

Inledningsvis fördes samtal med en projektutvecklare, en projektutvecklingschef och en arkitekt verksamma inom projektutveckling hos Castellum. Samtalet genomfördes för att införskaffa information om företaget, få information om nuvarande arbetsprocess samt få förståelse för Castellums roll i Göteborgs stadsutveckling.

De två första intervjupersonerna intervjuades för att få en övergripande bild om stadsutveckling i Göteborg. En av intervjuerna genomfördes med en samhällsplanerare på stadsbyggnadskontoret vid Göteborgs Stad som arbetar med översiktsplan för Göteborg och innehar kunskap om stadens tidigare, nuvarande och kommande utveckling. Intervjun gav information som var grundläggande för arbetets fortskridande. Därefter följde ytterligare en intervju på stadsbyggnadskontoret, denna gång med en näringslivsplanerare, för att få insikt

om näringslivet i Göteborg och dess koppling till stadsutvecklingen. Intervjun resulterade i ökad kunskap om Göteborgs näringsliv samt kommande utveckling.

När kunskap om Göteborgs Stads syn på stadsutveckling införskaffats genomfördes en intervju med en senior utredningsledare för samhällsplanering hos myndigheten Trafikverket. Personen bidrog med information om hur utveckling av infrastruktur sker samt kommande planer för Högsbo industriområde och Backa och Tagene industriområde. För att även få förståelse för kollektivtrafiken och framtida planer för kollektivtrafiken i Göteborg gjordes en intervju med en utredare på Västtrafik, ett länstrafikföretag som är verksamma i Göteborg (vasttrafik.se).

Urvalet av de tre efterföljande intervjupersonerna baserades på att modellen som togs fram skulle tillämpas på två områden i Göteborg, Högsbo industriområde och Backa och Tagene industriområde. Två stycken områdesintervjuer genomfördes hos fastighetsbolaget Castellum, en intervju med en förvaltare för Backa och Tagene industriområde och en intervju med en affärsområdeschef för Högsbo industriområde. Intervjuerna gav information om Castellums planer för specifika fastigheter i området samt tankar om kommande stadsutveckling och dess påverkan på områdena. En områdesintervju genomfördes också på stadsbyggnadskontoret vid Göteborgs Stad för att få ytterligare information om Högsbo industriområde och i intervjun deltog en planchef, en konsultsamordnare, en planarkitekt och en projektledare.

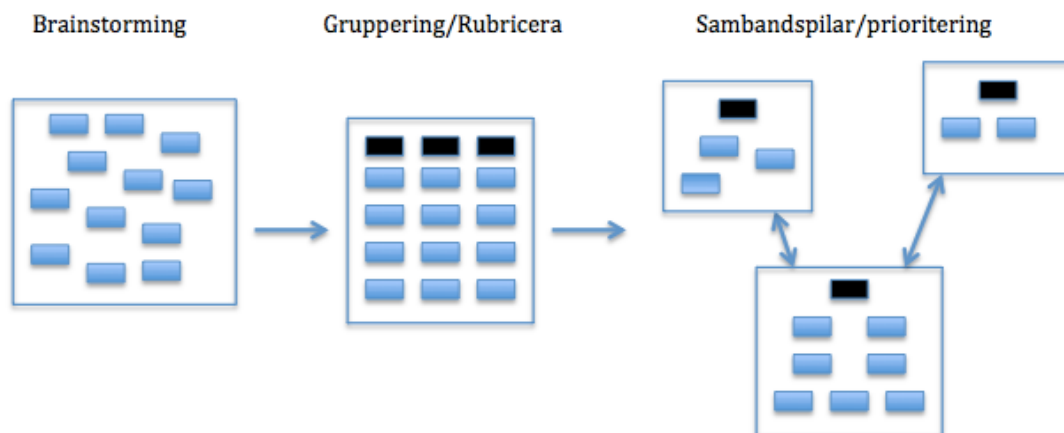
Utöver planerade områdesintervjuer gavs ett sista intervjutillfälle och därmed en fjärde områdesintervju. Detta för att utöka kunskapen om Högsbo industriområde ytterligare, då det under arbetets gång upptäckts att området är aktuellt för omvandling till blandstad. En intervju genomfördes med en projektchef på fastighetsbolaget Platzer Fastigheter. Projektchefen arbetar med stadsutvecklingsprojekt och har tidigare arbetat som utvecklingsledare på stadsbyggnadskontoret i Göteborg, vilket ytterligare stärkte relevansen för intervju. Intervjun med Platzer Fastigheter var särskilt intressant då de för närvarande har ett bostadsprojekt i Högsbo industriområde, vilket gör bolaget till en aktuell aktör gällande områdets framtida utveckling. Den var också värdefull på grund av den kunskap personen samlat från tidigare arbetsplats på stadsbyggnadskontoret vid Göteborgs Stad. Information gavs om kommande planer och utveckling samt tankar om vad som är viktigt vid stadsutveckling, vilket var av stor betydelse för arbetets tillämpning och slutsats.

3.3 Utveckling samt tillämpning av modell

För att kunna ta fram en modell med faktorer utifrån det insamlade materialet genomfördes en strukturering av empirin och faktorer som ansågs viktiga för en potentiell omvandling från industriområde till blandstad lyftes fram och sorterades. Sorteringen av faktorerna gjordes med hjälp av ett släktskapsdiagram (se figur 3:1) för att underlätta arbetet med att hitta kopplingar mellan faktorerna (Alemyr, 2015). Släktskapsdiagram ansågs som det mest lämpliga sättet att sortera, då det är visuellt och tydligt. Genom släktskapsdiagram kunde liknande faktorer grupperas. Dessa grupper blev vidare teman med underliggande faktorer. Vid sorteringen uppmärksammades även infallsvinklar som ansågs ha påverkan på alla teman och de flesta av faktorerna, vidare benämnda aspekter. Från temana med underliggande faktorer samt aspekterna bildades en modell som sedan använts vid tillämpning på Högsbo industriområde (se figur 6:1).

I tillämpningen analyserades och utvärderades möjlig potential för omvandling från industriområde till blandstad för Högsbo industriområde. Empirin om Högsbo industriområde

tillämpades i modellen under varje tema och faktor. Vid tillämpningen togs även hänsyn till aspekterna. Tillämpningen gjordes för att undersöka huruvida modellen fungerar som förväntat. Med andra ord, om det går att utläsa om ett industriområde har potential att omvandlas till blandstad och när i tiden det i så fall skulle vara aktuellt.



Figur 3:1. Arbetsprocess vid släktskapsdiagram.

3.4 Förändringar under arbetets gång

Under arbetets fortskridande blev det klart att arbetets resultat inte skulle bli som förväntat. Under genomförandet av intervjuer och insamling av dokument om området Backa och Tagene industriområde gavs tydliga indikationer på att området i dagsläget inte är aktuellt för en omvandling från industriområde till blandstad. Översiktsplan och detaljplaner för området innehåller inga planer för att området ska omvandlas till blandstad och intervjupersoner påvisade inte heller några tecken på en potentiell omvandling av området i nuläget. På grund av det skedde en förändring i arbetet och det genomfördes ingen tillämpning av arbetets modell på området Backa och Tagene industriområde. En omvandling skulle kunna vara möjlig i framtiden, dock inte inom de närmsta 20-30 åren. Insikten om Backa och Tagene industriområde kom relativt tidigt under arbetets gång, vilket resulterade i att fortsatt insamling av information gällande området inte prioriterades.

4. Empiri

I följande avsnitt presenteras arbetets empiri från dokument och intervjuer. Dokumenten och intervjuerna behandlar nuvarande och kommande planer för stadsutveckling och näringsliv i Göteborg samt planer för två av stadens områden, Högsbo industriområde och Backa och Tagene industriområde. Intervjuerna har även hanterat ämnesområdena blandstad, stadsutveckling, infrastruktur och kollektivtrafik.

4.1 Planer för ett växande Göteborg

Göteborg är en växande stad och prognoser tyder på att staden kommer att öka med cirka 150 000 invånare fram till år 2035 (Göteborgs stad, 2017b). Eftersom Göteborg växer är det nödvändigt att stadsutveckling sker för att tillgodose behov som uppstår i samband med ett stigande invånarantal, behov så som fler bostäder och arbetsplatser samt utökad service och kollektivtrafik. Ur dokumentet *Färdplan för stadsutveckling i Göteborgs innerstad och mellanstad: Planeringsunderlag 2017* (2017b) beskrivs att den rådande översiktsplanen från år 2009 för Göteborg följer de politiska inriktningarna som finns, dock har det konstaterats att vissa områden bör förändras. Därför arbetar Göteborgs Stad i dagsläget med en ny översiktsplan. Dokumentet påvisar exempelvis att centrala industriområden kan ses som intressanta för etablering av detaljhandel, vilket då kräver att områdets markanvändning tar en ny riktning. Inför arbetet med den nya översiktsplanen har ett planeringsunderlag tagits fram, i form av en färdplan och strategiska dokument.

Syftet med färdplanen är att i enlighet med politikernas beslutande strategier ge en samlad bild av kommande behov för stadsutveckling i Göteborg, vilket vidare ska speglas i den nya översiktsplanen (Göteborgs stad, 2017b). Utöver färdplanen har tre strategiska dokument tagits fram som ska följas i stadsutvecklingsarbetet för att åstadkomma en tät stad (Göteborgs Stad, 2017b). Dokumenten är *strategi för utbyggnadsplanering*, *grönstrategi för en tät och grön stad* samt *trafikstrategi för en nära storstad* och enligt dokumenten är förtätning av staden resurseffektivt, då gjorda investeringar tas tillvara på genom utveckling och komplettering av befintliga områden samt med kraftsamling kring tyngdpunkter i staden. Med tyngdpunkter menas mindre centrum i staden där handel, service och kollektivtrafik är god, exempelvis Marklandsgatan och Frölunda torg. Dokumentet *Strategi för utbyggnadsplanering* (2017a) menar att planeringsarbete ska ske med ett långsiktsperspektiv med samarbete mellan aktörer, dock tydliggörs det att utvecklingsområden långt fram i tiden inte ska prioriteras. Detta för att ett ökat antal byggnadslov och förhandsbesked kan försvåra en önskvärd framtida stadsutveckling genom att ta tid och fokus från områden som i nuläget ska prioriteras, genom att det som byggs som inte står i enlighet med kommande planer.

Planering för bebyggelse och kollektivtrafik ska enligt planer och dokument gå i linje med varandra, vilket kommer kräva stora infrastrukturinvesteringar för att Göteborg ska kunna utvecklas (Göteborgs Stad, 2017b). En stor infrastrukturinvestering som planeras är Västlänken, en järnvägsförbindelse genom centrala Göteborg. Västlänken ska enligt dokument stödja den regionala tillväxten genom att underlätta pendlingsmöjligheter med tre nya stationer; Korsvägen, Centralen och Haga. (Göteborgs Stad, 2015a). Projektet menar att stationen Haga ska ge de västra områdena i Göteborg bättre förutsättningar för pendling inom regionen, samt bättre tillgänglighet till de västra områdena. Byggstart är planerat 2018 och är planerat att vara färdigt år 2026, dock är statusen för projektet nu under '*förberedande arbete pågår*', enligt Göteborgs Stad (2017c). Det finns delade meningar om Västlänken och projektet har bland annat fått kritik för att begränsa kollektivtrafik i Göteborg, förlänga

resenärers restider, påverka miljön negativt och att kostnaderna för projektet förmodligen kommer att eskalera (www.stoppavastlanken.nu).

4.2 Göteborgs näringsliv

Dokumentet *Översiktsplan för Göteborg: Uppföljning för 2015* (2017a) beskriver att utveckling och skapandet av ett hållbart näringsliv i Göteborg ses ur tre hållbarhetsdimensioner: socialt, ekologiskt och ekonomiskt. Det beskrivs att utveckling, i form av att bredda och skapa tillväxt, av näringslivet ska grundas på dimensionerna och därmed bidra till att stärka stadskärnan och tyngdpunkter samt komplettera i områden där det finns god kollektivtrafik. Det beskrivs även att ett brett utbud av sysselsättningsmöjligheter stärker stadens attraktivitet, genom att tilltala en stor mängd yrkesverksamma personer samt göra staden mindre känslig för konjunkturförändringar. Enligt dokumentet *Planera för verksamheter - ett planeringsunderlag med vägledning för arbete med en näringslivsstruktur som ökar sysselsättningsmöjligheterna* (2010) har Göteborg en naturlig sysselsättningsutveckling som bidrar till breddning och tillväxt i näringslivet på grund av faktorer i omgivningen, där en faktor är det stigande invånarantalet. Utveckling av Göteborgs näringsliv följer ett antal principer, övergripande för hela staden samt specifika för olika områden. Dessa ska stödja beslut och prioriteringar angående näringslivet. Exempel på en övergripande princip är att samarbete ska ske i tidigt skede och exempel på områdesspecifik princip är att bevara mark för industriområden.

Enligt dokumentet *Planera för verksamheter - ett planeringsunderlag med vägledning för arbete med en näringslivsstruktur som ökar sysselsättningsmöjligheterna* (2010) har Göteborgs näringsliv länge kännetecknats av transportsektorn, tillverkningsindustrin och exportinriktade industriverksamheter. Dokumentet beskriver att det senaste decenniet har sysselsättningen inom tjänsteorienterade verksamheter ökat medan partihandel och ytkrävande verksamheter blivit färre, vilket gör att Göteborg går från att vara en industristad till att bli en tjänstestad. Ökning inom tjänstesektorn resulterar i att större del av markanvändningen i Göteborgs centrala delar ska tas upp av tjänstesektorn, vilket leder till att resterande del av näringslivet, exempelvis industrier och partihandel, trycks ut från stadskärnan. Förändringen i Göteborgs näringsliv resulterar i omstrukturering och omvandling av staden, då tjänsteorienterade verksamheter inte har samma behov som industriliknande verksamheter, exempelvis behöver tjänsteföretag ofta mindre verksamhetsytor än vad som krävs för industrilokaler. Det beskrivs vidare att områden tar nya inriktningar och byggs om för att anpassas till det aktuella och kommande näringslivet, vilket kan resultera i höjda priser gällande mark och vidare leder till ökade hyresnivåer, som anses vara svårt att förhindra. Göteborg Stad arbetar därför aktivt med att ge möjlighet för alla typer av verksamheter att verka i staden genom att bevara samt erbjuda mark för olika verksamheter (Göteborgs Stad, 2010).

Ett dokument gällande planering för Göteborgs näringsliv beskriver att kontorsberoende näringsgrenar helst har kontor i centrala delar av Göteborg, då de där kompletteras med liknande näringsgrenar (Göteborg Stad, 2010). Förutom komplettering har centrala delar goda förbindelser, vilket beskrivs vara en annan betydande faktor för kontorsberoende näringsgrenar. Göteborg har en hög täthet av kontor i centrala delar av staden och även i vissa industriområden samt i andra mindre centrala områden, då dessa områden antingen har god kollektivtrafik eller närhet till transportleder vilket gör områdena attraktiva för kontorsberoende näringsgrenar (Göteborgs Stad, 2010).

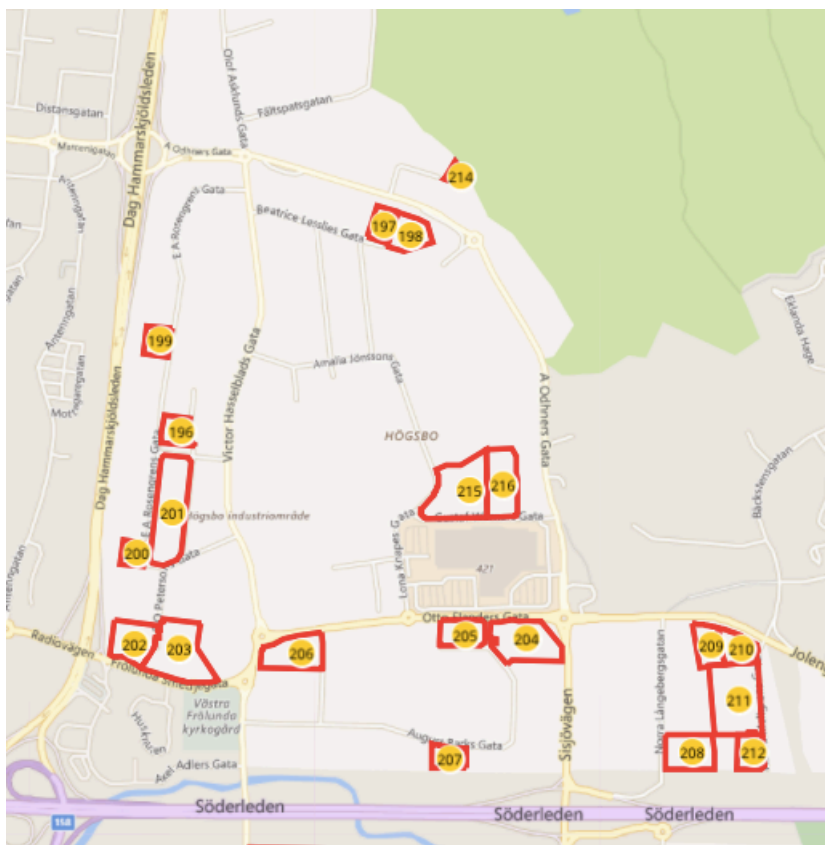
4.3 Högsbo industriområde

Högsbo industriområde är ett område beläget i området Högsbo söder om Göteborgs centrum. Området växte fram i början av 1950-talet, mellan Dag Hammarskjöldsleden i väst och Änggårdsbergen i öst (Göteborgs Stad, 2016a & Göteborgs Stad, Mölndals stad, 2012). Tillsammans med Sisjöområdet bildar det ett sammanhängande geografiskt område som nu tillhör vad Göteborgs Stad benämner mellanstaden, då områdets utveckling gått från att innehålla traditionell tillverkningsindustri till en inriktning mot logistik, handel och tjänsteföretag. Idag finns det cirka 1250 företag stationerade i området och upp emot 15 000 personer verkar i området (Göteborgs Stad, Mölndals stad, 2012).

Det finns planer för en mer blandad stad i Högsbo industriområde samt i angränsande områden i närheten av Högsbo industriområde (Göteborgs Stad, 2017b). Planer i närliggande områden är att förstärka knutpunkterna Frölunda Torg och Marklandsgatan. Planer likt dessa går i linje med Göteborgs Stads strategi att förtäta staden. I Högsbo industriområde finns ett flertal detaljplaner för markanvändning till främst kontor och handel, men även bostäder (Göteborgs Stad, 2017a). Detaljplaner för bostäder hanterar främst de norra delarna av Högsbo industriområde, dock beskrivs utmaningar i områdets placering och dess fysiska struktur (Göteborgs Stad, 2015b). Exempelvis är Söder- och Västerleden hårt belastade, vilket begränsar möjligheter till att bygga fler bostäder och arbetsplatser i området (Göteborgs Stad, 2017b). I de södra delarna av Högsbo industriområde samt Sisjön planeras det för vidare utbyggnad av det existerande området (Göteborgs Stad, 2015b). På längre sikt ser Göteborgs Stad dock att kontorsetableringar kan bli aktuella i de södra delarna, då tjänsteföretag inom ekonomi och juridik har haft en stark tillväxt de senaste åren. Om området ska ha möjlighet att bli ett attraktivt kontorsområde, krävs det väl fungerande kollektivtrafik, brett utbud av service samt koncentration av företag med liknande verksamheter.

Dag Hammarskjöldsleden, som är placerad längs med Högsbo industriområde, är planerat att omvandlas till en boulevard (Göteborgs Stad, 2015b). Leden sträcker sig från Linnéplatsen till Järnbrottsmotet och är i dagsläget en cirka 5 km lång transportled med höga hastigheter. En omvandling till boulevard innebär att leden får lägre hastigheter och blir en större huvudgata med bebyggelse där visionen är att vidare skapa möjlighet att utmed boulevarden bygga bostäder, handel, arbetsplatser och service, vilket skulle resultera i att fler människor kommer att röra sig i området. Enligt dokumentet *Program för utveckling av nordöstra Högsbo: Godkännandehandling Oktober* (2016a) ska arbetet med boulevarden påbörjas på 2020-talet och planeras därefter att ske i etapper, vilket förväntas ta lång tid.

Castellums har ett relativt utspritt fastighetsbestånd i Högsbo industriområde (se figur 4:1). En större del av fastighetsbeståndet finns i de södra delarna av området, framförallt nära Söderleden. Fastighetsbeståndet är även beläget längs med Dag Hammarskjöldsleden samt i de centrala delarna av området. En mindre fastighet finns belägen i norra delen av områden vid gränsen till Södra Änggårdsbergen.

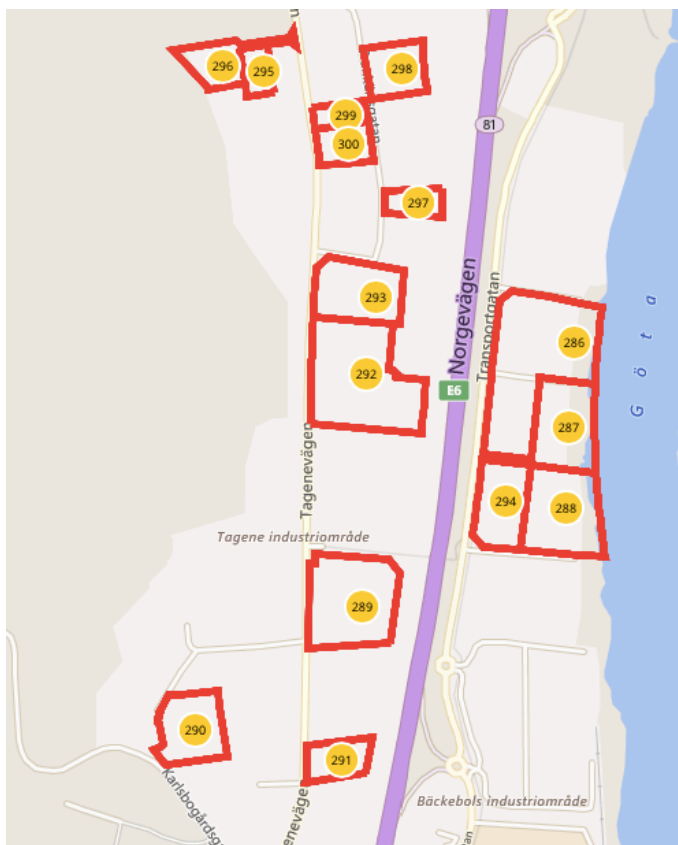


Figur 4:1. En del av Castellums fastighetsbestånd i Högsbo industriområde. (Datscha, 2017a).

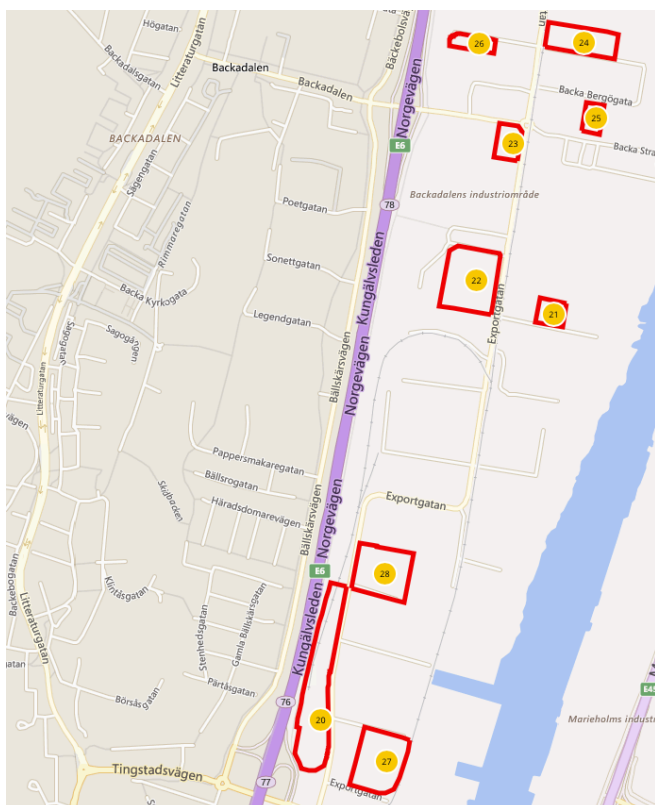
4.4 Backa och Tagene industriområde

Området Backa och Tagene industriområde är ett område beläget på Hisingen i Göteborg på både sidorna utmed E6:an. Det finns främst industrilokaler och logistikbyggnader samt viss form av handel (Göteborgs Stad, 2008). För området i Backa och Tagene industriområde finns inga klara planer från Göteborgs stad att genomföra större förändringar i området dock finns det planer för områden i närheten så som Selma Lagerlöfs torg, Ringön och Backaplan (stadsutveckling.goteborg.se).

Castellum har fastigheter i stora delar av Backa och Tagene industriområde (se figur 4:2 & 4:3). De fastigheter som tagits i beaktning är fastigheter som är belägna mellan E6:an och Göta älv från Exportgatan i söder till Importgatan i norr samt fastigheter som är belägna utmed Tagenevägen och dess tvärgator.



Figur 4:2. En del av Castellums fastighetsbestånd i Backa och Tagene industriområde. (Datscha, 2017b).



Figur 4:3. En del av Castellums fastighetsbestånd i Backa och Tagene industriområde. (Datscha, 2017c).

4.5 Intervjuer

I följande avsnitt presenteras empiri från intervjuer. Materialet som samlats in berör ämnena stadsutveckling, blandstad, kollektivtrafik, infrastruktur, översikts- och detaljplaner samt områdena Högsbo industriområde och Backa och Tagene industriområde och är nedan kategoriserade i fem ämnen. En stor andel av intervju svaren har fokus på Göteborg då intervju personerna är verksamma inom staden, samt för att stödja arbetets tillämpning på Högsbo industriområde. Personerna som intervjuats presenteras i bilaga 3.

4.5.1 Stadsutveckling

Sara Brunnkvist, samhällsplanerare på stadsbyggnadskontoret vid Göteborgs Stad, säger att arbete med stadsutveckling följer rådande politiska inriktningar, vilka vidare styr utformning av översiktsplan och detaljplaner för Göteborg. Brunnkvist menar att det som står i översiktsplanen i största möjliga utsträckning ska gälla, dock kan det hända att översiktsplanen frångås om det finns påtryckningar från aktörer, vilket politiker i byggnadsnämnden måste anse lämpligt. Exempelvis kan en aktör anse att det finns potential för ett lyckat bostadsprojekt i ett område där markanvändningen inte är avsedd till det ändamålet enligt översiktsplan. Aktören kan då komma med förslag om ändring i detaljplan som kan komma att ändra befintlig detaljplan för området.

Lisa Häggdahl, projektchef på Platzer AB som tidigare arbetat som utvecklingsledare på fastighetskontoret vid Göteborgs Stad, säger att ett kraftfullt verktyg för Göteborgs stad är att staden är stora markägare, vilket innebär att det enklare går att styra stadens utveckling och riktning. Ett exempel på detta är området Ringön i centrala Göteborg, där Göteborgs Stad styr med markanvisningar och väljer att inte bygga bostäder trots den rådande bostadsbristen för att bevara befintligt användningsområde och därmed behålla en variation av verksamheter i den centrala staden, enligt Häggdahl. Att Göteborgs Stad är måna om detta har viss grund i lärdomar från utvecklingen av tidigare industriområdet Kvillebäcken. Området omvandlades till blandstad för att få bort flertalet mindre lagliga verksamheter, men i och med omvandlingen råkade flertalet föreningar, exempelvis idrotts- och ungdomsföreningar, illa ut och stängdes ute på grund av att områdets nya standard vilket resulterade i att hyreskostnader ökade.

Inger Bergström, projektledare på Stadsbyggnadskontoret i Göteborg, anser även att det är enklare för fastighetsägare att visa marknadsintresse och vilja till att utveckla ett område där samhällsintresse finns, än för områden som saknar samhällsintresse. Bergström menar vidare att om ett samhällsintresse finns och Göteborgs Stad därmed redan har gjort ett obligatoriskt planeringsarbete, såsom översiktsplan och detaljplaner, skapas visioner med planer för området vilket vidare skapar ett marknadsintresse. Enligt Mari Tastare, planchef på Stadsbyggnadskontoret i Göteborg, har marknaden, exploatörer och fastighetsägare, för vana att vara uppdaterade angående Göteborgs Stads planer på lång sikt, för att kunna delta i en omvandling av ett område. Exempelvis kan fastighetsägare i ett industriområde i tidigt skede, som i planeringsfasen för omvandling, köpa upp flertalet fastigheter och därmed stärka sin position i området med ett koncentrerat ägande då det ger aktörer större möjlighet att få igenom förslag gällande utveckling i området som går i linje med Göteborgs Stads planer och visioner.

Enligt Brunnkvist underlättar ett samarbete mellan samhälle och marknad för en önskad stadsutveckling, dock kan resursbrist i form av exempelvis personal vara ett hinder. Häggdahl

hävdar att staden har för avsikt att genom tillgängliga resurser skapa värde för staden, men att vad som skapar värde kan ses på olika sätt. Exempelvis kan det bästa för stunden anses vara att bygga bostäder och sälja med vinstsyfte, men på sikt kan det vara bättre för Göteborgs Stad att bygga bra boendemiljöer där även näringslivet trivs, menar Häggdahl. Anna Noring som är näringslivsplanerare på stadsbyggnadskontoret vid Göteborgs Stad, beskriver att det i dagsläget är stor brist på kontorslokaler och det råder låga vakansgrader i Göteborg, då planeringen för kontor inte har följt med i utvecklingen. Efterfrågan på kontorslokaler är särskilt hög i centrum, då företag helst vill ha kontor i samma område som liknande näringsgrenar. Det är en utmaning att förstå var näringslivet vill etableras, vilket ställer krav på Göteborgs Stad att ta reda på näringslivets efterfrågan för att inte hindra aktörers investeringsvilja, menar Noring.

Brunnkvist säger att typ av befolkning och befolkningstäthet påverkar vilka verksamheter som bedrivs och potentiellt kan bedrivas i ett område. Det påpekas att det är viktigt att beakta befolkningstätheten i ett område vid val av vilka områden som ska utvecklas, då en högre befolkningstäthet resulterar i att fler berörs av en förbättrad och utvecklad stadsmiljö. Utvecklas ett område ökar befolkningstätheten vanligtvis, vilket skapar ett behov av god kollektivtrafik. Brunnkvist berättar att Göteborgs Stad prioriterar att bygga och utveckla i områden där kollektivtrafik redan existerar och stadsbyggnadskontoret för dialog med Västtrafik, den största aktören gällande kollektivtrafik i Göteborg, vid planarbeten. Genom dialogen kan stadsbyggnadskontoret ge uppskattade siffror på människor i rörelse i ett specifikt område, så att Västtrafik kan planera för förändring.

Tastare talar om att prioritet vid stadsutveckling i Göteborg är att bygga samt komplettera redan befintliga områden då det är mer lönsamt att utveckla existerande områden än de som saknar befintlig infrastruktur, viss nivå av service och befolkning. Stadsbyggnadskontoret har fokus på att bygga inifrån och ut från lokala punkter, så som torg och knutpunkter med god kollektivtrafik. Tastare menar att genom komplettering av det redan byggda skapas koncentrerade tyngdpunkter som har samma funktion som centrum, vilket vidare avser att skapa attraktivitet genom att ett område blir strukturellt sammanhängande med närliggande områden.

Enligt Häggdahl är en tydlig indikation på att ett område utvecklas och byter inriktning när det börjar byggas bostäder. Bertil Hallman som arbetar på Trafikverket som senior utredningsledare menar att omvandling av ett område beror på två orsaker. Den första orsaken är att ett områdes funktion upphör och inte längre är aktuell. Ett exempel på detta är när varven upphörde runt älven i Göteborg och dess funktion inte längre var aktuell, vilket ledde till vidareutveckling av området för att tillägnas åt andra funktioner. Den andra orsaken är att Göteborg historiskt sett är byggt för bil, men att fokus i dagens stadsutvecklingsarbete är att bygga bort behovet av bil genom förtätning av staden och ett mer centralt byggande. Det finns flera andra parametrar som är viktiga för att en omvandling i ett område ska kunna ske enligt intervjupersoner. Tastare menar att det krävs politisk vilja, då Göteborgs Stad har planmonopol. Däremot bygger inte Göteborgs Stad själva och detta gör att Hallman pekar på att tillgänglighet till mark och ekonomi är viktiga parametrar, då vissa områden är dyrare att bygga i, vilket leder till högre hyror och avgifter, vilket kräver personer som är beredda att betala dessa. För att motverka konsekvenser av markpriser anser Tastare att strategier för stadsutveckling bör ses över i tidigt skede.

Brunnkvist berättar att industriområden ska markeras tydligt i översiktsplanen då de är en betydande del av näringslivet vilket gör att stadsbyggnadskontoret är restriktiva med att

upplåta dessa områden till andra typer av verksamheter. Häggdahl menar att staden står inför ett dilemma angående om industriverksamheter ska flyttas längre ut från stadskärnan då staden växer och därmed lämna plats för andra verksamheter. Brunnkvist menar att Göteborgs Stads vilja att förtäta och bygga en hållbar stad försvåras om arbetsplatser flyttas ut från stadskärnan, dock måste det tas hänsyn till att industriverksamheter inte får blandas med andra typer av verksamheter, då de kan vara störande. Det påpekas därför att det är viktigt att erbjuda mark som är ämnat till endast industriverksamheter och som inte ligger allt för långt från stadskärnan.

4.5.2 Blandstad

Sara Almroth, Martin Gidenstam och Lisa Jonsson, projektutvecklare, projektutvecklingschef samt arkitekt på Castellum menar att en omvandling från industriområde till blandstad påverkas av den politiska viljan, områdets läge och förhållande till centrum, infrastruktur samt hållbarhet. Det beskrivs att en blandstad ska innehålla funktioner som gör att området är befolkat dygnet runt samt en täthet i området som möjliggör god kollektivtrafik, vilket blir en förutsättning för en hållbar stad. Brunnkvist menar att skapa en lyckad blandstad är att åstadkomma dynamiska effekter genom att människor möts som annars inte skulle mötas till följs av att genomföra en stadsutveckling som sammanlänkar centumpunkter och omfattar integrering av olika funktioner såsom bostäder, service och affärsverksamheter.

Tastare säger att för att en omvandling till blandstad ska kunna ske är det viktigt att de första delarna i området blir attraktiva, vilket skapas genom att området är placerat nära andra områden eller genom att kollektivtrafik och infrastruktur möjliggör enkel förflyttning till andra områden. Leif Andersen, förvaltare på Castellum, framhåller att det är viktigt att ta helhetsgrepp om ett område som står inför omvandling samt att ta tillvara på det som redan existerar i området. Anders Frisell, affärsområdeschef på Castellum, menar att ett område blir mindre attraktivt om nödvändiga funktioner saknas. Exempelvis är ett kontorsområde mindre attraktivt om servicefunktioner så som restauranger saknas. I områden som saknar funktioner skapas även svårigheter i att rekrytera personal, framförallt under högkonjunktur, då yrkesverksamma kan välja mer attraktiva områden att arbeta i, enligt Frisell.

Häggdahl tar upp exempel om att det finns länder som tagit blandstad ett steg längre genom att integrera tillverkningsindustri med bostäder, vilket är möjligt på grund av att dessa länder har mindre restriktiva lagar och regler jämfört med i Sverige. Sveriges lagar och regler kan utgöra hinder som skapar målkonflikter och hindrar en utveckling av blandstad i vissa områden, enligt Häggdahl.

4.5.3 Infrastruktur och kollektivtrafik

Infrastruktur och kollektivtrafik är en del av stadsutveckling som ett flertal aktörer påverkar. Hallman menar att aktörerna kan ha delad uppfattning om hur olika trafikslag ska prioriteras, vilket gör samarbete mellan aktörer viktigt då antalet projekt längs statliga vägnät är begränsat. Främst i tidiga skeden är det möjligt att planer bearbetas med andra aktörer som berörs genom planeringsmetoden åtgärdsvalsstudie enligt Hallman. Frisell säger att vissa infrastrukturutredningar samt infrastrukturprojekt sker i gemensam ekonomi med andra, så kallad medfinansiering. Ett exempel på när medfinansiering blivit aktuellt är i området Backa och Tagene industriområde där fastighetsägare vill utveckla fastigheterna i en ny riktning. I samband med det kräver staden en ny trafiklösning och att fastighetsägarna då går in och medfinansierar de nya trafiklösningarna, enligt Frisell.

Brunnkvist säger att planer för stadsutveckling i Göteborg har fokus på hållbar utveckling och att Göteborgs Stad följer den satta trafikstrategin och dess mål att minska användandet av bil. Noring menar att dessa åtgärder minskar segregationen på grund av att fler kan förflytta sig utan tillgång till bil, vilket Brunnkvist styrker genom att påpeka att det minskar mellanrum i staden med utbyggnad av funktioner samt bättre kollektivtrafik. Dock påpekar Häggdahl att Trafikverkets arbete bygger på prognostisering av att användandet av bil ökar och att dessa två olika synsätt, hos Trafikverket och Göteborgs Stad, gör det problematiskt att bygga en stad som ska minska användandet av bil. På grund av att båda parter har en inverkan på infrastrukturen i staden.

Noring berättar att en vision hos Göteborgs Stad är att bygga där det redan finns befintlig kollektivtrafik. Varje år genomförs även en trafikplan för kollektivtrafiken där Göteborgs Stad och aktörer kan komma med förslag inför framtida utveckling. Tastare anser att för att kollektivtrafik ska utvecklas i ett område måste det finnas tillräckligt många resenärer för att det ska bli lönsamt att utöka linjer. Magnus Lorentzon, utredare på Västtrafik, framhåller att det är viktigt att veta vilka resenärer som existerar samt vilka behov dessa har och betonar även att förändring av busstrafik är enklare att åstadkomma än nybyggnation av spårväg. Västtrafik undersöker inte om det ges indikationer på att ett område kommer att omvandlas och därmed kommer att behöva förändrad kollektivtrafik, utan planer som finns följs. Däremot ser Västtrafik gärna att Göteborgs Stad och företag gör Västtrafik medvetna om stora förändringar som sker för att kunna utöka eller minska kollektivtrafiken efter behov, säger Lorentzon. Det kan exempelvis handla om att en industri plötsligt läggs ned, vilket i sin tur resulterar i att kollektivtrafiken inte behövs i området i samma utsträckning som tidigare.

4.5.4 Högsbo industriområde

Tastare menar att det under en längre tid funnits en politisk vilja att omvandla Högsbo industriområde till blandstad. Stadsbyggnadskontoret är positivt till utveckling av området då det finns ett gediget planeringsunderlag för området sedan en lång tid tillbaka. Anledningen till att planerna inte satts i verket tidigare beror på den långa handläggningstiden i branschen. Noring menar att arbetet med omvandlingen har börjat och de norra delarna av Högsbo kommer omvandlas till blandstad då det ligger närmare centrala Göteborg och längs med Dag Hammarskjöldsleden, där staden planerar en omvandling av leden till stadsgata med bebyggelse intill.

Flertalet intervjupersoner på stadsbyggnadskontoret vid Göteborgs Stad säger att den politiska viljan och intressenters vilja för området har resulterat i arbete med fördjupade planer och förändringar i kommande översiktsplan som beräknas vara klar inom 3-5 år. Utredningarna som gjorts och planer som tagits fram påvisar ett samhällsintresse och har skapat en helhetsbild av Högsbo industriområde. Tastare säger att dessa två nämnare, samhällsintresse och helhetsbild, skapar ett marknadsintresse hos fastighetsägare då underlaget samt riktlinjer för framtida utveckling finns. Fredric Norrå som är konsultsamordnare på stadsbyggnadskontoret vid Göteborgs Stad säger att i takt med att större fastighetsägare utvecklar och bygger i området vågar fler aktörer delta i utvecklingen då de ser att det kan bli en god investering långsiktig.

Enligt Häggdahl anser Platzer att Högsbo industriområde har potential att omvandlas till blandstad, vilket förstärkts genom investeringsvilja från fastighetsbolaget sida, som länge varit en aktör med fastigheter i området. Platzer har startat arbetet med 'Södra Änggården',

vilket är ett projekt som ska innebära en ny, modern och grön stadsdel, säger Häggdahl. För cirka tre år sedan började arbetet hos Platzer med att förändra markanvändningen i området samt försök till att få en ändrad detaljplan. Platzer valde att sälja fastigheter som stod för sig själva i södra delarna av Högsbo industriområde och koncentrerade istället fastighetsbeståndet till de norra delarna av området och gjorde under år 2015 en planansökan angående det koncentrerade fastighetspartiet. I början av år 2016 gavs positivt planbesked från byggnadsnämnden, vilket antagligen grundades i att Platzer har ett koncentrerat ägande av fastigheter som underlättar skapandet av ett område som anses vara komplett och inte är beroende av andra områden menar Häggdahl. Planen med projektet är att 600 bostäder ska vara färdiga år 2021, då den första etappen i projektet ska vara färdig. Detta ska vidare bli totalt 2000 bostäder för cirka 4000 boende inom de närmsta tio åren. I projektet är det fokus på bostäder och behov som tillkommer med en ökad inflyttning av människor. Behov som tillkommer är exempelvis skola, barnomsorg och parkområden. I takt med projektet har närliggande fastighetsägare i området yttrat sig om att de är intresserade av att vara med i utvecklingen, vilket tyder på ett intresse för samverkan i Högsbo industriområdes omvandling. Andersen förklarar att en fördel med projektets placering är nivåskillnaderna som finns utmed bergskanten vid Änggårdsbergen, vilket gör området mer attraktivt än exempelvis området längs med Dag Hammarskjöldsleden.

Tastare anser att den befintliga kollektivtrafiken i Högsbo industriområde är en viktig del i kommande omvandling. Dock har stadsbyggnadskontoret ställt krav på att Platzers projekt 'Södra Änggården' ska ha minst 500 bostäder färdigställda efter första etappen, då det annars inte finns tillräckligt underlag för en utökad kollektivtrafik. Häggdahl talar om att Högsbo industriområde idag är byggt för biltrafik, vilket skapar ett behov av att ha tillgång till bil, men att vid inflyttning i de senare etapperna för 'Södra Änggården' finns chans till att bilandelen minskat i området då kollektivtrafiken troligtvis utökats, vilket bidrar till att området känns mer nära centrum.

Tastare talar om bostadsbyggande i Högsbo industriområde och att utöver Platzers planer är Prippstomten, f.d. Pripps bryggeri i Högsbo industriområde (*författarnas anm*), aktuell för utveckling inom en snar framtid då två större aktörer planerar för ett projekt gällande 2000 bostäder, Norrå berättar att ett hinder i planeringsarbetet är att stadsbyggnadskontoret har resursproblem, dock är målet är att börja arbeta vidare med detta projekt vid årsskiftet 2017/2018.

Bergström säger att planer och utredningar för Dag Hammarskjöldsleden är genomarbetade, men menar att om utvecklingen av den tänkta boulevarden inte startar snart kan det dröja lång tid att få den färdigställd. Visionen med boulevarden är att skapa bättre tillgänglighet till och från centrala delarna av Göteborg från Högsbo industriområde. Lorentzon påpekar att om boulevarden skapas kommer Västtrafik att trafikera den, så länge behov och förutsättningar finns. Andersen talar om att omvandlingen av leden till en boulevard skulle innebära möjlighet till att etablera kontor längs med denna. En idé kan vara att fastigheterna vid boulevarden kan vara av tredimensionell fastighetsbildning, vilket innebär att en fastighet kan avgränsas horisontellt. Det kan exempelvis leda till att en fastighetsägare äger nedre våningsplan och utnyttjar ytan till handel medan en andra fastighetsägare äger resterande våningsplan som istället används för bostäder. För att lyckas med området vid leden krävs det att Göteborgs Stad har med sig de stora fastighetsägarna i området, vilka i södra Högsbo industriområde är Castellum och Kungsleden enligt Andersen.

Hallman berättar att Trafikverket har gjort undersökningar på människors trafikvanor i Sisjö verksamhetsområde samt Fässbergsdalen, områden som gränsar till Högsbo industriområde, vilka visade att det nästan endast är bil som är transportmedlet i området, på grund av dålig kommunikation för gång och cykel samt kollektivtrafik. Detta anser Hallman kan vara ett hinder vid skapandet av en hållbar stad. Vägarna i och runt Sisjön är tungt belastade samt av riksintresse då industrins transporter till Göteborgs hamn sker härigenom och en utveckling av området kan kräva nya vägar som tål högre belastning, enligt Hallman. Andersen berättar att en del vägar har gjorts om i området och att de inte längre är byggda för alla typer transporter, vilket gör att industriföretag väljer att flytta. Det har exempelvis blivit fler rondeller vilka kan försvåra för transporter med släp, vilket i sin tur resulterat i att Sisjön, som angränsar till Högsbo industriområde, blivit mer inriktat mot handel istället för tillverkande företag.

4.5.5 Backa och Tagene industriområde

Hallman anser att Göteborg arbetar för att området Backa, där Backa och Tagene industriområde ligger, ska vara sammankopplat med centrum och att kollektivtrafiken är god. Dock saknas aktiviteter utmed vägen från centrala Göteborg till Backa och Tagene industriområde, vilket gör det svårt att skapa en attraktiv upplevelse att ta sig till området. Hallman tror att det är möjligt att attraktiviteten kommer att påverkas positivt då det finns planer för fler arbetstillfällen i Lundby, ett område som ligger på Hisingen likt Backa och Tagene industriområde. Noring talar om att området Gullbergsvass, som ligger närmare centrum, har ett planeringsunderlag för att utvecklas fram till år 2035. Det indikerar på att en omvandling av Backa och Tagene industriområde i så fall skulle ligga längre fram i tiden än år 2035, enligt Noring.

Noring talar om att staden ser att det finns mark för kontor vid exempelvis Selma Lagerlöfs torg i Backa, men det är en utmaning att få företag att vilja placera sina kontor i områden som inte är eller känns centrala. Frisell berättar att det finns mycket verksamhetsyta i Backa och Tagene industriområde, men att många lokaler i området består idag av stora kontorsandelar kombinerade med lager och lastkajer då fastigheterna byggdes före den stora IT-utvecklingen. Detta för att det innan utvecklingen krävdes större ytor för kontorsavdelningar än vad som behövs idag, på grund av att den mesta informationen nuförtiden lagras i datorn. Lokalernas uppbyggnad är därmed inte utformad för att passa många av dagens företag, vilket minskar attraktiviteten för etablering i dessa lokaler, menar Frisell.

Frisell anser att infrastrukturen har stor betydelse för hur Backa och Tagene industriområde kommer att utvecklas och tror att det förmodligen inte kommer att ske en större omvandling av Backa och Tagene industriområde före Marieholmstunneln, en vägtunnel under Göta Älv, står klar. Detta för att tunneln kommer att ge ett bättre flöde samt tillgänglighet till området. Frisell menar att även den planerade Hisingsbron, som förbinder Hisingen med centrala Göteborg, också kommer att ge positiv inverkan för omvandling av området Backa och Tagene industriområde. Detta på grund av att bron resulterar i bättre tillgänglighet till hamnområdet, Tingstadstunneln, Lundbytunneln och Ringön bland annat. Frisell menar att infrastrukturen idag är ett hinder för utveckling och förutom det är också vattentäkten, som har restriktioner kring fastigheters användningsområde, vid älven i de norra delarna av Backa ett hinder, framförallt för de fastigheter som ligger nära älven. Däremot påpekar Gidenstam att vattentäkt endast utgör ett hinder för tung industri och inte för omvandling av fastigheter till exempelvis kontor och bostäder.

5. Analys

Nedan redogörs arbetets analys som resulterat i identifierade teman med tillhörande faktorer, vilka vidare ska användas vid bedömning om ett industriområdes potential för omvandling till blandstad. Utöver redovisade teman med faktorer presenteras aspekter som även dessa identifierats under analys. Även aspekterna är, precis som faktorerna, viktiga att ta hänsyn till för bedömning av potential för omvandling.

5.1 Aspekter

Under analysens gång klargjordes det att det finns två aspekter som berör majoriteten av faktorerna. Aspekterna har betydelse för alla teman och har en relation till majoriteten av faktorerna, de bör därför tas i beaktning vid tillämpning. Aspekterna som identifierades är helhetsgrepp och tid, där tid ska tas i beaktning för varje enskild faktor och helhetsgrepp ska tas i beaktning för alla faktorer gemensamt.

5.1.1 Helhetsgrepp

Två intervjupersoner framhåller vikten av helhetsgrepp. Andersen, förvaltare på Castellum, säger att helhetsgrepp är av betydelse för att kunna omvandla ett industriområde till att bli blandstad. Även Noring, näringslivsplanerare på stadsbyggnadskontoret vid Göteborgs Stad, talar om vikten av att ta ett helhetsgrepp om ett område, genom att känslan av helhetsgrepp påverkar attraktiviteten som i sin tur är vad som skapar marknadsintresse. Helhetsgreppets betydelse för att kunna skapa attraktivitet framhålls även av Bellander (2005) som menar att attraktivitet skapas genom integrering av flertalet funktioner. Att undersöka om ett helhetsgrepp tagits för ett industriområde som står inför omvandling, med andra ord om flertalet teman tagits i beaktning, kan därmed vara till hjälp vid bedömning av ett industriområdes potential att omvandlas till blandstad. Om flertalet teman ger indikation på omvandling är det mer troligt att det sker en lyckad omvandling, än om inget eller få teman ger indikation på omvandling. Helhetsgrepp är därmed en viktig aspekt som kan skapa attraktivitet.

5.1.2 Tid

Flertalet intervjupersoner menar att stadsutveckling sker ständigt, men att genomförandet tar lång tid för involverade parter. Finns det få eller inga planer alls säger Bergström, som arbetar på stadsbyggnadskontoret vid Göteborgs Stad, att det tyder på att arbetet kommer ta längre tid än då planer finns, på grund av att det krävs förstudier och planering innan en omvandling för ett område kan påbörjas. Utöver detta ska översiktsplanen omprövas vid varje mandatperiod, vilket även detta visar på tidsperspektivets betydelse (Översiktsplan, 2017a). På grund av att planering, arbete och förändringar i planer tar lång tid i branschen, anses det viktigt att ta med tidsperspektivet vid bedömning av ett industriområdes potential att omvandlas till blandstad. Tid bedöms därmed vara en viktig aspekt att beakta hos alla teman och flertalet av dess faktorer.

5.2 Teman

I analysen identifierades ett flertal faktorer. Vissa faktorer berörde samma område, vilket resulterade i att fyra teman bildades i vilka faktorerna placerades under. Temana är *styrning*, *aktörer*, *tillgänglighet* och *funktioner*.

5.2.1 Styrning

Stadsutveckling styrs till största del av översiktsplan och detaljplaner, som i sin tur styrs av politik samt lagar och regler. Rådande konjunktur påverkar näringslivet och dess behov av verksamhetsyta, vilket i sin tur kan påverka stadens utveckling. De faktorer som analyserats fram inom temat *styrning* är *politik och lagar* samt *konjunktur*.

Politik och lagar

Enligt Brunnkvist på stadsbyggnadskontoret vid Göteborgs Stad har stadsutveckling sin grund i den politiska viljan, då det är översiktsplaner och detaljplaner, vilka upprättats av en kommun, som styr vad som byggs. Enligt Tastare, som också arbetar på stadsbyggnadskontoret, styrs den politiska viljan främst av vad som skapar samhällsnytta samt av lagar och restriktioner, men även av vad som skapar marknadsintresse. Marknadsintresset för ett område väcks om det finns riktlinjer för framtiden som aktörer kan utgå från i sina planer. Tastare menar även att det är enklare för aktörer att utgå från befintliga planer som upprättats än att planera för ett område som inte har en tydlig politisk plan. Politik anses därmed kunna styra vilka områden som blir attraktiva för marknaden, exempelvis fastighetsägare, genom att ta fram planer för ett område och politik tolkas därmed utgöra en aktivator. Politiken kan även utgöra en inhibitor, en bromsande kraft, för marknaden genom att inte tillåta att det som marknaden önskar bygga byggs. Utöver att politik styr stadsutveckling finns även Plan- och bygglagen som styr vad som får byggas i ett område (SFS 2010:900). Lagar påverkar därför utvecklandet av en blandstad, på grund av att alla aktörer måste följa dessa. Därmed kan lagar ses som restriktionsfaktorer som hindrar en önskad omvandling, dock utgör de även nyckelfaktorer, på grund av att lagar måste tillåta en omvandling.

Konjunktur

Två intervjupersoner talar om konjunkturs påverkan på stadsutveckling. Noring säger att högkonjunktur leder till att tillväxten ökar och därmed behovet av bostäder och kontor, medan lågkonjunktur leder till det motsatta. Noring framhåller även att konjunktur inte går att styra, men att det däremot går att minska känsligheten för konjunktursvängningar genom att ha ett varierat näringsliv i en stad. Det varierade näringslivet kan även utgöra arbetsmotiv som gör att fler vill flytta till en stad (Andersson et al., 2009). Frisell, affärsområdeschef på Castellum, talar om att det vid högkonjunktur blir mer konkurrens om arbetskraft och därmed blir det ännu viktigare för företag att ha kontor som ligger centralt och med bra förbindelser för att ses som attraktiva företag. Det kan därmed tolkas att ett centralt kontor är mindre känsligt för konjunktursvängningar, på grund av att det är lättare att rekrytera yrkesverksamma till kontor som ligger centralt. Det bör även leda till att konjunktur styr utveckling av ett samhälle, då det vid högkonjunktur finns behov till att bygga för näringslivet än vid en lågkonjunktur. Konjunktur blir då drivande och kan därmed ses som en pullfaktor, en tryckande kraft som Jedwab et al. (2014) talar om, som driver på en omvandling.

5.2.2 Aktörer

Genom analys klargjordes det att aktörer är betydande för att en omvandling ska kunna ske, *aktörer* bildar därför ett tema. Att aktörer är betydande beror på att det är dessa som genomför omvandlingen. Inom temat inkluderas faktorerna *koncentrerat ägande*, *investeringsvilja* och *samarbete*. Ett samarbete mellan aktörer underlättar omvandling, ett koncentrerat ägande skapar förutsättning för omvandling och investeringsvilja hos aktörer ökar ett områdes potential till omvandling.

Koncentrerat ägande

Ett koncentrerat ägande innebär att en aktör äger ett flertal fastigheter inom samma område och Häggdahl på fastighetsbolaget Platzer säger att ett koncentrerat ägande ger möjlighet till större inflytande. Häggdahl ger ett exempel om att när en aktör tar fram planer för ett helt kvarter är det större chans till ändring i detaljplan än vid planer för ett fåtal fastigheter. Ett relativt utspritt ägande bör därmed kunna utgöra ett hinder för utveckling av fastigheter, men ett samarbete mellan olika aktörer i samma område uppfattas kunna ge liknande effekt som ett enskilt koncentrerat ägande. Ett koncentrerat ägande, enskilt eller genom samarbete, underlättar därmed en omvandling och tillsammans med planer kan det utgöra en aktivator för omvandling.

Investeringsvilja

Tastare säger att Göteborgs Stads investeringsvilja för ett område går att tolka genom planer som finns för området och att dessa planer kan skapa marknadsintresse. Detta på grund av att aktörer kan få en förståelse för vad som är tänkt att ske i ett område och därmed lättare kan se lönsamhet i att investera. Flera intervjupersoner framhåller vikten av investeringsvilja hos aktörer för att skapa blandstad i ett område med grund i att en aktörs investeringsvilja gör att fler aktörer vill och vågar vara med i en omvandling. En aktörs investering i ett område ses därmed som aktivator till en annan aktörs investeringsvilja. Tastare framhåller däremot att det inte enbart är Göteborgs Stads planer som påverkar aktörernas investeringsvilja utan att förhållandet även kan vara det motsatta. Detta genom att aktörer kan komma med förslag på förändringar i områden som kan medverka till att Göteborgs Stad väljer att investera i utvecklade planer för dessa områden. Med andra ord har aktörer möjlighet att aktivera en omvandling genom att påvisa investeringsvilja, där investeringsviljan kan ses som en tryckande kraft för omvandling och därmed utgöra en pushfaktor.

Samarbete

Brunnkvist menar att samarbete mellan aktörer underlättar vid stadsutveckling genom att aktörer får en större förståelse för arbetet och kan stötta varandra. Det stöds av Höjer et al. (2011) som skriver att ett bra samarbete mellan aktörer behövs för en lyckad stadsutveckling. Tastare säger att vid ett mindre lyckat samarbete hindras stadsutvecklingsprocessen istället, vilket kan bero på intressekonflikter eller otillräckliga resurser, så som personalbrist. Intressekonflikter kan exempelvis uppstå när en aktör har riksintresse och en annan aktör har ekonomiskt intresse. Intressekonflikter kan därmed anses kunna utgöra inhibitorer och på så sätt bromsa stadsutvecklingen genom att aktörernas delade intressen resulterar i att arbetet fördröjs eller inte kan genomföras överhuvudtaget. Vid ett lyckat samarbete bör risken för intressekonflikter minska, då aktörer har större förståelse för varandra och därmed kan skapa en genomslagskraft för en lyckad omvandling från industriområde till blandstad. Otillräckliga resurser hos aktörer kan försvåra ett samarbete, exempelvis kan en process fortskridande hindras vid personalbrist.

5.2.3 Tillgänglighet

Analysen visar att tillgänglighet i ett område av vikt och temat *tillgänglighet* bildas, vilket är fysiska förutsättningar för ett område samt närheten till centrum och kringliggande områden. Närheten kan mätas i faktiskt avstånd, men även hur enkelt och smidigt det är att ta sig till och från ett område med avseende på infrastruktur och kollektivtrafik. Närhet i detta avseende fokuserar på hur centralt ett område upplevs. Temat inkluderar därmed faktorerna *infrastruktur och kollektivtrafik, närhet till knutpunkter och centrum och fysiska förutsättningar*.

Infrastruktur och kollektivtrafik

Flertalet intervjupersoner framhåller vikten av kollektivtrafik och infrastrukturens påverkan för ett områdes utvecklingspotential. Bland annat säger Brunnkvist att en befintlig infrastruktur och fungerande kollektivtrafik i ett område påverkar omvandling till blandstad positivt då det är mer hållbart ekonomiskt samt ur ett miljöperspektiv att utveckla det som redan finns än att planera och bygga helt nya områden. Andersen pratar om infrastrukturens och kollektivtrafiks negativa påverkan för utveckling av ett område genom att de kan utgöra ett hinder för utveckling av ett område, då dessa faktorer medverkar till att styra vilka funktioner som är lämpliga att bedriva i ett område. Det kan även vara svårt att integrera funktioner i områden med mindre utvecklad infrastruktur, exempelvis att verksamheter som kräver en viss form av infrastruktur inte kan etableras (Bellander, 2005). Det är därmed mer gynnsamt att omvandla ett industriområde till blandstad när det finns utvecklad infrastruktur och kollektivtrafik. Infrastruktur och kollektivtrafik kan därmed vara faktorer som underlättar eller hindrar en omvandling beroende på hur väl anpassade de är för områdets planerade omvandling.

Närhet till knutpunkter och centrum

Brunnkvist menar att ett attraktivt område skapas då närhet till knutpunkter finns, på grund av att knutpunkter ökar attraktiviteten i ett område genom att det blir lättare att ta sig till centrum och kringliggande områden. Goda förbindelser, exempelvis genom knutpunkter, ökar ett områdes potential att inkluderas i ett större stadsnät (Höjer et al., 2011). Noring menar att genom att bygga ihop befintliga områden med nya områden minskar segregationen på grund av att fler kan förflytta sig utan tillgång till bil. Ett sammanlänkat stadsnät skapar även trygghet och barriärer bryts ner (Bellander, 2005). Det skapas också koncentrerade knutpunkter som har samma typ av funktion som centrum, likt den *polycentriska struktur* som Höjer et al. (2011) skriver om. Ett områdes närhet till knutpunkter och centrum bör därmed underlätta för omvandling till blandstad från ett industriområde, på grund av att fler människor därmed kan förflytta sig till och från området.

Fysiska förutsättningar

Fysiska förutsättningar inkluderar i detta arbete markens uppbyggnad, tillgänglig mark samt områdets geografiska placering. Flertalet intervjupersoner framhåller vikten av ett områdes placering och två av dessa exemplifierar det med att ett område med närhet till natur har bättre fysiska förutsättningar än ett område som är beläget mellan två industriområden, då det blir mer attraktivt att skapa blandstad i ett område nära natur. Fysiska förutsättningar är därmed en faktor som till stor del inte går att påverka, på grund av att det finns förutbestämda förutsättningar i ett område. Det går till exempel inte påverka var marken är placerad eller hur den är uppbyggd. De fysiska förutsättningarna kan även leda till att lagar och restriktioner begränsar vad som får byggas i ett område, till exempel vattentäkter, enligt Andersen. Vattentäkterna blir dock enbart restriktioner för tung industri och är inte ett hinder för att bygga blandstad. De fysiska förutsättningarna är en nyckelfaktor som kan utgöra möjligheter men också hinder för utveckling av ett område.

5.2.4 Funktioner

En blandstad måste innehålla ett varierat utbud av funktioner, så som bostäder, arbetsplatser och handel, för att skapa områden med attraktivitet. Variationen är viktig för att dels kunna skapa attraktivitet genom *arbetsmotiv*, men också för att skapa attraktivitet genom *konsumtionsmotiv*. Det anses bli möjligt med ett varierat utbud av funktioner. Därav är det viktigt att se över *nuvarande funktioner* och *kommande funktioner* i ett område för att förstå

ett områdes potential till att omvandlas till blandstad. Dessa två är därför faktorer under temat *funktioner*.

Befintliga funktioner

Flertalet intervjupersoner talar om att områden med befintlig struktur och befintliga byggnader har högre potential till en omvandling än områden som saknar detta samt att ett område med befintliga funktioner har lättare att uppnå funktionsintegrering, enligt Bellander (2005). Befintliga funktioner ökar även möjligheten för ett område att bli en del av ett större stadsnät (Höjer et al., 2011). Det tyder på att det underlättar arbetet och är mer lönsamt att utveckla områden som har befintlig struktur och byggnader.

Hallman, utredningsledare på Trafikverket, säger att det även är viktigt att se vilka verksamheter som bedrivs i ett område, då dessa kan påverka områdets framtida utveckling i en viss riktning. Detta genom att ett område omvandlas naturligt då verksamheter i området blir inaktuella och då områdena blir mer lämpliga för andra verksamheter. Exempel kan vara att förändringar i näringslivet, så som att en industristad går mot att vara tjänstestad, enligt Hallman. Då näringslivet förändras och stadsutveckling sker kan det vara lämpligt att bevaka områden som förlorar sin nuvarande funktion för att se om ett område är lämpligt för att omvandlas till blandstad.

Kommande funktioner

Från översiktsplan och detaljplaner för ett område kan det tolkas hur ett område kommer att utvecklas i framtiden samt vilka funktioner som kommer att finnas. Finns det exempelvis planer för bostadsbyggande menar Häggdahl att det är en tydlig indikator på att ett område kommer att utvecklas och ha flertalet funktioner framöver, på grund av att bostäder innefattar boende med behov, så som handel och omsorg. Dessa behov kommer att kräva att flertalet funktioner integreras i området för att skapa attraktivitet. Attraktivitet är en viktig del i ett områdes utvecklingspotential (Andersson et al., 2009). Genom att skapa attraktivitet i ett område genom dess funktioner genereras ett intresse hos individer att vara i området, vilket ses som ett kriterium för att skapa en blandstad enligt Hagson et al. (2015). Det anses därför att kommande funktioner har möjlighet till att komplettera befintliga funktioner och därmed underlätta skapandet av blandstad.

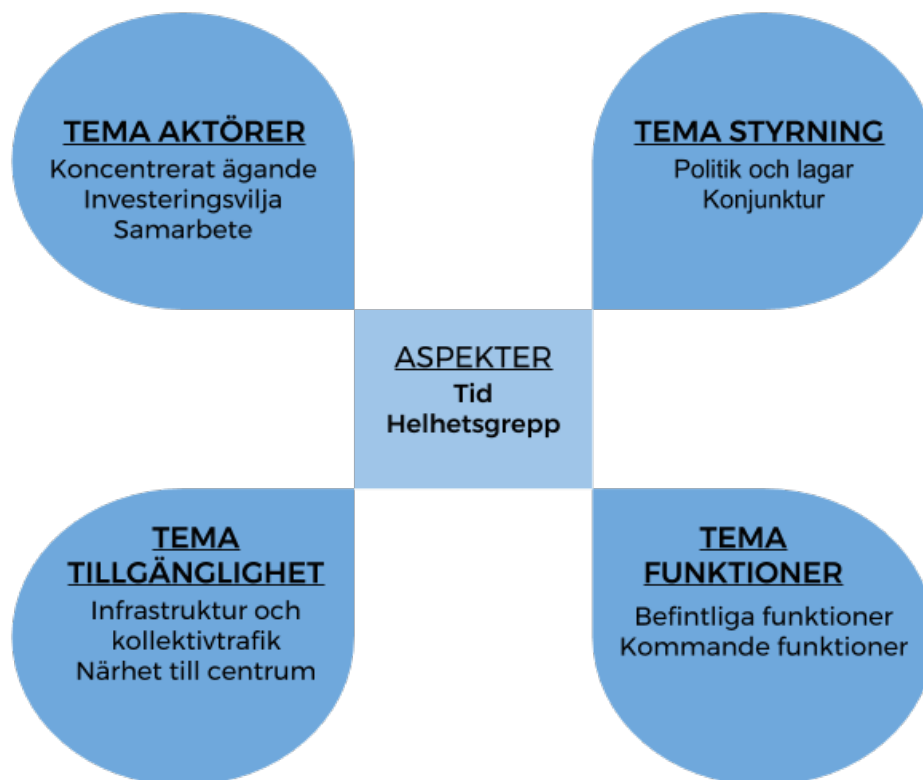
Teknisk utveckling bör beaktas vid undersökning av kommande funktioner, då tillvägagångssättet för att bygga fastigheter förändras med tiden. Exempelvis berättar Andersen att det blir det vanligare med tredimensionell fastighetsbildning, vilket gör att en fastighetsägare äger nedre våningsplan och en annan fastighetsägare äger övre våningsplan. Det bör öka möjligheter för aktörer att samarbeta och att integrera flertalet funktioner i ett område och det är därför väsentligt att beakta förändringar i hur byggnader kan utformas.

6. Modell samt tillämpning av modell

Nedan presenteras en modell som tagits fram i analysen och som kan användas för att tolka ett industriområdes potential till att bli blandstad. En tillämpning av modellen genomförs på Högsbo industriområde för att vidare göra en tolkning av industriområdets potential för omvandling till blandstad.

6.1 Modell

Modellen (se figur 6:1) består av fyra teman med underliggande faktorer som utvecklats i analysdelen i detta arbete. Temat *aktörer* har faktorerna koncentrerat ägande, investeringsvilja och samarbete, temat *styrning* har politik och lagar samt konjunktur som tillhörande faktorer, temat *tillgänglighet* har faktorerna infrastruktur och kollektivtrafik samt närhet till centrum. Det fjärde temat *funktioner* har faktorerna befintliga funktioner och kommande funktioner. Det finns även två aspekter, *tid* och *helhetsgrepp*, som ska tas i beaktning vid tillämpning.



Figur 6:1. Modell av teman och aspekter.

6.2 Tillämpning av modell på Högsbo industriområde

Nedan genomförs en tillämpning av den framtagna modellen på området Högsbo industriområde. Utvärdering av teman och faktorer grundas i den information som samlats in om området. Det bör tas i beaktning att det finns mer information att tillgå för ett mer utförligt svar om Högsbo industriområdes potential för omvandling till blandstad.

Styrning

Noring, näringslivsplanerare på stadsbyggnadskontoret, säger att det finns ett stort underlag för utveckling av Högsbo industriområde och att den politiska viljan för att omvandla området till blandstad är stor. Brunnkvist, projektledare på stadsbyggnadskontoret, berättar att en stor

del av underlaget är under bearbetning och inte är godkänt än, men mycket av det kommer att vara en del av kommande översiktsplan. Underlaget som finns tyder på att samhällsintresse för omvandling är stark, framför allt i de norra delarna där planer är klara. Om omvandlingen blir lyckad kommer även omvandling till blandstad kunna ske i mellersta och södra delarna av Högsbo industriområde.

Ett hinder för omvandling är hur mycket industrimark Högsbo industriområde kommer ha kvar i kommande detaljplaner. Brunnkvist talar om att Göteborgs Stad är angelägna om att bevara mark för industriverksamheter, då mark för denna typ av verksamhet är begränsad i centrala Göteborg. Det påvisas bland annat genom att ett bageriföretag i området har blivit lovade att få fortsätta bedriva sin verksamhet i området. Om en stor del industrimark kommer att vara kvar i området kan det utgöra ett hinder för omvandling till blandstad. Noring berättar att planer för markanvändning i området kommer att bli tydligare i kommande översiktsplan som beräknas vara färdigställd om 3-5 år.

I dagsläget råder högkonjunktur och det finns en stor efterfrågan på bostäder i Göteborg då befolkningen ständigt ökar vilket gör att Göteborgs Stad prioriterar bygglov för aktörer som vill bygga bostäder. Noring säger att förutom bostadsbrist är det även brist på kontorslokaler i Göteborg vilket gör att Högsbo industriområde är aktuellt för ändamålet med sitt relativt centrala läge. Göteborgs Stad har gett planbesked till aktörer i området gällande bostadsbyggande, vilket ses som en betydande faktor för att ett område ska kunna omvandlas till blandstad och därmed ha möjlighet att inkludera kontorslokaler.

Aktörer

Idag finns ett flertal aktörer i Högsbo industriområde. Bland andra de kommersiella aktörerna Castellum, Kungsleden och Platzer som alla är fastighetsbolag. Fastighetsbolagen har utspridda fastigheter eller ett koncentrerat ägande. Platzer är en stor aktör i norra Högsbo och har under senare år sålt av samt köpt fastigheter i området för att skapa ett koncentrerat ägande. Byggnadsnämnden har gett positivt planbesked för Platzers projekt 'Södra Änggården' vilket påvisar att det koncentrerade ägandet har haft genomslagskraft och att en omvandling av området sker. Platzers planer för Högsbo industriområde har lett till ett intresse hos närliggande fastighetsägare att investera i området, enligt Häggdahl som är projektledare på Platzer. Företagets planer har visat hög investeringsvilja, vilket har lett till ett ökat marknadsintresse hos andra aktörer som verkar i området. Det tyder på att flertalet aktörer kommer vara med vid omvandling av området, vilket ökar chanserna för en lyckad blandstad. Göteborgs Stad och aktörerna har liknande mål om vad som bör ske i området vilket tyder på samarbete och investeringsvilja vilket stärker omvandlingspotentialen hos Högsbo industriområde att bli blandstad.

Tillgänglighet

I och med Högsbo industriområdes geografiska förhållande till centrum, som anses vara relativt nära, har området stor möjlighet att sammanlänkas med de centrala delarna av Göteborg. Vägar och struktur existerar redan i området, vilket underlättar för en omvandling. Dock måste det tas i beaktning att tunga transporter kör på vägarna idag samt att vägarna redan idag hårt belastade. Bland annat talar Hallman, utredningsledare vid Trafikverket, om att väg 158 är maximalt belastad. Hallman säger att ett potentiellt hinder i att skapa mer anpassade vägar för en blandstad är att Trafikverket ser ett riksintresse i Högsbo industriområde, på grund av att transport till Göteborgs hamn sker genom området. Det gör att det bör finnas kvar vägar som klarar av tunga transporter, vägar som inte ses som attraktiva i en blandstad. Trots förändringarna som krävs för att infrastrukturen i området ska klara av en

ökad befolkningsmängd är det en fördel att omvandla Högsbo som redan har infrastruktur, än att utveckla ett helt nytt område.

Området är idag anpassat för bil vilket gör att området är mindre tillgängligt för personer utan tillgång till bil. Det ställer krav på en ökad kollektivtrafik för att lyckas skapa blandstad, då utveckling av Högsbo industriområde till att bli blandstad innebär att fler människor kommer röra sig i området. Kollektivtrafiken är idag anpassad efter områdets verksamheter och dess resenärer, men vid eventuell omvandling av området kommer Västtrafik utöka sin trafikering för att möta de behov som kommer att finnas, enligt utredare Lorentzon vid Västtrafik. Det tyder på att kollektivtrafik inte kommer vara ett hinder för utveckling.

Planer för Dag Hammarskjöldsleden finns och visionen är att omvandla leden till en boulevard som sträcker sig från Linnéplatsen till Järnbrottsmotet (Göteborg Stad, 2015b). Bergström, projektledare vid stadsbyggnadskontoret, menar att allt underlag finns för att starta omvandlingen och då Göteborgs Stad äger en stor del av marken runt leden anses styrka kommande planer. Framtida planer för Dag Hammarskjölds boulevard skulle innebära utökning av kollektivtrafiken och träder dessa planer i verket kommer boulevarden att byggas i etapper och arbetet kommer sträcka sig cirka 20 år framåt i tiden. Det skulle innebära att sträckan får lägre hastighetsbegränsningar och därmed öka förutsättningen för att bygga bostäder närmare vägen än vad som i dagsläget är möjligt, vilket skulle ha stor betydelse för Högsbo industriområdes utveckling.

Högsbo industriområde har närhet till flertalet av Göteborgs knutpunkter, så som Frölunda Torg och Marklandsgatan, vilka båda har bra förbindelser till de centrala delarna. Förbindelserna från Högsbo industriområde till Frölunda Torg är dock bristande, vilket gör att området upplevs längre bort än vad det är. Linnéplatsen, med bra förbindelser till staden, är placerat relativt nära Högsbo industriområde, vilket är positivt för området. Förverkligandet av infrastrukturprojektet Västlänken innebär nya pendlingsmöjligheter till de västra delarna av Göteborg genom hållplatsen Haga, vilket skulle utöka tillgängligheten till Högsbo industriområde och området skulle därmed upplevas mer centralt, dock är detta tio-femton år framåt i tiden. Högsbo industriområde har även en stor fördel i att det ligger både nära Änggårdsbergen, Botaniska Trädgården samt Slottsskogen, då närhet till natur skapar attraktivitet hos ett område.

Funktioner

Högsbo industriområde har i nuläget verksamheter som är fokuserade på tillverkning, lager, handel samt ett fåtal kontor. I och med att tjänstesektorn ökar i Göteborg, enligt Noring, ökar även behovet av mark för kontor till dessa verksamheter, vilket gör att Högsbo industriområde kan bli mer aktuellt för kontor än för de verksamheter som i dagsläget bedrivs. Den befintliga strukturen, i form av vägar och byggnader, underlättar för en omvandling till blandstad.

De södra delarna av Högsbo industriområde angränsar till Sisjön och dess handelsområden. Handelsområdena kan utgöra en fördel för potentiell omvandling på grund av att det är attraktivt med närhet till större affärsområden. Det skulle även kunna utgöra ett hinder på grund av att det kan bli svårt att etablera lönsamma butiker i Högsbo industriområde, då konkurrensen från Sisjöns handelsområde kan bli för stor. Att inte kunna etablera lönsamma butiker kan komma att hindra omvandlingen till blandstad.

På grund av att det i dagsläget knappt finns bostäder i Högsbo industriområde kommer det som byggs vara nytt, vilket utgör en utmaning i att uppnå en varierade hyres- och

avgiftsnivåer på bostäder i området och därmed få ett integrerat område. Bostadsbyggandet i området är i startgroparna och de första bostäderna ska stå klara år 2021 i norra Högsbo industriområde. I och med det kommande bostadsbyggandet i området kommer funktioner, så som skola, parker och service, troligtvis etableras i området, för att tillgodose människors behov i området samt skapa attraktivitet.

6.2.1 Slutsats av tillämpning på Högsbo industriområde

Högsbo industriområde har goda förutsättningar att bli blandstad. Det finns ett samhällsintresse genom planer från Göteborgs Stad som tyder på att målet är att skapa blandstad i Högsbo industriområde, bland annat genom att Platzer fått positivt planbesked gällande detaljplanen för att få bygga bostäder. Området är beläget nära centrum och andra knutpunkter vilket också tyder på att en omvandling kan bli lyckad. Närheten till natur är också en fördel, då både Änggårdsbergen, Botaniska och Slottsskogen finns belägna nära Högsbo industriområde. Tack vare att området för närvarande är ett industriområde finns det både infrastruktur och viss kollektivtrafik, vilket skapar förutsättning för omvandling till blandstad. Befolkningsökningen gör att det finns ett stort behov av bostäder i Göteborg, vilket också utgör en positiv inverkan på en lyckad omvandling.

Det kan uppstå hinder för utveckling av Högsbo industriområde till att bli blandstad. Bland annat att Göteborgs Stad prioriterar att behålla mark för industriområden. Det är däremot svårt att förutse om Göteborgs Stad vill behålla stor del av marken för industri i Högsbo industriområde eller kan tänka sig att omvandla större del av området till blandstad. Den infrastruktur som finns är tungt belastad vilket kan utgöra ett hinder då vägarna troligtvis kommer att bli mer trafikerade om området omvandlas till blandstad. Det kommer då vara fler människor i rörelse i området och det finns en risk att infrastrukturen inte utvecklas i samma takt som behovet.

En potentiell blandstad i Högsbo industriområde kommer skapas genom nybyggnationer och delvis ombyggnationer, vilket gör att det kan bli svårt att skapa en varierad hyresnivå och kan i sin tur kan leda till ett segregerat område, vilket inte eftersträvas i en blandstad. Närheten till Sisjöns handelsområde kan utgöra en möjlighet men också ett hinder för omvandlingen till blandstad. Detta då det blir svårare att utveckla mindre butiker i området vilket är en viktig del i definitionen av blandstad.

Omvandlingens fortskridande beror till stor del på den nya översiktsplanen, som beräknas vara färdigställd om 3-5 år, samt på hur attraktivt Platzers projekt "Södra Änggården" kommer att bli. En lyckad omvandling i norra Högsbo industriområde gör att det finns en stor chans att omvandlingen fortsätter söderut i området. Förverkligandet av Dag Hammarskjöldboulevarden skulle troligtvis påskynda omvandlingen av området till att bli blandstad, då det skulle bidra med attraktivitet genom att det skulle bli möjligt att etablera flertalet funktioner längs med boulevarden samt öka områdets tillgänglighet.

6.2.2 Rekommendation till fastighetsägare Castellum

Omvandling av Högsbo industriområde till blandstad har startat, men Högsbo industriområde som fulltalig blandstad kommer att dröja. Det beror på utvecklingen av Dag Hammarskjöldboulevarden, där Castellum idag äger ett antal fastigheter. Går arbetet enligt plan gällande boulevarden kommer den börja byggas i etapper på 2020-talet och därefter uppskattningsvis ta 15-20 år att färdigställa. Visionen är att ha bostäder och kontor längs med boulevarden, vilket gör det lämpligt för Castellum att börja planera för kontor i området fram

tills dess. Andersen, som är förvaltare på Castellum, diskuterar möjlighet till tredimensionell fastighetsbildning längs boulevarden. Detta anses vara lämpligt för att nå den önskade blandningen som eftersträvas för området.

Fastigheten som ägs bredvid Platzers projekt 'Södra Änggården' ansågs av områdesansvarig hos Castellum vara för liten för vidare planer i dagsläget. Dock bör ett beslut gällande fastigheten tas då projektet 'Södra Änggården' går av stapeln inom en nära tid. De södra delarna i området ligger längre fram i tid för omvandling till att bli blandstad, då dessa utvecklats till handelsområden samt ligger längre bort från Göteborgs centrum och de första etapperna av bostadsbyggande. Däremot förutspås att planer för Prippstomten i Högsbo industriområdes södra delar kommer att tillkomma, f.d. Pripps bryggeri i Högsbo industriområde (*författarnas anm.*), då andra fastighetsföretag har förvärvat tomten och planerar för bostäder. På grund av att norra Högsbo industriområde indikerar på en omvandling till blandstad i dagsläget bör en ny utredning av området för de södra delarna göras för Castellum i framtiden. Detta då majoriteten av företagets fastighetsbestånd är i dessa delar av området.

Rekommendation till Castellum är att se över ägandet i området och undersöka möjligheten att koncentrera ägandet, alternativt samarbeta med andra aktörer, då Högsbo industriområde står inför en omvandling. Möjligheten till tredimensionell fastighetsbildning kan ses över, då det skulle vara ett alternativ för att kunna äga handels- och kontorslokaler i fastigheter nära boulevarden och kunna lämna över de övre våningarna till fastighetsägare med fokus på bostäder. Det finns redan idag indikationer på att Högsbo industriområde kommer bli blandstad i framtiden genom att temana *styrning* och *aktörer* visar stor potential samt att *tillgänglighet* och *funktioner* delvis visar potential till att omvandla Högsbo industriområde till blandstad. Dock bör beslut om Castellums fastigheter tas när kommande översiktsplan står färdig och byggandet av bostäder börjar i de norra delarna av området, då det kommer tydliggöra kommande planer för området och när dessa kommer att ske. De planer som finns i dagsläget har fokus på bostäder och inte på kontorsetableringar i området. För att skapa en blandstad, vilket är visionen, krävs kontor. På grund av detta kommer kontorsetableringar troligtvis att tillkomma kort efter att bostadsbyggande samt Dag Hammarskjöldboulevarden påbörjats. Det skulle i sin tur betyda att kontorsetableringar är aktuellt inom 5-10 år, då visionen med leden är att ha varierat utbud med funktioner utmed denna och att dessa funktioner inte kan etableras utmed leden innan den är klar.

7. Slutsats

Följande avsnitt innehåller diskussion och slutsats om arbetets genomförande och resultat. Avsnittet utvärderar även trovärdigheten i arbetet och avslutas med förslag till vidare studier inom ämnesområdet.

7.1 Besvarande av syfte

Arbetets syfte var att undersöka och identifiera faktorer som är av stor betydelse för omvandling av ett industriområde till blandstad med målet att hitta faktorer som kan användas för att utvärdera ett industriområdes potential att omvandlas till blandstad. Det finns nio faktorer som anses vara av betydelse för utvärdering av industriområdets omvandlingspotential till att bli blandstad. Faktorerna är grupperade i fyra teman (se figur 6:1). Faktorerna presenteras i en modell som består av fyra teman och två aspekter. Faktorernas betydelse redogörs i analysavsnittet. Faktorer kan vara till stöd för tolkning av ett industriområdes potential att omvandlas till blandstad. Indikerar alla teman på en omvandling är det stor chans att en omvandling kommer att ske. Det baseras på arbetets tillämpning av modellen på Högsbo industriområde. I tillämpningen ger alla teman indikation på omvandling, dock i olika grad. Därav är helhetsgreppet betydande i den slutgiltiga tolkningen. Vid indikation från endast ett tema är det osäkert vad som kommer att ske med ett industriområde, då det inte studerats. Då temana har stark koppling till varandra är det viktigaste att se till helheten och beakta tidsperspektivet för området, vilket blev avgörande för området Backa och Tagene industriområdes potential till omvandling, då områdets eventuella omvandling ansågs ligga för långt fram i tiden för att i dagsläget kunna genomföra en tillämpning i modellen. Det bör även finnas medvetenhet om att trots flertalet teman indikerar på en omvandling är det inte säkert att detta sker. Då ett antagande är att varje omvandling är situationsspecifik, på grund av att varje område är unikt och beroende av dess omvärld. Det kan även skapa svårigheter i att applicera modellens samtliga teman och faktorer på alla industriområden, vilket bör tas i beaktning vid tillämpning och tolkning av modellen. Ett industriområdes potential går att tolka med hjälp av faktorer, men det krävs ett gediget underlag av information om ett område för en trovärdig tolkning.

Faktorerna inom temana *styrning* och *tillgänglighet* var de mest framträdande i analys då dessa tydligt berördes vid flertalet intervjuer samt även i teorin. Faktorerna inom temana *funktioner* och *aktörer* krävde mer analysering för att tas fram, då det inte fanns ett lika tydligt mönster i materialet som för de andra faktorerna. Nedan presenteras temana, där faktorerna ingår, med förklaring till varför dessa anses vara högst väsentliga att ingå i den framtagna modellen.

Styrning

Vid analys klargjordes det att temat *styrning* väger tyngst med dess faktorer, då de antingen hindrar eller aktiverar en omvandling i form av den politik som bedrivs och vilken konjunktur som råder. Därför är det i princip ett krav att temat indikerar på en omvandling för att en omvandling ska kunna ske. Arbetet har inte fokuserat djupgående på vilka lagar och restriktioner som kan förekomma vilket påvisar att vidare studier inom området kan breddas.

Aktörer

Vid släktskapsdiagram och analys av det insamlade materialet i arbetet klargjordes det att aktörerna spelar en stor roll för att en omvandling ska ske, vilket gör att temat *aktörer* är av vikt. De intervjupersoner som deltagit verkar inom stadsutveckling med olika perspektiv och

vikten av att dessa samarbetar påvisades tydligt, då det underlättar en omvandling. Även ett koncentrerat ägande har visats ha genomslagskraft för omvandling.

Tillgänglighet

Temat *tillgänglighet* och dess faktorer har visats ha stor betydelse för omvandling, bland annat på grund av att en del av tillgängligheten i ett område inte går att påverka, så som att fysiska förutsättningar som kan göra det svårt att utveckla ett område samt att ett områdes placering gör det mindre gynnsamt att omvandla ett område. Utöver det klargjordes det att infrastruktur och kollektivtrafik har en central del i skapandet av tillgänglighet och har därmed en betydande roll för en omvandling från industriområde till blandstad.

Funktioner

Omvandling av ett industriområde kräver ett visst antal funktioner för att kunna definieras som blandstad. Där av är redan befintliga funktioner en underlättande faktor, då det redan innan omvandlingen finns funktioner. Planerade funktioner inom ett industriområde som inkluderas inom definitionen blandstad indikerar på att ett område omvandlas till blandstad. Med andra ord, det krävs flertalet varierade funktioner för definitionen av blandstad, där av är temat *funktioner* av vikt.

7.2 Trovärdighet och tillförlitlighet

Stadsutveckling är ett brett område, vilket påverkat utfallet av arbetet, då det funnits begränsningar för vilken mängd material som varit möjligt att samla in. Utfallet påverkas av att den teoretiska referensramen berör stadsutveckling övergripande, för att ha möjlighet att skapa en helhetsbild om ämnesområdet, vilket kan medföra att väsentliga delar gällande omvandling av industriområden till blandstad inte har tagits med. Det beror delvis på att teori om industriområdets omvandling till blandstad varit svårt att hitta. Det resulterade i att materialet från intervjuer vägde tungt för arbetet, vilket innebär att den empiri som tagits in genom intervjuer till stor del påverkar arbetets tillförlitlighet (Patel & Davidsson, 2016).

För att stärka tillförlitlighet i intervjuerna har det vid alla intervjuer medverkat två personer som intervjuar, en som ställer frågorna och en som antecknar (Patel & Davidsson, 2016). För att ytterligare stärka tillförlitligheten genomfördes alla intervjuer genom ett personligt möte, detta då det ger möjlighet till att tolka intervjupersonens kroppsspråk. Intervjupersonernas koppling till stadsutveckling speglar verkligheten i svaren vilket ger en trovärdig och erfarenhetsmässig bild av hur en omvandling förutspås och sker. Dock är alla intervjupersoner verksamma i Göteborg vilket kan påverka resultatet i den mån att det blir områdesspecifikt, vilket kan resultera i att modellen är mindre lämplig att applicera på områden utanför Göteborg. Då kvalitativ metod använts beror utfallet av resultatet på hur tolkning och sammanställning av materialet skett (Patel & Davidsson, 2016). På grund av att det inte finns några mätetal för de olika temana och dess faktorer kommer tillämpningens utfall skilja beroende på vem som genomför och tolkar tillämpningen, vilket vidare påverkar tillförlitligheten.

7.3 Förslag till vidare forskning

För att skapa en modell som är mer tillförlitlig kan en djupgående analys för varje tema och faktor göras. Ett alternativ är att ta fram mätetal för varje faktor för att göra tillämpningen mindre fri för tolkning och ett annat alternativ är att studera ett flertal industriområden som

omvandlats till blandstad kan tydligare mönster hittas, vilket skulle resultera i en mer utvecklad modell.

För att skapa en mer allmän modell som kan tillämpas på olika typer av områden och inte enbart industriområden kan modellen prövas att appliceras på andra områden och därefter, vid behov, revideras för att skapa en allmän modell.

Källförteckning

Alemyr, M. (2015). *QCA3_2015*. [Powerpoint-presentation]. Hämtad från <https://pingpong.chalmers.se/courseId/5987/node.do?id=2673474&ts=1447338823506&u=968588233>

Andersson, M. & Mellander, C. (2009). *Ekonomi, attraktivitet och stadsutveckling*. Vägverket. Hämtad från http://www.trafikverket.se/contentassets/14ba8be4894441c38f65ff466fd277de/ekonomi_attraktivitet_och_stadsutveckling.pdf

Bellander, G. (2005). *Blandstaden: Ett planeringskoncept för en hållbar bebyggelseutveckling?*. Hämtad från <http://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2005/blandstaden.pdf>

Castellum. (2017). *Om Castellum*. Hämtad från <https://www.castellum.se/om-castellum/>

Datscha. (2017a). *En del av Castellums fastighetsbestånd i Högsbo industriområde*. Hämtad från www.datscha.se

Datscha. (2017b). *En del av Castellums fastighetsbestånd i Backa*. Hämtad från www.datscha.se

Datscha. (2017c). *En del av Castellums fastighetsbestånd i Backa*. Hämtad från www.datscha.se

Emigration. (2017). *Pushfaktorer och pullfaktorer*. Hämtad från <http://www.emigration.link>

Frankelius, P. (2001). *Omvärldsanalys*. Stockholm: Liber AB.

Future City. (2010). *En stad i balans är en hållbar stad*. (2017-04-25). Future City. Hämtad från <http://futurecity.nu/samhallsbyggare/hallbar-stadsutveckling/>

Göteborgs Stad. (2008). *(20) Backa: Beskrivning av stadsdelen*. Hämtad från <https://goteborg.se/wps/wcm/connect/638c99d6-a83f-4d38-b4ac-7cfe7be32a09/OPABacka.pdf?MOD=AJPERES>

Göteborg Stad. (2010). *Planera för verksamheter - ett planeringsunderlag med vägledning för arbete med en näringslivsstruktur som ökar sysselsättningsmöjligheterna*. Hämtad från https://goteborg.se/wps/wcm/connect/a1617cf2-e05a-42c8-a36e-b8183cf2e4af/OPA_Rapp_Planeraforverksamheter.pdf?MOD=AJPERES

Göteborgs Stad. (2015a). *Göteborgs Stad Årsredovisning 2015*. Hämtad från http://goteborg.se/wps/wcm/connect/fa965a6c-4913-4e0a-800b-7efe8114bc7a/Goteborgs_Stad_arsredovisning_2015.pdf?MOD=AJPERES

Göteborgs Stad. (2015b). *Dag Hammarskjölds Boulevard: Möjlig verksamhetsutveckling*. Hämtad från <http://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planobygg.nsf/vyFiler/Högsbo%20->

%20Utveckling%20av%20nordöstra%20Högsbo-Program%20-%20samråd-Möjlig%20verksamhetsutveckling/\$File/06_Verksamhetsanalys__150319.pdf?OpenElement

Göteborgs Stad. (2016a). *Program för utveckling av nordöstra Högsbo: Godkännandehandling Oktober 2016*. Hämtad från [http://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planobygg.nsf/vyFiler/Högsbo%20-%20Utveckling%20av%20nordöstra%20Högsbo-Program%20-%20inför%20godkännande-Program%20kortversion/\\$File/01%20Godkännandehandling%20kortversion.pdf?OpenElement](http://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planobygg.nsf/vyFiler/Högsbo%20-%20Utveckling%20av%20nordöstra%20Högsbo-Program%20-%20inför%20godkännande-Program%20kortversion/$File/01%20Godkännandehandling%20kortversion.pdf?OpenElement)

Göteborgs Stad. (2016b). *Stadsutvecklingsområde Dag Hammarskjölds boulevard – från trafikbarriär till stadsgata*. Hämtad från https://goteborg.se/wps/portal/start/byggande--lantmaterioch-planarbete/kommunens-planarbete/plan--ochbyggprojekt!/ut/p/z1/hY9PT4NAFMQ_iweu-97Cdh94A4RGltgamxT20tBKKZE_DbstiZ9ePJponNtkfjPJgIYC9FDd26ay7ThU3eJLLQ9bnr36EQ9xsw5SfN6pbfqi8g0qAfv_AL3E-IdChHLp00G4a-SZ4MqXEWGYq9iTiqTKCd5Agza2ejc3e69PH107NFDKCD0Ssb-MRLHkIubuitIVlbpJEjwlkIFujz2bTz1D5pErSXASAEvXfq-FQ5Hz29AT_W5nuqJ3abl7cXaq3l00MF5nlkzjk1XM1M7-FvjMhoLxQ8Qrn3xuTv3e9-ED1-ptHar/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/

Göteborgs Stad. (2017a). *Översiktsplan för Göteborg: Uppföljning för 2015*.

Göteborgs Stad. (2017b). *Färdplan för stadsutveckling i Göteborgs innerstad och mellanstad: Planeringsunderlag 2017*.

Göteborgs Stad. (2017c). Västlänken. Hämtad från <https://stadsutveckling.goteborg.se/sv/omradenprojekt/vastlanken/>

Göteborgs Stad, Mölndals stad. (2012). *Översiktsplan för Göteborg och Mölndal. fördjupad för Fässbergsdalen*.

Hagson, A., Klasander, A-J., Linn, E. & Tornberg, J. (2015). *Vad hindrar respektive möjliggör tät och blandad stadsutveckling* (Kortrapport om forskning, nr 1). CMB. Hämtad från http://www.cmb-chalmers.se/wp-content/uploads/2015/11/Vad_hindrar_blandstad_kortrapport_min.pdf

Höjer, M., Gullberg, A & Pettersson, R. (2011). *Images of the future city: Time and Space For Sustainable Development*. (s. 61-76). Springer Netherlands.

Jedwab, R., Christiaensen, L., Gindelsky, M. (2014). *Rural Push, Urban Pull and... Urban Push?: New Historical Evidence from Developing Countries*. Washington, DC: Department of Economics.

Kvale, S., Brinkmann, S.(1997). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Studentlitteratur.

Patel, R., Davidson, B. (1991, 2011). *Forskningsmetodikens grunder: Att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. Lund: Studentlitteratur.

Schmitt, P., Kahila, P., Östberg, S & Stenström, J. (2006). *Polycentrisk stadsutveckling ur ett europeiskt och nordiskt perspektiv*. Stockholm: Nordregio Working Paper 2006:5.

SFS 2010:900. *Plan- och bygglag*. Stockholm: Näringsdepartementet.

Spacescape. (2013). *Mellanstadens utbyggnadspotential: Ett planeringsunderlag*. Hämtad från http://www.spacescape.se/wp-content/uploads/2015/05/projektrapport_goteborg_mellanstaden_130206.pdf
Starrin, B., Svensson, P-G. (1994). *Kvalitativ metod och vetenskapsteori*. Lund: Studentlitteratur.

Tillväxtanalys. (2014). *Fakta och exempel kring lokal attraktivitet*. (2014:14). Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser. Hämtad från https://www.tillvaxtanalys.se/download/18.201965214d8715afd16cf23/1432812225214/rapport_2014_14_Fakta+och+exempel+kring+lokal+attraktivitet.pdf

Urbanisering. (2017). I *Nationalencyklopedin*. Hämtad från <http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/urbanisering>

Vårt Göteborg. (2017). *Göteborg noterar största folkökningen sedan 1950-talet*. (2017-02-01). Hämtad från http://www.vartgoteborg.se/prod/sk/vargotnu.nsf/1/ovrigt,goteborg_noterar_storsta_folkokningen_sedan_1950talet

Översiktsplan. (2017). I *Nationalencyklopedin*. Hämtad från <http://www.ne.se.proxy.lib.chalmers.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/oversiktsplan>

Bilaga 1 – Intervjumall, övergripande intervjuer

Göteborgs Stad Stadsbyggnadskontoret Stadsutveckling

- Drivkrafter
- Aktörer
- Tidsperspektiv

Blandstad

- Definition
- Exempel på områden som omvandlats

Detalj- och översiktsplan

- Göteborgs Stads process för utveckling av planer

Näringsliv

- Utbudet av kontorslokaler
- Näringslivets utveckling

Framtida planer och tankar för näringslivet

- Högsbo
- Backa och Tagene industriområde

Västtrafik och Trafikverket

Arbetsätt

- Hur arbetsprocessen ser ut
- Kontakt med andra aktörer

Framtida planer och tankar

- Högsbo
- Backa och Tagene industriområde

Bilaga 2 – Intervjumall, områdesspecifika intervjuer

Castellum

- Befintliga byggnaders skick
- Befintliga byggnaders användningsområden
- Omvandling av fastigheter
- Utveckling av området
- Viktiga faktorer vid utveckling av ett område

Platzer Fastigheter

- Utvecklingen av Älvstaden
- Platzers utveckling av norra Högsbo

Göteborgs Stad Stadsbyggnadskontoret

- Planer kring Högsbo
- Viktiga faktorer för en lyckad blandstad i Högsbo
- Dag Hammarskjöldboulevarden

Bilaga 3 – Intervjupersoner

Sara Almroth - Projektutvecklare, Castellum

Leif Andersen - Förvaltare, Castellum

Inger Bergström – Projektledare, Göteborgs Stad Stadsbyggnadskontoret

Sara Brunnkvist - Projektledare, Göteborgs Stad Stadsbyggnadskontoret

Anders Frisell - Affärsområdeschef, Castellum

Martin Gidenstam - Projektutvecklingschef, Castellum

Jonas Hallberg – Planarkitekt, Göteborgs Stad Stadsbyggnadskontoret

Bertil Hallman - Senior utredningsledare samhällsplanering Storgöteborg,
Trafikverket

Lisa Häggdahl - Projektchef, Platzer Fastigheter

Lisa Jonsson - Arkitekt, Castellum

Magnus Lorentzon - Utredare, Västtrafik

Anna Noring - Näringslivsplanerare, Göteborgs Stad Stadsbyggnadskontoret

Fredric Norrå – Konsultsamordnare, Göteborgs Stad Stadsbyggnadskontoret

Mari Tastare – Planchef, Göteborgs Stad Stadsbyggnadskontoret