



Handelshögskolan
VID GÖTEBORGS UNIVERSITET

Högsbo – Sisjön

Från industriområde till handelsplats

Kandidatuppsats i företagsekonomi
Externredovisning och företagsanalys
Höstterminen 2007

Handledare: Thomas Polesie

Författare: Elena Sofianidou 781102
Linda Jaklund 830220

Sammanfattning

Examensarbete i företagsekonomi, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet, Extern redovisning och Företagsanalys, Kandidatuppsats, HT 2007

Författare: Linda Jaklund, Elena Sofianidou

Handledare: Professor, Thomas Polesie

Titel: *Högsbo-Sisjön. Från industriområde till handelsplats*

Bakgrund och problem: Högsbo - Sisjöns industriområde har sedan den första stadsplanen antogs 1956 varit ett av de viktigaste industriområden i Göteborg. Dess centrala läge och närhet till stora trafikleder har gjort området mycket attraktivt för företag i alla branscher.

Högsbo-Sisjön har nu blivit ett mångskiftande område och räknas idag som en halvcentral stadsdel, med närhet till såväl city som natur och hav. Olika handelsföretag har börjat visa ett stort intresse av etablera sig i området. För att vi ska kunna uppnå syftet med uppsatsen krävs att vi har en förståelse över hur området ser ut idag och även vad som skett senaste tiden i området. Även en förståelse för vilka de olika intressenterna är och hur de resonerar är av stor vikt. Samt en uppfattning över förändringarna i handeln och problemen i infrastrukturen krävs.

Syfte och avgränsningar: Syftet med denna fallstudie är att studera den förändringsprocess som äger rum i Högsbo - Sisjö industriområde ur ett stadsbyggnadsperspektiv. Studien behandlar det geografiska området Högsbo - Sisjön som ligger inom Göteborgs kommun. Den tidsmässiga avgränsningen är perioden 2002 -2007. Detta är en period när de största handelsetableringarna ägde rum. Uppsatsen bygger huvudsakligen på personliga intervjuer och samtal samt utredningar och rapporter gjorda av Stadsbyggnadskontoret. I uppsatsen berörs endast den kommunala verksamheten som hänger samman med handels- och industribyggandet samt trafikutbyggnaden. Inga problemlösningar kommer att tas fram, samt fokus ligger enbart på Högsbo - Sisjö och inga jämförelser med liknande områden kommer att göras.

Metod: I vårt arbete har vi valt att följa upp de kvalitativa personliga intervjuerna med en kvantitativ undersökning i form av en enkät. Även observationer på plats har bidragit till studien. Sekundärdata var hämtad från publicerade källor i form av böcker och vetenskapliga studier, rapporter, tidningsartiklar samt informationssökning på Internet.

Resultat och slutsatser: Området har börjat omvandlas till en köpstad. Ändamålet för flera fastigheter har förändrats från att ha varit industri och kontor till detalj- och livsmedelshandel. Kommunen har även tittat på möjligheterna att integrera bostäder. De lokala aktörerna har olika intressen som skiljer sig åt, vilket försvårar samarbetet. Handels etablering har i stort sett påverkat området positivt, med undantag från den ökade trafiken.

Förslag till fortsatt forskning: Störst vikt ligger på de pågående och framtida projekten kring infrastrukturen i Högsbo-Sisjön. Ett förslag är kartläggning av konsumenternas och de arbetandes resmönster till och från området.

FÖRORD

Uppsatsen behandlar ett aktuellt ämne inom stadsbyggnad och det är viktigt för oss att den även tillför ett värde för läsaren. Detta ämne har varit väldigt intressant för oss och hoppas även att läsarna kommer att tycka detsamma.

Vi vill framföra ett stort tack till alla som tagit sig tid och visat intresse att hjälpa oss att utföra denna uppsats.

Vi vill tacka professor Thomas Polesie, vår handledare, för all material, erfarenhet och kunskap. Samt all engagemang, idéer och inte minst tilliten vi fick av Thomas.

Tack Per-Axel Andrén för kontoret som vi fick använda under vår tid i Sisjön, men också för all information och kontakter som vi fick ta del av.

Vi vill tacka alla som ställt upp med sin tid och gett oss intervjuer vilket har resulterat i en djupare förståelse. Dessa personer är: Christer Sundberg, Lars-Åke Alexandersson, Daniel Carlsson, Stephan Ekstedt, Hans Ander och Lars Ivarson. Tack till alla företag som tog sig tid att besvara vår enkät.

Trevlig Läsning!

Göteborg, januari 2008

Elena Sofianidou

Linda Jaklund

Innehållsförteckning

1. INLEDNING.....	5
Bakgrund.....	5
Syfte.....	5
Problemformulering.....	5
Avgränsningar.....	6
Disposition.....	6
2. METOD.....	7
Datainsamlingsmetod.....	7
Kvalitativ och kvantitativ forskning.....	7
Kvalitativa intervjuer.....	8
Validitet och reliabilitet.....	8
Källkritik.....	8
Praktiskt tillvägagångssätt.....	8
3. HISTORIK.....	10
Den historiska utvecklingen.....	10
4. REFERENSRAM.....	12
Den kommunala förvaltningen.....	12
Stadsbyggnadskontoret.....	13
Detaljplan.....	13
Översiktsplan.....	13
Blandbebyggelse.....	13
Trafikkontoret.....	14
Vägverket.....	14
Fastighetsägare och företagsrepresentanter.....	14
5. HANDELN.....	16
Handeln i Högsbo–Sisjön.....	16
Stadsbyggnadskontorets uppdrag 2004 – Inregia AB.....	16
De olika handelsföretagen.....	18
Sammanfattning av detaljplaner.....	21
6. KOMMUNIKATIONER.....	25
Beslut och genomförda ändringar.....	25
Trafiksituationen idag.....	27
Dynamiska Högsbo – Sisjön.....	27
K2020.....	28
Samarbete.....	28
Framtidsvisioner.....	28
7. EMPIRI.....	30
Sammanfattning av intervjuer.....	30
Sammanställning av enkätsvar.....	35
8. ANALYS.....	37
9. SLUTSATS.....	40
Förslag till fortsatt forskning.....	42
KÄLLFÖRTECKNING.....	43

BILAGOR

- BILAGA 1 – Kartor
- BILAGA 2 – Enkät till företag
- BILAGA 3 – Intervjuguide

Kap.1 - Inledning

I det inledande kapitlet ger vi en bakgrund till varför denna uppsats är av intresse för oss och syftet med den. Vi formulerar de problem uppsatsen söker svar på och ger en disposition över uppsatsens fortsatta struktur.

Bakgrund

Det har ägnats mycket tid åt att studera stadsbyggnadsprocessen. Många framstående uppsatser har tidigare skrivits av studenter vid Handelshögskolan, inte minst den som behandlar utvecklingsmöjligheterna i Ringön¹. De lokala aktörerna i Högsbo-Sisjön har under en lång tid varit intresserade av en självständig utredning av infrastrukturen. En annan viktig anledning till att detta blev ett intressant uppsatsämne är att vi fick möjlighet att sätta oss in ett verklighetsanknutet projekt.

Genom Thomas Polesie, professor på företagsekonomiska institutionen på Handelshögskolan vid Göteborgsuniversitet, fick vi kontakt med Per-Axel Andrén, ordföranden för Högsbo-Sisjöns Företagarförening, som försedde oss med ett eget kontor i föreningens lokaler.

Per-Axel hjälpte oss senare att få kontakt med berörda fastighetsägare och företagare i området.

Högsbo - Sisjöns industriområde har sedan den första stadsplanen antogs 1956 varit ett av de viktigaste industriområden i Göteborg. Dess centrala läge och närhet till stora trafikleder har gjort området mycket attraktivt för företag i alla branscher.²

Området är beläget ca 6km söder om Göteborgs centrum. Idag är Högsbo - Sisjöns industriområde nordens största industriområde, med drygt 1000 företag och här arbetar ca 15 000 personer. Tanken är att området ska nu också bli Västsveriges största köpcentrum.³

Industriområdet är en del av Högsbo i sydvästra Göteborg. Det har varit ett ganska utpräglat industriområde, slitet och i behov av förnyelse. Men har nu blivit ett mångskiftande område och räknas idag som en halvcentral stadsdel, med närhet till såväl city som natur och hav.

Det finns byggnaderna av varierande storlek och uttryck och ägs av fastighetsägare, företagare, boende och nu de senaste som har gjort framträdande på industriområdet, handeln. Senaste årens storsatsningar i Högsbo - Sisjön har varit öppnandet av köpcentrum Högsbo 421 med ett 15-tal butiker och 1600 p-platser.

Syfte

Syftet med denna fallstudie är att studera den förändringsprocess som äger rum i Högsbo - Sisjö industriområde ur ett stadsbyggnadsperspektiv.

Problemformulering

För att vi ska kunna uppnå syftet med uppsatsen krävs att vi har en förståelse över hur området ser ut idag och även vad som skett senaste tiden i området. Även en förståelse för vilka de olika intressenterna är och hur de resonerar. Samt en förståelse över förändringarna i handeln och problemen i infrastrukturen krävs.

¹ Ringön-En kartläggning och analys av Ringön och dess utvecklingsmöjligheter - John Liljedahl, Fredrik Melander, Viktor Sjöholm,

² www.stadsbyggnad.goteborg.se, 2007-11-27

³ www.hogsbo-sisjo.se 2007-12-05

För att syftet ska kunna uppnås har följande delfrågor utformats:

- Hur har Högsbo – Sisjö området förändrats under de senaste sex åren?
- Vilka är det viktigaste aktörerna ur ett stadsbyggnadsperspektiv och vilka intressen har de?
- Hur har handelns framväxt påverkat området?
- Vilka utvecklingsmöjligheter samt hinder finns i området?

Avgränsningar

Studien behandlar det geografiska området Högsbo - Sisjön som ligger inom Göteborgs kommun. Den tidsmässiga avgränsningen är perioden 2002 -2007. Detta är en period när de största handelsetableringarna ägde rum.

Uppsatsen bygger huvudsakligen på personliga intervjuer och samtal samt utredningar och rapporter gjorda av Stadsbyggnadskontoret.

Vi kommer enbart att beröra den kommunala verksamheten som hänger samman med handels- och industribyggnaden samt trafikutbyggnaden.

Inga problemlösningar kommer att tas fram, samt fokus ligger enbart Högsbo - Sisjö och inga jämförelser med liknande områden kommer att göras.

Disposition

I detta kapitel har vi behandlat introduktionen som består av bakgrund, syfte, avgränsningar och problemformulering. Kapitel två behandlar metoden. I kapitel tre beskriver vi Högsbo-Sisjöns historia. I det fjärde kapitlet behandlar vi den referensram vi kommer att använda oss av samt viktiga begrepp kommer här att beskrivas som är relevanta för denna uppsats. I kapitel fem hanterar vi handelns framväxt i området. I det sjätte kapitlet behandlar vi kommunikationen i området, det vill säga infrastrukturen och hur den har påverkats av den senaste utvecklingen. I det sjunde kapitlet som är den empiriska delen, ger vi en redogörelse för den kartläggning vi genomfört i området. Vi resumerar även våra intervjuer. Det åttonde kapitlet är analysdelen där vi analyserar och diskuterar de problemfrågor vi har utifrån den information vi fått ta del av oss. Det är i denna del som vi binder ihop teorin med empirin. I det sista kapitlet nämligen kapitel nio redogör vi för våra egna slutsatser och även förslag för vidare studier kommer att ges.

Kap.2 - Metod

I metodkapitlet redogör vi för våra datainsamlingsmetoder och angreppssätt vi arbetat efter. Även en kort resonemang kring validitet och reliabilitet samt källkritik återfinns här.

Datainsamlingsmetod

Det finns olika tillvägagångssätt för informationsinsamling. För att få våra frågeställningar besvarade kan vi använda oss av befintliga dokument, test och prov, olika former av självrapporteringar, attitudskalor, observationer samt intervjuer och enkäter. Val av teknik är beroende av vad som verkar ge bäst svar på vår frågeställning i förhållande till den tid och de medel som står till vårt förfogande.⁴

Dokument finns i både privata och statliga arkiv eller samlingar, och kan användas för att besvara frågeställningar kring faktiska förhållanden och faktiska skeenden. Intervjuer och enkäter är tekniker som bygger på frågor. När vi arbetar med frågor för att samla information måste vi beakta två aspekter. Dels måste vi tänka på hur mycket ansvar som lämnas till intervjuaren när det gäller frågornas utformning och inbördes ordning, det vill säga grad av standardisering. Dels måste vi tänka på i vilken utsträckning frågorna är fria för intervjupersonen att tolka fritt beroende på sin egen inställning eller tidigare erfarenheter, det vill säga grad av strukturering. Observationer är användbara när vi ska samla information inom områden som berör beteenden och skeenden i naturliga situationer. Observationer kan vara strukturerade, där vi i förväg bestämmer vilka beteenden och skeenden som ska observeras och i förväg arbeta fram ett observationsschema.

Observationer kan också vara ostrukturerade, utan ett i förväg färdigställt observationsschema, där vi har ett utforskande syfte och vill använda observationer för att erhålla så mycket kunskap som möjligt.⁵

Kvalitativ och kvantitativ forskning

Kvalitativa metoder visar en helhetsbild som möjliggör en ökad förståelse för sociala processer och sammanhang. Kvalitativa undersökningar går på djupet, snarare än på bredden, vilket innebär att varje enskilt undersökningsobjekt studeras intensivt. Djupintervjuer eller intervjumall utan fasta frågor eller svarsalternativ är typiska exempel på en kvalitativ metod. Forskaren kan påverka resultaten genom att vara närvarande.

De kvalitativa studierna präglas av flexibilitet, vi måste kunna ändra på uppläggningsen under själva genomförandet av undersökningen. Genom intervjuerna får man hela tiden nya insikter och en bredare uppfattning om det undersökta ämnet. Detta kan vara en svaghet, eftersom flexibiliteten gör det svårt att jämföra informationen från de olika respondenterna.

Kvantitativa metoder syftar mer till att förklara olika företeelser.

Undersökningarna går på bredden snarare än på djupet och informationen som samlas in omfattar många undersökningsenheter. Data samlas in strukturerat, t ex med hjälp av enkät med fasta svarsalternativ. Forskaren observerar fenomenet utifrån. Genom att standardisera upplägget blir det lätt att jämföra informationen. Informationen som tas fram omvandlas till siffror och analyseras med hjälp av statistiska metoder.⁶

⁴ Davidson, Bo och Patel, Runa, 2003, *Forskningsmetodikens grunder*, Studentlitteratur, Lund

⁵ Ibid

⁶ Holme, Idar Magne och Solvang, Bernt Krohn, 1997, *Forskningsmetodik – om kvalitativa och kvantitativa metoder*, Studentlitteratur, Lund

Kvalitativa intervjuer

Kvalitativa intervjuer har oftast en låg grad av standardisering, frågorna som intervjuaren ställer ger utrymme att svara med egna ord. Frågorna kan ställas i en bestämd ordning, det vill säga med en hög grad av strukturering, intervjun kan också genomföras så att frågorna ställs i den ordning som faller sig bäst i de enskilda fallen, det vill säga med en låg grad av strukturering.⁷

Validitet och reliabilitet

Reliabiliteten bestäms av hur mätningarna utförs och hur noggranna vi är vid bearbetningen av informationen. Validiteten är beroende av vad vi mäter och om detta framgår klart i frågeställningen. I kvalitativa undersökningar har inte reliabiliteten samma centrala plats som i kvantitativa undersökningar. Detta då syftet med kvalitativa undersökningar är att få en bättre förståelse av vissa faktorer och då fokuserar man inte på den statistiska representativiteten. Problemet att få giltig (valid) information är också mycket mindre i kvalitativa studier, forskaren har en mycket större närhet till det eller den som ska studeras än i kvantitativa studier. Istället kan vår upplevelse av situationen vara felaktig och vi kan missförstå de signaler eller motiv som våra forskningsobjekt uttrycker. Det är också svårt att veta hur vi ska agera för att få information som är så giltig som möjlig. Undersökningsobjekten kan bete sig på ett sätt som de tror att vi förväntar oss.⁸

Källkritik

Vi måste försöka fastställa att de fakta vi presenterar är ”sannolika”. För att göra en sådan bedömning måste vi förhålla oss kritiska till dokumenten.⁹ Vi måste ta hänsyn till den tidshistoriska situation i vilken de kom till. Vem var upphovsmannen och vilka mottagare var informationen riktad till? Ofta kan det vara svårt att skilja mellan vad som relevant eller inte. Det gäller att hitta informationen som leder till bättre förståelse av det problem vi arbetar med.¹⁰

Praktiskt tillvägagångssätt

Vid insamling av information har både primär- och sekundärdata använts. I vårt arbete har vi valt att följa upp de kvalitativa personliga intervjuerna med en kvantitativ undersökning i form av en enkät. Även observationer på plats har bidragit till studien.

Fallstudien bygger till en stor del på intervjuer med olika aktörer som finns närvarande i Högsbo - Sisjön. De intervjuade personerna är: Lars-Åke Alexandersson, ägare Alaska Fastigheter AB, Daniel Carlsson, ägare Arkipelagen, Christer Sundberg, VD Harry Sjögren, Stephan Ekstedt, konsult Utveckla Staden, Hans Ander, Stadsbyggnadskontoret distrikt Söder, samt Lars Ivarson, stadsbyggnadsdirektör Stadsbyggnadskontoret. Syftet med intervjuerna var att få en helhetsbild av den pågående omvandlingen av industriområdet till en handelsplats. Intervjuerna genomfördes i form av dialog där de olika aktörerna fick berätta fritt om sin roll i processen och framföra sina åsikter.

⁷ Davidson, Bo och Patel, Runa, 2003, *Forskningsmetodikens grunder*, Studentlitteratur, Lund

⁸ Holme, Idar Magne och Solvang, Bernt Krohn, 1997, *Forskningsmetodik – om kvalitativa och kvantitativa metoder*, Studentlitteratur, Lund

⁹ Ibid

¹⁰ Holme, Idar Magne och Solvang, Bernt Krohn, 1997, *Forskningsmetodik – om kvalitativa och kvantitativa metoder*, Studentlitteratur, Lund

Intervjumanualer med centrala samtalsämnen skapades inför de olika intervjuerna. Som vi har bifogat med som bilagor.

Som ett komplement till intervjuerna skickades en enkät med fyra frågor till företag. Syftet med enkäten var att få en uppfattning om hur de olika företagen har påverkats av handelns framväxt i området samt det ökade trafikarbetet i samband med detta. Enkäten skickades med e-post till samtliga medlemmar av Företagarföreningen vars e-postadress fanns med i föreningens register, med undantag av fastighetsägare. 99 av de 480 tillfrågade föreningsmedlemmar besvarade enkäten. Det stora bortfallet kan delvis förklaras att de angivna e-postadresserna var felaktiga i vissa fall och att de elektroniska brevlådorna var fulla vid tillfället eller inte tog emot sådana utskick. Vi tycker att detta inte är riktigt representativt att presentera dessa egentligen men känner att vi ville få med en del av deras åsikter när det var ganska tydligt att de som mest svarade var de som låg i närheten och var påverkade av situationen. Sekundärdata var hämtad från publicerade källor i form av böcker och vetenskapliga studier, rapporter, tidningsartiklar samt informationssökning på Internet.

Kap.3 - Historik

I detta kapitel vill vi ge en bredd beskrivning av bakgrunden till hur Högsbo -Sisjön utvecklats till vad det är idag. Vi vill öka förståelsen för utvecklingen över tid och generera en bättre grund att stödja kommande analyser på.

Den historiska utvecklingen

I mitten av seklet började Högsbo industriområde växa fram och ta fart. Näringslivet och även Göteborgsstad såg mycket olikt ut jämfört med idag. Högsbo industriområde låg utanför staden och större delen av marken var jordbruksmark. På den tiden baserades näringslivet på en växande tillverkningsindustri och i den växande staden intog området en position som en lämplig plats för industrier som kunde uppfattas som störande eller upplag av olika restprodukter. Men Högsbos position i stadssystemet började flyttas och de bidragande faktorerna till detta var Göteborgs kraftiga expansion under efterkrigstiden fram till 1990-talet, näringslivets nuvarande förändring och den ökade inflyttningen till staden.

1960-talet gjordes de första planritningarna över Norra Askim och på 1970-talet började Norra Askims industriområde växa fram. Från och med årsskiftet 1972-1973 kom området istället att tillhöra Göteborgs kommun. Namnet Norra Askims industriområde byttes till Sisjön som kändes mer kommersiellt gångbar och företag började söka sig hit. Några av de första som upptäckte Sisjöns potential var David Billhäll som tidigt etablerade sig med en stor butik. Trots att området har Göteborgs bästa läge för handel motarbetades etableringarna delvis för att Göteborgs kommun hellre ville satsa på Backaplan och Bäckebo, delvis för att man ville värna om de mindre torgen i väster.

Efter många turer blev det till slut en planändring på 1980-talet men handeln var fortfarande begränsad och man fick till exempel inte sälja kläder och skor. Sisjön har fortsatt att satsa och de senaste åren har området utvecklats enormt. Nu hoppas man på fler planändringar som ska gynna handeln inom området och öka möjligheterna för fortsatta framgångar.¹¹

Vid ett sammanträde som ägde rum den 12/12 1966 hos Galon AB, bildades Högsbo Industriförening på initiativ av direktör Erik Lindeblad. Anledningen till att föreningen kom till var att området var nytt och att företagen, ett 100-tal verksamma, hade en del gemensamma problem som måste lösas. Ett problem var de dåliga kommunikationerna till centrum. Man behövde fler övergångsställen, gatubelysningen var dålig etcetera.¹²

Idag är Högsbo - Sisjön industriområde ett centralt läge och ligger bra till ur kommunikationssynpunkt.

Området är beläget ca 6 km söder om Göteborgs centrum. Dag Hammarskjöldsleden löper längs hela västra sidan av Högsbo industriområde och Söderleden löper i söder. På motstående sida av Högsbo industriområde ligger Sisjöns industriområde. Tillsammans utgör dessa två Nordens största samlade arbetsplats med drygt 1000 företag och ca 15 000 arbetstillfällen. 1985 fanns det ca 500 företag, över 10 000 personer arbetade här på den tiden. Fyra år senare

¹¹ *Sisjön*, reklamutskick, December 2005

¹² Högsbo-Sisjö Medlemsbulletin nr 34 1991

1989 tillkom det 160 företag till och 1993 fanns 845 företag registrerade i föreningens databas¹³

Det första företaget i området var firman Gunnar Ahlman & Co. Det var 1949 som man startade med tillverkningen av rörklamrar som specialitet. Några viktiga företag som flyttade in i området var FP Glasmagasinet som etablerades 1965. Ericsson Telemateriel AB flyttade in 1965.¹⁴ Pååls som är väldigt välkänt flyttade in i början av 60-talet.

Nästan hälften av företagen i området idag är småföretag med mindre än 5 anställda. Området är centralt beläget, nära bostäder och kommunikationer. Men en del av företagarna har hamnar där av en slump. Det kan ha funnits en passande lokal med en passande hyra.¹⁵

¹³ Högsbo-Sisjö Medlemsbulletin

¹⁴ Högsbo-Sisjö Medlemsbulletin nr 24 1989

¹⁵ Storlaget, artikel av Karolina Vikingsson, Göteborgs-Posten GPNära Väster nr 27 onsdag 23 augusti 2000

Kap.4 - Referensram

I detta kapitel går vi igenom referensramen som skall ge läsaren en grundläggande bakgrund till den empiriska undersökningen samt slutdiskussion och analys. Den teori som kommer att användas presenteras i detta kapitel, samt en presentation över de berörda företagen.

Stadsplanering

Stadsbygden kan upplevas som splittrad och det är svårt att förnya miljöerna och bygga för nya behov. De flesta områden har utformats utan idé om generalitet och föränderlighet vilket ger den dubbla svårigheten att komplettera såväl mellan som inom regionerna. Avsaknaden av en övergripande stadsplanering blir tydlig när kraven på förändring ökar.

Det finns en rad orsaker till att stadsbygden inte utvecklas utan bara fortsätter i redan beprövade och föråldrade metoder. Det handlar till exempel om trubbiga planeringsinstrument, motståndet till förändring hos närboende och sakägare, samt om kommungränsproblematik i mer tätbebyggda regioner. Vilket i sin tur beror på just avsaknaden av en uppdaterad idé om stadsbyggen som helhet. Stadsplanering idag innebär dessutom att operera inom redan byggda miljöer där människor lever och verkar och där förändring ofta upplevs som hot snarare än möjligheter.

Tyngdpunkten i dagens planeringsarbete ligger på den kommunala nivån och de formella processerna styrs av Plan- och Bygglagen, vars verktyg och processer ibland inte räcker till. Kommungränser kan bli ett hinder för utveckling av stadsbygden till en mer sammanhängande urban miljö. Områdena vid kommungränserna behandlas inte sällan som mindre angelägen periferi utan att hantera mötet med stadsbygden på andra sidan gränsen vilket leder till dåligt fungerande och oattraktiva miljöer.¹⁶

Den kommunala förvaltningen

De beslut som kommunen ställer sig till måste vara slutna till allmänna intressen. Spekulative verksamheter och avgifter samt service får inte bestämmas för att ge vinst. Den kommunala expansionen och den mer hårdare och mer restriktiva styrningen från staten av kommunernas skatteuttag och deras ekonomi har bidragit till att kommunerna idag har en pressad ekonomi.

Kommunen använder sig av två former, fysisk och ekonomisk för att klara av sina arbetsuppgifter.

Kommunens beslut om all användning av mark inom kommunens gränser är den fysiska formen. Med ekonomisk planering innebär det att kommunen är beordrad att varje år upprätta en budget som skall innefatta en plan för verksamhetens ekonomi för det kommande året.

Kommunen måste fastställa en översiktsplan och en detaljplan enligt plan- och bygglagen som skall innefatta hela dess yta.

Översiktsplanen visar vägen för beslut om hur mark- och vattenområde skall användas och hur den byggda miljön skall förbättras och skyddas. Dess syfte är att utgöra ett politiskt program för viktiga utvecklingsfrågor på långsikt, ge underlag för detaljplanering och vid prövning av ärenden enligt olika lagar. I vissa fall kan ägaren av en fastighet tvingas avstå från fastigheten mot en ersättning av kommunen. Detta kallas för Expropriering. Alltså kommunen vill

¹⁶ Bradley, Karin, Broms Wessel, Ola och Tunström, Moa (Red.), 2005, *Bor vi i samma stad? Om stadsutveckling, mångfald och rättvisa*, Kristianstads Boktryckeri AB, Kristianstad

här förvärva marken och därmed kunna styra utvecklingen inom orten. Kommunen exproprierar mark för framtida bebyggelser. Planeringskontoret förbereder olika beslut som kommunfullmäktige skall fatta som har till uppgift att verka för en god och långsiktig fysisk samhällsutveckling för kommunen.

Stadsbyggnadskontoret

Stadsbyggnadskontoret har Byggnadsnämnden som uppdragsgivare och är en fackförvaltning. Stadsbyggnadsdirektören är den ansvarige för verksamheten. Uppgifterna ligger i att ansvara för översikts- och detaljplanering samt bygglov och kartunderhåll. Norr och Söder är geografiska distrikt som handlägger bygg- och planärenden. En lantmäterienhet finns på varje distrikt som svarar för fastighetsbildning och fastighetsregistrering i Göteborg. De olika distrikten arbetar tillsammans med stadsmättningsavdelningen och avdelningen för översiktsplanering.¹⁷

Detaljplan

Detaljplanen är den som dirigerar kommunen hur marken får brukas och vilka byggnader eller anläggningar får finnas. Olika intressen måste tas till hänsyn när man arbetar fram en detaljplan. Till exempel sakägarens intresse att få bygga, men även natur- och kulturvärdens intressen. I tätorter har allmänheten rätt att yttra sig, här måste det fodras föreskrifter om var byggnader får placeras, hur stora och hur höga de får byggas. Sen skall det bestämmas om de får användas till bostäder, kontor, handel eller industri.

Översiktsplan

En översiktsplan redovisar bland annat hur mark- och vattenområden skall användas. Vad vi ska bygga och inte bygga. Hur intressanta områden skall skyddas. Var vägar skall besättas.

Översiktplanen är en långsiktig vision.

Den nuvarande översiktsplanen för Göteborg, ÖP99, är i delar inaktuell då den togs fram när byggandet var måttligt. Ett förslag till ny översiktplan tas just nu fram av stadsbyggnadskontoret. Detta görs på uppdrag av Byggnadsnämnden. Förslaget läggs ut på samråd för att samla in alla synpunkter. När samrådet avslutas omarbetas förslaget.

Samråd betyder att vem som helst har möjlighet att lämna synpunkter.

Byggnadsnämnden skall godkänna och sedan antas planen av Kommunfullmäktige.¹⁸ Arbetet med ÖP2008 har startat 2006, och i den nya planen ägnas mer fokus åt företagsverksamhet. Översiktsplanen inkluderar 21 lokala program för de olika stadsdelarna, en av dem omfattar Högsbo.

Blandbebyggelse

Under den tid området växte fram rådde planeringsidealet med den funktionsindelade staden. Av denna anledning byggdes varken bostäder eller kommunal service i Högsbo industriområde. Bristerna i stadsutformning uppmärksammades redan i samband med arbetet med översiktsplanen 1993, ÖP 93, där man föreslog på sikt en förändring mot en blandad stadsbebyggelse.

¹⁷ www.stadsbyggnad.goteborg.se, 2007-12-11

¹⁸ <http://www.stadsbyggnad.goteborg.se/prod/stadsbyggnad/dalis2.nsf>, 2007-12-11

Förslaget redovisades senare även i ÖP 99. Följande föreslogs gällande förändring av Högsbo på lång sikt: ”Blandat stadsbebyggelse med både bostäder, arbetsplatser, service och handel”. För närvarande finns huvudsakligen kontor, industri och handel i området. Stadsbyggnadskontoret har undersökt möjligheter att integrera bostäder i framtida utbyggnadsplaner.¹⁹ Fördelarna med en blandad bebyggelse uppgavs vara förutom en omväxlande närmiljö även en större trygghet, eftersom det kommer att finnas människor i området dygnet runt. Stadsbyggnadskontoret ansåg att en utredning måste göras för att besluta om en blandad stadsbebyggelse är rimlig här. Arbetet med att utveckla program för stadsutveckling i Högsbo industriområde påbörjades i maj 2000. Konsultföretaget GF Konsult AB, som fick uppdraget att genomföra förstudien till programmet, rekommenderade att bostäder skall integreras i norra delen av Högsbo.²⁰

Trafikkontoret

Från årsskiftet 1991 har en ny trafiknämnd det samlade ansvaret för stadens trafikpolitik. I ansvarsområdet ingår väg- och banhållning, kollektivtrafik i samarbete med Västtrafik, samt trafikreglering inklusive parkeringsfrågor. Trafikkontoret biträder från 1991 trafiknämnden. Trafikkontoret har inga funktioner för själva utförandet, allt arbete som skall genomföras beställs från externa entreprenörer. Kontoret bedriver ett aktivt samarbete med Vägverket Region Väst, som ansvarar för de stora vägarna i och omkring Göteborg.²¹

Vägverket

Vägverket är en statlig myndighet som arbetar för att ge medborgare och näringsliv bra förutsättningar att göra resor och genomföra transporter. Vägverkets arbete ska leda till att vägtransportsystemet har god standard, att det är samhällsekonomiskt effektivt och tillgängligt för alla människor. Det ska vara säkert, miljöanpassat, jämställt och bidra till regional balans. Riksdag och regering bestämmer vilken inriktning Vägverkets arbete ska ha. Det görs bland annat genom de långsiktiga målen för transportpolitiken i Sverige och genom det årliga regleringsbrevet från regeringen.²²

Fastighetsägare och företagsrepresentanter

Harry Sjögren AB

Bygg- och fastighetsföretaget Harry Sjögren AB bildades av en man i Borås 1947. Företaget blev snabbt mycket framgångsrikt och var under senare delen av 50-talet och under hela 60-talet ett av de större byggföretagen i Västsverige. På 80-talet blev Harry Sjögren AB ett renodlat fastighetsbolag. Företaget är idag ett dotterbolag till börsnoterade Castellum, som är en av landets största renodlade fastighetskoncerner.

Idag äger man och förvaltar kommersiella, strategiskt belägna fastigheter i expansiva områden med hög tillgänglighet och goda framtidsutsikter. Harrys Sjögren AB har idag 29 fastigheter i Högsbo – Sisjön med area från 1 000 kvm till

¹⁹ Förslag till Översiktsplan ÖPXX för Göteborg

²⁰ Högsbo industriområde. Förstudie till program för stadsutveckling i Högsbo industriområde, Göteborgs Stadsbyggnadskontor i samarbete med GF Konsult AB, april 2001

²¹ <http://www.trafikkontoret.goteborg.se>, 2007-12-05

²² <http://www.vv.se>, 2007-12-04

15 000 kvm. Företaget är en av de största fastighetsägarna i Högsbo – Sisjö industriområde. De har idag tomter med byggrätt i anslutning till Söderleden.

Alaska Fastigheter AB

Alaska är ett fastighetsbolag vars innehav i Högsbo - Sisjön består huvudsakligen av handelsfastigheter, bland annat Coop - fastigheten och Sisjö - centrum där Hemköp ligger idag. Företaget är en av de huvudsakliga finansiärerna av infrastrukturutbyggnaderna i Högsbo-Sisjön.

Företagarföreningen

Högsbo - Sisjö Företagarförening är en ideell förening som bildades 1966. Det ursprungliga namnet var Högsbo - Sisjö Industrieförening men 2001 bytte man namn till Företagarförening. Föreningen har till uppgift att tillvara gemensamma intressen för företag inom området och fungera som remissinstans i kommunala frågor som berör området. Styrelsen olika uppgifter är bland annat att vara kontaktorgan i kommunala frågor som berör området i plan-, trafik-, gatu-, och miljöfrågor. Att vara representant för föreningen på de sammankomster för Göteborgs övriga industrieföreningar som administreras av Business Region Göteborg (BRG). Att stimulera och understödja den kommersiella verksamheten inom området. Och till årsmötet presentera verksamhetsberättelse samt förslag till budget för kommande verksamhetsår.²³

Föreningen har idag ca 480 medlemmar. Lennart Gross har verkat som ordförande i föreningen i sju år men år 2007 fick föreningen en ny ordförande, nämligen Per-Axel Andréén.

Utveckla staden

Utveckla staden är ett konsultföretag med goda kunskaper inom stads- och fastighetsutvecklingen. Företaget erbjuder kommuner, fastighetsbolag och övriga aktörer inom fastighetsbranschen rådgivning, affärsstöd och projektledning i de projekt som stödjer utveckling av staden.²⁴ Stephan Ekstedt som driver företaget blev involverad i Högsbo - Sisjön som konsult när de lokala aktörerna behövde hjälp med samordningsfrågorna.

Arkipelagen Företagscenter AB

Arkipelagen är ett kontorshotell på Stora Ävägen i Sisjön som erbjuder kontorsrum i olika storlekar. Hyresgästerna får en helhetslösning som inkluderar kontorsutrustning, tillgång till konferenslokaler, gemensam växel och hantering av in- och utgående post.²⁵ Tillsammans med Arkipelagen har företagarföreningen startat en återkommande mötesaktivitet under namnet "Frukostakademien" med start februari 2008. Möten kommer att behandla frågor som berör bland annat teknik, konkurrens och ledarskap.

²³ Stadgar för Högsbo - Sisjö Företagarförening

²⁴ <http://www.utvecklastaden.se/>

²⁵ <http://www.arkipelagen.com/>

Kap.5 - Handeln

I det fjärde kapitlet ger vi en redogörelse för hur handeln har växt fram samt vilka är fastighetsägarna till de stora lokaler som byggts upp för handeln de senaste 6 åren. Den utredning som Konsultföretaget Inregia AB gjorde på uppdrag av stadsbyggnadskontoret 2004 kommer också att sammanfattas här. Detaljplanerna för de nya etableringarna sammanfattas också i kapitlet med syfte att ge läsaren en inblick i beslutsprocessen.

Handeln i Högsbo – Sisjön

Idag använder man inte längre benämningen Högsbo–Sisjö industriområde utan Högsbo–Sisjö företagspark.

I början av 2000 – talet började området omvandlas till en utpräglad köpstad. Området är idag expansivt och attraktivt för nya handelsetableringar inte minst tack vare det gynnsamma läget i det regionala vägnätet.

Det hela började med att flera stora lokaler, som bland annat där Ford tidigare fanns innan de flyttade, blev lediga. Det som kom till att bli det mest kostsamma när man skulle omvandla ett industriområde till en köpstad var att busshållplatser skulle anläggas och passande lokaler skulle byggas eller snyggas upp med stora parkeringsplatser. Fastighetsägarna var de som fick stå för en stor del av kostnaden. Det finns idag inte mycket industrier kvar. Ett av de större industriföretagen som finns kvar är till exempel Forbo Flooring som ligger kvar på Sisjö-sidan.

Mycket har hänt de senaste fem åren. Man kunde markant se hur förändringarna kom långsamt smygandes för att senare explodera kraftigt. Olika servicebutiker började flytta in i området. Bland annat flyttade Handelsbanken, Apoteket och Posten från Askims Torg till Högsbo–Sisjö området.²⁶ Tee Time Golf var även en av de första butikerna som blev ett tydligt exempel på att saker och ting började förändras när det öppnades i Bekö Bils gamla lokaler. Till en början öppnade de när Bekö Bil fortfarande satt kvar i samma fastighet.

I kommunens utredning ”Tid att handla” står det att området kommer att utvecklas till en stark knutpunkt för volymhandel. Med de två stora livsmedelsbutikerna Hemköp (f.d. Billhälls) och Coop i spetsen kommer kundtillströmningen att öka markant och sprida sig till de kringliggande fastigheterna. Detta är precis vad som har hänt med butiker som Systembolaget, Jula, Rusta, Stadium XXL och det senaste ElGiganten som öppnades intill Coop. Under våren 2006 öppnades handelscentret Högsbo 421 intill Pripps gamla lokaler, med en handelsyta på ca 30 000 kvm för ca 15 butiker. Detta är värt att nämna eftersom det var den allra största förändringen som skedde i området.²⁷

Stadsbyggnadskontorets uppdrag 2004 – Inregia AB - en sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret skulle 2004 ta fram en strukturplan för området runt Sisjömotet. Strukturplanen skulle innehålla bland annat en miljökonsekvensbeskrivning och en social konsekvensbeskrivning. Planen skulle tjäna som underlag för aktuella och kommande detaljplaner inom planområdet. Högsbo/Sisjön karaktäriseras av industri och handel. Under senare år har många aktörer vänt sig till stadsbyggnadskontoret med önskemål om att etablera ytterligare detaljhandel i området.

²⁶ www.goteborg.se (Öppx Askim)

²⁷ Förslag till översiktsplan Öppx Högsbo

Konsultföretaget Inregia har haft i uppdrag att utreda köpkraft och konsekvenser som utökad yta för detaljhandel och de sociala konsekvenser som eventuella förändringar får för de boende. Utredningens fokus låg på att beskriva den process som äger rum när ytterligare detaljhandel etableras i området.

Detaljhandel och service i Högsbo/Sisjön – april 2004.

Sammanställningen baseras på uppgifter från rapporten Detaljhandeln i Göteborgsregionen 2002 utförd på uppdrag av Svensk Handel. Vissa uppdateringar har gjorts för att inkludera förändringar. Handeln i området domineras av sällanköpsvaruhandel samt service och övrig handel, dagligvaruhandel svarar för en väldigt liten del. Bilhandlare och liknande dominerar kategorin service och övrig handel.

Dagligvaruhandel - 6
Sällanköpsvaruhandel - 36
Restauranger - 9
Banker - 5
Bilhandlare och dylikt - 29

Tillgång på ytor

Byggrätterna för handeln var enligt kommunens uppskattning ca 90000 m² enligt dåvarande plan med förutsättningen att handeln skulle finnas endast i ett plan. 2004 nyttjades ca 55000 m² för handelsverksamhet, av denna yta svarade detaljhandeln för mindre än hälften. Det fanns således fysiska förutsättningar för att detaljhandelsutbudet skulle kunna expandera ytterligare.

Läget och marknadsunderlaget

Området har ett bra strategiskt läge för detaljhandel. Nästan 200 000 boende i närliggande områden har närmare till detta område än till något av de andra stora volymhandelsområdena Backaplan, Bäckebo och Källered.

Fortsatt utveckling

Det bedömdes att det fanns goda förutsättningar för att detaljhandeln i området skulle växa ytterligare inom de närmaste 5 åren. Ett måste för en lyckad expansion är en fortsatt god tillgänglighet för både de bilburna och dem som åker kollektivt.

Hinder

Hinder som kan begränsa utvecklingen:

- byggnadernas lämplighet för detaljhandeln
- gällande detaljplan
- bristande tillgänglighet på grund av trängsel på tillfartsvägar och gator i området
- otillräcklig alternativt obekväma parkering invid butik
- bristande överblick av utbud

- vikande marknad till följd av konjunkturutveckling och/eller befolkningsminskningar
- utbyggnad av volymhandel i nordvästra Göteborg

De enskilda fastigheternas utformning måste studeras närmare för att bättre kunna bedöma det första hindret. Tillräckligt många fastigheter ska kunna omvandlas till bra detaljhandelsytor.

De fyra följande hindren ska hanteras av strukturplanen och kommande detaljplaner. Goda förutsättningar finns för att finna lösningar. Det är viktigt att balansera känslan av stadsmässighet och känslan av volymhandelsområde. Volymhandel kräver öppna områden där bilföraren lätt kan identifiera olika butiker och den väg som leder till dem. Dessutom ska det vara enkelt att hitta parkering nära butiksentrén.

Marknadsförutsättningar

Stormarknader i Högsbo - Sisjön öppnar möjligheter för boende i närområden att handla dagligvaror på nära håll. Samtidigt gynnas sällanköpsvaruhandel då människor ofta kombinerar sina inköp.

Högsbo/Sisjön innan handelns expansion 2004

Området karaktäriserades av en stor livsmedelsbutik (Billhalls) och butiker som både vände sig till yrkesfolk och vanliga konsumenter. Dessutom har det funnits mycket bilhandel inklusive bilprovning. Bortsett från dagligvarubutikerna, är detaljhandeln i området relativt kapitalvaruinriktad och i första hand orienterad mot varor som folk köper vid enstaka tillfällen. Med nya stormarknader får området en helt annan framtoning än det tidigare haft. I och med att stormarknaderna etablerar, kommer kunder betydligt mer frekvent till området och blir därmed också vana att handla annat än livsmedel i Högsbo/Sisjön.²⁸

De olika handelsföretagen i Högsbo - Sisjön 2007

Coop Forum

Tidigare hade Ford sina lokaler här, men fastigheten byggdes om och idag finns flera stora hyresgäster i denna lokal som ägs av Alaska fastigheter. Invigningen av Coop skedde under årsskiftet 2004/2005. På Baksidan finns Jula som öppnades under november 2004. Och nu har man även öppnat Systembolaget och El giganten som tidigare låg på Högsbo-sidan vid Silvan. Alla dessa är fyra starka varumärken som lockar fler kunder till området.

²⁸ Utveckling av detaljhandel i Högsbo/Sisjön. Underlag till strukturplan. Inregia AB



Coop Forum och ElGiganten

Sisjö Centrum

Denna fastighet har funnits sedan 1793 och ägs även den av Alaska. Idag finns det handel som Hemköp (f.d. Billhälls), fiskhandlare, bank, konditori, hälsokost, Apoteket, posten, Träningsverket, naprapatkliniken och en restaurang. Det finns även en del kontors- och lagerutrymmen som olika gäster hyr. Fastighetens totala uthyrbara yta utgör ca 23 500 kvm. Det kommer med tiden även här komma en del förändringar.



Sisjö Centrum

Sisjö Entré

Konceptet här lyder volymhandelscentrum inom Hem/gör-det-själv/Fritid. Fastigheten ägs idag av Nordic Real Estate Partners. Hyresgästerna här är bland annat Cervera, Micro bildelar, Expert, Sportex, Rusta, Shell, Tee Time golf, Elkedjan, Toys 'R' us och Babyproffsen. Fastigheten är utbyggd i två etapper och omfattar ca 18 000 kvm uthyrbar yta.



Sisjö Entré

Gulinshuset

Ägs och förvaltas av GulinsFastigheter. Tidigare hade man lager i denna fastighet men idag har det delats upp till ett flertal hyreslokaler och innehåller kontor, detaljhandelsbutiker, restaurang samt ett stort och modernt gym. Den största hyresgästen är den nyöppnade Stadium XXL.



Stadium XXL i Gulinshuset

Högsbo 421

Hösten 2006 öppnades Högsbo 421 som är ett köpcentrum med en ca 30 000 kvm yta och som ligger i Högsbo Industriområde norr om Sisjöns industriområde. Här har man även byggt ca 1600 parkeringsplatser. De två största hyresgästerna är ICA Maxi och Media Markt. Fastigheten ägdes av norska Aspelin och Ramm men har nu sålts till en holländsk investerare.



köpcentrum 421

Sammanfattning av detaljplaner

Livsmedelshandel var förut endast tillåten i Billhalls, nuvarande Hemköp, enligt detaljplaner från 70- och 80-talen. I samband med att flera stora livsmedelskedjor anmälde sitt intresse för etablering i Högsbo-Sisjön, behövde Stadsbyggnadskontoret upprätta nya detaljplaner för de berörda fastigheterna.

Kvarteret ”Skiftnyckeln” vid Otto Elanders gata (421)

Fastighetsägaren har i en skrivelse till stadsbyggnadskontoret den 10 augusti 2001 uttryckt önskemål om att utveckla kvarteret till ett attraktivt volymcentra, för ändamålet behövde en ny detaljplan upprättas. Planförslagets syfte var i första hand att komplettera industriändamålet inom kvarteret med handel- och kontorsverksamhet, samt att säkerställa ett bredare trafikreservat utmed Otto Elanders gata. Planområdet omfattar cirka 70 000 m² och ägs till största delen av SAR Fastigheter AB. Göteborgs kommun äger en mycket liten del av området. Den 10 juni 2003 beslöt byggnadsnämnden att en strukturplan skulle upprättas som skulle utgöra ett underlag för detaljplanarbetet samt utreda vilka trafikinvesteringar som var nödvändiga för att klara den förväntade trafikökningen.

Samråd gällande strukturplanen ägde rum mellan 23 juni och 7 september 2004, man diskuterade bland annat de regionala trafikeffekterna, en mer detaljerad

utbyggnadsplan för nödvändiga trafikutbyggnader redovisades. Kontoret beslöt att gå vidare i planprocessen.

Enligt den nya detaljplanen skall kvarteret förutom industriverksamhet även innehålla kontor och handel. Detta ger en flexibilitet med tanke på växlande framtida markbehov. Inom fastighetens gränser fick parkering byggas, en del i form av parkeringsdäck i flera plan. I framtiden får parkeringen byggas ut i etapper.

Gatorna i området har byggts ut för att klara det ökade trafikflödet. Utrymme för busshållplatser och en framtida spårväg har reserverats. Kommunalt ledningsnät för vatten och avlopp samt ledningsnät för elkraft och tele finns redan utbyggt i området. En återvinningscentral finns i anslutning till Renovas anläggningar vid A Odhners gata.

Kommunen belastas inte av några investeringsutgifter utan det är exploatören som får stå för samtliga utbyggnadskostnader, vilket gäller bla utbyggnaden av gatorna runtomkring.²⁹

Kvarteret Falsterborev vid Stora Ävågen i Askim (Coop Forum)

Fastighetsägaren har meddelat i en skrivelse till Stadsbyggnadskontoret den 6 maj 2002 om en önskad etablering av Coop Forum. Planområdet är beläget i Sisjö industriområde ca 400m söder om Sisjömotet och omgärdas av Sisjövågen, Stora Ävågen och Hantverkarsvägen. Gällande detaljplan medger inte den typen av handel (livsmedel), utan anger kontor, industri, partihandel och liknande, en ny detaljplan behöver därför upprättas. Industriändamålet skall kompletteras med handel- och kontorsverksamhet, samt eventuell livsmedelsförsäljning.

Fastigheten är på ca 46 000m². Förutom industriverksamhet ska det nu bli möjligt att etablera kontor och handel. Högst 50 % av fastighetsytan får bebyggas. Största bruttoarea är 35 000m², handel får ske på 16 000m², varav högst 3 000m² livsmedelsförsäljning. Parkeringsdäck i flera plan får byggas på fastigheten. I nuläget behövs ca 1100 parkeringsplatser och man får bygga ut vid framtida behov.

Genomförandetider

10 juni 2003 uppdrag om att upprätta en ny detaljplan.

8 juni 2004 uppdrag om att genomföra samråd om strukturplanen och de tre ingående detaljplanerna.

Samråd 23 juni – 7 septemder 2004 med huvudsakligen positiva reaktioner.

Strukturplanen godkändes av Byggnadsnämnden 11 januari 2005.

Utbyggnad av infrastrukturen

En ny väg byggs genom norra delen av kvarteret för att avlasta befintliga vägar och underlätta framkomligheten. En ny anslutning samt direktförbindelse mellan Sisjövågen och Askims Industriväg byggs. En flyttning av Stora Ån ca 20m

²⁹ Handel, industri och kontor i kvarteret Skiftnyckeln vid Otto Elanders gata. Antagandehandling, Stadsbyggnadskontoret i Göteborg maj 20

österut föreslås för att fler parkeringsplatser ska kunna byggas. Utrymme för busshållplatser reserveras. För att åstadkomma en stadsmässig gatumiljö ska bättre gång- och cykelbanor byggas samt träd planteras. Korsningen Stora Ävägen – Hantverkarsvägen byggs om till en rondell. Förslag finns att Sisjövägen på sikt får fyra körfält samt att rondellen blir signalreglerad korsning. Avtal som reglerar kostnaderna upprättas mellan fastighetskontoret och fastighetsägaren. Etableringen medför inga ekonomiska konsekvenser för kommunen.³⁰

Kvarteret Dalskär vid Stora Ävägen inom stadsdelen Askim (Gulinshuset)

Kvarteret är beläget i Sisjö industriområde ca 200m väster om korsningen mellan Sisjövägen och Stora Ävägen och omgärdas av Stora Ävägen, Hantverkarsvägen och Ekonomivägen. Area är 20 389m², fastigheten ägs av AB Sven Gulin. Ny detaljplan möjliggör kontor och handel, gym. Högst 50 % av fastigheten får bebyggas. Totala bruttoarea är 20 000m² varav handel får bedrivas på 7 000m², ingen handel med livsmedel får förekomma.

Genomförandetider

Skrivelse till kontoret 12 juni 2002 önskad ombyggnad för handel.

10 juni 2003 uppdrag att upprätta strukturplan.

Samråd 3:e kvartal 2004

Utställning 4:e kvartal 2004

Antagande 1:a kvartal 2005

Upprustning av Stora Ävägen ska göras för att ge vägen stadsmässigt utseende. Utrymme för busshållplatser reserveras. Behovet av parkeringsplatser uppskattas till 525, vilket genom samnyttjande reduceras till 467 enligt fastighetsägaren. Inga ekonomiska konsekvenser för kommunen.³¹

Invändningar och kommentarer som kom in i samband med samråden

Boende utefter Askims Stationsväg har klagat på ökande trafik i området, vissa vill att vägen dras på en ny plats eller att den stängs för genomfartstrafik, samt att en utökning av handeln i Högsbo - Sisjön är onödig och att man istället ska satsa på de lokala torgen.

De lokala torgen påverkas enligt bland annat Göteborgs Lokaler Förvaltnings AB negativt av utvecklingen av handeln i området. Stadsdelsnämnderna i Högsbo och Tynnered anser också att torghandeln hotas av handelsutvecklingen.

Stadsbyggnadskontoret menar att de lokala torgen hade det svårt redan innan stormarknaderna öppnades i Högsbo, och att detta beror på att det bor för få människor kring torgen. Planer finns på att förtäta bostadsbeståndet i torgens närhet.

Renova påpekade att strukturplanen skapar problem för deras verksamhet, då våg- och kontrollbyggnad skulle behöva flyttas.

³⁰ Detaljplan. För handel, industri och kontor i kvarteret Falsterborev vid Stora Ävägen i Askim.

³¹ Detaljplan för handel, industri och kontor i kvarteret Dalskär vid Stora Ävägen inom stadsdelen Askim.

Vägverket menar att det är viktigt att förbättra framkomligheten i området. Söderleden är redan hård trafikerad och störningar orsakar köer. Om industri och handel ska fortsätta att utvecklas måste alternativa vägar byggas ut för att klara påfrestningen. I vägverkets befintliga ekonomiska plan för år 2004-2015 finns inga medel upptagna till åtgärder längst med Säröleden eller Söderleden.³² Business Region Göteborg anser att integration med bostäder är önskvärd på lång sikt. Ett gemensamt skyltprogram för hela området behövs. Fastighetsnämnden studerar kompletteringar till Sisjömotet med ytterligare två stycken mot. Mölndals kommun önskar en djupare analys av konsekvenserna för Mölndalscentrum och Källeredes köpstad.³³

Kv Eknöudde (Hemköp)

Handläggningstiderna är betydligt kortare vid mindre planändringar. Som exempel kan här nämnas att när Posten skulle öppna sitt kontor i Sisjö centrum tog det ca nio månader från det att ansökan om planändring lämnades in till att planändringen vunnit laga kraft.

Den gällande detaljplanen var daterad 1973-02-22 och angav handel och industri. Planen medgav en byggrätt på 30 000kvm. Livsmedelsförsäljning var begränsad till 400kvm av handelsytorna, bygglov var beviljad för 500 kvm. I praktiken har livsmedelsförsäljningen bedrivits på en yta av 2 550kvm i över 16 år vid tidpunkten för antagandet. Den totala handelsytan angavs i den nya detaljplanen vara begränsad till 8 600 kvm och kontorsytan till 5 500kvm. Livsmedelshandel fick bedrivas på högst 4 000kvm. Fastigheterna med beteckningar Kobbegården 6:52 och 6:53 amt delar av Kobbegården 6:29 sammanfördes så att kvarteret 171 Eknöudde numera motsvarar en fastighet.³⁴

³² Detaljplan för handel, industri och kontor i kvarteret Skiftnyckeln vid Otto Elanders gata.

³³ Detaljplan för handel, industri och kontor i kvarteret Falsterborev vid Stora Ävägen i Askim.

³⁴ Detaljplan för handel och industri på fastigheten Kobbegården 6:52 och 6:53, vid Datavägen inom stadsdelen Askim

Kap.6 - Kommunikationer

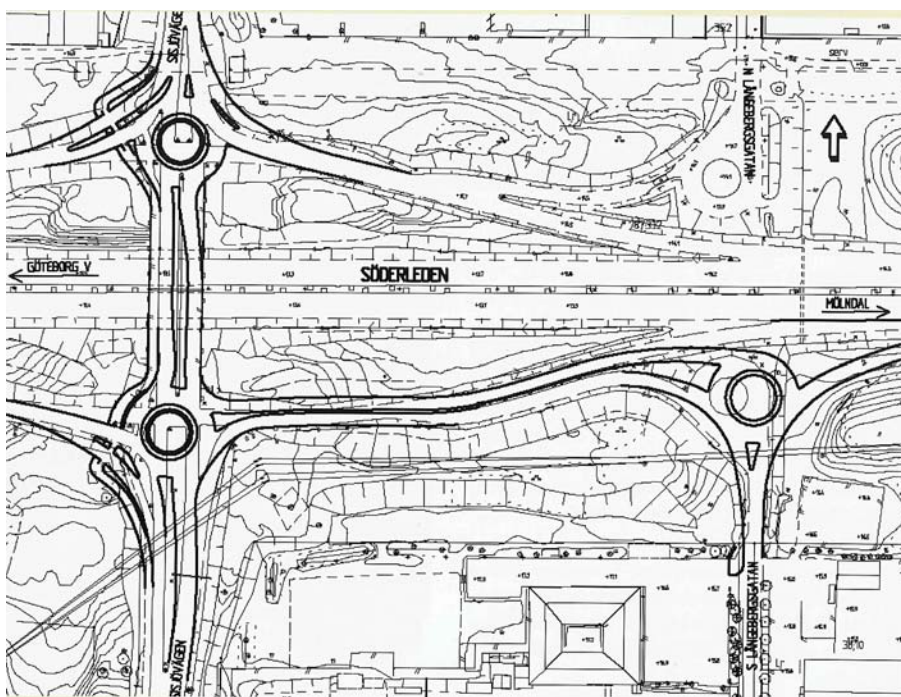
I detta femte kapitel redogör vi för de historiska ändringarna av vägnätet runt Söderleden samt den nuvarande trafiksituationen. Vi beskriver även kort samarbetet mellan de olika aktörerna, samt redogör för framtidsvisionerna för området.

Högsbo-Sisjön har under en lång tid gradvis omvandlats till den handelsplats det är idag. Utvecklingen har resulterat i en kraftig trafikökning.

Beslut och genomförda ändringar

Kobbegårdsvägen stängdes för överfart 1990 på grund av en hög frekvens av trafikolyckor. Den nya Kobbegårdsbron öppnades åter för trafik tvärs över Söderleden i mars 1993. Vägen fungerar idag som en direktförbindelse mellan Högsbo och Sisjön. Sisjömotet blev färdigt 1992. Järnbrottsmotet byggdes ut i två etapper: 1991 och 93-94. Ombyggnaderna var en del av ett utbyggnadsprogram som skulle ge Västerleden – Söderleden planskilda korsningar hela vägen från Åbro i Mölndal ända fram till Kungsstensmotet.³⁵

Sisjövägen som ligger mellan nuvarande Coop och Forshaga byggdes 1991. Sisjömotet har byggts om i flera etapper. Trafikljusen blev permanenta 1993. Ytterligare en ombyggnad gjordes 2002, där en ny avfart/rondell byggdes från Södra Långebergsgatan. Det var tänkt att trafikljusen på bägge sidorna av motet skulle ersättas av rondeller, men så blev det inte.³⁶



*Den föreslagna ombyggnaden av Sisjömotet
Källa: Högsbo-Sisjö medlemsbulletin nr 1 2002*

Tre nya rondeller byggdes 1995: Stora Ävägen/Sisjövägen, Otto Elanders gata/Sisjövägen samt A. Odners gata/O. Asklungs gata. Enligt Trafikkontoret var det mycket billigare att bygga en rondell än ett trafikljus.³⁷

³⁵ Högsbo-Sisjö Medlemsbulletin nr 31 1991

³⁶ Högsbo-Sisjö Medlemsbulletin nr 1 2002

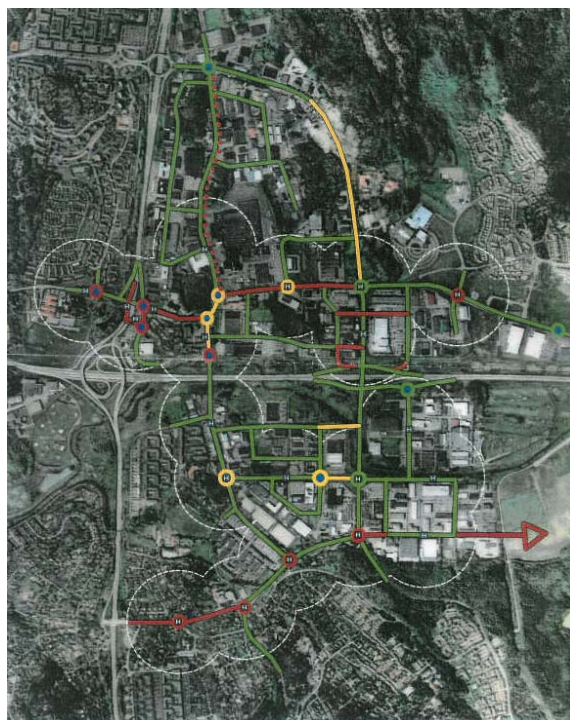
³⁷ Högsbo-Sisjö Medlemsbulletin nr 47 1995

Förbättringar i busstrafiken gjordes sommaren 2005, linje 772 mellan Mölndals station och Marklandsgatan fick en delvis ny sträckning och går nu in i hela Högsbo industriområde. 182:an från Marklandsgatan går runt i Sisjö-området med nya hållplatser. 58:an går numera hela dagen på vardagar från och med sommaren 2005. Orange Express fick en ny linjedragning.³⁸

En ny genomfart öppnades 2006 från Axel Odhners gata förbi Renovas återvinningsstation och med anslutning till Otto Elanders gata och Sisjömotet. Den nya genomfarten byggdes i samband med 421. Otto Elanders gata fick samtidigt två nya rondeller som skulle underlätta framkomligheten.³⁹ Askims Industriväg förlängdes till Sisjövägen och det byggdes en bro över ån. Det blev en signalkorsning där de bägge vägarna möts. Sisjövägen breddades mot Sisjömotet. Ny rondell byggdes i korsningen Stora Åvägen – Kobbegårdsvägen och nya hållplatser kom till, Gulinshuset fick också en ny infart. Ny rondell byggdes i korsningen Hantverksgatan – Stora Åvägen och vägen söderut breddades för att fotgängare skulle få plats.⁴⁰

En ny genomfart öppnades 2006 från Axel Odhners gata förbi Renovas återvinningsstation och med anslutning till Otto Elanders gata och Sisjömotet. Den nya genomfarten byggdes i samband med 421. Otto Elanders gata fick samtidigt två nya rondeller som skulle underlätta framkomligheten.

Gång- och cykelbanor byggdes ut successivt under de senaste åren.



Vägnätet i Högsbo-Sisjön. Vägar som fanns innan de senaste detaljplaneändringarna är markerade med grönt. Gul markering anger tillbyggnaderna i samband med handelsetableringarna och som finansierades av berörda fastighetsägare. Förslag på kommande ändringar anges med rött. *Källa: Trafikkontoret*

³⁸ Högsbo-Sisjö Nytt Nr 2 2005

³⁹ Detaljplan för handel, industri och kontor i kvarteret Skiftnyckeln vid Otto Elanders gata.

⁴⁰ Högsbo-Sisjö Nytt Nr 2 2005

Trafiksituationen idag

I området finns två stora trafikleder, Söderleden som leder till Mölndal och E6/E20 som ligger mellan Högsbo och Sisjö industriområden. Dag Hammarskjöldsleden väster om Högsbo industriområde leder till Göteborgs centrum. Flera busslinjer med varierande körsträckor går genom området, två av dem är högtrafiklinjer. En del av linjerna körs enbart måndag till fredag.⁴¹

Trafikläget är sämst söder om Söderleden (Sisjö-sidan), det är värst runt klockan 8 och klockan 17 då folk ska till och från arbetet. Norr om Söderleden är problemen inte lika stora, trafikarbetet är lättare i norra delen av Högsbo. Mest trafik genereras av dagligvaruhandeln och logistikfastigheter. Trafikproblemen började i samband med det ökade inslaget av handel i området för ca 6 år sedan och har ökat successivt. Bedömningen är att det behövs två nya mot längst Söderleden för att avlasta det hårdtrafikerade Sisjömotet.⁴²

Kollektivtrafiken har upplevts fungera mindre bra. Den otillfredsställande turtäthet samt det faktum att det inte går några bussar kvällstid, har gjort att människorna som arbetar i området väljer att ta bilen istället.⁴³

Infrastrukturens kapacitet har inte räckt till och problem med framkomlighet har blivit allt mer besvärande. På sikt föreslås en spårvägslinje mellan Frölunda Torg och Mölndals centrum. Under tiden är en frekvent busslinje viktig för att stödja utvecklingen och öka tillgängligheten till befintlig och kommande handel i Högsbo.⁴⁴ På Chalmers har en kartläggning gjorts som visar att en stor del av dem som arbetar i området bor inom 10 kilometers avstånd.⁴⁵ Dessa åker oftast bil till och från jobbet.

Trafikkontoret har år 2006 genomfört en undersökning om de arbetandes resvanor till och från området. 60 % av de tillfrågade skulle använda en poolbil om företaget hade en egen bilpool. Dessutom skulle många lämna bilen hemma om man inte behövde den i tjänsten. Trafikkontorets undersökningar visade bland annat att de flesta resor var arbetsresor, och ca 45 % av de tillfrågade körde ensamma i bil till jobbet, medan drygt 20 % åkte kollektivt.⁴⁶

Dynamiska Högsbo - Sisjön

Föreningen driver sedan en tid tillbaka projektet ”Dynamiska Högsbo - Sisjön” i samarbete med Göteborgs kommun. Projektet syftar till att öka områdets attraktivitet genom att förbättra den yttre miljön. Målsättningen är ett gemensamt skyltprogram med karta över området och reviderbara, individuella namnskyltar. När projektet inleddes 1997 var många företag med och bidrog till finansieringen av pyloner och bättre skyltning.⁴⁷ Ett problem i Högsbo - Sisjön har varit förekomsten av en del otillåten, så kallad ”vild” skyltning i området, där skyltar sattes upp utan lov, speciellt på Högsbo - sidan. Skyltning inom Göteborgs kommun innebär att inom detaljplanerat område skall tillstånd sökas hos Byggnadsnämnden. På kvartermark får skyltar sättas upp efter avtal med

⁴¹ Kartor över trafiknätet se Bilaga 1

⁴² Samarbete kring infrastruktur i Högsbo-Sisjön. Handlingsplan. 2007-09-17. Utveckla Staden

⁴³ Enkät till företag december 2007, se bilaga

⁴⁴ Tid att handla, Program för handelns utveckling i västra Göteborg, stadsbyggnadskontoret, 2002-11-12

⁴⁵ Högsbo - Sisjö Nytt, nr4 2007

⁴⁶ Högsbo-Sisjö Nytt Nr 1 2006

⁴⁷ Högsbo-Sisjö Nytt Nr 2 2006

fastighetsägaren. Om skylten riktar sig mot allmän plats måste också polistillstånd sökas. På allmän plats kräver uppsättning av skyltar polistillstånd samt markägarens godkännande.⁴⁸

K2020

K2020 – Framtidens kollektivtrafik i Göteborgsområdet är en översyn av kollektivtrafiken i samverkan mellan Göteborgs Stad, Västtrafik, Banverket, Vägverket, Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) samt Västra Götalandsregionen.

K2020 syftar till att skapa en gemensam framtidsbild för utvecklingen av kollektivtrafiken i Göteborgsregionen. Arbetet koncentreras till den centrala delen av Göteborgsregionen, som omfattar tätortsområdet i Göteborg, Mölndal och Partille. Det omfattar också struktur och resande i Göteborgs lokala arbetsmarknadsområde, vilket i princip innebär området med entimmes pendlingsavstånd till Göteborg. Viktiga utgångspunkter är dels visionen för utveckling av Västra Götaland, "det goda livet", dels den långsiktiga strukturen för den regionala tågtrafiken. Minst lika viktiga är de av GRs förbundsstyrelse antagna målen och strategierna för uthållig tillväxt i Göteborgsregionen.⁴⁹

Projektet har bland annat studerat förutsättningar till ökad resande med kollektivtrafik samt redovisat en målbild för kollektivtrafiken i Göteborgsregionen.

Samarbetet

Samarbetet mellan företag fungerar i dagsläget inte lika bra som det skulle kunna göra, samarbetet fungerar bäst mellan likasinnade aktörer. Var och en bevakar i första hand sina egna intressen och vissa känner inget behov av samarbete. Det är möjligt att förutsättningarna för samarbete påverkas av nya inslag av aktörer med andra intressen och preferenser. Från kommunens sida saknas en sammanhållande och drivande projektledare. Inte heller finns det ett helhetsgrepp, man har tagit plan för plan utan att titta på området som en helhet. Kommunen har idag inga klart uttalade visioner för området.⁵⁰

Framtidsvisioner

En dialog har förts med fastighetsägare i Högsbo - Sisjön och tjänstemän från kommunen i syfte att undersöka förutsättningar att samlas kring en gemensam målbild och vision för området. Tillsammans har man kommit fram till att det är av stor vikt att både Göteborgs kommun och fastighetsägare i området organiserar sig med arbetsgrupper och tillsätter projektledare. Ett förslag var att fastighetsägare genom Företagarföreningen initierar arbetet. Man har redan påbörjat samarbetet med Mölndals kommun och Vägverket gällande utbyggnaden längst Söderleden. För det fortsatta arbetet behövs underlag från fastighetsägarna i form av bland annat fastighetsbeteckningar, befintliga verksamheter i fastigheterna och byggrätter enligt plan. En förteckning över pågående och planerade projekt på egna fastigheter och potentiella byggrätter behövs också. Samtidigt behövs en sammanställning av fastighetsbeteckningar på kommunens

⁴⁸ Högsbo-Sisjö Nytt nr 4 2002

⁴⁹ <http://www.gr.to>

⁵⁰ *Samarbete kring infrastruktur i Högsbo - Sisjön*. Handlingsplan. 2007-09-17. Utveckla Staden

mark, med planförutsättningar, potentiella byggrätter och möjlig verksamhet. Det är också viktigt att ha tillgång till tidigare utredningar genomförda av kommunen, gällande verksamheter, handel, infrastruktur, kollektivtrafik och miljöfrågor. Aktörerna måste enas kring finansieringsfrågan. Först måste fullständiga kostnadskalkyler för infrastruktur ställas upp, sedan ska man göra en sammanställning av byggrätter som skall bära kostnaderna, tanken är att både nya och befintliga fastigheter i Mölndal och Göteborg kommer att ingå i sammanställningen. Cash-flowanalyser måste göras för att se hur kommande kostnader för infrastruktur ska kunna fördelas mellan Göteborgs och Mölndals kommun, Vägverket och fastighetsägarna. En fördjupad Översiktsplan måste eventuellt tas fram av Stadsbyggnadskontoret för att säkerställa planerna.⁵¹

I framtiden ser man Högsbo - Sisjön som en blandstad med diversifierat innehåll, med bostäder, handel, kontor, rena verksamheter och småföretagande. Bostäderna ska byggas i första hand i randzonen och inte i själva området. All tung logistik och smutsiga verksamheter skall bort på sikt. Högsbo - Sisjön ska bli regionens attraktivaste verksamhetsområde, både kustnära och centrumnära, såväl som ett attraktivt boende med bra kommunikationer och tillgänglighet.

Vägverket har i sina utredningar presenterat en rad tänkbara trafiklösningar. Exempelvis har man tittat på möjligheten att bygga två nya mot som komplettering till Sisjömotet. Dels är det Kobbegårdsvägen över Söderleden som byggs om till ett riktigt mot, dels ett helt nytt öster om industriområdet på gränsen till Mölndals kommun. Det föreslogs också att Sisjömotet i framtiden endast ska ha funktionen av en överfart mellan Högsbo och Sisjön.⁵²

⁵¹ *Samarbete kring infrastruktur i Högsbo-Sisjön*. Handlingsplan. 2007-09-17. Utveckla Staden

⁵² *Trafik och gestaltning i Sisjön/södra Högsbo*. Underlagsrapport till strukturplan, 2004-05-10, SWECO FFNS

Kap.7 - Empiri

I detta kapitel presenteras en sammanfattning på de intervjuer vi genomförde. En sammanställning av enkätsvaren redovisas också här.

Sammanfattning av intervjuer

Intervju med Christer Sundberg på Harry Sjögren

Harry Sjögren har varit aktiva i området i 15 år. Företaget verkar, tillsammans med Företagarföreningen och BRG, för att göra området attraktivt. Området ansågs tidigare vara ”för långt bort”, säger Christer. Läget anses vara väldigt bra idag, närhet till både centrum, havet och boende.

Christer berättar att Högsbo - delen växte fram på 50-talet, Sisjön på 80-talet. De senaste 10 åren har kommunen låtit handeln växa fram utan att tänka sig för, och infrastrukturen har inte hängtt med. Vid planering måste hänsyn tas till befintlig verksamhet, menar Christer. Harry Sjögren överklagade byggandet av 421 och varnade för ett ökat trafikflöde. Det var också de som föreslog att den nya vägen skulle byggas förbi Renovas anläggning. Istället för att bygga på nya ställen borde byggandet ha börjat med att bygga om och anpassa Pripps fastighet för handel, eftersom det redan ligger bra till. Enligt Christer finns det idag tankar på att bygga om Pripps för handelsändamål.

Stora ombyggnader av Sisjömotet var planerade förut, istället gjordes en klenare version med små ändringar. När det gäller byggandet av nya mot, får kommunen tillsammans med Vägverket lösa finansieringsproblemet. Detaljhandeln skall betala anpassningar av infrastrukturen, säger Christer.

Förbindelserna mellan Mölndal, Högsbo och Sisjön är dåliga. Företagen som är verksamma i området upplever att det har blivit krångligare att ta sig runt, transportererna blir lidande. Huvuddelen av företag som har sin verksamhet här är inte verksamma inom handel.

Intervju med Lars-Åke Alexandersson, en av ägarna till Alaska fastigheter i Sisjö köpstad.

Lars-Åke berättar att fastigheter som Alaska äger är bland annat Sisjön centrum där Hemköp (tidigare Billhälls) ligger samt COOP – fastigheten. Förutom COOP finns också Systembolaget i byggnaden, El-giganten kommer också att flytta hit från nuvarande lokaler bredvid Silvan på andra sidan leden. Förutom ombyggnaden av själva fastigheten, fick Alaska bekosta en ny väg och den reglerade korsningen/infarten. Alla framtida ändringar får företaget också stå för.

På 70-talet förelåg politiska hinder om att byggande söder om stan, samtidigt skulle handelscentra byggas i Bäckebo och Backaplan. IKEA som ville bygga här fick istället bygga i Källered, en köpstad som skapades pga. politiska beslut.

Angående byggmöjligheter i Högsbo - Sisjön säger Lars-Åke att det finns gott om nya hyresgäster, hindren är byråkratiska, den långa processen och trögheten med att utveckla samhället, dålig kapacitet på Stadsbyggnadskontoret. Stadsplaneringen är för långsam, och när beslutsprocessen är klar hinner efterfrågan att förändras, menar Lars-Åke. Företagen som är intresserade av en

etablering i området vill flytta in snabbt, intresset är litet för lokaler som inte är klara förrän om 10 år. Planer som kan genomföras på 9 månader tar betydligt längre tid i praktiken pga. att pappren hamnar på ett skrivbord och fastnar där.

Samhällsutvecklingen är trög, säger Lars-Åke. Trots att många tycker att det har gått snabbt, tycker fastighetsägarna att det går för trögt, det tar för lång tid att få igenom planerna.

Det främsta hindret för vidare utveckling av Sisjön är vägarna som inte räcker till. Moten, främst Sisjö-motet, måste byggas ut. Trafikstörningarna kom inte i samband med handelns etablering, de fanns redan där, menar Lars-Åke. Volymhandel kommer att utvecklas i framtiden. Det måste vara lätt för konsumenterna att komma fram annars drar sig folk för att åka hit. Nu när handeln närvaro ökar i området kommer också trafikbelastningen att öka om man inte gör någonting åt det. Alaska har tillsammans med Företagarföreningen kommit med förslag till förbättringar.

Lars-Åke berättar att när handeln började etableras i området var reaktionerna från omgivningen huvudsakligen positiva. Hela området får ökad attraktivitet nu när handeln flyttar in, fler intressenter hör av sig till fastighetsägarna. Ombyggnader av Alaskas befintliga fastigheter är planerade och det finns tillgänglig mark att bygga ut på. Bland framtida expansionsplaner finns utvecklingen av kvarteret där Hemköp ligger idag, det ska bli en mer central punkt.

Ett pågående projekt är ”en ny entré till Sisjön” – en stor rund byggnad i 3 plan med en underjordisk parkering och som kommer att innehålla bland annat butiker och restauranger. ”En fräck byggnad”, säger Lars-Åke. ”Stadsmässighet” är ett av orden som byggnaden beskrivs med i ritningarna.

Angående den fortsatta utvecklingen säger Lars-Åke att närmarknaden är stor då ca 200 000 människor bor i kringliggande områden. Miljövinster för kommunen blir stora då handelsområdet ligger närmare kunderna och människorna får kortare körväg. Att folk kommer att åka mer kollektivt i en nära framtid är inte så troligt, ca 97 % av dem som kommer hit kör bil av förklarliga skäl – för att kunna handla mat och annat efter jobbet. Högsbo - Sisjön blir i framtiden ett av Sveriges största handelsområden, då köpkraften är stor nog redan nu och en stark tillväxt är att vänta.

Stadsutvecklarnas idé att göra industriområdet till en blandstad är oklar, säger Lars-Åke. Om tanken är att de boende ska ha nära till arbetsplatsen är det inte säkert att folk kommer att arbeta i området, eller ens i Göteborg. Det kan ju hända att arbetsplatsen ligger till exempel i Alingsås. Men att de nya bostäderna kommer att ligga nära handeln är positivt både för de boende och för själva handeln. En stor fördel för affärsinnehavarna är det kommer att finnas folk i området alla tider på dygnet vilket kommer att minska kriminaliteten.

Företag som Alaska vill se som hyresgäster i Sisjön är stora kedjor som Bauhaus och Biltema.

Handeln utgör i dagsläget en tredje del av befintliga hyresgäster. Alaska har ett 15-årigt avtal med Coop, med övriga, mindre hyresgäster har man avtal som

varierar mellan tre och tio år. Hyrespriser per kvadratmeter och år varierar beroende på typ av lokal, att hyra en handelsyta på 10000 m² kostar mellan 1700 och 2000 kronor, för kontorslokaler ligger hyran mellan 700 och 1200 kronor.

Intervju med Daniel Carlsson, ägare av Arkipelagen.

Arkipelagen Företagscenter är ett kontorshotell som erbjuder kontorsrum mellan 10 och 50 m². Den som hyr ett kontor erbjuds bredband och avancerad växel, samt får tillgång till skrivare, fax, skanner och kopieringsmaskin. Även hantering av in- och utgående post ingår.

Daniel Carlsson är en utav Arkipelagens två ägare samt även en styrelseledamot i Företagarföreningen.

Arkipelagen grundades 2003-03-01. Anledningen till att företaget ligger just i Sisjön är att Daniel hade ett kontor här. När han sedan skulle starta eget så var lokalvalet givet. För verksamheten hyr Arkipelagen en stor del av fastigheten som ägs av GE Real Estate. Man har kontrakt med ägaren för fem år i taget, och när man sedan hyr ut kontor till de olika företagen är det huvudsakligen 6 månaders kontrakt som gäller. Läget är bra och det är lätt för Arkipelagen att få kunder, säger Daniel. Kunderna är dock inte handelsrelaterade, till skillnad från vad man trodde.

Det skulle vara svårt att flytta på grund av de många olika kunderna. Daniel tror inte att de behöver tänka på eventuell flytt då kontraktet är svårt för ägaren att säga upp.

Det är bra att handeln växer i området, säger Daniel, det medför att läget förbättras ytterligare. Rådande lokalbrist förhindrar expansion, annars skulle man kunna bli tre gånger större. Företagscentret är näst störst i Sverige idag, det finns bara ett i Stockholm som är större. ”Vi hyr ut mer en känsla än en lokal, en tjänst” säger Daniel om verksamheten.

En förändring av området kräver bättre kommunikationer, menar Daniel, annars är det positivt att handeln kommer hit. Att kommunen överväger att bygga bostäder är bra – det kommer att ge fler kunder. Enligt Daniel finns en uppskattning att ca 10 % av de nya boenden är potentiella kunder till företaget, egenföretagare och representanter för större företag som kommer att vilja ha ett kontor hos Arkipelagen.

Intervju med Stephan Ekstedt, Utveckla staden

Stephan har haft konsultfirman i 3,5 år, har innan dess jobbat på NCC i 15 år, de sista 7 åren som regionchef. Arbetade där med att utveckla och sälja vidare fastigheter. Stephan anlätades av aktörerna i Högsbo - Sisjön som ville ha en utomstående för en probleminentifiering.

Beträffande etableringen av nya handelsföretag säger Stephan att planeringen inte har hängt med den snabba utvecklingen.

Stephan berättar att kommunen fick stå för kostnaderna i samband med utbyggnaden av infrastrukturen innan tillkomsten av den så kallade

”Älvstrandsmodellen” i slutet av 90-talet.⁵³ Nu får exploatörerna själva bekosta förbättringar av befintliga vägar eller bygga nya kring sina fastigheter. Då kommunen själv saknar medel, måste exploatörerna enas om utvecklingen och finansieringen. När det gäller större projekt som moten och lederna hänger det på Vägverkets beslut.

Tidsaspekten är känslig, säger Stephan. Det råder fortfarande högkonjunktur, även om den är på väg att kylas ned. Fastighetsägare har bråttom för att efterfrågan på lokaler som passar för handel är stor just nu, om inte nya bygglov beviljas kommer handelsföretagen att söka sig till andra områden. Expansionen av detaljhandelsföretag i Sisjön beror på att nu är det särskilt gynnsamt för handeln. Hushållens förändrade livsstil och köpmönster gör att man handlar mer och oftare. Shoppingen har på senare tid blivit en favoritsysselsättning hos folket. ”Varumärkestänkande”, att man till exempel åker till Siba för att köpa en TV, är det som styr idag.

Fastighetsägarna har olika intressen, säger Stephan beträffande samarbetet mellan aktörerna. En del av fastighetsbolagen som finns i Sisjön bygger eller förädlar fastigheter för att sälja dem vidare med vinst. Andra hyr ut sina lokaler. Den transparenta fastighetsmarknaden i Sverige har gjort det lätt för utländska investerare som vill etablera sig i landet.

Man vill få bort ”smutsiga” verksamheter från Högsbo - Sisjön. Redan nu är det bara ett fåtal kvar i form av några logistikföretag. Viktigt att ha kvar möjligheter för små industrier.

Pripps-planen är stoppad tills vidare.

Intervju med Hans Ander, Stadsbyggnadskontoret

(Vid intervjutillfället togs två frågor upp: samarbetet mellan de olika intressenter och trafiken i Högsbo-Sisjön.)

Det finns fyra intressesfärer i området, säger Hans: kommunen, fastighetsägarna, handeln, kunden (både som konsumenter och kommuninvånare). Kommunens uppgift är att se till samhällsnyttan, fastighetsägarna tänker på fastigheternas avkastning, handeln vill ha en hög omsättning och konsumenterna bra varuutbud och priser. När man tänker på konkurrens som ett begrepp så är det först och främst valfrihet, låga priser kommer i andra hand.

Att det är en hög koncentration av industriföretag kan förklaras att den tidens Generalplan såg det som ett utvecklingsområde.

K2020 är något som kommunen arbetar med just nu, berättar Hans, man samlar in underlag för en framtida trafikstrategi. På kort sikt har Vägverket inga planer eller kapacitet för utbyggnader. Diskussioner pågår mellan Stadsbyggnadskontoret och Vägverket angående framtida investeringar kring Söderleden. Man diskuterar flera justeringar i små steg. Allians mellan kommunerna är av stor vikt, menar

⁵³ Kommentar: Under stadsutvecklingen på Norra Älvstranden har nya arbetssätt och metoder utformats. Den så kallade Älvstrandsmodellen har blivit ett begrepp. Älvstrandsmodellen bygger på samverkan mellan näringsliv, samhälle och akademi <http://www.alvstranden.goteborg.se/default.aspx?id=21&navId=65>

Hans. När det gäller de lokala företagen, är det inte möjligt att tvinga fram investeringar, det måste ske frivilligt. På frågan vilka kan tänkas gå med på en finansiering, svarar Hans att Bilia inte är troligt, men däremot Din Bil ser man som en möjlig investerare. Resonemanget är följande när det gäller Bilia: biltillverkningen utvecklas hela tiden, nyare bilar behöver inte servas eller repareras lika ofta som de äldre generationers modeller. Behovet av stora anläggningar med en servicedel minskar och till slut har man en anläggning för mycket. Man vet inte säkert i förväg vilka anläggningar som ska behöva läggas ner, därför vill man undvika investeringar som i framtiden kan visa sig vara onödiga. Det handlar om yteffektivitet - platsen kan användas till något som är mera lönsamt.

Aktörerna i Högsbo-Sisjön såg till en början ingen nödvändighet i att investera i infrastrukturen, och fick övertalas, berättar Hans. De såg det som kommunens uppgift att anpassa infrastrukturen till exploatörernas behov. Kostnaderna för ombyggnader av infrastrukturen som företagen fick bära ses som små i relation till företagets omsättning, menar Hans.

Innan etableringarna av Coop och Maxi ansåg man på Stadsbyggnadskontoret att två stormarknader i samma område var för mycket med tanke på konsumentunderlaget. ”En och en halv vore lagom” säger Hans. Dessa två visade sig vara lönsamma fortare än man trodde. Detaljplanerna gick igenom fortare än vanligt, främst på grund av den goda samarbetsviljan som fastighetsägarna visade. Ett fungerande samarbete med Mölndals kommun och Länsstyrelsen bidrog också till det. Gulins var tidigt ute, företaget har pratat länge med kommunen, att man hade långsiktiga planer spelade också en stor roll när den nya detaljplanen skulle upprättas.

Pripps-planen gäller tom 2008, och ska inte ändras.

Hans tycker att utvecklingen har varit positiv i området, det hela gick inte alltför fort, även om ett flertal har tillskyndat förändringen, nej-rösterna var för tysta. Trafiknämnden har bordlagt ärendet flera gånger, bland annat har vissa avtalsbrister utnyttjats, dessutom ville man undvika följdinvesteringarna i samband med utbyggnader av infrastrukturen.

Angående trafikproblematiken i Högsbo-Sisjön säger Hans att attityden hos människorna måste förändras, så att de resande väljer att åka kollektivt istället för att köra bil.

Intervju med Lars Ivarson, Stadsbyggnadskontoret

(Även vid detta intervjutillfälle diskuterades samarbetet mellan de olika intressenter samt trafiken i Högsbo-Sisjön.)

Samarbetet mellan Göteborgs och Mölndals kommun fungerar i dagsläget riktigt bra, anser Lars. Söderleden går ju genom de två kommunerna, och då måste planeringsarbetet samordnas för att kunna åstadkomma en förbättring. Vägverket måste också vara med för att det hela ska kunna fungera effektivt. Det gemensamma K2020-projektet är på god väg, och man beräknar att arbetet med

nya detaljplaner kommer att påbörjas under nästa år. Beteendeförändring mot en ökad användning av kollektivtrafiken måste också inkluderas i projektet.

Det är bekräftat att exploatörerna kommer att finansiera byggnaden av nya mot, säger Lars.

Den framtida utvecklingen av Högsbo - Sisjön beror helt och hållet på hur man löser trafiksituationen, och där anses K2020 vara centralt. Peab som äger Prippsfastigheten samt flera andra har ansökt om att få detaljplaner för sina fastigheter ändrade, men i dagsläget är alla planer stoppade och inga nya etableringar kommer att beviljas förrän projektet är klart.

Beträffande blandbebyggelsen säger Lars att det är viktigt att området kompletteras med bostäder och blir mer levande. Det behövs även fler kontorsbyggnader, nu finns kontoren mest på Mölndals sida längs Söderleden. Avvägningar måste göras mellan allmänt intresse och de enskilda markägarnas. Lars ser fram emot ett fortsatt samarbete mellan samtliga inblandade

Sammanställning av enkätsvaren

Enkäten som skickades till företagen i Högsbo-Sisjön hade följande utseende:

1. Hur länge har företaget funnits i Högsbo-Sisjön?

Svar:

2. Varför finns företaget i Högsbo-Sisjön?

- a) Bor nära området
- b) Kunderna/Leverantörerna finns i närheten
- c) Attraktivt område
- d) Annat

Svar:

3. Har handelns expansion i området påverkat ert företag positivt eller negativt?(besvara frågan kortfattat)

Svar:

4. Hur har er verksamhet påverkats av det ökade trafikflödet i området?

Svar:

I frågor 3 och 4 i enkäten bad vi respondenterna att förklara hur deras verksamheter har påverkats av handelns expansion i området, samt företagen har påverkats av det ökade trafikflödet. Här ämnar vi redogöra för några av åsikterna som har framförts.

- Beträffande handelns påverkan på verksamheten:

Utvecklingen är positiv för detaljhandelsföretag som har funnits här innan den senaste expansionen, med en ökande kundkrets utan att man behöver marknadsföra sig.

En stor del av företagen riktar sig inte till privatkunder utan endast till företag. Av den anledningen har inte handelns etablering påverkat dessa företag på ett direkt sätt.

Det som upplevs som positivt är dock en minskad kriminalitet i området som resultat av det nu finns liv och rörelse här även på kvällar och helger, och att omgivningarna är välskötta.

En betydande följd av expansionen är att Högsbo-Sisjöns attraktivitet har ökad, vilket har lett till hyreshöjningar i området. Företag med stort behov av lagerlokaler har fått ökade kostnader och några har tvingats att flytta till billigare områden. Å andra sidan uppger några av de tillfrågade att den ökande attraktiviteten har gjort det lättare att anställa folk, många vill arbeta i ett område med samlad service och butiker där man kan handla.

Hemköps omsättning har påverkats negativt, att många lokaler i fastigheten står tomma idag tror man har bidragit till den negativa utvecklingen. Det finns inte mycket som lockar konsumenterna hit, man tror även att fastighetens omoderna utseende spelar en stor roll.

- Beträffande det ökade trafikflödet:

Tjänsteföretagen som befinner sig i området har för det mesta inte berörts av trafikökningen, dock påverkas självklart personalen som har svårt att ta sig till och från arbetet. De anställda som åker kollektivt är missnöjda med de alternativ som finns i området. Ett antal företag har fått flytta på sina arbetstider för att undvika rusningstrafiken. Några företag har uppgett att deras kunder har svårt att ta sig till området vissa tider på dygnet, detta har resulterat i att kunderna nu väljer att söka sig till andra områden och företagets inkomster minskar. Det har också blivit svårt för företagen att göra ärenden i området då man inte kommer fram lika fort som förr.

Tillverkningsföretagen samt övriga företag med stora transportbehov har fått ökade transportkostnader till följd av trafikökningen. Transportbilarna hamnar i köerna vilket leder till förseningar av leveranser, ökade bränslekostnader samt inte minst en negativ miljöpåverkan. Industrieföretag har dessutom nämnt att det har blivit svårt med bla truckhanteringen på gatorna, och att man i många fall har flyttat den tunga verksamheten till andra industriområden. Bilhandlarna i Högsbo-Sisjön säger att det har blivit svårare att provköra bilarna, då det är svårt att komma ut på de större vägarna. Vissa företag har privata parkeringsplatser som drabbas av obehörig parkering, vilket gör att företagets egna kunder inte kan ställa sina bilar där. Det finns några bevakningsföretag i området vars larmutryckningar hindras av trafikflödet.

Många respondenter uttryckte sitt missnöje över att trafikfrågan inte verkar tas på allvar av kommunen. Man påpekar att de nuvarande trafiklösningarna är anpassade för industriverksamhet och inte för handel. Särskilt sedan 421 öppnade har trafikläget förvärrats och det är värst runt Sisjömotet. En viktig åsikt som har framförts är att trafikflödet hindrar utryckningsfordon att komma fram vid olyckor och brand, samt att området skulle vara omöjligt att evakuera snabbt vid katastrof. En förhoppning är att expansionen kommer att skynda på den kommunala processen så att det kommer nya vägar och kollektivtrafiklösningar.

Kap.8 - Analys

I det sjunde kapitlet sammanfattar vi analysen utifrån delfrågorna.

Hur har Högsbo – Sisjön förändrats under de senaste sex åren?

Området började redan 2001 att omvandlas till en köpstad. De hela började med att flera stora lokaler blev lediga. Området började expansivt bli mer som en handelsplats än ett industriområde. Två av de större industriföretagen som finns kvar idag är Forbo Flooring på Sisjö-sidan och Pååls på Högsbo-sidan.

Ändamålet för flera fastigheter har förändrats från att ha varit industri och kontor till detalj- och livsmedelshandel.

Tidigare hade kommunen enskilda detaljplaner men nu tvingades man ta fram en övergripande strukturplan som innehöll detaljplaner för de olika fastigheterna. Man befarade att de lokala torgen skulle ta skada i samband med de nya etableringarna.

I och med att nya verksamheter kom upp behövde man ändra vägarna för den växande trafiken dels för att de nya verksamheter behövde nya väganknytningar för transporter och kunderna. Antalet parkeringsplatser har man utökat och Renova fick flytta en del av sin verksamhet för att ge plats åt den förlängda A. Odhners gatan.

En ny länk byggdes mellan Askims industriväg och Sisjövägen som Alaska fick bekosta. Vägen ligger norr om Coop-fastigheten. I samband med utbyggnaden av denna fastighet fick Stora Ån flyttas närmare vägen för att ge plats åt parkeringen.

Vilka är det viktigaste aktörerna ur ett stadsbyggnadsperspektiv och vilka intressen har de?

Aktörerna som vi har identifierat är:

De kommunala aktörerna som är Stadsbyggnadskontoret, Trafikkontoret och Vägverket. Det främsta intresset är att se till samhällsnyttan.

Fastighetsbolagen

Harry Sjögren tillsammans med Företagarföreningen och BRG har intresse att göra området attraktivt. De samarbetar för att få området trivsamt för alla inte enbart för eget intresse. Med alla menas företagen men också för de som arbetar och bor i närheten av området och inte minst konsumenterna.

Företagarföreningen som representerar de olika företagen i området gentemot kommunen. De ser till alla intressen. De samarbetar just mycket med Harry Sjögren .

Alaska vill helst se att processen med att genomföra detaljplanerna blir snabbare för att deras handelskunder vill etablera sig i området snabbt, och om inte planerna får klartecken nu finns en risk att kunderna går någon annanstans. Alaska är även villiga och har kapacitet att bekosta de förändringar som krävs för att förbättra infrastrukturen i området.

Stadsbyggnadsprocessen är komplicerad och arbetet med detaljplaner som kräver många och stora ändringar kan inte skyndas på. Hänsyn måste därför tas till hur de enskilda förändringarna påverkar boende och övriga företag som finns i området. De lokala förändringarna av fastigheter och infrastruktur måste passa in i större sammanhang. Det tar även tid när invändningar och synpunkter skall tas i beaktande. Förslagen till detaljplanändringar måste även skickas till olika remissinstanser som bland annat trafikkontoret och vägverket.

Arbetet med detaljplaner var omfattande och insamling av underlag gjordes av flera konsultbyråer. Man har tittat på hur köpkraften och resmönstret har förändrats och om det lokala konsument underlaget skulle räcka för att hålla de båda lokala torgen vid liv samt dem nya stormarknaderna.

Övriga Företag

Vi ville få en överblick över vad resterande företag i området tyckte. Därför genomförde vi en enkätundersökning. Av svaren får vi att de flesta vill ha en bättre och tryggare arbetsplats.

Ett stort intresse ligger i att förbättra trafiksituationen. Många är missnöjda med de långa köerna de får stå i speciellt vid tiderna på morgonen, lunch och eftermiddag.

Många vill även att infrastrukturen skall förbättras just för att transportkostnaderna skjuter i höjden på grund av att transportera tar längre tid.

Vi fann även att många känner sig mer osäkra i området på grund av att utryckningsfordon har svårt att ta sig fram i området vid eventuella olyckor, att till exempel brandbilarna inte ska hinna ta sig fram i tid.

Företagarnas egna förslag är bland annat att förbättra framkomligheten vid Sisjömotet.

Sammanfattande kan sägas att aktörerna har olika intressen som skiljer sig åt. Samarbetet fungerar inte som det har gjort på 90-talet, även om det är på väg att förbättras nu. Dock verkar alla lokala aktörer vara överens om att frågorna ska drivas vidare tillsammans och att det behövs två nya mot längs Söderleden.

Hur har handelns framväxt påverkat området?

Handeln har i stort sett påverkat området positivt. Det har blivit en attraktivare arbetsplats i och med ökad service. Och med ökad service menar vi att allt finns nära arbetsplatserna. Man kan både äta lunch, träna och utföra sina ärenden utan att behöva ta sig in till centrala stan.

Resmönstret hos de boende i kringliggande områden har förändrats. Nu behöver man inte ta sig lika långt för att göra sina dagliga inköp. Med både Coop, Hemköp och Ica Maxi är utbudet stort. Andra service butiker som Apoteket och Systembolaget finns även i området. Utbudet tillfredställer människors dagliga behov.

Hela området har nu blivit trevligare och tryggare. Förvandlingen från industri till handel innebär att folk vistas i området nu även kvällstid och helger. Detta resulterar i att inbrotten minskar hos företagen.

Företagen tillsammans med föreningen har under en tid verkat för att ge området en ansiktslyftning med att sätta ut ordentliga skyltar över vart företagen ligger

samt fräschat upp omgivningen med mera grönområden så som gräsmattor, buskar och träd.

Cykelbanorna har byggts ut för att underlätta cyklister att röra sig i området samt att locka fler till att lämna bilen.

Det lokala trafikarbetet har ökat medan det regionala har minskat. Alltså att folk gör fler och kortare lokala resor inom området. I och med att människorna nu kör färre kilometer per resa resulterar detta i en miljövinst. Men samtidigt har trafiken påverkats i området negativt. Vissa företag har tvingats lägga om sina arbetstider just för att undvika rusningstrafiken. Bilhandlare har påverkats genom att deras kunder har svårt att provköra bilar på de hårdbelastade vägarna.

Området har tidigare kännetecknats av relativt låga hyresnivåer. Men handelns expansion har resulterat i hyresökningar. Man bedömer idag att hyrorna ska fortsätta stiga.

Företag med logistikverksamhet tvingas nu att söka sig till andra områden både på grund av de högre hyresnivåerna men också för att deras verksamhet hindras av trafikfödet.

Vilka utvecklingsmöjligheter samt hinder finns i området?

Samarbetet mellan aktörerna fungerar inte lika bra som det skulle kunna göra vilket gör att man inte kan enas kring en övergripande vision för hela området . Detta resulterar i sin tur att planeringsarbetet tar längre tid.

På Högsbo - sidan finns mer utvecklingsmöjligheter än på Sisjö-sidan i och med att det finns många gamla industrilokaler som kan rustas upp för nya verksamheter. Störst möjlighet till utveckling har de små företagen vars lokalbehov inte är så stort. Pripps-lokalen står i dagsläget nästan tomt och markstorleken ger möjlighet till ytterligare utbyggnad. Företag som flyttar ut på grund av höjda hyror lämnar plats åt andra verksamheter.

I och med att man bygger så pass stort lämnas mindre mark att bygga på. Hinder ligger delvis i att handelsföretag kräver mycket parkeringsutrymmen.

En ökande trafik gör det nödvändigt att förbättra kommunikationen med nya förbindelser.

Stadsbyggnadskontoret vill i dagsläget inte bevilja fler bygglov innan trafikfrågan är löst, vilket är ett hinder för de stora företagen.

Hos kommunen undersöker man möjligheterna att bygga bostäder främst i norra Högsbo, vilket också hindrar etablering av nya företag.

Kap.8 – Slutsats

I vårt avslutande kapitel sammanfattar vi våra slutsatser utifrån syftet och problemformuleringen.

Syftet med vår uppsats har varit att studera den förändringsprocess som äger rum i Högsbo–Sisjö området.

Slutsatserna har vi kommit fram till genom vår analys av det empiriskt insamlade materialet.

Högsbo – Sisjön har utvecklats från industri och kontors område till en handelsplats. Man vill att området ska uppfattas som en helhet men fortfarande tänker man på Högsbo och Sisjön var för sig. Det skyltprogrammet som pågår är för långsamt. Fortfarande ser man en blandning av gamla och nya skyltar. Mest påtagande är det på Högsbo-sidan.

Vi tycker att det gemensamma skylt programmet inte räcker till. Man kan fortfarande känna sig lite förvirrad. När man som besökare kör in i området så lägger man inte märke till de stora infartspylonerna som finns placerade vid de olika moten som Flatåsmotet, Marconimotet, Radiomotet samt Sisjömotet. När man kommer körandes fram till dem så letar man efter en avfartsskylt och missar dem höga infartspylonerna.

Vår åsikt är att kommunen ändå har varit för snabb med att bevilja detaljplanändringarna, även om fastighetsägarna tycker annorlunda. Infrastrukturen klarar inte av de påfrestningarna som etableringen av handelsföretagen fört med sig. Trafikproblemen har funnits där långt innan de nya etableringarna. Kommunen tillsammans med de lokala företagen borde ha förekommit problemen genom att bygga ut förbindelserna. Vi tycker att trafikutredningarna borde ha slutförts mycket tidigare.

Kommunen vill inte i dagsläget ta fram en övergripande plan över områdets fortsatta utveckling. Vi tycker att fastighetsägarna är tillräckligt starka att kunna driva frågan vidare själva. Ett närmare samarbete mellan fastighetsägarna och företagen i Högsbo-Sisjön är därför av stor vikt om man vill åstadkomma några förändringar.

Samarbetet mellan fastighetsägarna och Vägverket måste fungera bättre. Detta för att utbyggnaden av vägarna verkar hänga på Vägverkets beslut.

Om vägarna ska avlastas så måste det ske en attitydförändring hos de resande. Som det är nu är det svårt att tvinga konsumenterna att åka kollektivt, då inköpens omfattning på stormarknaderna kräver att man tar med sig bilen dit. Först och främst måste man satsa på dem som arbetar i området. De som arbetar tar ju bilen oftast bara till jobbet och har den sedan stående där tills dagen är slut. Detta helt i onödan då en stor del av dem som arbetar i Högsbo-Sisjön bor inom ett avstånd på tio kilometer. Även sträckorna med gångavstånd körs idag med bil. Dem nya cykelbanorna är väl anpassade för att kunna ta sig lätt fram.

Det går inte att bygga bort köer när alla åker samtidigt till och från arbetet. En fungerande kollektivtrafik är ett måste för att folk ska ta sig hit lättare, spårvagnar

borde verkligen finnas som alternativ. På kort sikt skulle trafikproblemet kunna lindras något om företagen hade bilpoolar.

För att finansiera förändringar och utbyggnad av vägar kan man undersöka möjligheten att få med företagen som har funnits tidigare. Att man kan få med dem som tycker att infrastrukturen är ett problem. I dagsläget finns inga lagar som ger stöd för att man ska på något sätt kunna tvinga någon att vara med att bekosta utbyggnaden. Från kommunens sida finns inget utrymme för sådana investeringar.

Bostäder borde inte vara något hinder i sig eftersom de resulterar i nya konsumenter och arbetskraft för företagen, dessutom minskar kriminaliteten i området då det kommer att finnas människor i området alla tider på dygnet.

Köpkraften är idag väldigt stark på grund av att konjunkturen har varit god under så lång tid. Vi befarrar att dem stora handelsföretagen inte kommer gå med så stor vinst när konjunkturen börjar gå ner. Många har investerat i bostäder och nu väntas räntehöjningar vilket resulterar i att hushållen inte kommer ha utrymme för mer än räntebetalningar och matinköp.

Dem två nya stormarknaderna kan bli överflödiga vid lågkonjunktur och

Förslag till fortsatt forskning

Störst vikt ligger på de pågående och framtida projekt kring infrastrukturen i Högsbo-Sisjön, därför rekommenderar vi att man även i fortsättningen arbetar med trafiksituationen i området. Ett förslag är kartläggning av konsumenternas och de arbetandes resmönster till och från området.

Under våren 2008 kommer Chalmers att inleda ett sådant projekt.

Man skulle kunna titta på lönsamhet och marginaler som de ny etablerade handelsföretagen har för att se hur bra de klarar sig. Detta är intressant att se ifall risken finns för att flera stora lokaler ska stå tomma i framtiden som till exempel Pripps gör idag.

I denna uppsats har vi även nämnt utredningar som tittar på möjligheter att integrera bostäder i Högsbo-Sisjön. Detta är värt att titta närmare på då bostadsbyggandet är en av förutsättningarna för områdets framtida tillväxt.

Källförteckning

Intervjuer

Lars-Åke Alexandersson, ägare Alaska Fastigheter AB
Hans Ander, Stadsbyggnadskontoret distrikt Söder, 8 januari 2008
Daniel Carlsson, ägare Arkipelagen, 28 november 2007
Stephan Ekstedt, konsult Utveckla Staden, 6 december 2007
Lars Ivarson, stadsbyggnadsdirektör Stadsbyggnadskontoret, 15 januari 2008
Christer Sundberg, VD Harry Sjögren, 6 december 2007

Publicerade källor

Backman, Jarl, 1998, *Rapporter och uppsatser*, Studentlitteratur, Lund

Bengtsson, Niklas och Polesie, Thomas, 2001, *Perspektiv på handlingar – en fältstudie av stadsbyggnadsprocessen*, BAS, Kungälv.

Bradley, Karin, Broms Wessel, Ola och Tunström, Moa (Red.), 2005, *Bor vi i samma stad? Om stadsutveckling, mångfald och rättvisa*, Kristianstads Boktryckeri AB, Kristianstad

Davidson, Bo och Patel, Runa, 2003, *Forskningsmetodikens grunder*, Studentlitteratur, Lund

Eng, Jesper, 2005, *13 röster från Göteborg*, Nätverkstan kultur i väst, Göteborg.

Holme, Idar Magne och Solvang, Bernt Krohn, 1997, *Forskningsmetodik – om kvalitativa och kvantitativa metoder*, Studentlitteratur, Lund

Liljedahl, John, Melander, Fredrik, Sjöholm, Viktor och Wretin, Per, 2005, *Ringön – från skjul till lyxvåning på 100 år?* BAS, Kungälv.

Schürer, Alan, 2006, *Utveckling av skolmiljöer – aktiviteter och mening i småskaligt arbete*, BAS, Kungälv.

Offentliga rapporter och handlingar

Detaljplan för handel, industri och kontor i kvarteret Dalskär vid Stora Åvägen inom stadsdelen Askim. Antagandehandling, Stadsbyggnadskontoret

Detaljplan för handel, industri och kontor i kvarteret Falsterborev vid Stora Åvägen i Askim. Antagandehandling, E II 4798, Stadsbyggnadskontoret, BN 2005-04-05,

Detaljplan Handel och industri på fastigheten Kobbegården 6:52 och 6:53, vid Datavägen inom stadsdelen Askim, F II 4306, Göteborgs stadsbyggnadskontor, 1996-11-26,

Detaljplan för handel, industri och kontor i kvarteret Skiftnyckeln vid Otto Elanders gata. Antagandehandling, Stadsbyggnadskontoret i Göteborg maj 2005

Högsbo industriområde. Förstudie till program för stadsutveckling i Högsbo industriområde, Göteborgs Stadsbyggnadskontor i samarbete med GF Konsult AB, april 2001

Tid att handla Program för handelns utveckling i västra Göteborg. Dnr: 1000/01, Stadsbyggnadskontoret, 2002-11-12

Trafik och gestaltning Sisjön/Södra Högsbo, Underlagsrapport till strukturplan SWECO FFNS, 2004-05-10

Samarbete kring infrastruktur i Högsbo-Sisjön. Handlingsplan. 2007-09-17. Utveckla Staden

Utveckling av detaljhandel i Högsbo/Sisjön. Underlag till strukturplan. Inregia AB, april 2004 på uppdrag av stadsbyggnadskontoret i Göteborg

ÖP99 Stadsbyggnadskontoret, antagen 2001-12-13

Förslag till Översiktsplan ÖPXX för Göteborg, Samrådshandling Byggnadsnämnden 2006-12-12, Stadsbyggnadskontoret

Internetkällor

Arkipelagen Företagscenter
<http://www.arkipelagen.com/>

Göteborgsregionens kommunalförbund
<http://www.gr.to/2.5f30b95110fd8ec51a80000.html>

Högsbo-Sisjö Företagarförening
www.hogsbosisjo.se

Stadsbyggnadskontoret Göteborg
www.stadsbyggnad.goteborg.se

Trafikkontoret Göteborg
<http://www.trafikkontoret.goteborg.se/>

Utveckla Staden
<http://www.utvecklastaden.se/>

Vägverket
<http://www.vagverket.se>

Älvstranden Utveckling AB
<http://www.alvstranden.goteborg.se>

Tidskrifter och artiklar

Högsbo-Sisjö Medlemsbulletin

Högsbo-Sisjö Nytt

Sisjön, reklamutskick, December 2005

Storslaget, artikel av Karolina Vikingsson, Göteborgs-Posten GPNära Väster, nr 27 onsdag 23 augusti 2000

Övriga källor

Föreningsstadgar för Högsbo - Sisjö Företagarförening

Per-Axel Andren, ordförande Högsbo-Sisjö Företagarförening, muntlig källa

Thomas Polesie, professor i företagsekonomi vid Handelshögskolan i Göteborg, muntlig källa

Polesie, Thomas, 1999, *Stadsbyggen*, Kompendie, Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet.

Bilaga 1 Kartor



Besökskarta Högsbo-Sisjö industriområde

Källa: gratiskarta utgiven i samarbete med Högsbo-Sisjö Företagarförening

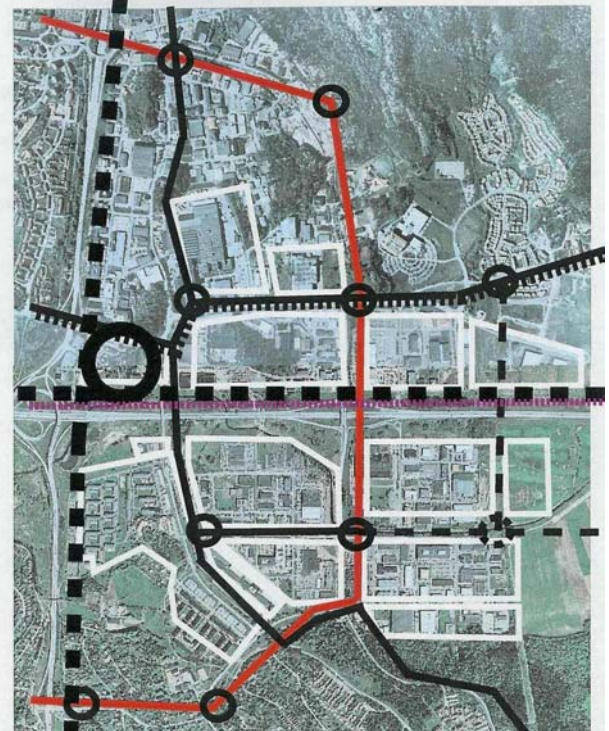
DAGENS KOLLEKTIVTRAFIKNÄT



Symboler i strukturplanens kollektivtrafiknät:

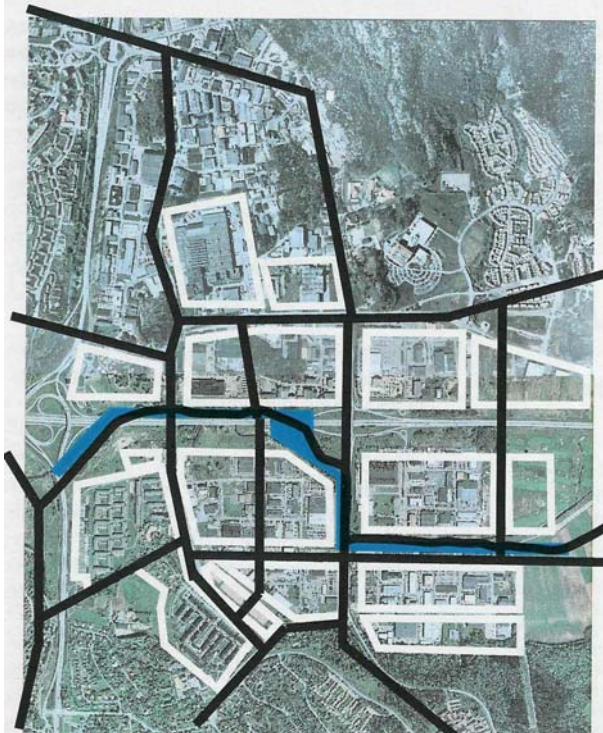
- Expressbuss
- Stadsbuss
- Stadsbuss med möjl. framtida spårväg
- Ny stommbusslinje
- Möjlig framtida Stadsbuss
- Möjlig framtida snabbspårväg / pendeltåg
- Hållplatsläge
- Kollektivtrafiknod

KOLLEKTIVTRAFIKNÄT



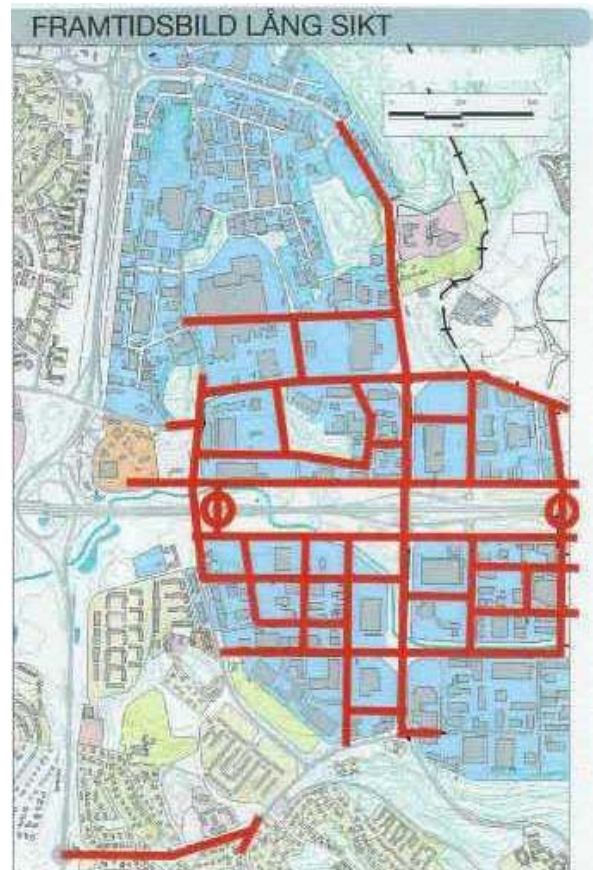
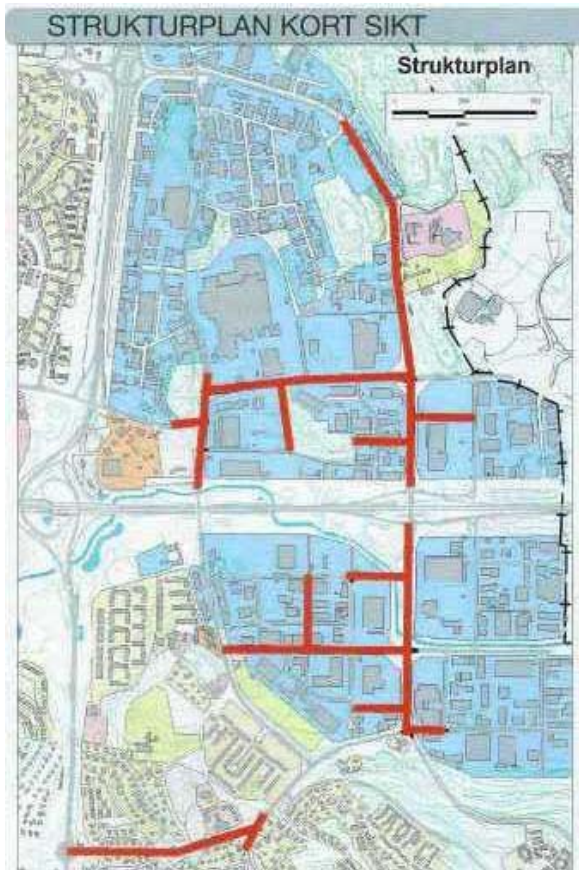
Kollektivtrafiknät i Högsbo-Sisjön

GÅNG OCH CYKELNÄT

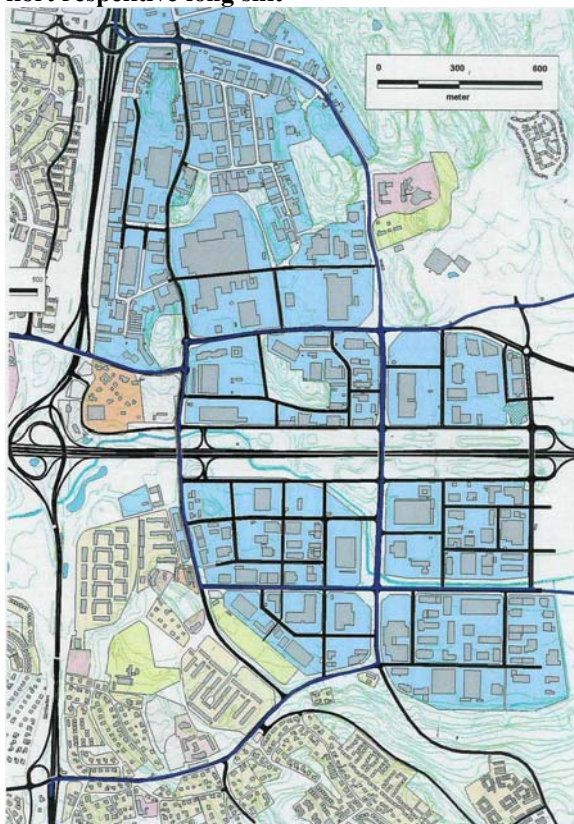


Gång och cykelnät i Högsbo-Sisjön

Källa: Trafik och gestaltning Sisjön/Södra Högsbo

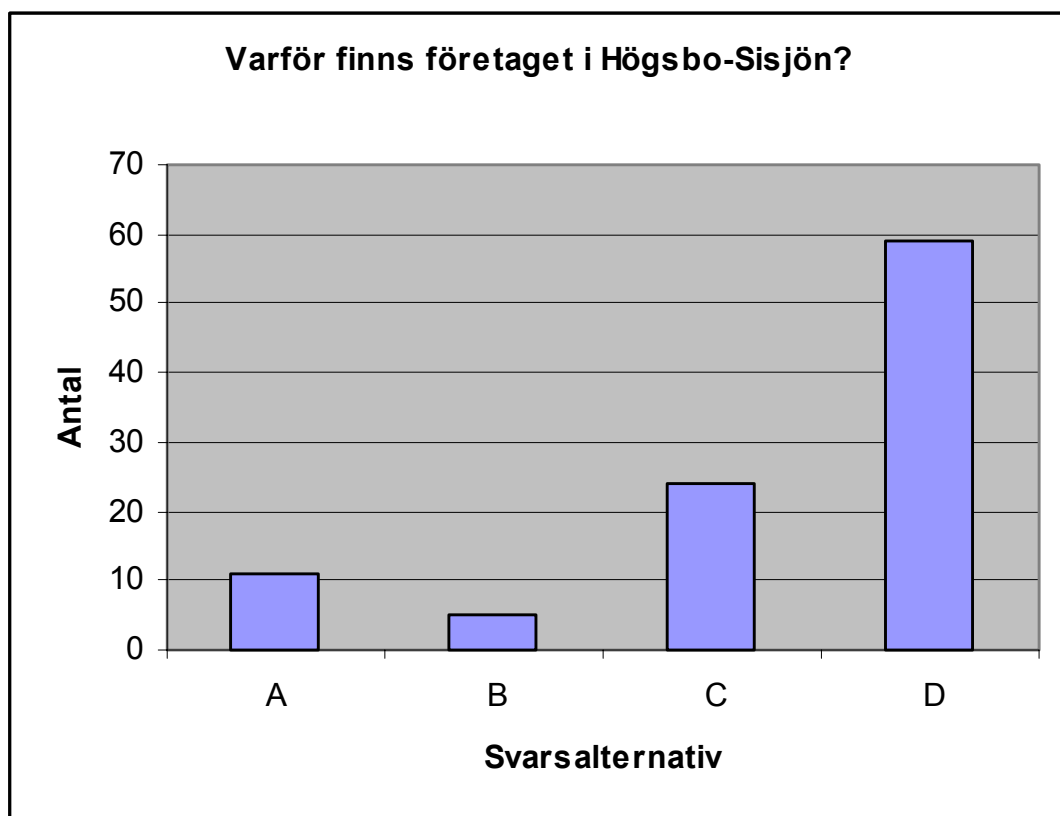
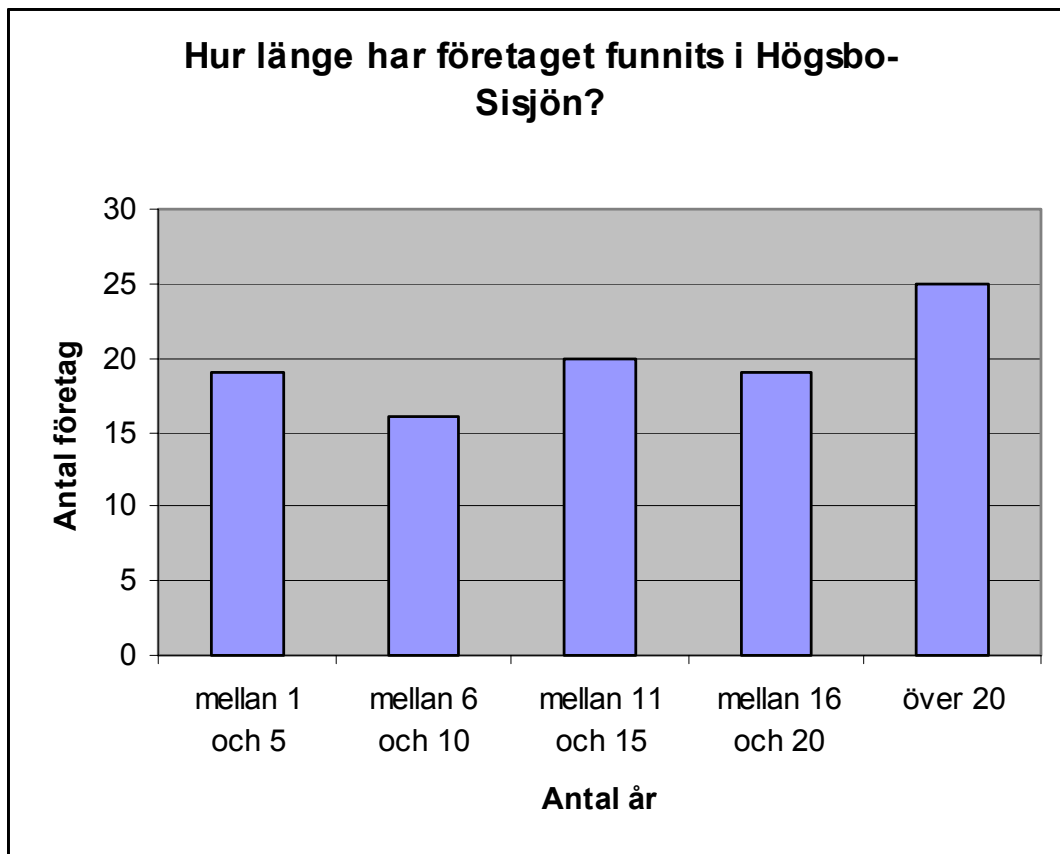


Föreslagna förbättringar av vägstrukturen på kort respektive lång sikt

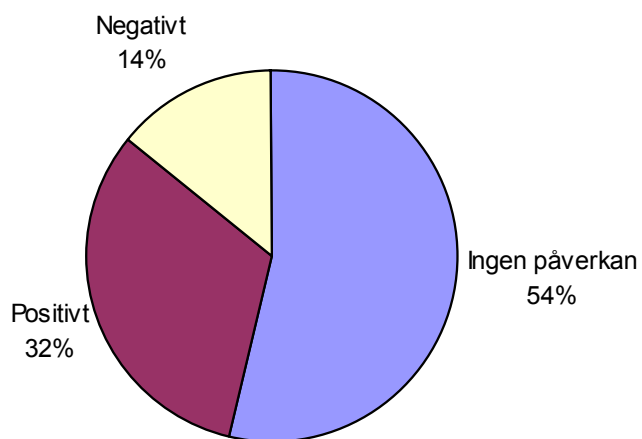


Framtidsbild långsiktig strategi
Källa: Trafik och gestaltning Sisjön/Södras Högsbo

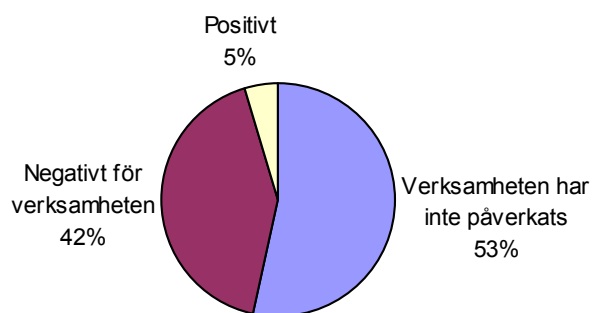
Bilaga 2 Enkät till företag



Hur har företaget påverkats av handelns expansion?



Hur har er verksamhet påverkats av det ökade trafikarbetet?



Bilaga 3 Intervjuguide

INTERVJUGUIDE – Fastighetsägare

1. Företagets bakgrund
2. Hur många fastigheter äger ni i Högsbo – Sisjön och vad är det för typ av fastigheter?
3. Vilka är kunderna/hyresgästerna?
4. Är efterfrågan på lokaler stor idag, för vilka verksamheter?
5. Vem vill ni helst ha som hyresgäster i området?
6. Hur påverkas ert företag av handelns etablering i området?
7. Vad finns det för byggmöjligheter i området?
8. Vad har ni för förväntningar på områdets utveckling i framtiden och vilka förväntningar har ni på kommunen?
9. Vad anser företaget om förslaget om att göra Högsbo industriområde till ett blandområde?

INTERVJUGUIDE – Företag

1. Företagsbakgrund
2. Äger företaget sina lokaler? Om hyr vem är fastighetsägaren?
3. Varför ligger företaget i Högsbo/Sisjön? fördelar/nackdelar?
4. Vilka är kunderna?
5. Hur ser lokalbehovet ut i framtiden? Vilka expansionsmöjligheter finns det i området?
6. Hur påverkas företaget av handelns etablering i området? (tex konsekvenser av ett ökat trafikflöde, ökad/minskad efterfrågan på företagets tjänster)
7. Vad skulle er verksamhet få för konsekvenser vid eventuell flytt?
8. Vad har ni för förväntningar på områdets utveckling i framtiden och vilka förväntningar har ni på kommunen?
9. Vad anser företaget om förslaget om att göra Högsbo industriområde till ett blandområde?

Centrala samtalsämnen – Stephan Ekstedt

1. Hur kan byggpolitiken i Högsbo-Sisjön beskrivas?
2. Reflektioner kring trafiksituationen i området
3. Reflektioner kring blandstaden i Högsbo
4. Hur kan ”trögheten” hos Stadsbyggnadskontoret förklaras?