



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN

I SKUGGAN AV BLANDSTADEN

EN FALLSTUDIE AV BLANDSTADSIDEALETS FÖRVERKLIGANDE I MILJONPROGRAMMETS ANGERED

Annika Lekman och Johannes Soininen
Magisteruppsats i Kulturgeografi
Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi
Handelshögskolan vid Göteborgs universitet
VT2012
Handledare Ingrid Johansson

FÖRORD

Idén till denna uppsats föddes efter en diskussion om varför det inte finns någon mataffär i Hammarkullen. Det blev startskottet för en lång men givande forskningsprocess där vi fått möjligheten att fördjupa oss i många av den moderna stadens inneboende strukturer och processer. Uppsatsen är ett resultat av våra gemensamma ansträngningar och vi delar därmed huvudansvaret som författare för samtliga delar av den.

Vi vill passa på att tacka personalen på Stadsbyggnadsarkivet och Geovetenskapliga biblioteket. Vi vill även rikta ett särskilt stort tack till vår handledare Ingrid Johansson för hennes stöd och hjälp under processens gång.

Annika Lekman och Johannes Soininen

Göteborg, maj 2012

SAMMANFATTNING

I en generalplan från 1968 planeras den nya Göteborgsstadsdelen Angered som en blivande förstad för en befolkningstillväxt som kan uppgå till 175 000 människor år 2000. Den bostadsbrist som Göteborg led av när generalplanen upprättades slogs redan i mitten på 1970-talet över till ett bostadsöverskott vilket resulterade i att byggnationen av Angered stannade av. Till följd av att planerna endast delvis realiserades är Angered idag en glest bebyggd stadsdel bestående av utspridda bostadsöar, separerade av breda bilvägar och stora naturområden. Stadsdelen är dåligt ihopkopplad med övriga delar av Göteborg och är en utav stadsdelarna i Göteborg med högst andel arbetslösa och bidragstagande invånare. Angereds fysiska miljö utgör ingen god förutsättning för en hållbar utveckling. Behovet av förändring är stort men komplicerat då en förändring enligt de rådande stadsplaneidealerna idag måste ske på dåtidens stadsplaneideals villkor.

Syftet med uppsatsen är att undersöka hur dagens stadsplaneideal förverkligas i glest bebyggda miljonprogramsområden i Angered. Syftet har kompletterats med tre frågeställningar; Vilka fysiska förutsättningar finns för att implementera dagens planeringsideal i Angered? Vilka är dagens målsättningar och planer för Angereds fysiska utveckling? Hur påverkar dessa stadsdelen som helhet?

För att uppfylla syftet och besvara frågeställningarna utfördes dels en observationsstudie i Angered, dels en dokumentstudie där aktuella planer och program som berör Angered analyserades utifrån de uppställda frågeställningarna.

Vad gäller uppsatsens första frågeställning så visade studiens resultat att Angereds fysiska miljö präglas av funktionsseparering och fysiska barriärer. Trafikstrukturen som en gång i tiden utformats i enlighet med de planeringsprinciper som SCAFT-gruppen utarbetade utgör ett av de största hindren mot en funktionsintegration. De enskilda primärområdena är för små och för isolerade, samt hämmade av Angered Centrum funktion som en urban parasit, för att kunna bära upp funktionsblandade miljöer. Primärområdena präglas av ensidiga bostads- och upplåtelseformer. De fysiska förutsättningarna står i direkt motsats till idealet om blandstad.

Vidare så visade studiens resultat att den övergripande målsättningen för Angered är att stadsdelen ska utvecklas i riktning mot en blandstad. För Angered centrum och Hammarkullen finns omfattande planer och program för att förverkliga ett sådant ideal, medan övriga planer är småskaliga eller syftar till att komplettera ett homogent bostadsbestånd med främst småhusbebyggelse.

Uppsatsens analys visade att planerna på att stärka Angered centrum som stadsdelscentrum riskerar att ytterligare stärka centrumets funktion som urban parasit och därmed fungera utarmande på servicefunktioner i omringliggande primärområden. Dock visade analysen att en utveckling av Angered centrum även kan komma att leda till att andelen besökare utifrån ökar vilket i sin tur kan innebära positiva sociala och ekonomiska effekter. Planerna på att komplettera bostadsbeståndet i Angered med småhus ökar möjligheten att göra bostadskarriär i stadsdelen och kan ha en positiv inverkan på den sociala stabiliteten. De befintliga primärområdena behåller dock i de flesta fall sin nuvarande monofunktionella fysiska miljö och isolerande trafikstruktur. De nya bostads- och verksamhetsområdena bidrar till att stadsdelen får en något mer sammanhållen fysisk struktur. Det är däremot endast i Hammarkullen och i Angered centrum som utvecklingen går i riktning mot mer blandade och funktionsintegrerade miljöer.

Nyckelord: stadsplanering, blandstad, miljonprogram, rekordår, planeringsideal, Angered

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Förord	2
Innehållsförteckning	4
Figurförteckning	7
1. Inledning	8
1.1 Angereds geografiska läge	8
1.2 Bakgrund - Stadsområdet Angered-Bergum	8
1.3 Problemformulering	10
1.4 Syfte och frågeställningar.....	10
1.5 Avgränsningar	11
1.6 Disposition.....	11
1.7 Begreppsdefinitioner/ordlista	11
2. Teori	13
2.1 Inledning.....	13
2.2 Vad är samhällsplanering?	13
2.3 Fysisk planering	13
2.4 Grannskapsstaden.....	14
2.4.1 Grannskapsidealet.....	14
2.4.2 Rekordåren och miljonprogrammet.....	15
2.4.3 Stadsbyggnad Chalmers Arbetsgruppen för Forskning om Trafiksäkerhet (SCAFT)	17
2.5 Blandstaden	17
2.5.1 Inledning.....	17
2.5.2 Idealet om den funktionsblandade staden.....	18
2.5.3 Funktionsblandning	19
2.5.4 Funktionsskugga.....	20
2.5.5 Den urbana parasiten	20
2.5.6 Boendetäthet och serviceutbud.....	21
2.5.7 Gatustrukturens betydelse för den funktionsintegrerade staden.....	21
2.6 Boendesegregation	22
2.7 Avslutning	23
3. Metod	24
3.1 Inledning.....	24
3.2 Vetenskaplig utgångspunkt och forskningsdesign	24
3.3 Metodik	25
3.3.1 Dokumentstudie.....	25

3.3.2	Observationsstudie	26
3.3.3	Bortvalda metoder	27
3.4	Studiens trovärdighet.....	27
3.5	Källkritik	28
4.	Angereds fysiska utformning.....	29
4.1	Inledning.....	29
4.2	Angered idag	29
4.3	Primärområdena	31
4.3.1	Hjällbo.....	31
4.3.2	Eriksbo.....	32
4.3.3	Hammarkullen	32
4.3.4	Angered Centrum	33
4.3.5	Gårdsten.....	34
4.3.6	Lövgärdet.....	35
4.3.7	Rannebergen.....	36
4.4	Tillämpning av SCAFT i Angered	36
4.5	Sammanfattning.....	38
5.	Planer för Angered.....	39
5.1	Inledning.....	39
5.2	Övergripande målsättningar	39
5.2.1	Översiktsplanens övergripande målsättningar	39
5.2.2	De strategiska knutpunkterna	40
5.2.3	Mellanstaden	40
5.2.4	Vision Angered.....	41
5.3	Planer för Angered centrum	42
5.3.1	Detaljplan för handel, bostäder mm vid Angered torg	42
5.3.2	Detaljplan för bad- och ishall	44
5.4	Program för Hammarkullen.....	45
5.4.1	Inledning.....	45
5.4.2	Ny bebyggelse	45
5.4.3	Ny trafikstruktur	47
5.4.4	Övrigt.....	47
5.4.5	Programmet i ett större sammanhang	48
5.5	Detaljplan för bostäder på Kryddhyllan	48

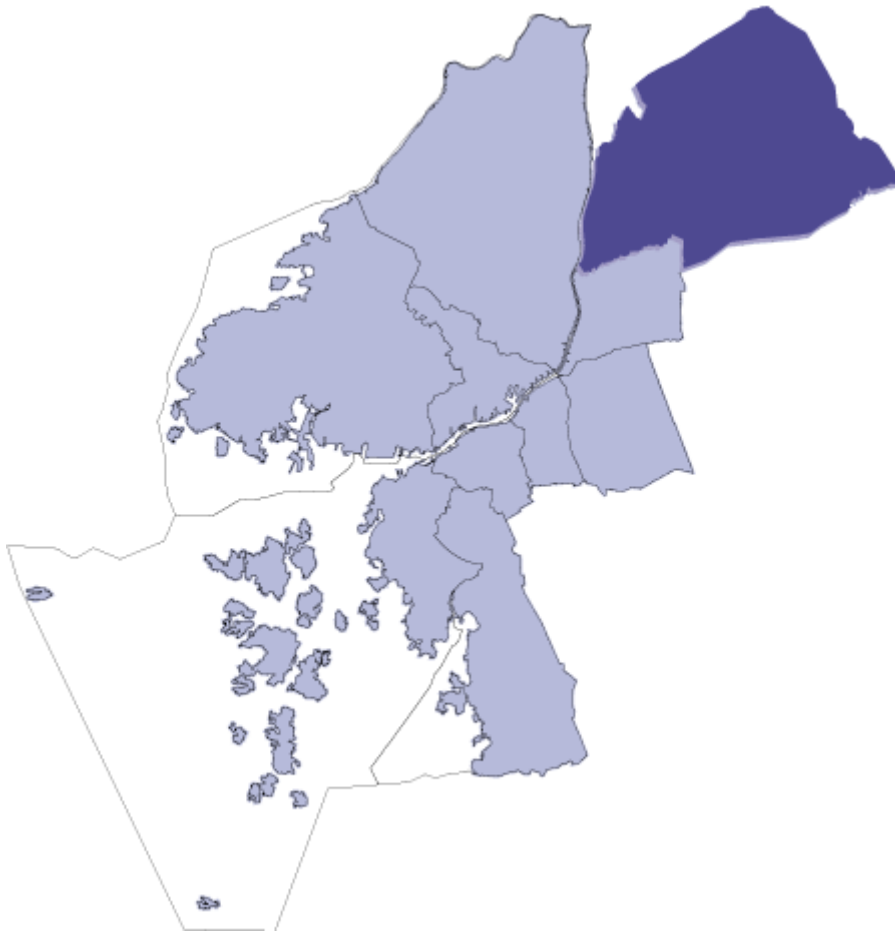
5.6 Program för bostäder och verksamheter vid Råvebergsvägen	48
5.7 Program för bostäder i Rösered.....	50
5.8 Detaljplan på samråd för bostäder väster om Villavallen.....	50
5.9 Detaljplan för verksamheter söder om Gårdstensvägen	50
6. Analys	51
6.1 Förutsättningar för funktionsintegrerade miljöer i Angered.....	51
6.2 Aktuella plan- och byggprojekt i Angered	52
6.2.1 Angered Centrum	52
6.2.2 Hammarkullen	53
6.2.3 Övriga planer.....	53
6.3 Nuvarande planerings strukturella påverkan på Angered.....	54
7. Slutsatser och egna reflektioner	57
7.1 Slutsatser	57
7.2 Avslutande reflektioner	58
Källförteckning.....	59
Plan- och måldokument.....	59
Litteratur.....	60
Rapporter och uppsatser	61
Internetsidor.....	61

FIGURFÖRTECKNING

Figur 1 Angereds geografiska läge.....	8
Figur 2 Angered översikt.....	29
Figur 3 Bostäder i Hjällbo.....	31
Figur 4 Hjällbo torg.....	31
Figur 5 Eriksbo torg.....	32
Figur 6 Skivhus i Hammarkullen.....	33
Figur 7 Öppen storgård i Hammarkullen.....	33
Figur 8 Hammarkulletorget.....	33
Figur 9 Verksamheter på Hammarkulletorget.....	33
Figur 10 Inuti Angered centrums centrumhus.....	34
Figur 11 Angered centrums bostadsområde.....	34
Figur 12 Park i Gårdsten.....	34
Figur 13 Nybyggt villaområde i Gårdsten.....	34
Figur 14 Lamellhus och skivhus i Lövgärdet.....	35
Figur 15 Gångtunnel i Lövgärdet.....	35
Figur 16 Lövgärdet centrum.....	35
Figur 17 Verksamheter i Lövgärdet centrum.....	35
Figur 18 Skivhus i Rannebergen.....	36
Figur 19 Centrumhus Rannebergen.....	36
Figur 20 Friliggande cykelvägar i Angered.....	37
Figur 21 Bil- och spårväg i Hjällbo.....	37
Figur 22 Gråbovägen mellan Hjällbo och Eriksbo.....	37
Figur 23 Väg mellan Hammarkullen och Angered centrum.....	37
Figur 24 Bilväg mot Angered centrum.....	38
Figur 25 Ringväg kring Gårdsten.....	38
Figur 26 Mellanstadens utsträckning.....	41
Figur 27 Programområde Angered centrum.....	42
Figur 28 Planillustration Angered centrum.....	43
Figur 29 Programkarta Hammarkullen.....	46
Figur 30 Programkarta Råvebergsvägen.....	49

1. INLEDNING

1.1 ANGEREDS GEOGRAFISKA LÄGE



FIGUR 1 ANGEREDS GEOGRAFISKA LÄGE (GÖTEBORGS STAD 2011A)

Angered ligger cirka en mil nordost om centrala Göteborg. Figur 1 visar stadsdelens geografiska utsträckning samt placering i Göteborg.

1.2 BAKGRUND - STADSOMRÅDET ANGERED-BERGUM

Den ursprungliga generalplanen för Angered utgavs av Göteborgs stadsbyggnadskontor och vattenbyggnadsbyrå 1968. Planen innebar ett sammanhållet stadsområde i Angered – Bergum som år 2000 beräknades ha mellan 130 000 och 150 000 invånare, men kunde ha så många som 175 000 invånare om även det så kallade Vättlefjäll-bandet byggdes ut. Utbyggnaden av Vättlefjäll ingick dock inte i det som kallades basplanen, som innefattade Angered och det så kallade Bergum-slätten, som i stort följde Lärjeåns sträckning österut på båda sidor, det vill säga Bergumslätten. För att sätta den planerade utbyggnaden i perspektiv är det här värt att nämna att det berörda områdets samlade befolkning 1967 uppgick till ca 4700 invånare totalt, med den största befolkningskoncentrationen i Agnesberg med ca 1600 invånare (Göteborgs stadsbyggnadskontor 1968:24ff).

Angered-Bergum skulle ha en spårbunden kollektivtrafikanslutning till Göteborgs Centrum i form av en stadsbana. Dagens spårvagnssträckning från centrala Göteborg till Angered Centrum motsvarar den ursprungliga planeringen, men denna var även tänkt att fortsätta i en tunnel under Rannebergen och sedan förgrenas med en gren mot det så kallade Vättlefjällbandet och en andra över Bergumslätten. Ungefär 85 procent av de planerade områdena befann sig inom gångavstånd från stadsbanestationer. Generalplanen definierar gångavstånd som 500 meter för storhus och 1000 meter för småhus, vilket även var den angivna normen för resten av Göteborg vid tidpunkten. Den grundläggande principen var att området skulle delas in i stadsdelsområden som baserades på stadsbanenätet. Ett stadsdelsområde motsvarade ett område som betjänades av en och samma stadsbanestation. I praktiken innebar detta att stadsdelsområdena skulle bestå av ungefär 4000 lägenheter vardera, uppdelade på två till tre grannskapsenheter á 1500-2000 lägenheter. Endast områdena Gårdsten och Lövgärdet planerades utan någon anslutning till stadsbanenätet. Dessa två områden var i planen istället tänkta att anslutas till kollektivtrafiknätet med busstrafik som sedan anslöt till stadsbanenätet i Angered Centrum (Göteborgs stadsbyggnadskontor 1968:30ff).

Serviceverksamheten inom Angered-Bergum var tänkt att koncentreras till centrumbildningar av varierande dignitet. Den rådande normen delade in centrumbildningar i fyra klasser; A-centrum som var regionens huvudcentra, B-centrum som var ett regionalt centrum, C-centrum som var ett lokalt centrum samt D-centrum som var ett närhetscentrum. I Angered skulle varje grannskapsenhet till exempel ha ett närhetscentrum och varje stadsdelsområde skulle ha ett lokalt centrum som samtidigt fungerade som närhetscentrum för den grannskapsenhet som fanns i direkt anslutning till det. Hela stadsområdet skulle ha ett gemensamt centrum som skulle ha karaktären av ett regionalt centrum, detta regionala centrum bedömdes dock i generalplanen bli så pass stort att det även kunde ses som ett annex till regionens huvudcentrum. Generalplanen öppnar även för möjligheten att ytterligare ett regionalt centrum byggs strax utanför Angered-Bergum för att betjäna framtida bostadsområden utanför den dåvarande stadsgränsen. Detta vittnar om hur man såg på expansionsmöjligheterna för området vid tidpunkten. (Göteborgs stadsbyggnadskontor 1968:56f)

Det stadsområdesgemensamma centrumet, det vill säga Angered centrum, skulle även innehålla bostäder i anslutning till servicefunktionerna, men generalplanen anger inte någon total volym för hur många det skulle bli i slutändan, däremot finns en rekommendation att senast 1972 bygga 1600 lägenheter, då det ansågs viktigt att det fanns bostäder i centrum. (Göteborgs stadsbyggnadskontor 1968:37)

Angered-Bergum var dock inte tänkt som enbart ett bostadsområde med serviceinrättningar. Generalplanen räknade med att det år 2000 skulle finnas uppemot 70 000 arbetstillfällen inom stadsområdet. Detta skulle enligt dåtida beräkningar motsvara antalet boende förvärvsarbetande inom området, vilket skulle innebära att antalet arbetspendlande från Angered-Bergum till arbetsplatser på andra platser i regionen skulle motsvaras av ungefär samma antal arbetspendlande utifrån till Angered-Bergum. Detta sågs som positivt då det innebar att trafiksystemen, både för kollektiv som individuell trafik, utnyttjades optimalt. (Göteborgs stadsbyggnadskontor 1968:64)

Ovan nämnda arbetstillfällen skulle enligt planen finnas inom olika sektorer. Man planerade för utbyggnad av såväl kontors- som industriverksamhet inom planområdet. Den största koncentrationen av dessa arbetstillfällen skulle finnas i anslutning till Angered centrum, med runt 34 000 arbetstillfällen år 2000, framförallt inom detaljhandel och kontorsverksamhet. (Göteborgs stadsbyggnadskontor 1968:64ff)

Den dåvarande generalplanen syftade alltså till att bygga ut ett stadsområde som, om det förverkligats som planerat, till befolkningsstorlek skulle varit Sveriges fjärde största stad år 2000, mindre än Malmö men större än Uppsala. Centrumet i området skulle fungera som ett komplement och annex till Göteborgs centrum. Skalan på planeringen var alltså mer eller mindre byggandet av en helt ny stad, med egna bostäder, servicefunktioner och arbetsplatser.

Dock förverkligades aldrig större delen av planen. Efterfrågan på nya bostäder minskade under 1970-talet och vid mitten av årtiondet avbröts byggnationen. Bebyggelsen som uppfördes bestod främst av flerfamiljshus med hyresrätter med stora enhetliga bestånd av lägenheter. De områden som hann byggas innan byggnationen avstannade var Hjällbo, Eriksbo och Hammarkullen som påbörjats redan innan 1968 års generalplan var fastslagen, samt Gårdsten, Lövgärdet och Rannebergen som samtliga påbörjades kring 1970. Angered centrum invigdes 1978, men den mindre folkmängden i området innebar att centrumet aldrig blev det regionala centrum som det var tänkt från början, utan snarare fick karaktären av kollektivtrafikknutpunkt och lokalt centrum för de områden som faktiskt hann byggas. (Göteborgs stadsbyggnadskontor 1994:11f)

1.3 PROBLEMFÖRMULERING

Den bebyggelse som uppfördes enligt Angered's generalplan från 1968 ligger idag som utspridda bostadsöar separerade av breda bilvägar, stora naturområden och icke-områden. Primärområdena är byggda efter principer om trafik- och funktionsseparering, dåligt kopplade till varandra, till Angered centrum och till övriga Göteborg.

Angered är en del av det segregerade Göteborg, men här existerar även bostadssegregation inom stadsdelen, då småhusområden och flerbostadsområden ligger separerade från varandra. Arbetslösheten och bidragstagandet är högt i stadsdelen och medelinkomsten är den lägsta bland Göteborgs stadsdelar (Göteborgs stadsledningskontor 2011).

Den rådande översiktsplanen för Göteborg har den uttalade övergripande inriktningen att utveckla Göteborg till en hållbar stad, där ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet ses i ett helhetsperspektiv (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2009a:42). Medlet för att skapa en hållbar stad är enligt dagens stadsplaneideal förtätning av bebyggelse samt funktionsblandning. Behovet av en förändring av den fysiska miljön i Angered är stor. Angered's homogena bostadsbestånd, brist på arbetsplatser och service, samt brist på sammankoppling inom stadsdelen och till resten av Göteborg är sådant som inte skapar några goda förutsättningar för varken en social, ekologisk eller ekonomisk hållbar utveckling. Stadsplaneidealen har förändrats märkbart sedan Generalplanen för Angered gavs ut 1968, dock har så lite skett i Angered sedan dess att de strukturer som byggdes under rekordåren står kvar i stort sett oförändrade. En förändring enligt dagens stadsplaneideal måste alltså ske på dåtidens villkor.

1.4 SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR

Syftet med uppsatsen är att undersöka hur dagens stadsplaneideal förverkligas i glest bebyggda miljonprogramsområden i Angered.

Frågeställningar:

Vilka fysiska förutsättningar finns för att implementera dagens planeringsideal i Angered?

Vilka är dagens målsättningar och planer för Angered's fysiska utveckling?

Hur påverkar dessa planer stadsdelen som helhet?

1.5 AVGRÄNSNINGAR

Denna uppsats behandlar stadsutveckling i en stadsdel till största del bebyggd under rekordåren med hänseende till bebyggelsestrukturen. Detta innebär att den inte behandlar frågor som ohälsa, arbetslöshet, utbildningsinstitutioners kvalitet och så vidare om inte dessa direkt kan kopplas till den fysiska strukturen. Däremot behandlar uppsatsen boendesegregation, då detta är en fråga som kan kopplas till den fysiska strukturen. Vidare behandlar den frågor som kan kopplas till kommunalt planeringsarbete i motsats till regionala och globala frågor i den mån dessa går att skilja från varandra.

Uppsatsen avgränsas geografiskt till att behandla de så kallade rekordårens primärområden i stadsdelen Angered nordost om Göteborg. Med detta avses såväl det som byggdes då primärområdena uppfördes och det som tillkommit efter detta. Detta innebär att uppsatsen inte behandlar områden som Gunnilse och Bergum som ingår i det administrativa området Angered men som inte berördes av den storskaliga byggnationen under 1960- och 70-talet.

Uppsatsens huvudsakliga fokus ligger på bebyggelsestrukturen och dess innehåll. Detta innebär att infrastrukturen och transportnätverket inom området får sekundär betydelse inom studiens ramar. Dock går dessa storheter inte att behandla helt separerade från varandra, då de inverkar på varandras funktioner. Denna uppsats kommer alltså bara att behandla dessa strukturer i relation till bebyggelsestrukturen.

1.6 DISPOSITION

Efter detta inledande kapitel följer ett teorikapitel där vi redovisar de teorier och idéer som uppsatsen berör, bland annat dåtida och nutida planeringsideal. Kapitlet följs av ett metodkapitel som avser förklara bland annat vald metodik, forskningsdesign och vetenskaplig utgångspunkt. Detta för att öka uppsatsens transparens. Uppsatsens resultatdel är uppdelat i två kapitel. I kapitel 4 redovisas resultaten av observationsstudien som genomfördes på plats i Angered i kombination med aktuell statistik för undersökningsområdet. I kapitlet utreder vi vilka fysiska förutsättningar som finns i Angered för att implementera dagens stadsplaneringsideal. I Kapitel 5 redovisas resultatet av den andra delen av undersökningen genom en presentation av dels övergripande målsättningar för Angered, dels aktuella plandokument för Angered. Vi utgår sedan från den teoretiska grunden som presenteras i kapitel 3, samt frågeställningarna och uppsatsens syfte, när vi analyserar uppsatsens resultatdel i analyskapitlet, kapitel 6. Avslutningsvis presenteras uppsatsens slutsatser, samt våra egna reflektioner i kapitel 7.

1.7 BEGREPPSDEFINITIONER/ORDLISTA

Allmännyttan: Hyreslägenheter med kommunalt ägande.

Detaljplan: En detaljplan prövar ett avgränsat områdes lämplighet för bebyggelse och reglerar bebyggelsemiljöns utformning. Denna reglering ska ske för ny sammanhållen bebyggelse samt för ny enstaka bebyggelse ”vars användning får betydande inverkan på omgivningen” eller som ska uppföras i områden där stor efterfrågan på bebyggelsemark råder. Detaljplanen är till skillnad från översiktsplanen juridiskt bindande (Nyström & Tonell 2012:201).

Egna hem: Småhusområden där bostäderna bebos av sina respektive ägare.

Funktioner: Delas in i *primära* och *sekundära* funktioner. *Primära funktioner* är i sammanhanget sådana som i sig själva får människor att vistas i ett givet område, till exempel arbetsplatser och bostäder. *Sekundära funktioner* är serviceinrättningar och dylikt som är beroende av de primära funktionerna för sitt kundunderlag. (Jacobs 1961:182ff)

Göteborgs Stad: Göteborgs kommun egen benämning på kommunen, synonymt med *Göteborgs kommun*.

Icke-områden: Obebyggt markområde utan specifik funktion, till exempel gräsplättar mellan vägar. Till skillnad från naturområden som till exempel kan ha rekreationsfunktion.

Lamellhus: Friliggande flerbostadshus i form av en bostadslänga i normalt 3-4 våningar (Göteborg stadsbyggnadskontor 2008c:26).

Miljonprogrammet: En vardaglig benämning på bostadsbyggandet 1965-75, då dåvarande regering beslöt att bygga en miljon lägenheter under en tioårs period (Roos och Gelotte 2004:9). Miljonprogrammet avser alltså den största delen av *rekordåren*.

Primärområde: Göteborgs tio stadsdelar är av Göteborgs Stad uppdelat i 94 primärområden, underområden till stadsdelarna. Angered är uppdelat i elva primärområden, varav studien behandlar sju av dessa (Göteborgs Stad 2011).

Program: Ett program upprättas av kommunen som ett mellansteg mellan översikts- och detaljplan. Programmet är inte juridiskt bindande utan snarare ett underlag för framtida detaljplaner (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2009c:4).

Rekordåren: Begreppet avser perioden 1961-75, då det byggdes över 70 000 bostäder varje år i Sverige (Boverket 2005:33).

Skivhus: Friliggande flerbostadshus i form av en bostadslänga i normalt 6-12 våningar (Göteborg stadsbyggnadskontor 2008c:26).

Småhus: I uppsatsen används Skatteverkets definition av småhus; ”Ett småhus är en byggnadstyp som innehåller en eller två bostäder. Friliggande villor, radhus, kedjehus och parhus är vanliga exempel på småhus, liksom också fritidshus.” (Skatteverket 2012)

Stadsdel: Vi använder oss av Göteborgs Stads definition av stadsdel. Göteborg är uppdelat i tio stadsdelar med varsin stadsdelsförvaltning, varav Angered är en av stadsdelarna (Göteborgs Stad 2011).

Översiktsplan: Varje kommun är juridiskt bunden att ha en översiktsplan som ger övergripande anvisningar om mark- och vattenanvändning inom kommunen. Denna översiktsplan är dock inte juridiskt bindande, utan kan frångås utan juridiska påföljder. Översiktsplanen ska därför framförallt ses som politiskt förankrade riktlinjer för kommunens fysiska planering (Nyström & Tonell 2012:61, 196).

2. TEORI

2.1 INLEDNING

Teorikapitlet syftar till att presentera uppsatsens teoretiska grund och sätta uppsatsens forskningsproblem i en större kontext. Kapitlet inleds med en introduktion till samhällsplaneringen och den fysiska planeringen på kommunal nivå. Vidare presenteras dåtida och nutida stadsplaneringsideal; rekordårens funktionalistiska grannskapsenhet och nutidens blandstad. Teorikapitlet bygger på en omfattande litteraturstudie av planeringslitteratur, utifrån vilken vi valt ut de teorier som vi anser relevanta för att kunna uppfylla uppsatsens syfte att undersöka hur dagens stadsplaneringsideal förverkligas i glest bebyggda miljonprogramsområden i Angered. Urvalet baserades på ett behov av forskning som behandlar de processer som de fysiska strukturerna i Angered ger upphov till och kom att centreras kring några centrala teoretiska koncept; funktionsblandning, funktionskugga, trafikstruktur samt boendesegregation

2.2 VAD ÄR SAMHÄLLSPLANERING?

”Samhällsplanering handlar, i det här sammanhanget, om samhällets behov av att reglera och styra utnyttjandet av mark och vatten, sett till både nytta för de enskilda medborgarnas välfärd och som nytta för organisationer och företag. Planering kan uttryckas som rent fysiska planer, men också som informationsspridning för att skapa en grund för frivilliga överenskommelser mellan parter, i vissa fall kompletterat med möjligheter för tvångsåtgärder från samhällets sida. Planeringen används ofta för att ange långsiktiga avsikter för markanvändning för att förhindra oseriös och kortsiktig spekulation. I Sverige gäller idag att i princip alla ändringar av markutnyttjande som rör byggande, ändrande och rivande av byggnader kräver tillstånd från berörd myndighet.” (Nyström 2003:12f, refererad i Lembke & Soinen 2011:19)

Samhällsplanering handlar alltså på ett eller annat sätt om styrning av markanvändning. José Luis Ramirez definierar samhällsplanering som ”en rationell och reflexiv aktivitet om hur människors gemensamma miljö och aktivitet ska formas och förvandlas för att nå ett visst syfte, som ibland sägs vara människornas välbefinnande eller goda liv(...)”. (Ramirez 1996:109) Geografen Gunnar Olsson kallar samhällsplaneringen för en form av maktutövning som i huvudsak sker i dimensionerna tid och rum. Samhällsplanering återspeglar och återspeglas enligt Olsson i den rådande ideologin, där samhällsplaneringen är ”politikens och byråkratins förlängda arm” samtidigt som han också konstaterar att ”utvecklingen inte styrs från en enda punkt utan i stället finns förborgad i en samling mikromakter”. (Olsson, 1968:3 citerad i Nyström & Tonell 2012:86)

Samhällsplanering går alltså inte att se som en helt igenom vetenskaplig aktivitet som objektivt existerar oberoende av resten av samhället utan måste förstås i relation till rådande samhällsförhållanden och den rådande ideologiska diskursen. Det finns alltså ett samband mellan ideologi, maktutövning och konkret planering. Detta samband existerar på ett flertal olika nivåer i beslutshierarkin, till exempel stiftas lagarna som på ett eller annat sätt rör samhällsplanering på riksnivå medan översikts- och detaljplaner antas på kommunal nivå.

2.3 FYSISK PLANERING

Fysisk planering i Sverige är framför allt en kommunal fråga. Detta då det är kommunerna som innehar den suveräna rätten att anta fysiska planer. Man kan därför tala om kommunernas planmonopol. Varje kommun är juridiskt bunden att ha en översiktsplan som ger övergripande

anvisningar om mark- och vattenanvändning inom kommunen. Denna översiktsplan är dock inte juridiskt bindande, utan kan frångås utan juridiska påföljder. Översiktsplanen ska därför framförallt ses som politiskt förankrade riktlinjer för kommunens fysiska planering. (Nyström & Tonell 2012:61, 196)

Vilka överväganden som behöver tas upp och ges vikt i en översiktsplan varierar beroende på kommunens befintliga struktur och uppbyggnad. En glesbygdskommun och en storstadskommun har helt enkelt vare sig samma förutsättningar eller behov. I en storstadskommun, som denna uppsats behandlar, rör det sig främst om utnyttjandet av det redan befintliga stadsområdet i form av omvandling av industriområden samt förtätning av befintliga bostadsområden. Även trafikförsörjningen är ofta en viktig fråga i sammanhanget, då stadskärnan behöver avlastas och genomfartstrafik avledas. Samtidigt behöver icke-önskvärd utglesning av staden (så kallad Urban sprawl) motverkas. (Nyström & Tonell 2012:218)

Förutom de rent strukturella aspekterna som avhandlats ovan behöver fysisk planering också ta hänsyn till mer kvalitativa aspekter av den fysiska miljön i kommunen. Detta handlar till exempel om att bevara områdets och platsers karaktär och identitet, i motsats till exempel 1960- och 70-talens stadsomvandlingsprojekt i städerna där stora områden helt sonika revs ner till grunden och ersattes av nyare bebyggelse som helt raderade platsernas tidigare fysiska variation och verksamhetsmångfald, aspekter som bortsett sin fysiskt strukturella nytta också är viktiga för människors trivsel och känsla för lokal identitet. I ljuset av detta bör planeringen alltså sträva efter att bevara helhetsmiljöer från olika tidsepoker. (Nyström & Tonell 2012:221)

Även om detta avsnitt av teoridelen av uppsatsen behandlar konceptet fysisk planering framgår det redan här att det skett en brytning med det funktionalistiska ideal som rådde i svensk fysisk planering mellan ungefär 1930- och 70-talet. Dessa ideal, deras innehåll och betydelse tas upp mer i efterföljande kapitel av teoridelen i uppsatsen. Dock är det intressant att påtala denna brytning redan på ett mer allmänteoretiskt plan, det vill säga att behovet av funktionsintegrerade miljöer påtalas redan på ett planeringsteoretiskt plan.

Nästa nivå i planeringen är detaljplanen. Som namnet antyder handlar det här om en mer detaljerad nivå av planering. Där översiktsplanen innefattar hela kommunens area, finns det inte något obligatoriskt minsta innehåll på detaljplanenivån. Detaljplanen ska pröva ett visst områdes lämplighet för bebyggelse samt reglera bebyggelsemiljöns utformning. Denna reglering ska ske för ny sammanhållna bebyggelse samt för ny enstaka bebyggelse ”vars användning får betydande inverkan på omgivningen” eller som ska uppföras i områden där stor efterfrågan på bebyggelsemark råder. Detaljplanen är till skillnad från översiktsplanen juridiskt bindande. (Nyström & Tonell 2012:201)

2.4 GRANNSKAPSSTADEN

2.4.1 GRANNSKAPSIDEALET

Som en följd av industrialiseringen upplevde Europa och Nordamerika en snabb urbanisering runt sekelskiftet 1900. Städerna var trångbodda och levnadsvillkoren var svåra (Lundström 2002:33). Stenografen och planeraren Ebenezer Howard försökte lösa städernas problem med det som han kom att kalla *trädgårdsstaden*. Howard ville locka ut människor på landsbygden och hans idé var att bygga nya städer med många grönytor där invånarantalet skulle vara begränsat till högst 30 000 invånare per stad (Howard:1902/1965). Howards trädgårdsstad var svår att applicera överallt men de rena, ljusa idealen med närhet till natur fortsatte att prägla

stadsplaneringen under en lång tid. Under 1920-talet kom funktionalismen att prägla stadsplaneringen, den förespråkade en funktionsseparering av stadens funktioner; boende, arbete, transport och rekreation, strukturer som existerar idag (Urban 2002:39ff).

Det var den amerikanske sociologen och stadsplaneraren Clarence Perry, verksam i New York, som i slutet av 1920-talet myntade begreppet Grannskapsenhet (neighbourhood unit). Idealet kom att prägla den svenska stadsplaneringen när bostadsbyggandet i Sverige kom igång efter andra världskriget (Boverket 2005:18). Perry ville skapa en lokal gemenskap och ordning i staden och ansåg att det bästa sättet att göra det på var att dela upp staden i små enheter där varje enhet är så självförsörjande som möjligt, tillsammans skulle enheterna skapa en stad (Urban 2002:39ff). Storleken på grannskapsenheten skulle bestämmas av grundskolans elevunderlag, där en grannskapsenhet motsvarade elevunderlaget för en högstadieskola. Offentlig service så som skola, kyrka och bibliotek skulle finnas i enhetens centrum, medan all form av kommersiell handel skulle finnas i enheternas utkanter där även bilvägarna drogs som ringleder runt området. Anledningen till att handeln placerades i områdets utkant var för att skapa ett större kundunderlag och utbud (Boverket 2005:18).

Perrys grannskapsideal där grannskapsenheterna skulle vara sammanbyggda inuti staden modifierades en aning av svenska stadsplanerare vilka influerades av engelska förebilder och valde att skapa självständiga bostadsområden utanför den befintliga staden. I övrigt var den mest utmärkande skillnaden att de svenska stadsplanerarna placerade den kommersiella servicen i bostadsområdets centrum, runt ett torg eller i en centrumanläggning, istället för som Perry förordnade, i enhetens utkant (Boverket 2005:19).

2.4.2 REKORDÅREN OCH MILJONPROGRAMMET

Den första halvan av 1900-talet präglades av en snabb urbanisering, bostadsbrist och dåliga förhållanden i Sveriges städer. Under 1930-talet hade Sverige Europas lägsta bostadsstandard. En utredning med syftet att undersöka bostadsförhållandena blev en grund för en ny bostadspolitik 1946, det beslutades att bostadsproduktionen kunde få förmånliga lån från staten, men det var endast bostäder som mötte statens villkor på god bostadsstandard som fick byggas, villkoren gällde för såväl privata som kommunala byggherrar (Roos och Gelotte 2004:8f). Bostadsbyggandet kom igång på riktigt efter andra världskriget då Sveriges ekonomi hade börjat stabiliseras. Mellan 1946-60 byggdes det cirka 542 000 lägenheter i Sverige samtidigt som mycket äldre bostäder revs (Boverket 2005:17). Det räckte fortfarande inte för att bekämpa bostadsbristen, inflyttningen till städerna fortsatte växa och kraven på hög bostadsstandard ökade. I början av 1960-talet tillsattes en ny bostadsutredning och resultatet av den blev *Höjd bostadsstandard* (SOU 1965:32). Rapporten resulterade i sin tur i att regeringen beslöt att bygga en miljon lägenheter från 1965 till 1975, det så kallade *miljonprogrammet* (Roos och Gelotte 2004:9).

Trots att bostadsbyggandet redan var stort under 1950-talet så är det perioden 1961-75, då det byggdes över 70 000 bostäder varje år, som man brukar kalla rekordåren (Boverket 2005:33). Den fysiska planeringen hade stort inflytande under rekordåren och kommunerna hade fått planmonopol vilket innebar att de numera kunde styra vart och hur bostadsbyggandet skulle ske (Roos och Gelotte 2004:10).

Det tidiga 1960-talets nya stadsdelar anpassades till det industriella byggandet eftersom så många bostäder skulle byggas på så kort tid. Industrialiseringen av bostadsbyggandet resulterade i en större storskalighet och täthet, hustyperna blev färre. Stadsplanerarna ville skapa mer stadsmässiga och livliga miljöer. De nya stadsdelarna skulle byggas ihop bättre än 1950-talets nya stadsdelar, vilket innebar att även om de låg långt bort från den centrala

staden så skulle stadsdelarna höra samman och gärna vara placerade i närheten av kollektivtrafik. Trots tankar om en mer förtätad bebyggelse kom det tidiga 60-talets stadsdelar att kritiserats redan då de byggdes för att vara för glest bebyggda, med för långa gångavstånd. Kritiken resulterade i en allt mer storskalig, enhetlig bebyggelse, det som många idag förknippar med miljonprogrammet. De höga husen byggda på raka gator och en koncentrerad trafikseparerad kvartersbebyggelse skulle göra stadsdelarna mer tätbebyggda. (Roos och Gelotte 2004:19ff).

Till synes kan skillnaden verka stor mellan förorter byggda under 1950-talet och förorter byggda under rekordåren, detta trots att grannskapsidealet låg som grund för stadsplaneringen under bägge perioder. Medan 1950-talets förorter under tiden mer eller mindre har byggts samman med resten av staden så ligger rekordårens bostadsområden fortfarande som isolerade öar längre bort från staden, ofta skilda från resten av staden genom stora trafikområden. Gradskillnaden är stor mellan de olika tidsperiodernas bostadsområden. Bebyggelsen är mer storskalig, mer likriktad och trafiksepareringen är mer tydlig, se avsnitt 3.4.3 om SCAFT (Boverket 2005:35).

Till skillnad från 1950-talets torg lades fokus i 1960-talets centrumanläggningar mer på kommersiell service, små centrum blev färre till förmån för större centrumanläggningar med en försämrad närservice som följd. Centrumbebyggelsen var ofta låg och centrumet kom att innehålla fler sociala inrättningar, så som vårdcentral och försäkringskassa. Skola och samlingslokaler låg även i anslutning till centrumbebyggelsen. Den kommersiella utvecklingen fortsatte på 1970-talet då inomhustorg blev allt mer populärt (Roos och Gelotte 2004:34ff). Rekordårens lokala torg ligger oftast på en central plats i bostadsområdet precis som 1950-talets torg, dock är de större till ytan. Utmärkande för rekordårens torg är att de inte har någon gatukontakt alls och omges av höga byggnader. Torgens brist på gatukontakt och bostadsområdenas isolerade placering från resten av staden har inte skapat någon god förutsättning för handel och service och därmed har det inte skapats några självförsörjande områden så som Perry tänkte sig med sina grannskapsenheter, utan förorterna har snarare utvecklats till sovstäder (Boverket 2005:35).

Rekordårens bebyggelse bestod inte bara av stora gråa betonghus. Den vanligaste hustypen som byggdes under de här åren var lamellhus i tre våningar, de utgör hälften av alla flerbostadshus som byggdes mellan 1961-75. Betong var inte heller det vanligaste byggmaterialet, tegel, trä, skivmaterial och puts var vanligare. Rekordårens bostadsområden har fått utstå mycket kritik som följer nedan, det finns dock såklart även sådant som är positivt i områdena, till exempel trafiksäkra lekplatser, rymliga hissar, stora kök och badrum (Särnbratt 2006:39f).

Redan på 1970-talet kritiserades rekordårens bostadsområden för brister i den gemensamma miljön och områdena hade redan då problem med att för många lägenheter stod tomma, dels påverkat av att många föredrog att flytta till nybyggda småhus. Under perioden 1969-81 byggdes över en halv miljon nya småhus i Sverige, vilket idag motsvarar mer än en fjärdedel av landets småhusbestånd (Boverket 2005:53). Flerbostadsbeståndet visade sig tidigt vara allt för ensidigt när det gäller upplåtelseform och lägenheternas storlek, även det ledde till tomma lägenheter. Rekordårens bostadsområden har även kritiserats för likformig upprepning, gråa färgskalor, tråkiga byggmaterial, för mycket asfalt och eftersatt skötsel. Ända sedan 1975 har rekordårens bostadsområden varit med om olika slags moderniseringar för att förbättra dess standard (Boverket 2005:37ff).

2.4.3 STADSBYGGNAD CHALMERS ARBETSGRUPPEN FÖR FORSKNING OM TRAFIKSÄKERHET (SCAFT)

Den bebyggelse som tillkommit efter andra världskriget i Göteborg har byggts i ett allt glesare mönster. Göteborg sexdubblade sin stadsyta under åren 1945-1990, detta samtidigt som befolkningen ökade med 54 procent. Under rekordåren ökade bilnehavet och möjliggjorde, tillsammans med en utbyggd kollektivtrafik, ett bostadsbyggande långt utanför den centrala staden. Ett utbyggt transportnätverk, både för bil och kollektivtrafik var nödvändigt för att kunna bygga enligt funktionalismens ideal om funktionsseparering. Den ökande bilismen resulterade i en ny sorts trafikplanering där man tog hänsyn till trafikens framtida tillväxt, vilket resulterade i bredare gator och vägar (Kummel 2006:35ff). Bilismens tillväxt innebar också att behovet av en trafikseparering växte fram. Biltrafikanter, cyklister och fotgängare skiljdes åt och rekordårens bostadsområden byggdes separerade från biltrafik. 1968 kom rapporten SCAFT som gav riktlinjer för en säkrare trafikplanering. SCAFT innebar att bostadsområden byggdes med en ringled som ledde biltrafiken runt området och matargator som ledde biltrafiken till återvändsgränder eller stora parkeringshus i närheten av bostaden. Bara i undantagsfall skulle bilvägar förses med trottoar (Roos och Gelotte:26). SCAFT förespråkade en stad anpassad till bilen där det gick snabbt att ta sig mellan förorten och stadens centrum, mellan hemmet och arbetsplatsen (Kummel 2006:13). Ringlederna fungerar idag som barriärer mot omgivande natur och mot omgivande bostadsområden. Rekordårens förorter ligger ofta som satelliter utanför staden; bortom förorten finns ingen vidare stadsbebyggelse. Avsaknaden av bilvägar inuti bostadsområdena skapar en trygg miljö för lekande barn men gör att området kan kännas otryggt under kvällstid. Även gång- och cykelvägar upplevs otrygga då de i rekordårens bostadsområden går igenom parker och inte följer husen eller bilvägarna. Gång- och cykelvägarnas placering i bostadsområdena skapar få möjligheter till rörelse och möten (Boverket 2005:34ff).

Stadsutglesning och funktionsseparering har fått flera konsekvenser. De allt längre avstånden leder till längre transportsträckor och ökade transporter vilket påverkar miljön och människors hälsa negativt. I glest bebyggda områden har kollektivtrafiken svårt att konkurrera mot bilen. I de stadsdelar som är byggda enligt SCAFTs trafikplaneringsprinciper har de med tillgång till bil ofta en bättre tillgänglighet till staden. Vägar som planerades utefter SCAFT är byggda för att bilister snabbt ska kunna ta sig från hemmet till arbetet och till affären. I kombination med funktionsseparering och etablering av handel i externa handelscentrum är bil ofta en fördel (Kummel 2006:31ff).

2.5 BLANDSTADEN

2.5.1 INLEDNING

Denna uppsats syfte är att undersöka hur dagens stadsplaneideal förverkligas i glest bebyggda miljonprogramsområden i Angered. Vidare behandlar uppsatsen frågeställningar som rör vilka förutsättningar som finns för att implementera detta ideal i Angered, samt vilka konsekvenser detta skulle få för stadsdelen som helhet. Denna del av teorikapitlet syftar till att förklara dagens stadsplaneideal och principerna det bygger på samt att presentera ett antal teoretiska koncept som rör förutsättningarna för och konsekvenserna av implementerandet av ett sådant ideal, både generellt och vid omvandling av glest bebyggda miljonprogramsområden.

2.5.2 IDEALET OM DEN FUNKTIONSBLANDADE STADEN

Det rådande idealet för stadsplanering i Sverige idag är den funktionsblandade eller funktionsintegrerade staden, även kallad blandstaden. Den amerikanska författaren Jane Jacobs idéer om hur man skapar en levande och trygg stad är de som har legat till grund för idealet om blandstaden. Jacobs var verksam i New York och i boken *Den amerikanska storstadens liv och förfall* från 1961 kritiserar hon rivningen av gamla bostadsområden för att bygga motorvägar och nya storskaliga bostadsområden, samma utveckling som skedde i Sverige under samma period. Jacobs kritiserade de stadsplaneringsideal som dominerat stadsplanerna den första delen av 1900-talet, så som Howards trädgårdsstad och Le Corbusiers storskaliga bostadshus och ansåg att hög täthet inte behövde vara något dåligt så länge inte områden är överbefolkade (Hall 2002:254f). Jacobs kritiserade även den tidigare stadsplaneringens grannskap som skulle vara självförsörjande och menade att människor inte rör sig endast inom sin egen stadsdel utan reser oftast till andra delar av staden för att jobba, shoppa eller träffa vänner, det är också det som är vitsen med storstaden, enligt Jacobs (Lundström 2002:10).

”To say cities need high dwelling densities and high net ground coverage, and I am saying they do, is conventionally regarded as lower than taking sides with a man-eating shark. But things have changed since the days when Ebenezer Howard looked at the slums of London and concluded that to save the people, city life must be destroyed” – Jane Jacobs (Hall 2002:255).

Jacobs hade fyra kriterier för hur hennes idealstad skulle uppnås och det är dessa fyra kriterier som sammanslaget gör att man har uppnått idealet blandstad (Jacobs 1961:176). Enligt Jacobs är en av de viktigaste uppgifterna för stadsplaneraren att skapa stadsdelar med blandade funktioner, för att underlätta vardagslivet, öka säkerheten och tryggheten i det offentliga rummet samt skapa levande stadsdelar (Lundström 2002:10). Jacobs förespråkar en funktionsblandning av primära och sekundära funktioner i en given stadsdel, vilket är hennes *första kriterium*. Hon menar att en stadsdel måste ha mer än en primär funktion för att kunna öka kundunderlaget för en sekundär funktion. Funktionerna ska se till att det finns människor som rör sig utomhus dygnet runt. (Jacobs 1961:180ff) Detta kriterium utvecklas vidare nedan under en separat rubrik.

Det *andra kriteriet* är att stadens stadsdelar måste ha korta kvarter med många gatukorsningar, vilket skapar fler platser för att bedriva ekonomisk verksamhet och vilket skapar en öppen struktur med större förutsättning för genomströmning av människor (Jacobs 1961:207). Det *tredje kriteriet* är att stadsdelen har bebyggelse med olika ålder, skick och därmed olika kostnadsläge, därmed är det inte önskvärt att riva gammal bebyggelse eftersom den ofta är ett billigare alternativ vilket gör att olika människor har råd att bo i området eller att starta verksamhet (Jacobs 1961:215ff). Det *fjärde kriteriet* är att stadsdelen har en tillräckligt tät koncentration av människor, oavsett om människorna bor i området eller bara passerar igenom. Bostadsbebyggelsen ska enligt Jacobs ha hög befolkningstäthet men områdena får inte enbart bestå av bostäder utan måste ha andra primära funktioner samt korta kvarter, som tidigare nämnts (Jacobs 1961:233f).

Blandstadsbegreppet används flitigt i olika planer och skrifter i Sverige. Någon vedertagen definition av begreppet verkar inte finnas enligt Gunilla Bellander, författaren till studien *Blandstaden – ett planeringskoncept för en hållbar bebyggelseutveckling?* (2005). Begreppet anses positivt laddat vilket kan förklara dess popularitet i målformuleringar (Bellander 2005:5).

I skriften *Stadsbyggnadskvaliteter* (2008) som är ett komplement till Göteborgs översiktsplan, tänkt att vara ett arbetsverktyg i den praktiska stadsplaneringen, definieras blandstad på följande sätt:

”En bild som växt sig stark under senare år är den om blandstaden. Den har den traditionella kvarterstaden som förebild, med småskaliga, blandade funktioner och ett rikt offentligt liv på gator och platser. Den bör kunna användas i många fall när Göteborg planeras för att bli en tätare, mer sammanhållen stad på längre sikt.” (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2008c:34)

I översiktsplanen utvecklar Göteborgs stad sin vision om blandstad. Blandstad eftersträvas både vid omvandling av centrala områden och vid komplettering av övriga områden. (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2009a:35). Blandstaden ska vara en levande, trygg stad, en spännande och attraktiv stad, en hållbar och flexibel stad där alla får plats. Trygghet återkommer i begreppsdefinitionen och att människor ska känna sig lockade att vara utomhus. ”Finmaskiga” kvarter, funktionsblandning inom kvarteret med ”publika” bottenvåningar, blandning mellan äldre och nyare bebyggelse och en blandning av upplåtelseformer ska prägla bebyggelsemiljön (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2009a:108).

2.5.3 FUNKTIONSBLANDNING

Vi beskriver redan ovan Jacobs fyra kriterier för blandstaden. Dock är det värt att fördjupa sig ytterligare i kriteriet om funktionsblandning och utveckla hur konceptet är tänkt att fungera. Detta då det är det sannolikt kan upplevas som det mest komplexa av Jacobs kriterier samtidigt som det är ett tema som förekommer flitigt inom ramarna för den här uppsatsen och är centralt för att förstå blandstadsidealet. Konceptet funktionsblandning fungerar också som en nödvändig ingång för att förstå de övriga teoretiska koncept som tas upp i den här delen av teorikapitlet.

Enligt Jacobs ska alltså en ideal stadsdel bestå av minst två, helst fler, olika primära funktioner (Jacobs 1961:176). Primära funktioner ska förstås som de funktioner som är det huvudsakliga skälet för människor att vistas i ett givet område, till exempel bostäder, arbetsplatser och utbildningsinstitutioner. Dessa funktioner ska få människor att vistas och röra sig i stadsdelen under så många timmar av dygnet som möjligt. Exempelvis innebär förenklat förekomsten av arbetsplatser att ett område är befolkat dagtid och förekomsten av bostäder att ett område är befolkat kvällstid. Ett monofunktionellt område som saknar balans mellan olika primära funktioner kommer alltså ha ett kraftigt minskat kundunderlag för eventuella sekundära funktioner, det vill säga serviceinrättningar av olika slag, i området genom att det potentiella kundunderlaget bara existerar under ett begränsat antal av dygnets timmar. Detta innebär att all försäljning för en serviceinrättning måste ske under en given tidsperiod, till exempel lunchrusningen, varje dag. Detta fungerar i sin tur endast ekonomiskt om ett eller ett fåtal inrättningar kan svälja alla potentiella kunder under den begränsade tidsperioden. Det totala serviceutbudet för de som befinner sig i området blir alltså begränsat (Jacobs 1961:182, 187).

Motsatsen, det vill säga ett område som tack vare en blandning av primära funktioner har en hög dygnetruntbefolkning kan också bära upp en större andel sekundära funktioner, detta då handeln har både den arbetande dagbefolkningen och den boende kvällsbefolkningen som kundunderlag. Ett stort och varierande utbud av sekundära funktioner fungerar också som en magnet för besökare utifrån, det blir så att säga en slags primär funktion i sig självt, vilket ökar såväl antalet människor som rör sig och vistas i området, som det potentiella kundunderlaget för ytterligare sekundära funktioner. Det finns alltså kanske främst ekonomiska incitament för funktionsblandade stadsdelar, men man bör heller inte försumma

de sociala implikationerna; den ökade tillströmningen människor under större andelen av dygnets timmar ökar såväl den upplevda tryggheten som nya potentiella sociala kontakter (Jacobs 1961:180ff).

2.5.4 FUNKTIONSSKUGGA

Jerker Söderlind tar i sin bok *Stadens Renässans* (1998) upp begreppet funktionsskugga. Utgångspunkten för resonemanget kring funktionsskugga är att en stad etablerar ett centrum i sin kärna dit de mest besökta och offentliga funktionerna lokaliseras. Detta beror på att stadens mittpunkt är den plats dit flest människor har lättast och närmast att ta sig, tack vare geografisk närhet och transportstrukturens utformning (Söderlind 1998:55f).

Denna kärna har ett influensområde som sträcker sig långt utanför den rent fysiska utbredningen av kärnan. Detta innebär att det är långt fler människor som arbetar, handlar och så vidare i stadens centrum än det är människor som faktiskt bor där. Denna koncentration av funktioner innebär att stadsdelar i kärnans närhet hamnar i vad Söderlind kallar för funktionsskugga, de närliggande stadsdelarna saknar tillräckligt många arbetsplatser för att kunna erbjuda alternativa stadsmiljöer, med rika service-, kultur- och handelsutbud. Dessa stadsdelar fungerar istället som beroende satelliter till den dominerande stadskärnan. Detta beror dels på att de saknar vad Söderlind kallar den kritiska massan för att kunna konkurrera med stadskärnan och dels på att de ligger för nära stadskärnan för att kunna vara oberoende av den. Söderlind exemplifierar detta med stadsdelen Vällingby i Stockholm, som ligger ungefär en mil nordväst om Stockholms stadskärna. Stadsdelen planerades för att vara självförsörjande med arbetsplatser, bostäder och service. Den absoluta majoriteten av invånarna kom dock att arbeta på andra platser, de allra flesta i stadskärnan. Dock menar Söderlind att ett fördelaktigare läge i transportstrukturen hade förbättrat förutsättningarna för en alternativ centrumbildning i Vällingby. Fler sammanstrålande vägar, tågförbindelser och tunnelbanelinjer hade således ökat sannolikheten för större funktionsblandning, då genomströmningen av människor utifrån hade varit större. Då detta inte var fallet i Vällingby hamnade stadsdelen i funktionskugga av centrala Stockholm. Ett områdes läge i transportstrukturen har alltså även det betydelse för vilka förutsättningar det har för att uppnå funktionsblandning (Söderlind 1998:56).

Funktionsskuggan innebär att, det enligt resonemanget, är omöjligt att bygga små kompletta förorter med blandade funktioner nära större städer. Antingen måste förorten ha tillräcklig kritisk massa för att konkurrera med stadskärnan, eller så måste de byggas på ett sådant avstånd att de hamnar utanför den befintliga kärnans influensområde eller funktionsskugga. Således skulle storskaliga miljonprogramsområden ha en tillräcklig kritisk massa för att kunna utveckla en reell funktionsblandning med olika former av kommersiella verksamheter i kombination med bostäder, medan små miljonprogramsområden snarare med tiden utarmas sett till funktionsblandningen då den småskaliga kommersiella verksamheten i de lokala centrumbildningarna slås ut eftersom de saknar tillräckligt kundunderlag (Söderlind 1998:57).

2.5.5 DEN URBANA PARASITEN

Mats Lundström utvecklar i sitt examensarbete *Jakten på den försvunna stadsmässigheten* (2003) Söderlinds resonemang om funktionsskuggan genom att införa begreppet den urbana parasiten. Lundström menar att det i Sverige är mycket svårt att uppnå en sådan bostadskoncentration i ett område att det blir självförsörjande, istället förutsätter funktionsblandade områden att kundunderlaget tas från andra områden. Resonemanget liknar Söderlinds resonemang om stora kontra små miljonprogramsområden. Resultatet blir att det funktionsblandade området fungerar som en urban parasit som lever på invånarna i omkringliggande områden, där funktionsblandningen försämras och den småskaliga

kommersiella verksamheten får svårigheter att överleva i konkurrensen, då kundunderlaget dräneras av det funktionsblandade området. Kortfattat förutsätter alltså en funktionsblandad stadsdel på en plats en eller flera monofunktionella stadsdelar någon annanstans (Lundström 2003:78).

Man kan i resonemanget skönja paralleller till Walter Christallers klassiska centralortsteori, där orter uppstår enligt en bestämd hierarki baserad på det tillgängliga utbudet av varor och tjänster. Enligt Christaller uppstår orter med stort varu- och tjänsteutbud längre från varandra än orter med mindre utbud. Detta då orter med så kallade sällanköpsvaror behöver ett stort omland och befolkningsunderlag för att marknaden för dessa ska kunna fungera (Nyström & Tonell 2012:35).

2.5.6 BOENDETÄTHET OCH SERVICEUTBUD

Mats Renelands för Boverket utförda statistiska studie *Stadsbefolkningens avstånd till bibliotek, livsmedelsbutiker och Postservice* (2005) visar ett klart samband mellan boendetätheten och serviceutbudet i olika delar av svenska tätorter. Ju högre boendetäthet ett område har, desto kortare är medelavståndet till olika servicefunktioner. Vidare visar studien även att butiker i städers centrum har ett större kundunderlag än bara de centralt boende, vilket ligger i linje med ovan beskrivna teorier om funktionsskuggan och den urbana parasiten. Reneland förklarar detta med att människor i stor utsträckning handlar i samband med sina arbetsresor (Reneland 2005:passim).

2.5.7 GATUSTRUKTURENS BETYDELSE FÖR DEN FUNKTIONSINTEGRERADE STADEN

Gatustrukturens betydelse för omvandlingen av miljonprogrammets funktionsseparerade områden till funktionsintegrerad blandstad är något som tas upp av flera författare på ämnet. Vi har redan konstaterat att dess utformning var ett av Jacobs fyra kriterier, men även svenska teoretiker på ämnet betonar dess vikt, framförallt vid omvandling av rekordårens grannskapsenheter till mer funktionsintegrerade miljöer.

Söderlind beskriver den nuvarande strukturen som isolerande och segregationsstärkande, då miljonprogrammets förorter fungerar som isolerade öar, dit ingen utom de där boende har ärenden, detta eftersom den nuvarande trafikstrukturen bara fungerar som ringleder med inmatning till de enskilda områdena, utan några som helst möjligheter för genomfartstrafik. Det försvårar enligt Söderlind möjligheterna för spontana besök från utomstående, som närmast blir icke-existerande, vilket i sin tur både stärker segregationen av det isolerade området samtidigt som det också minskar det potentiella kundunderlaget för serviceinrättningarna där. Söderlind förespråkar istället byggandet av stadsgator med genomfartstrafik, och parkeringsplatser längs med, genom och mellan de olika grannskapsenheterna. En sådan sammanhållen gatustruktur skulle fungera som motsatsen till den nuvarande lösningen och enligt Söderlind utgöra ett av de viktigaste stegen mot att skapa funktionsintegrerade miljöer av de monofunktionella miljonprogramsområdena (Söderlind 1998:263f).

Arnstberg och Bergström är inne på samma spår som Söderlind i sin bok *Åtta postulat om planering* (2001). De ser visserligen en fördel med matarsystemets bilfria bostadsområden, då dessa skapar lugna och trygga platser, för kanske framförallt lekande barn, men menar samtidigt att de storskaliga förortsområdena där sådana trafiklösningar förekommer är feldimensionerade för sådana lösningar. De ser också matningssystemets utformning som en barriär som isolerar områden från varandra och från naturen. Precis som hos Söderlind blir dessutom den nuvarande trafikstrukturen någonting som hindrar spontana besök av utomstående i stadsdelen. Det går inte att spontant ”*cruisa*” runt i stadsdelarna med bilen för

att upptäcka vad som finns där. Gaturummet blir inte en offentlig välkomnande plats. (Arnstberg & Bergström 2001:116ff)

Arnstberg och Bergström menar istället att genomströmning och kontinuitet ska vara ledord när man planerar för olika former av trafik. Istället för en ”trädstruktur”, där strukturen hierarkiskt förgrenar sig i mindre och mindre grenar som till sist slutar i intet, bör istället planeringen eftersträva en ”nätstruktur”, där intelligande trädstrukturer binds samman med varandra för att skapa kontinuitet och förutsättningar för genomströmning. Detta skulle enligt Arnstberg och Bergström i förlängningen också leda till ökade sociala kontakter mellan människor. (Arnstberg och Bergström 2001:125f)

2.6 BOENDESEGREGATION

En blandstad, så som den definieras av Jane Jacobs och så som Göteborg stads översiktsplan definierar den, ska ha bebyggelse med olika upplåtelseform, hustyp och kostnadslägen. Detta för att motverka bostadssegregation och skapa en blandning av människor. Bristen på blandade bostadsområden är stor i Göteborg, särskilt när det gäller egnahemsområden. 85 procent av de som är bosatta i egnahem bor i nästan helt homogena egnahemsområden, det är en betydligt högre andel än i Malmö och Stockholm. Även de som bor i allmännyttans regi, vilket till största delen är fallet i Angered, bor i mycket homogena områden (Andersson m.fl. 2009:22). I Hjällbo äger allmännyttan 91 procent av bostadsbeståndet, några bostadsrätter existerar inte, i Hovås i södra Göteborg är det ett omvänt förhållande med 94 procent egnahem och inga bostäder i allmännyttans regi. I Göteborg gäller att människor boende i områden med nästan enbart egnahem har en betydligt högre medelinkomst än människor boende i områden som domineras av allmännyttans bostäder, även inom Angered kan man se stora skillnader mellan olika primärområden. I Gunnilse som i princip enbart består av egnahem är medelinkomsten mer än dubbelt så hög som i Hjällbo (Göteborgs stadsledningskontor 2011). Polariseringen mellan rika och fattiga är större i Göteborg än i till exempel Malmö. Ju större andel av de boende som bor i egnahem, desto högre medelinkomst, högre sysselsättningsgrad och lägre andel boende med utländsk bakgrund (Andersson m.fl. 2009:22).

Enligt Andersson m.fl. orsakas segregation av socioekonomiska faktorer som bostädernas priser och hyror, bostadsbeståndets sammansättning, hushållens ekonomi samt möjligheten att välja var man vill bo (Andersson m.fl. 2009:6). Grannskapseffekter har visat sig spela roll, det vill säga, omgivningen kan påverka individen. Det har visat sig att det är svårare att komma tillbaka till en sysselsättning om många i bostadsområdet är arbetslösa. Insatser för att minska bostadssegregationen har hittills främst skett i dessa invandrartäta områden, alltså inte i några egnahemsområden där segregationen är minst lika tydlig. Skillnaden är att segregationens sociala konsekvenser inte syns i dessa villaområden. Insatserna i de områden som ofta kallas ”utsatta områden” bidrar till ökad stigmatisering, anser Andersson m.fl. (Andersson m.fl. 2009:59ff).

Hur egnahems bostäder och allmännyttans bostäder är fördelade geografiskt i en stad bestämmer en del av grundvillkoren för segregationsprocesserna men i storstäder som Göteborg är det inte den enda förklaringen till att många invandrare bor i nordöstra Göteborg. Många av de som har haft möjligheten att göra bostadskarriär i nordöstra Göteborg har valt att flytta till egnahem i den egna stadsdelen. Nordöstra Göteborg har den högsta andelen egnahemsboende med utländsk bakgrund (Andersson m.fl. 2009:23ff).

Göteborgs stads vision om Göteborg är en blandstad, staden ska förtätas och inte växa på bredden. En blandning av bostadsbestånden i de mest homogena stadsdelarna anses önskvärt.

Frågan är dock om en kompletteringsbebyggelse i olika polariserade delar av staden kommer att minska segregationen.

Att förändra bostadsbeståndets sammansättning genom nybyggnation anser de forskare, tjänstemän och politiker som Andersson m.fl. talat med blir svårt eftersom att Göteborg planerar att bygga endast 2000 nya lägenheter per år, utspritt i staden. Nybyggda bostäder är ofta dyra och det är svårt att veta vart de ska byggas för att boendesegregationen ska kunna brytas. De intervjuade i rapporten anser att den viktigaste integrationsfaktorn inte är bostadspolitik utan att sysselsättningen måste öka. De anser att ett blandat bostadsbestånd i de områden där det mestadels bor svenskar eller invandrare inte direkt leder till en ökad integration, särskilt eftersom att boende med utländsk bakgrund som gör boendekarriär till egenhem ofta väljer att flytta till ett område i samma stadsdel, som är fallet med nordöstra Göteborg. De anser ändå att ett blandat bostadsbestånd bör höja områdets status och leda till social variation (Andersson m.fl. 2009:69ff).

2.7 AVSLUTNING

Vi kan med hänsyn till ovan presenterade teoretiska koncept konstatera att blandstaden är en komplex struktur och ett möjligen svåruppnåeligt ideal, vars förutsättningar är beroende av både sin omgivning som dess inre fysiska struktur, både i form av bebyggelse- som trafikstruktur, samtidigt som den också påverkar sin omgivning genom funktionsskuggans strukturella verkningar. Att förstå hur dessa processer samverkar och hur förutsättningarna för dessa skiljer sig från det tidigare grannskapsidealet i stadsplaneringen är nödvändigt för att kunna uppfylla uppsatsens syfte och besvara frågeställningarna, både i fråga om vilka förutsättningar som föreligger för en mer blandad och funktionsintegrerad fysisk miljö samt för att kunna analysera aktuell planerings påverkan på stadsdelen som helhet.

3. METOD

3.1 INLEDNING

Studien inriktar sig på att undersöka hur dagens stadsplaneideal planeras att implementeras i en stadsdel som till största del byggdes under det som idag kallas rekordåren och som präglas av en gles fysisk struktur och funktionsseparering. Studien utförs som en fallstudie i en avgränsad del av Göteborgsstadsdelen Angered. Metoderna vi använt oss av för att uppnå studiens syfte är en dokumentstudie av aktuella plandokument samt en observationsstudie av den nuvarande fysiska miljön i undersökningsområdet.

Detta kapitel syftar till att förklara och diskutera våra tillvägagångssätt och utgångspunkter. Detta för att göra uppsatsen så transparent som möjligt. Kapitlet är tänkt att följa en trattstruktur där vi inledningsvis redovisar och diskuterar vår vetenskapliga utgångspunkt samt den forskningsdesign vi valt, för att sedan redovisa och diskutera vår metodik och våra tillvägagångssätt. Kapitlet tar också upp aspekter som hur vi valt ut vår teoretiska grund samt källkritik.

3.2 VETENSKAPLIG UTGÅNGSPUNKT OCH FORSKNINGSDSIGN

Eftersom syftet med denna uppsats är att undersöka hur stadsplaneideal förverkligas i glest bebyggda miljonprogramsområden i Angered är det centralt att förstå vad dessa ideal går ut på, vad avsikten bakom dem är samt vad de syftar till i sitt konkreta genomförande. Detta innebär att tolkning av plandokument blir centrala analysverktyg för syftets uppfyllande. Därför utgår uppsatsen från ett i huvudsak hermeneutiskt perspektiv.

Detta innebär att tolkning och förståelse är centrala byggstenar. Det hermeneutiska perspektivet innebär att forskaren söker en djupare förståelse för fenomen, händelser eller processer genom att analysera och tolka människor i form av deras personligheter och/eller handlingar, men också att tolka resultatet av människors handlingar i form av skrifter, bilder, byggnader och så vidare. Förutom kunskap inhämtad med hjälp av de fem sinnen eller den logiska analysen ses inom hermeneutiken även inkännandet som en viktig kunskapskälla. Med detta menas att vi genom att använda oss av introspektion, det vill säga att se in i oss själva, även kan förstå andra människors känslor och upplevelser. Eftersom syftet med hermeneutiken är att tolka människors handlingar och/eller resultatet av dessa utifrån den avsikt de haft, blir det viktigt att förstå den sociala, politiska och historiska kontexten dessa utförts i. En tolkning som är rimlig i en kontext stämmer nödvändigtvis inte i en annan.

En viktig kritik mot hermeneutiken är att tolkningarna som görs aldrig eller mycket sällan är intersubjektivt testbara, då tolkningarna med nödvändighet påverkas av forskarens värderingar, förförståelse och kontexten denne befinner sig i (Thurén 2007:103). Denna kritik av hermeneutiken gör det viktigt att sträva efter en så stor transparens i tolkningarna som möjligt. För oss handlar det om att tydligt presentera de teoretiska utgångspunkter som våra tolkningar utgår från och är förankrade i, vilket görs i uppsatsens teoridel. Eftersom vår personliga förförståelse också väger in i de tolkningar vi gör väljer vi att också presentera våra bakgrunder här: författarna av denna uppsats är båda kulturgeografistudenter, uppväxta i Göteborg, och i ena fallet även uppväxt i Angered. Detta gör givetvis att vi har en viss förförståelse för undersökningsområdet som påverkas av att vi är uppvuxna här och därmed har personliga uppfattningar om det. Vi strävar dock efter att konstant koppla våra tolkningar till den tidigare forskning som utgör uppsatsens teoretiska grund och därmed undvika subjektivitetens värsta fallgropar. Att vi är två personer innebär förhoppningsvis också det en fördel då vi ska försöka förhålla oss så objektiva som möjligt.

Studien utgår från den abduktiva metodansatsen då den teoretiska delen och den empiriska delen påverkat varandra. Den abduktiva metodansatsen är en blandning av den induktiva ansatsen där forskaren utgår från empiri och den deduktiva ansatsen där forskaren utgår från teori. Forskaren arbetar växelvis med teori och empiri. Enligt den abduktiva ansatsen är det svårt att arbeta rent empiriskt eftersom alla empiriska undersökningar förutsätter någon typ av teoretisk kategorisering eller begreppsbyggande (Gren och Hallin 2003:34ff). I fallet med den här uppsatsen innebär det att det empiriska materialet, det vill säga de fysiska förutsättningarna och planeringens målsättningar i och för undersökningsområdet har påverkat teoridelen utformning. Teoridelen har i sin tur gett den nödvändiga analytiska verktygslådan för att kategorisera, analysera och tolka det insamlade empiriska materialet. Teori och empiri har alltså ingendera existerat oberoende av varandra utan snarare i växelvis symbios.

Studien är upplagd som en fallstudie där undersökningsenheten är en till uppsatsen avgränsad del av stadsdelen Angered. Fallstudiens geografiska avgränsning överensstämmer med studiens syfte och frågeställningar som berör den delen av Angered som bebyggdes under rekordåren. Det för fallstudien avgränsade området sätts dock in i en större kontext med både resterande del av Angered och övriga Göteborg i flera av uppsatsens kapitel. Det avgränsade området av Angered valdes som fallstudieobjekt eftersom att det är en stadsdel planerad utefter de planeringsideal som var typiska för rekordåren och miljonprogrammet. Angered är idag en glest bebyggd och funktionsseparerad stadsdel som ingår i flera av kommunens målsättningar för stadsförnyelse, därför är Angered ett bra val av fallstudieobjekt i en studie som syftar till att undersöka hur dagens stadsplaneideal förverkligas i glest bebyggda miljonprogramsområden.

Med endast en undersökningsenhet har vi möjligheten att gå på djupet och studera de lokala förutsättningarna för att implementera dagens stadsplaneringsideal. En nackdel med fallstudie som metod där forskaren studerar endast en undersökningsenhet är att resultaten från den är svåra att generalisera och applicera på andra platser eftersom att resultaten är unika för just den platsen, i det här fallet Angered. Angered är en unik plats så som alla platser men samtidigt ingår Angered i en bredare kategori tillsammans med andra bostadsområden byggda efter samma principer och ideal. Studiens resultat och analys kommer inte bli generaliserbara för andra liknande områden, däremot kan de ses som en antydning till hur resultatet skulle bli i liknande studier med liknande fallstudieobjekt. För en sann generaliserbarhet skulle studien behöva upprepas med fler liknande fallstudieobjekt (Denscombe 1998:41ff).

3.3 METODIK

3.3.1 DOKUMENTSTUDIE

För att kunna uppfylla syftet om att undersöka hur dagens stadsplaneringsideal förverkligas i glest bebyggda miljonprogramsområden och för att kunna svara på alla tre frågeställningar har vi dels studerat de målsättningar och idéer som finns i Göteborgs stads gällande översiktsplan, stadsdelsförvaltningen Angered's visionsdokument *Vision Angered – Angered i ett tillväxtperspektiv* samt gått igenom samtliga aktuella plan- och byggprojekt i Angered som finns tillgängliga på kommunens hemsida. Bland plan och bygg-projekten har vi valt ut de projekt vi anser relevanta. Projektens relevans avgjordes utifrån huruvida de behandlar det för uppsatsen avgränsade geografiska området eller hade direkt påverkan på det avgränsade området. Då vi inte kunde finna några projekt utanför det avgränsade området som skulle direkt påverka det, har vi hållit oss inom avgränsningen även när det gäller utvalda projekt. Bland aktuella plan- och byggprojekt inom det avgränsade området valde vi ut de som var mest omfattande och innebar störst förändring på stadsdelens fysiska miljö. Bland de som valdes bort finns bland annat ett planerat gruppboende i Rannebergen och ett planerat

grovsophus i Eriksbo. Vi ansåg inte dessa vara relevanta för studien på grund av deras ringa omfattning.

De utvalda projekten befinner sig i olika planskeden vilket innebär att flera av dem kan förändras nämnvärt då de ligger ute på samråd eller är i utställningsskedet. Även om planeringsdokumenten kan komma att förändras anser vi att det i dem finns en av kommunen tydlig avsiktsförklaring. Även de program som vi studerat som endast kommit till för att ligga till grund för framtida detaljplaner anser vi vara av intresse då de förmedlar kommunens avsikter med Angered. Det är de bakomliggande avsikterna och målsättningarna i planerna och programmen och huruvida de följer de stadsplaneidéer och visioner som förs fram i Göteborgs översiktsplan som är det mest relevanta för att vi ska kunna uppfylla vårt syfte och svara på våra frågeställningar.

Planerna studerades med hänseende till vilken sorts ny bebyggelse som planeras, i vilken utsträckning samt hur den ska lokaliseras. Vidare gavs även trafikstrukturens planerade utformning i relation till bebyggelsestrukturen vikt i studien, samt hur ovanstående faktorer relaterade till den idag existerande fysiska miljön i undersökningsområdet. Dessa faktorer analyserades sedan utifrån uppsatsens teoretiska ramverk med hänsyn till vilka effekter de aktuella planerna kan komma att ge.

3.3.2 OBSERVATIONSSTUDIE

För att få en ökad kunskap om och förståelse för Angereds fysiska miljö än den som fanns att tillgå i form av olika områdesbeskrivningar och i aktuell statistik genomförde vi en observationsstudie i Angered. Detta för att komplettera informationen vi fått av andrahandskällor med förstahandsinformation och för att ge en bättre bild av hur det ser ut i området.

Forskarens perception, det vill säga vilka intryck forskaren får med sig av en observation, kan vara influerad av personliga faktorer. Minnet är selektivt och filtrerar den information som vi tar in via våra sinnen. Vad vi tar in kan påverkas av våra känslor för stunden, våra tidigare erfarenheter och förförståelse (Denscombe 2000:167). Här har återigen vår bakgrund som kulturgeografistuderenter, uppväxta i Göteborg, och i ena fallet även uppväxt i Angered säkerligen en viss påverkan på vad vi får ut av observationen. Även om förförståelsen kan innebära att forskaren missar viktiga företeelser var den i vårt fall essentiell för att kunna använda observation som metod för att uppfylla syftet, utan förförståelsen hade vi inte vetat vad vi skulle titta efter. Observationsstudien utfördes genom att vi besökte samtliga, för uppsatsen aktuella, primärområden i Angered. Dessa studerades sedan utifrån vilka funktioner som förekom inom varje primärområde, hur de var lokaliserade inom primärområdet, hur trafikstrukturen var utformad samt hur bebyggelsestrukturen såg ut med hänseende till hustyper, till exempel flerbostadshus kontra småhus. För att få en uppfattning om hur fysiska barriärer och avstånd gestaltade sig genomfördes observationen till fots, även vid förflyttning mellan primärområdena. Observationen redovisas i resultatdelen av uppsatsen med dels text som beskriver resultatet av den, samt fotografier tagna under observationsstudiens gång som hjälpmedel för läsaren att visualisera textens innehåll. Resultaten av observationen presenteras tillsammans med aktuell statistik för de aktuella primärområdena för att ge en lättöverskådlig bild av undersökningsområdets fysiska utformning.

Observationen tog plats dagtid den 7 maj 2012. Det vi fick med oss av observationen kan förutom personliga faktorer även påverkas av årstid och vilken tid på dygnet observationen tog plats, särskilt när det som i det här fallet handlar om en observation av den fysiska miljön.

3.3.3 BORTVALDA METODER

För att motivera vår valda metod och för att skapa så god transparens som möjligt i uppsatsen är det väsentligt att också redovisa alternativa metoder. En alternativ metod hade kunnat vara intervjuer med planerare anställda av kommunen och andra tjänstemän och specialister inom stadsutveckling. De hade då kunnat ge sin syn på förnyelsen av rekordårens stadsdelar och de rådande stadsplaneringsidealerna. Detta valdes bort eftersom att vi ansåg att en dokumentstudie var en bättre lämpad metod för att uppfylla vårt syfte och svara på våra frågeställningar. Genom intervjuer hade vi riskerat att få individers syn på planeringen och inte kommunens övergripande syn som ligger till grund för vad som i slutändan verkligen planeras. Vi hade även kunnat intervjua boende i Angered för att ta del av deras upplevelse av Angered och deras behov av förändring och därmed fått ta del av andra synpunkter än de som vi själva kommit fram till som utomstående. Sådana intervjuer hade varit ett bra komplement till vår observationsstudie men inte ensamt kunna svara på våra frågeställningar och uppfylla vårt syfte. Med tanke på den tidsram som vi var tvungna att hålla oss inom valde vi att fokusera på dokumentstudien och observationen så att den skulle hålla så god kvalitet som möjligt.

Vår ursprungliga ambition var att även använda oss av en kvantitativ rumslig analys till exempel med analys i geografiskt informationssystem (GIS). Detta fick vi välja bort på grund av tidsbrist och även på grund av platsbrist i uppsatsen. En rumslig analys hade varit ett bra komplement till observationen, vi anser dock att vi har kunnat genomföra studien på näst intill lika omfattande vis utan en rumslig analys.

3.4 STUDIENS TROVÄRDIGHET

För att studien ska vara så vetenskapligt tillförlitlig som möjligt krävs en hög validitet och reliabilitet.

Begreppsvaliditet + Reliabilitet = resultatvaliditet

Esaiasson m.fl. (2004) delar upp begreppet validitet i begreppsvaliditet och resultatvaliditet. En god begreppsvaliditet och en hög reliabilitet resulterar i en god resultatvaliditet. Resultatvaliditeten svarar på frågan om vi undersöker det vi påstår oss undersöka.

För att uppnå en god begreppsvaliditet måste det finnas en överensstämmelse mellan teoretisk definition och operationell indikator, det vill säga, begreppen vi använder oss av ska vara klart definierade och de frågeställningar vi har måste operationaliseras så att vi vet hur vi bäst undersöker det vi ämnar undersöka. Utan en god begreppsvaliditet riskerar vi att få en låg resultatvaliditet, vilket även lätt uppstår på grund av osystematiska och slumpmässiga fel på grund av slarv under insamlingen och bearbetningen av data, det vill säga låg reliabilitet. (Esaiasson m.fl. 2004:61ff)

För att få en så god validitet som möjligt avser vi att i teorikapitlet redogöra för de teorier och idéer som uppsatsen berör. Teorin skapar en ökad förståelse för studiens genomförande och fungerar som underlag för att kunna genomföra analysen. Valet av teoretisk grund för uppsatsen baseras dels på vår förförståelse av såväl dåtida som nutida stadsplaneringsideal, närmare bestämt rekordårens funktionalistiska grannskapsenhet och nutidens blandstad, dels på en omfattande litteraturstudie av planeringslitteratur. Utifrån vilken vi sedan valt ut de teorier och koncept vi anser relevanta för att kunna uppfylla uppsatsens syfte att undersöka hur dagens stadsplaneringsideal förverkligas i glest bebyggda miljonprogramsområden. Detta urval baserades främst på ett behov av forskning kring vilka processer de fysiska strukturer som är aktuella i undersökningsområdet ger upphov till och kom att centreras kring några centrala teoretiska koncept; funktionsblandning, funktionsskugga, trafikstruktur samt boendesegregation. Dessa koncept och vad de innebär presenteras närmare i uppsatsens

teoridel. Teorins relevans bedömer vi som god, såväl utifrån vår egen förförståelse av ämnesområdet som utifrån faktumet att litteraturstudien som utfördes inte visade på någon forskning som motsade de koncept vi valt att använda. Tvärtom stöddes koncepten av varandra oberoende forskning, vilket vi även visar i uppsatsens teoridel. Dessa teoretiska koncept som de definieras av respektive författare utgör sedan den begreppsapparat vi nyttjar i vår analys av det empiriska materialet. Vi bedömer därför vår begreppsvaliditet som god.

En god begreppsvaliditet, där begrepp är ordentligt definierade, minskar risken för en bristande reliabilitet även om en hög reliabilitet i sig inte är beroende av en god begreppsvaliditet, osystematiska och slumpmässiga fel kan trots allt uppstå. Eftersom att studien är kvalitativ och till stor del består av våra egna och andras tolkningar av olika skriftliga dokument blir mätningen av reliabiliteten komplicerad, då tolkningar sällan eller aldrig är intersubjektivt testbara. I händelse av en upprepning av studien eller granskning är det osäkert om andra forskare kommer att komma fram till samma resultat. Genom att vara så transparenta som möjligt genom hela uppsatsen, till exempel genom källhänvisning och följande kapitel om källkritik, och genom att presentera vår förförståelse och värderingar närmare (se kapitel 3.2) skapar vi goda förutsättningar för en så hög reliabilitet som är möjligt i en kvalitativ undersökning.

Hur god uppsatsens resultatvaliditet är beror följaktligen på hur god begreppsvaliditeten är samt hur hög reliabilitet undersökningen har, med stöd av ovan beskrivning av vad en god begreppsvaliditet och hög reliabilitet innebär i vårt fall, anser vi att uppsatsen har goda förutsättningar för att uppnå en god resultatvaliditet.

3.5 KÄLLKRITIK

Till dokumentstudien har vi använt oss av dokument som behandlar planer, visioner och målsättningar för Göteborg och Angered. Samtliga dokument tillhandahålls av kommunen på Göteborgs stads hemsida. Då en betydande del av uppsatsen behandlar den aktuella planeringen för uppsatsens undersökningsområde får relevansen och tillförlitligheten av dessa dokument för uppsatsens syfte bedömas som mycket god, detta är helt enkelt den planering som finns och utifrån uppsatsens syfte och frågeställningar det enda källmaterial som kan komma på fråga för att behandla den aktuella delen av uppsatsen. Det kan dock sägas att planeringsdokumenten är på olika nivåer, vi använder oss utav såväl översiktsplaner som juridiskt bindande detaljplaner, samt även fördjupad översiktlig planering i form av de program som upprättats för olika primärområden. Denna variation i planeringsnivå var ett nödvändigt ont då planeringen av olika delar i uppsatsens undersökningsområde vid tidpunkten för vår studie befinner sig i olika faser av planprocessen. När det gäller den icke juridiskt bindande planeringen motiverar vi vår användning av sådana dokument med att dessa visar kommunens avsikter för markanvändningen och stadens fortsatta fysiska utveckling. Kopplingen och sambandet mellan översiktlig planering och juridiskt bindande detaljplanering redovisas vidare i uppsatsens teoridel.

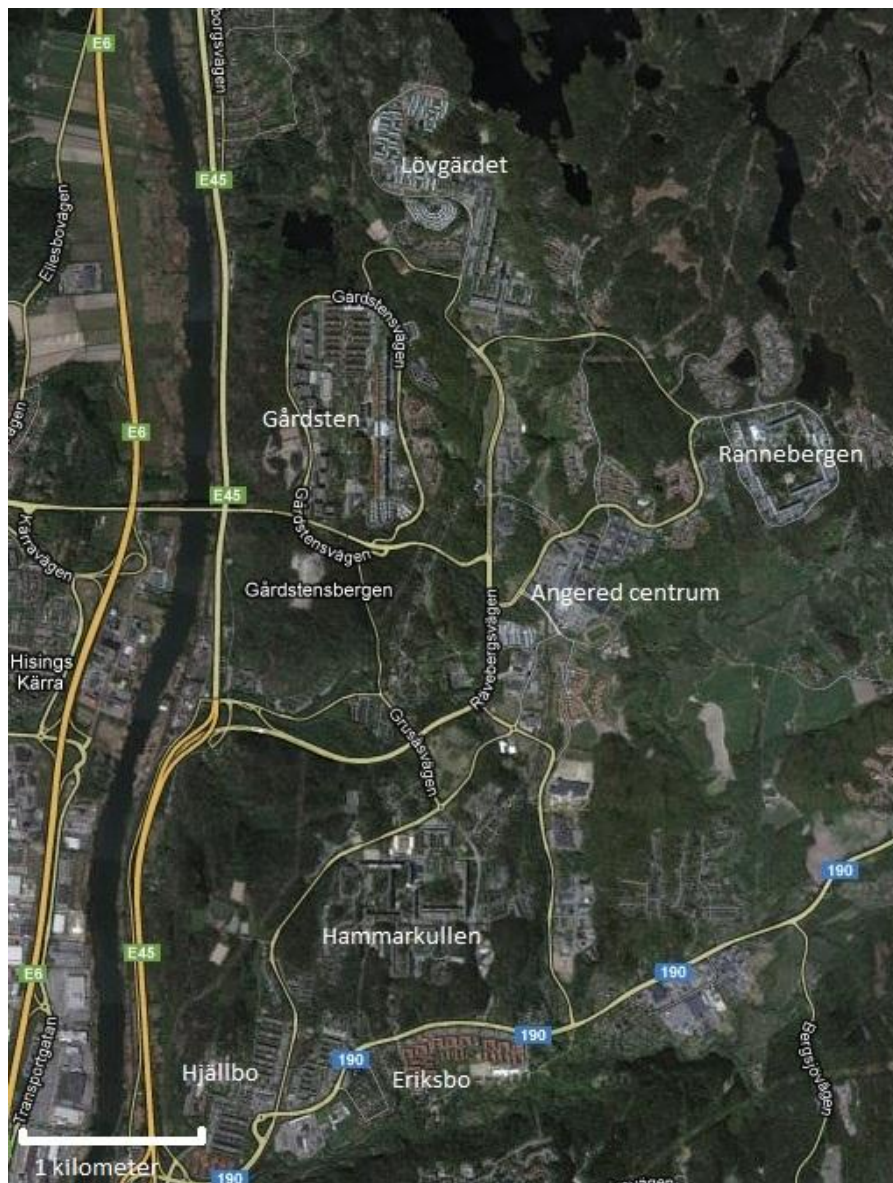
Resultatet av observationen har kompletterats med aktuell officiell statistik som har tillhandahållits från Göteborgs stadsledningskontors hemsida. Statistiken är från 2011. Observationen kompletterades även med områdesanalyser av Angered som upprättades 2008 av Göteborgs stadsbyggnadskontor tillsammans med de dåvarande stadsdelsförvaltningarna Lärjedalen och Gunnared, även dessa dokument får anses ha mycket god tillförlitlighet.

4. ANGEREDS FYSISKA UTFORMNING

4.1 INLEDNING

I detta kapitel redovisas resultaten av den första delen av undersökningen som syftar till att utreda vilka fysiska förutsättningar som finns i Angered för att implementera dagens stadsplaneideal. Kapitlet baseras dels på observationsstudie på plats i Angered den 7 Maj 2012, dels på aktuell statistik från Göteborgs stadsledningskontor. Kapitlet inleds med en översiktlig introduktion till Angered idag. Sedan följer en mer grundlig presentation av den fysiska miljön i vardera primärområde som undersökningen är avgränsad till. Texten kompletteras med fotografier tagna under observationsstudien, dessa är tänkta att underlätta visualiseringen av textens innehåll för läsaren. Kapitlet avslutas med att undersöka hur Angered's fysiska utformning har påverkats av SCAFT's planeringsprinciper. Samtliga fotografier i kapitlet är tagna av författarna om inte annat anges.

4.2 ANGERED IDAG



FIGUR 2 ANGERED ÖVERSIKT (GOOGLE MAPS, EGEN BEARBETNING)

I januari 2011 slogs stadsdelarna Lärjedalen och Gunnared ihop till stadsdelsförvaltningen Angered, en av Göteborgs 10 stadsdelar (Göteborgs stad 2012a). Angered ligger i nordöstra Göteborg och är uppdelad i 11 primärområden; Lövgärdet, Rannebergen, Gårdsten, Angered centrum, Agnesberg, Hammarkullen, Linnarhult, Gunnilse, Bergum, Hjällbo och Eriksbo, se figur 2 (Göteborgs stad 2011b). Från Hjällbo i södra Angered är det cirka sju kilometers avstånd till Centralstationen i Göteborg och från Lövgärdet i norra Angered är det cirka 13 kilometer till centrala Göteborg.

Angered är en varierande stadsdel där en stor del av den geografiska ytan består av landsbygd och naturområden. Två områden av riksintresse finns inom stadsdelen; Lärjeåns dalgång och Vättlefjäll, båda områdena är även Natura 2000-områden och Vättlefjäll är även ett naturreservat (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2008a:22). Den största delen av befolkningen bor dock i de bostadsområden som är byggda under miljonprogrammet under 1960 och 1970-talet. År 2010 bodde det 48 308 invånare i Angered, andelen utlandsfödda invånare är störst i Göteborg, 48,7 procent (Göteborgs stadsledningskontor 2011). Angeredens bostadsbebyggelse skiljer sig stort från primärområde till primärområde. Linnarhult, Gunnilse och Bergum består nästan enbart av glest utspridd småhusbebyggelse, medan Lövgärdet, Gårdsten och Hjällbo nästan enbart består av flerbamiljshus byggda under miljonprogrammet. Det vanligaste boendet i Angered är i flerbostadshus i allmännyttans regi, byggda under 1971-80. Från början av 1980-talet har det dock främst byggts småhus i stadsdelen (Göteborgs stadsledningskontor 2011).

Angeredens geografiska struktur präglas av bostadsöar som skiljs åt av bilvägar och andra fysiska barriärer som skog och berg. Hopkopplingen mellan primärområdena är dålig. Många av primärområdena som byggts under miljonprogrammet är utifrånmatade där biltrafiken hålls utanför bebyggelsen (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2008b:10). Den bebyggelse och de vägar som Generalplanen 1968 planerade inför genomfördes endast delvis och det innebär att det idag finns många obearbetade ytor i Angered. Angered är även dåligt ihopkopplat med resten av Göteborg, den 4,5 kilometer långa spårvagnssträckan mellan Gamlestadstorget och Hjällbo är ett exempel på detta, spårvagnsspåret har inga stopp på sträckan och runt spåret finns mestadels verksamheter och lagerlokaler, knappt någon bostadsbebyggelse. Med kollektivtrafik tar man sig till Angered med spårvagn eller buss. Det finns tre spårvagnslinjer som går från centrala Göteborg via Hjällbo, Hammarkullen, Storås och vidare till ändhållplatsen Angered centrum. Angered centrum är en av Göteborgs största knutpunkter för kollektivtrafik, där går bussar till Gårdsten, Rannebergen och Lövgärdet men även till Bergum, Bergsjön och Hisingen (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2008a:25).

Bebyggelsen i Angered har en stark funktionsuppdelning i bostads- och verksamhetsområden och det finns få arbetsplatser i förhållande till antalet boende (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2008b:11). Utpendlingen är stor och arbetstillfällen finns främst inom den offentliga förvaltningen (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2008b:22). I Generalplanen från 1968 räknade man med att det skulle finnas upp emot 70 000 arbetstillfällen i Angered år 2000, idag uppgår dagbefolkningen, det vill säga de som har sin arbetsplats i stadsdelen, till 9066 individer, antalet arbetstillfällen är alltså betydligt färre än vad som ursprungligen planerats för (Göteborgs stadsledningskontor 2011). I Angered finns den största andelen service och verksamheter vid Angered centrum medan sådana funktioner har försvunnit allt mer från de lokala torgen i primärområdena (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2008b:19).

Medelinkomsten i Angered är den lägsta bland Göteborgs stadsdelar, men det finns stora skillnader inom Angered. Medelinkomsten skiljer sig stort mellan befolkningen i småhusområden och i områden byggda under miljonprogrammet. Medelinkomsten i

Linnarhult är nästan dubbelt så hög som medelinkomsten i närliggande Hammarkullen. Arbetslösheten är större i Angered än i Göteborg som helhet men även där skiljer det sig stort mellan primärområdena, Hammarkullen och Hjällbo har en arbetslöshet på 15 - 16 procent, medan småhusområdena Bergum, Gunnilse och Linnarhult har en arbetslöshet mellan 4 - 5 procent (Göteborgs stadsledningskontor 2011).

Även andra faktorer skiljer sig stort mellan primärområdena och även jämfört med Göteborg som helhet. Angereds miljonprogramsområden har en låg andel svenskar, höga ohälsotal, många förtidspensionärer, bidragstagande familjer och låg utbildningsnivå. I de här bostadsområdena är kvarboendet lågt och omflyttningen hög, något som kan påverka möjligheten att bygga upp en stabil social struktur och stabila nätverk. Något som påverkar kvarboendet är möjligheten att göra bostadskarriär vilket är svårt i områden som domineras av allmännyttans flerbostadshus (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2008a:14).

4.3 PRIMÄROMRÅDEN

4.3.1 HJÄLLBO

Det första primärområdet som byggdes i Angered var Hjällbo (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2008a:10). Hela 96 procent av det bostadsbestånd som finns i Hjällbo idag byggdes mellan 1961-1970. Allmännyttan äger nästan alla bostäder och småhus utgör endast 9,8 procent av bostadsbeståndet (Göteborgs stadsledningskontor 2011).

Bostadsbeståndet består till största delen av lamellhus i 3-4 våningar och skivhus i 6-7 våningar, se figur 3. En stor del av Hjällbos bostadsbestånd har rustats upp de senaste åren (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2008a:27). Hjällbo är ett trafikseparerat område där matargator leder biltrafiken till parkeringshus utanför bostadsområdena, genomfart med bil är strikt reglerad. Hjällbovägen och spårvägen går parallellt med varandra och klyver Hjällbo mitt itu (se figur 21). De mindre områdena med småhus ligger separerat från flerbostadshusen av bilvägar.



FIGUR 3 BOSTÄDER I HJÄLLBO



FIGUR 4 HJÄLLBO TORG

I Hjällbo bor det strax över 7000 personer (Göteborgs stadsledningskontor 2011). Nästan all service som finns i Hjällbo är centrerat i och kring Hjällbo centrum (se figur 4) en centrumbyggnad mitt på Hjällbo torg som ligger i centralt beläget inom primärområdet, vilket är typiskt för svenska grannskapsenheter. Själva torget är avstängt för biltrafik men på baksidan av centrumhuset finns bilparkering. Hjällbo centrum är även det centrum som ligger närmast för boende i Eriksbo. Här finns bland annat livsmedelsbutik, grönsakshandel, pizzeria, apotek, café, vårdcentral och tandvård (Hemsida för Hjällbo Centrum 2012).

4.3.2 ERIKSBO

Eriksbo ligger beläget i nära anslutning till Hjällbo, endast separerad från Hjällbo av Gråbovägen. Även Eriksbo har en mycket låg andel småhusbebyggelse. Nästan hela bostadsbeståndet byggdes under miljonprogrammet och består av trevåningshus ordnade så det bildas halvslutna gårdar innanför dem. I Eriksbo bor det cirka 2500 och kring Eriksbo torg (se figur 5) finns endast en liten servicebutik och väldigt lite övrig service vilket innebär att Eriksboborna får göra större inköp på annat håll i stadsdelen (Göteborgs stadsledningskontor 2011). Till Eriksbo går bussar som stannar utmed Gråbovägen, bostadsområdena är precis som Hjällbo trafikseparerade med parkeringsplatser i anslutning till Gråbovägen.



FIGUR 5 ERIKSBO TORG

I likhet med Hjällbo torg är Eriksbo torg separerat från biltrafik och kantat av bostäder, här finns dock väldigt lite service.

4.3.3 HAMMARKULLEN

I Hammarkullen bor det strax under 8000 invånare. Hammarkullens bostadsbestånd liknar det som finns i Hjällbo och Eriksbo, även här är den största andelen bostäder byggda under miljonprogrammet, ägda av allmännyttan och flerbostadshus (Göteborgs stadsledningskontor 2011). Hammarkullen är känt för sina storskaliga skivhus (se figur 6) men här finns även trevåningshus kring en öppen storgård (se figur 7) och en större andel privat ägande jämfört med Hjällbo och Eriksbo. Här finns större områden bestående av endast radhus och villor, även dessa byggda under miljonprogrammet. Dessa områden är dock fysiskt separerade från flerbostadsområdena av bilvägar eller skogsområden.



FIGUR 6 SKIVHUS I HAMMARKULLEN



FIGUR 7 ÖPPEN STORGÅRD I HAMMARKULLEN

Även Hammarkulletorget är ett stängt torg för biltrafik, se figur 8. Primärområdet är trafikseparerat, bilar leds in till bostadshusens parkeringsplatser via matargator från bilvägen. Cykel och gångvägar ligger oftast i nära anslutning till bebyggelse men det finns även de som går rakt igenom grönområden. Spårvagnshållplatsen är underjordisk och rulltrappan leder direkt upp på torget som är omgärdat av höga hus och ligger centralt i Hammarkullen.



FIGUR 8 HAMMARKULLETTORGET



FIGUR 9 VERKSAMHETER PÅ HAMMARKULLETTORGET

Hammarkulletorget har saknat livsmedelsbutik i flera år. På torget finns dock enklare servicebutik med post, chark, frisör, grönsakshandel, kiosk, pizzeria, samt Folkets hus lokaler med bibliotek, se figur 9. Hammarbadet ligger nedanför torget, där finns även Hammarkullens fritidsgård Mixgården. Även i Hammarkullen ligger nästan all service centrerat kring torget.

4.3.4 ANGERED CENTRUM

Angered Centrum invigdes 1978 och är alltså byggt efter miljonprogrammet. Centrumet blev aldrig så stort som det planerades bli i 1968 års generalplan. Idag är service och verksamheter koncentrerade i och kring ett centrumhus, se figur 10. Den största delen av centrumhuset är oförändrat men en tillbyggnad har tillkommit då ICA har expanderat till en stormarknad. Det finns cirka 60 butiker och restauranger i Angered centrum (Hemsida för Angered centrum 2012). Angered centrum utgör inte bara ett centrumhus utan är även benämningen på ett större område som innefattar bland annat bostäder (se figur 11), gymnasieskola, kulturhus, närsjukhus och sportanläggning, funktionsseparerat i olika områden. I primärområdet Angered bor det cirka 3600 invånare (Göteborgs stadsledningskontor 2011). Runt omkring centrumhuset finns stora parkeringsplatser och parkeringshus samt stora trafikytor för bil,

buss och spårvagn. Angered Centrum är en av fem strategiska knutpunkter i Göteborg för kollektivtrafiken enligt Göteborgs översiktsplan (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2008d:9). Enligt rapporten *Planera för verksamheter* (Göteborgs stad 2010) finns det 158 arbetsställen och 38 branscher inom en radie av 700 meter runt Angered centrum, detta kan jämföras med de andra strategiska knutpunkterna i Göteborg. Runt Backaplan återfinns 660 arbetsställen och 55 branscher och kring Gamlestaden återfinns 550 arbetsställen inom 49 olika branscher (Göteborgs stad 2010:34). I anslutning till Angered centrum finns småhusområden samt ett mindre industriområde, kyrkor och kyrkogård.



FIGUR 10 INUTI ANGERED CENTRUMS CENTRUMHUS



FIGUR 11 ANGERED CENTRUMS BOSTADSOMRÅDE

4.3.5 GÅRDSTEN

Gårdsten ligger högt beläget och isolerat från andra delar av Angered. Med bil och buss tar det cirka 7 minuter att ta sig från Angered centrum upp till Gårdsten centrum, en sträcka på 2,4 kilometer som kantas av skog. Gårdsten byggdes under miljonprogrammets senare år som ett trafikseparerat område med en ringväg kring lamellhus och trafikseparerad kvartersstad. Ett stort parkområde skär Gårdsten i två delar, se figur 12. Gårdsten har cirka 8000 invånare (Göteborgs stadsledningskontor 2011).



FIGUR 12 PARK I GÅRDSTEN



FIGUR 13 NYBYGGT VILLAOMRÅDE I GÅRDSTEN

Nästan alla lägenheter har renoverats sedan de byggdes på 1970-talet och husens fasader har även förnyats. Några hus har gjorts om till terrasshus med solceller på taken och växthus för de boende att odla i. Även Gårdsten centrum har renoverats (Schulz m.fl. 2004:68ff). I Gårdsten centrum finns bland annat matvarubutik, pizzeria, chark, café, blombutik och klädbutik (Gårdstensbostäder 2012). Det nya småhusområdet Kryddhyllan ligger separerat

från resten av Gårdsten av ringvägen och av ett mindre skogsområde och var under uppbyggnad under tiden för observationen, se figur 13.

4.3.6 LÖVGÄRDET

Lika isolerat från resten av Angered och övriga Göteborg ligger Lövgärdet som är separerat från närliggande Gårdsten och Rannebergen av skog. Med buss och bil tar man sig från Angered centrum till Lövgärdet på cirka 6 minuter, en sträcka på 2,7 kilometer. Lövgärdet började byggas 1970, ett år efter att man börjat bygga Gårdsten. I princip alla bostäder är byggda under 1970-talet, sedan dess har det endast byggts tre småhus, inga flerbostadshus. Allmännyttan och privata bolag äger ungefär lika mycket vardera av bostadsbeståndet. I Lövgärdet bor det cirka 7000 invånare (Göteborgs stadsledningskontor 2011).



FIGUR 14 LAMELLHUS OCH SKIVHUS I LÖVGÄRDET



FIGUR 15 GÅNGTUNNEL I LÖVGÄRDET

Södra Lövgärdet klyvs i två delar av en bilväg (se figur 15) som sedan blir mer som en ringled i norra delen av Lövgärdet. Vägen når en återvändsgränd där Surtesjön och Vättlefjälls naturreservat tar vid. Bebyggelsen i Lövgärdet består dels av höga och låga lamellhus, skivhus samt småhus, se figur 14.

Lövgärdet centrum är till största del beläget i en och samma byggnad, se figur 16. Där finns matvarubutik, pizzeria och kiosk, se figur 17. I anslutning till affärerna finns en bilparkering och en busstation. Invid torget ligger även en vårdcentral och en högstadieskola.



FIGUR 16 LÖVGÄRDET CENTRUM



FIGUR 17 VERKSAMHETER I LÖVGÄRDET CENTRUM

4.3.7 RANNEBERGEN

Rannebergen centrum ligger 2 kilometer från Angered centrum och är något bättre sammanbyggt med Angered centrum än övriga primärområden (Google maps 2012). Rannebergen ligger också i nära anslutning till sjöar och till Vättlefjäll. I generalplanen från 1968 var planen att bygga ut spårvägen till Rannebergen, vilket skulle binda ihop primärområdena men detta genomfördes aldrig. Bostadsbeståndet består av tre områden separerade från varandra; två småhusområden och ett område bestående av skivhus (se figur 18) som tornar upp sig som en mur med ringväg och parkeringsplatser utåt. Innanför husen finns stora gröna gårdar. Rannebergen är liksom Gårdsten beläget högt i landskapet och de boende i skivhusen har utsikt över stora delar av Angered och Lärjedalen. Rannebergen centrum är en centrumanläggning med matvarubutik, servicebutik, pizzeria och simhall, se figur 19 (Rannebergen Centrum 2012). Rannebergen har cirka 4400 invånare (Göteborgs stadsledningskontor 2011).



FIGUR 18 SKIVHUS I RANNEBERGEN



FIGUR 19 CENTRUMHUS RANNEBERGEN

4.4 TILLÄMPNING AV SCAFT I ANGERED

Samtliga primärområden i Angered är byggda efter likadana riktlinjer för trafiksäker stadsplanering som de som drogs upp i SCAFT, som utkom samma år som generalplanen för Angered 1968. I och med att vägnätet är en del av generalplanen är det också dimensionerat för den befolkningens mängd som Angered beräknades få i generalplanen, det vill säga cirka 100 000 invånare. Många av bilvägarna är därmed bredare än vad som är nödvändigt för den trafikmängd som finns i Angered idag, vilket leder till högre hastigheter än vad som är tillåtet (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2008b:27). Gång- och cykelvägar går inte längs med bilvägarna, mellan Hammarkullen och Angered centrum ligger gång- och cykelvägen helt separerat från bilvägen, ute i ett så kallat icke-område parallellt med spårvagnsspåret (se figur 20). Förutom att cykel och gångvägarna kan upplevas otrygga då de går genom obebyggda icke-områden eller genom skogsområden kan det också vara besvärligt att ta sig runt till fots och med cykel eftersom att flera primärområden ligger högt belägna i landskapet.



FIGUR 20 FRILIGGANDE CYKELVÄGAR I ANGERED



FIGUR 21 BIL- OCH SPÅRVÄG I HJÄLLBO

Det är inte bara primärområden som skiljs åt genom breda vägar, även bostadsbebyggelse i enskilda primärområden är i vissa fall åtskilda, så som i Lövgärdet och Hjällbo, se figur 21. De allra flesta primärområden skiljs åt från varandra av naturområden, det är bara Hjällbo och Eriksbo som endast är separerade från varandra av en bilväg, se figur 22.



FIGUR 22 GRÅBOVÄGEN MELLAN HJÄLLBO OCH ERIKSBO CENTRUM



FIGUR 23 VÄG MELLAN HAMMARKULLEN OCH ANGERED

Bilvägarna i Angered ligger i de flesta fall helt skilda från bebyggelsen, se figur 23. Få byggnader har entréer mot bilvägarna, små verksamhetsområden är ett undantag. Bilvägen mot Angered går igenom ett sådant verksamhetsområde, se figur 24.



FIGUR 24 BILVÄG MOT ANGERED CENTRUM



FIGUR 25 RINGVÄG KRING GÅRDSTEN

Flerbostadshusen ligger runt stora innegårdar som är stängda för biltrafik, detta för att skapa en trafiksäker utemiljö. Runt primärområdena finns i flera fall ringleder (se figur 25), från dessa leds trafiken in till bostäderna på matargator som tar slut i parkeringshus eller parkeringsplatser framför husen. Ringlederna skapar inte bara barriärer mot övriga primärområden utan också mot naturområden.

De lokala torgen i primärområdena är avstängda för biltrafik men i flera fall ligger centrumbebyggelse med entréer mot parkeringsplatser. Så är det dock inte i Hammarkullen som förutom att det är ett stängt torg för biltrafik även har butiksentréer mot torget, det är dock det enda torget där kollektivtrafikresenärer måste passera över torget på vägen till och från hållplatsen.

4.5 SAMMANFATTNING

Angered har alltså den övergripande strukturen av isolerade öar med bebyggelse, separerade av naturområden och breda vägar. Bebyggelsen är kraftigt funktionsseparerad med bostäder för sig och verksamheter för sig. Primärområdena som utgör öarna är uppbyggda som grannskapsenheter, huvudsakligen bestående av flerbostadshus med hyresrätter och där de lokala verksamheterna och serviceinrättningarna i huvudsak är lokaliserade till de lokala torgen. Stadsdelen är starkt präglad av en trafikstruktur av SCAFT-modell där trafikseparering är ledordet och genomfartstrafik genom primärområdena är i princip icke-existerande eftersom trafikstrukturen följer modellen ringvägar och matargator.

5. PLANER FÖR ANGERED

5.1 INLEDNING

I det här kapitlet redovisar vi resultatet av den andra delen av undersökningen, som syftar till att presentera de aktuella planer och målsättningar som berör Angered. Kapitlet inleds med övergripande målsättningar och visioner för Angered, för att sedan gå in på aktuella program och detaljplaner som behandlar olika delar av Angered.

5.2 ÖVERGRIPANDE MÅLSÄTTNINGAR

5.2.1 ÖVERSIKTSPLANENS ÖVERGRIPANDE MÅLSÄTTNINGAR

Översiktsplanens övergripande inriktning är att Göteborg ska utvecklas till en långsiktigt hållbar stad med balans mellan sociala, ekonomiska och ekologiska faktorer. Enligt översiktsplanen är ett helhetstänkande om de tre dimensionerna avgörande för att skapa en hållbar utveckling. Göteborgs Stad använder den definition av hållbar utveckling som har sitt ursprung i Brundtlandrapporten;

”En samhällsutveckling som tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov” (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2009a:42)

Göteborgs stad anser att det finns givna samband mellan mänsklig välfärd, ekonomisk utveckling och miljömässig hållbarhet. Med hjälp av helhetstänkandet om sociala, ekonomiska och ekologiska faktorer vill man bryta segregationen i Göteborg och vända den till integration. Segregation är det som kommunen anser är dess största utmaning att bryta (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2009a:42f).

I översiktsplanen för Göteborg från 2009 fastslås att Göteborg ska vara en attraktiv stad för såväl människor som företag. Det ska finnas förutsättningar för ett mångsidigt och varierat näringsliv och staden ska fungera som en levande regionkärna. Detta förutsätter enligt översiktsplanen dels vad som kallas för ”attraktiva bostadsmiljöer” samt dels en effektiv infrastruktur. Nya transportlänkar föreslås byggas och bebyggelsen ska koncentreras till knutpunkterna i transportnätverket (Göteborgs Stadsbyggnadskontor 2009b:5).

När det gäller att skapa attraktiva bostadsmiljöer är ledordet i översiktsplanen blandstad. Genom att skapa områden som kännetecknas av komplexitet och funktionsblandning får man stadsdelar som präglas av visuell mångfald och platser för människor att mötas på. Utgångspunkten för planeringen ska vara att människor ska kunna ha en hög grad av rörlighet och möjligheter att vistas i stadsrummet. Ny bebyggelse ska både berika staden samt fungera som ett komplement till den redan existerande. Det är explicit uttalat att stadsmiljön som eftersträvas såväl centralt som i övriga områden som kompletteras är blandstad (Göteborgs Stadsbyggnadskontor 2009b:5).

Inriktningen för bostadsbyggandet är att den största koncentrationen ska ske i centrala Göteborg med komplettering i den så kallade mellanstaden och kring de strategiska knutpunkterna. Bostäderna ska vara av varierande sort och ingå i vad som kallas för ”en hållbar stadsstruktur”. Enligt översiktsplanen är det möjligt med en utbyggnadstakt om 2500 lägenheter per år i vad som kallas för ”den byggda staden”. Detta får tolkas som de områden som redan har befintlig utbyggd kollektivtrafik då översiktsplanen senare i samma stycke uttrycker att storskaliga områden i stadens ytterkanter inte ska planeras innan de kan

samplaneras med nya regionala kollektivtrafikförbindelser. En viktig notering här är att det geografiska område som denna uppsats behandlar, visserligen i strikt geografisk bemärkelse ligger i stadens ytterkant, men enligt översiktsplanen ändå tillhör den så kallade mellanstaden. Vad detta innebär förklaras längre fram i denna del av uppsatsen. Ytterområden i det här sammanhanget avser framför allt stora oexploaterade markområden på Hisingen. (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2009b:5)

För att uppnå en ökning av mångfalden och känslan av tillhörighet i staden återkommer formuleringen om att bygga blandstad ”med god utformning av stadens offentliga rum och där barriärer överbryggas och stadsdelar smälter samman”. (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2009b:7)

5.2.2 DE STRATEGISKA KNUTPUNKTERNA

De strategiska knutpunkterna är fem knutpunkter för kollektivtrafiken som i översiktsplanen ges särskild vikt. Förutom Angered centrum är dessa knutpunkter Göteborgs innerstad, Hjalmar Brantingsplatsen, Gamlestadstorget samt Frölunda torg. Dessa knutpunkters betydelse för planeringsarbetets inriktning i Göteborg kan belysas med följande citat ur översiktsplanen: ”Fortsatt planering i Göteborgs stad ska i första hand ske med inriktning mot komplettering av den byggda staden i kombination med byggande i strategiska knutpunkter.” (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2009a:38) Översiktsplanens generella inriktning handlar alltså om att förtäta den befintliga bebyggelsestrukturen samt att utöka den omkring knutpunkterna. Formuleringar liknande den ovanstående återkommer flera gånger i olika avsnitt av översiktsplanen. Genom att koncentrera tillväxten till knutpunkterna hoppas man skapa ett mindre energikrävande resande (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2009a:50) Knutpunkterna ses även som grunden för en flerkärnig stadsstruktur och förhoppningen är att dessa i framtiden kommer att vara platser för ”mycket av det vi idag bara ser i centrum” (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2009a:52). Denna formulering i översiktsplanen är något vag, men en rimlig tolkning är att det som avses är specialiserade verksamheter och serviceinrättningar som är beroende av ett stort kundunderlag för att kunna existera.

5.2.3 MELLANSTADEN

I översiktsplanen för Göteborg från 2009 tillhör Angered till vad som betecknas *mellanstaden* (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2009a:38f). Mellanstaden är i översiktsplanen en beteckning för de stadsområden som inte tillhör stadens mest centrala delar, se figur 26. Definitionen är väldigt bred då både de relativt centralt belägna Guldheden och Majorna, samt Lövgärdet och Tynnered i stadens ytterkanter ingår i samma definition. Dock gör översiktsplanen en åtskiljning mellan den s.k. inre mellanstaden, med gång- och/eller cykelavstånd till centrala Göteborg, och den yttre. Gemensamt för de flesta områden inom mellanstaden är dock att de är byggda som grannskapsenheter kopplade till lokala torg med utbyggd infrastruktur och god kollektivtrafikförsörjning. Många av områdena i den yttre mellanstaden har dock sämre kollektivtrafikförsörjning än de i den inre, och många av de yttre områdena präglas av stark funktionsseparering och vad som i översiktsplanen benämns *förortskaraktär*. Hus i park är en av de vanligaste bebyggelseformerna i mellanstaden, även om det på sina håll finns omfattande småhusbebyggelse. (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2009a:116)



FIGUR 26 MELLANSTADENS UTSTRÄCKNING (GÖTEBORGS STADSBYGGNADSKONTOR 2009A:116)

De övergripande målsättningar som enligt översiktsplanen gäller för planering av mellanstaden är komplettering samt blandning av bebyggelsen, att i första hand bygga på redan ianspråktagen mark, förtäta bebyggelsen kring kollektivtrafiken och framför allt kraftsamla till knutpunkterna. Vidare ska grönområden och stråk tillvaratas och goda möjligheter för gång- och cykeltrafik skapas. Samtidigt ska planeringen också i möjligaste mån bevara de berörda stadsdelarnas unika karaktärer och kvaliteter.

5.2.4 VISION ANGERED

Sedan 2005 har arbetet med *Vision Angered* pågått, ett samarbete mellan Stadsdelsförvaltningen Angered, Business Region Göteborg som är ett kommunägt bolag med ambitionen att öka tillväxten och sysselsättningen i Göteborgsregionen, samt företrädare för det lokala näringslivet och flera bostadsbolag i Angered. Tillsammans upprättade de 2008 måldokumentet *Vision Angered – Angered i ett tillväxtperspektiv* (Göteborgs stad 2012:b). Visionens tidsperspektiv är från 2008 till 2020. *Vision Angered* består av ett övergripande mål;

”Angered ska vara en integrerad del av Göteborg som bär sin del av samhällsutvecklingen och ekonomin.” (Göteborgs stad 2008:5)

Utöver detta finns åtta mål;

- 70 000 invånare i Angered år 2020 (fn 48 000)
- 7000 nya bostäder i bostadsrätt och egnahem år 2020
- 5000 nya arbetsplatser i Angeredsområdet år 2020
- En förvärvsfrekvens som motsvarar Göteborgsnittet
- Stadsdelar där barnen lämnar skolan med uppnådda kunskapsmål lika med Göteborgsnittet
- Trygga stadsdelar – tryggast i Göteborg
- Stadsdelar fyllda med ansvarstagande i form av delaktighet och föreningsliv större än Göteborgsnittet
- Folkhälsa enligt Göteborgsnittet

(Göteborgs stad 2008:5)

Enligt visionsdokumentet är ett utbyggande av infrastrukturen en förutsättning för att målen ska kunna uppnås och det är också infrastrukturlösningar som är tyngdpunkten i visionen. Viktigast anses utbyggandet av Gråbovägen och leden mellan Angeredbron, genom Angered och vidare till E20 i Partille vara. *Vision Angered* är ett dokument som har som huvudsyfte att skapa mål för att främja den ekonomiska tillväxten i Angered, vilket kan förklara varför just en utbyggnad av infrastrukturen anses så viktig. I dokumentet anger man dock att det är lika

viktigt med en social och ekologisk hållbarhet som en ekonomisk hållbarhet, och att det hör ihop. Bra skolor, trygga utemiljöer, klimatanpassade energilösningar och en satsning på kollektivtrafiken nämns som sådant som kan leda till en social och ekologisk hållbarhet (Göteborgs stad 2008:6f).

Författarna till dokumentet förespråkar en stadsutveckling i form av förtätning av Angered på lång och kort sikt, utan att närmare definiera tidsperspektiven. På kort sikt vill man förtäta redan existerande bostadsområden. Där ingår samtliga primärområden som studien är avgränsad till och dessutom flera av de villaområden som ligger i Bergum och Gunnilse. På lång sikt vill man genom förtätning binda ihop de norra stadsdelarna (Gårdsten, Lövgärdet, Rannebergen, Angered centrum) och de södra stadsdelarna (Hjällbo, Eriksbo och Hammarkullen) med varandra. Den största delen av stadsdelen Angered anges fortfarande som bevarandesvärd natur (Göteborgs stad 2008:9).

5.3 PLANER FÖR ANGERED CENTRUM

5.3.1 DETALJPLAN FÖR HANDEL, BOSTÄDER MM VID ANGERED TORG

Detaljplanen har sin grund i *Program för Angered centrum* (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2008d), vars syfte var att klargöra planeringsförutsättningarna för en kort och långsiktig utveckling av Angered centrum, för programområde se figur 27. Detaljplanen behandlar en del av programområdet, se området innanför den blå linjen i figur 28. Planen vann laga kraft i april 2012 vilket innebär att den nu är gällande. Anledningen till att planen har upprättats är dels för att Angered centrum är utpekad som en av fem strategiska knutpunkter för kollektivtrafiken enligt Göteborgs översiktsplan. Dels för att fastighetsägaren K/S Angered, som äger Angered torg, vill öka den kommersiella ytan och dels för att Västra Götalandsregionen avser bygga ett närsjukhus i detaljplaneområdet (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2012a:5).



FIGUR 27 PROGRAMOMRÅDE ANGERED CENTRUM (GÖTEBORGS STAD 2008D:8)



FIGUR 28 PLANILLUSTRATION ANGERED CENTRUM (GÖTEBORGS STADSBYGGNADSKONTOR 2012A:2)

Syftet med detaljplanen är att få möjlighet att komplettera handelsbyggnader, bygga bostäder, närsjukhus, kontor och hotell. Syftet är även att ersätta markparkering med parkering i parkeringshus och skapa tydliga entréer till Angered centrum (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2012a:3). Byggandet kommer förmodligen att ske under en lång tidsperiod enligt detaljplanen.

Kommunen eftersträvar att förstärka de fem knutpunkter i Göteborg som de har lyft fram som extra viktiga. Detta är tänkt att ske genom en tät bebyggelse kring knutpunkten som samlar människor och olika funktioner. Kommunen har som ambition att bygga blandstad och att utveckla Angered centrum till en mer stadsmässig miljö och tydligare stadsdelscentrum än idag (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2012a:5).

Detaljplanen säger sig följa de idéer som låg till grund när Angered centrum byggdes i slutet av 1970-talet. Man vill behålla Angered centrumets kvartersstad med gränder och gator även om dessa också kritiserats för att vara svåra att orientera sig bland och för att det är centrumets baksidor som möter besökaren när den kommer till Angered centrum. Detaljplanen behandlar dock inte den delen utav Angered centrum utan den västliga, något mer obebyggda delen. Planområdet präglas av stora trafikfält och parkeringsytor, det är här buss och spårvagnshållplatsen ligger (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2012a:3).

Detaljplanen behandlar inte en utbyggnad av spår och busshållplatsen men ambitionen är att den ska byggas ut eftersom att den är anpassad för endast två spårvagnslinjer istället för de tre som trafikerar Angered idag (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2012a:13). Detaljplanen avser inte heller den bad och ishall som håller på att byggas i Angered i skrivande stund (våren 2012), se nästa avsnitt och inte heller de 400 bostäder som kommunen planerar för väster om

planområdet, vars detaljplan ännu inte utformats, se figur 28 (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2012a:1).

De nya handelsstråken kommer enligt detaljplanen att placeras längs inomhusgator med möjligheten att exponera verksamheten utåt för att gatuliv ska skapas. Blandstad planeras skapas genom att även ha bostäder i centrumkvarteren och på det sättet befolka området dygnet runt (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2012a:14). Till exempel ingår ett punkthus i cirka 16 våningar i detaljplanen med handel på nedersta våningarna och bostäder i resterande del av huset. Höghuset ska fungera som ett landmärke. Enligt detaljplanen ska man bygga cirka 120-140 bostäder inom detaljplaneområdet (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2012a:15f).

Detaljplanen innebär en förtätning av Angered centrum där man huvudsakligen bygger på mark som idag är parkeringsplatser eller odefinierade ytor. Eftersom att kommunen förväntar sig en större tillströmning av människor så ingår det i detaljplanen att bygga parkeringshus för att kunna hantera fler bilar. Det norra parkeringshuset som kommer att ligga i anslutning till handelskvarteren ska inrymma mindre butikslokaler.

En utredning har gjorts för att undersöka Angered centrums potential för utökad handel. Platsen anses ha goda förbindelser med resten av stadsdelen och resten av nordöstra Göteborg vilket tros gynna en ökad handel. Dessutom finns inga andra handelscentrum i nordöstra Göteborg som kan konkurrera med Angered Centrum. Däremot kan Angered Centrum konkurrera med de lokala torgen i Angered. I detaljplanens konsekvensbeskrivning är en av riskerna med utökningen att handeln i Gårdsten, Hjällbo, Hammarkullen, Lövgärdet och Rannebergen kommer att påverkas negativt. Man tror dock att eftersom bilinnehavet är så lågt i Angered så kommer förhoppningsvis handeln överleva ändå (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2012a:32).

Detaljplanen innebär nya vägar och omgjorda vägar. Trafikplaneringen skiljer sig en del från den trafikplanering som skedde när Angered byggdes. Nya gång- och cykelvägar ska integreras i trafikstrukturen och alltså inte ligga helt skilda från bilvägar som idag. Biltrafiken ska även ledas närmare bebyggelsen och inte helt separeras ifrån den. Planens trafiksystem är dimensionerat så att det på sikt ska tåla en tillväxt av trafik. Marken kring torg och centrumbebyggelse ska fungera som gågator. Detaljplanen planerar inte för men gör det möjligt att i framtiden binda ihop Angered centrum med intilliggande stadsdelar genom en huvudgata (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2012a:19f). Den nya detaljplanen tar bort det spårreservat som funnits sedan generalplanen 1968 för att någon gång bygga ut spårvägen till Angered's norra primärområden. Man anser nu att spårreservatet är inaktuellt eftersom att kollektivtrafiken till norra Angered bygger på bussförbindelser (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2012a:13).

5.3.2 DETALJPLAN FÖR BAD- OCH ISHALL

I den östra delen av Angered centrum, invid Angered's gymnasiet och Blå stället, se figur 27, byggs just nu en bad och ishall som ska stå klar våren 2013 (Göteborgs stad B). Ambitionen är att i och med byggandet av bad och ishallen skapa ett idrottskluster i Angered som ska locka till sig besökare utifrån. Man uppskattar att omkring 250 000 kommer att besöka bad och ishallen varje år. Bygget kommer enligt detaljplanen förmodligen resultera i ett utökat kundunderlag för andra verksamheter i området samt flera nya arbetsplatser i stadsdelen (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2010a:9). I detaljplanen finns även ett andra syfte, att strukturera om och uppgradera utemiljön inom planområdet. Planområdet består främst av idrottsanläggningar, parkeringsplatser och grönområden idag. Ambitionen är att öka tryggheten i de utemiljöer som finns i planområdet, främst i stråk som leder till bad och

ishallen, som till exempel från spårvagnshållplatsen och bilparkeringen, men även genom att anlägga torg i anslutning till bilparkeringen och till bad och ishallen (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2010a:10f). Gott om parkeringsplatser anses dock behövas för bad och ishallen och därmed kommer befintliga parkeringsområden finnas kvar även i fortsättningen. Området framför bad och ishallen är nu i princip helt stängt för biltrafik och i fortsättningen ska det vara en gångfartsgata där gångtrafikanter prioriteras men där till exempel färdtjänst har lätt att komma fram (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2010a:15).

5.4 PROGRAM FÖR HAMMARKULLEN

5.4.1 INLEDNING

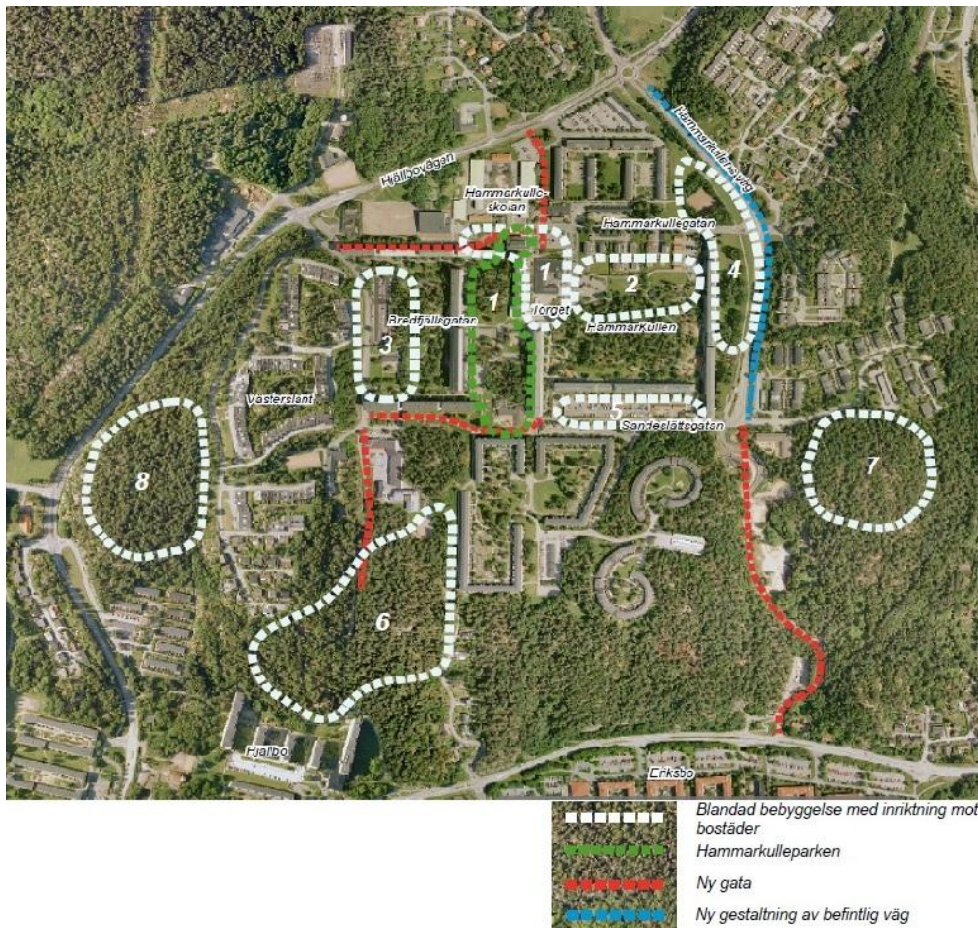
Ett av de mer omfattande aktuella planförslagen för Angered är ”Program för stadsutveckling i Hammarkullen” från 2009. Programmet godkändes i byggnadsnämnden i december 2009. Det är viktigt att betona att ett program, likt en översiktsplan, inte är juridiskt bindande, utan snarast är att se som ett underlag för framtida detaljplaner, likt en fördjupad översiktsplan bör programmet alltså förstås som ett mellansteg i planeringsarbetet mellan översikts- och detaljplan. Precis som namnet antyder behandlar programmet stadsdelen Hammarkullen, det är heller inte begränsat till någon speciell del av Hammarkullen utan behandlar stadsdelen i sin helhet. Sammanfattningsvis går programmet ut på att dels förtäta Hammarkullen med ungefär 1000 nya bostäder, skapa utrymme och befolkningsunderlag för verksamheter samt att åstadkomma en omfördelning av trafikstrukturen. (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2009c:4)

Programmet utgår från fyra principer som ursprungligen formulerats av det danska konsultföretaget Gehl Architects. Dessa är som följer; ”att samla människor istället för att sprida dem”, ”att integrera olika rum och funktioner i varandra istället för att skilja dem”, ”att blanda funktioner och miljöer istället för att separera dem” samt ”att öppna byggnader istället för att sluta dem”. (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2009c:4) De övergripande principerna för programmet har alltså en tydlig koppling till ett ideal om täta, funktionsintegrerade och blandade stadsmiljöer.

5.4.2 NY BEBYGGELSE

Programmet redovisar åtta områden i Hammarkullen där olika ny- och ombyggnationer är aktuella. Hammarkulletorget (område 1 i figur 29) föreslås i programmet förtätas genom att torgbyggnaden byggs om och kompletteras med bostäder. En sådan ombyggnad har även effekten att torgstrukturen kan ändras, då torgbyggnaden idag så att säga har sin baksida vänd utåt och därigenom skapar ett väldigt slutet torg med vad som i programmet kallas för ”oattraktiva butikslägen”. Vidare föreslås parken som ligger i anslutning till torget upprustas med lekytor och en kombinerad plaskdamm/isbana för att bättre sammanbinda torget till omkringliggande bostadsområden. (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2009c:20)

På Hammarkullen, som är den kulle precis söder om torget som gett stadsdelen dess namn (område 2 i figur 29), föreslås nya flerbostadshus byggas längs den norra sluttningen. Enligt programmet kan man tillåta sig att bygga relativt höga hus här sett till terrängens och den omgivande bebyggelsens utformning. Dessa hus skulle alltså hamna antingen i direkt anslutning till torget eller väldigt nära det. Programmet betonar att exploateringen av detta område bör vara så optimal som möjligt för att stärka centrumkänslan kring torget samtidigt som det förbättrar kundunderlaget för serviceinrättningar vid torget. (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2009c:20)



FIGUR 29 PROGRAMKARTA HAMMARKULLEN (GÖTEBORGS STADSBYGGNADSKONTOR 2009c:5)

Vid Bredfjällsgatan (område 3 i figur 29) föreslås det nuvarande parkeringsdäcket ersättas med nya flerbostadshus med relativt stort antal våningar samtidigt som området direkt söder om det nuvarande parkeringsdäcket kan byggas ut med lägre bebyggelse, antingen radhus eller låga flerbostadshus. Programmet betonar här att den nya bebyggelsen inte får skära av passagen för gående mellan Bredfjällsgatan och det gårdsutrymme som existerar öster om den befintliga parkeringen. (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2009c:20)

Hammarkullens väg (område 4 i figur 29) föreslås byggas om från väg till gata med nya flerbostadshus längs gatans sträckning. Denna omgestaltning av vägen kan möjliggöras genom en planerad omfördelning av trafikstrukturen i Hammarkullen som redovisas längre fram i denna del av uppsatsen. (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2009c:20)

Vid Sandeslättsgratan (område 5 i figur 29) föreslås det befintliga parkeringsgaraget ersättas med lägre flerbostadsbebyggelse för att skapa ett förbättrat stadsrum, både visuellt och genom att därigenom skapa fler platser för människor att bevista. Vidare föreslås området kring Nytorpsstigen byggas med småhus (område 6 i figur 29). Nytorpsstigen är den naturligaste och genaste gång- och cykelvägen mellan Hjällbo och Hammarkullen, men upplevs av många som otrygg då den i nuläget passerar genom ett starkt kuperat och oexploaterat skogsområde. Denna nya bebyggelse skulle underlätta användandet av stråket till Hjällbo och samtidigt få platsen att kännas tryggare. (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2009c:21)

Hammarkullen (område 7 i figur 29), som ligger i en brant slänt i östra Hammarkullen föreslås byggas med friliggande småhus och/eller radhus. Detta område skulle ansluta till den befintliga gatan precis norr om det avsedda området. Liknande bebyggelse föreslås även

väster om det befintliga radhusområdet Västerslänt i västra Hammarkullen (område 8 i figur 29). Förutsättningarna här liknar de för Hammarskogen i och med att det också rör sig om ett brant sluttande skogsparti, men är kanske än mer attraktiva för bebyggelse då läget medger vidsträckt utsikt över Göta älvs dalgång och mot centrala Göteborg. (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2009c:21)

5.4.3 NY TRAFIKSTRUKTUR

I programmet föreslås en omstrukturering av trafikstrukturen, som i dagsläget är formad efter SCAFT-modellen, där större delen av Hammarkullen idag är helt avskärmat från genomgående biltrafik. Trafiken leds runt stadsdelen på en ringväg och trafik in bland bostadsområdena sker via från varandra oberoende matargator. Entrégatan till Hammarkulletorget är dessutom lokaliserad på ett sådant sätt att trafik från Hjällbo- och centrumhället är nästan halvvägs till Angered Centrum innan avfarten. Då en sådan struktur enligt planen innebär dåliga samband mellan de olika bostadsområdena samtidigt som spontana besök och trafikgenomströmning genom stadsdelen uteblir, ingår det i programmet ett förslag om att förändra trafikstrukturen i Hammarkullen genom att öppna upp stadsdelen för genomgående biltrafik och därigenom frångå SCAFT-modellens principer. (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2009c:22)

Denna omstrukturering ska framför allt ske genom att matargatorna byggs ihop med varandra inom stadsdelen, samtidigt som Hammarkulletorget får en ny entrégata från norr som också kopplas samman till det nya gatunätverket inom stadsdelen. Enligt förslaget skulle detta tillåta trafikgenomströmning genom stadsdelen, samtidigt som den nya strukturen fördelade trafiken bättre över väg- och gatunätet så att den totala trafikmängden på samtliga gator minskade, samtidigt som själva bostadsområdena fortfarande var bilfria, gatorna skulle så att säga gå emellan dem istället för genom dem. Vidare skulle, som redan tidigare nämnts, Hammarkullens väg gestaltas om från väg till gata samtidigt som dess sträckning förlängs på så vis att den ansluts till Gråbovägen i Eriksbo. Detta skulle skapa en ny entré till Hammarkullen söderifrån. (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2009c:22f)

5.4.4 ÖVRIGT

Förutom ny bebyggelse och ombyggnader av trafikstrukturen föreslår programmet även andra fysiska förändringar i stadsdelen. Verksamhetsinnehavare föreslås få utökade möjligheter att nyttja gaturummet utanför sina lokaler till verksamheten samtidigt som fler lokaler i husens bottenvåningar görs om till verksamhetslokaler då det finns ett högt tryck på sådana i stadsdelen. (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2009c:27f)

Vidare föreslås de stora skivhusen vid Bredfjällsgatan och Hammarkulletorget få nya ingångar även mot den sidan där sådana idag inte finns. Detta skulle enligt planen bidra till att skapa nya halvprivata ytor på baksidan av husen. Detta skulle i sin tur leda till att platserna kändes tryggare och de boende kände mer ansvar för dem. Vidare föreslås byggandet av inglasade trapphusgemensamma balkonger där det är möjligt, då detta skulle ge fler halvprivata utrymmen med uppsikt över gaturummet och gångstråken, vilket skulle öka den upplevda tryggheten på dessa platser. (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2009c:27)

För att stärka den lokala identiteten och minska de olika platsernas anonymitet föreslås i planen att byggnader och platser ska få namn som anknyter till stadsdelen. Exemplet som ges på detta i programmet är att döpa ett av de lokala gångstråken till "Jalla-Jalla-backen". Andra förslag som förekommer i programmet är att sätta upp fotografier av de boende på de olika husens fasader för att stärka husens identitet. (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2009c:18, 27)

5.4.5 PROGRAMMET I ETT STÖRRE SAMMANHANG

Programmet presenterar även en utbyggnadsordning för hur Hammarkullen och de andra stadsdelarna inom Angered i framtiden ska kunna byggas samman. Principen här är att bygga inifrån och ut, det vill säga att i fallet Hammarkullen, som programmet behandlar, inleda med att komplettera bebyggelsen i stadsdelens centrum, i ett andra steg ska ny bebyggelse som syftar till att koppla ihop Hammarkullen och Hjällbo, som är närmast liggande grannstadsdel, uppföras. I detta steg ingår också ovan nämnda utbyggnader i anslutning till Västerslänt, Nytorpsstigen och Hammarskogen. I ett tredje steg ska ny bebyggelse koppla samman Hammarkullen med Angered centrum och Rösered åt norr. Detta sista steg bedöms vara genomförbart först på lång sikt och behandlas inte som annat än en möjlig ambition för framtiden i programmet. (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2009c:32)

5.5 DETALJPLAN FÖR BOSTÄDER PÅ KRYDDHYLLAN

I Gårdsten har byggandet av ett nytt småhusområde satt igång på Kryddhyllan som ligger på berget ovanför Göta älvs dalgång. Detaljplanen ger tillåtelse att bygga 110 nya bostäder i småhus, 36 småhus är på väg att byggas eller är färdigbyggda hittills (Göteborgs stad E). Husen bebyggs i en attraktiv del av Gårdsten i och med utsikten över Göta älv. Planen innebär även att Gårdstensvägen kan förändras för lägre hastigheter och bättre byggda busshållplatser. Planen tillåter även skola, centrumanläggning, vårdanläggning och ett lite högre flerbostadshus även om det inte är något som kommunen hittills har planerat för. Ingen ny service kommer att tillkomma enligt detaljplanen (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2006:3ff).

5.6 PROGRAM FÖR BOSTÄDER OCH VERKSAMHETER VID RÄVEBERGSVÄGEN

För att bygga ihop Lövgärdet med närliggande primärområden beslutade kommunen att utreda möjligheterna till att bygga bostäder och verksamheter i ett hittills obebyggt område längs Råvebergsvägen, se figur 30. I Generalplanen från 1968 angavs planområdet som trafikreservat då det fanns planer på att bygga ut Råvebergsvägen till en motorväg som skulle bygga ihop planerade stadsdelar i Vättlefjäll med övriga Angered och övriga Göteborg. På grund av mindre tillväxt än förväntat och att Vättlefjäll på 1970-talet började ses som ett viktigt naturområde försvann trafikreservatet och området blev ett så kallat övrigt område utan särskilda riktlinjer. Det var först i mitten av 1990-talet som området föreslogs bebyggas med verksamheter och bostäder (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2008e:5).



FIGUR 30 PROGRAMKARTA RÄVEBERGSVÄGEN (GÖTEBORGS STADSBYGGNADSKONTOR 2010B:2)

Två detaljplaner har upprättats sedan programmet kom till. En detaljplan behandlar nya småhus vid Tolered gård och en detaljplan behandlar verksamheter vid Råvebergsvägen, varav den sistnämnda vann laga kraft i januari 2011 (Göteborgs stad D).

Detaljplaneområdet för verksamheter längs Råvebergsvägen innebär att 50 000 kvm nya icke störande verksamheter får byggas i området. Verksamheterna kommer till största delen bestå av industri och kontor. Planen innebär även att Råvebergsvägen ska smalnas av från fyra körfält till två. En ny busshållplats byggs i anslutning till verksamheterna. I övrigt får det även byggas ett altbohotell (tillfälligt boende för missbrukare), ett gruppboende och även ett område för kolonilotter. En stor del av planområdet bebyggs inte utan anges som naturområde med ädellövskog (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2010b:1ff).

Detaljplanen för nya småhus vid Tolered gård planeras vinna laga kraft först i början av 2013 och därmed har den planprocessen inte kommit lika långt som den för verksamheter (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2011:3). Småhusen ska byggas på mark som idag består av skog och koloniområde. Den närmaste kommersiella servicen finns en kilometer därifrån, i Angered centrum och ingen ytterligare service finns med i detaljplanen. Detaljplanen innebär att 20 friliggande villor och cirka 48 gruppbyggda småhus får byggas. Närmaste busshållplats kommer att ligga med längsta avstånd på 350 meter.

Stadsbildsmässigt ska de nya småhusen bidra till att det sker en förtätning till det intilliggande bostadsområdet Trädgårdsgärdet och upp mot Rannebergsvägen. Rannebergsvägen anges dock fortfarande som en fysisk barriär som är svår att överbygga. Bebyggelsen för vara högst i två våningar. Den nya bebyggelsen tror man kan komma att öka tryggheten och säkerheten i området längs Rappedalsvägen (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2011:11ff).

5.7 PROGRAM FÖR BOSTÄDER I RÖSERED

Ett program har upprättats för att pröva förutsättningarna för att bygga nya bostäder i Rösered som ligger mitt emellan Gårdsten och Hammarkullen och som idag främst består av småhus, ängsmark och skogsterräng. Stora delar är obebyggt idag eftersom att det liksom området kring Råvebergsvägen angetts som trafikreservat i tidigare planer. Bostadskompletteringen ska bestå av 110-130 bostäder i form av småhus. Även en vägutbyggnad krävs enligt programmet eftersom trafikmängden antas öka i och med bostadsbyggandet. Några verksamheter eller service planeras det inte för i det här planområdet, närmaste service ligger i Hammarkullen eller Angered centrum. Avståndet till närmaste kollektivtrafikshållplats är en halv kilometer eller mer i dagsläget. Busshållplatserna ligger inte i anslutning till bebyggelse och det är i dagsläget 20 minuter eller mer mellan busstureorna. Det har ännu inte upprättats någon detaljplan men programmet är godkänt (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2009d:11ff).

5.8 DETALJPLAN PÅ SAMRÅD FÖR BOSTÄDER VÄSTER OM VILLAVALLEN

En detaljplan har nyligen varit på samråd för att möjliggöra bygget av max 17 småhus på mark som idag är obebyggd, i anslutning till ett redan befintligt villaområde i Hjällbo. Småhusen ska förhoppningsvis bidra till en ökad känsla av trygghet för de som vistas i motionsspåret som ligger i närheten av husen, och även de som är på väg till idrottsanläggningen i närheten. Ett gruppboende planeras även uppföras vilket anges som ett positivt inslag eftersom att det kommer öka antalet arbetstillfällen i Hjällbo. Närmaste service finns i Hjällbo centrum (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2012c:8).

5.9 DETALJPLAN FÖR VERKSAMHETER SÖDER OM GÅRDSTENSVÄGEN

Detaljplanen har upprättats med syftet att skapa nya ytor för verksamheter i Angered eftersom att stadsdelen saknar verksamhetsytor. Området planeras för industri och kontor, störande verksamheter får förekomma (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2012b:1). Att skapa nya ytor kommer enligt detaljplanen att föra med sig sociala fördelar för ett område som idag domineras av bostäder, ett verksamhetsområde kommer att öka antalet arbetsplatser i Angered. Förslaget förväntas även att komma att stärka Gårdstens attraktivitet (Göteborgs stadsbyggnadskontor 2012b:31). Planen är i utställningsskedet och planeras vinna laga kraft i slutet av 2012 (Göteborgs stad C).

6. ANALYS

6.1 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR FUNKTIONSINTEGRERADE MILJÖER I ANGERED

Angered präglas idag av funktionsseparerade miljöer, långa avstånd och fysiska barriärer. Dessa faktorer är resultatet av ett funktionalistiskt och storskaligt planeringsideal under tiden då stadsdelen planerades och byggdes. Bebyggelsestrukturen består främst av från varandra isolerade bostadsöar med likriktad bebyggelse och en trafikseparerad infrastruktur efter SCAFT-modell. Allt detta utgör en antites till dagens planeringsideal där täthet, funktionsblandning och levande gator eftersträvas.

Det kanske största enskilda fysiska hindret mot en mer blandstadsinriktad utformning av den fysiska strukturen i Angered är SCAFT-trafikstrukturen. Dess utformning innebär dels att vägarna fungerar som fysiska barriärer såväl mellan olika bostadsområden som mellan bostadsområdena och den omgivande naturen, dels att primärområdena fungerar som återvändsgränder på grund av matarstrukturen. Detta i kombination med avstånden och de naturliga fysiska barriärerna är vad som skapar strukturen av isolerade bostadsöar.

Bostadsöarna är i sig själva för små, eller med Jerker Söderlinds ord, saknar tillräcklig kritisk massa, för att i sig själva kunna fungera funktionsblandade och servicesjälvförsörjande och eftersom trafikstrukturen på ett effektivt sätt skärmar av dem från all genomfartstrafik utifrån blir kundunderlaget för serviceinrättningar för litet för att det ska vara lönsamt att etablera mer än ett ytterst fåtal i varje enskilt område. Den mesta serviceverksamheten i Angered är istället koncentrerad till Angered Centrum, som i sig självt saknar direkt fysisk koppling till resterande primärområden. Att Hammarkullen idag helt och hållet saknar en livsmedelsbutik är ett bra exempel på detta, de boende är istället hänvisade att handla sina dagligvaror på andra platser. De enskilda primärområdena har alltså hamnat i funktionsskugga. Funktionsskuggan kan härledas till två enskilda faktorer; de enskilda primärområdenas relativt ringa storlek samt deras isolation från varandra, som i sin tur förstärks av trafiksystemets utformning. Vidare fungerar Angered Centrum i det här fallet som en så kallad urban parasit, vars funktionsblandning och relativa servicemångfald i hög grad lever på befolkningen i de omkringliggande, i det här fallet utspridda, primärområdena. Detta samband blir extra tydligt när man beaktar faktumet att Angered Centrum i sig självt har långt färre boende än något annat enskilt primärområde, med undantag för Eriksbo, som behandlas inom ramarna för den här uppsatsen. Däremot utgör Angered Centrum en viktig knutpunkt i kollektivtrafiken för framför allt de nordliga delarna av Angered, samtidigt som det är lätt tillgängligt med spårvagn från de sydliga delarna (återigen med visst undantag för Eriksbo).

Bostadsområdena präglas av ensidiga boende- och upplåtelseformer. Den vanligaste formen av boende är hyresrätt i flerbostadshus och de primärområden som denna uppsats behandlar består huvudsakligen av sådana. De småhusområden som finns inom uppsatsens geografiska avgränsning saknar dessutom i de flesta fall koppling till flerbostadshusområdena. Detta är raka motsatsen till en blandstad, både enligt Jacobs ursprungliga vision och enligt den målbild som målas upp i Göteborgs översiktsplan för blandstaden. Vidare utgör ett ensidigt bostadsbestånd en viktig bidragande orsak till bostadssegregation som den studie av Roger Andersson m.fl. som refereras i uppsatsens teoridel visar.

6.2 AKTUELLA PLAN- OCH BYGGPROJEKT I ANGERED

6.2.1 ANGERED CENTRUM

Göteborgs stads ambition med Angered Centrum är att förstärka knutpunkten genom att bygga en tät blandstad som samlar fler människor och fler funktioner än i dagsläget. Planen är att Angered Centrum ska förstärkas i rollen som stadsdelscentrum.

Området som planeras bebyggas har delats upp i tre delar, varav ett, området väster om hållplatsen ännu inte försetts med detaljplan men föreslås bebyggas med bostäder. Det östra området ska förstärkas i sin roll som idrottskluster och här bygger man idag en bad och ishall som förväntas öka antalet besökare till stadsdelen och förstärka kundunderlaget även för annan service. Bad och ishallen är en primärfunktion, alltså en funktion som är tillräcklig i sig för att människor ska besöka den. Blandade primära funktioner bidrar enligt Jane Jacobs till att människor vistas i området under flertalet av dygnets timmar och det skapar ett större underlag för sekundära funktioner. En blandning av primära funktioner är en förutsättning för att skapa blandstad.

Mitt emellan det planerade bostadsområdet och idrottsklustret ligger hållplatsområdet och själva centrumbyggnaderna. Där planerar man att förtäta bebyggelsen och utöka handelsytan. De nya handelsbyggnaderna planerar uppföras på befintliga parkeringsytor och består av både bostäder och handel. Centrumanläggningen ska få tydligare entréer. En ny primärfunktion tillkommer i form av ett närsjukhus, som även det planeras på en parkeringsplats. Området präglas idag av stora trafikytor och stora parkeringsytor och den planerade bebyggelsen kommer att innebära en rejäl förtätning.

Angered centrum är idag trafikseparerat enligt SCAFT. Cykel- och gångvägar är separerade från bilvägarna och centrumanläggningen är avstängt för biltrafik. Trafiken ska enligt detaljplanen i fortsättningen tillåtas gå i närheten av de nya centrumanläggningarna, cykel och gångvägar ska ligga i anslutning till bilvägar, en ny trafikstruktur ska förhoppningsvis leda till en tryggare utemiljö.

Bilvägarna till Angered centrum dimensionerades för en framtida trafiktillväxt när de byggdes, en trafiktillväxt som aldrig blev så stor som tänkt. Även i den nya detaljplanen planerar man för en ökad trafiktillväxt som beräknas ske då Angered centrum förstärks som stadsdelscentrum och strategisk knutpunkt. Parkeringsytor som planeras bebyggas försvinner inte utan ersätts med parkeringshus. Fler breda vägar riskerar att förstärka områdets gleshet och skapa fler fysiska barriärer. Enligt Jerker Söderlind är dock en förbättrad trafikstruktur där besökaren lätt kan orientera sig och som uppmuntrar till genomströmning en förutsättning för att kunna skapa funktionsblandning i en stadsdel som Angered. Den goda trafikstrukturen och den funktionsblandade bebyggelsen är alltså i Angered beroende av varandra.

Primärområdet Angered centrum kommer följaktligen att kompletteras med fler primära och sekundära funktioner, det kommer förtätas och skapas bättre förutsättningar för en genomströmning av människor. Bebyggelsen kommer att kompletteras med byggnader av annan tidsålder och annat utseende och med annan funktion. Stora parkeringsytor kommer att bebyggas och göra stadsdelscentrumet mindre glesbebyggt. Den sortens funktionsblandade stad som har sin förebild i Jane Jacobs blandstad kommer dock att begränsas till en relativt liten del av Angered centrum som även i fortsättningen i huvudsak kommer att vara uppdelat i bostadsområde, handelsområde och idrottskluster.

6.2.2 HAMMARKULLEN

Programmet för Hammarkullen går i linje med ett ideal om att förtäta och blanda bebyggelsen. Det relativt stora bostadstillskott som planeras skulle öka kundunderlaget och därmed förutsättningarna för att fler serviceverksamheter ska kunna etableras i området. Att bygga flerbostadshus på ytor som idag används som parkeringsdäck och andra lågexploaterade ytor minskar avstånden inom området, som idag är väldigt glest bebyggt samtidigt som en högre bostadstäthet uppnås. Detta skulle samtidigt ge området en mer åldersvarierad bebyggelse, något som Jacobs såg som eftersträvansvärt i sitt resonemang om hur idealet för blandstaden skulle uppnås. Genom utbyggnaden av de planerade småhusområdena skulle samtidigt en bättre blandning av bostadsformer inom området uppnås samtidigt som två av dessa områden skulle bidra till att överbrygga barriären mot Hjällbo som det nuvarande skogsområdet utgör. Vidare skapar ett mer blandat bostadsbestånd också förbättrade möjligheter att göra bostadskarriär inom Hammarkullen, vilket enligt Andersson m.fl. skulle leda till en ökad social stabilitet inom området.

Dessa åtgärder åstadkommer dock ingen sann funktionsblandning efter Jacobs modell, då blandningen av primära funktioner även fortsatt kommer att vara mycket skev, med många bostäder i relation till antalet arbetsplatser i området. Samtidigt måste man ta funktions-skuggan i beaktande då den försvårar etablerandet av funktionsblandade områden i närheten av redan etablerade sådana. I fallet Hammarkullen är en rimlig tolkning att området ligger i funktions-skugga från centrala Göteborg, men också kanske framförallt från det mer lokala Angered centrum som ligger bara några få minuters restid bort.

Den omstrukturering av trafikstrukturen som föreslås i programmet går i linje med såväl Söderlinds som Arnstberg och Bergströms resonemang om hur det nuvarande systemets utformning med ringleder och matargator isolerar de enskilda områdena. De förändringar som föreslås i programmet är en klar brytning med SCAFT-systemet genom att det öppnar upp Hammarkullen för genomgående biltrafik samtidigt som nya infarter till området byggs från olika håll. Torget skulle till exempel bli mer lättillgängligt med bil än vad det är idag. Samtidigt skulle den föreslagna utbyggnaden av en väg som kopplar samman Hammarkullen med Eriksbo samtidigt skapa en ny kortare förbindelse mellan Eriksbo och Angered centrum, vilket även det skulle möjliggöra en ökad genomströmning genom området. Såväl Söderlind som Arnstberg och Bergström menar att sådana lösningar är viktiga vid stadsförnyelse genom att de öppnar upp tidigare isolerade områden för en större genomströmning av människor utifrån, något som skulle ha såväl ekonomisk som social nytta enligt respektive teoretiker.

6.2.3 ÖVRIGA PLANER

De detaljplaner som inte direkt syftar till att komplettera existerande primärområden, utan i huvudsak syftar till att exploatera obebyggd mark, det vill säga de planerade verksamhets- och småhusområdena norr om Angered centrum, verksamhetsområdet söder om Gårdstensvägen men också kompletteringsbebyggelsen i Rösered har samtliga gemensamt att de är av en väldigt funktionsseparerad karaktär. Verksamheter byggs för sig och bostäder för sig i avgränsade områden. Bostäderna är dessutom av ensidig karaktär, samtliga småhus. Detta följer visserligen översiktsplanens målsättningar om att komplettera med sådana byggnader som saknas, vilket i Angered är just småhus, samtidigt som det åtminstone delvis överbrygger de tomma ytor som idag fungerar som barriärer mellan de olika primärområdena. Det är dock svårt att hävda att dessa planerade områden kommer att bestå av blandad bebyggelse, något som är ett uttalat mål i såväl översiktsplanen som i de övergripande blandstadsideal den bygger på. Särskilt eftersom det inte planeras för några som helst former av serviceverksamhet i dessa områden. De boende och arbetande i de olika planerade områdena skulle vara hänvisade till existerande primärområdets olika centrum för detta, på

sina håll på avstånd upp till en kilometer, vilket får ses som ett betydande avstånd om målsättningen är en tät och blandad bebyggelse.

Övriga detaljplaner som rör komplettering av de olika primärområdena, det vill säga Kryddhyllan i Gårdsten och utbyggnaden vid Villavallen i Hjällbo bidrar till ett mer blandat bostadsbestånd i de olika primärområdena, där småhus är kraftigt underrepresenterade i dagsläget. Av dessa två planer är den för Kryddhyllan relativt omfattande sett till antalet hus, medan planen för Hjällbo är mer modest i sin framtoning, då den endast tillåter upp till 17 nya småhus i ett primärområde där mindre än tio procent av bostadsbeståndet idag består av småhus. I fallet Hjällbo får man dock ha i åtanke att programmet för Hammarkullen planerar för ett större småhusbestånd mellan just Hammarkullen och Hjällbo, vilket ytterligare bidrar till en något mer blandad bebyggelsestruktur i området.

6.3 NUVARANDE PLANERINGS STRUKTURELLA PÅVERKAN PÅ ANGERED

De mer storskaliga planerna som behandlas i denna uppsats, det vill säga programmet för Hammarkullen och detaljplanen för Angered centrum, innebär omfattande försök att på lokal nivå skapa mer blandade bebyggelsestrukturer med högre täthet och att bryta upp det isolerande trafiksystemet. Tittar man däremot på helheten är det dock inte tillräckligt att bara se till de enskilda delarna utan dessa måste även placeras i ett större sammanhang. I dagsläget planeras sådana övergripande förändringar bara lokalt i två primärområden, varav det ena redan i dagsläget fungerar som överordnat centrum och urban parasit för ett flertal kringliggande isolerade bostadsområden. Även detaljplanen för Angered centrum adresserar delvis detta faktum då det i konsekvensbeskrivningen för denna varnas för att ytterligare utbyggnad av handels- och serviceverksamhet riskerar att ytterligare utarma de kringliggande primärområdenas utbud av sådana verksamheter.

Det som motverkar funktionsskuggans negativa effekter är hög befolkningstäthet lokalt samt hög genomströmning av trafik för att skapa ett så bra kundunderlag för lokala verksamheter som möjligt. Hammarkullen är i dagsläget det enda av de studerade primärområdena som har en planering som tar ett helhetsgrepp på dessa faktorer. Där är dock planeringen än så länge endast i programskedet och det återstår att se vilka detaljplaner som kommer ur detta. I övriga primärområden handlar planeringen framförallt om punktinsatser som visserligen skapar större variation av bostadsformer, men trafikstrukturen förblir oförändrad och det är i jämförelse relativt små tillskott av antalet bostäder, som samtidigt inte innebär någon större befolkningsförtätning då det företrädesvis handlar om småhusområden som ska byggas. Planen för Kryddhyllan i Gårdsten är ett bra exempel på detta, det kompletterar ett primärområde med bebyggelse och bostadsformer som tidigare i stor grad saknats, men byggs inom ramarna för den befintliga trafikstrukturen och innebär ingen större ökning av vare sig befolknings- eller bebyggelsetäthet.

De planer som syftar till att krympa de fysiska barriärerna och binda ihop Angered centrum med kringliggande primärområden består i huvudsak av funktionsseparerade zoner för antingen verksamheter eller småhus som saknar alla former av serviceinrättningar och dylikt. Detta skulle i praktiken innebära ett brett glesbebyggt och funktionsseparerat bälte mellan Angered centrum och de nuvarande primärområdena. Om man utgår från formuleringen i översiktsplanen om en framtida flerkärnig stadsstruktur kring de strategiska knutpunkterna i Göteborg skulle detta innebära att den tilltänkta kärnan i Angered omgavs av glesa småhusområden. Här kan man återigen beakta resonemanget om funktionsskugga och ifrågasätta om Angered centrum i en framtida flerkärnig struktur skulle kunna uppbära tillräcklig kritisk massa för att kunna hävda sig som alternativ centrumbildning till Göteborgs centrum om de direkt omgivande områdena endast består av glesa småhusområden.

Även utan att dra in en eventuell framtida flerkärnig stadsstruktur i Göteborg i resonemanget är det svårt att se att funktionsseparerade småhusområden i direkt anslutning till en centrumbildning motsvarar idealen om blandstaden, både som de framställs av Jacobs och i Göteborgs översiktsplan. I praktiken innebär det snarare fler monofunktionella och glesbebyggda områden i en stadsdel som redan i dagsläget präglas av sådana. Att dessa områden samtidigt skulle ha relativt långa avstånd till service rimmar illa med ambitionen i översiktsplanen om en effektivare transportstruktur som ett led i utvecklingen mot en mer hållbar stadsstruktur. Här kan man alltså se en konflikt mellan olika ambitioner i översiktsplanen, planerna kompletterar ett område i mellanstaden med bebyggelse- och bostadsformer som det i dagsläget råder brist på, men koncentrationen av dem till ett relativt centralt område i den aktuella stadsdelen skapar inte den funktionsblandning i denna stadsdel som eftersträvas enligt de övergripande målsättningarna.

Angered är en del av det boendesegregerade Göteborg men segregationen är även stor inom stadsdelen. Det finns stora skillnader när det gäller bland annat inkomst, bidragstagande och ohälsotal mellan befolkningen i primärområden som till majoriteten består av småhus och primärområden som till majoriteten består av kommunala hyreslägenheter.

Genom att komplettera bebyggelsen i Angered med småhus är kommunens förhoppning att kvarboendet i stadsdelen ska öka och att det i sin tur ska stärka Angereds status och stabilitet, samt bidra till att minska boendesegregationen i Göteborg. Redan idag är det många boende i Angered som väljer att göra bostadskarriär inom Angered, men hittills finns det begränsade möjligheter i och med ett litet småhusbestånd. Vision Angereds målsättning är att 7000 nya bostäder i egna hem och bostadsrätt ska byggas i stadsdelen fram till år 2020, ett mål som kommer bli svårt att uppnå med dagens bostadsbyggandetakt i Angered och med tanke på att Göteborgs stad har som mål att färdigställa 2000 nya lägenheter per år, utspritt inom den ”byggda staden”.

De nya småhusområdena planeras på oexploaterad mark, separerat från övriga områden av fysiska barriärer. Dessa områden bebyggs som bostadsområden utan några andra funktioner, så som arbetsplatser eller service, och det skapar inte någon direkt anledning för den övriga befolkningen i Angered att besöka dem. Med tanke på hur stor andel av bostadsbeståndet i Angered som består av kommunala hyreslägenheter är det svårt att tänka sig att det relativt lilla antalet småhus som planeras byggas kommer att göra stor skillnad för Angered i stort. Det kan dock komma att höja Angereds status och öka stabiliteten om ekonomiskt starkare hushåll väljer att bo kvar eller flytta in. Nya verksamhetsområden kan också komma att höja stadsdelens status och attraktionskraft, samt vara ett behövligt tillskott av arbetsplatser. Att öka sysselsättningen är enligt de forskare, tjänstemän och politiker som Andersson m.fl. talat med det allra viktigaste medlet för att bryta den segregation som finns i Göteborg idag.

Med nuvarande planering finns det alltså förutsättningar för mer funktionsblandade miljöer överrensstämmande med dagens stadsbyggnadsideal lokalt i Hammarkullen och Angered centrum. Övriga områden skulle i vissa fall få ett mer varierat bostadsutbud, men i stort med samma monofunktionella fysiska miljö och isolerande trafikstruktur som är fallet idag. Vidare skulle stadsdelen få en något mer sammanhållen fysisk struktur i och med att vissa av barriärerna mellan Angered centrum och de nordliga bostadsområdena byggs ut med bostäder och verksamheter. Kopplingen till övriga Göteborg förbättras inte nämnvärt av de planer som finns, de geografiska avstånden och de fysiska barriärerna i form av stora trafikområden och stora obebyggda områden separerar fortfarande Angered från övriga Göteborg. En förstärkning av Angered centrum som strategisk knutpunkt och stadsdelscentrum kan dock

komma att öka antalet besökare till Angered utifrån, vilket enligt Jacobs resonemang skulle ha positiv ekonomisk och social effekt.

7. Slutsatser och egna reflektioner

7.1 SLUTSATSER

Syftet med uppsatsen har varit att undersöka hur dagens stadsplaneideal förverkligas i glest bebyggda miljonprogramsområden i Angered. För att uppfylla detta ställdes tre frågeställningar upp vilka besvaras i tur och ordning nedan.

- *Vilka fysiska förutsättningar finns för att implementera dagens planeringsideal i Angered?*

Angered präglas idag av fysiska miljöer som är raka motsatsen till dagens planeringsideal. Stadsdelen är i sin helhet starkt funktionsseparerad, glesbebyggd och genomskuren av fysiska barriärer, både i form av naturområden och i form av en transportinfrastruktur av SCAFT-modell. Denna utformning av trafikstrukturen utgör ett av de största enskilda hindren mot funktionsintegration i stadsdelen.

De enskilda primärområdena är för små och isolerade för att kunna bära upp funktionsblandade miljöer. Samtidigt fungerar Angered centrum som en urban parasit som ytterligare verkar hämmande på utvecklingen av servicefunktioner i de omkringliggande primärområdena. Vidare präglas bostadsområdena i Angered av ensidiga bostads- och upplåtelseformer, där den absolut vanligaste kombinationen är hyresrätt i flerbostadshus. Detta står i direkt motsatsförhållande till idealet om blandstad och är dessutom en viktig bidragande orsak till bostadssegregation.

- *Vilka är dagens målsättningar och planer för Angered's fysiska utveckling?*

Den övergripande målsättningen är att Angered ska utvecklas i riktning mot en mer funktionsintegrerad stadsmiljö där idealet är tät blandstad, hållbar transportstruktur och komplettering av bebyggelse som idag saknas. För primärområdena Angered centrum och Hammarkullen finns omfattande och genomgripande planering för att förverkliga ett sådant ideal lokalt, medan övriga planer antingen är småskaliga punktinsatser utan större strukturell påverkan i existerande primärområden eller syftar till att bygga nya monofunktionella områden, om än med bebyggelseformer som det i dagsläget råder brist på i stadsdelen.

- *Hur påverkar dessa stadsdelen som helhet?*

Med nuvarande planering finns en utveckling mot mer blandade och funktionsintegrerade miljöer lokalt i Angered centrum och Hammarkullen. Angered centrum fungerar dock redan i dagsläget som överordnat centrum i stadsdelen och den planerade utbyggnaden riskerar att ytterligare stärka centrumets funktion som urban parasit och fungera utarmande på servicefunktionerna i kringliggande primärområden. En förstärkning av Angered centrum i rollen som stadsdelscentrum och strategisk kollektivtrafikknutpunkt skulle kunna öka andelen besökare utifrån vilket kan innebära positiva ekonomiska och sociala effekter. Övriga primärområden skulle i vissa fall få ett mer varierat bostadsutbud, men i stort behålla nuvarande monofunktionella fysiska miljöer och isolerande trafikstruktur. Kompletteringen av bostadsformer förbättrar möjligheten att göra bostadskarriär inom stadsdelen och kan ha positiv inverkan på den sociala stabiliteten. Vissa av de fysiska barriärerna i form av naturområden skulle överbryggas med monofunktionella bostads- eller verksamhetsområden och stadsdelen skulle därmed få en något mer sammanhållen fysisk struktur än vad som är

fallet i dagsläget. Planerade verksamhetsområden skulle även innebära ett välbehövligt tillskott av arbetsplatser inom stadsdelen.

7.2 AVSLUTANDE REFLEKTIONER

Att framgångsrikt omvandla rekordårens storskaliga grannskapsenheter till funktionsintegrerade områden med blandade bebyggelseformer och funktioner är, som vår studie visat, en komplex process. Att bara komplettera existerande primärområden med nya småhus, som till exempel Kryddhyllan i Gårdsten, kommer inte att ändra den funktionsseparerade helhetsstrukturen, inte heller att bygga helt nya småhusområden, som är fallet i naturområdena norr om Angered centrum. Vill man dra resonemanget till sin spets kan man dra paralleller till rekordårens planeringstänkande där man tar ett stycke oexploaterad mark och bebygger det monofunktionellt med likriktade bostadsområden. Detta är möjligen en orättvis jämförelse att göra rakt av, eftersom dessa planerade områden i Angered kompletterar rekordårens områden med de bostadsformer som saknas samtidigt som de binder ihop tidigare isolerade områden med bebyggelse där det idag bara finns skogs- och ängsmark. Det går dock inte att se dessa planer som strukturförändrande av områdets fysiska miljö om ambitionen är en funktionsblandad och tätbebyggd stadsmiljö kring de strategiska knutpunkterna och i mellanstaden.

Samtidigt visar studiens resultat att det finns planering som syftar till att bryta upp rekordårens strukturer, kanske framförallt i form av programmet för Hammarkullen, där nya småhus inte står i fokus, utan snarare att bryta trafikstrukturens isolerande effekter och förtäta den glesa bebyggelsen. Att på detta sätt utveckla de nuvarande primärområdena känns särskilt motiverat i ljuset av att den planerade utbyggnaden av Angered centrum ytterligare riskerar att utarma servicefunktionerna i de lokala centrumen.

Samtidigt måste man komma ihåg att den ideala blandstaden inte kan existera överallt samtidigt, både på grund av funktionsskuggans begränsande effekter och av det enkla skälet att alla människor inte vill bo i täta stadskvarter. I Angered är dock fördelningen av funktioner så pass skev, med en stor brist på verksamheter och arbetsställen, att en utveckling mot mer funktionsintegration är nödvändig för ett hållbarare Angered i framtiden. Det är framförallt i ljuset av detta resultatet i vår uppsats bör tolkas.

Ytterligare en aspekt att ta hänsyn till, som inte denna uppsats fördjupat sig närmare i, är den oförändrade fysiska miljön mellan Angered och resten av Göteborg. Området mellan centrala Göteborg och Angered består till största del av stora områden för trafik, lagerlokaler och mindre verksamheter. Oavsett vilka planer som finns för Angered i dagsläget ligger stadsdelen där den ligger med lägets relativa isolering från resten av staden. Några planer på att förbättra den dåliga kopplingen till resten av Göteborg har vi inte lyckats hitta, även om denna genomgång kanske inte varit lika noggrann som den för själva undersökningsområdet.

KÄLLFÖRTECKNING

PLAN- OCH MÅLDOKUMENT

Göteborgs stad (2008), *Vision Angered – Angered i ett tillväxtperspektiv*, tillgänglig: <<http://tinyurl.com/cg5uxe9>>, 2012-05-21

Göteborgs stadsbyggnadskontor (1968) *Generalplan Angered-Bergum*

Göteborgs stadsbyggnadskontor (1994) *Nya planer för Angered – handlingsprogram för utveckling av Angered*

Göteborgs stadsbyggnadskontor (2006) *Detaljplan för bostäder på Kryddhyllan inom stadsdelen Gårdsten i Göteborg*, tillgänglig: <<http://tinyurl.com/dxh1kql>>, 2012-05-21

Göteborgs stadsbyggnadskontor (2008a) *Lärjedalen, beskrivning av stadsdelen*, tillgänglig: <<http://tinyurl.com/83ehutl>>, 2012-04-13

Göteborgs stadsbyggnadskontor (2008b) *Gunnared, beskrivning av stadsdelen*, tillgänglig: <<http://tinyurl.com/7qwl2n>>, 2012-04-13

Göteborgs stadsbyggnadskontor (2008c) *Stadsbyggnadskvaliteter*, tillgänglig: <<http://tinyurl.com/cfmazjm>>, 2012-05-27

Göteborgs stadsbyggnadskontor (2008d) *Program för Angered Centrum*, tillgänglig: <<http://tinyurl.com/844zfcj>>, 2012-05-21

Göteborgs stadsbyggnadskontor (2008e) *Program för verksamheter och bostäder vid Råvebergsvägen*, tillgänglig: <<http://tinyurl.com/ccfyqso>> 2012-05-21

Göteborgs stadsbyggnadskontor (2009a) *Översiktsplan för Göteborg – del 1 – Utgångspunkter och Strategier*, Göteborg: Göteborgs stad, tillgänglig: <<http://tinyurl.com/c8oslz7>>, 2012-05-27

Göteborgs stadsbyggnadskontor (2009b) *Översiktsplan för Göteborg – sammanfattning* Göteborg: Göteborgs stad, tillgänglig: <<http://tinyurl.com/d3dzt48>>, 2012-05-27

Göteborgs stadsbyggnadskontor (2009c) *Program för stadsutveckling i Hammarkullen*, Godkänd av byggnadsnämnden 2009-12-15. tillgänglig: <<http://tinyurl.com/buh9mgd>>, 2012-05-21

Göteborgs stadsbyggnadskontor (2009d) *Program för bostäder i Rösered*, Godkännandehandling, tillgänglig: <<http://tinyurl.com/cdcs9ko>>, 2012-05-21

Göteborgs stadsbyggnadskontor (2010a) *Detaljplan för Bad- och ishall i Angered centrum mm inom stadsdelen Angered i Göteborg*, tillgänglig: <<http://tinyurl.com/c4qe9ky>>, 2012-05-21

Göteborgs stadsbyggnadskontor (2010b) *Detaljplan för verksamheter mm vid Råvebergsvägen*, Utställningshandling, tillgänglig: <<http://tinyurl.com/cuaavh8>> , 2012-05-21

Göteborgs stadsbyggnadskontor (2011) *Detaljplan för bostäder vid Tolered gård*, Samrådshandling, tillgänglig: <<http://tinyurl.com/c4lcu43>>, 2012-05-21

Göteborgs stadsbyggnadskontor (2012a) *Detaljplan för handel, bostäder mm vid Angereds Torg inom stadsdelen Angered i Göteborg*, tillgänglig: <<http://tinyurl.com/cgubv4e>>, 2012-05-21

Göteborgs stadsbyggnadskontor (2012b) *Detaljplan för verksamheter söder om Gårdstensvägen*, Utställningshandling, tillgänglig: <<http://tinyurl.com/bq4rnvs>>, 2012-05-21

Göteborgs stadsbyggnadskontor (2012c) *Detaljplan för bostäder väster om Villavallen*, Samrådshandling, tillgänglig: <<http://tinyurl.com/czbce6d>>, 2012-05-21

LITTERATUR

Arnstberg, K-O, Bergström, I (2001) *Åtta postulat om planering av staden som livsmiljö* Stockholm: Formas

Denscombe, M (1998), *Forskningshandboken – för småskaliga projekt inom samhällsvetenskaperna*, Lund: Studentlitteratur

Esaiasson, P, Gilljam, M, Oscarsson, H, Wängnerud, L (2004) *Metodpraktikan – konsten att studera samhälle, individ och marknad* Stockholm: Norstedts Juridik AB

Gren, M och Hallin, P-O (2003) *Kulturgeografi – en ämnesteoretisk introduktion* Malmö: Liber AB

Hall, P (2002) *Cities of tomorrow* Oxford:Blackwell Publishing

Howard, E (1902/1965) *Garden Cities of To-Morrow*, Cambridge, Mass.:MIT Press.

Jacobs, J (1961) *Den amerikanska storstadens liv och förfall* New York: Random House.

Nyström, J (2003) *Planeringens grunder- en översikt* Lund:Studentlitteratur

Nyström, J & Tonell, L (2012) *Planeringens grunder – en översikt* Lund:Studentlitteratur

Ramirez, José L (1996) *Planeringsteori som humanvetenskaplig aktivitet. I: Olsson, Gunnar (red.) Poste Restante: en avslutningsbok*. Stockholm: Nordiska institutet för samhällsplanering

Söderlind, J (1998) *Stadens renässans* Kristianstad: SNS förlag

Thurén, T (2007) *Vetenskapsteori för nybörjare*, Malmö: Liber AB

Urban, S (2002) *Grannskap, idé och planering. En genomgång av svenska och internationella studier med anknytning till grannskapsplanering*. Gävle: Uppsala universitet. Institutet för bostads- och urbanforskning

RAPPORTER OCH UPPSATSER

Andersson, R, Bråmås, Å, Hogdal, J (2009) *Fattiga och rika – segregationen ökar - Flyttningsmönster och boendesegregation i Göteborg 1990-2006* Göteborg: Stadskansliet

Bellander, G (2005) *Blandstaden – ett planeringskoncept för en hållbar bebyggelseutveckling?* Boverket, Miljödepartementet och Formas.

Boverket (2005) *Förnyelse för hållbar utveckling i olika boendemiljöer*. Huskvarna

Göteborgs stad (2010) *Planera för verksamheter*

Kummel, L (2006) *Den glesa staden* Stockholm, Svenska Naturskyddsföreningen

Lembke, G och Soinin, J (2011) *Den goda staden - En fallstudie i stadsbyggnadsidealens förverkligande med fokus på femtiotalet och tvåtusenålet* Kandidatuppsats vid Göteborgs universitet, Kulturgeografiska institutionen, Göteborg

Lundström, M (2002) *Jakten på den försvunna stadsmässigheten*, Magisteruppsats vid Blekinge tekniska högskola, Institutionen för fysisk planering, Karlskrona

Reneland (2005), *Stadsbefolkningens avstånd till bibliotek, livsmedelsbutiker och Postservice* Boverket

Roos, B och Gelotte, H (red.) (2004) *Hej bostad – om bostadsbyggande i Storstockholm 1961-75*. Kulturmiljöenheten, Länsstyrelsen i Stockholms Län

Schulz, S, Jivén, G, Malmqvist, I, Stenberg, J och Särnbratt, L (2004) *Arkitektur betyder - Om trygghet och trivsel i fyra stadsdelar*, Rapport i utvärderingen av Storstadssatsningen i Göteborg, Göteborgs stad, Stadskansliet

Särnbratt, L (2006) *Perspektiv på miljonprogrammet* Göteborg: Chalmers tekniska högskola

INTERNETSIDOR

Google maps, tillgänglig: <<http://maps.google.se/>>, 2012-05-21

Göteborgs stad (B) *Angered - ny bad- och ishall i Angered centrum*, tillgänglig: <<http://tinyurl.com/d9rpgyr>>, 2012-05-21

Göteborgs stad (C) *Gårdsten - verksamheter söder om Gårdstensvägen*, tillgänglig: <<http://tinyurl.com/c8agsjp>>, 2012-05-21

Göteborgs stad (D) *Angered – verksamhetslokaler vid Råvebergsvägen* tillgänglig: <<http://tinyurl.com/cyacrss>>, 2012-05-21

Göteborgs stad (E) *Gårdsten – bostäder på Kryddhyllan*, tillgänglig: <<http://tinyurl.com/dxs5u37>>, 2012-05-21

Göteborgs stad (2011a) *Stadsdelskarta Angered*, tillgänglig: <<http://tinyurl.com/cl3tfeo>>, 2012-05-27

Göteborgs stad (2011b) *Karta över Göteborgs stadsdelar*, tillgänglig: <<http://tinyurl.com/73wyz4p>>, 2012-04-13

Göteborgs stad (2012a) *Organisation och ledning i Angered's stadsdelsförvaltning*, tillgänglig: <<http://tinyurl.com/d3ua8yp>>, 2012-04-13

Göteborgs stad (2012b) *Inriktningsdokument 2008-2020 för Vision Angered*, tillgänglig: <<http://tinyurl.com/bprvoq6>>, 2012-05-21

Göteborgs stad (2012c) *Organisation och arbetssätt inom Vision Angered*, tillgänglig: <<http://tinyurl.com/d3rxpoq>>, 2012-05-21

Göteborgs stadsledningskontor, Samhällsanalys och statistik (2011) *Göteborgsbladet 2011 – Angered*, tillgänglig: <<http://www4.goteborg.se/prod/G-info/statistik.nsf>>, 2012-04-13

Hemsida för Angered Centrum, tillgänglig: <<http://www.angeredcentrum.se/butiker/butiker.php>>, 2012-05-21

Hemsida för Gårdstensbostäder, tillgänglig: <<http://www.gardstensbostader.se/sv/Leva-i-Gardsten/Service-i-Gardsten/Handel--Service/>>, 2012-05-21

Hemsida för Hjällbo centrum, tillgänglig: <<http://www.goteborgslokaler.se/hjallbocentrum>>, 2012-05-21

Hemsida för Rannebergen centrum, tillgänglig: <<http://www.goteborgslokaler.se/rannebergencentrum/>>, 2012-05-21

Skatteverket (2012) *Småhus*, tillgänglig: <<http://www.skatteverket.se/privat/skatter/fastigheterbostad/fastighetstaxering/smahus.4.76a43be412206334b8980001091.html>>, 2012-05-23