



# Dela[d] Stad

Stadsbyggande och segregation

1 2 3 4 5

Perspektiv och utgångspunkter

Ann Legeby   Meta Berghauer Pont   Lars Marcus

Ann Legeby  
Meta Berghauser Pont  
Lars Marcus

Underlag till avsnitt 4:  
Einar Hansson

Dela[d] Stad: Stadsbyggande och segregation  
1 Perspektiv och utgångspunkter  
2015

TRITA-ARK-Forskningspublikationer 2015:2

ISSN 1402-7453  
ISRN KTH/ARK/FP-15:02-SE  
ISBN: 978-91-7595-804-0

KTH Skolan för Arkitektur och Samhällsbyggnad  
Arkitekturskolan  
Kungliga Tekniska Högskolan  
S-100 44 Stockholm  
Sverige

Copyright © 2015 författarna

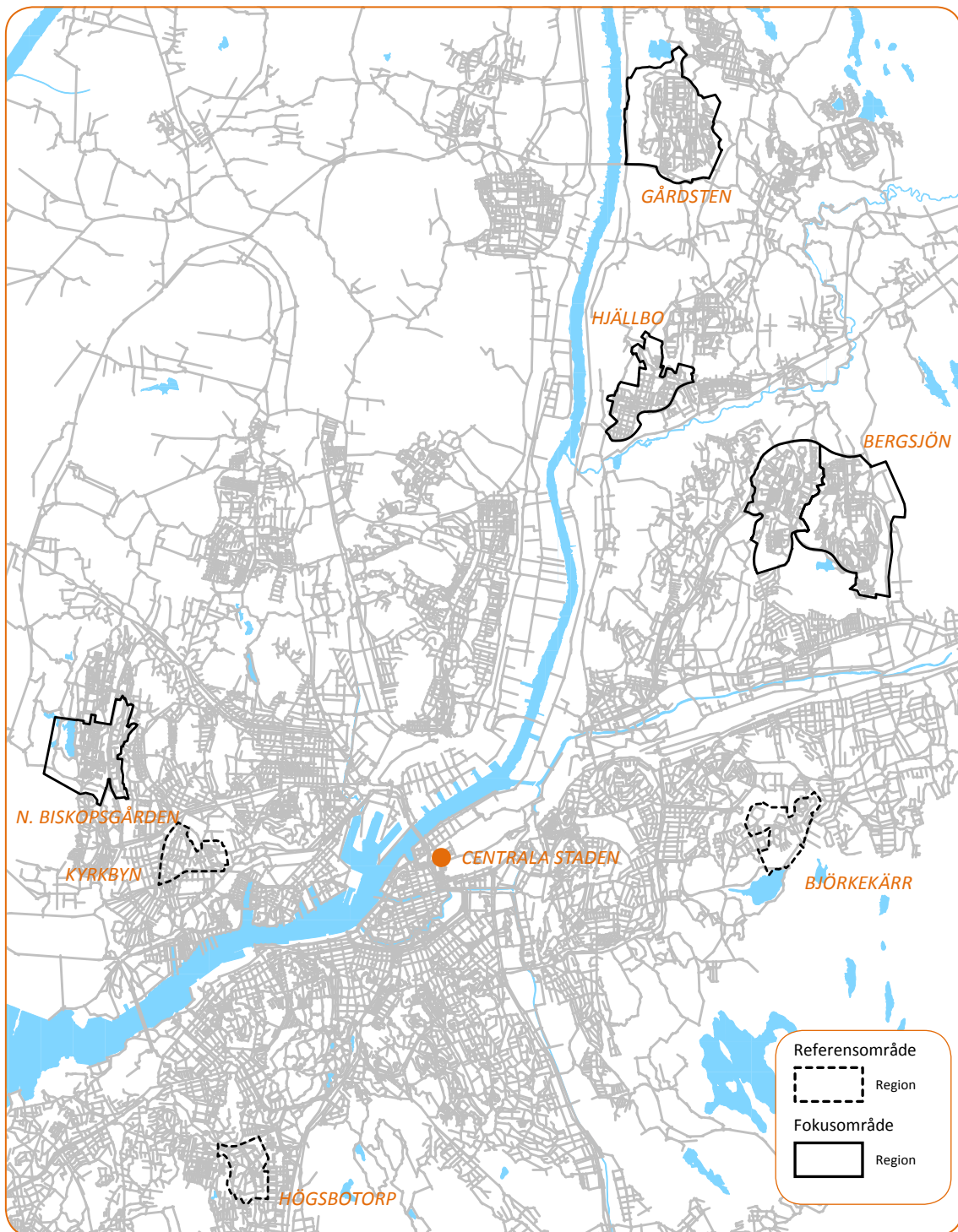
Projektorganisation  
KTH Arkitekturskolan: Ann Legeby (projektansvarig), Meta Berghauser Pont och Lars Marcus  
Stadsledningskontoret Göteborgs Stad: Mari Tastare  
Mistra Urban Futures, Göteborg: Björn Malbert  
Boverket: Micael Nilsson och Kerstin Andersson

# Del 1

## Perspektiv och utgångspunkter

### Innehåll

<b>1. Om Dela[d] Stad</b>	<b>1</b>
Urban segregation, social hållbarhet och kopplingen till stadsform	1
Stadsbyggnad, segregation och det vardagliga livet	4
Mål och medel	5
Område och system	6
Att översätta text till stadsform	7
Forskningsprojektets organisation och metod	8
<b>2. Urban utveckling - ett nationellt initiativ</b>	<b>11</b>
Bättre levnadsvillkor	11
Boverkets uppdrag	12
Insatser för att minska segregationen	13
<b>3. Staden - en plats för sociala processer</b>	<b>17</b>
Det offentliga rummet: en viktig arena	17
Sociala stadsrumsanalyser: att fånga stadsbyggandets sociala konsekvenser	19
Social hållbarhet i Göteborg enligt nyckel-/styrdokument	20
<b>4. Stadsdelar i fokus</b>	<b>23</b>
Förorter i ett expanderande Göteborg	23
Göteborgs moderna stadsplanering	24
Den expansiva stadsplaneringen	24
Förändringskrafter under senaste halvseket	24
Bergsjön	28
Hjällbo	34
Gårdsten	38
Norra Biskopsgården	42
Referensområde: Kyrkbyn	46
Referensområde: Björkekärr	48
Referensområde: Högsbotorp	50
<b>Referenser</b>	<b>53</b>



Fokusområden och referensområden.

# 1. Om Dela[d] Stad

Forskningsprojektet Dela[d] Stad syftar till att bygga broar mellan forskning och praktik genom att konkretisera och operationalisera den socialt inriktade stadsbyggnadsforskning som bedrivits på KTH Arkitekturskolan. Projektet har kommit till på initiativ av Göteborgs stad och är finansierat av Boverket via Mistra Urban Futures. Boverket har inom ramen för det nationella initiativet *Urbant Utveckling* fått i uppdrag att bygga upp och sprida kunskap som i sin tur kan bidra till positiv utveckling i stadsdelar med utbrett utanförskap genom att knyta forskning närmare kommuner som omfattas av det urbana utvecklingsarbetet (Arbetsmarknadsdepartementet 2012). En utlysning skedde 2013 och frågor som lyftes fram var:

- Vad betyder social integration i områden dominerade av utanförskap - respektive innanförskap?
- Vilka fysiska och mentala barriärer påverkar människors rörelsemönster och livsvillkor?
- Vilka strukturer är gynnsamma?

Göteborgs stad har uttryckt tydligt behov av kunskapsutveckling, både åtgärder lokalt men också åtgärder på det som kallas "hela-staden-nivå" vilket bland annat baseras på utvärderingar av Storstadssatsningen (Schulz et al. 2004; SOU 2005:29). Forskningsprojektet skulle också belysa behovet av ytterligare forskning och det har funnits krav på att resultatet ska kunna omhändertas i stadsbyggnadsverksamhet som på sikt kan gynna Göteborgs stads invånare. Det finns också en önskan att resultatets erfarenheter ska ha relevans även för andra stadsdelar och andra städer (Boverket 2013).

KTH Arkitekturskolan har genom Ann Legeby, Meta Berghauer Pont och Lars Marcus fått i uppgift att pröva metodiker och förhållningssätt i studier av Göteborg med särskilt fokus på de fyra stadsdelar som omfattas av satsningar inom Urban Utveckling. Dela[d] Stad-projektet har i huvudsak bedrivits från september 2013 till december 2014 i nära samarbete med tjänstepersoner och därefter har arbetet fortsatt med dokumentation och spridning. Forskningsprojektet har engagerat ett 50-tal personer från olika förvaltningar inom Göteborgs stad, Boverket, Länsstyrelsen, AB Framtiden med flera vilka medverkat i olika aktiviteter under arbetets gång. I projektets styrgrupp har följande ingått: Micael Nilsson och Kerstin Andersson från Boverket, Mari Tastare, Pia Borg och Lena Risfelt från Stadsledningskontoret Göteborgs stad samt Björn Malbert från Chalmers som representerat Mistra Urban Futures. Till projektet har också kopplats en referensgrupp med representanter från olika förvaltningar.

## Urban segregation, social hållbarhet och kopplingen till stadsform

Hur segregation i våra städer, utanförskapsproblematik och social hållbarhet relaterar till den byggda miljön och till stadsbyggnad är en central frågeställning för den forskning som bedrivits på KTH Arkitekturskolan inom forskargruppen Spatial Analys och Design under flera år. Forskningen syftar till att öka förståelsen av stadsrummets betydelse för segregationsfrågan och klargöra hur stadsbyggandet kan spela en positiv roll i sammanhanget. Segregation och utanförskap kan också kopplas till den större frågan om långsiktig social hållbarhet.

Det finns ingen entydig definition av social hållbarhet, snarare förekommer en rad olika definitioner framtagna för olika sammanhang och definitionerna tenderar också att modifieras över tid i takt med att problemen i samhället förändras och ställs inför nya utmaningar. Många forskare menar att den sociala hållbarheten blivit satt på undantag. Social hållbarhet kan både ses ur individens perspektiv kopplat till möjligheter till självförverkligande men också utifrån

ett perspektiv som fokuserar på stadens eller samhällets gemensamma bästa, två perspektiv som i realiteten är nära sammanlänkade (Borén & Koch 2009). För att beakta den sociala dimensionen av hållbarhet menar vissa forskare att samhällsplaneringen och stadsbyggandet behöver ta ett samlat grepp på arbete, hem och förflyttningar tillsammans med den sociala reproduktionen, det vill säga sådant som gör livet 'värt att leva', vilket innefattar även shopping, relationer med vänner, fritidsaktiviteter (Jarvis et al. 2001). Redan i Göteborgs ÖP 1993 (antagen 1995) fanns formuleringar avseende social hållbarhet även om det begreppet inte användes då. De tre begreppen som kommunicerades då var "Leva, Överleva, Låt leva". Dessa innefattade alltså visionen om konkurrens och bärkraft i förening för Göteborg (ÖP 93). Göteborg har således under lång tid arbetat med en – vad vi idag kan kalla – hållbar inriktning. Göteborg var tidigt ute med att tolka hållbarhetsbegreppet inom ramen för översiktsplan och resonemangen har successivt utvecklats i Göteborgs översiktsplaner. I nu gällande plan antagen 2009 är detta synnerligen framträdande. Dessa nu framträdande och tydliga formuleringar tyder också på att trots att det så att säga funnits med i mer än tjugo år kvarstår utmaningarna och fortfarande framstår det som en svårt att översätta 'text' till 'stadsform', mer om detta nedan.

Definitioner som mer tydligt adresserar den samhälleliga nivån tar fasta på risker för sociala konflikter och solidaritet samt den förmåga samhället har att mobilisera sig för att hantera olika situationer eller möta förändringar i samhället i stort diskuterats exempelvis av Jacobs (1961), Putnam et al. (1993) och Ostrom och Ahn (2003). Jacobs uttrycker det som att:

*"A city's collection of opportunities of all kinds, and the fluidity with which these opportunities and choices can be used, is an asset—not a detriment—for encouraging city-neighbourhood stability. [...] These networks are a city's irreplaceable social capital. Wherever the capital is lost, from whatever cause, the income from it disappears, never to return until and unless new capital is slowly and chancily accumulated". (Jacobs 1961, 138)*

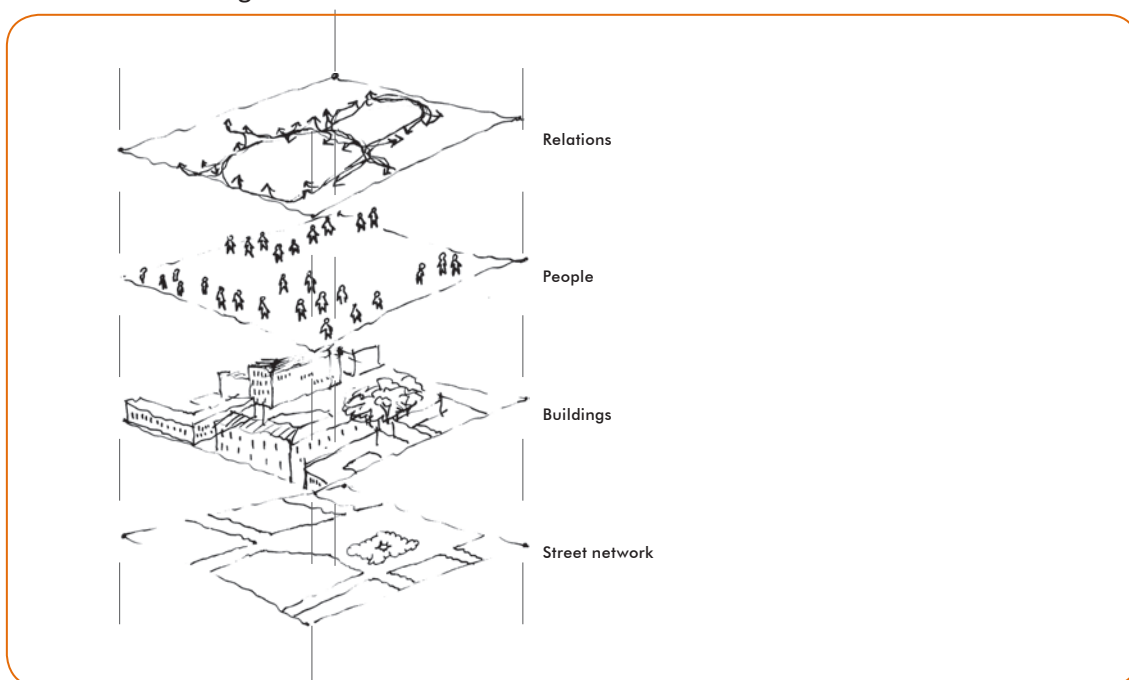
Påtagligt är att vad som kan vara en relevant definition av social hållbarhet från stadsbyggnadssynpunkt är inte nödvändigtvis relevant ur andra perspektiv på samma sätt som andra discipliners definitioner av vad som är socialt hållbart kanske inte går att applicera i ett stadsbyggnadssammanhang. Sören Olsson (2012) diskuterar social hållbarhet utifrån ett stadsplaneringsperspektiv och lyfter särskilt fram två perspektiv som kan vara till stöd inom planering och stadsbyggande, nämligen välfärdsperspektivet och problemlösningskapaciteten. Utifrån dessa två perspektiv menar Olsson att en idealt hållbar situation kan beskrivas: där välfärden är god och rättvist fördelad och där man kan hantera problem och intressen på ett konstruktivt sätt.

Såväl frågan om rättvis fördelning och frågan om hur den byggda miljön kan underlätta olika sociala processer är helt centrala för den stadsbyggnadsforskning som bedrivits på KTH Arkitekturskolan som handlar om hur segregation i staden relaterar till arkitektur och stadsform. Här finns ett tydligt fokus på stadsbyggandets roll för aspekter som är viktiga ur ett socialt perspektiv och kanske då framför allt stadsrummets betydelse för hur resurser fördelas och blir tillgängliga i olika delar av staden och för olika grupper i befolkningen som ett resultat av stadsbyggande. En orättvis fördelning som skapar ojämlika livsvillkor är problematiskt och beskrivs som ett hot mot välfärdssamhället (Franzén 2001; Fainstein 2010). Det handlar också om vilka förutsättningar som erbjuds i staden för människor att bli delaktiga i olika samhälleliga processer som också påverkar ett samhälles kapacitet att lösa olika problem som uppstår vilket också ofta refereras till som socialt kapital. Det offentliga rummet framstår som en viktig arena för sådana processer och här finns en tydlig koppling till stadsbyggandet; beroende på vilka som ges möjlighet att dela det offentliga rummet så påverkas också hur det sociala kapitalet och sociala nätverk kan utvecklas, inte minst när det gäller vilka som är med

och förhandlar om hur samhällets normer och attityder utvecklas över tid (se t.ex. Zukin 1995; Putnam 1993, 2000; Ostrom & Ahn, 2003; Olsson 1998). I situationer när det råder en ojämlik tillgång till resurser – både mänskliga och materiella – samt råder ett begränsat utbyte mellan samhällsgrupper kan man tala om en negativ segregation och en situation som är svår att beskriva som socialt hållbar. En variation i förutsättningar som den byggda miljön skapar för offentligt liv, till exempel i form av lokalt stadsliv i olika delar av staden kan kopplas till frågor om delaktighet, jämlikhet och demokrati och rätten till staden (Harvey 2008).

Mats Franzén (1992) utvecklar ett relevant resonemang om förhållandet mellan rum och samhälle, om rummets betydelse i relation till samhället och mer specifikt dess betydelse för stadens liv. Franzén menar att rummet kan tillmätas materialitet och samhällighet: samtidigt som rummet är socialt är samhället rumsligt. Relationerna mellan objekten är det som konstituerar rummet och detta kan sägas ha en specifik effekt vilket har betydelse för vardagens innehåll och struktur (Franzén 1992, 33-41).

Ett sådant perspektiv som beskrivits här menar vi är högst användbart i stadsbyggnads-sammanhang. Genom att klargöra hur livsvillkoren skiljer sig åt i olika delar av staden, till följd av hur den byggda miljön är strukturerad och gestaltad, så konkretiseras också vilka förändringar i den byggda miljön som kan leda i en mer socialt hållbar riktning och vilka förändringar som inte har den effekten. Tidigare forskning i Södertälje (Legeby 2010) och Stockholm (Legeby 2013) har i likhet med forskning i Göteborg inom ramen för Dela[d] Stad visat att vissa stadsdelar är väsentligen missgynnade i förhållande till andra. Vissa stadsdelar uppvisar ogynnsamma förutsättningar för boende och verksamma och det finns ett begränsat utbud av olika typer av faciliteter och service. Den byggda miljön erbjuder inte gynnsamma förutsättningar för verksamhetsetableringar, den begränsar utbytet mellan stadsdelar, den byggda miljön har en begränsande effekt för chanserna på arbetsmarknaden samt understödjer inte att sociala nätverk ska växa i 'oväntade' riktningar genom att intensitet och blandningen av människor i det offentliga rummet är begränsad. När sådana ofördelaktiga livsvillkor – vilka tydligt kunnat kopplas till den byggda miljös konfiguration och läge – blir parat med en befolkning som har begränsade resurser blir situationen extra allvarlig. Vi får ett samhälle som svårtligen kan beskrivas som 'socialt hållbart'.



*Stadsform kan både skapa närhet och avstånd vilket resulterar i olika relationsförhållanden mellan byggnader och framför allt därmed mellan människor i staden (Legeby 2010).*

Det finns idag en teoretisk bas utifrån vilken man kan förstå olika samhällsprocessers nära samspel med stadens rumsliga struktur, det vill säga att stadens rumsliga system sett som ett fysiskt nätverk också har en påverkan på olika sociala processer i samhället och därmed har betydelse för hur olika sociala nätverk kan utvecklas (Valentine 2008; Vaughan 2005; Vaughan & Arbaci 2011). En viktig funktion städer har är att överbrygga avstånd, både i tid och i rum. Beroende på hur staden är strukturerad och hänger samman som ett fysiskt nätverk skapas också relationer mellan olika resurser – exempelvis mellan stadens invånare – men det fysiska nätverket skapar också olika grader av tillgänglighet till olika typer av urbana resurser såsom service, arbetsplatser och rekreation. Olika platser i detta stadens nätverk har också olika egenskaper vilket gynnar viss typ av användning. Vid en analys av stadsform finner man att den byggda miljön både har förmågan att skapa närhet men också förmågan att skapa avstånd och detta bestäms alltså inte bara utifrån det geografiska avståndet utan just hur det rumsliga nätverket sammanlänkar olika platser och skapar relationer platser emellan. Stadsbyggandet framstår därmed som en mycket konkret form av fördelningspolitik som för lång tid lägger fast ett landskap av samhälleliga resurser.

För att stadsbyggandet ska bli ett aktivt instrument i samhällsplaneringen behöver vi förstå hur det fysiskt byggda rummet påverkar fördelning av resurser och sociala processer i staden. Generellt sett är detta idag ett förbisett kunskapsfält som kan leda till kontraproduktiva åtgärder och dåligt använda offentliga resurser. På senare tid har dock en omfattande utveckling skett inom detta fält vilket forskningsprojektet Dela[d] Stad har som huvuduppgift att förmedla och omvandla till praktisk nytta inom det kommunala stadsbyggandet.

Inom den kunskapsutveckling som skett på området under senare årtionden framträder det genom stadsbyggnad fysiskt definierade rummet som en central medaktör i stadens olika processer av social, ekonomisk och ekologisk art, långt utöver den miljöskapande bakgrund det tidigare ofta uppfattats som. Snarare utgör det en social djupt förankrad konstruktion, likt språk, teknik och kunskap i allmänhet, vilken går långt utöver oss själva som individer utan snarare utgör en kollektiv mänsklig artefakt som vi ärver mellan generationer. I ett sådant perspektiv utgör stadens fysiska form en konkret kunskapsmassa som dagligen påverkar stadens processer och som vi behöver utveckla kunskap om för att med större framgång förändra och bygga vidare på.

## **Stadsbyggnad, segregation och det vardagliga livet**

Ökad polarisering och ojämlika livsvillkor är något som lyfts fram som ett hot mot välfärden och mot ett socialt stabilt samhälle (SOU 1997:118; SOU 2005:29). Boendesegregationen pekas ofta ut som en starkt bidragande faktor till polariseringen varför den ses som ett betydande samhällsproblem och en bidragande orsak till social instabilitet. De negativa konsekvenserna av segregationen handlar framför allt om orättviseaspekten; att segregationen etablerar och reproducerar en hierarkisk skillnad mellan åtminstone två grupper (Franzén 2001, 25). Det är när segregationen kan kopplas samman med en överordnad och en underordnad position – moraliskt och/eller materiellt som vi kan betrakta det som ett samhälleligt problem enligt Franzén. Detta synsätt är en av utgångspunkterna för arbetet i Dela[d] Stad där vi just studerar skillnader mellan stadsdelar utifrån påverkan av den byggda miljön. En orsak att ha detta som en utgångspunkt och varför det uppmärksammas i så stor utsträckning inom arkitekturforskningen är att dessa aspekter på ett mycket direkt sätt och i hög grad går att påverka genom olika stadsbyggnadsinterventioner. Vilka fördelar och möjligheter erbjuds för de som bor, verkar och vistas i olika stadsdelar och i vilken grad tillgängliggörs stadens resurser i de lokala stadsdelarna? En viktig faktor för hur stadens resurser distribueras över staden, såväl materiella som mänskliga resurser, menar vi är sammankopplat med hur staden



är strukturerad och byggd och genom att klarlägga hur detta förhåller sig finns också en möjlighet att identifiera när och på vilket sätt det kan vara relevant att föreslå och genomföra förändringar av den fysiska miljön i syfte att motverka segregation och utanförskap.

Sociala konsekvenser som ofta tas upp i samband med stadsplanering berör bland annat hälsa, integration, jämlikhet, delaktighet och samhörighet (se exempelvis Boverkets *Vidga vyerna*, 2010). Sådana målformuleringar återfinns vanligtvis i kommunernas översiktsplaner eller andra kommunala styrdokument (kommunala budgetar eller mål- och inriktningsdokument till olika förvaltningar) eller visionsdokument för städer eller stadsdelar. Specifikt när det gäller utanförskap, segregation och jämställdhet anger exempelvis översiktsplanen i Göteborg ett antal ledord: blandning, delaktighet, tillgänglighet, trygghet och mänsklighet (Göteborgs ÖP 2009, 84). Översiktsplanen anger att målsättningen är att skapa en stad där alla ges goda möjligheter att utveckla sina liv och att den fysiska planeringen bidrar till att åstadkomma detta jämte många andra politikområden. Till detta mål finns ett antal strategier kopplade, till exempel så ska barriärer överbryggas för att skapa liv och rörelse och stadens offentliga rum lyfts särskilt fram som betydelsefulla. För att se hur dessa aspekter relaterar till, och framför allt påverkas av just den byggda miljön, är det viktigt att utveckla en förståelse för stadens förmåga att stödja, härbärgera och/eller möjliggöra olika sociala processer som är nödvändiga för att uppnå dessa övergripande mål. Således behöver staden beskrivas på ett sådant sätt som ökar förståelsen för interaktionen mellan å den ena sidan arkitektur och byggd miljö och å den andra sidan hur stadsrummet används av stadens invånare och vilka sociala processer som därmed möjliggörs.

En viktig utgångspunkt för forskningen är att betona betydelsen av just det vardagliga livet och att arkitektur och stadsbyggande i hög grad påverkar förutsättningarna för hur det vardagliga livet ser ut på olika platser runt om i staden. Från ett socialt perspektiv, och i ett stadsbyggnadssammanhang där social hållbarhet diskuteras, är det viktigt att utveckla en förståelse för i vilken mån staden i sig erbjuder en plats för samspel och utbyte mellan människor och om den möjliggör att man enkelt i sin vardag kommer i kontakt med människor från olika grupper i samhället. Det är också viktigt att få förståelse för i vilken grad och för vilka en stadsdel är tillgänglig eftersom det påverkar det lokala livet vilket är relaterat till hur normer kan omförhandlas och hur fördomar kan motverkas. Vilka möjligheter det offentliga rummet erbjuder invånarna på olika platser runt om i staden har således stor betydelse för vilka sociala processer, sociala nätverk och vilka solidariteter som det fysiska rummet stödjer eller inte stödjer. Utifrån ett utanförskapsperspektiv blir det särskilt viktigt att förstå hur dessa förutsättningar skiljer sig åt vid en jämförelse mellan stadsdelar och en sådan jämförelse åskådliggör också när och på vilket sätt den fysiska planeringen och stadsbyggandet kan göra skillnad.

## Mål och medel

Det kommunala stadsbyggandet tar naturligt formen av målformuleringar i olika dokument som program och planer. I detta arbete kan det bli oklart huruvida stadsbyggandets konkreta resultat i form av fysiskt byggda projekt skall ses som mål eller medel. I princip är det inte möjligt att entydigt skilja ett mål från ett medel, alla medel kan bli mål och alla mål kan bli medel, men det finns ändå orsak att efterlysa en ökad stringens och medvetenhet när det gäller detta. När det i målformuleringar exempelvis står att man i nya stadsbyggnadsprojekt ser som ett mål att åstadkomma kvartersbebyggelse eller butiker i bottenvåningarna är det rimligt att snarare se detta som *medel* för något annat än ett mål i sig, till exempel 'en levande stadsmiljö' eller 'ökad trygghet i det offentliga rummet'.

Generellt sett kan en sådan tydligare precisering mellan mål och medel bidra till att skärpa stadsbyggandet som instrument i samhällsplaneringen genom att bättre beskriva vad den

fysiska formen och därmed stadsrummets struktur faktiskt bidrar med. Det kan också leda till en större bredd av åtgärder genom att det blir möjligt att identifiera generella principer för stadsbyggandet snarare än att som ofta är fallet förlita sig på förebilder och modeller. Vidare är det lättare att identifiera vilken uppsättning medel som kan tänkas stå till buds.

Sammanblandningen av mål och medel har oftast att göra med att den byggda staden har två tydliga dimensioner, en representativ, som något förenklat kan sägas handla om stadens uttryck, dit frågor om till exempel stadsbild hör, och en performativ, som något förenklat kan sägas handla om stadens användning, dit de flesta frågor om stadslivet hör (Marcus 2012). Mycket av det som kan ses som medel i det senare fallet, låt säga butiker eller verksamheter i bottenvåningen för att bidra till trygghet, kan i det förra vara ett mål i sig, låt säga i form av en attraktiv stadsbild. Även om det alltså finns ett samspel mellan dessa dimensioner hos den byggda staden är det vi betonar i detta arbete frågor som har att göra med den performativa dimensionen, alltså om användning och stadsliv. I detta fall är det också möjligt att mer tydligt skilja mål från medel.

Utöver detta kan styrmedel i stadsutvecklingsammanhang vara av mycket varierande art. Oftast tänker vi på mycket konkreta styrmedel som har att göra med byggnader och utformning av gator och torg, som på ett mycket direkt sätt styr stadslivet i olika riktningar. Hit hör även konkreta fysiska lösningar av mer infrastrukturell art som kollektivtrafik. Men vi inser snart att det även finns styrmedel av mer abstrakt art, exempelvis föreskrifter i olika planer och program som exempelvis styr stadens markanvändning. Hit kan även föras andra abstrakta förutsättningar för stadsutvecklingen som tomträttsavtal med mera. Slutligen kan vi ana ännu en nivå som handlar om den allmänna opinionen och olika värderingar i de diskussioner och debatter som förs om stadens utveckling. Opinions påverkas naturligtvis av många intressenter, inte minst stadens politiker och tjänstemän, och kan vara avgörande för stadens utveckling. Ett resonemang kring detta utvecklas i metoddelen (del 2).

## Område och system

Ett kritiskt steg som tagits inom stadsbyggnadsforskningen under senare årtionden är att, liksom i så många andra kunskapsfält, sätta det centrala kunskapsobjektet stadsform i ett systemteoretiskt perspektiv. Detta går tillbaka till den idag allmänt vedertagna insikten att de flesta företeelser inte bara är något i sig själva utan till stor del får mycket av sin karaktär och sina egenskaper från det sammanhang som de ingår i och att detta sammanhang utgör något mer än sina ingående komponenter. Detta är inte minst sant när det gäller stadens rumsliga system och kan illustreras med ett citat från arkitekturforskaren Bill Hillier:

“Places are not local things. They are moments in large-scale things, the large-scale things we call cities. Places do not make cities. It is cities that make places.”  
(Hillier 1996, 151).

Trots att det är ganska uppenbart att en byggnad eller en plats i väldigt hög grad får olika kvaliteter och möjligheter beroende på var de är placerade i ett urbant sammanhang har mycket av tidigare kunskap inom stadsbyggande i hög grad hållit fast vid ett – vad vi här kan kalla ganska osystematiskt tänkande – i dessa frågor. Inte minst bostadsbyggandet har haft som utgångspunkt en mycket abstrakt idé om den generella bostaden och det generella bostadsområdet där just det sammanhang som både bostaden och bostadsområdet ingår i ofta inte tagits med. Ny forskning visar snarare på hur det just genom att bejaka sammanhanget finns stora vinster att göra både i form av effektivare resursanvändning men också i form av ett djupare stöd för sociala processer i staden vilka ofta visar sig ha sin grund i systemeffekter av olika slag.

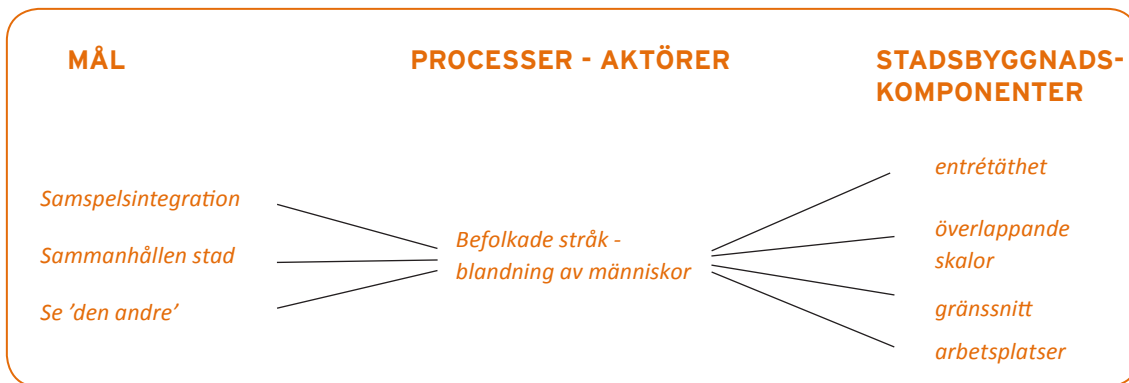
Typiskt är hur ett allt för ensidigt fokus på det som kan kallas primära nyttor, t.ex. funktioner som boende, rekreation, arbete, och en strävan att optimera dessa funktioner var för sig i en rationell anda har inneburit att viktiga samband förbisetts och att andra kvalitéer och värden försakats. Detta uppmärksammades inte minst av Jane Jacobs på 1960-talet genom sina observationer i New York i en tid av omfattande modernisering (1961). Andra nyttor som i många fall är kopplat till stadens vardagliga sociala liv, låt oss benämna dem sekundära nyttor efter Koch et al. (2012) som omfattar indirekt interaktion i det offentliga rummet; möjligheter att hålla sig uppdaterad och ha koll på andra eller olika informella och kommunikativa nyttor. Sådana sekundära nyttor har i många stadsbyggnadsmodeller ignorerats eller varit tagna 'för givna', vilket vittnar om en bristande förståelse för hur olika komponenter samverkar och är beroende av varandra samt en bristande förståelse för på vilket sätt platsers (och byggnaders) rumsliga egenskaper inverkar på människors beteende. För att öka förståelsen för vilka förutsättningar för detta som skapas lokalt behöver staden ses som ett system som skapar ett kontinuerligt landskap av lägen med olika egenskaper och möjligheter för såväl primära som sekundära nyttor till följd av var i detta system en plats, en byggnad, en stadsdel är belägen.

Många målbeskrivningar för nya stadsbyggnadsprojekt har dock huvudfokus på den lokala utformningen men missar att se de förutsättningar som sammanhanget ger. Beskrivningar utgår ofta från typologier för både byggnader och stadsmiljöer som till exempel trädgårdsstad, grannskapsenhet eller miljonprogram – och även om detta i viss utsträckning beskriver platsers och stadsdelars egenskaper och rumsliga potential så handlar det om generaliseringar som inte fångar de specifika egenskaper som ges av en viss typologi i ett specifikt läge i staden; 'trädgårdsstad' är naturligtvis någonting mycket annorlunda om det återfinns i ett mycket centralt läge i staden jämfört med om den är belägen i stadens periferi eller i ett mycket segregerat läge. På samma sätt kan förutsättningarna som ett miljonprogramsområde erbjuder bli något mycket annorlunda om det gränsar till natur, till andra miljonprogramsområden eller till en tät innerstadsmiljö.

## Att översätta text till stadsform

Ett anslag Dela[d] Stad-projektet funnit lovande för att stärka mål medel-formuleringen inom stadsbyggandet är en form av utvecklat målformuleringsdiagram där tydliga mål identifieras och sätts i relation till processer i staden som bedöms nödvändiga för att upprätthålla sådana mål och att på så sätt i nästa steg konkretisera vilka stadsmiljöer eller stadsbyggnadskomponenter som kan förväntas gynna en viss typ av processer (jmf. Barthel et al. 2013; Franzén 1992). Exempelvis kan målet 'en ökad upplevelse av trygghet' sättas samman med processen 'en större genomströmning av människor' eller 'ökad vistelseintensitet' i det offentliga rummet, vilket det finns forskning som indikerar har betydelse (Jacobs 1961; Hillier et al. 1993; Ceccato 2001; Listerborn 2000). Frågan blir då vilka stadsbyggnadsinterventioner som kan bidra till en sådan process av ökad genomströmning? Utifrån detta kan så olika konkreta stadsbyggnadskomponenter och deras inbördes samband, för att inte missa systemeffekterna, identifieras som möjliga stöd för en sådan process så att målet om en ökad upplevelse av trygghet uppnås.

Sådana komponenter kan ofta kategoriseras i ganska vedertagna grupper, vilket kan underlätta sökandet efter verkningsfulla medel i stadsbyggandet. Vi kan exempelvis gruppera dem i gatunätet, vilket beroende på sin struktur skapar variationer i tillgänglighet; markindelning, vilket kan bidra till en rikare variation och diversitet i verksamheter och aktiviteter och byggnader, vilka bidrar till en lokal intensifiering och förtätning av någon form av markanvändning. Återigen är det viktigt att betona gatunätets centrala funktion i detta sammanhang eftersom det just har rollen av att sätta övriga komponenter i ett sammanhang, bygga ett system, varför det även bidrar till att skapa den faktiska effekten hos mer lokala komponenter.



*Politiska mål kan genom att kopplas till olika sociala processer öka förståelsen för hur den byggda miljön kan stödja och underlätta de processer som behövs för att mål ska uppnås.*

### Hur når forskningens resultat praktiken?

För att ny kunskap skall nå ut i den kommunala stadsbyggnadspraktiken är frågan om roller och ansvar i planeringsprocessen helt central. En fördjupad kunskap om stadsbyggandet som instrument i samhällsplaneringen kan bidra till att både förtydliga och förändra dessa roller och ansvar. Det gäller hela processen där målformuleringar från den politiska sfären kan preciseras och delvis bli annorlunda, liksom strategiska dokument som översiktsplan och detaljplaner kan komma att ges en delvis annan form. Inte minst viktigt är behovet av en ökad lokalkännedom och fördjupad kunskap om stadsrummets potential och begränsningar som delvis kan förändra riktningen i planeringsprocessen från mindre 'top-down'-hantering till ökad tillit till 'bottom-up'-processer.

### Forskningsprojektets organisation och metod

Forskningsprojektet har varit organiserat så att ett kontinuerligt utbyte kunnat ske mellan forskning och praktik under vart och ett av de ingående momenten för att möjliggöra en medskapandeprocess.

Initialt ordnades en organisation av arbetsgrupper med representation av kommunens tjänstemän och andra berörda.

- En styrgrupp med representanter från Göteborgs Stadsledningskontor, Boverket och Mistra Urban Futures/Chalmers där stadens representanter varit högst inblandade under hela projektets gång.
- En forskargrupp från Arkitekturskolan KTH.
- Göteborgs stad satte samman en referensgrupp med representation från följande förvaltningar: Fastighetskontoret, Stadsbyggnadskontoret, Park- och naturförvaltningen, Stadsledningskontoret, Trafikkontoret samt Social resurs. Två stadsdelsförvaltningar har funnits representerade (Angered och Östra Göteborg) liksom Älvstranden Utveckling, AB Framtiden och Utveckling Nordost (UNO). Därtill har funnits representant från Länsstyrelsen, Mistra Urban Futures och Chalmers samt representant från White Arkitekter. Syftet med referensgruppen formulerades enligt följande:

*"...att skapa förutsättningar för att kunskapen som produceras ska kunna användas praktiskt, och att det i så stor utsträckning som möjligt synkroniseras med behov och andra pågående forsknings- och utvecklingsprojekt."* (Mötesprotokoll 141007)

Följande huvudmoment har ingått vilka projektet strukturerats kring:

- Redan under våren 2013 hölls inledande möten där organisation och projektplan diskuterades. Likaså påbörjades en insamling av data för att skapa en ny databas för att göra sociala stadsbyggnadsanalyser.
  - I samband med projektstart påbörjades uppbyggnad av modell över staden (stadsrummodell i form av axialkarta). KTH fick tillgång till den karta som tagits fram i samband med förtätningsstudier av Mellanstaden (2012). Insamling av information/statistik till databas (markanvändning, befolkning och verksamheter m.m.). Tidigt blev det klart att en stor mängd gis-baserad information fanns tillgänglig men att vissa viktiga variabler inte skulle kunna bli tillgängliga annat än på relativt aggregerad nivå (t.ex. basområde eller 100x100-meters rutor). Databasen byggdes upp i nära samarbete med tjänstepersoner vilket är mycket gynnsamt för att möjliggöra ett fortsatt arbete med denna typ av stadsrumanalyser inom kommunen i framtiden.
  - För att brygga forskning till praktik behövdes också ett forum där metoder, tekniker och resultat kunde diskuteras varför tre workshops planerades. I dessa sammanhang demonstrerades och förklarades metoder och tillämpningar i Göteborg och de var också viktiga för att möjliggöra att relevansen av socio-spatiala analyser kunde diskuteras och sättas i relation till pågående arbete inom kommunen som också syftar till ökad social hållbarhet. Huvudsyftet med dessa workshops var att få återkoppling och respons på vilka metoder, representationer och verktyg från forskningen som är förståeliga, möjliga att använda samt att identifiera vilka analyser som ger informativ och relevant kunskap tillbaka till stadsbyggnadsprocessen. Tjänstepersonernas tidigare erfarenhet och tillämpningar av rumsliga analyser samt sociala konsekvensanalyser kartlades även genom stöd av enkäter.
1. Workshop 1: Fokus på att demonstrera och förklara hur sociala stadsrumanalyser kan göras. Exempel togs fram där resursfördelning för hela Göteborg belyses (i detta skede fortfarande på preliminärt dataunderlag). Ett urval av analyser relevanta ur ett socialt perspektiv prövades och utvärderades tillsammans med workshopdeltagarna som på olika sätt är experter inom sina respektive fält. Hela Göteborg ingick i de flesta analyser men fördjupning också av de fyra utpekade områdena för att visa vad de erbjuder i fråga om resurser och potential för sociala processer. Under denna workshop efterfrågades analyser av andra stadsdelar vid sidan av de som Urban Utveckling pekat ut som referensområde samt att Bergsjön skulle analyseras som två områden (östra och västra Bergsjön).
  2. Skissdagar: För att möjliggöra mer konkret tillämpning av hur analyser kan användas i designprocessen valdes Bergsjön ut för fördjupade studier. En mindre expertgrupp om ca 10 tjänstemän deltog under två dagar i skissövningar med forskargruppen samt med stöd från arkitekter från ett praktiserande arkitektkontor, Sweco Architects, för att ta fram förändringsförslag. Baserat på de diskussioner och synpunkter som förmedlades transfererades detta till gestaltningsförslag. Efter skissdagarna analyserades och utvärderades stadsbyggnadsförslagen med de stadsrumsliga analyserna av forskargruppen. I arbetsprocessen applicerades ett tillvägagångssätt som fokuserade på kedjan: mål-process-stadsbyggnadskomponent (Barthel et al., 2013).
  3. Workshop 2: Uppföljning och presentation av resultatet från skissdagarna. Ett fokus således på tillämpning och utvärdering av förändringar i den byggda miljön där analysmetoderna utgör ett designstöd. Fördjupning av analyser i stadsdelen Bergsjön i syfte att ringa in de rumsliga förutsättningarna och stadsdelens rumsliga potential. Redovisning av hur analyserna använts för analys-utvärdering-korrigerig i en designloop där de uppföljande analyserna ger input tillbaka som resulterar i korrigeringar av förslagen. Parallellt med workshop och skissdagar har även inläsning av tidigare stadsbyggnadsförslag, underlag, program m.m. ingått. Kontinuerligt har utvärdering

skett avseende tjänstepersonernas syn på relevansen och nyttan med metoderna och tillvägagångssätten genom gruppövningar på workshop samt via enkäter. Gruppövningar hanterade också frågan om när i processen analyser bör tas in och av vilken aktör.

4. Workshop 3: Den avslutande workshopen hade ett fördjupat fokus på roller och ansvar samt kopplingen mellan styrdokument och praktik. Arbeten i mindre grupper kring vilka styrdokument som är viktiga för arbetet och i vilken grad formuleringar, mål, etc. är relevanta för de som ansvarar för stadsbyggandet. Fokus på vilken/vilka förvaltningar som bör engageras, vilken/vilka som bör ha ansvar för att initiera, genomföra och följa upp sociala stadsbyggnadsanalyser. Framtagande av exempel på stadsbyggnadsprojekt där sociala stadsbyggnadsmetoder direkt är önskvärda och relevanta att tillämpa.
5. I syfte att få empiriskt material avseende hur stor räckvidd olika stadsdelar har eller vilken blandning det finns lokalt på olika torg/platser samt att få information av stadslivets intensitet genomfördes observationer på tio olika platser i fokusområdena och i referensområdena. Genom att fråga de som vistades på torgen var i Göteborg de bor kan en bild fås av hur göteborgarna rör sig över staden som fångar blandningen i det offentliga rummet vilken inte alltid speglar blandningen utifrån ett boendeperspektiv. Ett tiotal personer engagerades och fick introduktionsutbildning i metoden för den aktuella observationen och enkäten.

Kontinuerligt har projektresultaten redovisats i olika sammanhang. Genom diskussioner med stadens deltagare har en återkoppling kunnat ske och de synpunkter som framkommit har påverkat arbetet vilket anpassats för att underlätta tillgängliggörandet av metoder och verktyg till Göteborgs specifika behov och önskemål.

Under projektets gång har informationsmöten hållits (141007) och resultat presenteras i ett Mistra Urban Futures sammanhang (130507). Projektet har presenterats på en internationell konferens i London (140428). Ett flertal presentationer av projektet har också gjorts i olika nationella sammanhang. En mer ingående presentation av arbetet gjordes för Boverket vid möte i Karlskrona (150303-04) tillsammans med representanter från storstäderna och ett antal delrapporter har tagits fram jämte vetenskapliga artiklar.

## 2. Urban utveckling - ett nationellt initiativ

### Bättre levnadsvillkor

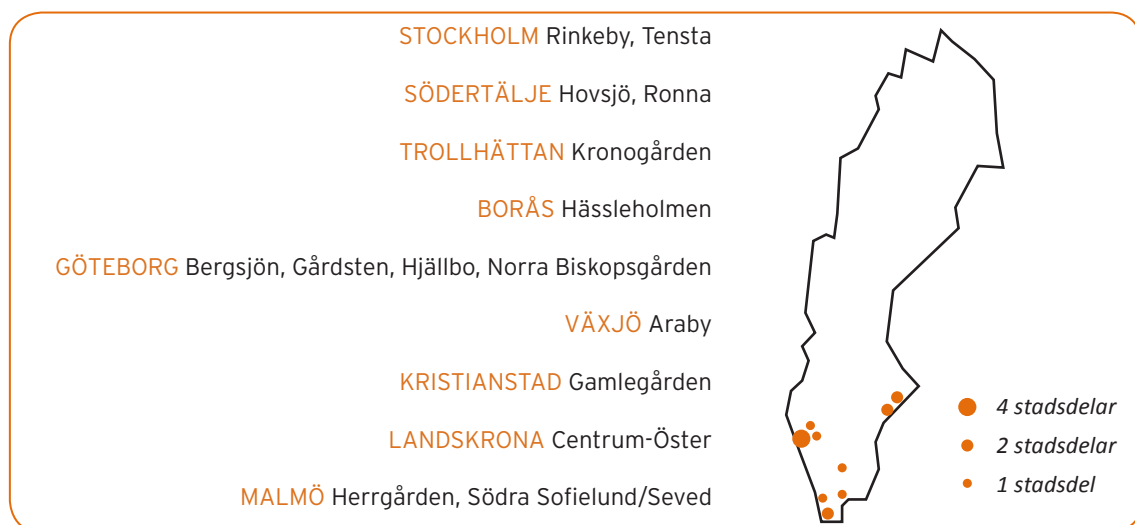
*Urban Utveckling* är en del av integrationspolitiken och det senaste initiativet sattes 2012. Initiativet föregicks av Storstadssatsningen mellan 1998-2006 och det Urbana Utvecklingsarbetet med en omgång som omfattade så kallade Lokala Utvecklingsavtal som pågick mellan 2007-2011. Att bryta utanförskapet har visat sig vara mycket svårt trots omfattande insatser under nu drygt 40 år (Olsson & Törnquist 2009). Även om insatserna resulterat i en rad förbättringar genom åren pekar ändå de statistiska siffrorna i motsatt riktning och indikerar en fortsatt polarisering i samhället. I nuläget görs satsningar inom det urbana utvecklingsarbetet som innebär kunskapsbaserade och tvärsektoriellt samordnade insatser för att skapa en positiv utveckling i områden med utbrett utanförskap. Begreppet 'utanförskap' används i detta sammanhang på likartat sätt som 'segregation' använts i tidigare områdesbaserade insatser men har alltså en något annan definition vilket alltså preciserats till att handla om arbetslöshet, utbildningsnivåer, ekonomiskt bistånd samt områdets befolkningsstorlek. Det urbana utvecklingsarbetet syftar till att skapa:

- bättre levnadsvillkor i stadsdelar med brett utanförskap
- minskade socioekonomiska skillnader inom städerna och regionerna
- färre stadsdelar med utbrett utanförskap

På regeringens hemsida går följande att läsa:

”Målsättningen för arbetet är att de stadsdelar som har låg förvärvsfrekvens, högt uttag av långvarigt försörjningsstöd och låg behörighet till gymnasiet ska förbättras och att skillnaderna jämfört med övriga stadsdelar i kommunen ska minska”.

Tydligt är alltså att det är de ökade klyftorna avseende hälsa, utbildningsnivå, inkomstnivå med mera som uppfattas som problematiskt vilket även framgår av Göteborgs kommuns styrande dokument (exempelvis budgeten 2013). I den nu pågående omgången av *Urban Utveckling* har regeringen identifierat sammanlagt femton stadsdelar med utbrett utanförskap i Sverige fördelat på nio kommuner.



Femton stadsdelar i nio kommuner ingår i *Urban Utveckling*.

De kriterier som regeringen använt för att styra urvalet handlar om sysselsättning, utbildning, ekonomiskt bistånd och stadsdelen ska ha en viss befolkningsstorlek. Mer preciserat så är de stadsdelar identifierade som har en förvärvsfrekvens lägre än 52%, där mer än 4.8% av befolkningen är beroende av försörjningsstöd, där gymnasiebehörigheten är lägre än 70% och slutligen att området har en befolkning om minst 4000 personer (Arbetsmarknadsdepartementet 2012). Denna typ av statistiska definition av segregation har i Sverige en lång tradition och kan sägas vara en statistisk mätning av välfärden i en stad eller i ett land (jmf Olsson 2012). Att beskriva i vilken grad stadsdelar är karaktäriserade av utanförskap eller ej genom sin befolkning medför vissa problem när frågan ska adresseras från ett stadsbyggnadsperspektiv. Dels har detta att göra med svårigheten att på ett relevant sätt avgränsa delområden (se exempelvis Marcus 2000; Ståhle 2005; Legeby 2010) och dels har det att göra med svårigheten att hitta relevanta kriterier för en viss typ av kategorisering. Det är uppenbart så att en beskrivning som bygger på en analys av socioekonomiska variabler hos de som bor där endast i mycket begränsad utsträckning kan ge ökad förståelse och kunskap om den byggda miljön och dess betydelse i sammanhanget. Beskrivningar som på ett preciserat sätt kan öka förståelsen för stadsdelens rumsliga förutsättningar och egenskaper behövs således som underlag i de fall förändringar av den byggda miljön diskuteras. För att förstå vilka förutsättningar stadsrummen ger utifrån ett socialt perspektiv behövs en översättning i flera steg i likhet med resonemanget om mål och medel ovan. Om det exempelvis finns en problematik med hög arbetslöshet och man finner att detta delvis beror på att det finns få arbetsplatser lokalt så behövs i första steget en förståelse för vilka designkomponenter eller stadsrumsliga egenskaper samt markanvändning som följer av det och som gynnar verksamhetsetableringar och i ett andra steg behövs en analys av den specifika stadsdelen för att identifiera i vilken grad detta stöd finns eller ej. En sådan förståelse är nödvändig för att kunna avgöra om det hänger på den fysiska miljön eller om det är helt andra styrmedel och interventioner som istället ska användas.

Initiativet *Urban Utveckling* vittnar om att regeringen ser de stora skillnader som finns idag mellan stadsdelar som ett allvarligt problem. Det betonas att för att nå målsättningen om bättre livsvillkor krävs insatser på strukturell nivå samt på områdes- och individnivå. Det är heller inte bara specifikt de stadsdelar som präglas av utanförskap som bör vara i fokus utan att arbeta med hela staden eller regionen är nödvändigt. I vissa delar kan detta te sig något motsägelsefullt då det historiskt i dessa initiativ som avlöst varandra funnits ett tydligt områdesfokus när det kommer till implementering av olika insatser. (Olsson & Törnquist 2009). Ökad helhetssyn lyfts bland annat fram av Boverket som understryker att åtgärder behöver omfatta såväl enskilda bostadsområden som insatser som kan skapa en fungerande helhet och binda samman olika delar av staden (Boverket 2010, 44).

## Boverkets uppdrag

Boverket har tillsammans med andra myndigheter, exempelvis Länsstyrelsen, fått i uppdrag att arbeta med utvärdering, kunskapsinhämtning, kunskapsutbyte och kunskapsspridning. I regeringens övergripande inriktning finns här också tydligt uttryckt att samverkan bör ske mellan kommuner och andra aktörer för att effektivisera metoder för att minska utanförskapet (Arbetsmarknadsdepartementet 2012). Syftet med en forskningsinsats har varit att öka kunskaperna om positiv utveckling i utsatta stadsdelar genom att öka kunskapen om vilken typ av åtgärder som är effektiva och relevanta för att öka integrationen och att öka förståelsen för relationen mellan en stadsdels fysiska struktur i den övergripande stadens och de sociala processer som pågår i stadsdelen såväl som i staden som helhet. Vidare önskade man brygga forskning till praktik och att få fördjupad kunskap om på vilket sätt olika fysiska insatser medför förändringar som på sikt kan leda till ökad integration och minskat utanförskap. Göteborgs stad



formulerade 2013 det som staden såg ett behov av att utveckla med forskarstöd. En fråga som ställdes i förfrågningsunderlaget var:

”Går det att illustrera de mentala eller fysiska barriärer som förhindra eller stödjer möjligheten till integration i staden som helhet?”

Boverket har stöttat flera projekt inom praktisk forskning som syftar till att öka kunskapen om positiv utveckling i utsatta stadsdelar varav ett är Dela[d] Stad genom Arkitekturskolan KTH är ett.

De fyra stadsdelar som ingår i det Urbana utvecklingsarbetet i Göteborg är Bergsjön, Hjällbo, Gårdsten och Norra Biskopsgården. I dessa stadsdelar har insatser gjorts under lång tid, vissa med mer långsiktig karaktär och andra i projektform sedan början av 1980-talet. Storstadssatsningen pågick i Göteborg under perioden 2000 till 2005 och det statliga stödet omfattade 345 miljoner kronor och fördelades på fyra områden i huvudsak utifrån antal boende: Bergsjön 133 mkr, Hjällbo 75 mkr, Gårdsten 60 mkr, och Norra Biskopsgården 47 mkr (Gustafsson & Rossing 2005; Vedung 2006, siffrorna skiljer sig något i dessa referenser). Storstadssatsningen utvärderades grundligt och en rad positiva effekter konstateras men att det övergripande målet som handlade om att bryta segregationen inte uppnåtts (Törnquist 2005).

Vid utvärderingen av Storstadssatsningen blev det också tydligt att en uppföljning som baseras på individdata och boendestatistik inte alltid fångar förändringar på bästa sätt. Många som fick jobb och lyckades på arbetsmarknaden flyttade från området och försvinner därmed ur det specifika områdets statistik. Statistiska indikatorer baserade på individers situation och framgång är svåra att använda för att förstå långsiktiga förändringsprocesser (Törnquist 2005). För att fånga förändringar på lång sikt kan andra måttstockar och analysmetoder behövas som komplement till analys av enskilda individers utveckling. Detta faktum till trots baseras alltså även nuvarande omgång av urban utveckling på boendestatistik, i vilken mån enskilda individer som bor i ett område har jobb, har behörighet för vidareutbildning eller är beroende av ekonomiskt bistånd eller är arbetslösa. I synnerhet när det gäller att förstå konsekvenser av olika stadsbyggnadsåtgärder ter sig detta som ett mycket trubbigt verktyg för att fånga hur fysiska åtgärder har bidragit till minskad segregation eller ej (Schulz et al. 2005; Legeby 2010).

Boverket och Göteborgs Stad samverkar om forskningsprojektet Dela[d] Stad och inom ramen för projektet har det efterfrågats fördjupade studier om vilka stadsbyggnadsstrategier som kan gynna de boende i Bergsjön, Gårdsten, Hjällbo och Norra Biskopsgården. Vidare framstår det som allt viktigare att klargöra på vilket sätt dessa stadsdelar skiljer sig åt sinsemellan vid en jämförelse i fråga om exempelvis tillgängligheten till offentlig och kommersiell service, stadsrum som fungerar väl som mötesplatser, tillgång till kollektivtrafik och arbetsplatser m.m. Samtidigt är det viktigt att klargöra om villkoren i dessa stadsdelar är sämre eller bättre än andra stadsdelar med liknade stadsbyggnadstypologi men som har en annan befolkningssammansättning.

## Insatser för att minska segregationen

En kritik mot förorter som byggdes under 1960- och 1970-talen formulerades redan innan bostadsområdena var färdigbyggda. Det handlade initialt främst om de sociala förhållandena och vad som beskrevs som en torftig miljö (Olsson & Törnquist 2009). De tidigaste insatserna som gjordes från mitten av 1970-talet till mitten av 1980-talet med hjälp av offentligt stöd riktades också i huvudsak mot att förbättra lekplatser, utemiljöer och gårdar, konstnärlig utsmyckning, sittplatser samt fasadförbättringar med ett särskilt fokus på barnens behov.

Mot lägenheterna i sig riktades inte mycket kritik, de ansågs generellt vara av god kvalitet. Uppföljande forskning visade på väsentliga förbättringar i många av dessa områden (Schlyter 1994). Parallellt pågick också utveckling inom aktiv förvaltning och initiativ för att öka boendeinflytande och deltagande vilket konstaterades ha positiv inverkan för trivsel, kvarboende med mera (Törnquist 2001; Olsson & Törnquist 2009). Omfattande studier av arbetet i Råslätt betonar exempelvis att samverkan mellan olika aktörer bidrog till att lyfta områdena väsentligt, en viktig framgångsfaktor handlade enligt Öresjö om 'konsten att dra åt samma håll' (Öresjö 2006).

Under 1980-talet följde de så kallade 'turn around-projekten' vilka innehöll omfattande ombyggnader och rivningar samt i många fall genomgripande ombildningar från hyresrätt till bostadsrätt. Detta möjliggjordes av förmånliga lån (ROT-lån och ROT-bidrag). Ofta innebar det att befolkningen helt eller delvis byttes ut vilket väcker frågor på vilket sätt åtgärderna i sig resulterade i bättre bostadsmiljöer på lång sikt. Boendemedverkan tenderade att vara mycket begränsad i dessa projekt. 'Turn around-projekten' föregicks av en debatt som resulterade i en relativt stigmatiserad bild av många av dessa förorter. Något förenklat kan sägas att projektens lösning på detta problem var en radikal ombyggnad av bostadshusen på ett sätt som också genererade en omfattande omflyttning där det alltså blev möjligt att mer selektivt styra vilka som skulle bosätta sig i området efter ombyggnaden. Kritiken som framförts har således handlat om att denna typ av insatser resulterat i ökad trivsel och stabilare förhållanden inom ett område lokalt men att problemen i realiteten samtidigt flyttat någon annanstans i staden.

I samband med att invandringen ökade och faktumet att det fanns relativt gott om outhyrda bostäder under slutet av 1980-talet utvecklades genom omflyttning många av dessa förorter till vad benämns svenskglea områden (Andersson i SOU 2000 37; Bråmås 2006). Det var vid denna tid som just segregationen uppmärksammades i allt högre grad enligt Olsson och Törnquist (2009), från såväl ett boendeperspektiv som från ett arbetslivsperspektiv. Det handlade om en invandring om ca 400 000 personer mellan åren 1985-94 i en tid av ekonomisk kris, där arbetslösheten steg från 2 till 8 procent bara under några få år och bland de födda utanför Norden steg andelen arbetslösa från 5 till 30 procent (Andersson 1999). De ökade skillnaderna i samhället blir tydligt även i språkbruket; exemplifierat genom den statliga utredningen *Delade städer* (SOU 1997:118) möjligen influerad av en internationell kontext såsom Mollenkopf och Castells (1991) vilka använde begreppet 'tudelade städer' (dual cities) eller Fainsteins bok *Divided cities* (1992). Med tudelade städer åsyftas en åtskillnad mellan olika grupper i samhället och i staden; mellan rika och fattiga eller mellan etablerade och 'outsiders'.

I den svenska kontexten kunde tendenser dokumenteras att fattigare områden i storstäderna under 1990-talet blev ännu fattigare i samband med ekonomiska kriser och att polariseringen utifrån ett boendeperspektiv därmed ökat (SOU 1997:118). Segregationen förstås och definieras i det här sammanhanget som en social företeelse i socioekonomisk bemärkelse där arbetslöshet och fattigdom är i fokus. De etniska aspekterna kom att få allt större uppmärksamhet, bland annat genom Irene Molinas (1997) beskrivning av den rasifierade staden men också genom olika longitudinella analyser (Andersson 1999; Andersson & Magnusson 2001). I debatten växte frågor kring hur ett mer aktivt civilsamhälle skulle kunna utvecklas vilket också så småningom fick genomslag i offentliga satsningar i förorten. 1990-talets storstadspolitiska satsningar kom allt mer att få ett tydligt fokus på sociala satsningar; problemen beskrevs vara av socioekonomisk karaktär och dit riktades nu intresset. Här kan alltså en skiftning eller ambivalens avseende vad som definieras som 'problemet' skönjas. Det går att beskriva som ett fokusskifte när insatser i större omfattning riktas mer direkt mot de boende istället för mot stadsdelen och den fysiska miljön. Därtill en tro på att problemen är av sådan art att de går att lösa inom ramen för ett område/stadsdel.

Antisegregationsinitiativen utformades som områdesbaserade insatser i de stadsdelar med tydliga socioekonomiska problem. Exempel är Blommansatsningen (1995-1998), Ytterstads-satsningen (1996-2001 i Stockholm), de Nationella exemplen (1998-2001 som omfattade Göteborg, Malmö och Botkyrka) och Storstadssatsningen (1998-2006). De övergripande målområdena har varit arbete, skola och utbildning, hälsa, trygghet samt demokratisk delaktighet. Strategier relaterade till arkitektur och stadsbyggnad begränsades i princip till att adressera det som beskrevs som en problematisk homogenitet avseende hustyper och upplåtelseformer. I realiteten hände emellertid mycket lite som kom att ändra dessa förhållanden, såväl i de utpekade områdena som i övriga staden. Trots att det funnits en kritik och debatt kring att förorternas rumsliga strukturer och offentliga rum är problematiska i såväl svensk kontext (Franzén & Sandstedt 1981; Marcus 2000; Klasander 2001, 2005; Olsson, Cruse Sondén & Ohlander 2005) som i internationell kontext (Jacobs 1961; Hillier & Hanson 1984; Hillier 1988) har dessa förhållanden ändrats i mycket liten utsträckning över tid. Det har heller inte varit ett fokusområde i de områdesbaserade insatserna, snarare så har den typen av åtgärder medvetet lagts åt sidan: de statliga pengarna inom ramen för storstadssatsningen var primärt inte ämnade att gå till den fysiska miljön (Olsson & Törnquist 2009). I vissa fall samordnades emellertid storstadssatsningens insatser med kommunala insatser för renovering och upprustning vilket i utvärderingar beskrivits ge gott resultat (Schulz et al. 2004; Vedung 2006).

Av utvärderingarna av storstadssatsningen framkommer att målet om minskad segregation inte har nåtts men att det finns många goda resultat att peka på, i synnerhet sett till individnivå. Forskare inom segregationsforskningen pekar emellertid återkommande på att segregation inte är ett lokalt problem utan ett samhälleligt problem och att lösningarna i många fall också måste sökas generellt och inte områdesinriktat och stigmatiserande (Andersson 1999; Andersson & Magnusson 2001; Franzén 2001; Molina 1997; Törnquist 2004). Det finns också i utvärderingarna av storstadssatsningen skrivningar som lyfter fram arkitekturens betydelse och att avsaknaden av satsningar gällande den fysiska miljön i vissa stadsdelar betyder att de fortsatt har ett dåligt utgångsläge (Schulz et al. 2004; Hajighasemi 2005).

Storstadssatsningen avlöstes av Lokala Utvecklingsavtal som pågick mellan 2007-2011 och omfattade 38 stadsdelar vilka i sin tur efterföljts av Urban Utveckling 2012-2014 med femton

'Turn-around'	1980-tal
Nationella exempel	1998-1999
Blommansatsningen	1996-1998
Storstadssatsningen	1998-2004
<i>24 stadsdelar, 7 kommuner</i>	
Lokala Utvecklingsavtal	2007-2010
<i>23 stadsdelar, 15 kommuner</i>	
Urban Utveckling	2012-2014
<i>15 stadsdelar, 9 kommuner</i>	

stadsdelar i nio kommuner vilket beskrivits ovan.

### 3. Staden: en plats för sociala processer

#### Det offentliga rummet: en viktig arena

En särskilt betydelsefull plats där det vardagliga livet utspelar sig är det offentliga rummet, vilket utgörs av gator, parker, torg med mera. Via det offentliga rummet tillgängliggörs inte bara olika servicefunktioner och ett urbant utbud, dessa stadsrum utgör också i sig en viktig arena för att ett socialt samspel och möjliggör ett deltagande i olika samhällsliga processer. Vilka individer eller grupper som ges möjlighet att dela denna arena, det vill säga använda samma stadsrum, kommer då också att vara med och forma och påverka olika sociala processer som i längden påverkar den samhällsliga utvecklingen. Sharon Zukin (1995) betonar exempelvis den ständigt pågående förhandling som äger rum då människor delar det offentliga rummet: normer omförhandlas, identiteter ges chans att visas upp och förändras, det sociala kapitalet kan utvecklas, det obekanta blir bekant och på så sätt så förändras attityder, normer likväl som att fördomar ifrågasätts. Även hur olika sociala nätverk och solidariteter kan utvecklas påverkas av vem eller vilka som faktiskt ges möjlighet att dela detta rum. Inom sociologisk forskning har betydelsen av samnärvaro belysts av forskare som Erving Goffman (1963) och Randall Collins (2004), vilka hävdar att genom att vara (kroppsligen) samtidigt på en plats – 'bodily co-presence' – är avgörande för hur olika gruppsolidariteter kan ges chans att utvecklas. Detta är också något som Anthony Giddens (1984) utvecklade teorier kring i mitten av 1980-talet vilket i sin tur har mycket tydliga kopplingar till Erving Goffman (1963) med begrepp som fokuserad och icke fokuserad interaktion. Inom space syntax teorin diskuteras vid sidan av 'co-presence' även 'co-awareness' och 'co-absence' (Hillier & Hanson 1984). Ett svenskt bidrag till detta finns genom Hägerstrands tidsgeografiska studier och han pratar just om förutsättningar i rummet som påverkar möjligheterna för 'samtidigtvarande' som han kallar det (även 'samnärvaro') och betydelsen av samspel i stadsrummet och resonemang om samspelsintegration finns i flera av Sören Olssons texter (Olsson 1998, 2005), (se även Legeby 2013, kapitel 2).



*Platser för det vardagliga livet - hur väl stödjer den byggda miljön sociala processer? Och vilka?*

Vid sidan av det offentliga rummet av gator och torg är givetvis andra mer eller mindre offentliga platser också mycket viktiga såsom skolor, arbetsplatser, bibliotek och liknande. Huvudfokus i detta forskningsprojekt Dela[d] Stad ligger dock på det offentliga rummet utomhus då det så tydligt formas och struktureras av stadsformen.

Studerar man vilka resurser och förutsättningar som finns i olika stadsdelar är det möjligt att skapa en förståelse för hur livsvillkoren varierar på olika platser runt om i staden. Det går att tala om att olika platser och stadsdelar erbjuder en uppsättning möjligheter som användarna på olika sätt kan gynnas eller missgynnas av (ett användbart begrepp på engelska är 'affordance'). Segregations- och utanförskapsdebatten har just identifierat dessa skillnader i livsvillkor som särskilt problematiska och som en viktig orsak till att det är så svårt att bryta tillstånd av segregation och utanförskap trots omfattande statliga och kommunala insatser under flera decennier. Beskrivet på detta sätt blir det också mer konkret vilken roll stadens form och den byggda miljön spelar när det gäller att skapa dessa förutsättningar, framför allt då just tillgängligheten till stadens resurser och möjligheten att bli delaktig i olika samhälleliga processer genom att närvara i stadens offentliga rum och få en vardaglig erfarenhet av olika samhällsgrupper vilket har betydelse för stadens sociala sammanhållning i stort. De platser vi dagligen använder och är mest beroende av – de platser vi har inom rimlig räckvidd – får då en särställning för människors möjligheter i samhället. Här finns emellertid en annan viktig aspekt att ta hänsyn till, nämligen att människor har väldigt olika behov av vad som erbjuds 'runt hörnet' och som är lättillgängligt i vardagen. Detta varierar också mycket utifrån ålder och livssituation med mera. Något förenklat kan sägas att en person med begränsad räckvidd (exempelvis har begränsade möjligheter att röra sig i staden och med svagt socialt nätverk) gynnas i hög grad av att inom nära räckhåll (från bostaden) ha hög tillgänglighet både till stadens utbud och till mänskliga resurser (för att exempelvis utveckla socialt kapital). I de delar av staden som präglas av utanförskap – det vill säga där befolkningen i genomsnitt har låg förvärvsfrekvens, många har försörjningsstöd, där arbetslösheten är hög och där många ungdomar inte klarar att nå gymnasiebehörighet – är enligt detta resonemang chanser till utbyte värdefullt. I relation till detta går det att koppla frågan om boendesegregation. Att Göteborg präglas av boendesegregation enligt gängse definitionskriterier har konstateras (Andersson, Bråmås & Hogdal 2009), men det är inte självklart i vilken grad en sådan segregation återspeglas i hur vi använder staden. Forskning om detta har bland annat visat att den rumsliga strukturen och det fysiska nätverket som utgörs av stadens offentliga rum påverkar vilka typer av verksamheter det finns förutsättningar för samt även i vilken grad man kan förvänta sig en blandning i det offentliga rummet, vilket naturligtvis är avgörande för karaktären på stadslivet (Legeby & Marcus 2011). Det finns alltså tydliga samband mellan konfigurativa egenskaper hos stadsrummets struktur, det vill säga stadens form, och hur människor rör sig och därmed kommer att i olika grad befolka olika platser, det vill säga stadens liv. Det handlar inte bara om hur många som rör sig eller uppehåller sig på olika platser i staden, utan också om vilka det är som samtidigt vistas på dessa platser, vilka stadsdelar kommer de från, vilka är deras ärenden, etc.

I ett område där många av de boende står utanför arbetsmarknaden fungerar just arbetsplatsen av förklarliga skäl inte som en plats som kan stödja utvecklandet av olika sociala nätverk. Likaså kan skolan fungera sämre som en mötesplats för att gynna stadens sociala sammanhållning i områden som är starkt boendesegregerade, vilket gäller för såväl välbärgade som socioekonomiskt svagare stadsdelar. Det offentliga rummet spelar i och med det en ännu viktigare roll i sådana stadsdelar och om stadsrummen då inte erbjuder chanser till utbyte, god tillgänglighet till stadens resurser och avstånd till de grupper i samhället som befinner sig i en mindre utsatt position kan konsekvenserna bli mycket kritiska. Det ofta använda begreppet 'utanförskap' blir då konkret. Segregationens negativa konsekvenser handlar i det perspektiv vi målar upp här mångt och mycket om att det råder en ojämlig tillgång på stadens resurser

och en avsaknad av utbyte mellan stadens invånare, vilket resulterar i ojämlika livsvillkor som därmed också skapar avgörande skillnader i livschanser. Baserat på detta resonemang finns all anledning att ur ett stadsbyggnadsperspektiv klarlägga och jämföra hur dessa förutsättningar ser ut i de stadsdelar som uppmärksammas inom *Urban Utveckling*, något som studerats i tidigare forskning och som genom detta projekt vidareutvecklas och tillämpas för att anpassas till de krav och behov som finns inom praktiken.



*Det vi ser och möter dagligen i vår vardag påverkar inte bara individer utan attityder och normer i stort.*

## **Sociala stadsrumsanalyser: att fånga stadsbyggandets sociala konsekvenser**

För att undersöka i vilken grad människor gynnas eller eventuellt missgynnas beroende på vilken stadsdel de bor i identifieras ett antal parametrar som är viktiga för det vardagliga livet och för möjligheterna att integreras i samhället. Det handlar således dels om närhet till vissa servicefunktioner och verksamheter och dels om närhet till andra människor. I synnerhet är det relevant att undersöka vilka byggda miljöer som är gynnsamma för att åstadkomma en blandning i det offentliga rummet och var förutsättningarna är gynnsamma för att en viss intensitet ska uppstå. Förenklat kan detta beskrivas som närhet till materiella resurser och närhet till stadsliv vilket alltså starkt knyter an till retoriken om att skapa mötesplatser i vardagen. Genom att undersöka detta på ett sätt som möjliggör en jämförelse mellan stadsdelar (eller platser) används de stadsdelar som är i fokus för det urbana utvecklingsarbetet tillsammans med tre referensområden. Genom att utgå ifrån vad som erbjuds i stadsdelen och klarlägga skillnader så ger analysen en bild av i vilken grad stadsdelen i sig stödjer människors möjligheter att ta del av samhälleliga resurser och hur väl stadsdelen är integrerad rent rumsligt i stadens som ett resultat av dess struktur, dess läge i staden och den lokala markanvändningen. Poängen med denna typ av beskrivning är att den på ett mycket direkt sätt kopplar stadsbyggandet till frågan om segregation, till lokala förutsättningar som stödjer det vardagliga livet på olika sätt och vilka urbana resurser som tillgängliggörs.

På olika håll finns initiativ för utveckling av metoder inom planerings- och stadsbyggnadsprocessen som syftar till att svara upp mot sociala mål och frågeställningar. Det som saknas i flertalet av dessa initiativ är emellertid handfasta metoder för vad som ska analyseras och framför allt hur detta ska göras. Bland annat handlar det om att klargöra vad stadsrummet ger för möjligheter och förutsättningar för människor i det vardagliga livet och för olika sociala processer vilket också innebär att frågan om segregation och utanförskap vidgas bortom studier av boendesegregation. Vad ger stadsdelen för möjligheter att klara sig på arbetsmarknaden, att bli sedd och se andra, att stödja utvecklandet av olika sociala nätverk och att kunna identifiera sig som en del av samhället. Här kan forskningen bidra med en uppsättning sociala stadsbyggnadsanalyser och avsikten är att utforska och utvärdera hur användbara och relevanta dessa är för praktiken.

Inom planering och stadsbyggnad formuleras mål för staden och för dess utveckling vilka kan vara mer eller mindre preciserade. Det sker ofta en sammanblandning mellan vad som är mål och vad som är medel och denna gräns är inte alltid knivskarp. Det är dock viktigt att försöka hålla isär dessa begrepp för att i grunden förstå vad som är viktigt för olika sociala processer och i synnerhet blir detta kritiskt när det kommer till att förstå stadsrummets sociala konsekvenser.

## Social hållbarhet i stadens styrdokument

Låt oss titta närmare på de mål som Göteborgs stad formulerat i olika styrdokument. I denna inledande rapport görs en översiktlig beskrivning och en fördjupad genomgång återfinns i del 3. För stadsbyggandets del så är kommunens budget samt översiktsplanen av stor betydelse vilka här lyfts fram. Värt att notera är att i plan- och bygglagens portalparagraf står att lagens bestämmelser syftar till att främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden.

Kommunens budget har en så kallad förändringsinriktning och fokuserar på det som politikerna anser behöver förändras i kommunen. I anslutning till detta anges prioriterade mål. I budgeten (2013 och 2015) betonas att social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet ska eftersträvas och att dessa tre dimensioner hänger samman. Det konstateras att inkomstskillnader ökat likaså antal hushåll i långvarigt beroende av försörjningsstöd. Den sociala dimensionen tas bland annat upp genom aspekter som delaktighet, solidaritet och rättvisa vilket kan kopplas till många av stadens verksamhetsområden men också till stadsbyggandet och planering. Skolans område är prioriterat, liksom behovet av att bygga fler bostäder i Göteborg samt att arbetslösheten är ett stort problem. Kopplingen mellan utbyggnadsplanering, trafik- och grönstrategi kopplas tydligt till segregationsfrågan och det anges att målet är en mer socialt sammanhållen, tät och urban stad (budget 2015). Vidare skrivs i analysen att:

”Segregationen är en av Göteborgs största utmaningar. Den skapar orättvisor och klasskillnader” (budget 2015, 13).

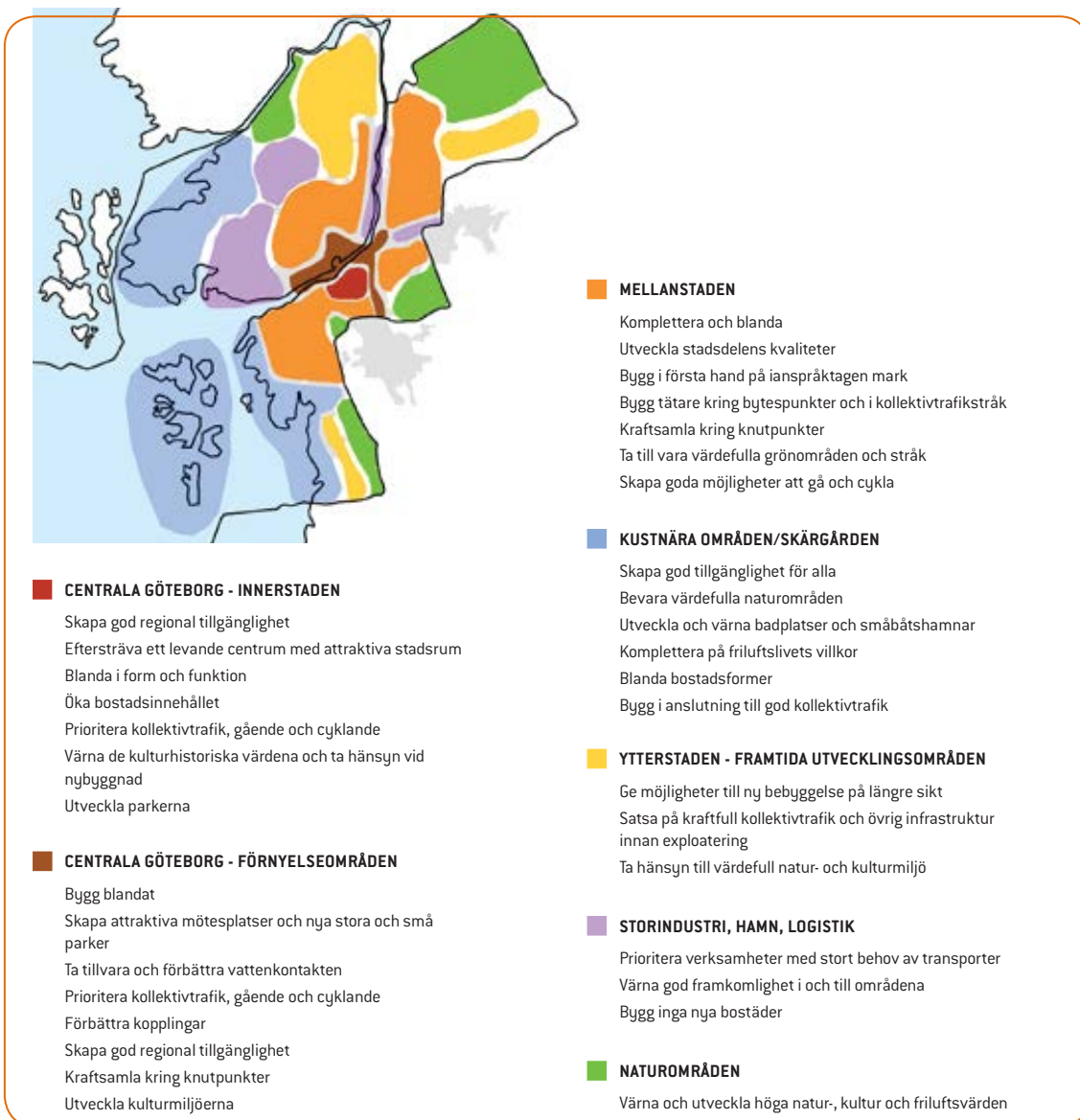
Det anges att planer, program, riktlinjer och policies ska vara underordnade budgeten. De påståenden som identifierats som särskilt relevanta för stadsbyggandet och som Dela[d] Stad-projektet tagit fasta på är följande (Budget 2013):

- Att levnadsförutsättningar och framtidsutsikter ser mycket olika ut i olika stadsdelar.
- Att det är angeläget att bygga ihop staden så att inga stadsdelar upplevs som satelliter.
- Att närhet till kultur, rekreation, utbildning, vård och föreningsliv är mycket betydelsefullt.
- Att arbetslösheten ska bekämpas.



Genom att koppla detta till staden och mer precist till stadsform och arkitektur kan det konkretiseras på vilket sätt stadsbyggandet gör skillnad i dessa frågor. I ett första steg är det givetvis viktigt att klarlägga nuvarande förhållanden och fastställa i vilken grad det råder ojämlika levnadsvillkor, i vilken grad staden är sammanhängande eller ej, hur tillgängligheten till kultur, vård med mera ser ut och hur den byggda miljön kan visa sig ha olika förutsättningar som påverkar chanserna på arbetsmarknaden. I ett andra steg handlar det om att se om de aktuella områdena, som är en del av *Urban Utveckling*, är särskilt missgynnade i dessa avseenden. Om det finns en orättvisa fastlagd i själva stadslandskapet. I ett tredje steg blir det aktuellt att belysa i vilka fall stadsbyggnadsåtgärder kan förändra situationen.

I Göteborgs översiktsplan från 2009 formuleras 13 strategiska frågor och från en social utgångspunkt kan följande lyftas fram: det framhävs att Göteborgs planering ska "...ge förutsättningar för en attraktiv stadsmiljö och ett rikt stadsliv" (ÖP 2009, 35). Vidare anges att den attraktiva staden kännetecknas av "[...] komplexitet med blandning av funktioner, en visuell mångfald och möjligheter till möten mellan människor" (2009, 35). En strategisk fråga som handlar om att bygga bostäder i större utsträckning (ett mål på 2500 lägenheter per år vilket sedan dess höjts väsentligen).



Översiktsplanens strategier översatta till en kartbild där områdesvisa inriktningar redovisas.

En strategisk fråga handlar om mångfald och trygghet vilken kan sägas vara en precisering av 'attraktiv stadsmiljö' samt en strategisk fråga om rekreation och hälsa som handlar om tillgängligheten till kultur, natur och möjligheter till rekreation. (Det bör påpekas att ÖP 2009 baseras på budget 2009 vilken dock har liknande utgångspunkter och mål som budgeten från 2013 och 2015). Mer preciserat så finns formuleringar i översiktsplanen som kan ses som medel vilka relaterar till de mål som är kopplade till social hållbarhet och som påtagligt handlar om förändringar i den byggda miljön och därmed har relevans för stadsbyggandet:

- Blandstad förespråkas – där framför allt en blandning av olika funktioner avses
- Offentliga rummet ska utformas tryggt och för att möjliggöra ett samspel människor emellan, bland annat gynna att olika grupper kan mötas.
- Blandat bostadsutbud – komplettera med det som saknas (upplåtelseform, storlek, hustyp)
- Koppla samman staden – bygga bort barriärer och öka genomströmning
- Hälsa och trygghet – en aktiv fritid ska möjliggöras men också buller, trafiksäkerhet och tillgång till vård innefattas.

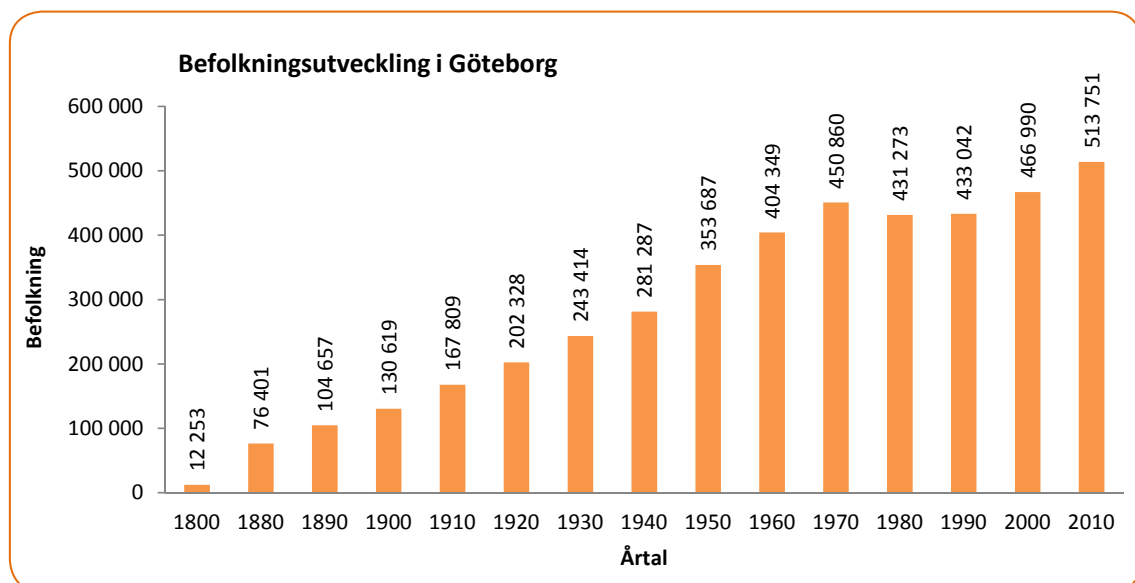
De strategiska frågorna relaterar väl till budgetens mål avseende förbättrade livsvillkor generellt men det går att se att rättviseaspekten, till exempel att livschanserna i stadsdelarna behöver utjämnas, inte är lika tydligt. Det beskrivs att mycket av Göteborgs bebyggelse och investeringar ska ske i de centrala delarna eller vid ett antal identifierade knutpunkter. Strategierna som relaterar till attraktiva stadsrum, mötesplatser, samt förtätning av staden som hävdas ökar möjligheter för social interaktion tas tydligt upp för de centrala områdena och knutpunkterna men framträder inte lika tydligt i beskrivningarna av andra delar av staden där ny bebyggelse inte är prioriterat.

## 4. Stadsdelar i fokus\*

### Förorter i ett expanderande Göteborg

Städernas expansion till följd av urbanisering resulterade initialt i en allvarlig bostadsbrist och först under 1940-talet kom förortsbyggandet i större skala igång. De förorter som då växte fram var ett positivt alternativ till den tidens trånga och ibland ohälsosamma bostäder som fanns i stadens centrala delar. Runt år 1945 utgjordes fortfarande den vanliga arbetarbostaden av en lägenhet på ett rum och kök i ett landshövdingehus. Så mycket som en fjärdedel av hushållen i Göteborg klassades som trångbodda (Caldenby et al. 2006). Göteborgs befolkning ökade i mycket hög takt och sexdubblades från 1880 till 1970 (Statistisk årsbok, Göteborg). Under hela perioden 1955-75 byggdes i genomsnitt 4000 lägenheter per år. Under de mest intensiva åren 1966-70 byggdes i Göteborg 37400 lägenheter varav 1727 i småhus, det innebär i genomsnitt 7480 lägenheter per år (Statistisk årsbok, Göteborg). Motsvarande siffra för 2014 var 2017 bostäder.

Bebyggelsen som tillkom mellan åren 1940 och 1970 präglar än idag det svenska förortslandskapet i mycket hög utsträckning i många svenska städer och grannskapsenhetens ideal präglade tydligt hur dessa områden gestaltades, ofta som enklaver avskilda från övriga staden och med ett tydligt fokus att åstadkomma ett slags (by)samhälle i samhället eller i staden (Franzén & Sandstedt 1981; Klasander 2001; Legeby 2010). Idéer om trafikseparering och funktionsuppdelning genomfördes i omfattande skala och intentionen var att skapa lugna och trygga områden med sunda bostäder; förhållanden som ansågs särskilt gynnsamma för barn och barnfamiljer (Sidenbladh 1948; Johansson 1974). Kritik mot dessa stadsdelar infann sig emellertid tidigt och förstärktes successivt. Under 1970-talet kom kritiken till allt kraftigare uttryck och sociala problem av olika slag uppmärksammades allt mer i media och i forskning. I och med detta började det också att talas om det som senare kommit att kallas för 'den utsatta förorten' vilket alltså inbegriper de fattigaste och det mest problemfyllda stadsdelarna. Senare kom områdena också att benämnas 'segregerade områden', 'socioekonomiskt svaga områden' eller 'utanförskapsområden' och liknande. Det är begrepp som på olika sätt är problematiska då de är vagt definierade och tydligt stigmatiserade.



*Göteborgs befolkningsutveckling.*

\* Arkitekt Einar Hansson har bidragit med text till kapitel 4.

I det här forskningsarbetet finns en strävan att studera och beskriva stadsdelar utifrån vilka levnadsvillkor som erbjuds i stadsdelen vilka är en följd av eller på olika sätt påverkas av stadens form, både lokalt men också av stadsdelens position i stadsväven som helhet. Detta både för att belysa stadsbyggandets roll i sammanhanget men även för att skilja på dess effekter i olika stadsdelar. Det är viktigt att komma ihåg att ambitionerna för bostadsbyggandet bland politiker, arkitekter och byggherrar som var inblandade i det omfattande byggandet i Göteborg var höga och att det under denna tid utvecklades ett avancerat industriellt byggande vilket var en förutsättning för att klara expansionen som det handlade om vid denna tid. Det var en situation med mycket snäva ekonomiska ramar parat med brist på byggnadsmaterial, brist på arbetskraft och brist på tekniker och projektörer vilket beskrivs bland annat i boken *Vi byggde Göteborg* av Torsten Hansson (1998).

### **Göteborgs moderna stadsplanering**

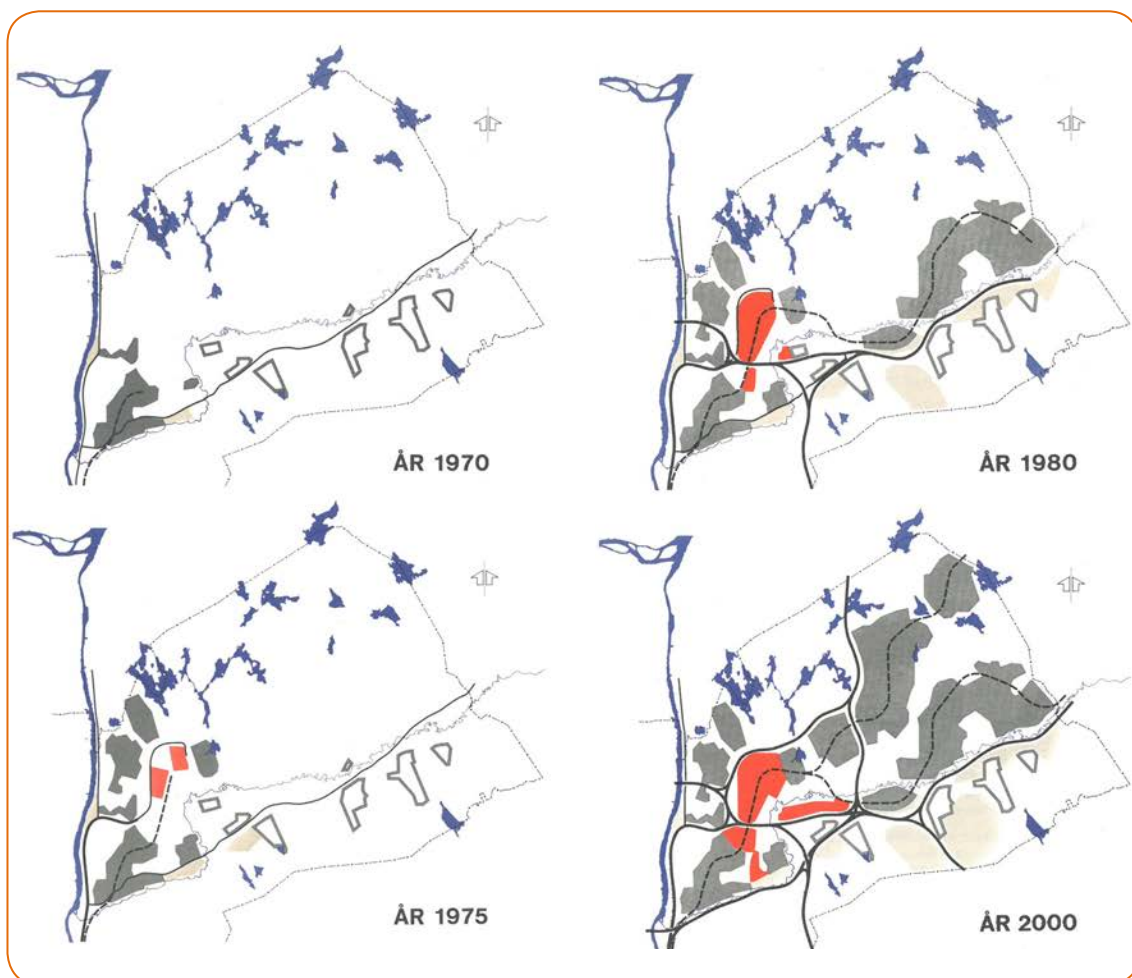
De stadsdelar i Göteborg som står i fokus för forskningsprojektet Dela[d] Stad har identifierats inom ramen för satsningen Urban Utveckling. Det är dessa fyra stadsdelar som vi studerat inom detta projekt där Bergsjön i vissa sammanhang studerats i en östlig och en västlig del. Stadsdelarna har i olika sammanhang bedömts som problembelastade och oattraktiva i många år – trots att de fått stora resurser till såväl fysiska som sociala och organisatoriska förbättringar, från såväl bostadsföretagen som staden och staten (se exempelvis Andersson 2006; Olsson & Törnquist 2009; Gustafsson & Rossing 2005). Alla stadsdelarna har tillkommit under den expansiva fasen efter andra världskriget då industriexpansion och välfärdsutbyggnad gick hand i hand. Motorer i Göteborgs utveckling var de framgångsrika storvarven som etablerats i mitten av 1800-talet, SKF som vuxit till en världsindustri redan på 1910-talet, Volvo som etablerades på 1920-talet och hamnen som ständigt expanderade och moderniserades. Göteborgs högskola, Chalmers Tekniska Högskola från 1920-talet och Göteborgs Universitet från 1954 var också viktiga tillväxtfaktorer. Bostadspolitikerna som etablerades på 1930-talet genomfördes i Göteborg i samförstånd mellan politiker, stadsplanerare och aktiva bostadsföretag i kommunal, kooperativ och privat sektor (se exempelvis Hansson 1998). Samtliga områden i studien har denna bakgrund, såväl de fyra områden inom ramen för *Urban Utveckling* som de tre referensområden som valts ut inom ramen för forskningsprojektet i syfte att få med stadsdelar byggda utifrån liknande stadsbyggnadsideal men med en befolkning som idag har andra socioekonomiska förutsättningar.

### **Den expansiva stadsplaneringen: 1920-tal till 1971**

Traditionen av genomarbetad stadsplanering i Göteborg går att följa från utvidgningsplanen 1866 över de stora utbyggnadsplanerna från 1910-talet. Albert Lilienberg var förste stadsingenjör mellan åren 1907-1927 och mycket av det som planerades under denna tid var starkt influerat av Camillo Sittes stadsbyggnadsidéer med tydlig rumslighet och kvarter som följde terrängen. På 1930-talet fick det funktionalistiska idégodset allt större inflytande när Göteborg expanderade kraftigt i en tid som annars internationellt sett präglades av en stagnerande ekonomi. Uno Åhrén var förste stadsingenjör mellan 1932 och 1943 och en betydande utvidgning av staden skedde här, bland annat generalplan för Lundby och spårvägsstaden etablerades med sina utbyggnadsriktningar och moderna bostadsområden i anslutning till dessa.

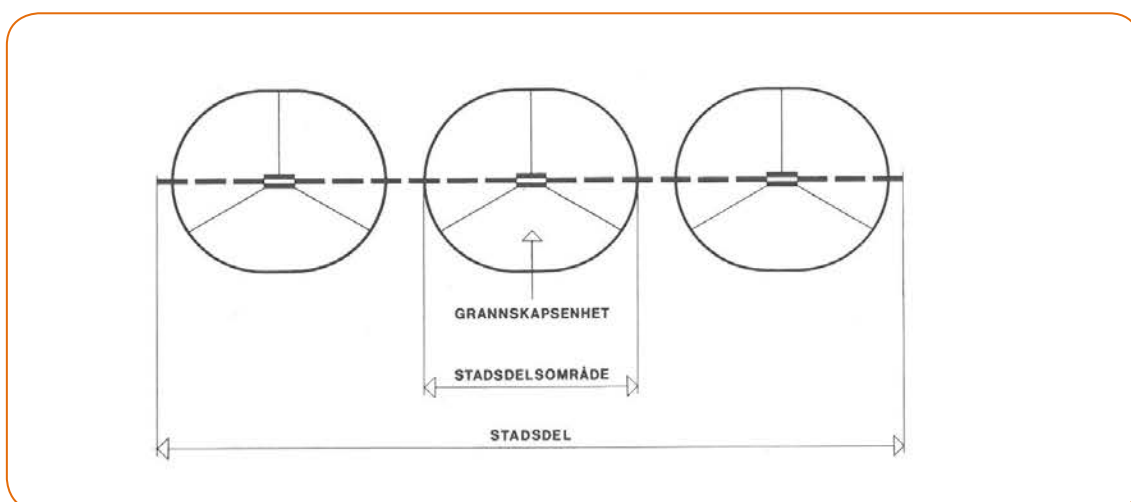
Ett exempel på en stadsdel där grannskapsplaneringens ideal syns tydligt är i Norra Guldheden utbyggt kring 1945 där också en bostadsmässan *Bo Bättre* hölls i samband med uppförandet. De nya idéerna om folkhemmet, kollektiva anordningar samt höjning av bostadsstandard genom rationaliseringar och standardiseringar presenterades brett. Strax därefter byggdes Torpa i östra Göteborg (1946) och det kom att bli detta stadsbyggnadsmönster som

följdes under Tage William-Olssons 1950-talsplanering (stadsplanechef 1943-1953) som kom att ta över efter Uno Åhrén vilket starkt kom att prägla stadsbyggandet under det efterföljande decenniet (Hansson 1998; Stadsbyggnadskontoret 1999; Caldenby et al. 2006). De inkorporeringar som gjordes till Göteborgs kommun kom att få mycket stor betydelse för Göteborgs expansion exempelvis Västra Frölunda 1945 och Backa 1948. Göteborgs generalplan 1959 etablerade utbyggnaden av Västra Frölunda och Backa, Skandiahamnen, stadsmotorvägarna med Älvsborgsbron och Tingstadstunneln – och ett stadsbanesystem som genomfördes i sina yttre delar. Angered-Bergum samt resten av Hisingen (förutom Rödbo) inkorporerades år 1967). Nya generalplaner gjordes för Angered-Bergum 1968 och Hisingen 1971, där bilstaden, industrins och hamnens expansion på Hisingen etablerades och nya stora utbyggnadsområden kring stadsbanelinjer planerades. Under denna expansionstid fanns stora arbetsplatsområden relativt centralt, med rimliga restider med spårväg – kompletterad med industribussar.

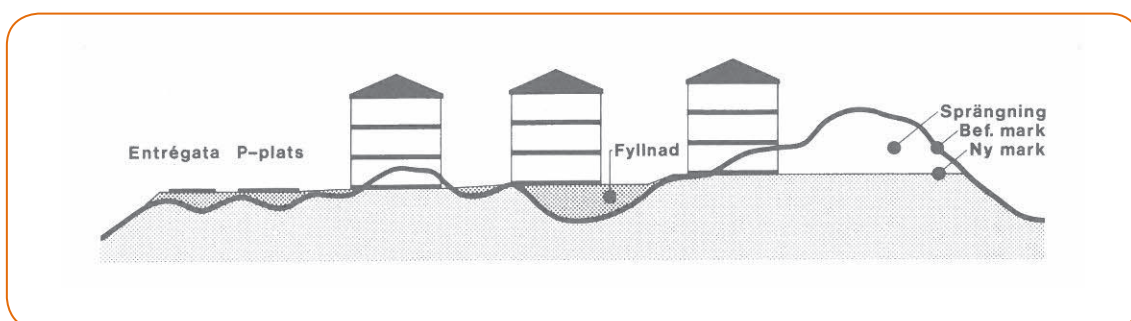


*Generalplan för Angered-Bergum 1968. Hjällbo var redan planerat, längst i sydväst och med Gårdsten norr ut.*

Av de stadsdelar som särskilt analyseras i Dela[d] Stad-projektet så ingår referensområdena Högsbotorp (1949-51) som är en del av William-Olssons plan för Västra Frölunda, Björkekärr (1951-57) som en del av grannskapsutbyggnaden enligt William-Olssons planer samt Kyrkbyn (1949-51) enligt generalplan för Lundby redan 1939. Tittar vi på fokusområdena så är Norra Biskopsgården (1956-1963) också del av William-Olssons planer, Östra Bergsjön (1965-68) såväl som Västra Bergsjön (1967-71) som var så kallat reservområden i en Generalplan från 1959. Hjällbo (1967-70) och Gårdsten (1968-70) ingick i generalplanen för Angered-Bergum (1968). Stadsdelarna ligger i geografiskt skiftande lägen – i bergsområden respektive i jordbrukslandskap och de är mer eller mindre väl kopplade till spårvägslinjer och annan sammanhängande stadsstruktur. Stadsdelarna har i princip alla kommit till under den expansiva perioden från 1951 till 1971 och har tydliga karaktärsdrag från grannskapsenhetsidealet. De har något olika bygg- och förvaltningsansvar från början men det är allmännyttan som dominerar i områdena. Under 1930- och 1940-talen etablerades fem allmännyttiga bostadsföretag i Göteborg. Genom sammanslagningar, överlåtelser och nybildningar förvaltas nu allmännyttiga bostäder i de aktuella områdena av Bostadsbolaget, Bostads AB Poseidon, Familjebostäder och Gårdstensbostäder.



1960-talets syn på stadens byggande; hierarki från grannskapsenhet, stadsdelsområde och stadsdel (Generalplan 1968, Angered-Bergum).



Principbild för nivåsprängning i Gårdsten (Generalplan 1968, Angered-Bergum).

## Förändringskrafter under senaste halvseket

Varje område har en unik förändringshistoria, om än kopplad till samma tidsskeden. Under de 40-55 år som områdena har existerat har stora förändringar skett i såväl Göteborgssamhället som i Sverige och omvärlden. Stadsdelarna har påverkats av yttre förändringar, till exempel ändrade konjunkturen och förändrad bostadsmarknad vilket påverkat områdenas attraktivitet. Stadsdelarna har också påverkats i hög utsträckning av den omflyttning som skett vilket innebär en förskjutning från landsbygdens urbanisering till arbetskraftsinvandring och som senare blivit mer av flyktinginvandring (Andersson & Bråmås 2004; Andersson 2007; Olsson & Törnquist 2009). Förändringar i områdena har bland annat handlat om förvaltningsförändringar – sammanslagning av förvaltningsbolag och försäljning från allmännyttan till privata bolag med mera. I områden med problem har olika initiativ av områdesförnyelse genomförts – varsam upprustning, rivningar eller stora ombyggnader. I några fall har intilliggande områden med ny bebyggelse påverkat såväl rörelsemönster som serviceunderlag i de ursprungliga områdena.

Men förändringar har också skett i den större stadsskalan vilket påverkat exempelvis service- och trafikmönstren. Grannskapsenheternas välutrustade, småskaliga torg som byggdes för att vara inriktade på att serva de lokalt boende har drabbats av nya mönster för butikslokalisering och storskalig handel. Förändringar gällande skolväsendet har också haft stora konsekvenser för grannskapsenheter; enhetens storlek anpassades dock ofta i hög utsträckning just utifrån att skolorna skulle få tillräckligt underlag (Franzén & Sandstedt 1981). Förutsättningar för skolan – liksom vissa andra noggrant inplanerade kommunala verksamheter – har förändrats genom ändrad befolkningssammansättning, ändring av administrativa gränser och nedskärningar av resurser. På senare år är den så kallade friskolereformen från början av 1990-talet ett exempel på en reform som radikalt förändrat förutsättningarna för många skolor i ytterstaden (Kallstenius 2009; Sernhede 2013; Legeby 2013; Meijling 2014). Dagens stadsmönster liksom de olika stadsdelarnas roll i helhetsbilden skiljer sig alltså på en rad punkter från områdenas fysiska och sociala mönster och roll för flera decennier sedan. Byggnader och utemiljöer/gårdar med mera har i många av dessa områden byggts om över tid men samtidigt är de fysiska strukturerna, den rumsliga ordningen, påtagligt oförändrad i dessa stadsdelar (Olsson & Törnquist 2009; Legeby 2013; Hansson 1989).

## Bergsjön



### Bergsjön (Göteborgsbladet 2014)

Antal boende: 7 622 (V); 8 799 (Ö)  
Antal arbetsplatser: 793 (V); 1 453 (Ö)  
Kvot arbetande/boende: 0,10 (V); 0,14 (Ö)

Antal lägenheter: 3 505 (V); 3 277 (Ö)

Förvärvsfrekvens: 51 % (V); 43 % (Ö)  
Arbetslöshet: 16,4 % (V); 18,0 % (Ö)  
Medianinkomst: 155 600 (V); 128 300 (Ö)





## Bergsjön

Bergsjön är en relativt stor stadsdel (till ytan sett större än centrala Göteborg definierat av vallgraven eller som exempelvis Majorna, Masthugget och Kungsladugård tillsammans). Bergsjön har olika delområden med relativt olika förutsättningar och i analyserna som ingår i forskningsprojektet Delad Sta[d] har därför Bergsjöns östra och västra delar studerats var för sig i flera av analyserna. Dessa delområden är relativt dåligt sammanlänkade. (Synpunkter om de olika förutsättningarna som råder i östra och västra Bergsjön framkom under workshop 1 och det bestämdes där att fortsatta analyser skulle göras på de två delområdena). Som stadsdel har emellertid Bergsjön en tillkomst- och utvecklingshistoria; en historia av snabb uppbyggnad, samt likartad problematik och utveckling fram till idag.

### Förhistoria och tillkomst

Bergsjön byggdes som något av en nödlösning i bostadsbristens Göteborg under 1960-talet. Det var identifierat som ett reservområde i Göteborgs Generalplan 1959. Trots intensivt byggande under hela 1950-talet i Göteborg behövdes ännu fler bostäder i en kraftigt expanderande stad. År 1963 började Bergsjön planeras mer i detalj. Med hög tilltro till modern teknik såg bostadsdirektörer möjligheterna att bygga i det starkt kuperade området, högt beläget i Göteborg men dit spårvagnen kunde förlängas från Kortedals ändhållplats (Hansson et al. 2006). Det blev ett relativt entydigt byggande inriktat på bostäder. Även om spårvagnen drogs genom området med stora ingrepp i terrängen som följd, så är Bergsjön en stadsdel som har dåliga förutsättningar att försörjas med kollektivtrafik och förbättringar har varit svåra att genomföra även när det kommit på tal under senare tid. Det är en mycket hög andel i stadsdelen som är hänvisad att använda kollektivtrafiken för sitt resande. Spårvagnen används även i hög utsträckning för lokala resor, det vill säga inom stadsdelen. Bilnehavet bland de boende är idag bland det lägsta i Göteborg, ca 25% av hushållen har tillgång till bil (i hela Göteborg är motsvarande siffra 37%). Även om spårvagnstrafiken kan köras med hög turtäthet är det fortfarande många bostäder som har långa avstånd till hållplatserna med besvärlig terräng i många lägen och otrygga gångstråk. Kompletterande busstrafik finns (och har funnits) i olika utsträckning men trots detta är det svårt att lösa god tillgänglighet till kollektivtrafiken för många boende i Bergsjön. Runt om i Göteborg finns många andra starkt kuperade stadsdelar där kollektivtrafiken lösts på ett sätt som i jämförelse ger bättre service för de som bor och verkar i stadsdelen, alltså kortare avstånd till hållplatser och liknande, exempelvis Masthugget och Lunden.

Bergsjön byggdes ut 1965-70 med början i den östra halvan där ca 3700 lägenheter byggdes och den västra delen byggdes ut under åren 1967-1971 med ca 3100 lägenheter med en blandning av punkthus, radhus, villor och lamellhus i 3-8 våningar. På grund av topografin blev bebyggelsen relativt uppdelad i de tre dalgångarna som går i nord-sydlig riktning, åtskilda med kuperade grönområden. Det sprängdes en hel del för den nya bebyggelsen och sprängtekniken som tillämpades medförde betydande påverkan med terrasser och branter i terrängen. Med rullramper och hissar skulle avstånden till spårväghållplatserna bli acceptabla, men idag går att konstatera att med fyra hållplatslägen för en stadsdel som har en yta om ca 2 x 2 kilometer blir det glest mellan hållplatserna vilket också blir tydligt vid en jämförelse med andra områden i Göteborg. Spårvägen byggdes som så kallad stadsbana (påminner om Stockholms tunnelbana) och lokala centra lokaliserades i närheten av hållplatserna. Där huvudcentra planerats (nuvarande Rymdtorget) framkom under projektering att de geotekniska förhållandena var allt för besvärliga så spårvagnens sträckning var tvungen att justeras vilket gjorde att hållplatsen flyttades bort ifrån torget. Mycket lite av torgets utformning och struktur anpassades till flytten av hållplatsen vilket resulterade i en problematisk situation; svagt samband mellan hållplatsen och torget och heller ingen visuell koppling dem emellan. Skolan ligger intill hållplatsen och på sätt och vis blockerar kontakten vidare öster ut mot torget och endast

en smal gångväg länkar till torget. Vad gäller bostadshusen så användes de allmännyttiga företagens byggelement, utprovade på annat håll i staden under 'högmiljonprogrammets' tid, vilket gjorde att man fick till stånd en snabb utbyggnad. Vissa delar byggdes emellertid ut av privata ägare med trevåningshus utifrån en mer traditionell 1960-talsmodell.

Vägar för biltrafik drogs i en vid båge runt stadsdelen vilket skapade en utpräglad utifrånmatning med stora parkeringsdäck, mycket grönytor och långa gångvägar i den starkt kuperade terrängen. Detta var i enlighet med de trafikplaneringsideal som rådde vid denna tid (se exempelvis SCAFT 1968). Det är således ett anmärkningsvärt stort område som är begränsat för biltrafik (det går att jämföra med exempelvis Stigberget-Majorna-Kungsladugård till yta som har en befolkning på knappt ca 29 000 personer jämfört med Bergsjöns ca 16 400 personer) vilket onekligen skapar speciella förutsättningar lokalt. Huvudcentrum, Rymdtorget, byggdes i östra delen av stadsdelen och alltså närmast kommungränsen i öster. Torget utformades till stor del som ett inomhustorg. Kopplingarna till de delar som låg utomhus samt till spårväg- och bussförbindelse blev inte särskilt enkla eller tydliga.



*Bergsjöns yta (röd kontur) omfattar ungefär ytan av Stigberget, Majorna och Kungsladugård (orange kontur) men som har cirka den dubbla befolkningen.*

### Förändringar i stadsdelen under 50 år

Stadsdelen fick tidigt ett stort antal outhyrda lägenheter – både tidpunkten för stadsdelens tillkomst och en del uppenbara brister spelade in – liksom det isolerade läget. Stadsdelen har gått igenom hela provkartan av de förbättringsåtgärder som prövats i miljonprogrammet; allt ifrån miljöupprustning till utförsäljningar av allmännyttiga bostäder, rivningar samt sociala och ekologiska initiativ av olika slag. Många idéer och byggnationsförslag har kommit upp men få har genomförts. Trots de många initiativ, projekt och program som genomförts så kvarstår brister och många som bor i Bergsjön ser små möjligheter till att utveckla sitt stadsliv, såväl i stadsdelen som utanför (Stadsbyggnadskontoret 2007; Jendel et al. 2006).

Bergsjön ligger i starkt kuperad terräng som i många avseenden erbjuder fina naturmiljöer med stor variation. Samtidigt innebär läget och de lokala förhållandena svårigheter. Tillgängligheten begränsas där terrängen är kuperad och brant. Strukturen av gång- och cykelförbindelser i området är ofta svårnavigerade. Bebyggelse och gångvägar har i huvudsak inte planerats på ett sätt som kan stödja orienterbarheten utan gång- och cykelvägar ligger ofta med otydlig relation till bebyggelse och erbjuder få utblickar och orienteringspunkter som kan stödja den som rör sig i området att förstå rumsliga samband och avstånd. Många av vägarna upplevs som otrygga vilket resulterat i att flera sträckor är svåra att ta sig mellan (Stadsmiljöenkät 2010). Gatunätet är starkt differentierat över ett mycket stort område. Strukturen är starkt begränsad för biltrafik och det är inte möjligt att köra exempelvis mellan östra och västra Bergsjön eller

mellan Rymdtorget och Komettorget utan att välja ringvägen som går utanför bebyggelsen. Detta är således begränsande för rörelse och förflyttning inom Bergsjön.

Miljöfrågorna kom under 1990-talet att utvecklas starkt genom olika lokala initiativ. Verksamheter kom att präglas av en ekologisk inriktning som genomsyrade många av stadsdelens aktiviteter. Ett medvetet hållbarhetstänkande präglade på sikt stadsdelsförvaltningens verksamheter likväl som fastighetsägare och företagare. Odlingslotter anlades av vilka några finns kvar än idag. Göteborgs Agenda 21-kontor lokaliserades under många år till stadsdelen och under denna period togs många idéer tillvara och utvecklades genom Agenda 21-kontoret. Det är oklart vilka politiska och/eller budgetmässiga prioriteringar som ligger bakom att kontor som på många sätt gjorde stor skillnad lokalt lades ned istället för att permanentas som ett kontor för hållbar stadsutveckling.

Bergsjön är en av de 1960-talsstadsdelar som haft många svåra problem att hantera men där också flera typer av förbättringsåtgärder genom åren har gjorts, exempelvis riktade nationella och kommunala satsningar till segregerade/utsatta stadsdelar. Det perifera läget har emellertid bestått genom åren, få strukturella förändringar och få tillägg i staden har skett som kunnat ändra detta. En olycklig konsekvens är att de olika problemen ofta överskuggar det positiva som kontinuerligt händer i Bergsjön. Boken *Bergsjön inifrån* (Jändel et al. 2006) ger en bra bild av Bergsjöns inre energi men också av medias stigmatiserade beskrivningar som inneburit negativ uppmärksamhet och negativt rykte. Det kan vara en svår balansgång: att lyfta fram eventuella ofördelaktiga livsvillkor vilka kan kopplas till den byggda miljön som finns i en stadsdel utan att det ytterligare ska leda till stigmatisering eller försämrat rykte.

Något som över tid varit ett återkommande och ett svårlöst problem är som lyfts fram är alltså tillgängligheten inom och till stadsdelen. Kollektivtrafiken med spårväg/stadsbana i tunnel försörjer dåligt det kuperade området. De tre rullbanden till högre belägna områden fungerade inte utan togs relativt tidigt ur bruk. Det tog mycket lång tid innan kollektivtrafiken byggdes ut med kompletterande busslinjer med start runt Bergsjöns södra sida. Bostadsbolaget (allmännyttan) finansierade en förlängning av bussen till Mercuriusgatan, ett område som har relativt långa gångavstånd till exempelvis spårvagnshållplatser. År 2006 fick västra Bergsjön en matarbuss till de kuperade områdena vid Siriusgatan och Tycho Brahes Gata. Denna buss har gles turtäthet och trafikerar ej heller kvällstid då behovet egentligen är stort då gångvägarna av många upplevs vara otrygga. Ett annat påtagligt problem i stadsdelen som helhet är att dess offentliga rum – gångvägar, parker, torg, utsiktsplatser, men också bostadsnära skogspartier med mera – inte har skötts och underhållits. De har blivit skräpiga och vuxit igen på flera platser. I viss utsträckning syns en likande låg skötselnivå på privat mark, exempelvis med skräp och skrot på parkeringsplatser, uteplatser och liknande. Därtill är hissar är trasiga, bänkar och annan möblering trasiga och på vissa platser tillåts skräp ligga kvar långa perioder.

Under senare tid har Stadsbyggnadskontoret såväl som Fastighetsägare i stadsdelen arbetat med utvecklingsidéer av olika slag; exempelvis strukturplan, program för utbyggnader samt detaljplan för nytt Kulturhus vid Rymdtorget. Stadsbyggnadskontoret har nyligen tagit ett helhetsgrepp på området och lagt fram ett Program för Bergsjön (samrådshandling 2015).

## Östra Bergsjön

Östra Bergsjön domineras av bostäder i flerfamiljshus, bara några procent är i form av småhus. Öster om Bergsjövägen ligger ett verksamhetsområde. De mindre lägenheterna (1:or-2:or) utgör knappt hälften av beståndet medan större lägenheter (4:or och större) utgör en femtedel. Allmännyttan innehar cirka hälften av lägenheterna. Rymdtorget som ligger i den norra delen av Östra Bergsjön är ett väl utvecklat stadsdelscentrum (Bergsjön centrum).

Det har byggts om flera gånger (bl.a. mellan åren 2000 till 2005) och rymmer idag både utomhus- och inomhustorg med bland annat matbutik, café och flera mindre butiker. Vid torget finns också en kyrka och en vårdcentral samt tandläkare. Ett mindre kulturhus som tidigare låg här revs på 2010-talet och detaljplan för nytt kulturhus tas fram av kommunen (samråd i september 2014). Området runt Rymdtorget och de anslutande delområdena kring Tellusgatan och Merkuriusgatan förvaltades initialt av Bostadsbolaget men fördes senare över till Familjebostäder. Familjebostäder har varit drivande i upprustningen av Rymdtorget och i arbetet med Bergsjöns utveckling i allmänhet. Förutom Familjebostäder så är Bostads AB Poseidon (tidigare AB Göteborgshem) en stor förvaltare i Östra Bergsjön. I och med att AB Göteborgshem ombildades till Bostads AB Poseidon satsade man på en del av beståndet och övriga fastigheter såldes. I östra Bergsjön genomfördes under 1980-talet en omfattande ombyggnad av bostäderna kring Stjärnbildsgatan av experimentell karaktär. De nedgångna fyravåningsbyggnaderna kring Stjärnbildsgatan var elementbyggda och här genomfördes en demontering av de två översta våningarna och de två kvarvarande byggdes om till lägre hus med radhuskaraktär vilka också omvandlades till bostadsrätter.

I södra delen av Östra Bergsjön finns ändhållplatsen för spårvagnen, Komettorget. Komettorget – som snarare är en öppen yta vid hållplatsen – för en tynande tillvaro. Området i södra Bergsjön kring Komettorget såldes till privata bolag som i sin tur sålt dem vidare. Ett programarbete initierades i början av 2000-talet avseende upprustning och nybyggnad men det ledde inte vidare. Nu finns dock ett program för Bergsjön som tar ett helhetsgrepp på stadsdelen (2015).

På höjden ligger stadsdelens vattentorn från 1966 (ritat av Jan Wallinder) och intill detta byggdes ett område med ett 80-tal småhus under 1990-talet, Stratosfärgatan. Totalt finns idag 3474 bostäder i Östra Bergsjön där 92% är hyresrätter, 3% är bostadsrätter och 5,5% är äganderätter (2013). Huvuddelen av dessa bostäder (93%) är byggda mellan åren 1961-1970.

## Västra Bergsjön

Västra Bergsjön består av två dalgångar kring var sin hållplats – Gärdsås kring hållplatsen Galileis Gata och 'Backens dalgång' kring Teleskopgatans hållplats som renoverades 2013. Det finns skolor i båda delområdena, men butiksservicen har varit begränsad. Även i västra Bergsjön dominerar flerfamiljshusen och andelen smålägenheter (1:or-2:or) utgör även i västra delen ca halva beståndet och andelen stora lägenheter är något lägre jämfört med östra, ca 15%. Här utgör allmännyttas innehav knappt 40%.

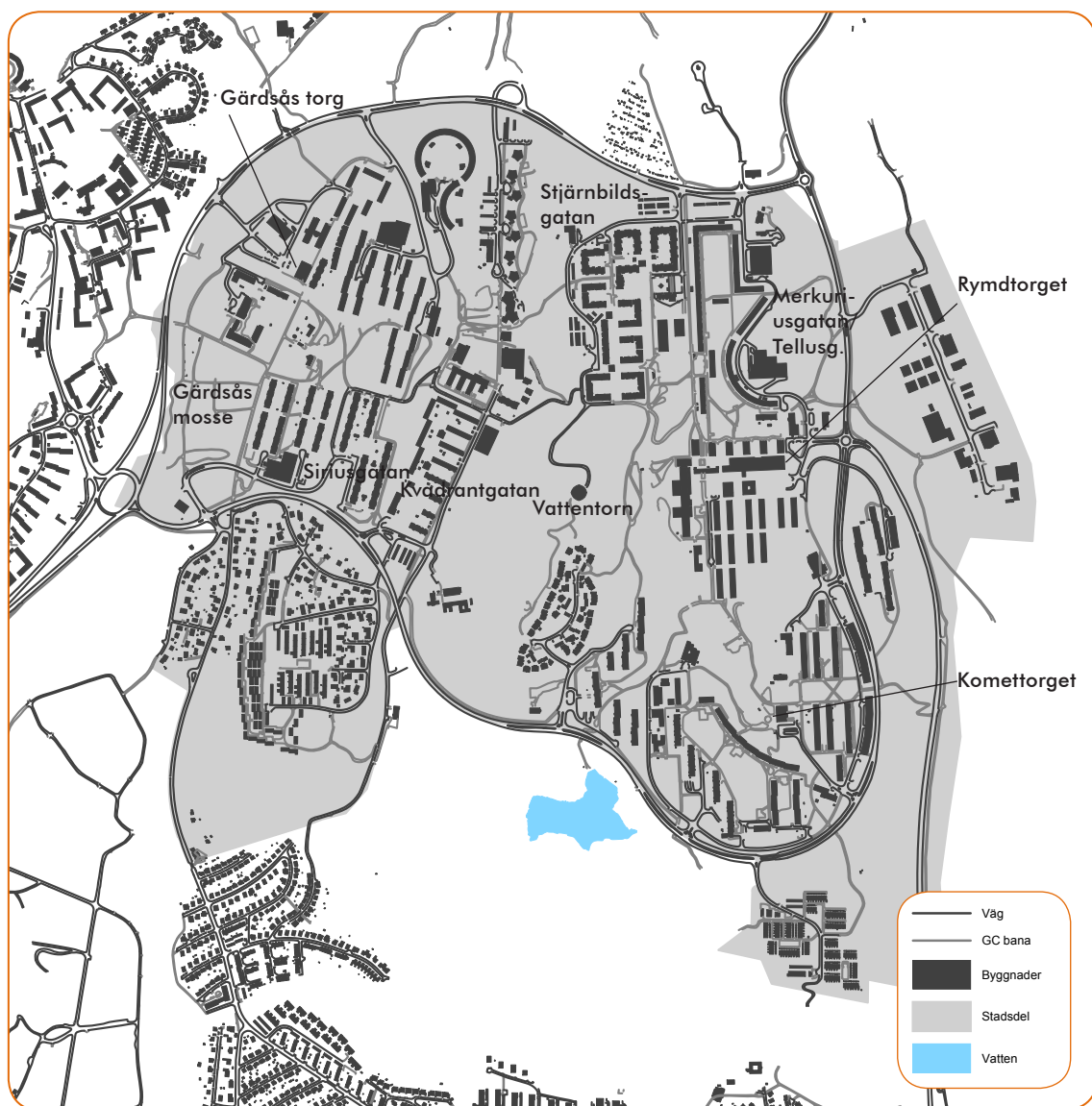
Fastighetsägarna i Gärdsås (Familjebostäder tillsammans ett antal privata fastighetsägare) bildade ett partnerskap för att utveckla torget. Man fick dit en etablering av en livsmedelsbutik och byggde upp ett folkhögskolecentrum. I samband med detta (kring år 2000) fick torget sitt nya namn: Gärdsås torg. Strax sydost om hållplatsen Galileis Gata ligger stadslantgården Galaxen vilken är en av de få bevarade och utvecklade stadslantgårdarna i Göteborg med många olika sorters djur och olika aktiviteter.

Husen vid Siriusgatan ritades av arkitektkontoren Tuvert samt Lund & Valentin och har förvaltats länge av Familjebostäder. På 1990-talet genomfördes en omfattande upprustning av området och i samband med detta gavs husen en ny antroposofisk färgsättning (Fritz Fuchs). I samverkan med stadslantgården Galaxen i området utvecklades projektet *Bergsjön – ekologisk stadsdel* med flera projekt som omfattade exempelvis odlingsområden, bygge av återbrukat material, arbetsmarknadsprojektet Returhuset, Gärdsås mossens våtmarkspark, Sirius odlarförening, ekohuset Bågskytten i östra Bergsjön och miljömåltider (Hansson et al. 2006).

I Backens dalgång var AB Göteborgshem förvaltare och i samband med att det ombildades till Bostads AB Poseidon på 1980-talet såldes nio av stjärnhusen längs Teleskopgatan. Vissa av

lägenheterna hade vid försäljningen aldrig varit uthyrda. Riksbyggen omvandlade lägenheterna till bostadsrätter. Två av husen behölls inom Bostads AB Poseidon och ett hus byggdes om till kollektivhuset Stacken vilket stod klart 1980. Även ett äldreboende behölls. Västerstaden äger ett av husen vilket är påbyggt med en våning. Husen längs Kvadrantgatan är ordnade kring öppna gårdar. Byggnaderna söder om hållplats Teleskopgatan övergick 1985 till HSB och omvandlades i och med det till bostadsrätter. I samband med detta genomfördes en omfattande ombyggnad av samtliga hus och upprustning av utemiljöer. Idag finns här totalt ca 300 lägenheter. Vid omvandlingen var det de boende i området som fick erbjudande om att köpa lägenheter som bostadsrätter.

I dalgången längs Teleskopgatan/Kvadrantgatan i centrala Bergsjön har således sedan mitten av 1980-talet en omfattande förändring skett avseende upplåtelseformer och successivt har hyresrätter omvandlats till bostadsrätter. I samband med detta har det också tillkommit ett antal större lägenheter. Som helhet har Västra Bergsjön fortfarande en hög andel hyreslägenheter, 75%, och bostadsrätterna utgör 13% av bostadsbeståndet (år 2013). Sammanlagt finns 3505 bostäder i Västra Bergsjön där 76% byggdes mellan åren 1961-1970. Jämfört med Östra Bergsjön har det alltså tillkommit väsentligt fler nya bostäder här på senare år.



Bergsjön.

## Hjällbo



### Hjällbo (Göteborgsbladet 2014)

Antal boende: 7 479

Antal arbetsplatser: 1 258

Kvot arbetande/boende: 0,17

Antal lägenheter: 2 515

Förvärvsfrekvens: 52 %

Arbetslöshet: 16,8 %

Medianinkomst: 145 700



## Hjällbo

### Förhistoria och tillkomst

För att möta bostadsbristen i Göteborgsområdet planerades för nya inkorporeringar i närområdet. Redan innan Angereds landskommun inkorporerades 1967 startades utbyggnaden av Hjällbo i enlighet med den generalplan för Angered-Bergum som kom att antas 1968. En spårvägslinje med så kallad stadsbanestandard byggdes ut i den lägre delen av Göta älvs dalgång på det som tidigare varit järnvägens spår (Västgötabanen mellan Göteborg och Skara). Mellan centralstationen och Hjällbo byggdes bara ett enda stopp i Gamlestaden. Området delades upp mellan olika allmännyttiga bostadsföretag som hade sina byggsystem klara. På grund av gynnsamma terrängförhållanden och spårvägsförbindelse kunde Hjällbo planeras som en 'idealstadsdel' starkt inspirerat av grannskapsenhetstänkandet. Alla med gångavstånd till spårvägen och i området byggdes en låg- och mellanstadieskola, förskola och barnavårdscentral. En större torgyta placerades så att den knöt samman hållplats, butiker, skola, kyrka (1973, arkitekt John Snis), bibliotek och en fritidsgård av den större modellen och teater. Hjällbo kom att bli känt för dess bostäder med hög lägenhetsstandard och rimliga hyror, den väl utbyggda sociala servicen och omfattande ungdomsverksamhet. Till området Hjällbo Park (idag kallat Skolspåret) lades ett väderskyddande skärmtak. I den södra delen ligger ett område med ett femtiotal radhus, Herregårdsgärdet.

Intill Hjällbo planerades en knutpunkt i trafiksystemet som endast delvis kom att byggas ut. En bro var planerad i detta läge över Göta Älv till Hisingen och till den bebyggelse som utvecklades väster om Göta älv. Knutpunkten med bro utvecklades dock aldrig fullt ut, den broförbindelse som stod näst på tur byggdes istället längre norrut vid Gårdsten, Angeredsbron, som öppnade för trafik 1978.

Villaområdet strax sydost om 1970-talets Hjällbo och väster om Eriksbo är den ursprungliga tätbebyggelsen i Hjällbo (omfattade då knappt 80 hus). Här låg också en station utmed den tätt trafikerade Västgötabanen, längs nuvarande cykelväg.

### Förändring under 50 år

Hjällbo hade som så många stadsdelar på 1950- och 60-talet ett nyhetens behag och blev populär på grund av moderna bostäder, mycket kort restid till centrum och initialt väl utbyggd lokal service. Men med kriserna kring oljekrisen på 1970-talet och den avtagande urbaniseringen stod snart så mycket som 40% av lägenheterna tomma.

Hjällbo har under årens lopp fått stöd i en rad statliga satsningar. Utbildningen för socialt arbete vid universitetet har haft ett långvarigt samarbete med den stadsdelsförvaltning som Hjällbo tillhör. Storstadsutredningen 1989 pekade ut Hjällbo som en av de hårdast drabbade i hela landet. Vare sig man tittade på socialbidragsnivåer, tomma lägenheter eller utbildningsnivåer låg stadsdelen i markant lågt i relation till övriga staden.

I Hjällbo har husen rustats upp efter hand av de olika allmännyttiga bolagen. Det stora antalet tomma lägenheter medförde exempelvis att några hus på Hjällbo Lillgata byggdes om till kontor för Gatubolaget och VA-verket. Det fanns också ett syfte att flytta ut stadens förvaltningar i förortslägen för att öka antalet arbetsplatser lokalt på några ställen. År 1999 bildades ett nytt utvecklingsbolag, HjällboBostaden, som tog över de fastigheter som tidigare hört till Bostadsbolaget och Poseidon. Under de år som bolaget verkat som utvecklingsbolag har HjällboBostaden genomfört omfattande upprustningar av byggnadsbeståndet. Bland annat har omfattande fasadrenoveringar genomförts och nya uterum byggts. I Hjällbo

har även en av Sveriges största solcellsanläggningar för elproduktion byggts. Utöver den fysiska upprustningen har bolaget aktivt arbetat med frågor som rör trygghet, inflytande, sysselsättning och ungdomsaktiviteter i området. Hjällbo torg med centrumanläggningar gick igenom en omfattande upprustning omkring år 2000 och senare har skolan i centrum gått igenom en mycket omfattande upprustning. På torget har också torghandeln utvecklats på ett stabilt sätt med bland annat grönsaker och fiskbil. År 2012 ombildades åter HjällboBostaden och blev en del av Poseidon och idag förvaltas hela Hjällbo av Poseidon.

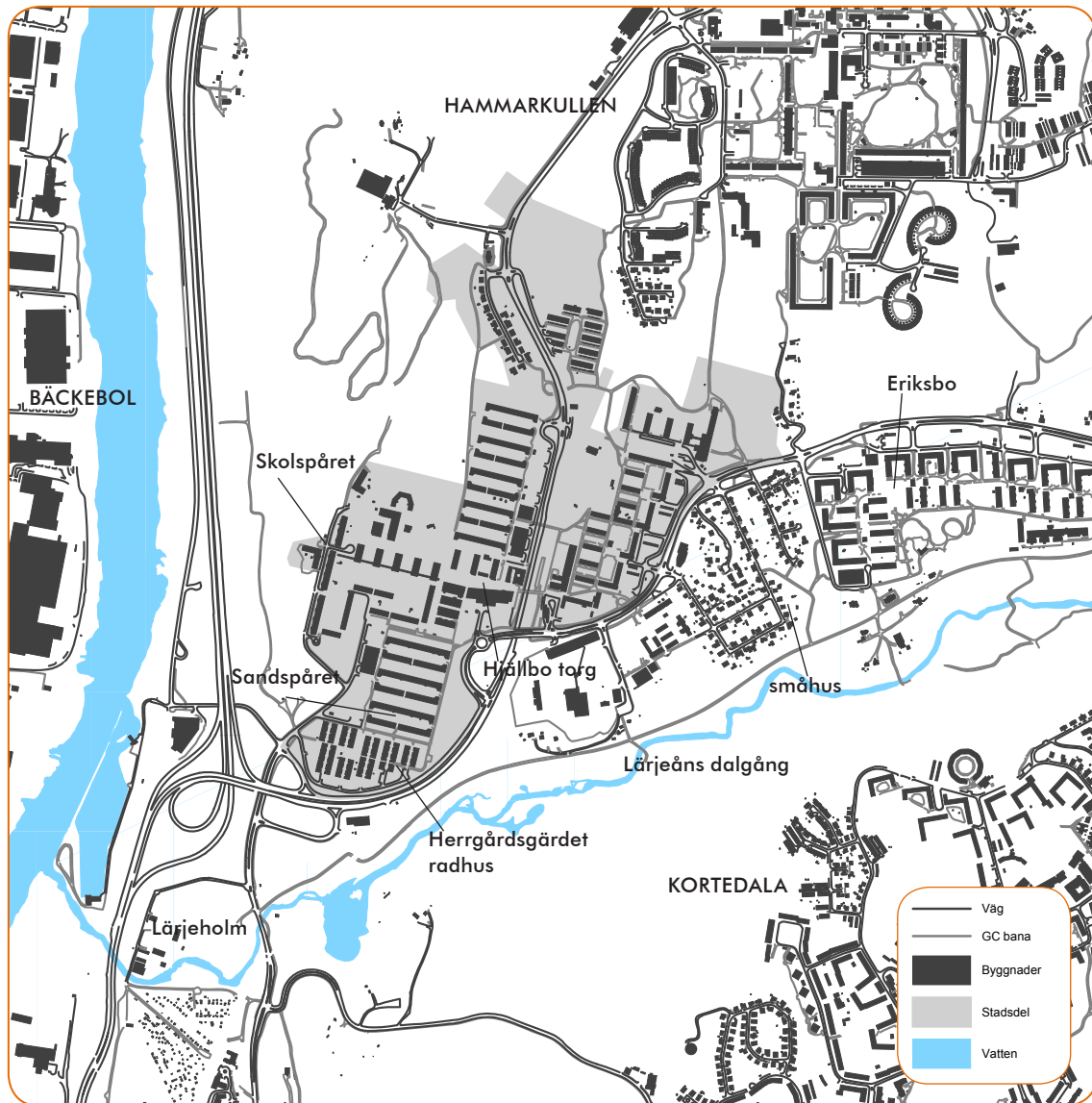
Eriksbo har utvecklats med en egen historia, trots beroendet av Hjällbo. Inom detta område utvecklade aktiva boende ett områdeskooperativ på 1980-talet: Eriksbo Kooperativa Förening (EKF). EKF drev fram nya former för hyresgästinflytande och satt med i områdesstyrelsen. Det startades en kooperativ skola, en fritidsgård, en liten butik och föreningen skötte en del av grönområdesförvaltningen. Man höll också i en arkitektävling för upprustning av området. På senare år har det kooperativa inslaget minskat. Servicen i Eriksbo är idag mycket begränsad medan den är relativt god vid Hjällbo torg.

Hjällbos läge som potentiell knutpunkt har inte utvecklats vidare. Ingen bro har byggts över till Hisingen med dess arbetsplatser och stora handelsområden även om ett brolägg i höjd med Hjällbo fanns med som alternativ i detaljplaneprogram för nya broförbindelser 2002. I översiktsplanen 1993 visades en ny spårvägslänk från Hjällbo till Kortedala, men den har inte förverkligats. Inte heller det nya pendeltåget till Ale kommun har fått någon station i Hjällbo. Det framstår som att det saknas en helhetssyn på kollektivtrafiken här som kan innefatta såväl järnvägssatsningar riktade till förortskommuner som Göteborgs spårvägsförorter – de ligger ju geografiskt trots allt mycket lika. Ett annat problem är att banden till den lokala (närmaste) skolan har försvagats efterhand med olika slags friskolor i mer eller mindre udda belägna lokaler.

Än idag utgörs 91% av bostadsbeståndet i Hjällbo av hyresrätter och i huvudsak inom allmännyttan (2013). Det finns inga bostadsrätter men knappt 9% utgörs av bostäder med äganderätt. Totalt finns 2525 bostäder i Hjällbo och 96% av dessa tillkom mellan åren 1961 och 1970.

Hjällbo uppmärksammades stolt vid Göteborgs 350-årsjubileum 1971 i TV-filmen *Places for people* av brittiska BBC i samarbete med tyska ZDF. Av filmen framgår tydligt att flera av förortsområdena, särskilt Biskopsgården och Hjällbo, ansågs vara mycket attraktiva områden när de var nybyggda, även bland etablerade göteborgare. Gårdsten och Bergsjön hade gott om lägenheter som stod tomma redan från början.





Hjällbo.

## Gårdsten



### Gårdsten (Göteborgsbladet 2014)

Antal boende: 8 424  
Antal arbetsplatser: 691  
Kvot arbetande/boende: 0,08

Antal lägenheter: 3 200

Förvärvsfrekvens: 55 %  
Arbetslöshet: 15,3 %  
Medianinkomst: 159 800



\* Boende/arbetsplatser: 2010/2011, SLK, GBG Stad  
Lägenheter: 2013, Göteborgsbladet 2014, SLK, GBG Stad  
Förvärvsfrekvens och inkomst: 2011, SLK, GBG Stad  
Arbetslöshet: 2012, SLK, GBG Stad

## Gårdsten

### Förhistoria och tillkomst

På 1950-talet hade en statlig utredning avrått från storstadsexpansion i Angered på grund av de svåra topografiska förhållandena. På 1960-talet hade dock den storskaliga tekniken för industriellt bygge och inte minst sprängteknik utvecklats så långt, att man ansåg sig kunna bygga även i de starkt kuperade bergen mellan Lärjeåns dalgång och Götaälv dalen – det som blev centrala Angered. En generalplan för Angered-Bergum antogs 1968 även om delar av den då redan påbörjats. Idén som presenterades var att en så kallad bandstad skulle byggas med direkt stadsbaneförbindelse till ett antal större stadsdelar som omfattades av stadens expansion. Det gjordes redan från början undantag från detta för Gårdsten och Lövgärdet som istället försågs med bussförbindelser till Angered centrum. Angereds centrum planerades som ett stort cityannex, med intentionen att bli väl integrerat med de närmaste stadsdelarna, bland annat Gårdsten.

Gårdsten som ligger ca 13 kilometer nordost om centrala Göteborg byggdes ut mellan 1969 och 1972 med ca 3000 lägenheter i flerbostadshus. Området plansprängdes för att produktionsanpassas till bygge med stora volymelement. Den fysiska utformningen av Gårdsten blev dåligt anpassad till lokalklimatet. Östra Gårdstens långa gata gav vindtunnel-effekter som stärktes av de höga skivhusens förmåga att föra ner kraftiga västanvindar på gångstråket. I västra Gårdsten byggdes loftgångshus på pelare, tydligt inspirerade av Le Corbusier; fristående pelare på femvåningshusen, arkader och överbyggda gångar, platta tak och öppen stadsplanestruktur (Andersson 2003). Stadsdelen blev mycket vindutsatt för nordanvinden som resulterade i ett utsatt och ruggigt lokalklimat. Det stora friområdet Dalen blev svårtillgängligt från kringliggande byggnader på grund av nivåskillnader. Det visade sig också vara svårt att planera och odla och på grund av sprängstensgrunden med tunt jordtäckte. Stadsdelens storlek (och därmed följande gångavstånd) resulterade i att två centrumanläggningar etablerades i respektive östra och västra halvan. Detta ledde också till ett behov av en ringbusslinje. Det blev emellertid svårorienterat med de oklara riktningar och svårigheter att anpassa till interntrafik såväl som trafik till Angereds centrum. Även Gårdsten uppmärksammades stolt vid Göteborgs 350-årsjubileum 1971 i TV-filmen *Places for people*.

### Förändring under 40 år

Gårdsten var bland de områden som byggdes sent inom ramen för miljonprogrammets Angered. Efter att Lövgärdet och Rannebergen byggts färdiga var miljonprogrammet avslutat. Då hade också efterfrågan på bostäder vikit ordentligt. Uppemot 40 % av lägenheterna stod tomma. Samtidigt skapade en grupp finländare ett robust lokalsamhälle i Gårdsten med bland annat föreningar och folkhögskola. Planerad service blev aldrig fullt utbyggt i Gårdsten och de etableringar som fanns hade svårt att klara sig till följd av det isolerade läget och de omfattande vakanserna.

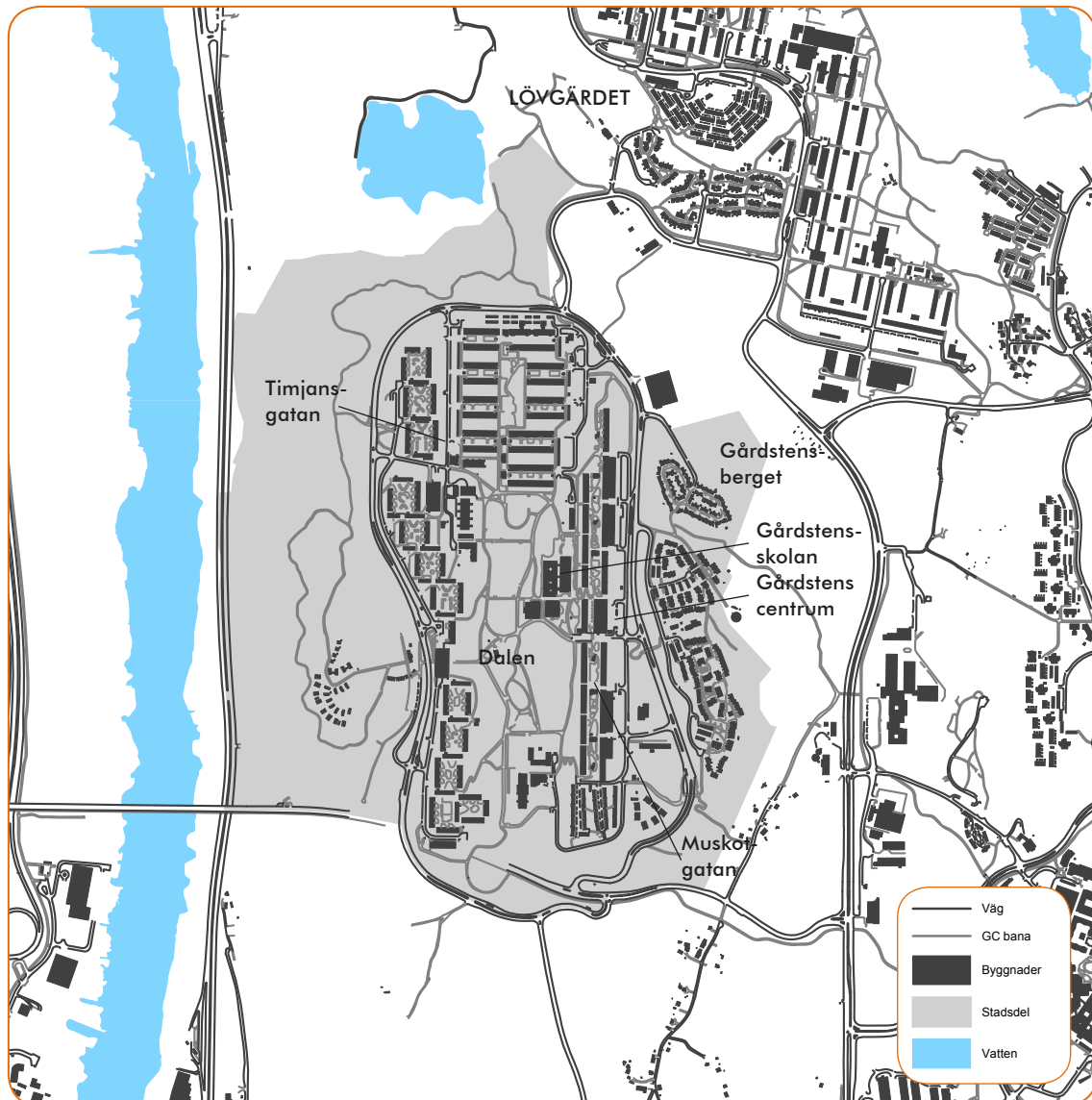
Staden avvaktade ända till 1981 med att bygga en högstadieskola i Gårdsten men som då lokaliserades till områdets östra sida. Den placerades emellertid nere i dalen och kom därför att hamna åtskild från huvudstråken. Vid denna tid fick stadsdelen också ett bibliotek. Utbyggnaden av Angereds huvudcentrum dröjde också och invigdes först 1979. Innan invigningen hade då Gårdsten en knapp men fungerande butiksstruktur. Efter invigningen av Angereds centrum blev konkurrensen hård och Gårdstens läge och servicestruktur led av något som liknade glesbygdspromatik.

Gårdsten har gått igenom en rad av upprustningsprojekt från början av 1980-talet fram till idag: miljöupprustning, arbetsplatsatsningar och ombyggnader. Östra Gårdsten – 'långa linjalen' – var ett av de första områdena som fick miljöförbättrande åtgärder med odlingar och små komplementbyggnader. Flera andra tillskott kom i form av föreningshus och ombyggnad av en del lägenheter till etagelägenheter. I nedskärningarnas tid på 1990-talet försvann Gårdstens bibliotek och centrumfunktioner försvagades. I bostadsbristens tid hittade även studenter till Gårdsten med sina billiga och rymliga lägenheter.

Gårdstensbostäder bildades 1997, ett nytt allmännyttigt bostadsbolag som tog över Bostadsbolagets och Poseidons fastigheter och hade som klart syfte att vidareutveckla Gårdsten. Inom ramen för statens initiativ *Storstadssatsningen* fick Gårdsten den dominerande delen av Göteborgsresurserna och kunde satsa på en ny organisation samt större fysiska förbättringar och sociala åtgärder – en unik och aldrig åter prövad modell. Man kraftsamlade till en bostadsmässa som blev del av 'Bo i Göteborg' 2005 som omfattade Gårdsten, Eriksberg och Amhult. I östra Gårdsten byggdes ett flertal flerfamiljshus om. Fasader byttes och ett kvarter revs och ersattes med egna hem. Gårdstens centrum genomgick en omfattande upprustning, försågs med ett inomhustorg, småföretagslokaler och nya verksamheter. En viktig symbolfråga var att Gårdstensbostäders VD efter stora ansträngningar lyckades få en bankomat till Gårdsten. I västra Gårdsten genomfördes ett stort ombyggnadsprojekt med EU-stöd, de så kallade Solhusen. Husen i tre av kvarteren av totalt elva renoverades. Loftgångshusen byggdes om radikalt med ett nytt energisystem inklusive glasfasad och solfångare på taken (Christer Nordström Arkitektkontor). De öppna bottenvåningarna (pelarkonstruktionen) som var utsatta för vind byggdes igen med tvättstuga, möteslokal, storkompost och växthus av Järnbrottsmodell. Hyresgästerna fick här möjlighet att odla grönsaker med mera.

För att förbättra kollektivtrafiken betalade Gårdstensbostäder en direktbusslinje till Göteborgs centrum i högtrafik. Gårdstensbostäder vidareutvecklade 'Eriksbomodellen' med hyresgäster i bolagsstyrelsen och arbetade aktivt med att ge boende i Gårdsten arbete i stadsdelen. Hur omflyttningar och inflyttningar efter storsatsningen på en stadsdel har påverkat Gårdsten och omgivande stadsdelar återstår att dokumentera.

Idag finns 3200 bostäder i Gårdsten varav 86 % är hyresrätter och där 10 % utgörs av bostadsrätter och 4 % är äganderätter (år 2013). Mellan åren 2010-2012 byggdes 43 nya bostäder.



Gårdsten.

## Norra Biskopsgården



### Norra Biskopsgården (Göteborgsbladet 2014)

Antal boende: 4 989

Antal arbetsplatser: 464

Kvot arbetande/boende: 0,09

Antal lägenheter: 1 882

Förvärvsfrekvens: 47 %

Arbetslöshet: 18,4 %

Medianinkomst: 140 800



## Norra Biskopsgården

### Förhistoria och tillkomst

Södra och Norra Biskopsgården byggdes ut som två grannskapsenheter längs spårvägslinjen över Hisingen, båda mellan åren 1956 och 1960. Stadsdelarna byggdes perifert i kommunen i Lundby församling, alldeles intill gränsen till Torslanda som då var egen kommun. De ingår i samma serie av folkhemsstadsdelar som Högsbotorp, Guldheden och Kortedala vilka byggdes i syfte att råda bot på bostadsbristen. Det var Tage William-Olsson som ritat stadsplanerna i sin egenskap som förste stadsingenjör. I Biskopsgården prövades många nya byggmetoder och nya material (Hansson 1989). Området blev uppmärksammat för sina höga ambitioner och visades också upp i bostadsutställningen 'Boplats 58', också för att locka göteborgare att flytta till denna då mycket avlägsna del av staden.

Norra Biskopsgården byggdes med en större andel större lägenheter jämfört med områden som byggdes strax innan, det vill säga fler 3:or och 4:or, vilket ledde till att fler barnfamiljer flyttade in och att skolorna fick kompletteras med en mängd provisoriska lokaler. Stora delar kom att bli helt trafikseparerade med bilfria gårdar och genomgående gångstråk vilket var helt i linje med vad majoriteten av arkitekter och trafikplanerare vid denna tid eftersträvade (Hansson 1989). De ursprungliga planerna innehöll en radhusstad norr om Svarte Mosse men de kom aldrig att realiseras på grund av flygbullerstörningar från Säve flygflottilj. Det blåsig läget och flygets restriktioner för byggnadshöjd ledde till att bebyggelsen utformades som kvarter med ett stort antal kringbyggda gårdar vilka enligt de inblandade arkitekterna skulle påminna om landshövdingehusens Kungsladugård men också inspirerat av Baronbackarna i Örebro (Hansson et al. 2008).

Stadsdelens centrum – Friskvåderstorget – lokaliserades i närheten av spårvagnen och intill byggdes en större högstadieskola, Sjumilaskolan. Skolan är ritad av Erik och Tore Ahlsén 1963. Här kom också ett bibliotek som var avsett att serva både Norra och Södra Biskopsgården. De åtta våningar höga bostadshuset med butiker i bottenvåningen vid torget är ritad av bröderna Ahlsén 1958. Att det fanns ambitioner om att här även inrymma ett kulturcentrum vittnar en nu igenlagd amfiteater om (Hansson et al. 2008).

Under inflyttnings- och nybyggaråren uppfattades Biskopsgården som en modern stadsdel och befolkningen blev blandad. Här fanns allmännyttiga hyreslägenheter, ett flertal mindre HSB-föreningar och en hel rad med ateljélägenheter, som delvis befolkades med kända konstnärer.

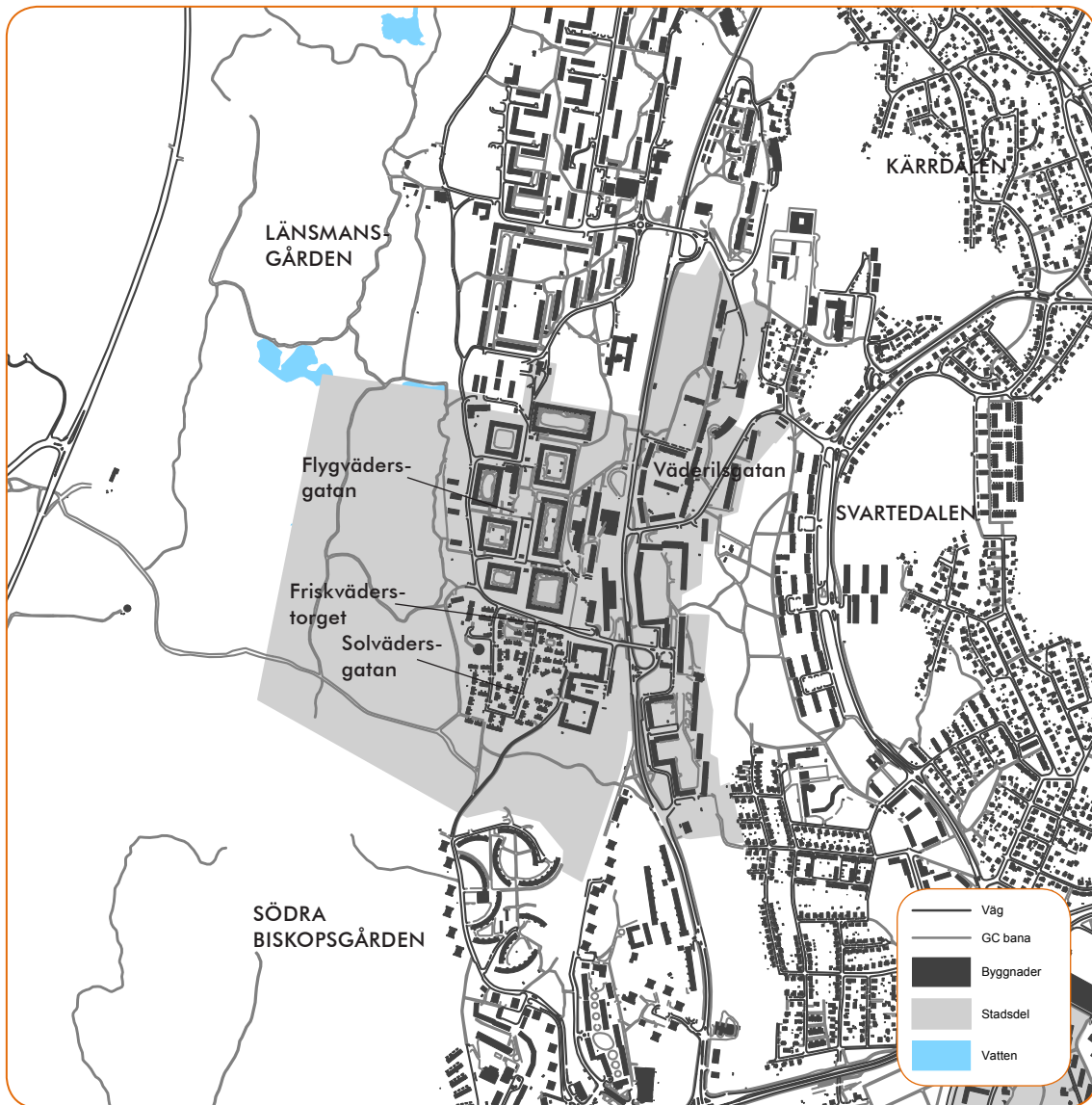
### Förändring under 55 år

Idag har Biskopsgården som provkarta på 1950- och 1960-talets byggen förvandlats till en provkarta på alla typer av förnyelse- och upprustningsinitiativ från 1980-1990-tal. Biskopsgården drabbades från början av miljöproblem: ihållande utsläpp av illaluktande avgaser från det närliggande raffinaderiet. Dessa problem stärktes med utsläpp från avloppsreningsverket och Volvo Torslandas måleri, och åtgärdades inte förrän på 1990-talet. Under 1960- och 1970-talet byggdes Backa och Kärra ut med prisvärda bostadsrätter som lockade många, inte minst Volvoarbetare, från Biskopsgården. Norra Biskopsgården blev därmed attraktivt för invandrad arbetskraft till Volvo, från exempelvis Turkiet och Portugal. Gradvis ändrades karaktären till en stadsdel med många invandrargrupper och de problem det har inneburit med kombination av språk- och skolproblem med ekonomisk utsatthet. Svenska grupper flyttade i hög utsträckning till andra delar av Biskopsgården och Länsmansgården, där upprustning och nybyggnad hade börjat genomföras.

På 1980-talet rustades Klarvädersgatan upp med ett kreativt utnyttjande av olika bidrag – man ändrade lägenhetsfördelning, satsade på energihushållning, utemiljö nya balkonger och en uppmärksammas väggmålning. Under 1990-talet slog krisen till mot Göteborg och Norra Biskopsgården på många sätt. Den nybildade stadsdelsnämnden gjorde nedskärningar; bland annat lades det stora biblioteket ned där det fanns lång erfarenhet av flerspråkiga användare i norra Biskopsgården. Ett nytt öppnades i södra Biskopsgården. Upprustningen i Biskopsgården fortsatte på flera håll, exempelvis vid Friskvåderstorget. Ett större kvarter, Solvädersgatan, ansågs dock så dåligt att en rivningsplan gjordes och planer gjordes för ett nytt område med radhus och hisshus med lägenheter för äldre. I en tid av stagnation och ekonomisk kris blev detta dock för dyrt och en stor rivningstomt låg kvar i stadsdelen. År 1996 gjordes en snabblösning, då den så kallade VM-byn som provisoriskt byggts upp på Heden för atleterna flyttades och anpassades till ett nytt parhusområde på rivningstomten. Samtidigt kom flyktingar från nya konflikthärddar till Biskopsgården och språk- och kulturblandningen ökade.

År 1986 gjordes en storaffär inom allmännyttan. AB Göteborgshem rekonstruerades och sålde stora delar av sitt förlustdrabbade bestånd till privata Skanska, bland annat fastigheter vid Friskvåderstorget och i Södra Biskopsgården. Det rekonstruerade bolaget blev Bostads AB Poseidon. När Skanska tog över drev man fram ett samarbete med stadsbyggnadskontoret, stadsdelsförvaltningen och så småningom allt fler bostadsföretag. Syftet var att satsa i ett långsiktigt samarbete för Biskopsgårdens utveckling, vilket fick namnet *Bo-Bra-processen* och där en processledare anställdes på heltid. Denna unika samverkansprocess är idag väl etablerad och har under tjugo år åstadkommit en rad resultat i såväl Norra Biskopsgården som i de andra delarna av den stora stadsdelen. Förutom samverkan och sociala insatser kring ett öppet informations- och samordningskontor har man åstadkommit ett programarbete för kompletteringsbebyggelse baserat på medborgargruppers medverkan som valt ut platser för detta. Området Väderilsgatan byggdes om på 1990-talet av Poseidon och fick arkitekturpris. Flera områden med kompletterande radhus och andra lägenhetstyper har byggts. En ny sport- och evenemangshall har byggts vid Sjumilaskolan. Friskvåderstorget och en rad andra utemiljöer har rustats upp. Busslinje 33 – som nu permanentats med stombuss 25 direkt till Göteborgs centrum via Bjurslätt och Wieselgrensplatsen – når fram till hållplatsen närmast norr om Norra Biskopsgården.





Norra Biskopsgården.

## Kyrkbyn



### Kyrkbyn (Göteborgsbladet 2014)

Antal boende: 7 653  
Antal arbetsplatser: 3 888  
Kvot arbetande/boende: 0,51

Antal lägenheter: 4 414

Förvärvsfrekvens: 77 %  
Arbetslöshet: 6,8 %  
Medianinkomst: 239 900



## Referensområde: Kyrkbyn

### Förhistoria och tillkomst

Lundby generalplan möjliggjorde omfattande egnahemsbebyggelse, inte minst inom ramen för småstugeavdelningens självbyggeriprogram. Stadsplanen för Kyrkbytorget och dess bebyggelse upprättades 1948-1950 av Tage William-Olsson. Det utformades som en grannskapsenhet vilken byggdes mellan 1950 och 1955 där Kyrkbytorget utgjorde områdets centrum. I området gjordes en blandning av trevåningshus och punkthus vilka grupperades kring stora inre grönytor, Bybacken och Grönebacken. Bebyggelseenheten var inspirerad av bebyggelsen i Torpa. Det stora, stenlagda Kyrkbytorget ramades in av en karaktäristisk lång trevåningsbyggnad med diverse verksamheter samt samlingslokaler. Här fanns förutom butiker också bibliotek och samlingslokaler Forum norr om torget inrymt i en tvåvåningsbyggnad. En typisk förortsbiograf, Roxy, byggdes 1956 och var i bruk under tio år. Större skolor hade planerats i grannområdena Jättesten, i Bräcke söder, samt norr om området och det fanns kvar byskolor i Lundby kyrkby. Därför planerades ingen ytterligare skola i grannskapsenheten. Kyrkbyn kom att bli ett helt allmännyttigt område med blandning av punkthus och lamellhus.

### Förändring under 60 år

Kyrkbyn har bevarat dess karaktär genom åren. Spårvägen förbi Kyrkbytorget lades ned 1967, när Älvsborgsbron invigdes med nya busslinjer över älven. Området har underhållits väl och befolkningen har varit stabil och med hög andel kvarboende. Torgets service har tunnats ut efter att konkurrens från mer eller mindre externa köpcentra vid exempelvis Backaplan och Eriksberg etablerats. På 2010-talet har förtätningsarbete påbörjats i modest skala med kompletteringsbebyggelse i områdets utkanter och vid Kyrkbytorget. I stadsdelsreformen 1990 fördes Kyrkbyn till Lundby stadsdel vilken lämnades intakt vid den senaste stadsdelsammanslagningen 2010.



Kyrkbyn.

## Björkekärr



### **Björkekärr** (Göteborgsbladet 2014)

Antal boende: 8 000

Antal arbetsplatser: 3 531

Kvot arbetande/boende: 0,44

Antal lägenheter: 4 548

Förvärvsfrekvens: 77 %

Arbetslöshet: 5,2 %

Medianinkomst: 249 000



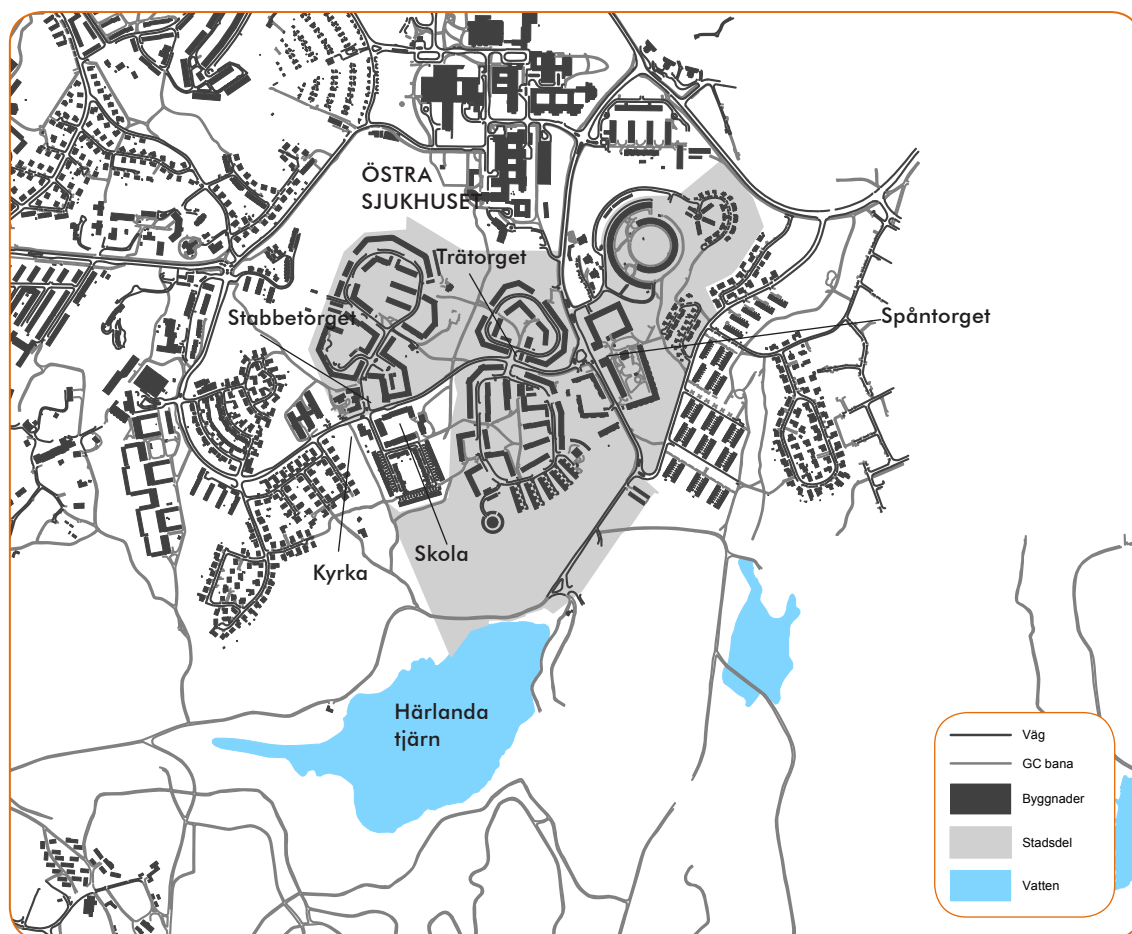
## Referensområde: Björkekärr

### Förhistoria och tillkomst

Björkekärr byggdes på mark som planerades på 1940-talet. Spårvägslinjerna drogs genom Örgryte och till den nya grannskapsenheten Torpa, med en redan från början planerad ny förlängning till ett nytt storsjukhus: Östra Sjukhuset. Skogsområdet söder om det nya sjukhusområdet planerades för moderna radhus, kedjehus och småhus och kunde försörjas med en busslinje. Bostadsbristen var emellertid mycket stor i början av 1950-talet, och planerarna "satt på kvällarna" och ritade in flerfamiljshus i östra Björkekärr. Då fick östra Björkekärr formen av ett klassiskt grannskap kring de två små torgen, Stabbetorget och Trätorget. Här byggdes också skola och en småkyrka 1958 (arkitekt Johannes Olivegren). Området kom i huvudsak bebyggas med bostadsrätter jämte några privata flerfamiljshus med hyresrätter.

### Förändring under 55 år

På 1960-talet var bostadsbehovet i staden mycket stort och man byggde till området Robertshöjd intill Spåntorget, med dels Bostadsbolagets hyreshus, dels ett större radhusområde. Östra Sjukhuset byggdes ut efter hand, fick spårvägsförbindelse 1982, vilket gav Björkekärr en alternativ kollektivtrafikförbindelse med buss till spårvägens ändstation. På 2000-talet har området mellan Östra Sjukhuset och Björkekärr byggts ut med större flerbostadshus, vilket ökat variationen bland bostäderna och serviceunderlaget.



Björkekärr.

## Högsbotorp



### Högsbotorp (Göteborgsbladet 2014)

Antal boende: 6 469

Antal arbetsplatser: 1 006

Kvot arbetande/boende: 0,16

Antal lägenheter: 4 321

Förvärvsfrekvens: 76 %

Arbetslöshet: 6,4 %

Medianinkomst: 224 700



## Referensområde: Högsbotorp

### Förhistoria och tillkomst

Stadsdelens namn syftar på "Högsbotorpen", småhus för stora barnfamiljer som kunde arrenderas av staden, byggda under krigsåren på 1910-talet. Alla dessa så kallade paradys revs i två omgångar för att bereda plats åt det nya 'stora paradiset' – nämligen folkhemmet. Hälften av torpen revs i slutet av 1940-talet för att ge plats åt Högsbotorp. Det är ursprungligen en grannskapsenhet från 1949-52 med främst 2-3-rumslägenheter. Den har ett välutvecklat torg med kulturcentrum, äldrecentrum butiker än idag. Stadsdelens centrum, Axel Dahlströms torg, ritades av arkitekterna Sven Brolid och Jan Wallinder, med stort kulturhus och en tydlig punktussaccent. Centrumområdet är med i stadens bevaringsprogram för kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Spårvägen planerades redan i den ursprungliga stadsplanen, men drogs ut först 1964 i samband med att hela Västra Frölunda byggdes ut. Högsbotorp består av en blandning av hyresrätter och bostadsrätter med en omsorgsfull planering för lekplatser och skolvägar. Lekplatserna ansågs så viktiga att de fick officiella gatunamn som "Jätteleken" och "Lyckans Galoscher". De flesta av bostäderna byggdes av privata byggherrar, som dock inte så gärna förvaltade dem vidare. Situationen ledde till att Göteborgs stad startade ett särskilt allmännyttigt bostadsföretag, AB Familjebostäder, vars huvudsyfta var att förvärva privata bostadsbestånd och förvalta dem vidare. Det är förklaringen till att en stor andel av fastigheterna här förvaltas av Familjebostäder.

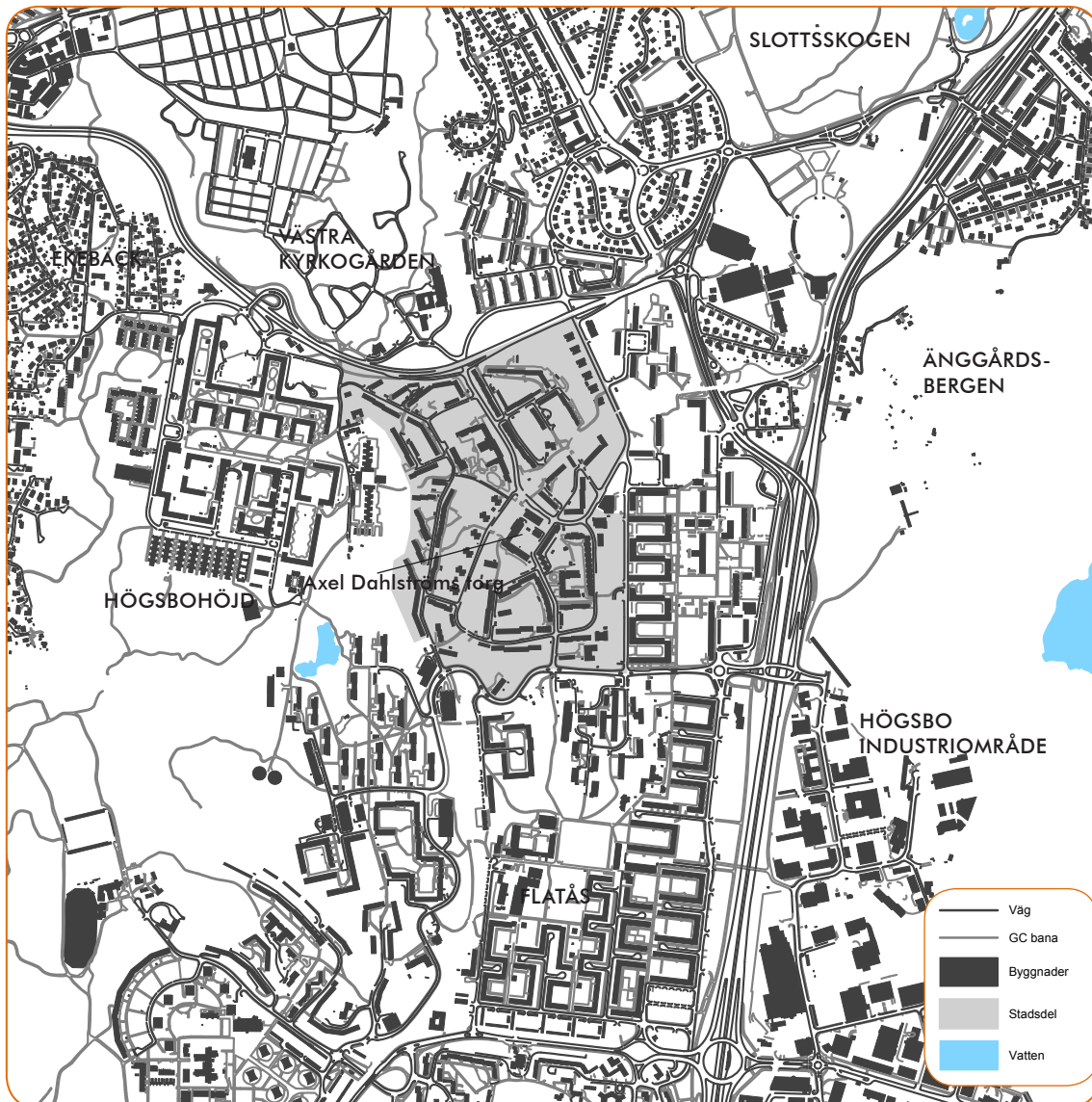
### Förändring under 55 år

Högsbotorp var fram till 2000-talet relativt oförändrat. Men efter Högsbotorp byggdes resten av Västra Frölunda ut kontinuerligt. Först kom "eternitområdet" Högsbohöjd (väster om Högsbotorp) – där Pennygången utgör hälften (i och med detta revs resterande 'Högsbotorp'). I början av 1960-talet byggdes Marklandsgatan/Kapplandsgatan (även kallat Frölundaborg) med en stor andel bostadsrätter. Därefter byggde man vidare – med bland annat Kaverös i sydväst. Den ursprungliga grannskapsenheten Högsbotorp fick därmed ett ständigt ökat underlag för torgets butiker och skolorna i området, liksom tillgång till nya och större lägenhetstyper på nära håll, inte minst i bostadsrätter. En modern församlingskyrka byggdes 1966 och har spelat en stor roll i stadsdelens kulturliv. Ett uppmärksammat stadsodlingsinitiativ med jordförbättrande grisar drogs exempelvis igång 2010 via kyrkan.

Området har präglats av stabilitet med ett långsamt generationsskifte från nybyggargenerationen till yngre familjer. På 2000-talet började dock planering för förtätning på olika platser initierat av Stadsbyggnadskontoret efter omfattande områdesstudier. Såväl påbyggnader som hela nya bostadskvarter har byggts. 2013 revs den relativt nyupprustade högstadieskolan Högsboskolan för att ge plats för fler bostäder. Detta har medfört att skollägen inte längre stämmer med områdets ursprungliga trafikseparerade planer och att barnens skolvägar förlängts.

Vid stadsdelsnämndsreformen 1990 blev Högsbo en egen stadsdel. 2010 slogs stadsdelen samman med Frölunda och Askim till en av de mest geografiskt utsträckta stadsdelarna. Detta har också påverkat omlokaliseringar av samhällelig service. Sedan 1990-talet har nya, externa köpcentra vuxit upp inom detta stadsdelsområde och Frölunda Torg har byggts ut kraftigt. De i hög grad bilbaserade köpcentrumen har medfört en svår konkurrens för närbutiker i Högsboområdet. Axel Dahlströms Torg verkar dock behålla sin blandning och attraktionskraft.

Den en gång tydligt avskilda grannskapsenheten Högsbotorp uppfattas idag som väl integrerad med såväl äldre områden i Kungsladugård och Gamla Högsbo, som senare byggda områden i Västra Frölunda. Spårvägsförbindelserna till andra delar av staden är goda.



Högsbotorp.



## Referenser

- Andersson, Elisabeth. 2003. *Visste du...: om rekordårens bostadsbebyggelse i Göteborg*. Göteborg: Göteborg stadsmuseum.
- Andersson, Eva., och Lena Magnusson Turner (red.) 2001. *Den delade staden: segregation och etnicitet i stadsbygden*. Umeå: Boréa.
- Andersson, Roger. 1999. "Divided Cities' as a Policy-based Notion in Sweden". In *Housing Studies*, Vol. 14, No. 5, 601± 624, 1999.
- Andersson, Roger. 2006. 'Breaking Segregation' – Rhetorical Construct or Effective Policy? The Case of the Metropolitan Development Initiative in Sweden. In *Urban Studies*, Vol. 43, No. 4, 787-799.
- Andersson, Roger. 2007. "Ethnic Residential Segregation and Integraton Processes in Sweden". In *Residential Segregation and the Integration of Immigrants: Britain, the Netherlands and Sweden*, red. Karen Schönvålder, 61-90. Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung GmbH.
- Arbetsmarknadsdepartementet. 2012. Regeringsbeslut A2012/174/IU, 2012-01-12, *Kommuner som ska omfattas av urbant utvecklingsarbete från 2012*.
- Berndtsson, Viveka. *Stadsplanera istället för trafikplanera*. Boverket: Karlskrona.
- Borén, Thomas., och Daniel Koch. 2009). *Platser i praktiken och social hållbarhet: Hökarängen och andra små centrumbildningar i fokus*. Stockholm: KTH Arkitektur och Samhällsbyggnad.
- Boverket. 2010. *Socialt uthålligt stadsbyggande – en kunskapsöversikt*. Karlskrona: Boverket.
- Boverket. 2010. *Vidga vyerna: planeringsmetoder för trygghet och jämställdhet*. Karlskrona: Boverket.
- Boverket. 2013. *Beslut angående forskningsuppdrag inom Urbant Utvecklingsarbete, 2013-03-08*. Boverket.
- Boverket. 2013. *Urbant utvecklingsarbete: delrapportering av regeringsuppdrag*. Karlskrona: Boverket.
- Boverket. 2014. *Urbant utvecklingsarbete: delrapportering nr. två av regeringsuppdrag*. Karlskrona: Boverket.
- Boverket. 2015. *Urbant utvecklingsarbete*. Boverket.
- Bråmås, Åsa. 2006. "'White Flight'? The Production and Reproduction of Immigrant Concentration Areas in Swedish Cities", 1990-2000. *Urban Studies*, 43 (7): 1127-1146.
- Caldenby, Claes., Gunilla Linde Bjur., och Sven-Olof Ohlsson. 2006. *Guide till Göteborgs arkitektur*. Stockholm: Arkitektur, Göteborgs stadsbyggnadskontor och Formas.
- Collins, Randall. 2004. *Interaction Ritual Chains*. Princeton, N.J.: Princeton University Press.
- Fainstein, Susan S. 2010. *The just city*. Ithaca, N.Y.: Cornell University Press.
- Franzén, Mats. 2004. Rummets tvära dialektik: notater till Henri Lefebvre. I *Urbanitetens omvandlingar: kultur och identitet i den postindustriella staden*, Thomas Johansson och Ove Sernhede (red), 49-63.
- Franzén, Mats. 2004. "Jane Jacobs och den urbana offentligheten". I *Urbanitetens omvandlingar: kultur och identitet i den postindustriella staden*, Thomas Johansson och Ove Sernhede (red), 33-47.
- Franzén, Mats. 1992. *Den folkliga staden: Söderkvarter i Stockholm mellan krigen*. Lund: Arkiv.

- Franzén, Mats. 2001. "Problemet segregation: en orättvis jämförelse". I *Den delade staden*, Lena Magnusson (red), 23-47.
- Franzén, Mats., och Eva Sandstedt. 1981. *Grannskap och stadsplanering: om stat och byggande i efterkrigstidens Sverige*. Diss. Uppsala: Univ.
- Gibson, James J. 1979. *The ecological approach to visual perception*. Boston, Mass.: Houghton Mifflin.
- Giddens, Anthony. 1984. *The Constitution of Society: Outline of the Theory of Structuration*. Cambridge: Polity Press.
- Goffman, Erving. 1963. *Behavior in Public Places*. New York: Free Press.
- Granovetter, Mark. 1973. "The strength of weak ties". *American Journal of Sociology*, 78(6): 1360-80.
- Gustafsson, Elisabeth., och Monica Rossing. 2005. *Storstad – om storstadssatsningen i Göteborg*. Göteborg: Stadskansliet.
- Göteborgs stad. Generalplan för Angered-Bergum. 1968. Göteborg: Stadsbyggnadskontoret.
- Göteborgs stad. 1993/1995. *Översiktsplan för Göteborg, ÖP 93*. Göteborg: Stadsbyggnadskontoret.
- Göteborgs stad. 2009. *Översiktsplan för Göteborg*. Göteborg: Stadsbyggnadskontoret.
- Göteborgs stad. 2013. *Mellanstadens utbyggnadspotential*. Göteborgs stad: Göteborg.
- Göteborgs stadsmuseum. 2008. *Upptäck Hisingen! det moderna Göteborg*. Göteborg: Göteborgs stadsmuseum.
- Hajighasemi, Ali. 2005. *Att bryta den beständiga segregationen: Fallet Södertälje*. Projektet för utvärderingen av Storstadssatsningen. Huddinge: Södertörns högskola.
- Hanson, Julienne. 2000. "Urban transformations: a history of design ideas". *Urban Design International*, 5: 97–122.
- Hansson, Einar. 1989. *Stadsstudier och stadsförnyelse – ett pedagogiskt perspektiv*. R100:1989. Göteborg: Byggforskningsrådet.
- Hansson, Einar (red.). 2005. *Upptäck Angered!*. Göteborg: Göteborgs stadsmuseum
- Hansson, Einar (red.). 2006. *Upptäck nordost: Gamlestaden, Kviberg, Utby, Kortedala, Bergsjön*. Göteborg: Göteborgs stadsmuseum
- Hanson, Torsten. 1998. *Vi byggde Göteborg*. Stockholm: Hjalmarson & Högberg.
- Harvey, David. 2008. "The Right to the City". In *New Left Review*, nr 53, 23–40.
- Hillier, Bill., and Julienne Hanson. 1984. *The Social Logic of Space*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Hillier, B. and Iida, S. 2005. "Network effects and psychological effects: A theory of urban movement". I van Ness, A. (red.), *Proceedings of the Fifth International Space Syntax Symposium*, Delft: University of Technology, Vol. 1, 553-564.
- Hillier, Bill. 1996. *Space is the Machine: a configurational theory of architecture*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Hillier, Bill., Tao Yang, and Alisdair Turner. 2012. Normalising least angle choice in Depthmap: and how it opens up new perspective on the global and local analysis of city space. *The Journal of Space Syntax*, 3:2, 155-193.
- Jacobs, Jane. 1961. *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Vintage Book.

- Johansson, Ingemar. 1974. *Den stadslösa storstaden: förortsbildning och bebyggelseomvandling kring Stockholm 1870-1970*. Stockholm: Statens institut för byggnadsforskning
- Jändel, Richard., och Hjaltason, Gisli. (red.) 2006. *Bergsjön - inifrån*. Göteborg: Bergsjöns kultur- och mediaverkstad.
- Kallstenius, Jenny. 2010. *De mångkulturella innerstadsskolorna: Om skolval, segregation och utbildningsstrategier i Stockholm*. PhD Diss., Stockholm: Acta Universitatis Stockhominesis.
- Klasander, Anna-Johanna. 2001. *Stads-delar: förorter som stadsbyggnadsfråga*. Licentiatavhandling. Göteborg: Chalmers tekniska högskola.
- Klasander, Anna-Johanna. 2003. *Suburban navigation: structural coherence and visual appearance in urban design*. PhD diss. Chalmers Tekniska Högskola, Sektionen för Arkitektur. Göteborg: Chalmers.
- Koch, Daniel., Jesper Steen., and Gunnar Öhlén. 2012. "Programme Re- Configuration: Hospital Buildings, Internal and External Workflow Conditions, and Communicatory Benefits." In *Proceedings Arch12*. ARCH12: Architecture/Research/Care/Health Perspectives on Nordic Welfare Environments.
- Legeby, Ann. 2010. *Urban segregation and urban form: from residential segregation to segregation in public space*. Licentiatavhandling. Stockholm: Kungliga Tekniska högskolan.
- Legeby, Ann. 2013. *Patterns of co-presence: Spatial configuration and social segregation*. PhD Diss. KTH School of Architecture. Stockholm: KTH.
- Legeby, Ann., and Lars Marcus. 2011. "Does Urban Structure of Swedish Cities Inhibit the Sharing of Public Space?" *Built Environment*, 37(2): 155-169.
- Listerborn, Carina. 2000. *Om rätten att slippa skyddas: en studie av trygghetsskapande och brottsförebyggande projekt och kvinnors rädsla för att röra sig i stadens rum*. Göteborg: Chalmers tekniska högskola, Tema stadsbyggnad.
- Marcus, Lars. 2000. *Architectural Knowledge and Urban Form: The Functional Performance of Architectural Urbanity*. PhD Diss. KTH School of Architecture. Stockholm: KTH.
- Marcus, Lars. 2010. 'Spatial Capital: A proposal for an Extension of Space Syntax into a More General Urban Morphology'. In *Journal of Space Syntax*, Vol. 1(1), 30-40.
- Marcus, Lars. 2012. "Debatten om staden behöver distinktion", i *Arkitekten*, no 2, 55-60.
- Meijling, Jesper. 2014. *Marknad på villovägar*. Stockholm: Premiss.
- Molina, Irene. 1997. *Den rasifierade staden. Etnisk boendesegregation i folkhemmet*. PhD diss., Geografiska regionstudier. Uppsala: Universitet.
- Olsson, Sören. 1998. *Det offentliga stadslivets förändringar*. Göteborg: Centrum för byggnadskultur i västra Sverige.
- Olsson, Sören. 2005. *Västlänken Dess sociala konsekvenser, perspektiv och metoder, underlagsrapport*. Banverket.
- Olsson, Sören., och Anders Törnquist. 2009. *Förorten: Insatser och utveckling under 40 år*. Stockholm: Arkitekternas forum för forskning och utveckling.
- Ostrom, Elinor & Ahn, T.K. (eds.), 2003. *The foundations of social capital*. Edward Elgar Publishing,
- Putnam, Robert D., and Leonardi, Robert & Nanetti, Raffaella Y. 1992. *Making democracy work: civic traditions in modern Italy*. Princeton, N.J: Princeton University Press.

- Putnam, Robert David. 2000. *Bowling alone: the collapse and revival of American community*. New York: Simon & Schuster.
- Schlyter, Thomas. 1994. *Utemiljöförbättringar: översikt och exempelsamling : en studie av 1980-talets miljöförbättringsprojekt*. Stockholm: Statens råd för byggnadsforskning.
- Schulz, Solveig (red), Gunilla Jivén, Inga Malmqvist, Jenny Stenberg, och Lotta Särnbratt. 2004. *Arkitektur betyder om trygghet och trivsel i fyra stadsdelar*. Göteborg: Chalmers tekniska högskola.
- Sernhede, Ove. 2013. Unga i kommunala förortsskolor är skolsystemets förlorare. *Skola och samhälle*; <http://www.skolaochsamhalle.se>, april 2013.
- Sidenbladh, Göran. 1948. *Grannskapsplanering. Dess innehåll och form*. *Plan*. 1948 (3): 112-116.
- SOU 1997:118. *Delade städer: underlagsrapport från Storstadskommittén*. Stockholm: Fritzes.
- SOU 1998:25. *Tre städer: underlagsrapport från Storstadskommittén*. Stockholm: Fritzes.
- SOU 2000:37. *Välfärdens förutsättningar: arbetsmarknad, demografi och segregation: antologi från Kommittén Välfärdsbokslut*. Johan Fritzell och Roger Andersson (red). Stockholm: Fritzes.
- SOU 2005:29. *Storstad i rörelse: kunskapsöversikt över utvärderingar av storstadspolitikens lokala utvecklingsavtal: slutbetänkande*. Stockholm: Fritzes.
- Zukin, Sharon. 1995. *The Culture of Cities*. Blackwell, Oxford.
- Ståhle, Alexander. 2005. *Mer park i tätare stad*. Licentiate Thesis. KTH School of Architecture. Stockholm: KTH.
- Törnquist, Anders. 2001. *Till förortens försvar: utveckling och organisering i de tre stadsdelarna Hjällbo, Hammarkullen, Eriksbo 1970-1995*. PhD diss., Göteborgs Universitet, Institutionen för socialt arbete. Göteborg: Universitet.
- Törnquist, Anders (2005). *Allting förändras men ingenting förgås: summerande utvärdering av Storstadssatsningen i Göteborg*. Göteborg: Institutionen för socialt arbete, Göteborgs universitet.
- Valentine, Gill. 2008. "Living with difference: reflections on geographies of encounter". In *Progress in Human Geography*, 32 (3): 323-337.
- Vaughan, Laura. 2005. "The relationship between physical segregation and social marginalization in the urban environment". *World Architecture*, 185: 88-99.
- Vaughan, Laura., and Sonia Arbaci. 2011. "The Challenges of Understanding Urban Segregation". *Built Environment*, 37(2), 128-138.
- Vedung, Evert. 2006. *Storstadssatsningen i Göteborg 2000-2005*. Norrköping: Integrationsverket
- Zukin, Sharon. 1995. *The Culture of Cities*. Oxford: Blackwell.
- Zukin, Sharon. 2010. *Naked city: the death and life of authentic urban places*. Oxford: Oxford University Press.
- Öresjö, Eva. 2006. *Konsten att dra åt samma håll: en rapport om Råslätt i Jönköping*. Stockholm: SABO.





Göteborgs  
Stad

