



CHALMERS

Handel som ett verktyg för att motverka segregation

En fallstudie av handelsområden och deras inverkan på rörelse och social sammanhållning

Examensarbete inom kandidatprogrammet Affärsutveckling och entreprenörskap inom samhällsbyggnadsteknik

LINA ADENLING

ALEXANDER JÄGARD

INSTITUTIONEN FÖR ARKITEKTUR OCH SAMHÄLLSBYGGNADSTEKNIK

CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA

Göteborg, Sverige 2024

www.chalmers.se

EXAMENSARBETE ACEX20

Handel som ett verktyg för att motverka segregation

En fallstudie av handelsområden och deras inverkan på rörelse och social sammanhållning

Examensarbete inom kandidatprogrammet

Affärsutveckling och entreprenörskap inom samhällsbyggnadsteknik

LINA ADENLING

ALEXANDER JÄGARD

Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik
Avdelningen för Urban Design and Planning
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, 2024

Handel som ett verktyg för att motverka segregation
En fallstudie av handelsområden och deras inverkan på rörelse och social sammanhållning

Examensarbete inom kandidatprogrammet
Affärsutveckling och entreprenörskap inom samhällsbyggnadsteknik
LINA ADENLING
ALEXANDER JÄGARD

© Lina Adenling & Alexander Jägard, 2024

Examensarbete ACEX20
Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik
Chalmers tekniska högskola 2024

Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik
Avdelningen för Urban Design and Planning
Chalmers tekniska högskola
412 96 Göteborg
Telefon: 031-772 10 00

Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik
Göteborg 2024

Handel som ett verktyg för att motverka segregation
En fallstudie av handelsområden och deras inverkan på rörelse och social sammanhållning
Examensarbete inom kandidatprogrammet

Affärsutveckling och entreprenörskap inom samhällsbyggnadsteknik

LINA ADENLING

ALEXANDER JÄGARD

Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik

Avdelningen för Urban Design and Planning

Chalmers tekniska högskola

SAMMANFATTNING

Stadsplanering i Göteborg har historiskt sett påverkat uppkomsten av segregation genom olika bostadspolitiska program. Programmen har bidragit till att forma strukturen i staden vilket sedan har orsakat att en del bostadsområden blivit avskärmade från större vägar och områden skapats där främst boende vistas. Genom områdenas avskärmning minskar möjligheterna för människor från olika samhällsgrupper att mötas. Detta kan bidra till minskad social sammanhållning och i sin tur uppkomsten av olika samhällsproblem. För att motverka denna rumsliga segregation behöver lösningar identifieras på hur stadsplanerare i staden kan bidra till att minska segregationen.

Denna kandidatuppsats presenterar några möjliga lösningar på hur samhällsproblemet segregation kan motverkas genom att analysera handelns påverkan på integration i olika områden i Göteborg. I rapportens litteraturstudie analyseras orsaker till segregationens uppkomst. Områden i Göteborg med olika socioekonomiska förutsättningar presenteras i anslutning till att förutsättningar för möten och lägesförutsättningar för handelsverksamheter analyseras. Därefter genomförs en fallstudie genom rumslig analys av fem handelsområden i Göteborg där områdenas utformning och tillgänglighet analyseras för att förstå dess påverkan på segregation.

Slutligen landar studien i en slutsats om att handel i närhet till bostäder kan vara en bidragande faktor till skapandet av levande gator i stadsdelar utanför Göteborgs centrum där människor ges möjligheten att mötas utanför stadskärnan.

Nyckelord: stadsplanering, segregation, rumslig analys, Göteborg, bostadsområden, handelsområden, möten

Commerce as a tool to counter segregation
A case study of commercial areas and their impact on movement and social cohesion
*Degree Project in the Bachelor's Programme
Business Development and Entrepreneurship*

LINA ADENLING
ALEXANDER JÄGARD

Department of Architecture and Civil Engineering
Urban Design and Planning
Chalmers University of Technology

ABSTRACT

City planning in Gothenburg has affected the occurrence of segregation from a historical viewpoint through political housing programs. The programs have contributed to forming the city structure which then has caused some neighborhoods to become sheltered from larger roads and thereby areas have been created where only inhabitants are present. Through the isolation of these areas, opportunities for people from different social groups to meet are reduced. This can contribute to decreased social cohesion and in turn the emergence of various social problems. To counter this, spatial segregation solutions need to be identified on how city planners can contribute to reducing segregation.

This bachelor thesis presents some of the possible solutions for how the societal problem, segregation, can be countered through analyzing how commerce affects integration within different neighborhoods in Gothenburg. In the reports literature study causes for segregations occurrence are analyzed and different socioeconomic conditions are explored which are presented in relation to analysis of conditions for interaction and location prerequisites for commerce. Thereafter a case study is conducted through spatial analysis of five commerce areas in Gothenburg where the different areas design and accessibility are analyzed to understand their effect on segregation.

Lastly the thesis lands in a conclusion about how retail in proximity to housing can be a useful tool in helping create a living street environment in less than central parts outside of central Gothenburg where people get the opportunity to meet outside of the city center.

Keywords: urban planning, segregation, spatial analysis, Gothenburg, residential areas, commercial areas, encounters

Innehåll

SAMMANFATTNING	I
ABSTRACT	II
INNEHÅLL	III
FÖRORD	VI
BEGREPPSLISTA	VII
1. Inledning	1
1.1 Bakgrund	1
1.2 Syfte	1
1.3 Mål	2
1.4 Avgränsningar	2
1.5 Problemformulering	2
2. Metod	3
2.2 Litteraturstudie	4
2.3 Rumslig analys	4
2.4 Utformning av områdesanalys	5
2.5. Urval för fallstudie	5
2.5.1 <i>Principer för Urval</i>	5
2.5.2 <i>Bortvalda områden</i>	6
2.5.3 <i>Valda områden</i>	7
3. Teoretisk bakgrund	10
3.1 Segregation och dess uppkomst	10
3.1.1 <i>Rumslig segregation</i>	10
3.1.2 <i>Boendesegregation</i>	11
3.1.3 <i>Hur har segregationen motarbetats i Göteborg?</i>	12
3.1.4 <i>Boverkets segregationsbarometer, områdestyper och ojämlikhetsindex.</i>	12
3.2 Fysiska barriärer i staden	14
3.3 Möten i det offentliga rummet och det semi-offentliga rummet	15
3.3.1 <i>Hur möts olika människor?</i>	15
3.3.2 <i>Vilka möts?</i>	16
3.3.3 <i>Vad är ett torg?</i>	16
3.4 Närhet och stråk i gatunätverk	17
3.5 Förutsättningar för handel	18
3.5.1 <i>Platskvaliteter</i>	18
3.5.2 <i>Tillgänglighet</i>	19
3.5.3 <i>Handelsområden i Göteborg</i>	20
3.6 Förutsättningar för möten i handelsområden	21

4. Resultat	23
4.1 Områdesanalys	23
4.1.1 Backaplan	24
4.1.2 Sisjöns industriområde	28
4.1.3 Alekärrsgatan	32
4.1.4 Frölunda Torg	36
4.1.5 Kortedala Torg	40
4.2 Utvärdering	44
4.2.1 Handel	45
4.2.2 Tillgänglighet	46
5. Diskussion	49
5.1 Förslag på fortsatt forskning	51
5.2 Metoddiskussion	51
6. Slutsats	53
7. Referenser	54
7.1 Referensförteckning för figurer	57
7.2 Referensförteckning för bilagor	58
8. Bilagor	59
8.1 Bilagor för Backaplan	59
8.2 Bilagor för Sisjön	63
8.3 Bilagor för Alekärr	66
8.4 Bilagor för Frölunda Torg	69
8.5 Bilagor för Kortedala torg	72

Förord

Vid val av ämne inför skrivandet av detta examensarbete tog vi till en början inspiration från Jane Jacobs bok "*The Death and Life of Great American Cities*". Denna bok inspirerade oss till att vilja forska i hur stadsplanering har påverkat segregationen i en stad och vi valde då Göteborg. Vi ville göra detta för att bidra till att skapa underlag som kan leda till att framtida stadsplanerare planerar en stad där den ofrivilliga segregationen orsakad av stadsplanering minskar i stället för att öka. För att göra denna analys har vi fått hjälp av vår handledare Job Van Eldijk som väglett oss under arbetets gång genom att till en början rekommendera oss att läsa en serie forskningsrapporter om segregationen i Göteborg. Senare under arbetets gång fick vi även mycket hjälp av vår handledare med att avgränsa oss på ett bra sätt vilket vi vill tacka honom för. Vi vill även tacka vår examinator Lars Marcus som närvarat på avstämningsmöten under arbetets gång och givit oss feedback på vårt arbete samt våra opponenter Kahrin Ekholm och Albert Mauritzson som läst och opponerat på vår rapport.

Lina & Alexander
Göteborg, 2024

Begreppslista

Möte

Ordet möte kan ha olika innebörd. I denna rapport menas med ett möte att personer av ett sammanträffande träffas utan att det var planerat i förväg (NE, 2023d).

Personerna som möts behöver inte nödvändigtvis samtala med varandra. Det handlar mer om förutsättningarna för att mötas eller träffa på varandra på offentliga eller semi-offentliga platser och hur stadsplanering bidrar eller har bidragit till att skapa dessa förutsättningar.

Offentligt rum

Ett begrepp som används för att beskriva den del av stadens byggda miljöer som allmänheten har tillgång till (NE, 2023c).

Offentlig plats

Enligt första kapitlet, andra paragrafen i ordningslagen SFS 1993:1617 avses:

- “1. allmänna vägar,*
- 2. gator, vägar, torg, parker och andra platser som i detaljplan redovisas som allmän plats och som har upplåtits för sitt ändamål,*
- 3. områden som i detaljplan redovisas som kvartersmark för hamn- verksamhet, om de har upplåtits för detta ändamål och är tillgängliga för allmänheten, samt*
- 4. andra landområden och utrymmen inomhus som stadigvarande används för allmän trafik.”* vara offentlig plats.

Semi-offentliga rummet

Då det kan finnas olika grader av offentlighet händer det att forskare som arbetar med begreppet offentligt rum även nämner begrepp som halvprivata eller halvoffentliga rum (Wikström & Olsson, 2012). I denna rapport benämns verksamhetslokaler såsom butiker, caféer och restauranger som allmänheten har tillgång till under utsatta öppettider som semi-offentliga rum.

1. Inledning

Sedan 1990-talet har segregationen i Sverige ökat kraftigt (Boverket, 2021a). Detta innebär att människor tillhörande olika befolkningsgrupper från olika områden i Sverige rumsligt särskiljs i större omfattning än tidigare (NE, 2023a). Det finns två stadsplaneringsinitiativ som i stor utsträckning bidragit till denna kraftiga ökning av segregationen i landet, dessa är miljonprogrammet och folkhemmet som varit bidragande faktorer under andra halvan av 1900-talet (Legeby et al., 2014). För att identifiera lösningar på hur framtida stadsplanerare ska kunna bidra till att minska den negativa segregationen i samhället genom stadsplanering har därför denna rapport tagits fram. Rapporten är tänkt att bidra till att presentera lösningar på hur en stad som Göteborg i framtiden kan göras mindre segregerad i stället för mer segregerad med handel som ett verktyg. Utformningen av stadsrummet i Göteborg analyseras med fokus på olika områdets sammanhängande, tillgängligheten till butiker, restauranger och caféer för invånare från olika delar av staden samt hur placeringen av torg eller handelsområden påverkar flödet av människor och vilka som besöker området. Analysen utgår ifrån att personer och befolkningsgrupper möts i och runt en butik om denna butik har en bredare dragningskraft.

1.1 Bakgrund

I Göteborgs områden som präglas av ofrivillig segregation finns idag stora problem med dåliga socioekonomiska förutsättningar, medan i områden med frivillig segregation är de socioekonomiska förutsättningarna goda (Boverket, 2021a). I en del av de ofrivilligt segregerade områdena som även anses vara utsatta områden finns även stora problem med hög arbetslöshet samt ett stort antal personer som inte klarar av att ta examen från grundskolan och därav inte har möjligheten att vidareutbilda sig (Legeby, et al., 2014). Detta visar på att den ofrivilliga segregationen i Göteborg är ett problem.

Studien bygger till stor del vidare på forskning från en serie vetenskapliga rapporter vid namn Delad Stad (Legeby, et al., 2014) som undersöker segregation och det offentliga rummet i Göteborg. Forskning har genom dessa rapporter tidigare gjorts på hur segregationsproblem ska lösas med hjälp av stadsplanering. I en del av forskningen beskrivs utformningen av allmänna platser spela en viktig roll i att antingen minska segregationen eller öka den. För att bygga vidare på denna forskning kommer i denna rapport mötesplatser i form av handelsområden och torg där butiker, caféer och restauranger finns analyseras. Fokus ligger på de förutsättningarna som krävs för etablering av handelsverksamheter för att de ska fungera som ett verktyg mot segregation.

1.2 Syfte

Syftet med studien är att analysera och identifiera lösningar för hur stadsplanering kan bidra till att minska segregationen i Göteborg genom att bidra till skapandet av goda förutsättningar för möten och interaktion mellan människor tillhörande olika befolkningsgrupper. Detta görs genom analys av handelsområden i Göteborg samt identifiering av vilka typer av

verksamheter och vilka lägesförutsättningar som finns. Samt av vilka sammansättningar av olika verksamheter i ett område som skapar bra förutsättningar för att personer inom en stadsdel samt personer från hela staden ska mötas i butiker, caféer och restauranger på dessa platser.

1.3 Mål

Målet med studien är att skapa en djupare förståelse för hur stadsplanering i Göteborg kan påverka och potentiellt minska segregationen i staden. Genom att undersöka hur utformningen av olika verksamhetsområden, särskilt med fokus på handelsplatser och mötesplatser, bidrar till att skapa förutsättningar för interaktion mellan olika befolkningsgrupper, syftar studien till att identifiera nyckelfaktorer för en inkluderande stadsutveckling. I studien presenteras konkreta rekommendationer och överväganden för framtida stadsplanering i Göteborg, med målet att förbättra möjligheterna för handel och sociala möten som främjar integration och samhörighet i staden.

1.4 Avgränsningar

För att göra studien genomförbar inom den begränsade tidsramen måste vissa avgränsningar göras. Segregation är ett brett begrepp med många påverkande faktorer, därav kan inte alla undersökas i denna rapport. En avgränsning som gjorts är därför att geografiskt avgränsa studien till Göteborg samt att fokusera på områden i Göteborg som inte ligger mitt i centrum. Utöver detta är studien avgränsad till att analysera stadsplaneringens påverkan på segregationen i staden genom analys av olika verksamhetsområdets utformning inklusive dess anknytningar till bostadsområden samt andra områden i staden. Fokus ligger på att utvärdera och analysera hur förutsättningarna för möten i butiker, restauranger och caféer bidrar till att minska segregationen mellan olika befolkningsgrupper i Göteborg.

1.5 Problemformulering

I Göteborg är en minskning av segregationen viktig för att bidra till att öka jämlikheten bland stadens invånare och på så vis uppnå en högre grad av social hållbarhet i staden. För att undersöka möjliga lösningar på detta problem kommer därav hur handel kan vara en bidragande faktor för skapandet av bättre förutsättningar för möten och i sin tur minskning av segregation utredas i denna rapport genom att besvara följande frågeställningar:

- Hur bidrar stadsrummets utformning till ökad segregation respektive minskad segregation genom tillgång till handel, mötesplatser, kollektivtrafik och vägar?
- Hur kan torg och andra handelsområden bidra till att öka integrationen i staden?
- Hur påverkar fysiska barriärer såsom vägnätets utformning förutsättningarna för möten mellan befolkningsgrupper inom ett område samt från olika områden?
- På vilka sätt och på vilka platser brukar människor mötas och vad är ett möte?
- Hur är mötesplatser såsom torg och handelsområden utformade i Göteborg?

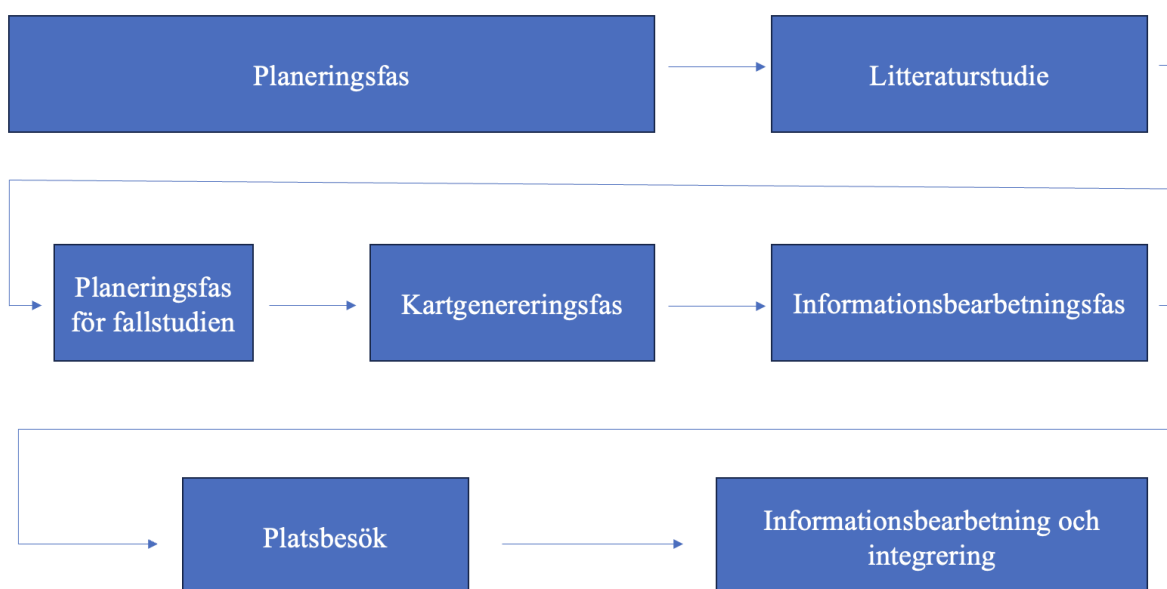
2. Metod

För att genomföra detta examensarbete har metoden flermetodsforskning använts för att skapa en tydligare och mer komplett bild av undersökningsområdet (Denscombe, 2018). Därav har kvalitativa och kvantitativa metoder använts. Flera delmoment har successivt avklarats. Dessa delmoment är: att genomföra en litteraturstudie, inläsning av artiklar samt övrigt material, val av parametrar att undersöka genom rumslig analys, val av program att använda för rumsliga analyser, val av områden att undersöka i Göteborg, utförande av rumsliga analyser, analys av resultat och slutligen diskussion av hur stadsplaneringen i Göteborg har påverkat segregationen i de valda områdena och i staden i sin helhet.

Metoder av högst relevans som använts i rapporten är rumsliga analyserna som innefattar skapandet av kartor i Urban Calculator samt vidare analys av de valda områdena i fallstudien som undersökts efter att teoretiska bakgrunden skrivits.

Sammanfattningsvis har en analys av vetenskaplig litteratur, informationsinsamling från myndigheter och hemsidor samt analyserna i Urban Calculator genomförts. Genom dessa analyser bidrar studien till att skapa en holistisk syn på hur stadsplaneringen kan bistå i att forma Göteborgs stads sociala dynamik. Därmed ges viktig vägledning för att främja en mer enhetlig och rättvis stadsstruktur i Göteborg och liknande städer.

Arbetsprocessen för att undersöka detta presenteras nedan där metoder som använts för genomförandet av studien visas. Med arbetets syfte samt begränsade tidsåtgång i åtanke har metoderna valts ut samt ansetts vara relevanta för genomförandet av studien. I detta avsnitt presenteras de använda metoderna i samband med att användandet av dem beskrivs utförligt. Olika faser för de olika metoderna kan utläsas i figur 2.1 nedan.



Figur 2.1 Arbetsprocess för genomförandet av studien.

2.2 Litteraturstudie

En litteraturstudie genomfördes inför den rumsliga analysen som en del av bakgrunden till genomförandet av analyserna i Urban Calculator. Här beskrivs segregationen och dess uppkomst, fysiska barriärer, möten i det offentliga rummet, betydelsen av begreppen, stråk och närhet, samt lägesförutsättningar för handel. Genom att utföra litteraturstudien kunde relevanta områdesattributer identifieras i ett avslutande avsnitt vilka sedan bidrog till att relevanta områden som skulle undersökas i den rumsliga analysen kunde väljas ut. Dessa hittas i litteraturstudiens avslutande avsnitt, förutsättningar för möten i handelsområden.

Vid analys av förutsättningar för möten i handelsområden identifierades relevanta områdesattributer och kriterier för etablering av handel genom inhämtning av information från en branschtypisk hemsida för handel, information från en rapport från Göteborgs Stad samt information från en debattartikel skriven av en professor i företagsekonomi och en docent i etnologi vilka analyserade torgets och handelns påverkan på möten. Detta bidrog sedan till att fem områden i Göteborg kunde väljas ut som skiljde sig åt gällande vilka kriterier som uppfylldes i olika grad vid en första observation av områdenas utseende och tillgänglighet med hjälp av platsbesök och Google Maps. Områdena analyserades sedan i en rumslig analys.

2.3 Rumslig analys

Den rumsliga analysen i denna studie har genomförts i tre steg. Först har det varit en **planeringsfas**, sedan en **kartgenereringsfas** där kartorna har skapats och sist en **informationsbearbetningsfas**. De olika faserna beskrivs i fortsättningen av detta metodavsnitt.

Den rumsliga analysen syftar till att kartlägga mötesplatser i handelsområden och vid torg samt undersöka hur stadsplanering påverkar dessa mötesmöjligheter genom en multikriterieanalys. Resultaten tillsammans med den inledande litteraturstudien skapar tillsammans en bild för hur segregation kan motverkas genom skapandet av bättre förutsättningar för möten via handel. Ett explorativt urval tillämpas och inkluderar områden med unika egenskaper för att förstå stadsplaneringens roll i att skapa mötesplatser. Urban Calculator användes för att analysera fem utvalda områden i Göteborg, med fokus på stråk, närhet, handel och kollektivtrafik. Efter analys av dessa områden presenteras avslutningsvis en utvärderingstabell där en jämförelse av hur områdena skiljer sig åt gällande lägesförutsättningar för handel presenteras tillsammans med en efterföljande jämförelse i text.

Innan arbetet med att skapa kartor i urban calculator påbörjas, definieras syftet med genomförandet av den rumsliga analysen. Syftet är att utforska och kartlägga de olika karaktärerna och förutsättningar för möten i handelsområden och runt torg i Göteborg samt att utreda hur stadsplanering har påverkat möjligheten att mötas i dessa områden. Resultatet från den rumsliga analysen ska tillsammans med litteraturstudien bli ett underlag som kan

användas vid vidare forskning inom ämnet stadsplaneringens påverkan på segregation i Göteborg med fokus på handelsområden samt av stadsplanerare som planerar utvecklingen av handelsområden.

2.4 Utformning av områdesanalys

För att analysera de fem utvalda områdena i Göteborg ytterligare har digitala och fysiska besök av platserna genomförts. Möten har planerats för att diskutera och analysera intrycken från platsbesöken. Sedan har den inhämtade informationen bearbetats och integrerats med resultatet från den rumsliga analysen.

Platsbesök för analys av Göteborg samt de fem utvalda områdena har skett delvis digitalt genom användning av Google Maps och Google Street View vilket möjliggör snabba fokuserade analyser av specifika platsegenskaper. Vid analys av staden har sedan intrycken från besök på platserna kompletterats med mer översiktliga upplevelseintryck från fysiska besök på platserna. Intrycken från platserna har antecknats och analyserats.

2.5. Urval för fallstudie

I detta delavsnitt presenteras områden som analyserats inför genomförandet av fallstudien. Tre områden valdes bort medan fem områden valdes ut för vidare undersökning. Då vidare analys av alla områden i Göteborg skulle blivit för omfattande för att kunna inkluderas i denna rapport var detta urval nödvändigt. Genomförandeprocessen för detta urval började med att ett antal områden valdes ut för en första analys, sedan utfördes en sällning för att inte undersöka vidare och göra kartor för områden som inte var av intresse att undersöka vidare av diverse olika orsaker. Analysen av Göteborg inför valet av undersökningsområden genomfördes genom att observera områdena på plats och i Google Maps. De områdena som slutligen fokuserades på att analysera vidare var fem olika områden i Göteborg. Dessa är Backaplan, Sisjön, Alekärrsgatan, Kortedala torg och Frölunda torg. Utöver dessa fem områden har till en början även Kviberg, Bäckebo och centrala Göteborg analyserats, dessa områden har dock i ett senare skede valts bort av diverse orsaker.

2.5.1 Principer för Urval

I början av processen att planera studien gjordes ett urval i form av val av program, då bestämdes det att programmet Urban Calculator skulle användas för genomförandet av den rumsliga analysen. I nästa steg gjordes ett urval i form av val av geografiskt undersökningsområde. Här avgränsas undersökningen till att endast Göteborg skulle undersökas. Sedan planerades skapandet av kartor som visade fem utvalda områden i Göteborg vilka identifierades och valdes under skrivandet av den teoretiska bakgrunden. I de fem valda områdena planerades förutsättningar för möten att analyseras genom att skapa kartor vilka undersöker stråk, närhet, butiker, befolkning och kollektivtrafik med hjälp av Urban Calculator. Att kartlägga bostäder, torgyta, parkeringsplatser, handel och kollektivtrafikshållplatser planerades även i dessa områden.

Genom att tillämpa ett explorativt icke-sannolikhetsurval valdes de fem områdena utifrån dess unika egenskaper för att skapa en bred uppfattning av olika utformade områden. Explorativa urval är lämpliga vid undersökning av relativt outforskade ämnen och ett icke-sannolikhets subjektivt urval ger oss möjligheten att välja ut ett tvärsnitt av områden som representerar olika utformningar med olika karaktärer som vi anser ha stor relevans för forskningsområdet (Denscombe, 2018).

Studien har avgränsats genom att utesluta analys av centrala Göteborg. Fokuset har varit på att analysera områden med en mer planerad utveckling, det vill säga områden som utvecklats under en kortare tidsperiod än centrala Göteborg som mognat under en längre tid. Genom att tillämpa principer för urval strävar vi efter att få en förståelse för hur stadsplanering påverkar människor genom att skapa mötesplatser i form av handel.

Skapandet av kartorna blev steget som kom efter att planera den rumsliga analysens upplägg och vad som undersöks i kartorna. De områdena i Göteborg som har studerats djupare i den rumsliga analysen samt senare även genom platsbesök är Backaplan, Sisjöns industriområde, Alekärrsgatan, Frölunda Torg och Kortedala torg.

Områdena har i första hand genomgått kvantitativa analyser av gatunätverket, befolkning, butik, och kollektivtrafik. Gatunätverkens stråk och närhet har analyserats för både motoriserade och icke motoriserade vägar.

Efter skapandet av alla dessa kartor för alla områden har de kartorna som varit av relevans valts ut, analyserats och presenterats i resultatavsnittet.

2.5.2 Bortvalda områden

Kviberg valdes bort i början av urvalsprocessen för att trots att området har besöksdrivande verksamheter med närliggande bostadsområden så är större delen av de besöksdrivande verksamheterna sportrelaterade. I denna rapport undersöks endast verksamheter i form av butiker, caféer och restauranger och därav passade detta område inte in i avgränsningen. Området kan därav även delvis ses som ett misslyckat område ur ett integrationsperspektiv på grund av att mestadels de som är sportintresserade har anledning att besöka platsen medan personer som inte är intresserade av sport inte har någon särskild anledning att åka dit på grund av bristen på caféer och butiker i området. Detta gör området till ett delvis misslyckat område i Göteborg då det innehåller ett utbud av verksamheter som människor inom stadsdelen samt från olika stadsdelar i Göteborg har anledning att besöka, dock endast människor som är intresserade av sport.

Bäckebo är ett handelsområde som sållades bort inför att områdesanalyserna i Urban Calculator skulle göras på grund av att området saknar närliggande bostadsområde vilket leder till att det endast är ett externhandelsområde i stället för ett centrum i en stadsdel. Detta bidrar även till att endast en viss typ av personer har goda möjligheter att besöka området då

det är mest fördelaktigt att ta sig dit med bil när inga närliggande bostäder finns och en stor del av området består av stora parkeringsplatser. Tillgängligheten för gående är därav inte särskilt bra. Utöver detta ligger även de närmsta bostadsområdena på andra sidan av Kungälvleden som passerar väster om området samtidigt som Göta Älv passerar öster om området. Därav finns även fysiska hinder för att området ska kunna vara bidragande till integration och samhörighet.

Avslutningsvis valdes även centrala Göteborg bort på grund av att de centrala delarna av Göteborg med ett stort utbud av butiker, restauranger, caféer och bostäder kan anses lyckat ur ett integrationsperspektiv genom att redan vara ett blandstadsområde och på grund av att det är centrumet i Sveriges näst största stad. Därav är även förbindelserna bra med kollektivtrafik. Personer från alla stadsdelar i hela Göteborg har dessutom anledning att besöka området då det inte endast är en stadsdels centrum utan hela stadens centrum vilket bidrar till att skapa bra möjligheter för att mötas där vilket leder till att det inte blir ett område som är av värde att undersöka i denna rapport då det med dessa förutsättningar kan anses vara en självklarhet att områdets utformning bidrar till att skapa bättre förutsättningar för minskad segregation.

2.5.3 Valda områden

De verksamhetsområdena som valts att analyseras vidare i fallstudien är Backaplan, Sisjöns industriområde, Alekärrsgatan, Frölunda Torg och Kortedala torg. Områdena kan ses utmarkerade på kartan nedan i figur 2.1.



Figur 2.1 Karta över Göteborg där områdena fallstudien baseras på finns utmarkerade.

Urvalet genomfördes efter analys av vilka handelsområden som finns i Göteborg och analys av vilka som kunde anses vara relevanta att undersöka för att genomföra denna studie. Då målet med fallstudien var att utreda huruvida handelsområden i Göteborg påverkas av segregationsproblem på grund av dess utformning samt att analysera områdenas uppbyggnad för att utreda hur de bidrar till att skapa bättre förutsättningar för möten bestämdes det att de fem valda områdena var relevanta att undersöka. Detta då de är i olika delar av Göteborg, är olika utformade samt ligger utanför Göteborgs mest centrala delar.

De fem olika områdena valdes ut av olika orsaker. Till stor del låg fokuset på att de tillsammans skulle skildra en rättvis bild av handelsområdenas utformning i Göteborg.

Kortedala torg är ett mindre område med ett handelscentrum i form av ett torg. Torget är omringat av byggnader vilket gör att siktlinjerna inte är extremt öppna och att torget göms så pass mycket att det har funnits ett behov att sätta upp en stort skylt som säger Kortedala Torg med stor text och en pil mot en liten gränd vilken leder till torget. Området är intressant eftersom att det är centrum för södra Kortedala, en stadsdel som ursprungligen byggdes som en satellitstad och därför ger en insikt för hur det fungerar i mindre städer, förorter men även satellitstäder inom större städer.

Alekärrsgatan är ett mindre handelsområde som ligger nära Kortedala torg samtidigt som flertalet fysiska barriärer finns mellan de två handelsområdena som bidrar till att skilja dem åt. Alekärrsgatan är ett intressant område att undersöka då området tydligt syns från bilvägen men har dålig tillgänglighet på grund av vägars utformning i området samt avsaknaden av avfarter från de större vägarna. Området har även en del speciella livsmedel som säljs på platsens café och på mataffären vilket kan innebära att dessa verksamheter kontrar den sämre tillgängligheten genom att vara besöksdrivande.

Backaplan som ligger på andra sidan älven, sydväster om de två tidigare nämnda områdena är ett större område med större utbud av verksamheter som har bra förbindelser med bil och kollektivtrafik på grund av områdets stråkcentralitet samt ett stort antal parkeringsplatser. Området har även ett intilliggande bostadsområde. Därav är detta område intressant att undersöka.

Sisjöns industriområde är ett område som liknar Backaplan i utseende med verksamheter, vägar och parkeringsplatser centralt i området medan bostäder ligger placerade intill området. Vad som dock skiljer området från Backaplan är att Sisjöns industriområde ligger i en annan del av Göteborg samt att förbindelserna med kollektivtrafik är sämre till detta område vilket även gör det till ett intressant område att undersöka.

Avslutningsvis finns det sista området som valts ut till fallstudien och kallas Frölunda Torg i närheten av Sisjöns industriområde. Frölunda Torg är ett köpcentrum där torget är inomhus i mitten av en byggnad med olika butiker runt omkring. Köpcentret har även parkeringsplatser runt om byggnaden, ett tillhörande resecentrum för kollektivtrafik samt närhet till bostäder. Frölunda torg skiljer sig mycket från de andra handelsplatserna då större delen av butikerna, restaurangerna och caféerna där har sina entréer inomhus i stället för att ha entré från gatan.

3. Teoretisk bakgrund

I detta avsnitt presenteras tidigare forskning genom en definition av begreppet segregation, beskrivningar av olika former av segregation och hur Göteborg påverkats av segregationen i samhället. Fysiska barriärer i staden, möten i det offentliga rummet, lägesförutsättningar, stråk, närhet och gatunätverk samt Boverkets segregationsbarometer områdestyper och ojämlikhetsindex behandlas även i detta avsnitt.

3.1 Segregation och dess uppkomst

Segregation är ett begrepp vilket i sin helhet kan definieras som hur olika befolkningsgrupper i samhället rumsligt särskiljs (NE, 2023a). Det finns flera olika bidragande faktorer till varför segregation kan uppstå och hur människor särskiljs. En del personer blir exempelvis i högre grad utsatta för segregation på grund av sin socioekonomiska status och på grund av samhällets uppbyggnad.

I Sverige finns historiskt sett två olika stadsplaneringsinitiativ som spelat en stor roll i att bidra till segregation i det svenska samhället i storstadsområden då de bidrog till byggandet av många bostäder under kort tid (Legeby et al., 2014). Dessa är folkhemmet och miljonprogrammet som spelade en stor roll vid byggandet av bostäder och bostadsområden under andra halvan av 1900-talet. Utformningen av många bostadsområden som byggdes under denna period har bidragit till minskade möjligheter att spontant träffa människor i närområdet runt bostäder på grund av dess avsaknad av urbana bekvämligheter. Detta bidrar till ökad segregation i vissa bostadsområden då tidigare forskning visar på att allmänna platser och dess utformning kan bidra till minskad segregation genom att bidra till sociala interaktioner om de är utformade med bra koppling till övriga samhället och innehåll av urbana bekvämligheter.

3.1.1 Rumslig segregation

I Göteborg finns områden med olika typer av segregation.

En del av dessa har byggts under en tid då svenska staten tog initiativet att bygga något som kallades för folkhemmet, samt även några år senare mellan 1960-talets mitt och 1970-talets mitt som en del av miljonprogrammet (Legeby, et al., 2014). Ett exempel på ett sådant område är Norra Biskopsgården som byggdes under tiden då staten byggde folkhemmet. Vid utformningen av nya områden på platser som exempelvis Norra Biskopsgården under tiden då folkhemmet och även miljonprogramsområdena byggdes fanns karaktärstypiska drag i områdets utformning där trafiken delades av från bostadsområdena och gågatorna för att skapa bättre bilfria utomhusmiljöer för de som vistades i områdena. Tanken bakom detta var att skapa utomhusmiljöer som möjliggjorde möten i stadsrummet för de boende i området. Ett problem med detta blev att det endast var boende i området som hade anledning att ta sig dit och mötas vilket avskärmade dessa stadsdelar från resten av staden. Vidare bidrog även höjden på husen till en sorts segregation då kontakt med gatan försvinner om en bostad är högre upp än våning 5 (Gehl, 2018).

En annan typ av segregation som finns i andra områden är den frivilliga segregationen (Greenstein et al., 2000). Denna typ av segregation kan på sin spets uppstå i grindsamhällen där de boende har en inhägnad runt sitt bostadsområde som hindrar andra från att ta sig in i området. Då frivillig segregation handlar om att välja att leva i segregation från andra grupper behöver denna typ av segregation dock inte endast uppstå i ett grindsamhälle utan skulle även exempelvis kunna ses som den typen av segregation som uppstår i områden i Göteborg med både villor och lägenheter där människor väljer att inte vistas och mötas på allmän plats. Här kan boende hålla sig på sin tomt eller sin innergård utan att ha någon kontakt med de som bor på andra sidan gatan då staketet och i många fall även en väg emellan skiljer de två bostadsformerna åt och på så vis även människorna som bor där. Detta blir en sorts segregation inom ett område där avsaknad av närliggande verksamheter kan leda till att personer som väljer att leva segregerat inte heller har anledning att mötas på offentlig plats eller i det semi-offentliga rummet. Utöver detta har inte heller människor från andra områden anledning att vistas på de offentliga platserna i dessa områden.

3.1.2 Boendesegregation

I denna rapport kommer en del av typen av segregation som behandlas vara boendesegregationen. Denna typ av segregation kan i sig delas in i tre olika delar: demografisk, etnisk samt socioekonomisk segregation (NE, 2023b).

Den socioekonomiska segregationen uppstår på grund av att det finns klasskillnader och resursskillnader mellan olika människor i samhället som påverkar var en person har möjlighet att bo (Andersson et al., 2017). Denna typ av boendesegregation anses till största del kunna bidra till att förklara på bästa möjliga sätt hur segregationsmönster uppstått då den till stor del styrts av hur ett bostadsområde planerats och utformats. När olika bostadsområden skiljer sig mycket i utformning genom att olika hustyper finns i olika områden samtidigt som områdena i sig till stor del är enhetliga i sin utformning bidrar detta till att skapa en socioekonomisk segregation. Detta var något som skedde i Sverige under 1970-talet på grund av hur bostadsområdena i miljonprogrammet var utformade (NE, 2023b).

Under miljonprogrammets byggtid fanns en målsättning att bostadsproduktionen i Sverige skulle ske i ett högre tempo än tidigare och att många bostäder skulle byggas samtidigt som kostnaderna för byggandet hölls nere (Boverket, 2020). Olika bostadsområden med olika hustyper byggdes under denna period, något de olika bostadsområdena dock hade gemensamt var att fokus låg på att de skulle vara enhetliga samt att en mindre mängd arbetskraft skulle krävas för att spara på tid och pengar vid byggandet av bostäderna. Att bygga på detta sätt där hela bostadsområden blir enhetliga bidrar i sin tur till att alla bostäder i området har liknande priser vid köp eller hyra av bostad samt att i områden där ett hus kan köpas kan inte en billig bostad hyras. I områden där villor byggts finns därav inte möjligheten för exempelvis personer som inte har råd att äga sin bostad att bo då dessa personer behöver flytta till ett annat område i stället där det finns hyreslägenheter (Andersson et al., 2017). Enhetligheten i ett bostadsområde bidrar därav till uppkomst av socioekonomisk segregation.

Den etniska bostadssegregationen blev ett större problem i Sverige en tid senare, på 1990-talet (NE, 2023b). Det var den socioekonomiska segregationen tillsammans med miljonprogrammet som till stor del bidrog till den etniska segregationen då vissa etniska grupper har svårare att få jobb och således svårare att tjäna tillräckligt mycket pengar för att ha råd att äga sin bostad och bo i vissa områden (Andersson et al., 2017).

Demografisk segregation är inte ett område som utforskats i stor utsträckning i sin helhet men har en koppling till den socioekonomiska och den etniska segregationen (Andersson et al., 2017). Ålder tillsammans med etnicitet kan exempelvis vara en del av orsaken till varför en del av de nyanlända invandrarna i Sverige hamnar i utanförskap och blir utsatta för boendesegregation. Dessa personer kommer till ett nytt land, är unga, kan inte språket och har dessutom inte haft särskilt mycket tid på sig att skaffa arbetserfarenhet på grund av sin ålder. Därav kan de bli påverkade av en demografisk segregation då de kan ha svårare att hitta ett arbete och tjäna pengar.

3.1.3 Hur har segregationen motarbetats i Göteborg?

Genom identifiering av de områden i Göteborg som har särskilda problem med utanförskap har arbetet med att minska segregationen i Göteborg påbörjats (Legeby et al., 2014). De identifierade områdena är Norra Biskopsgården, Bergsjön, Hjällbo och Gårdsten. Dessa områden har identifierats genom att i samtliga områden är mer än 48 % av dem som bor där arbetslösa. Under en längre tid har mer än 4,8 % av de fyra områdenas befolkning levt på socialbidrag och mindre än 70 % har tillräckliga betyg för att vara behöriga att börja gymnasiet. Varje område har även en population som överstiger 4 000 personer.

Utöver identifieringen av områden som är i utanförskap har forskning gjorts på hur stadsplanering och utformning av publika ytor kan bidra till att öka eller minska segregationen (Legeby et al., 2014). Detta kan ske genom att antingen skapa bra förutsättningar för möten eller skapa dåliga förutsättningar. I de fyra identifierade områdena är förutsättningarna för möten och minskad segregation dåliga, delvis på grund av områdenas dåliga tillgång till urbana bekvämligheter.

Det finns fler områden i Göteborg än de fyra ovannämnda som har problem med utanförskap och segregation. Åtgärder har vidtagits i flera områden för att bidra till att minska segregationen och utanförskapet. Exempelvis har ett kulturhus byggts i Bergsjön (Göteborgs Stad, u.å.). Utöver detta har även en saluhall byggts i Kvillebäcken för att skapa en ny mötesplats på Hisingen där fler personer från olika områden kan mötas för en ökad integration i Göteborg (Kville Saluhall, u.å.).

3.1.4 Boverkets segregationsbarometer, områdestyper och ojämlikhetsindex.

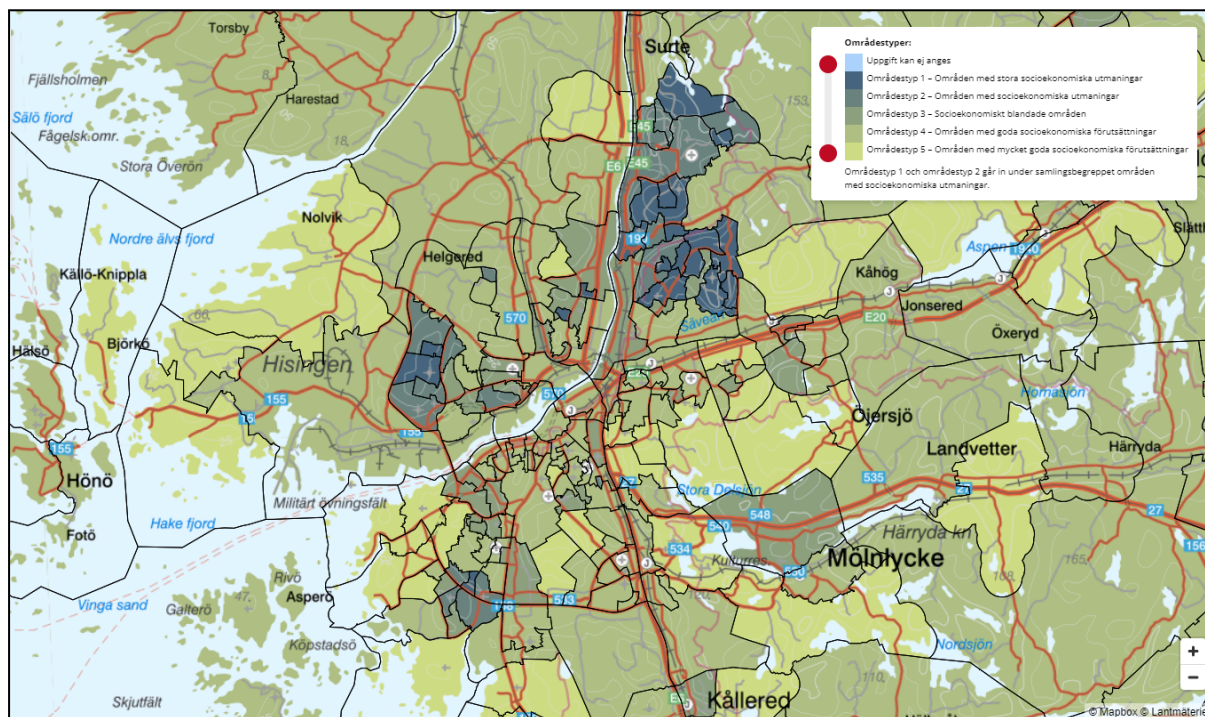
Trots att studien inte direkt avser att specifikt undersöka socioekonomisk segregation så är dessa sammanflätade problem som blir svåra att behandla separat och därför kan undersökning av socioekonomisk segregation anses bidra med viktiga insikter.

Boverkets segregationsbarometer är ett verktyg för att kartlägga och följa utvecklingen av områden från ett segregationsperspektiv (Boverket, 2021c). Segregationsbarometern har två mått, områdestyper och ojämlikhetsindex. Dessa mått gör det möjligt att mäta segregation inom områden och gör det möjligt att följa ett områdes utveckling över tid. Måtten bör användas tillsammans för att skapa en så verklighetstrogen bild som möjligt.

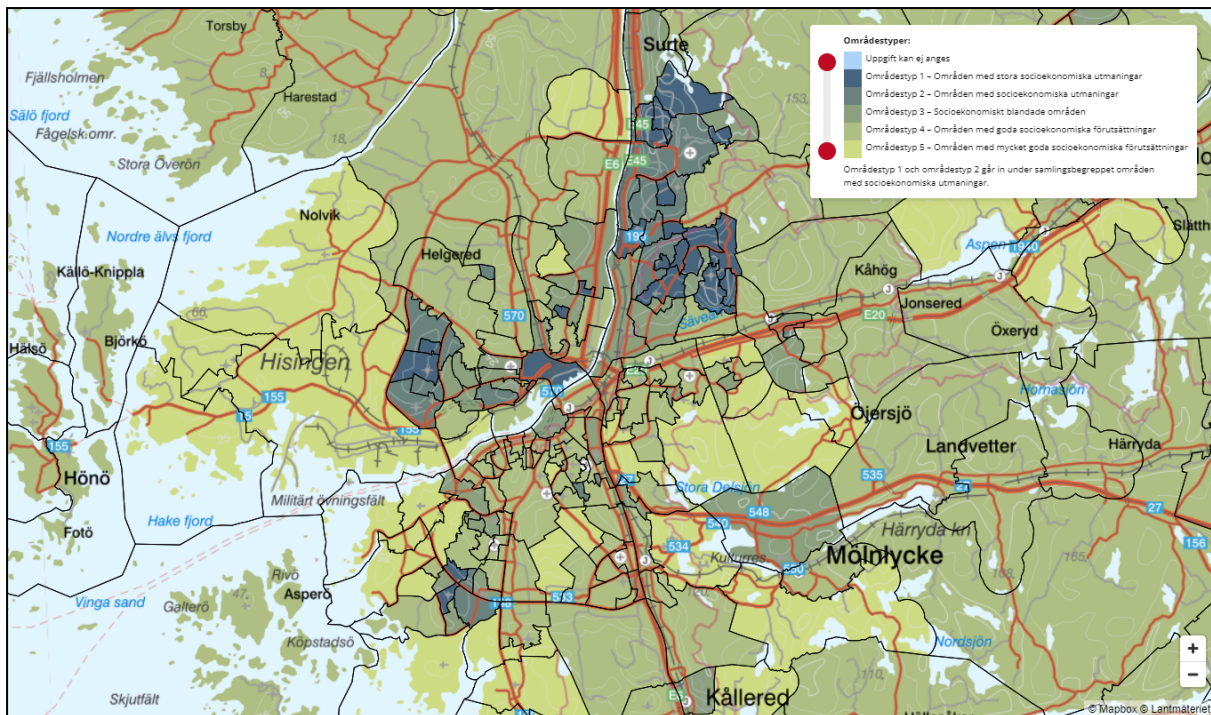
Det finns fem olika områdestyper som Boverket använder sig av (Boverket, 2021c). De används för indelning av områden baserat på socioekonomiska förutsättningar och definieras enligt följande:

- “Områdestyp 1 – områden med stora socioekonomiska utmaningar*
- Områdestyp 2 – områden med socioekonomiska utmaningar*
- Områdestyp 3 – socioekonomiskt blandade områden*
- Områdestyp 4 – områden med goda socioekonomiska förutsättningar*
- Områdestyp 5 – områden med mycket goda socioekonomiska förutsättningar.”*

Ojämlikhetsindexet mäter hur olika socioekonomiska grupper är fördelade inom länet eller kommunen, hur de lägsta respektive högsta inkomstgrupperna är fördelade och om de är över eller underrepresenterade inom vissa områden (Boverket, 2021c). Län och kommuner tilldelas ett värde mellan 0 och 100, där 0 innebär ingen segregation och 100 total segregation. Göteborgs ojämlikhetsindex för 2021 låg på 54, en minskning från 56 år 2012. Vilket innebär att under den tiden har Göteborg blivit något mindre segregerat enligt Boverkets mått, och det ser vi på områden som till exempel Kvillebäcken Backaplan som under dessa nio år gått från områdestyp 1 till 4 vilket illustreras i figur 3.1 och 3.2.



Figur 3.1 Områdestyper i Göteborg år 2021.



Figur 3.2 Områdestyper i Göteborg år 2012.

3.2 Fysiska barriärer i staden

Fysiska barriärer är mer än bara strukturer som står i vägen för fysisk rörelse, de kan också skapa och förstärka sociala och ekonomiska klyftor genom segregation (Region Stockholm, 2021). I städer som Göteborg kan dessa barriärer ta form av naturliga hinder såsom Göta älv, som bokstavligen delar staden i två delar. Men även på mindre skala kan konstgjorda strukturer som motorvägar och järnvägsspår fungera som dividerande linjer, vilket resulterar i separerade samhällen och förstärkt segregation.

Segregationen som dessa fysiska barriärer skapar är inte bara geografisk utan även social och ekonomisk (Region Stockholm, 2021). Områden som är avskurna från varandra kan ha betydligt olika tillgång till resurser såsom utbildning, arbetsmöjligheter och infrastruktur. Detta kan leda till en upprätthållande av socioekonomiska klyftor och förhindra möjligheten till verkliga möten och utbyten mellan olika samhällsgrupper.

Att överbygga dessa fysiska och sociala barriärer är avgörande för att skapa mer inkluderativa och integrerade samhällen (Region Stockholm, 2021). Genom att planera och utforma städer med hänsyn till att minska segregationen och främja möten mellan olika grupper kan vi bygga en mer sammanhållen och rättvis stadsmiljö. Detta kan inkludera åtgärder som att skapa mer tillgängliga och säkra offentliga platser, investera i kollektivtrafik som binder samman olika delar av staden och främja blandade bostadsområden för att minska den geografiska uppdelningen mellan olika socioekonomiska grupper.

Genom att aktivt arbeta för att bryta ner de fysiska och sociala barriärer som förstärker segregationen kan vi skapa en stad där möten mellan olika människor och kulturer främjas och där alla invånare ges lika möjligheter och tillgång till stadens resurser (Region Stockholm, 2021).

3.3 Möten i det offentliga rummet och det semi-offentliga rummet

I delad stad av Legeby et al. (2015a) finns en referens till översiktsplanen för Göteborg där offentliga stadsrum beskrivs vara viktiga för samspelsintegration samt beskrivs vara bidragande till att skapa möjligheter för olika grupper i staden att mötas. Här beskrivs även att dessa möten kan bidra till minskad segregation. Det offentliga rummet är en viktig plats för möten och därav är även det semi-offentliga rummet en viktig plats för möten. Möten mellan olika personer från olika områden och olika stadsdelar sker på flera olika platser i Göteborg. I denna rapport ligger fokuset på möten som sker utanför Göteborgs centrum i det offentliga rummet på torg och ytor runtomkring butiker, caféer och restauranger samt möten som sker i dessa verksamheters lokaler, i det semi-offentliga rummet.

3.3.1. Hur möts olika människor?

Historiskt sett har mötena i samhället som haft en viktig betydelse skett på offentliga och semi-offentliga platser såsom på torg och i butiker (Ekström & Jönsson, 2019). Det var här som alla handlade det som behövdes och därav möten skedde på platserna mellan personer som bodde i området. I dagens samhälle sker inte längre lika många möten i de lokala butikerna på de lokala torgen på grund av att fler väljer att handla online i stället för i sina närmaste butiker. Därav minskar mötena mellan människor med olika bakgrunder inom olika stadsdelar vilket i sin tur kan leda till ökad segregation.

Hur möts då människor i dagsläget i Göteborg, vilka möts och vad ger bra förutsättningar för att människor inom en stadsdel och även de som kommer från andra stadsdelar ska mötas på ett torg eller i ett handelsområde? De platser som har bäst förutsättningar för möten kan observeras vara i centrala områden med multifunktionella mötesplatser (Legeby et al., 2015a). Dessa kan vara handelsområden med bra förbindelser och ett stort utbud av butiker som många i staden har ett behov eller en önskan att besöka på grund av att de har ett ärende att köpa något i en särskild butik eller besöka ett särskilt café eller en restaurang. Även handelsområden med nischade butiker eller butiker som upplevs vara en destination att åka till kan driva besöksnäringen i området och öka mängden möten i stadsdelen (Ekström & Jönsson, 2019).

Det finns även olika förutsättningar för möten i det offentliga rummet och i det semi-offentliga rummet (Kovacic, 2016). På ett torg som är en del av det offentliga rummet kan möten ske när som helst på grund av att torget inte har några begränsade öppettider. Exempelvis kan detta vara på grund av att människor besöker torget av politiska skäl som vid demonstrationer, för att få avkoppling eller för att besöka en särskild verksamhet som har sina lokaler i anslutning till torget.

3.3.2 Vilka möts?

Då offentliga rummet är tillgängligt för alla bidrar detta till att öka sannolikheten att möten mellan personer från olika bakgrund sker på platser som är en del av det offentliga rummet (Piekut & Valentine, 2016). Det är inte bara personer från samma kvarter som har goda förutsättningar att mötas här utan även personer från olika områden. Mötena kan ske både i det offentliga rummet såsom i kollektivtrafiken eller i det semi-offentliga rummet såsom i affärer på grund av att olika personer har någon form av ärende på en plats som bidrar till att de behöver ta sig till platsen där de kan mötas. Möten kan även ske på väg till platsen. De som möts är därav personer som har en anledning att passera eller ta sig till platsen de möts på. Även personer som möts i det semi-offentliga rummet är personer med ett ärende på en plats vilka har intresset att besöka en särskild butik, ett café eller en restaurang. Exempelvis kan det vara i en dagligvaruhandel som möten sker mellan människor som har behovet av att handla mat i sin lokala kvartersbutik eller på stormarknaden som personer från hela området besöker. De som möts här är personer som passerat butiken på väg någon annanstans eller aktivt uppsökt den specifika butiken för att handla där.

3.3.3 Vad är ett torg?

Torg är en integral byggsten i den urbana miljön som historiskt sett är en plats där tillfällig handel bedrivits eller bedrivs (NE, 2023c). Numer är torghandel inte lika vanligt som förr och torg har fått andra funktioner. Boverket (2022) beskriver torg som en plats där man kan vistas utan ett specifikt ärende, ta en paus mellan olika uppgifter, handla, delta i politiska manifestationer och andra organiserade möten. Det är ett offentligt rum där öppenhet och tolerans är viktigt, och därför måste olika människor kunna känna sig hemma där.

3.4 Närhet och stråk i gatunätverk

Både stråk och närhetsanalyser används inom stadsplanering och trafikmodellering. De hjälper till att identifiera kritiska segment för trafikflöden, planera för kollektivtrafik, och optimera placeringen av kommersiella och offentliga faciliteter (van Nes & Yamu, 2021).

Närhetsanalys är en rumslig analys som mäter hur nära ett gatusegment är i förhållande till alla andra segment i hela gatunätverket. Den kan ge en förståelse för hur lätt det är att nå en viss plats inom gatunätverket. Närhet mäts med space syntax-analyser genom att ta hänsyn till antalet och storleken på vinkelförändringar längs en rutt från ett gaturum till ett annat inom en viss radie. Om en rutt innebär få svängar upplevs den som närmare än en rutt med ett större antal svängar. Ett segment med hög närhet har god koppling till nätverket och är sannolikt ett viktigt genomfartsområde för resor. Därför är segment med hög närhet ofta attraktiva för kommersiell utveckling eftersom de tenderar att dra till sig fler människor. Vid närhetsanalysen har närheten beräknats från varje gaturum till alla andra gaturum inom en radie på 1 kilometer för icke motoriserade vägar. Denna radie omfattar kortare resor på mindre än 15 minuter till fots samt med cykel. Inom radien beskrivs och bedöms vilka stråk i nätverket som är viktiga och potentiellt har höga flöden av gång- och cykeltrafik i närhetsanalysen.

Stråkanalys är en rumslig analys som bygger vidare på närhetsanalyser och mäter hur ofta ett gatusegment är en del av den kortaste ruten mellan två andra segment i nätverket. Ett stråk med hög stråkcentralitet är ett nav för trafikflöden och spelar en nyckelroll för rörelse genom nätverket. Hög centralitet indikerar ofta områden med potentiellt hög trafikintensitet. Precis som närhetsanalysen är även stråkanalysen gjord mellan två godtyckliga gatusegment inom en viss radie. Stråkanalysen görs även på 1 kilometers radie för icke motoriserade vägar. Vidare undersöks här även kortare resor på mindre än 15 minuter till fots och det beskrivs och bedöms vilka stråk i nätverket som är viktiga och potentiellt har höga flöden av gång- och cykeltrafik. Till skillnad från närhetsanalysen görs stråkanalysen även på 5 kilometers radie för motoriserade vägar i denna rapport. Där representerar 5 kilometers analysen längre resor med bil eller andra motoriserade fordon från andra områden som åker till undersökningsområdet som slutdestination eller är en del av förbipasserande trafik.

För analyser har verktyget Urban Calculator använts, vilket är ett verktyg framtaget för att enkelt kunna genomföra spatiala analyser av gatunätverk. Resultatet från stråkanalysen representeras också som en värmekarta, där de varma färgerna rött och orange visar gaturum som utgör stråk med stor rörelsepotential, medan de gator som ligger mer avsides visas i de kalla färgerna grön och blå.

Både stråk- och närhetsanalyser används flitigt inom stadsplanering och trafikmodellering (van Nes & Yamu, 2021). De hjälper till att identifiera kritiska segment för trafikflöden, planera för kollektivtrafik, och optimera placeringen av kommersiella och offentliga faciliteter. Stråk- och närhetsanalyser har båda visat sig korrelera med faktiska flöden av gång-, cykel- och biltrafik (Urban Calculator, 2022). Men det är viktigt att vara medveten deras begränsningar. Människor väljer ofta rutter baserade på personliga preferenser, säkerhet, estetiska värden och andra faktorer som inte alltid återspeglas i stråk- och närhetsanalyser då dessa enbart är matematiska analyser och inte kan ta höjd för mjuka värden i stadsstrukturen som påverkar individers val av rutt.

3.5 Förutsättningar för handel

Det finns olika förutsättningar som krävs för att ett läge ska vara rätt läge för en verksamhet. För handel är de förutsättningar som kan ses som övergripande att det finns en god tillgänglighet samt att konkurrensen på platsen är hanterbar (Göteborgs Stad, 2017). Utöver att läget är viktigt är det även viktigt att nämna att olika lägen kan vara rätt läge för olika typer av verksamheter (Convenience Stores Sweden, u.å.). Därav kan ett läge som är fel för en verksamhet vara rätt för en annan. Vilket läge som är rätt läge för en särskild verksamhet är vad det verkar saknas information om på grund av att information om förutsättningarna för etableringen av olika typer av verksamheter inte verkar vara lättillgänglig. I detta delavsnitt utreds vilka förutsättningar som finns för handel.

3.5.1 Platskvaliteter

För att en verksamhet ska upplevas finnas på rätt plats krävs det att området har en attraktiv miljö för den verksamhet som planeras etableras på platsen (Göteborgs Stad, 2017). Miljön kan vara attraktiv genom att en stadspuls finns på platsen i form av att miljön upplevs vara levande om det finns flera verksamheter samlade på platsen i ett kluster. Samtidigt är det även viktigt att konkurrensen är hanterbar, därför bör det inte finnas för många konkurrerande verksamheter inom samma område. Platsen gynnas även av att ha en lokal täthet vilket innebär att det anses fördelaktigt om bostäder finns i anslutning till handelsområdet för att kunder för verksamheterna ska finnas lokalt

För att bidra ytterligare till att ett handelsområde ska finnas i en levande miljö är det viktigt att handel lokaliseras på platser där stråken genom området har en hög centralitet för att potentiella kunder ska passera området med större sannolikhet (Göteborgs Stad, 2017). Detta kan delvis skapas genom att handelsområdet är en del av ett blandstadsområde där det finns bland annat bostäder, skolor och butiker i samma område och där butikerna finns samlade på ett ställe i ett kluster så att tillgängligheten till varje butik blir bättre samtidigt som området får bättre förutsättningar för att vara besöksdrivande.

I kontrast till detta kan en plats även vara rätt plats för en verksamhet om det inte finns någon stadspuls men tillgängligheten med bil samt tillgången till parkeringsplatser är bra. Detta

gäller för att när den lokala tätheten är låg och tillgången till kollektivtrafik är dålig ökar behovet att ha en god biltillgänglighet (Göteborgs Stad, 2017). För att läget fortfarande ska vara bra krävs det dock att verksamheten är besöksdrivande då den inte har en omgivning eller andra verksamheter runt omkring som annars hade kunnat bidra till att få fler att vilja besöka även denna verksamhet.

Sammanfattningsvis är vad som verkar gälla universellt för de flesta verksamheterna att stråk och tillgänglighet är en viktig del av faktorerna som påverkar läget och påverkar hur många personer som besöker ett område och i sin tur även butikerna, caféerna och restaurangerna som finns i området. Om förutsättningarna är dåliga för att ta sig till ett område kommer färre personer besöka området och därav blir förutsättningarna för att verksamheter ska lyckas dåliga. Utöver stråk och tillgängligheten är även vilken typ av verksamhet som finns på platsen av stor betydelse beskriver forskare som är kritiska till försvinnandet av butiker på platser längst mindre centrala stråk då vissa verksamheter är besöksdrivande även om tillgängligheten är sämre (Ekström & Jönsson, 2019). Om en verksamhet blir till en upplevelsedestination kan den bidra till att ändra platsens förutsättningar då verksamheten är besöksdrivande i sig självt.

3.5.2 Tillgänglighet

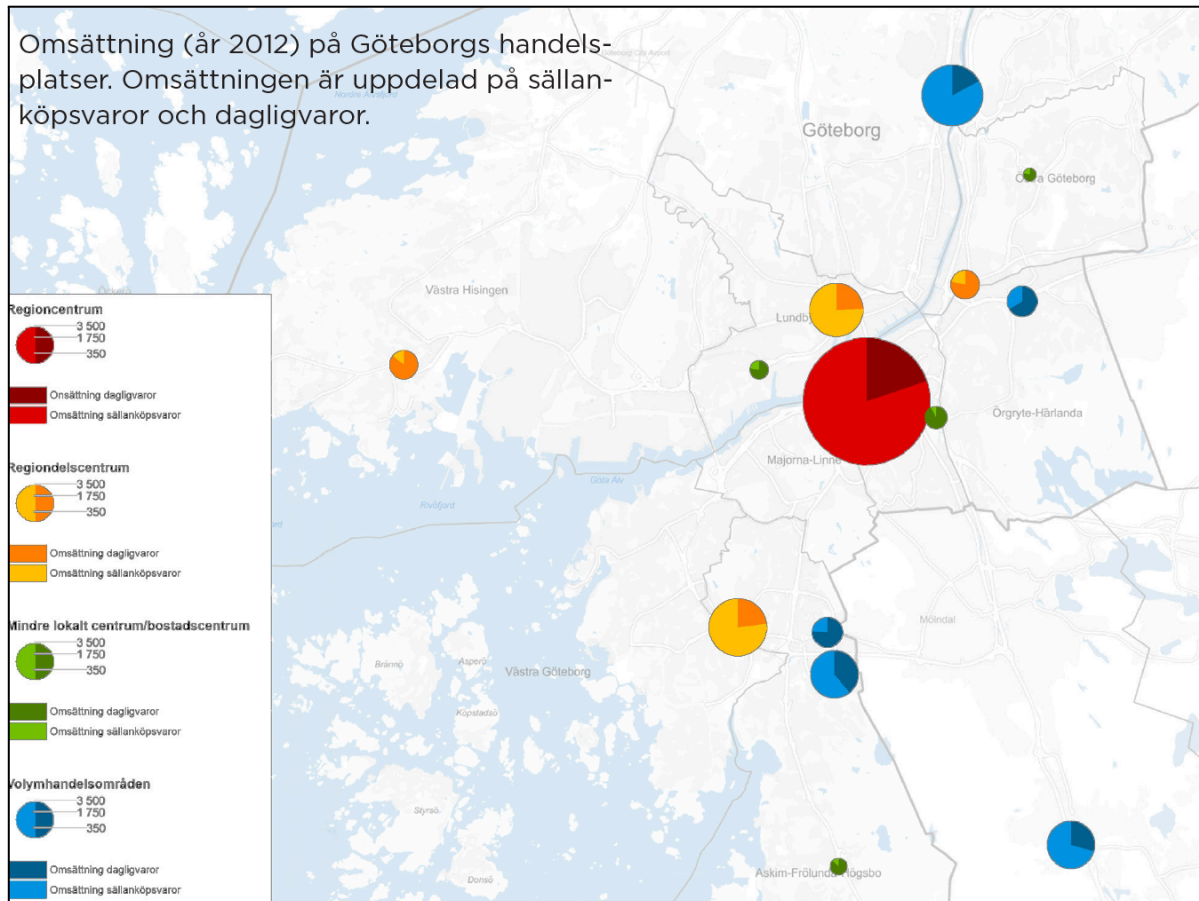
I rapporten från Göteborgs Stad nämns även att tillgängligheten är viktig vid utbyggnaden av staden för att uppnå målen för hållbar stadsutveckling (2017). Här nämns mer specifikt att handelsplatser kan vara koncentrerade och finnas i anslutning till arbetsplatser och bostäder med närhet till kollektivtrafik för att målen för hållbar stadsutveckling ska uppnås. Det är även viktigt att kommunen använder sig av detaljplanering samt markanvisningar som en del i att skapa förutsättningar för att rätt butiker ska etablera sig på rätt plats. Utöver detta är det viktigt att kommunen har i åtanke vad som finns runt omkring det planerade handelsområdet för att öka tillgängligheten och locka butiksägare till att vilja etablera sina verksamheter där.

Platsen gynnas av att ha bra tillgänglighet med hjälp av kollektivtrafiken och centralt integrerade gångstråk med intilliggande cykelbanor (Göteborgs Stad, 2017). Orsaken till detta är att kollektivtrafiken bidrar till skapandet av levande mötesplatser vid resecentrum och hållplatser som finns i nära anslutning till handelsområden samtidigt som gång- och cykelbanor genom området bidrar till att fler personer vill röra sig genom området vilket är några bidragande faktorer till att skapa en stadspuls och öka trivselen i ett område.

I kontrast till detta kan en utökad biltrafik till området och i området med fler parkeringsplatser riskera att bidra till att skapa ett mindre levande område där människor sällan möts på de offentliga platserna. Om istället god försörjning finns med kollektivtrafik samt att ett stort antal bostäder finns i området kan detta räcka i områden där tillgången till parkeringsplatser är sämre (Göteborgs Stad, 2017).

3.5.3 Handelsområden i Göteborg

I figuren nedan går det tydligt att se hur omsättningen i olika handelsområden ser ut och var i Göteborg områdena ligger. Detta bidrar till att visa på hur stora inköp som görs i olika affärsområden och således kan slutsatser dras om vilka områden som sannolikt har flest besökare.



Figur 3.3 Centrala Göteborg står för 35% av den totala handelsomsättningen i Göteborg. Backaplan, Bäckebo, Frölunda Torg och Sisjön står för ytterligare 31%.

3.6 Förutsättningar för möten i handelsområden

I detta delavsnitt analyseras teorin från tidigare avsnitt om segregation, gatunätverk, möten i det offentliga rummet samt förutsättningarna för handel. Delavsnittet utgörs av en summering av vad tidigare avsnitt har lett till för slutsatser om förutsättningar för möten i handelsområden i textform samt i en summerande lista med aspekter av förutsättningar för möten i handelsområden.

Handelsverksamheter är av central betydelse för hela stadsdelar. Dessa etableringar koncentreras ofta till specifika platser inom en stadsdel och blir därmed en drivkraft för besök till området i sig, i motsats till de lokala kvartersbutikerna och krogarna.

Handelsverksamheter kan spela en avgörande roll för att skapa en mer inkluderande stadsplanering och därigenom minska segregationen. Genom att koncentrera sådana faciliteter till specifika platser inom en stadsdel möjliggörs skapandet av en mer enhetlig och tillgänglig miljö för alla invånare, oavsett socioekonomisk bakgrund eller geografiskt läge. Detta är särskilt viktigt eftersom olika delar av staden ofta kan ha olika tillgång till handelsplatser och andra offentliga tjänster, vilket kan bidra till att förstärka socioekonomiska klyftor och segregation.

Genom att skapa kluster av verksamheter samlade på ett välplacerat område kan klustrena gemensamt bidra till att forma en stadsdels identitet och ge den dess specifika kännetecken. Detta skapar en attraktiv och levande miljö som blir en destination i sig, vilket lockar besökare från olika områden och skapar därmed en koppling mellan olika delar av staden. På så vis kan dessa områden fungera som knutpunkter dit människor söker sig, vilket i sin tur kan öka sammanhållningen och förståelsen mellan olika grupper.

Tillgängligheten för gångtrafikanter, cyklister och bilister, tillsammans med kollektivtrafiken, är också av avgörande betydelse. Centralt belägna stråk för dessa transportmedel är fördelaktiga för att underlätta för människor att nå dessa verksamheter.

För att fördjupa förståelsen av vilka förutsättningar som krävs för en effektiv handel har vi sammanställt uppfattningar kring lägesförutsättningar för att identifiera övergripande generella mönster som styr valet av valet av handelsplats placeringar. Dessa förutsättningar är generella då det kan variera från butik till butik, vilket innebär en utmaning när det gäller att skapa en heltäckande bild av de exakta förutsättningarna för olika typer av handelsverksamheter. Möjligen hade dessa kunskaper kunnat samlas in genom intervjuer, men detta föll utanför omfånget av den aktuella studien. Vi har därmed tagit fram en lista med aspekter av förutsättningar för möten i handelsområden:

- 1. Platskvaliteter**
 - 1.1. Attraktiv miljö
 - 1.2. Stadspuls/levande miljö
 - 1.3. Destination
- 2. Tillgängligheten**
 - 2.1. Gångtillgänglighet
 - 2.2. Cykeltillgänglighet
 - 2.3. Bra förbindelser med kollektivtrafik
 - 2.4. Bilvägar
 - 2.5. Parkeringsplatser
 - 2.6. Befolkningstäthet
- 3. Verksamheter**
 - 3.1. Verksamhetsmängd
 - 3.2. Verksamhetsvariation

Något som kan observeras i listan ovan och även är viktigt att påpeka är att en del av aspekterna av lägesförutsättningar har olika motstridiga krav. De aspekter som särskilt utmärker sig som motstridiga är attraktiv miljö tillsammans med bostäder och gångtillgängligheten i förhållande till biltillgänglighet. Om ett område har en attraktiv miljö, bostäder och en bra gångtillgänglighet har det bra förutsättningar för att vara trevligt att vistas i vilket i sin tur kan leda till att människor möts där.

Om biltillgängligheten i och till området är dålig kan det dock bli svårt för människor från olika samhällsgrupper att mötas där om inte kollektivtrafiken till och från platsen är bra. Det kan även vara svårt för handelsverksamheter att gå runt om detta är fallet vilket innebär att handeln mår bra av att biltillgängligheten är bra då detta kan bidra till fler besökare för verksamheterna i området. Samtidigt finns även en risk att områdets attraktivitet blir sämre om biltillgängligheten är för bra då detta skulle påverka områdets utseende och gångtillgängligheten genom en stor tillgång till parkeringsplatser samt bilvägar.

Avslutningsvis kan därmed nämnas att lokalt kan en sämre biltillgänglighet vara positivt för att detta ökar trivseln i området runt affärerna och öppnar upp för möjligheten att mötas på gatan eller utanför verksamhetslokalerna. I kontrast till detta kan handelsverksamheterna ta skada av detta genom minskade intäkter om tillgängligheten är för låg på global nivå då detta bidrar till minskat antal besökare som kommer till området. Även detta påverkar indirekt möjligheten att mötas genom att påverka vilka som möts. Är globala tillgängligheten låg kan inte personer som bor i olika områden mötas lika enkelt i ett område och då bidrar området endast till att påverka lokal integration i stället för att påverka integrationen i hela staden.

4. Resultat

I detta avsnitt presenteras och analyseras studiens resultat. Först beskrivs analysen som utförts med hjälp av Urban Calculator och kartor med tillhörande analyser presenteras. Här presenteras även kartor vilka visar torgyta, parkeringsyta, handel, kollektivtrafikshållplatser samt bostäder i respektive område som undersökts i fallstudien på fem områden i Göteborg. Dessa var Backaplan, Sisjöns industriområde, Alekärrsgatan, Frölunda Torg och Kortedala Torg. Analyserna grundar sig även i inhämtad information från fysiska och digitala platsbesök i respektive område samt användning av Urban Calculator. Avslutningsvis summeras resultatet i en aspekttabell med efterföljande analys.

4.1 Områdesanalys

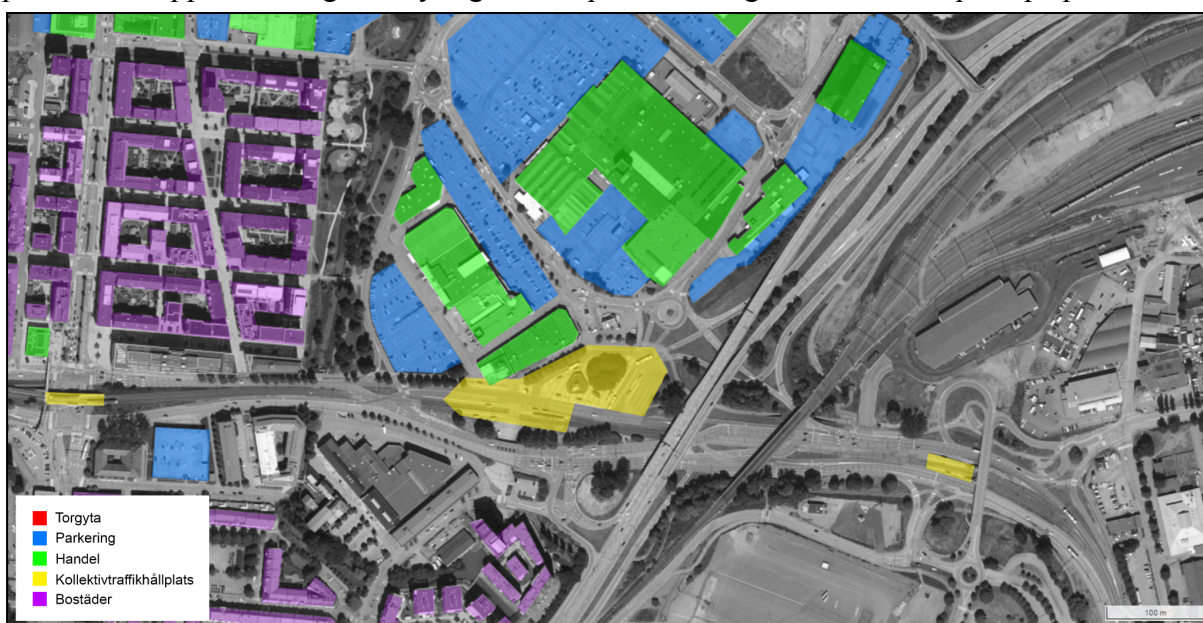
Fem områden har valts ut för genomförandet av en fallstudie. Områdena har analyserats med hjälp av Urban calculator samt av platsbesök som varit både digitala och fysiska. Resultatet av fallstudierna och analyserna presenteras nedan där en stråkanalys, en närhetsanalys, analys av tillgänglighet till handel och service, befolkningstäthet och tillgång till kollektivtrafik i respektive område har undersökts. Större delen av kartornas analyser utförs för icke motoriserade vägar förutom en stråkanalys som utförts för respektive område på motoriserade vägar. Denna karta visar vägarnas centralitet för längre resor med en avgränsning på 5 kilometer distans - *global skala* - medan resterande kartor för stråkanalys och närhetsanalys begränsas till 1 kilometer - *lokal skala* - som distans. Analys av handel, befolkning och kollektivtrafik har avgränsats ytterligare i distans i form av att endast undersöka avstånd på 500 meter.

4.1.1 Backaplan

Backaplan är ett handelsområde i nordvästra Göteborg på Hisingen. Intilliggande finns ett bostadsområde med lägenheter samt ett resecentrum för buss och spårvagn som kallas Hjalmar Brantingsplatsen. Dessa kan ses nedan i figur 4.1. Tillgängligheten för resande med bil är även god då Lundbyleden passerar området med närliggande avfarter och påfarter. Utöver detta finns även stora asfalterade ytor med parkeringsplatser i området.

Backaplan håller i nuläget på att utvecklas till att bli en levande stadsdel som kopplas ihop med Göteborgs centrum på andra sidan älven (Framtidens Backaplan, u.å.). Utvecklingen av området beräknas ta 15-20 år och när det är klart kommer området inte längre vara ett handelsområde innehållande stora asfalterade ytor utan ska i stället vara en tätbebyggd stadsmiljö med en befolkning upp emot 20 000 (Göteborgs Stad, u.å.a) Då det är lång tid kvar tills det framtida Backaplan är färdigbyggt kommer i denna rapport därav främst hur Backaplan ser ut i dagsläget analyseras.

I området finns mycket trafik, både i form av fordon för kollektivtrafik samt i form av biltrafik. Orsaken till detta kan identifieras genom analys av figur 4.1 nedan där det visas att detta område har ett resecentrum för kollektivtrafik som finns intill området, bilvägar genom området samt stora ytor med parkeringsplatser. Det finns ingen tydligt central punkt som kan identifieras på Backaplan, inte heller några särskilt tydliga stråk, därav är det svårt att fastställa var en torgyta finns på platsen. Hjalmar Brantingsplatsen är den ytan som kan ses som mest central på platsen och därav skulle kunna liknas med ett torg, samtidigt är platsen i stor utsträckning central sett ur ett kollektivtrafikperspektiv vilket gör det svårare att benämna platsen som ett torg. Hjalmar Brantingsplatsen saknar även kvaliteter som torg brukar ha då platsen kan upplevas rörig utan tydlig central punkt som agerar som mötesplats på platsen.



Figur 4.1 Karta från som visar Backaplan med torgyta, parkering, handel, kollektivtrafikhållplats och bostäder utmarkerade.

Backaplan är omringat av Lundbyleden och Hjalmar Brantingsgatan, vilka är viktiga trafikleder som fungerar som huvudförbindelser mellan Göteborgs olika stadsdelar. Dessa kan ses i figur 4.3 och är där markerade röda. De möjliggör effektiv pendling och varutransporter, vilket är avgörande för både lokalbefolkningen och näringslivet. Dessa vägar, tillsammans med Gustaf Daléngsgatan, inringar Backaplan på tre sidor. Detta innebär att dessa trafikleder är högt trafikerade och att det finns personer som reser förbi området.

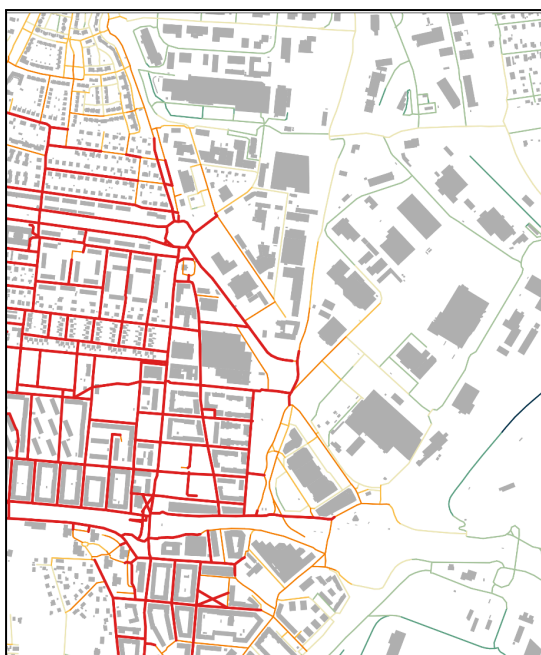
Trafikflödet skapar möjligheter att utveckla Backaplan som en central knutpunkt i Göteborg. Genom att utnyttja den stora mängden trafik kan skapandet av attraktiva kommersiella och rekreativa utrymmen genomföras. Dessa kan sedan locka besökare att stanna till och besöka området. Dessutom finns det kortare stråk av mer centrala vägar i närheten av Hjalmar Brantingsplatsen och Vågmästareplatsen som kan ses i figur 4.2. Detta ökar ytterligare områdets tillgänglighet och potential för framtida utveckling. Denna infrastruktur kan stödja en dynamisk och levande stadsdel som drar nytta av den intensiva trafikmiljön för att skapa ett pulserande handelscentrum i Göteborg.



Figur 4.2 Stråkanalys för icke motoriserade vägar med radie 1 kilometer för området Backaplan. Se bilagor för mer information om kartan.



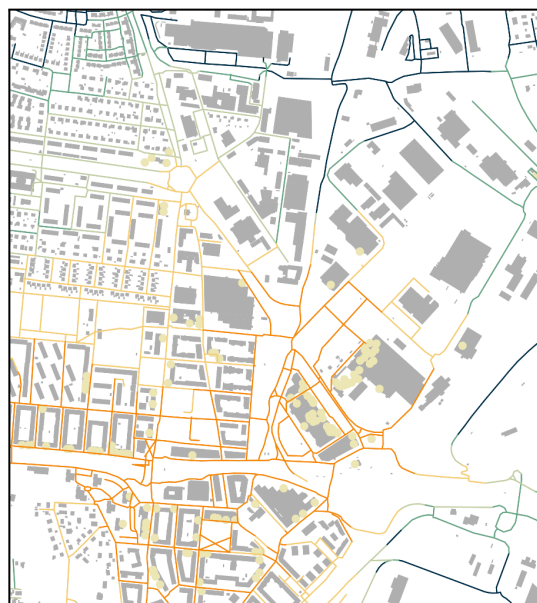
Figur 4.3 Stråkanalys för motoriserade vägar med radie 5 kilometer för området Backaplan. Se bilagor för mer information om kartan.



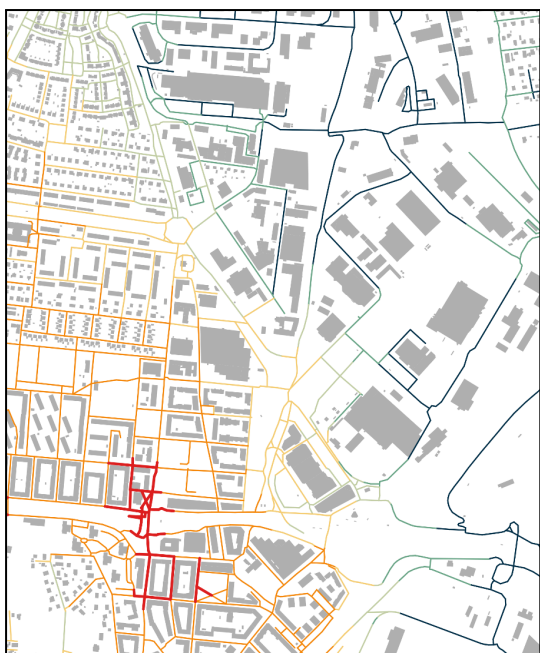
Figur 4.4 Närhetsanalys för icke motoriserade vägar med radie 1 kilometer för området Backaplan. Se bilagor för mer information om kartan.

I figur 4.4 som visar en närhetsanalys för Backaplan med kringliggande bostadsområde som är en del av Kvillebäcken går det att utläsa att hela Kvillebäcken är mycket integrerad med ett nätverk av mindre gator och många korsningar som skapar goda förutsättningar för handel. De många korsningarna och den täta gatustrukturen gör att Kvillebäcken upplevs som en levande och dynamisk stadsdel där det är enkelt att röra sig mellan olika butiker och verksamheter. Till skillnad från Kvillebäcken är intilliggande Backaplan dåligt integrerat. Här finns många längre gator utan korsningar. Denna utformning begränsar möjligheterna för spontan handel och minskar flödet av människor inom området. De långa, raka gatorna utan korsningar tillsammans med de stora ytorna med parkeringsplatser skapar en mindre dynamisk miljö. Den begränsade gatustrukturen bidrar till en upplevelse av isolering och brist på sammanhang mellan Backaplans olika delområden. Detta kan avskräcka besökare från att utforska området.

Högst koncentration av butiker finner vi precis norr om Hjalmar Brantingsplatsen vilket kan ses i figur 4.5. Detta är ett område som inte är centralt för icke motoriserade resenärer dock så finns det ändå en stor mängd parkeringsplatser tillgängliga på denna plats. Orsaken till den högre koncentrationen av butiker på denna specifika plats är att här ligger Backa köpcentrum där mindre butiker sett till ytan finns samtidigt som butiksutbudet i antal butiker är större på ett mindre område och därav koncentrationen av butiker blir större här än på andra delar av Backaplan.



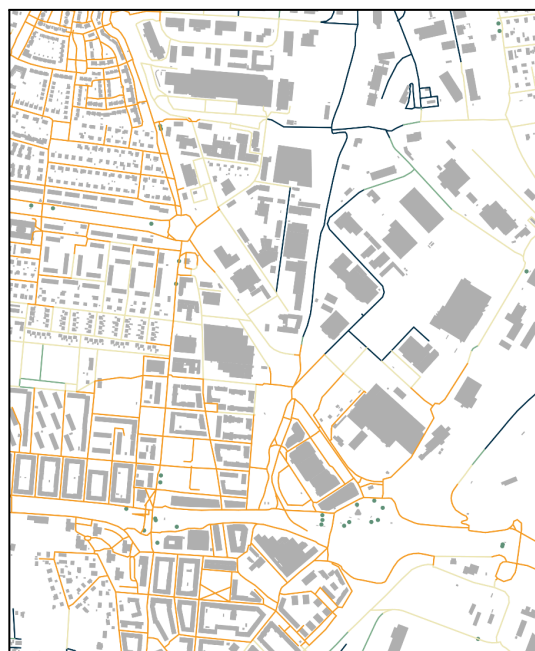
Figur 4.5 Tillgängliga lokala butiker, caféer, restauranger och service inom 500 meter för icke motoriserade vägar i området Backaplan. Se bilagor för mer information om kartan.



Figur 4.6 Tillgänglig befolkning inom 500 meter för icke motoriserade vägar i området Backaplan. Se bilagor för mer information om kartan.

I figur 4.6 kan det ses att bostadsområdet i anslutning till Backaplan är befolkningstätast kring Kville saluhall över Vågmästareplatsen och en bit in i Brämregården. Utöver det är Kvillebäckens befolkningstäthet relativt jämnt fördelad. Backaplan sticker ut som ett ytterst glesbefolkat område då det inte finns en enda bostad på Backaplan i nuläget utan endast finns bostäder runt omkring.

Hållplatserna för kollektivtrafik som finns tillgängliga vid Backaplan kan i figur 4.7 observeras i stor utsträckning vara placerade längs med Hjalmar Brantingsgatan vid Hjalmar Brantingsplatsen, Vågmästareplatsen och Wieselgrensplatsen. Här går spårväg som fortsätter västerut mot Biskopsgården och österut mot centrala delarna av Göteborg. Hållplatserna för kollektivtrafik ligger i de områden som är mest centrala på lokal nivå.



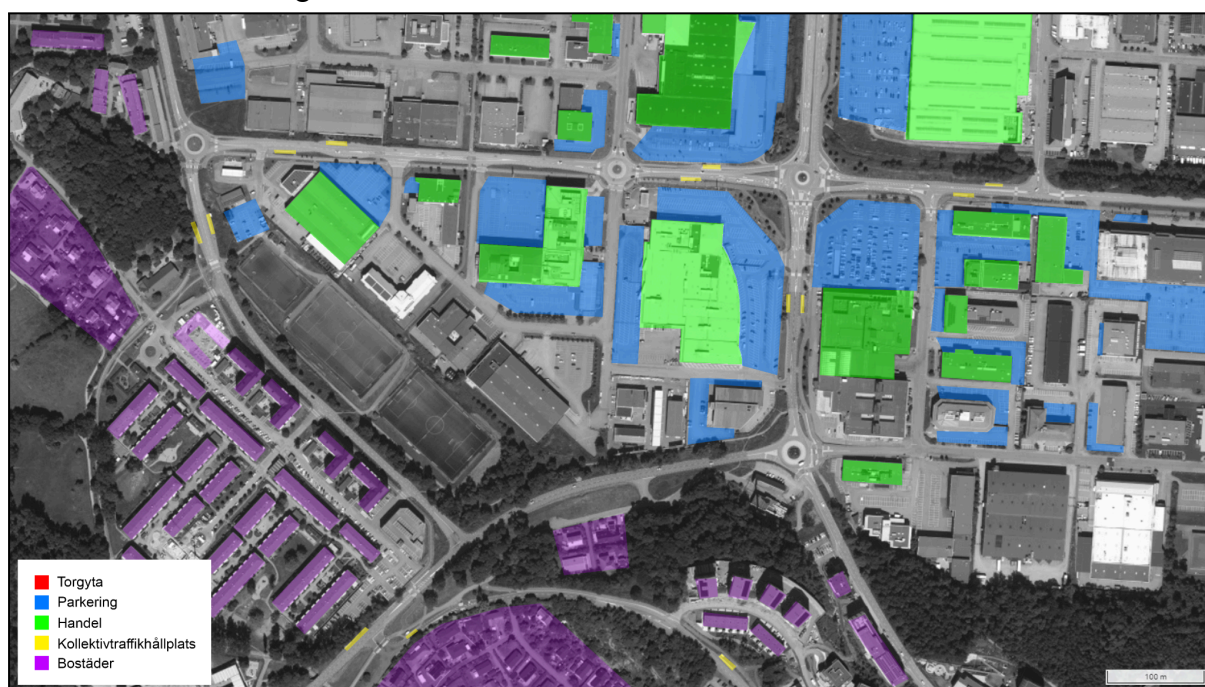
Figur 4.7 Tillgängliga kollektivtrafikhållplatser inom 500 meter för icke motoriserade vägar i området Backaplan. Se bilagor för mer information om kartan.

4.1.2 Sisjöns industriområde

Området Sisjön, beläget i södra Göteborg, har genomgått en betydande förvandling från att vara en främst industriell knutpunkt till att bli ett mer levande och stadslikt område. Tidigare känt som ett externt handelsområde, har det nu utvecklats till en plats som rymmer en mängd serviceanläggningar och butiker som ger en urban atmosfär. Detta område har genomgått betydande förändringar efter en ny detaljplan vann laga kraft (Göteborgs Stad, 2014) för att främja gång- och cykeltrafik, samtidigt som tillgängligheten för bilburna besökare bevarats genom stora vägstrukturer.

Intill handelsområdet i södra Sisjön finns även ett bostadsområde där lägenheter och hus har tagit plats. Bostadsområdena bidrar till att skapa en mer blandad bebyggelse med en levande känsla. Var bostäderna finns kan ses i figur 4.8 nedan. Trots närheten till restauranger och butiker finns ett visst avstånd mellan bostäderna och affärslokalerna. Detta kan påverka områdets dynamik och livskvalitet. Inom området på lokal och global nivå är även bilanvändande vanligt för att transportera sig mellan olika butiker och för att ta sig till området vilket kunnat observerats vid platsbesök i området.

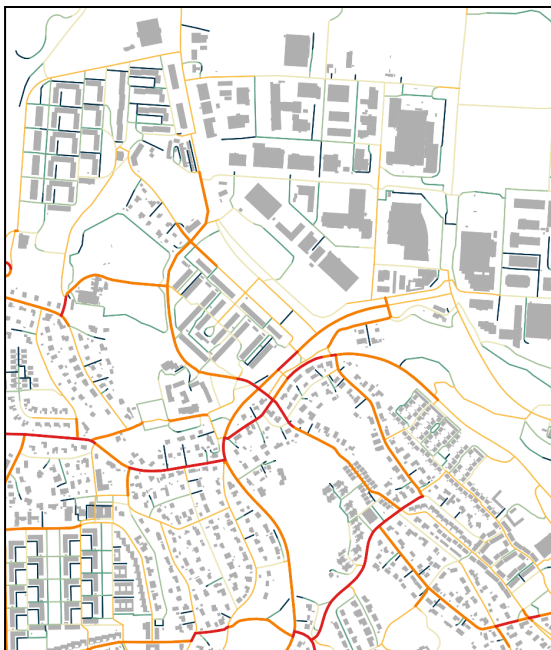
Sisjöns industriområde har ingen tydlig torgyta, däremot finns ett centrum för området som kan ses som ytan söder om korsningen av gatorna Stora Åvägen och Sisjövägen vilket är där en rondell kan ses vara placerad centralt i mitten på korsningen i figur 4.8. I området finns god tillgång till parkeringsplatser som kan ses på kartan nedan. Gällande handel är Sisjön uppdelat i 6 delområden med olika butiker som skiljs åt av vägar (Företagarföreningen Högsbo-Sisjön, 2023). Delområdena är Sisjö Centrum, Sisjö Entré, Coophuset, Gulinshuset, ÖoB-huset och Datavägen 6-10.



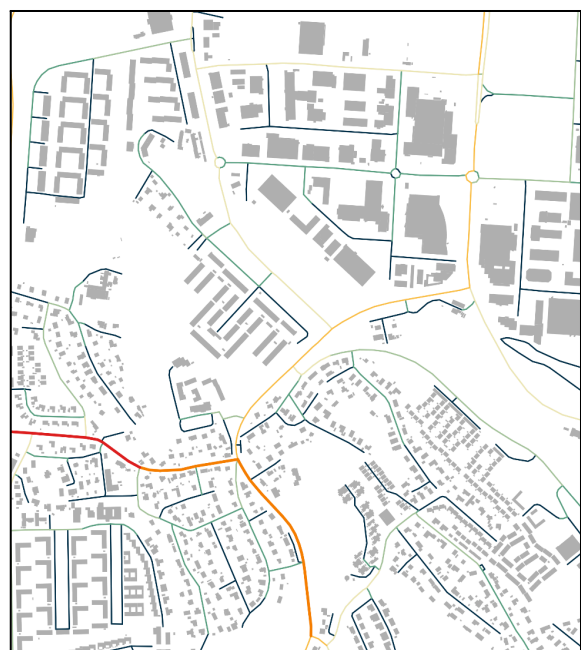
Figur 4.8 Karta från som visar Sisjöns industriområde med torgyta, parkering, handel, kollektivtraffikhållplats och bostäder utmarkerade.

Stråkens centralitet på lokal nivå för gång- och cykelvägar i Sisjöns industriområde kan i figur 4.9 ses vara förhållandevis låg inom 1 kilometers avstånd i de mest centrala delarna av handelsområdet som är söder om korsningen mellan Stora Ävägen och Sisjövägen. I de angränsande bostadsområdena i Sisjön kan dock stråkcentraliteten ses vara förhållandevis hög för gång- och cykelvägar. Detta innebär att vid kortare resor som sker inom området är sällan vägen förbi de mest centrala delarna av handelsområdet via gång- eller cykelvägar den mest direkta vägen att färdas. Resultatet av detta blir att människor som går eller cyklar har bättre förutsättningar att ta sig dit de ska om de i stället använder vägarna som passerar det intilliggande bostadsområdet på grund av dess mer centrala stråk i stället för att använda vägarna genom handelsområdet.

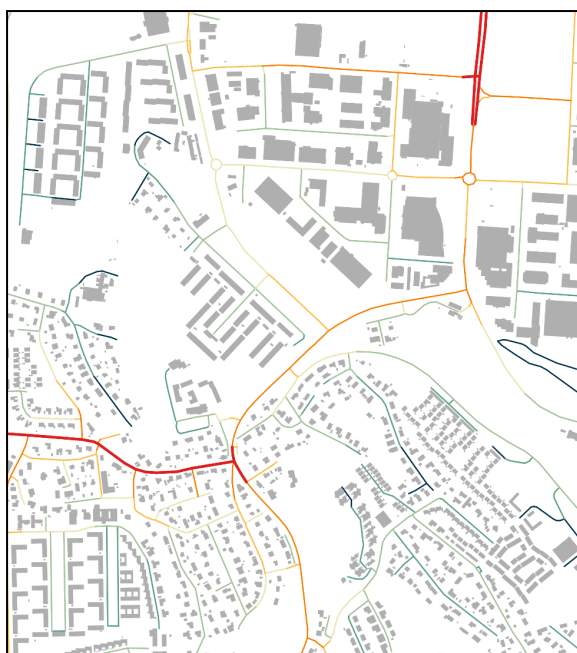
För längre resor inom 5 kilometer visar stråkanalysen som kan ses i figur 4.10 att stråken för den motoriserade trafikens vägar är mer centrala än den icke motoriserade trafikens stråk i centrala delar av handelsområdet medan stråken inom det intilliggande bostadsområdet är mindre centrala. Detta tyder på att motoriserade fordon såsom bilar och bussar som färdas genom området har bättre förutsättningar att passera handelsområdets mer centrala delar än gående och cyklister vilket ökar sannolikheten för mer biltrafik och mindre gång- och cykeltrafik här.



Figur 4.9 Stråkanalys för icke motoriserade vägar med radie 1 kilometer för området Sisjön. Se bilagor för mer information om kartan.



Figur 4.10 Stråkanalys för motoriserade vägar med radie 5 kilometer för området Sisjön. Se bilagor för mer information om kartan.



Figur 4.11 Närhetsanalys för icke motoriserade vägar med radie 1 kilometer för området Sisjön. Se bilagor för mer information om kartan.

Närheten i området är av stor variation till följd av olika faktorer såsom infrastruktur, bostadsbyggande och närheten till befintliga serviceanläggningar och kan ses i figur 4.11. Det finns enstaka vägsegment med hög närhet men närheten avtar längre in i området. Det är tydligt att det finns ett behov av att fortsätta utveckla Sisjön som en levande och integrerad stadsdel. Att skapa starkare förbindelser mellan bostäder och butiker samt förbättra kollektivtrafiknätverket kan vara avgörande för att främja områdets tillväxt och trivsel för dess invånare.

I Sisjöns industriområdes mest centrala del ligger ett kluster av butiker vilket kan ses i figur 4.12. Dessa butiker är Willys, XXL, Clas Ohlsons, Sportshopen, Life och Kronans apotek. Här finns även Saray Grill och kök. På andra sidan av bilvägen åt väster finns även Erlandssons brygga, Rusta, SOP, Cervera, Webhallen, Puustelli kök, Subway, Burger King och Arken Zoo vilket visar på att området har en stor butiksvariation. Längre västerut samt längre norrut i området finns även fler butiker av olika typer. Bland annat finns ett systembolag, Stora Coop och Elgiganten. Tillsammans bidrar alla dessa verksamheter till områdets karaktär som en destination för shopping och service.



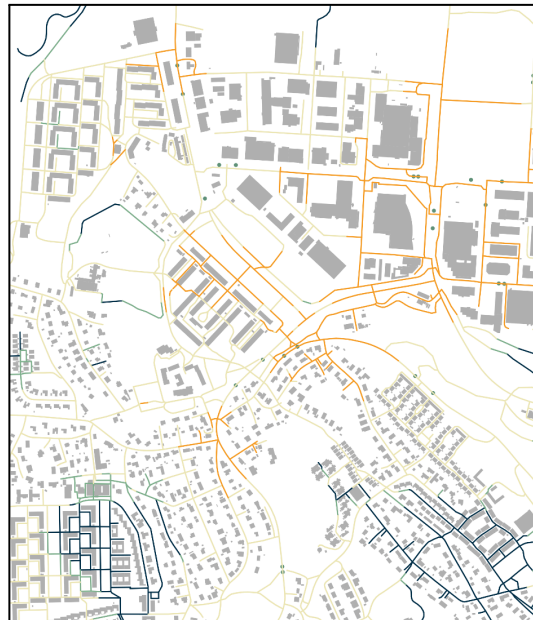
Figur 4.12 Tillgängliga lokala butiker, caféer, restauranger och service inom 500 meter för icke motoriserade vägar i området Sisjön. Se bilagor för mer information om kartan.



I Sisjöområdet finns inga bostäder mitt i handelsområdet utan bostäderna är runt omkring handelsområdet. Detta kan tydligt ses i figur 4.13 där befolkningstäthet saknas i handelsområdet där inga bostäder finns medan den finns i bostadsområdena runt omkring om än på låga nivåer där vilket är på grund av att Sisjön till stora delar är ett villaområde. Det finns områden som är mer tätbefolkade i form av flerfamiljshus men dessa utgör en minoritet av bostäderna i området.

Figur 4.13 Tillgänglig befolkning inom 500 meter för icke motoriserade vägar i området Sisjön. Se bilagor för mer information om kartan.

Större delen av busshållplatserna i området ligger i och runt handelsområdet vilket är något som kan ses i figur 4.14 medan andelen busshållplatser är få i anslutning till bostadsområdena. Inga hållplatser verkar finnas centralt i bostadsområdena dock finns hållplatser i anslutning till större vägar mellan två bostadsområden på gångavstånd från stora delar av bostäderna.



Figur 4.14 Tillgängliga kollektivtrafikhållplatser inom 500 meter för icke motoriserade vägar i området Sisjön. Se bilagor för mer information om kartan

4.1.3 Alekärrsgatan

Den nuvarande detaljplanen för området längst Gamlestadsvägen vann laga kraft maj 2004 och skapade möjligheten att ytterligare bygga ut redan existerande lokaler.

Platsbestämmelserna specificerar att lokalerna ska användas för handel och miljövänlig småindustri (Göteborgs Stad, 2004).

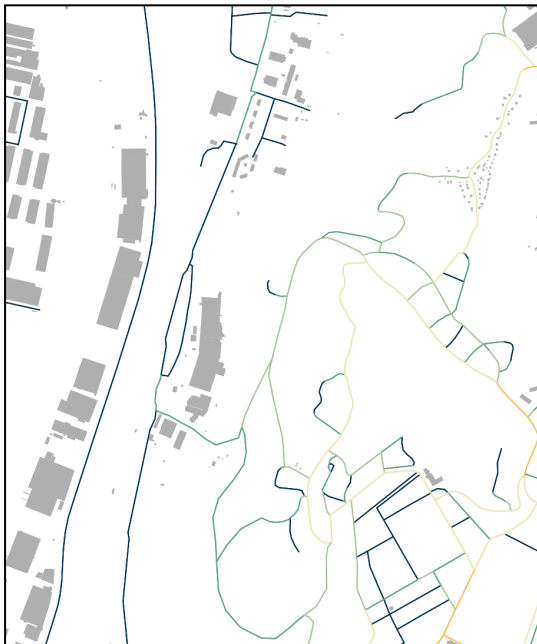
Majoriteten av marken vid Alekärrsgatan ockuperas av parkeringsplatser där vi längst östra sidan finner en länga av handelsbyggnader. Detta kan tydligt ses på kartan i figur 4.15 nedan. Här finns varken torgytor eller bostäder i närheten vilket kan tyda på att området främst är kommersiellt utan offentliga samlingsplatser eller boendemiljöer. Det finns en busshållplats längst Gamlestadsvägen i direkt anslutning till parkeringsplatsen som ger en viss tillgång till kollektivtrafik. Området är inklämt mellan berg på östra sidan samt spår-, motorväg och Göta älv på västra sidan.



Figur 4.15 Karta som visar Alekärrsgatan med torgyta, parkering, handel, kollektivtrafikhållplats och bostäder utmarkerade.

Stråkanalysen i figur 4.16 visar på att området inte har de bästa förutsättningarna för gående och cyklister då stråkcenraliteten för icke motoriserade vägar inom 1 kilometer visar sig vara obefintlig längs med Gamlestadsvägen samt på lägre nivåer i områden runt omkring Alekärrsgatan. Det finns dock ändå möjlighet att ta sig till platsen med cykel eller till fots via en gång och cykelväg som går längst med Gamlestadsvägen, denna visas dock inte på grund av att det icke motoriserade stråket saknar centralitet inom 1 kilometers radie. Bra gång- och cykelstråk saknas även för att ta sig till Kortedala då det inte finns ett enkelt sätt att gå rakt över berget mot Kortedala trots att det finns promenadstråk på det intilliggande berget vid Alekärrsgatan. Det är tydligt att det primära transportmedlet till området är med bil vilket även analys av figur 4.16 och 4.17 indikerar på då det finns mängder med parkeringsplatser, inte finns några bostäder inom kort gångavstånd samt att bussarna från och till området endast går var 20:e minut (Västtrafik, u.å.).

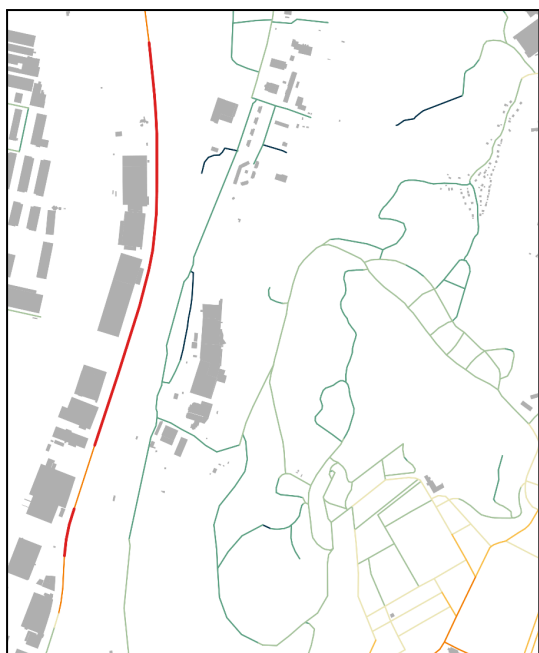
Området ligger längst med Gamlestadsvägen som går parallellt med E45:an från Gamlestaden till Hjällbo med ett mot som knyter Gamlestadsvägen med E45:an. Stråkets centralitet längst Gamlestadsvägen är låg på lokal nivå vilket kan ses i figur 4.16 medan den på global nivå är snäppet högre men fortfarande inte exceptionellt hög vilket kan ses i figur 4.17.



Figur 4.16 Stråkanalys för icke motoriserade vägar med radie 1 kilometer för området Alekärrsgatan. Se bilagor för mer information om kartan.



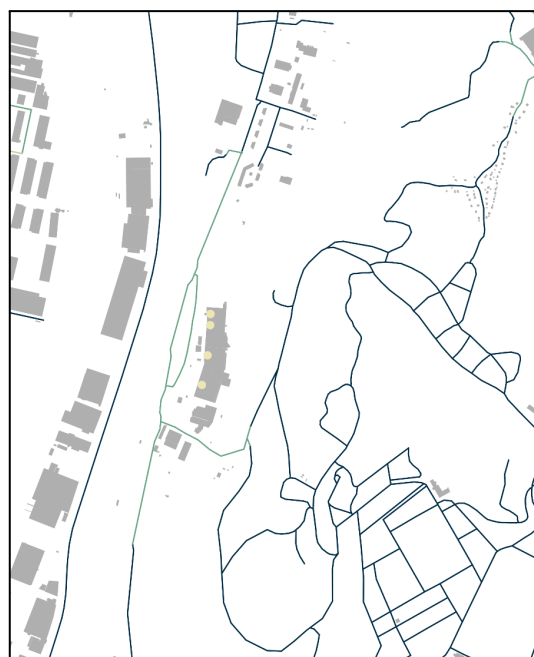
Figur 4.17 Stråkanalys för motoriserade vägar med radie 5 kilometer för området Alekärrsgatan. Se bilagor för mer information om kartan.



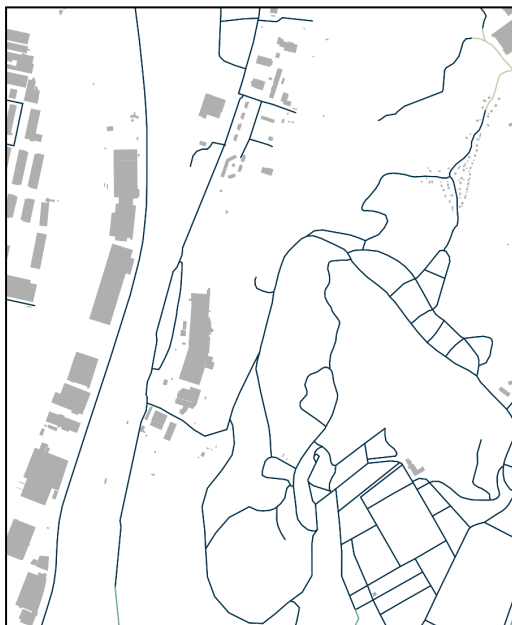
Vid närhetsanalys av Alekärrsgatan kan observationer göras om att närheten är extremt låg för icke motoriserade vägar vilket kan ses i figur 4.18. Den gata som på områdesbilden kan ses ha hög grad av närhet till andra gatusegment ligger på andra sidan älven som passerar området. Detta medför att de enda gatorna som är tillgängliga i området har låga nivåer av närhet till andra gatusegment då de visas som gröna gator på kartan. Detta bidrar till att verksamheterna i området ställs inför en utmaning att locka dit kunder då området har låg exponering orsakad av gatorna i områdets avsaknad av närhet till andra gatusegment.

Figur 4.18 Närhetsanalys för icke motoriserade vägar med radie 1 kilometer för området Alekärrsgatan. Se bilagor för mer information om kartan.

Av typisk externhandels utformning ligger butikerna klustrade tillsammans vid en stor parkeringsplats. Klustret av butiker kan ses i figur 4.19 och är de gula prickarna. Här finner vi verksamheter som Jysk, Willys och ÖoB som är något mer traditionella externhandels butiker. Det finns dock även restauranger och caféer som Saray Grill och Al Basha. Även med dess avlägsenhet från bostadsområden så verkar det som att verksamheterna har en viss dragningskraft som bidrar till att locka dit besökare då handelsverksamheter finns i området.



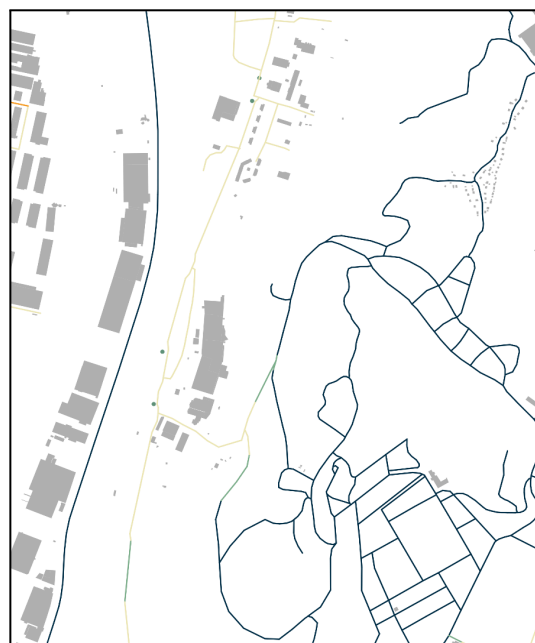
Figur 4.19 Tillgängliga lokala butiker, caféer, restauranger och service inom 500 meter för icke motoriserade vägar i området Alekärrsgatan. Se bilagor för mer information om kartan.



Figur 4.20 Tillgänglig befolkning inom 500 meter för icke motoriserade vägar i området Alekärrsgatan. Se bilagor för mer information om kartan.

Ingen befolkning finns i närområdet vilket kan ses i figur 4.20. Närmaste bostäder ligger i norra Gamlestan söder om området samt i Kortedala nordost om området på andra sidan Kristineberg. Enligt Figur 4.20 finns en gångväg över Kristineberg till Kortedala men vid platsbesök noterade vi att denna gångvägen är igenbommad och igenväxt. Avsaknaden av befolkning i närområdet kan leda till ett lågt antal icke motoriserade förbiresande.

Busshållplats finns längst med Gamlestadsvägen i vardera riktning. Bussarna passerar området ungefär var 20:e minut enligt tidtabell (Västtrafik, u.å.). På kartan i figur 4.21 kan var bussarna har sina hållplatser ses i form av två gröna prickar. Det är inte en extremt trafikerad rutt men det finns möjligheter att ta sig hit relativt enkelt med nära kollektivtraffikhållplatser trots relativt låg frekvens av bussar.



Figur 4.21 Tillgängliga kollektivtraffikhållplatser inom 500 meter för icke motoriserade vägar i området Alekärrsgatan. Se bilagor för mer information om kartan

4.1.4 Frölunda Torg

Frölunda Torg är ett köpcentrum med tillhörande angränsande område runt omkring som ligger i stadsdelen Västra Frölunda. Frölunda Torg har funnits där sedan 1966 som var året då köpcentret byggdes (Frölunda Torg, u.å.a). När köpcentret öppnades var det största köpcentrumet som fanns i Europa med tillhörande spårvagnshållplats och parkering för 3000 bilar. Köpcentret Frölunda Torg var även först med att ge upphov till att människor började handla i externhandelsområden i stället för att åka in till stan.

I dagsläget är Frölunda Torg ett externhandelsområde där även ett resecentrum med tillgång till flera buss- och spårvagnslinjer i anslutning till köpcentret finns (Frölunda Torg, u.å.b). Området där resecentrumet ligger precis utanför köpcentret kan ses gulmarkerat i figur 4.22 nedan. Det finns även tillgång till 2500 parkeringsplatser utanför byggnaden.

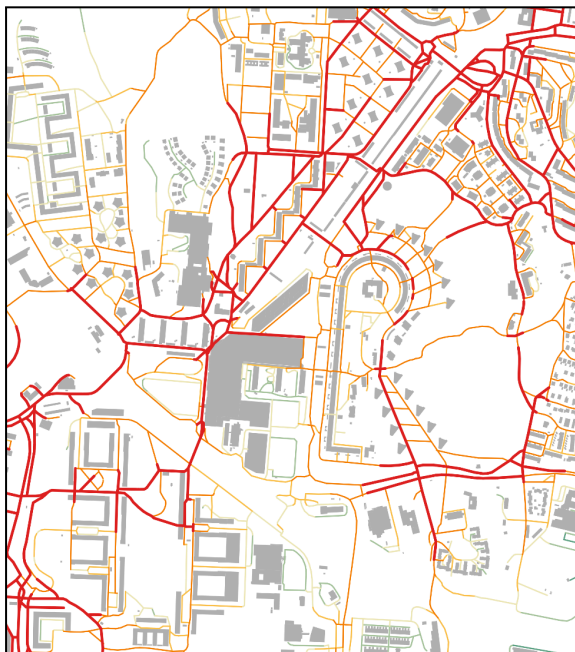
Gällande torgyta är denna placerad inne i köpcentret som kan ses på bilden nedan. Runt torgytan finns butiker, restauranger och caféer fördelade på två våningsplan. Totala antalet butiker, caféer och restauranger fördelade på den utmarkerade gröna ytan på kartan som figur 4.22 visar är 209 (Frölunda Torg, u.å.b).



Figur 4.22 Karta som visar Frölunda Torg med torgyta, parkering, handel, kollektivtrafikhållplats och bostäder utmarkerade.

På lokal nivå visar stråkanalysen i Urban Calculator att centraliteten kring Frölunda Torg är relativt hög för gång- och cykelvägar vilket kan ses i figur 4.23. Detta innebär att det är vanligt att vid promenader eller cykelturer i området passerar den mest direkta vägen Frölunda Torg vilket resulterar i högre sannolikhet för större flöden av människor som passerar platsen.

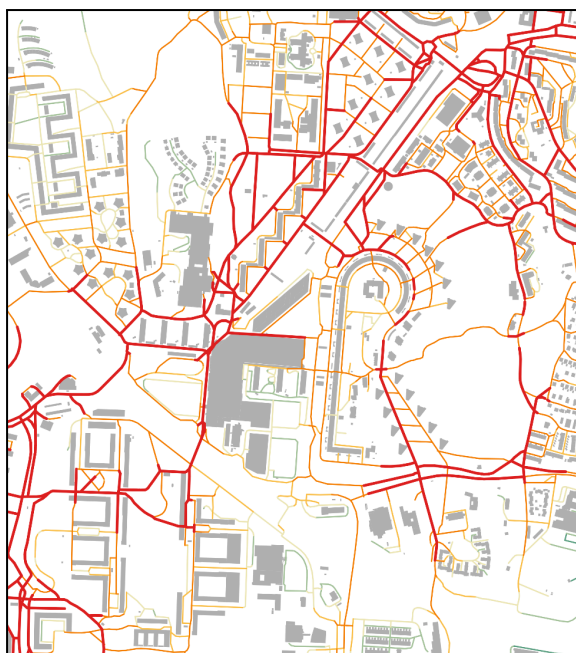
För längre resor med motoriserade fordon i området visar stråkanalysen något lägre centralitet, detta och att den däremot är hög i nära anslutning till området då Västerleden passerar precis utanför Frölunda Torgs-området går att observera i figur 4.24. Detta innebär att det sannolikt är vanligare att den kortaste vägen är passage via Västerleden utanför området i stället för att passera området via de mindre vägarna i anslutning till köpcentret. Något som kan observeras är dock att även de motoriserade mindre vägarna som passerar köpcentret har i stor utsträckning en relativt hög centralitet i förhållande till gång- och cykelbanors centralitet vilket innebär att det trots tidigare resonemang ändå är vanligt att den kortaste vägen för motoriserade fordon är en av de mindre vägarna utanför köpcentret.



Figur 4.23 Stråkanalys för icke motoriserade vägar med radie 1 kilometer för området Frölunda Torg. Se bilagor för mer information om kartan.



Figur 4.24 Stråkanalys för motoriserade vägar med radie 5 kilometer för området Frölunda Torg. Se bilagor för mer information om kartan..



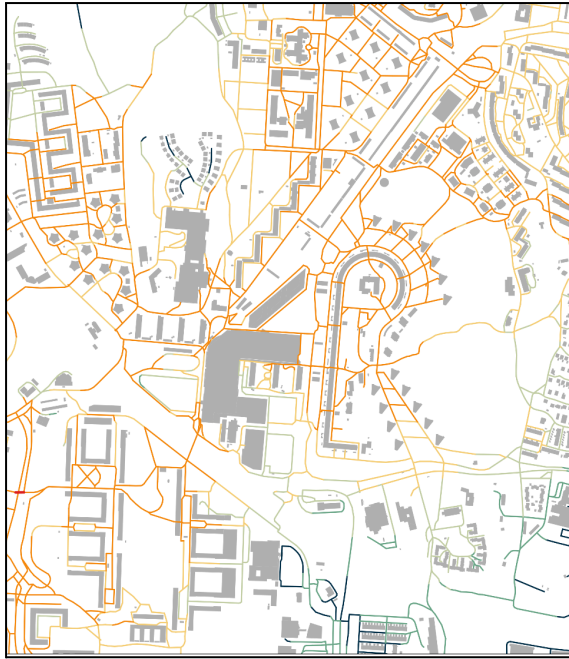
Figur 4.25 Närhetsanalys för icke motoriserade vägar med radie 1 kilometer för området Frölunda Torg. Se bilagor för mer information om kartan.

Närhetsanalysen i figur 4.25 visar att torget med områdena runt omkring har en förhållandevis hög närhet och därav är ett område ytterst centralt vilket innebär att möjligheterna för att ta sig dit vanligtvis är goda. Största hindret i området som har en påverkan är motorvägen som passerar sydväster om området och därav blir ett hinder för boende på denna sida att ta sig över och besöka köpcentret. Även en del byggnader hindrar människor från att passera. På grund av köpcentrets närhet till övriga bostadsområden och att en gångväg finns mellan en del av Frölunda Torg och andra sidan motorvägen bör detta dock inte ha en särskilt stor påverkan på närheten för området.

Butikstätheten som kan ses i figur 4.26 är relativt hög i området där den är som högst inne i Frölunda torg med ett större utbud av butiker, service, caféer och restauranger. Detta är optimalt för besökare då ett stort antal butiker samlade på ett mindre område finns tillgängligt och därav kan leda till högre flöden av besökare från stadsdelen samt hela staden. I köpcentret utgörs en stor andel av butikerna av klädbutiker men det finns även tillgång till mataffärer, caféer, restauranger och övriga butiker såsom affärer för hem och husgeråd, apotek, systembolag och blomsterbutiker.



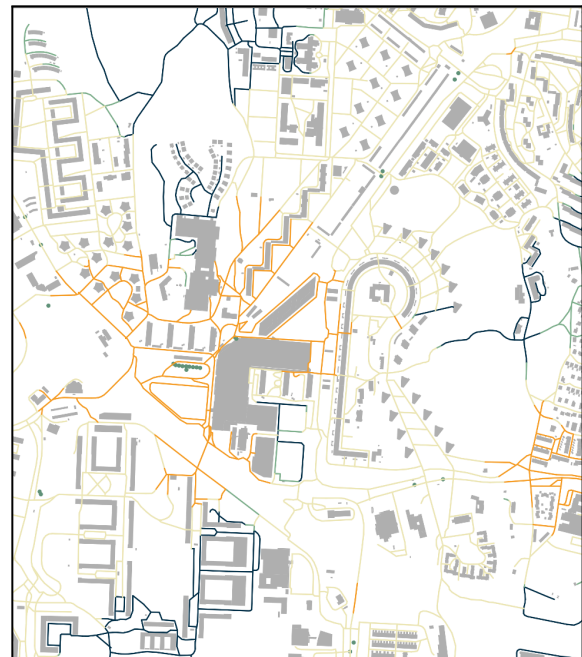
Figur 4.26 Tillgängliga lokala butiker, caféer, restauranger och service inom 500 meter för icke motoriserade vägar i området Frölunda Torg. Se bilagor för mer information om kartan.



Befolkningstätheten är som högst i områdets sydvästra del på andra sidan av Västerleden, vilket kan ses i figur 4.27. Där visas befolkningstätheten med en röd markering. I resterande delar av området kring Frölunda Torg är befolkningstätheten relativt jämn, då den i stor utsträckning är utmarkerad som orange.

Figur 4.27 Tillgänglig befolkning inom 500 meter för icke motoriserade vägar i området Frölunda torg. Se bilagor för mer information om kartan.

Kollektivtrafikhållplatser vilka kan ses i figur 4.28 för flera bussar finns koncentrerade på platsen samt även för spårvagnar. Dessa hållplatser är en del av ett resecentrum, vilket bidrar till en smidig och integrerad kollektivtrafiklösning. Hållplatser för buss finns även utspridda i området utöver detta vilket kan observeras genom att titta på var de utmarkerade gröna punkterna finns på kartan. Därmed är förbindelser med kollektivtrafik bra i och till området då möjligheten finns att åka buss eller spårvagn till platsen från andra delar av Göteborg eller från andra delar av närområdet.



Figur 4.28 Tillgängliga kollektivtrafikhållplatser inom 500 meter för icke motoriserade vägar i området Frölunda Torg. Se bilagor för mer information om kartan

4.1.5 Kortedala Torg

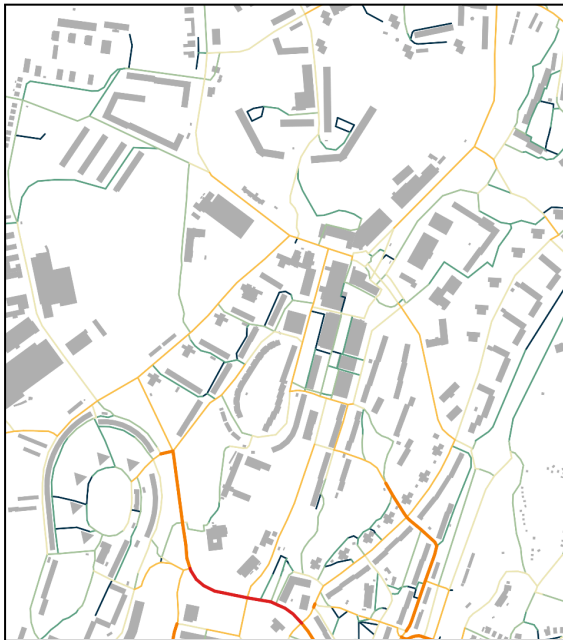
Kortedala som den stadsdel vi känner i dag växte fram under 50-talet, dock inte som en förort utan satellitstad (Göteborgs Stadsmuseum, 2006). Kortedala var då så pass avlägset att det några år tidigare inte ens var på kartan att utveckla ett bostadsområde här. Men på grund av svårigheter att köpa upp jordbruksfastigheter i Frölunda så siktade Göteborgs stad istället mot Kortedala där staden redan ägde mark . Utbyggnaden transformerade Kortedala från ett område med ett tiotal torp till 28 000 invånare under mitten av 60-talet, detta var Göteborgs största utvecklingsprojekt någonsin. För att projektet skulle vara genomförbart tillämpades nya metoder där stadsplanekontoret höll i en dispositionsplan där marken fördelades mellan olika byggherrar som med sina egna arkitekter och genom samråd med stadsplanekontoret tog fram detaljplaner för områdena.

Det valda området för studien kretsar kring Kortedala torg, det största torget i stadsdelen Kortedala. Torgytan kan ses vara tydligt definierad av byggnader som ramar in torget där det finns en blandning av butiker och ett fåtal bostäder i figur 4.29 nedan. Detta bidrar till att skapa ett tydligt centrum. Parkeringsplatser finns belägna i närheten av torget och handeln. De flesta bostäderna ligger utanför centrumet och består till största del av lamellhus och punkthus men vi finner även lite villor längs utkanten av stadsdelen. Kortedalavägen ansluter området med Bellevue till söder, Gerås och Bergsjön till norr och agerar matargata för området. Precis norr om torget finns en spårvagnshållplats som är nedsänkt och gångstråket från hållplatsen till torget går igenom en tight passage mellan byggnader.

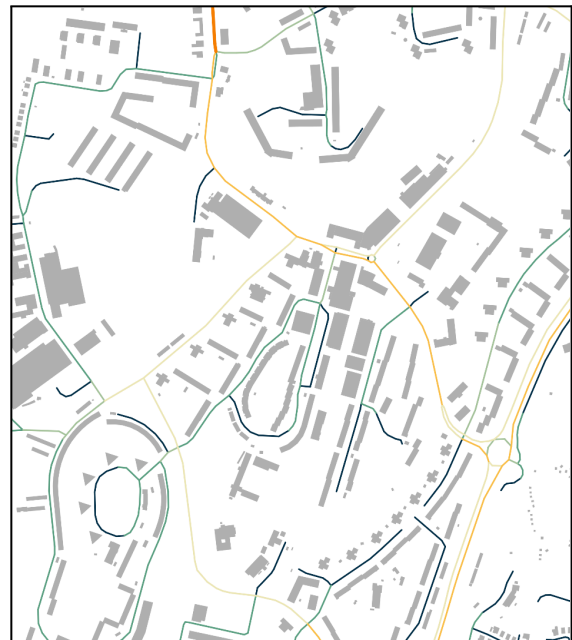


Figur 4.29 Karta som visar Kortedala torg med torgyta, parkering, handel, kollektivtrafikhållplats och bostäder utmarkerade.

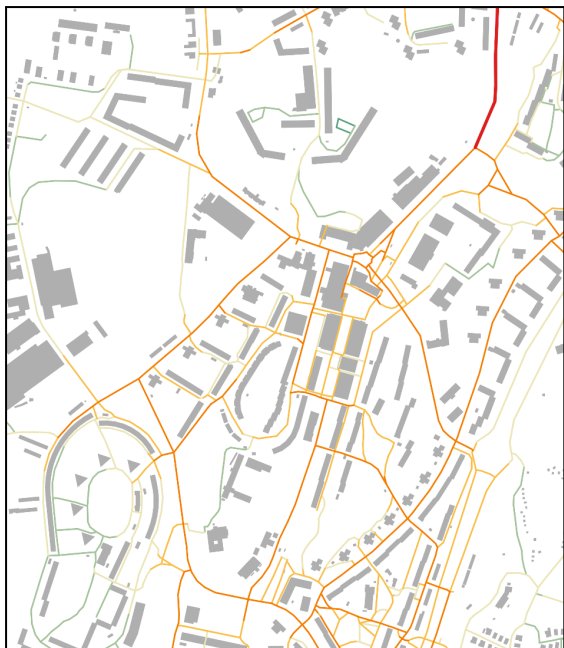
På lokal nivå med 1 kilometers radie för gång- och cykelvägar är centraliteten för stråken kring Kortedala torg förhållandevis låg vilket kan ses i figur 4.30. Det innebär att under kortare resor i området utgör vägen genom eller förbi Kortedala torg sällan det mest direkta alternativet, vilket resulterar i lägre flöden av människor. De mer centrala vägarna tenderar att löpa utanför torget, vilket ytterligare bidrar till den lägre centraliteten kring det torget. För längre resor är de större vägarna betydligt mer centrala då de är avsedda att binda samman olika stadsdelar. Detta kan observeras i figur 4.31. Att dessa vägar befinner sig en bit ifrån torget innebär att få passerar genom torget på väg någon annanstans. I stället besöks torget främst av de som bor nära och som gör kortare resor till fots. Vid korta resor med bil är Tideräkningsgatan relativt sett mer central än Almanacksvägen. Det finns en ganska hög trafikeringsgrad utanför torget, men det råder brist på öppna siktlinjer in mot torget. Detta kan påverka uppmärksamheten på torget, och därmed dess besöksfrekvens och funktion. Det finns dock potential för förbättring.



Figur 4.30 Stråkanalys för icke motoriserade vägar med radie 1 kilometer för området Kortedala torg. Se bilagor för mer information om kartan.



Figur 4.31 Stråkanalys för motoriserade vägar med radie 5 kilometer för området Kortedala torg. Se bilagor för mer information om kartan.



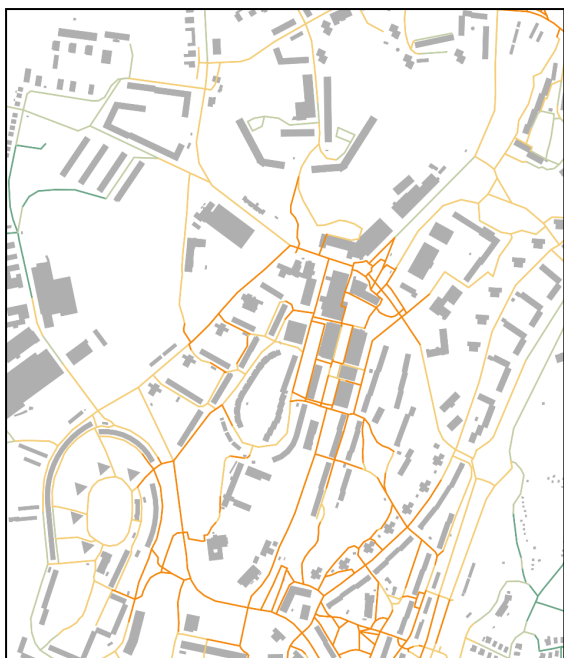
Figur 4.32 Närhetsanalys för icke motoriserade vägar med radie 1 kilometer för området Kortedala torg. Se bilagor för mer information om kartan.

Torget lider av relativt låg närhet och det finns hinder för att ta sig dit. Detta kan observeras i figur 4.32. Gatunätet bakom torgets byggnader har högre närhet än torget, vilket kan utgöra en utmaning för både handel och torgets funktion som en central knutpunkt. Handel på torget påverkas negativt av den låga närheten eftersom butiker och verksamheter drar nytta av hög genomströmning av människor. När torget är svårtillgängligt minskar antalet potentiella kunder, speciellt för de besökskrävande verksamheterna.

Butikstätheten är inte heller extremt hög, vilket möjligen inte är optimalt för verksamheter som är beroende av ett flöde av besökare. Detta går att se vid observation av torgområdet i figur 4.33. De få butiker som finns är koncentrerade kring torget men de besöksdrivande butikerna ligger klustrade i torgets norra del där vi finner både Hemköp och City Gross samt Biblioteket, medan torgets södra del består mest av mindre mer besökskrävande butiker. Utöver ovan nämnda verksamheter finner vi även en trafikskola, begravningsbyrå, apotek, vårdcentral, gym, två restauranger, ett café samt en godisbutik och en frukt- och grönsakshandel kring torget.



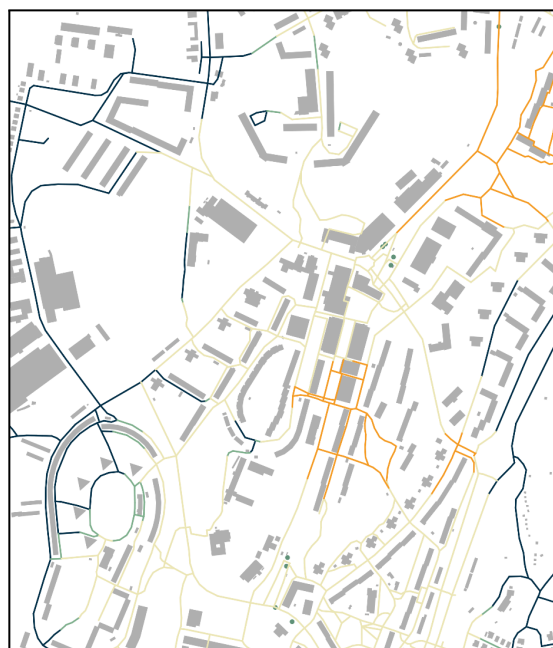
Figur 4.33 Tillgängliga lokala butiker, caféer, restauranger och service inom 500 meter för icke motoriserade vägar i området Kortedala torg. Se bilagor för mer information om kartan.



Befolkningstätheten i området är störst kring torget och fortsätter söderut och täcker Månadsgatan, vilket kan observeras i figur 4.34. Detta indikerar att torget fungerar som en lokal samlingsplats för invånarna i området, tack vare dess närhet till bostäder och närvaron av olika typer av verksamheter såsom butiker, restauranger och kaféer. Därutöver kan närvaron av besökskrävande och drivande verksamheter ytterligare bidra till att öka flödet av människor till torget och dess omgivning. Detta skapar en levande och pulserande stadsmiljö där människor naturligt samlas för att interagera och utföra olika aktiviteter.

Figur 4.34 Tillgänglig befolkning inom 500 meter för icke motoriserade vägar i området Kortedala torg. Se bilagor för mer information om kartan.

Kollektivtrafikhållplatserna är separerade från både torget och de områden med högst befolkningstäthet. Detta går att se genom att titta på de gröna prickarnas placering i figur 4.35. Många som använder kollektivtrafiken och bor i området måste passera torget, men dess avsaknad av centrala stråk och låg närhet gör det till en fråga om de väljer att göra det eller föredrar att använda vägar med högre närhet och centralitet runt omkring torget. Närheten till torget och dess handelsmöjligheter på väg till eller från kollektivtrafiken skapar möjligheter för spontana butiksbesök på väg till hållplasterna.



Figur 4.35 Tillgängliga kollektivtrafikhållplatser inom 500 meter för icke motoriserade vägar i området Kortedala torg. Se bilagor för mer information om kartan

4.2 Utvärdering

Resultaten av fallstudien summeras i form av tabell 4.36 som illustrerar en jämförelse mellan de fem olika områdena som ingår i fallstudien. Områdena jämförs genom att analysera en rad olika attribut på en fyrgradig skala för att bedöma hur väl respektive område presterar inom varje kategori där “+ +” indikerar mycket bra, “+” indikerar bra, ”-” indikerar mindre bra och “- -” indikerar dåligt.. Attributen som analyseras inkluderar:

- **Attraktiv miljö:** Mäter hur trevligt området upplevs vara att vistas i, baserat på faktorer som grönområden, renlighet och estetisk tilltalande design.
- **Gångtillgänglighet:** Utvärderar hur lätt det är att röra sig till fots inom området, vilket är viktigt för fotgängarvänlighet.
- **Cykeltillgänglighet:** Mäter hur tillgängligt området är för cyklister, inklusive närvaro av cykelbanor och cykelparkeringar.
- **Kollektivtrafiktillgänglighet:** Utvärderar hur väl området betjänas av kollektivtrafik, såsom bussar och tåg.
- **Biltillgänglighet:** Bedömer hur lätt det är att nå området med bil.
- **Parkering:** Analyserar tillgången på parkeringsplatser inom området.
- **Befolkningstäthet:** Bostäder i anknnytning till handelsområden skapar en högre befolkningstäthet, vilket kan bidra till ökade lokala personflöden.
- **Verksamhetsmängd:** Anger antalet butiker i området, vilket är en indikator på områdets kommersiella densitet.
- **Verksamhetsvariation:** Bedömer mångfalden av butiker och hur varierat utbudet är, vilket påverkar kundernas shoppingupplevelse.

	Backaplan	Sisjöns industriområde	Alekärrsgatan	Frölunda Torg	Kortedala torg
Attraktiv miljö	- -	-	-	+	+ +
Gångtillgänglighet	-	-	- -	+ +	+
Cykeltillgänglighet	+	+	-	+ +	+
Kollektivtrafiktillgänglighet	+ +	-	-	+ +	+
Biltillgänglighet	+ +	+ +	+	+ +	-
Parkering	+ +	+ +	+ +	+ +	-
Befolkningstäthet	+	-	- -	+ +	+ +
Verksamhetsmängd	+	+	-	+ +	-
Verksamhetsvariation	+ +	+ +	-	+	-

Tabell 4.36 Utvärderingstabell där attributer av fallstudiens områden jämförs.

4.2.1 Handel

Vid analys av handelns påverkan i respektive område på integration kan slutsatser dras om att handel fungerar som en motor för människors rörelse på flera olika sätt. Först och främst agerar butiker som dragplåster och bidrar därmed till att locka människor till ett specifikt område. Människor söker ofta butiker för att uppfylla sina behov av att köpa varor och tjänster. Detta gör dem till naturliga målpunkter för människors rörelse och skapar en naturlig ström av fotgängare och fordon som rör sig till och från butiksområdet.

Vidare kan butiker fungera som fristående destinationspunkter, där människor planerar sina resor för att besöka specifika butiker eller köpcentrum. Detta skapar en koncentration av människor i och runt butiksområdet och kan leda till ökad aktivitet och rörelse i området.

Butiker kan även påverka människors rörelsemönster genom att finnas tillgängliga i kluster av verksamheter. Dessa kan bidra till att öka ett områdes attraktivitet och därmed bidra till att fler besökare vistas i området på grund av både områdets butiksvariation och totala mängd butiker. När flera butiker samlas på samma plats, skapas en attraktiv destination där människor kan hitta allt de behöver på ett och samma ställe. Detta främjar ett utbyte av kunder mellan butiker och ökar tiden som spenderas i området, vilket i sin tur ökar människors rörelse i området.

För att exemplifiera hur de undersökta områdena skiljer sig i butiksvariation kan Sisjöns industriområde och Kortedala torg tas upp som två områden som visat sig skilja sig gällande denna aspekt. Sisjöns industriområde uppvisar en stor butiksvariation med ett kluster av olika verksamheter i dess mest centrala del. Här finns stormarknader, sport- och fritidsbutiker, apotek och diverse detaljhandelsbutiker. Dessutom kompletteras utbudet med restauranger och specialbutiker. Denna mångfald bidrar till områdets karaktär som en shopping- och servicehub, vilket lockar en bred publik och erbjuder något för alla besökare.

Kortedala torg har en viss varierad blandning av butiker och tjänster, med en koncentration av dagligvarubutiker, specialbutiker och samhällsservice. Här finns även apotek, vårdcentraler, gym, restauranger och caféer. Denna variation erbjuder en mix av dagliga nödvändigheter och specialiserade tjänster, vilket skapar ett dynamiskt och varierat handelsområde som tillgodoser olika behov och preferenser.

För undersökning av skillnaden i butiksmängd är Alekärrsgatan och Frölunda torg två områden som tydligt visat sig skilja sig åt gällande denna aspekt. Alekärrsgatan är ett typiskt externhandelsområde med en lägre butikstäthet, organiserat med ett kluster av butiker längs med vägen vid större parkeringsytor. Här finns en kombination av stormarknader, en möbel- och heminredningsbutik samt restauranger och caféer. Trots att detta område ligger avlägset från bostadsområden, lockas besökare till platsen genom att ett nischat sortiment finns tillgängligt på en och samma plats i kombination med ett utbud av handelsverksamheter på en och samma plats. Denna koncentration av butiker ökar möjligheterna för kunder att hitta allt de behöver vid ett besök, vilket bidrar till ett högre kundflöde.

Frölunda Torg däremot visar på en hög butikstäthet, särskilt inne i köpcentret där ett brett utbud av butiker, service, caféer och restauranger finns. Här finns en stor andel klädbutiker, mataffärer, caféer, restauranger, apotek och systembolag. Denna höga butiksmängd på en relativt liten yta gör det till en attraktiv destination för besökare från både stadsdelen och hela staden, vilket bidrar till ett intensivt besöksflöde och en levande handelsmiljö.

4.2.2 Tillgänglighet

För att analysera tillgängligheten globalt i respektive område analyserades stråkens centralitet inom fem kilometers radie för motoriserade vägar. Två områden i fallstudien som utmärkte sig vid denna analys genom att de upptäcktes ha stor skillnad i global centralitet vid jämförelse, var Alekärrsgatan och Backaplan. Vid genomförande av stråkanalys på global skala för dessa områden kunde slutsatser dras om att Alekärrsgatan har låg global centralitet, vilket innebär att det inte fungerar som en viktig passage för trafikflöden inom det större gatunätverket. Detta gäller trots närheten till större vägar som Gamlestadsvägen och E45 då området inte är väl kopplat till det övergripande nätverket. Detta begränsar dess potential som ett kommersiellt centrum och påverkar motoriserad trafik negativt, eftersom få viktiga förbindelser är anslutna till Alekärrsgatan på ett bra sätt där inte en enda väg har hög centralitet. Backaplan däremot har en hög grad av global centralitet tack vare viktiga trafikleder som Lundbyleden och Hjalmar Brantingsgatan. Dessa vägar fungerar som huvudförbindelser för både lokal och genomgående trafik, vilket gör Backaplan till ett nav för pendling och varutransporter. Den höga trafikintensiteten från dessa ledande vägar skapar möjligheter att utveckla området som en central knutpunkt. Trafiklederna bidrar till att göra Backaplan till ett dynamiskt och levande handelscentrum, med potential för att attrahera både besökare och kommersiella verksamheter.

Tillgången till parkeringsplatser påverkar även biltillgängligheten i ett område och därmed undersöktes även detta.

Vid undersökningen av parkeringsytor i de fem områdena upptäcktes en stor skillnad mellan områdena Backaplan och Kortedala som kan ses vid jämförelse av de två kartorna.

Runt Kortedala torg var mängden parkeringsplatser betydligt lägre än på Backaplan. Detta kan bero på att området är längre bort från Göteborgs innerstad och att Kortedala är mer av en satellitstad likt en kranskommun med ett torg i centrum som i stor utsträckning är till för boende i närområdet till skillnad från Backaplan som är ett handelsområde som ligger närmare centrala delarna av Göteborg och därmed är ett område som har ett högt trafikflöde i och till området vilket leder till ett ökat behov av tillgång till parkeringsplatser.

Utöver tillgången till motoriserade vägar och tillgången till parkeringsplatser är även tillgången till kollektivtrafik en viktig faktor som påverkar ett områdes globala centralitet. Kollektivtrafiktillgänglighet utreddes som en del av vad som påverkar rörelse till och från

handelsområden då avsaknad eller låg tillgång till kollektivtrafik blir ett slags hinder för människor som ska ta sig till ett område.

Det var två handelsområden som utmärkte sig i att skiljas i tillgång till kollektivtrafik vilket var Backaplan och Alekärrsgatan. Intill Backaplan ligger Hjalmar Brantingsplatsen som är en av Göteborgs större knutpunkter för kollektivtrafik medan vid Alekärrsgatan finns endast bussar som går var 20:e minut.

Backaplan har god kollektivtrafiktillgänglighet med flera hållplatser längs Hjalmar Brantingsgatan vid Hjalmar Brantingsplatsen, Vågmästareplatsen och Wieselgrensplatsen. Här går spårvagnar som förbinder området med både Biskopsgården i väster och de centrala delarna av Göteborg i öster. Denna koncentration av hållplatser gör att Backaplan är lätt att nå med kollektivtrafik och bidrar till att området är centralt på global nivå. Kollektivtrafikens närhet till Backaplan gör området attraktivt för både besökare och företag, eftersom det blir enkelt att ta sig dit utan bil. Den goda tillgängligheten bidrar till att skapa en levande miljö med högre fotgängarflöde och fler besökare, vilket i sin tur gynnar handel och andra verksamheter.

Vid Alekärrsgatan är kollektivtrafiktillgängligheten något lägre och trots att bussarna inte går särskilt ofta, finns det ändå möjligheter att nå området relativt enkelt med kollektivtrafik. Den lägre frekvensen av bussar gör att området är mindre attraktivt för resande med kollektivtrafik jämfört med Backaplan. Det minskade flödet av gångtrafikanter kan även påverka antalet besök negativt, vilket i sin tur kan påverka de lokala verksamheternas framgång.

Vid analys av den lokala tillgängligheten i respektive område i fallstudien har tillgången till bostäder i närheten till handel identifierats som en viktig faktor för att bidra till lokal aktivitet på flera sätt samt förbättrade förutsättningar för möten. För det första skapar en större befolkning i ett område en potentiell kundbas för olika typer av verksamheter, vilket kan locka företag att etablera sig i området för att möta efterfrågan. En ökad befolkning innebär också ökad lokal konsumtion, vilket stimulerar den lokala ekonomin och skapar fler arbetstillfällen inom serviceindustrin och inte minst potential för mer handel.

Två områden som visade skilja sig gällande den lokala centraliteten var Sisjöns industriområde och Frölunda Torg. I Sisjöns industriområde är lokal centraliteten för gång- och cykelvägar förhållandevis låg inom en radie på 1 kilometer från de mest centrala delarna av handelsområdet, särskilt söder om korsningen mellan Stora Ävägen och Sisjövägen. Samtidigt är centraliteten högre i de närliggande bostadsområdena i Sisjön. Det innebär att för kortare resor inom området är det oftast inte mest effektivt att ta sig genom de centrala delarna av handelsområdet via gång- eller cykelvägar. Istället har gående och cyklister bättre möjligheter att nå sina destinationer genom att använda vägarna som går genom det närliggande bostadsområdet, där centraliteten är högre.

På lokal nivå kring Frölunda Torg visar stråkanalysen däremot att centraliteten för gång- och cykelvägar är relativt hög, vilket innebär att området är attraktivt för fotgängare och cyklister.

Promenader eller cykelturer i området sker oftast genom Frölunda Torg, vilket leder till ökade människoflöden. Den höga lokala centraliteten bidrar till ett livligare centrum och ökar sannolikheten för att butiker och andra verksamheter i området får fler besökare.

Närheten visades skilja sig mycket mellan områdena Alekärrsgatan och Frölunda Torg. Närhetsanalysen visar att närheten för icke-motoriserade vägar på Alekärrsgatan är extremt låg. De få gator som finns tillgängliga har en låg närhet till andra gatusegment, vilket innebär att området är dåligt kopplat till det övergripande nätverket. Detta resulterar i att verksamheterna i området har svårt att locka kunder, på grund av den låga exponeringen och tillgängligheten. Att gatorna i området på kartan i resultatavsnittet är gröna illustrerar denna låga nivå av närhet, vilket begränsar områdets kommersiella potential.

I kontrast till Alekärrsgatan visar närhetsanalysen för Frölunda Torg en hög grad av närhet. Torget och dess omgivning är mycket centralt belägna, vilket gör det lätt att ta sig till och från området. Detta bidrar till ett högt flöde av besökare. Trots hinder som motorvägen sydväst om området och vissa byggnader som kan försvåra passage, är närheten till övriga bostadsområden och de befintliga gångvägarna betydande faktorer som underlättar tillgängligheten. Motorvägen, även om den är ett hinder så påverkar det inte den övergripande närheten för området.

5. Diskussion

Utgångspunkten för analysen som genomfördes var att presentera tidigare forskning där stadsplaneringens påverkan på segregation och dess befintlighet i Göteborg utreds och sedan bygga vidare på detta genom egna analyser av mötesplatser i form av handelsområden och torg. Detta var en bra början då tidigare forskning visade på hur dåligt planerade offentliga platser varit en del i vad som bidragit till segregationen i Göteborg. Det blev en bra utgångspunkt för vidare analys av staden då hur dessa platser bidrar till skapandet av möten som i sin tur kan bidra till att minskad segregation kunde utredas. Dessa analyser kunde sedan tillsammans bidra till att identifiera förutsättningar för etablering av handelsverksamheter vilka sedan kan fungera som ett verktyg mot segregation.

I den tidigare forskningen analyserades det offentliga rummet på en mer övergripande nivå än i denna rapport och med ett särskilt fokus på det offentliga rummet i stadsdelar som har ett utbrett utanförskap (Legeby et al., 2015b). Genom att utreda den byggda miljöns påverkan på social hållbarhet i det offentliga rummet drogs slutsatser om att stadsbyggnadspraktiken behöver ha förståelse för effekter av stadsbyggnadsprojekt och att stadsbyggare har ett ansvar att bidra till att hållbarhetsfrågor uppfylls (Legeby et al., 2015c). För att bidra till att skapa underlag för att stadsplanerare i framtiden i högre grad ska kunna uppfylla den sociala hållbarheten har i detta examensarbete handeln som ett verktyg för att motverka segregation och skapa goda förutsättningar för att öka den sociala integrationen analyserats som ett svar och en utveckling på Delad Stad rapportserien.

Förutsättningarna som togs fram kunde sedan analyseras med hjälp av Urban Calculator genom att göra stråkanalyser, närhetsanalyser, analys av tillgängliga butiker, caféer, restauranger och service, populationsanalyser samt analyser av tillgänglig kollektivtrafik i en fallstudie av fem olika handelsområden i Göteborg. Detta var bra då resultatet från litteraturstudien då kunde tillämpas genom att bidra till att avgränsa och avgöra vad som var lämpligt att undersöka i de rumsliga analyserna av områden i Göteborg med vetenskapligt stöd som bakgrund till valen.

Genom att studera litteratur och analysera olika stadsområden framgår att stadsplaneringen under folkhemmet och miljonprogrammet starkt bidrog till segregation (Legeby et al., 2014). Under denna period byggdes enhetliga områden som isolerades från andra bostadstyper och verksamheter, vilket minskade möjligheterna för olika samhällsgrupper att mötas och därmed minskade den sociala sammanhållningen. I villaområden fanns inga hyreslägenheter och i hyresområden inga villor, vilket ytterligare förstärkte segregationen. Rapporten beskriver inledningsvis segregation och hur stadsplaneringen sedan mitten av 1900-talet har bidragit till dess uppkomst i Göteborg. Tidigare forskning visar att miljonprogrammet och folkhemmet ledde till byggnation av områden utan urbana bekvämligheter, vilket minskade möten i det offentliga rummet. Detta examensarbete bygger vidare på tidigare forskning genom att analysera handelsområden samt det offentliga och semi-offentliga rummet.

Vidare, har bostadssegregationen fått en betydelse för var man möts och vilka personer som möts på vilka platser. Vid analys av utvalda handelsområden som finns i olika delar i Göteborg kan observationer göras som visar på att förutsättningarna för möten på vissa platser är sämre än på andra platser. Detta bidrar till att personer som bor i ett område inte har lika bra förutsättningar för att mötas i sitt område som andra personer har på andra platser. Att staden har planerats på detta sätt bidrar till att personer som bor i vissa områden både blir utsatta för lokal segregation inom de olika områdena samt att de olika områdena som personerna bor i blir globalt segregerade från andra områden.

En viktig del i att minska hur en stadsdel påverkas av segregation lokalt inom stadsdelen samt i förhållande till andra stadsdelar i staden är att ha dess attraktivitet i åtanke. Finns det inga besöksdrivande verksamheter i ett område så finns det få anledningar för en person från en annan del av stadsdelen eller en annan del av Göteborg att besöka området. Ett områdes attraktivitet kan påverkas av olika faktorer. Då största fokuset i denna rapport ligger på handelns påverkan är det viktigt att nämna att handeln kan ha en stor påverkan på ett områdes attraktivitet antingen genom att området har en särskild besöksdrivande butik, café, restaurang eller genom att det finns ett kluster av butiker i området som tillsammans är besöksdrivande. Att planera in butiksområden i närhet till bostadsområden runt om i staden bidrar på så vis till att minska segregationen inom ett område och i staden i allmänhet då detta ger upphov till bättre förutsättningar för möten mellan människor inom en stadsdel och från olika stadsdelar utan att alla möten behöver ske i centrala delarna av Göteborg.

Om stadsplanering av bostadsområden med avsaknad av urbana bekvämligheter bidragit till segregation, hur kan då stadsplanering av områden med en högre grad av urbana bekvämligheter i form av bostadsområden i anslutning till externa handelsområden bidra till ökad integration? I rapportens rumsliga analys utfördes som tidigare nämndes fallstudier på fem olika handelsområden i Göteborg. Genom dessa analyser kunde handelsområdenas förutsättningar för att bidra till att minska segregationen i staden kartläggas.

En viktig aspekt av stadsplaneringen är hur torg fungerar och implementeras i stadsstrukturen. Torg fungerar som sociala publika ytor men deras effektivitet beror på hur de är integrerade i stadsmiljön. I de studerade områdena framstår torgen som tydligast och mest väldefinierade när de omges av handel eller andra verksamheter. Det är dock avgörande att torget inte är så isolerat att vägen utanför blir mer integrerad än torget självt. Till exempel har Kortedala torg en mycket låg integrering och närhet, vilket påverkar dess sociala funktion negativt.

Vidare visar studierna att områden med flest butiker ofta har minst torgyta, externhandelsområden som Backaplan och Sisjön är utmärkta exempel på områden med en stor butiksmängd men inga tydliga torgytor. Externhandelsområden är ofta utformade enbart för handel, med globala trafikleder i direkt anslutning och utan bostäder inom handelsområdet, samt med stora parkeringsytor. Å andra sidan är mer centrala områden utformade enligt en blandstadsmodell, där butiker finns på bottenvåningen och bostäder ovanpå. Blandstadsbebyggelse möjliggör handel som är mer tillgänglig för invånarna på en

daglig basis. På grund av avsaknaden av ett centralt innerstadsområde inkluderat i urvalet har jämförelser av områden i staden med högst centralitet inte kunnat jämföras med handelsområdena som ingick i urvalet, vilket vi nu ser kanske hade varit fördelaktigt att inkludera i studien för att kunna dra mer utförliga slutsatser.

Göteborgs innerstad har en omsättning som är ungefär likvärdig med stadens externhandelsområden. En hög omsättning innebär dock inte nödvändigtvis ett högt personflöde, eftersom omsättningen kan påverkas av hur mycket olika individer handlar. Två områden med samma omsättning kan därför ha mycket olika mängder besökare. Det finns dock en risk att om alla nödvändigheter finns inom kort gångavstånd, sker det mindre interaktion mellan personer från olika stadsdelar. Butiker med stor dragningskraft har potentialen att locka människor från olika områden, vilket kan leda till en naturlig blandning av personer och därmed främja integration. Därför är det viktigt att stadsplaneringen inte bara fokuserar på att skapa tillgänglighet till handel, utan även att dessa handelsområden utformas så att de kan fungera som integrerande sociala mötesplatser.

5.1 Förslag på fortsatt forskning

För att forska vidare i ämnet hade idrottsverksamhetsområden och dess påverkan på bidragandet till möten i staden kunnat utforskas ytterligare. Områden som Kviberg hade då exempelvis kunnat undersökas ytterligare.

Det skulle vara intressant att bygga på med mer analyser av områden i innerstaden för att skapa en ökad förståelse för hur sådana stadsdelar fungerar.

5.2 Metoddiskussion

Metoderna som användes i denna forskningsstudie ledde fram till ett resultat där betydelsen av möten mellan olika samhällsgrupper samt förutsättningarna för möten i Göteborg presenterades.

Resultatets tillförlitlighet påverkas av att vidare analyser av antalet grupper som möts i respektive handelsområde samt vilket område eller vilken stadsdel varje grupp som besöker området bor i hade krävts för att fastställa de undersökta handelsområdenas faktiska påverkan på segregationen i Göteborg i stället för att endast fastställa dess troliga påverkan. Det som dock kan nämnas är att studien visat att tillgång till handel i ett område bidrar till bättre förutsättningar för ökade flöden av människor i området. Därav kan studien ses som en förberedande analys inför en mer djupgående analys av handelsområdets påverkan på segregation.

Urvalet som gjorts för fallstudien påverkar överförbarheten genom att en tydlig avgränsning finns att endast undersöka fem olika handelsområden som är uppbyggda på fem olika sätt. Samt en välgrundad teoretisk ram med koppling till tidigare forskning. Därav ges möjligheter

för resultat från fallstudien att ge en indikation på hur resultatet kan vara överförbart för vidare undersökningar av liknande områden i Göteborg eller andra städer.

Det finns flera möjliga felkällor som kan uppstå vid genomförandet av en litteraturstudie och en fallstudie genomförd med hjälp av Urban Calculator. Några möjliga felkällor som identifierats som möjliga felkällor för denna rapport är:

- **Urvalsfel**

Urval medger alltid en risk för en viss osäkerhet då urvalet från populationen inte är garanterat att vara representativt för populationen (Denscombe, 2018). Vi har försökt att selektivt välja områden för att få ett så pass varierat urval som möjligt för att vara representerbart över hela populationen. Det är dock möjligt att vi har varit något ensidiga i urvalsmetoden och att konfirmeringsbias har spelat en roll i valet av litteratur samt urvalet.

- **Defekt urvalsram**

I urvalsramen finns information om den undersökta populationen och vilka som ingår i den (Denscombe, 2018). I denna studie finns en risk att urvalsramen blivit defekt vilket innebär att den kan ha blivit ofullständig och inte tillräckligt definierad då katalogisering av alla torg och handelsområden i Göteborg skulle blivit ett för stort åtagande för undersökningen vilket kan ha lett till att det slutliga urvalet som gjorts ur populationen inte blivit representativt för hela populationen.

6. Slutsats

Handelsområden och torg har historiskt sett varit platser där människor har kunnat mötas och interagera med varandra (Ekström & Jönsson, 2019). Detta är något som är viktigt för att öka den sociala samhörigheten. Att genom nutida stadsplanering då skapa bra förutsättningar för dessa möten genom planerandet av handelsområden kan därmed detta ses som en viktig del i skapandet av ett samhälle där tidigare stadsplanering som bidragit till segregation motverkas genom dessa åtgärder.

Exempelvis kan utbredd handel i staden med närhet till bostäder utanför centrum bidra till förbättrade förutsättningar för möten. Personer från olika kvarter samt olika stadsdelar kan då mötas i närheten av bostadsområden runt om i staden i stället för att i stor utsträckning endast ha anledning att mötas i Göteborg centrum. Detta kan bidra till minskad segregation.

Stadsplanering har en stor påverkan på segregationen i staden vilket medför att den även har en stor påverkan på integrationen i staden. För att öka integrationen i staden Göteborg genom stadsplanering kan därav med fördel nya bostadsområden planeras i anslutning till handelsområden samtidigt som nya handelsområden planeras i anslutning till bostadsområden. Handel fungerar som en viktig drivkraft för rörelse och interaktion mellan människor, eftersom kommersiella områden kan attrahera besökare från olika delar av staden. Genom att skapa fler handelsområden i närheten av bostadsområden, vice versa kan mötesplatser skapas med hjälp av handel, vilket i sin tur främjar social interaktion och integration. Men för att dessa handelsområden verkligen ska bidra till att minska segregationen, måste de vara lättillgängliga. Gatunätverket, gågator, cykelstråk, vägar och kollektivtrafikförbindelser, spelar en avgörande roll i hur lätt människor kan röra sig mellan olika delar av staden. Om gatunätverket är dåligt planerat eller underutvecklat fungerar det som ett motstånd mot människors rörelse, det blir då svårt för människor att nå handelsområdena, vilket kan begränsa deras potential att fungera som mötesplatser och därmed minska segregation.

För att minska segregation i Göteborg behöver bostäder och handel blandas i stadsstrukturen. Detta innebär att handelsområden bör placeras nära bostäder och vice versa, vilket skapar fler mötesplatser för människor från olika stadsdelar. Centrala, lättillgängliga stråk som underlättar transport mellan olika områden är avgörande. Dessutom behövs lokalt integrerade gatunätverk med gång- och cykelvägar samt med goda kollektivtrafikförbindelser för att skapa attraktiva och tillgängliga kommersiella områden. Dessa åtgärder kan bidra till en mer sammanhållen och inkluderande stad.

7. Referenser

Andersson, R., Franzén, M., Hedman, L., Lindberg, H. (2017). Segregation: Vad menas och hur mäts den? (Forskning i korthet). Forte.

<https://forte.se/app/uploads/2017/05/fik-nr-9-webbboendesegregation.pdf>

Boverket. (2020). *Under miljonprogrammet byggdes en miljon bostäder*. Hämtad 2024-03-21 från

<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/miljonprogrammet/#:~:text=N%C3%A4stan%20en%20femtedel%20av%20de,005%20578%20bost%C3%A4der%20i%20Sverige.>

Boverket. (2021a). *Segregationen i Sverige har ökat*. Hämtad 2024-02-08 från

<https://segregationsbarometern.boverket.se/analys/segregationen-i-sverige-har-okat/>

Boverket. (2021b). *Ojämlighetsindex och områdestyper*. Hämtad 2024-02-08 från

<https://segregationsbarometern.boverket.se/ojamlikhetsindex-och-omradestyper/>

Boverket. (2021c). *Nu kan du mäta segregationens grad och uttryck*. Hämtad 2024-02-27 från

<https://segregationsbarometern.boverket.se/analys/nu-kan-du-mata-segregationens-grad-och-uttryck/>

Boverket. (2022). *Torg*. Hämtad 2024-05-22 från

<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/brottsforebyggande-och-trygghetsskapande-atgarder/hur-har-andra-gjort/torg/>

Convenience Stores Sweden. (u.å.). *Allra viktigast i alla lägen är placering*. Hämtad 2024-04-23 från

<https://conveniencestores.se/tidningsartiklar/2615-allra-viktigast-i-alla-lagen-ar-din-placering>

Denscombe, M. (2018). FORSKNINGSHANDBOKEN För småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna (upplaga 4:6). Studentlitteratur.

Ekström, M, K. & Jönsson, H. *Var ska vi mötas när butikerna försvinner?* Hämtad

2024-04-23 från <https://www.svd.se/a/dOG9aq/var-ska-vi-motas-nar-butikerna-forsvinner>

Framtidens Backaplan. (u.å.). *Framtidens Backaplan den kraftfulla staden*. Hämtad

2024-04-23 från <https://framtidensbackaplan.se/>

Frölunda Torg. (u.å.a). *Frölunda Torgs Historia*. Hämtad 2024-05-21 från

<https://frolundatorg.se/historia/>

Frölunda Torg. (u.å.b). *Bil*. Hämtad 2024-05-21 från <https://frolundatorg.se/hitta-hit/>

Företagarföreningen Högsbo-Sisjön. (2023). *Karta Högsbo-Sisjön*. Hämtad 2024-05-20 från <https://hogsbosisjon.se/karta/>

Gehl, J. (2018, 27 mars) Drop nu de højhuse i København. De er overflødige og skader bylivet. Politiken.
<https://politiken.dk/debat/kroniken/art6405630/Drop-nu-de-h%C3%B8jhuse-iK%C3%B8benhavn.-De-er-overfl%C3%B8dige-og-skader-bylivet>

Greenstein, R., Sabatini, F. & Smolka, M. (2000). *Urban Spacial Segregation*. Hämtad 2024-05-17 från <https://www.lincolnst.edu/publications/articles/urban-spatial-segregation>

Göteborgs Stad. (u.å.a). *Om Backaplan*. Hämtad 2024-04-23 från <https://goteborg.se/wps/portal/start/goteborg-vaxer/hitta-projekt/stadsomrade-hisingen/backaplan/om-backaplan>

Göteborgs Stad. (u.å.). *Kulturhuset Bergsjön*. Hämtad 2024-03-28 från <https://goteborg.se/wps/portal/enhetssida/kulturhuset-bergsjon>

Göteborgs Stad. (2004). Detaljplan för utvidgad handel vid Alekärrsgatan, stadsplan 1480K-II-4743

Göteborgs Stad. (2014). Detaljplan för kvarteren Eknödde och Sticksågen inom stadsdelarna Asking och Högsbo i Göteborg, stadsplan 1480K-II-5179

Göteborgs Stad. (2017). *Riktlinjer för handel i planeringen i Göteborgs Stad*. Göteborgs Stad.
<https://goteborg.se/wps/wcm/connect/614f27f9-373b-4575-b24a-e9f578e30fa6/Riktlinjer+f%C3%B6r+handel+i+planeringen.pdf?MOD=AJPERES>

Göteborgs Stadsmuseum. (2006) *Upptäck Nordost!*. (Upptäck det moderna Göteborg). Göteborgs stadsmuseum. https://eastgbg.se/pdf/upptacknordost_gbg.pdf

Kovacic, E. (2016). *Varför pratar alla om offentliga rum?* Hämtad 2024-04-23 från <https://www.arkitekt.se/blogg/blogg-emina-kovacic/varfor-pratar-alla-om-offentliga-rum/>

Kville Saluhall. (u.å.). *Vårt mål är att Kville Saluhall ska vara en självklar mötesplats för alla!* Hämtad 2024-03-28 från <https://www.kvillessaluhall.se/>

Legeby, A., Berghauser Pont. M. & Marcus, L. (2014). *The street: a key component for a less segregated city*. (Divided City 2014:1). Gothenburg: Mistra Urban Futures.

<https://www.mistraurbanfutures.org/en/publication/street-key-component-less-segregated-city-0>

Legeby, A., Berghauser Pont. M. & Marcus, L. (2015a). *Dela[d] stad - Stadsbyggande och segregation. 3. Sociala stadsbyggnadsanalyser i Göteborg*. (Dela[d] Stad 2015:3).

TRITA-ARK Forskningspublikationer.

https://www.mistraurbanfutures.org/sites/mistraurbanfutures.org/files/DS_del3_2015.pdf

Legeby, A., Berghauser Pont. M. & Marcus, L. (2015b). *Dela[d] stad - Stadsbyggande och segregation. 1. Perspektiv och utgångspunkter*. (Dela[d] Stad 2015:2). TRITA-ARK

Forskningspublikationer.

https://www.mistraurbanfutures.org/sites/mistraurbanfutures.org/files/DS_del1_2015_comp.pdf

Legeby, A., Berghauser Pont. M. & Marcus, L. (2015c). *Dela[d] Stad: Summerande reflektioner* (Dela[d] Stad 2015:5). TRITA-ARK Forskningspublikationer.

<https://www.mistraurbanfutures.org/sv/publikationer/delad-stad-summerande-reflektioner>

Nationalencyklopedin AB. (2023a). *segregation*. Hämtad 2024-03-21 från

<https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/segregation>

Nationalencyklopedin AB. (2023b). *boendesegregation*. Hämtad 2024-03-21 från

<https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/boendesegregation>

Nationalencyklopedin AB. (2023c). *offentligt rum*. Hämtad 2024-05-19 från

<https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/offentligt-rum>

Nationalencyklopedin AB. (2023d). *möte*. Hämtad 2024-05-19 från

<https://www.ne.se/uppslagsverk/ordbok/svensk/m%C3%B6te>

Nationalencyklopedin AB. (2023e). *torg*. Hämtad 2024-05-23 från

<https://www.ne.se/uppslagsverk/ordbok/svensk/torg>

Piekut, A. & Valentine, G. (2017). Spaces of encounter and attitudes towards difference: A comparative study of two European cities. *Social Science Research*, 62, 175-188

<https://doi.org/10.1016/j.ssresearch.2016.08.005>

Region Stockholm. (2021). *Hur kan vi överbrygga fysiska och sociala barriärer?*

<https://storymaps.arcgis.com/stories/d3c1fc2476264a64a2e47c7e667ba27b>

Ordningslag. (SFS 1993:1617). Justitiedepartementet.
[Ordningslag \(1993:1617\) | Sveriges riksdag \(riksdagen.se\)](#)

Urban Calculator. (2022). *Urban Calculator* (0.9.21.0) [Spatial analysis design support tool].
<https://urbancalculator.se/>

van Ness, A., & Yamu, C. (2021) *Introduction to Space Syntax in Urban Studies*. Springer Nature. DOI 10.1007/9783030591403

Västtrafik. (u.å.). *Reseplaneraren*. Hämtad 2024-05-23 från
<https://www.vasttrafik.se/reseplanering/reseplaneraren/>

Wikström, T. & Olsson, L. (2012). *Stadens möjligheter*. 1st ed. Malmö: Titaprojektet, Region Skåne. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1409941/FULLTEXT01.pdf>

7.1 Referensförteckning för figurer

Figur 2.1

Författarnas egna figur.

Figur 2.2

Grundkarta från:

Google Maps. (2024). *Göteborg*. Hämtad 2024-05-16 från
<https://www.google.se/maps/place/G%C3%B6teborg/@57.6894946,11.9221712,11.5z/data=!4m6!3m5!1s0x464f8e67966c073f:0x4019078290e7c40!8m2!3d57.70887!4d11.97456!16zL20vMDM0M18?hl=sv&entry=ttu>

Innehåller även författarnas egna tillägg.

Figur 3.1 och figur 3.2

Boverket. (2021b). *Ojämlighetsindex och områdestyper*. Hämtad 2024-02-08 från
<https://segregationsbarometern.boverket.se/ojamlikhetsindex-och-omradestyper/>

Figur 3.3

Göteborgs Stad. (2017). *Riktlinjer för handel i planeringen i Göteborgs Stad*. Göteborgs Stad.
<https://goteborg.se/wps/wcm/connect/614f27f9-373b-4575-b24a-e9f578e30fa6/Riktlinjer+f%C3%B6r+handel+i+planeringen.pdf?MOD=AJPERES>

Figur 4.1, 4.8, 4.15, 4.22 och 4.29

Grundkarta från:

Lantmäteriet. (u.å.). *min karta*. Hämtad 2024-05-02 från <https://minkarta.lantmateriet.se/>

Innehåller även författarnas egna tillägg.

Figur 4.2-4.7, 4.9-4.14, 4.16-4.21, 4.23-4.28 och 4.30-4.35

Skapade i programmet Urban Calculator

Urban Calculator. (2022). *Urban Calculator* (0.9.21.0) [Spatial analysis design support tool].

<https://urbancalculator.se/>

Figur 4.36

Författarnas egna figur som grundar sig på resultat från Urban Calculator.

7.2 Referensförteckning för bilagor

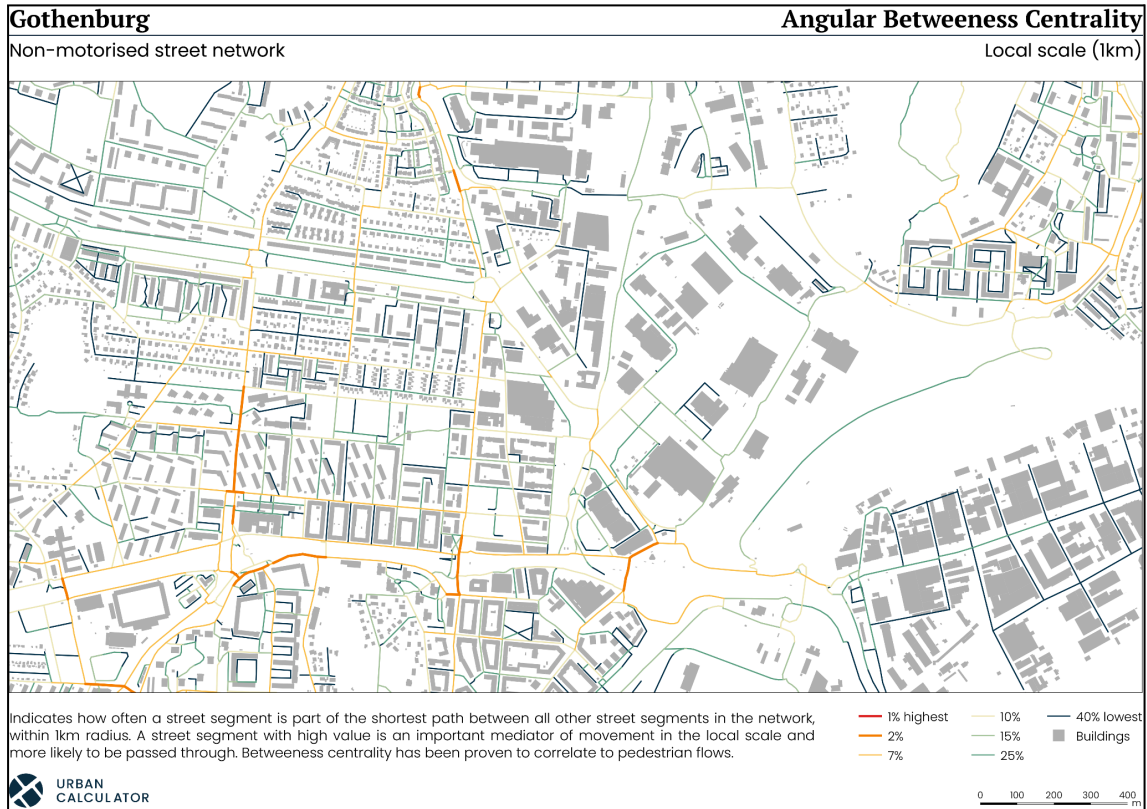
Skapade i programmet Urban Calculator

Urban Calculator. (2022). *Urban Calculator* (0.9.21.0) [Spatial analysis design support tool].

<https://urbancalculator.se/>

8. Bilagor

8.1 Bilagor för Backaplan



Gothenburg

Angular Betweenness Centrality

Motorised street network

City scale (5km)



Indicates how often a street segment is part of the shortest path between all other street segments in the network, within 5km radius. A street segment with high value is an important mediator of movement in the city scale and more likely to be passed through. Betweenness centrality has been proven to correlate to pedestrian and traffic flows.

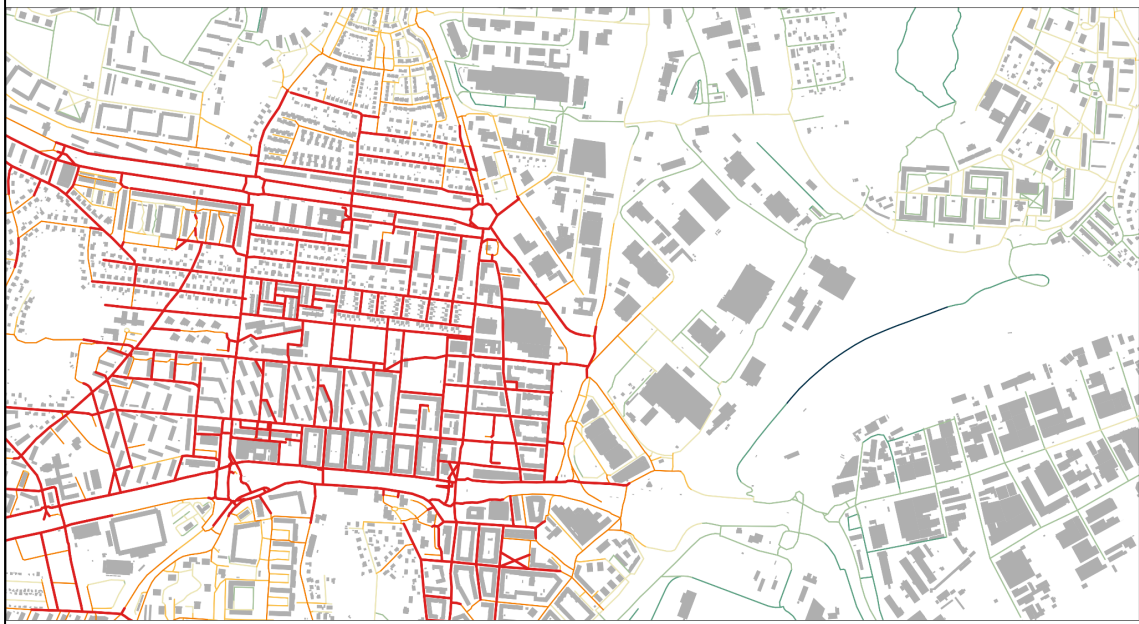
- 1% highest
- 2%
- 7%
- 10%
- 15%
- 25%
- 40% lowest
- Buildings



0 100 200 300 400 m

Gothenburg **Angular Integration**

Non-motorised street network Local scale (1km)



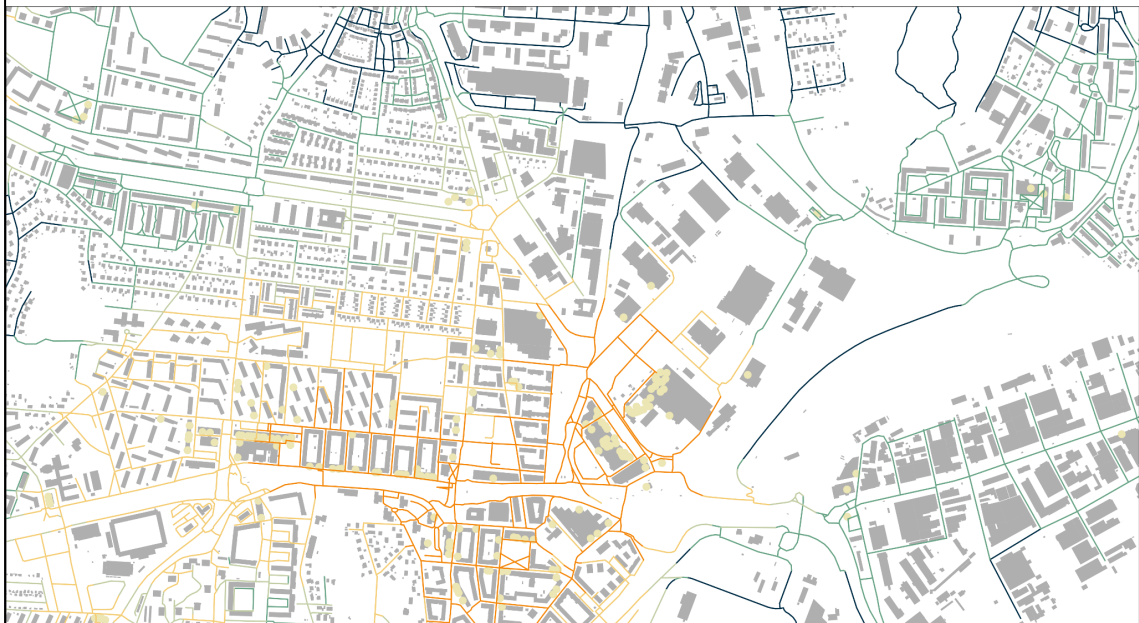
Indicates local scale centrality. It calculates how close a street segment is to all other streets in the network and thus, how easily accessible and central it is, within the 1km radius. Angular Integration has been proven to correlate to pedestrian flows.

- 5% highest
- 5%
- 5%
- 10%
- 25%
- 25%
- 25% lowest
- Buildings



Gothenburg **Accessible local markets**

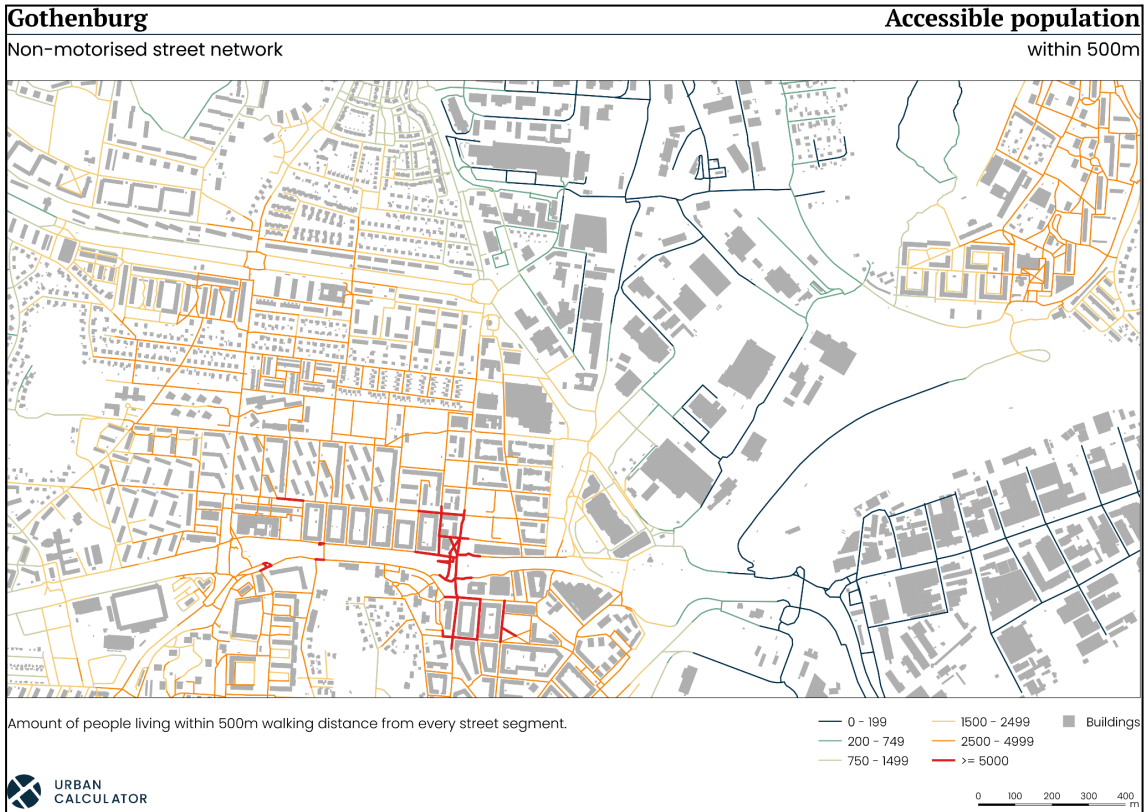
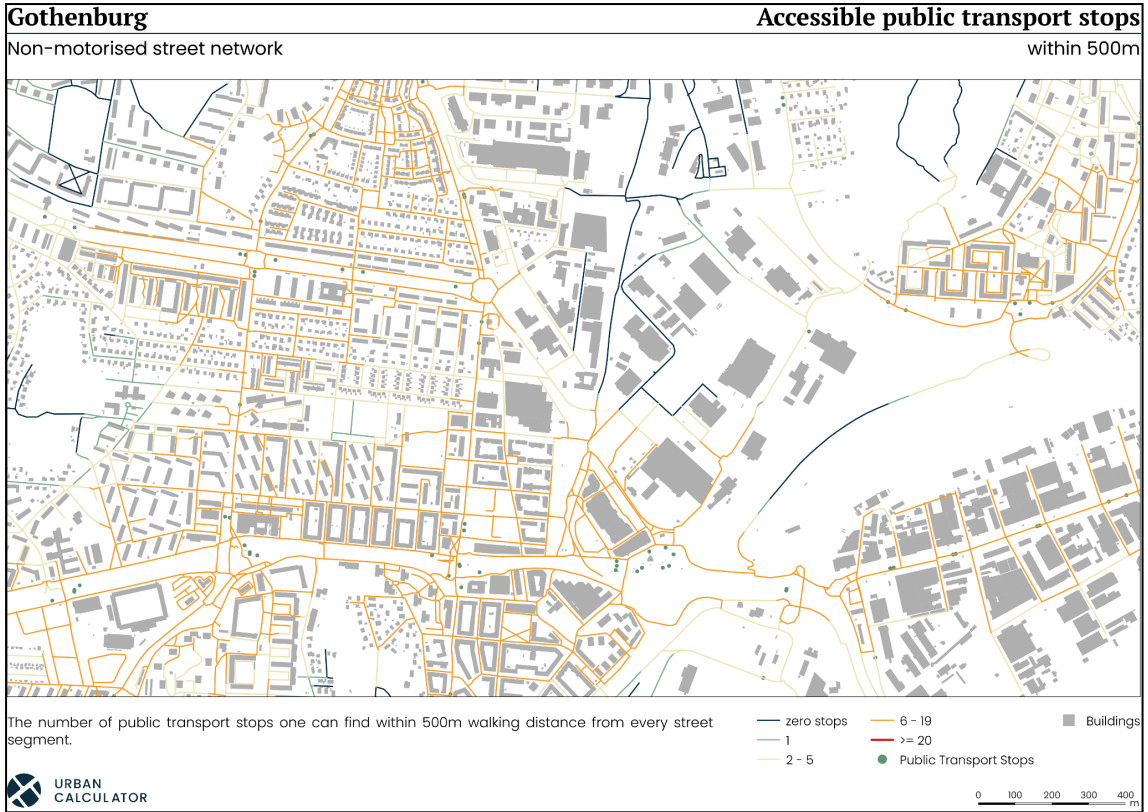
Non-motorised street network within 500m



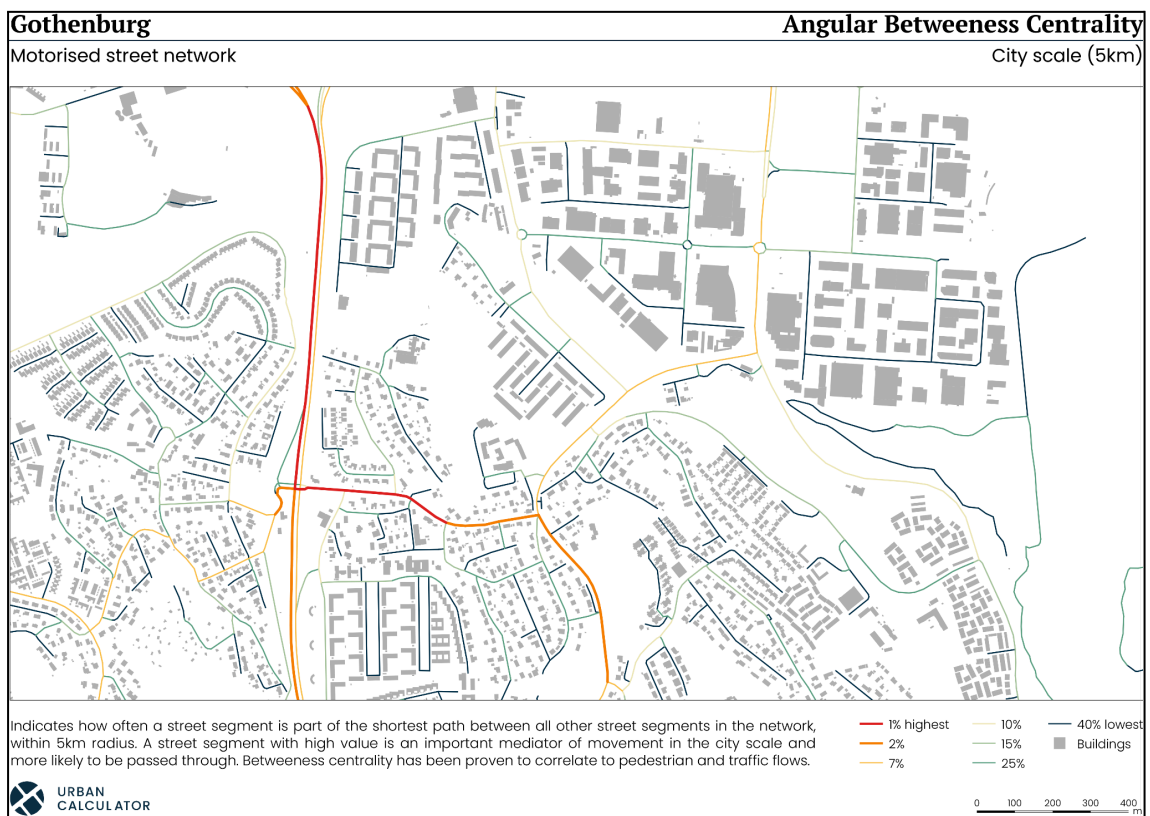
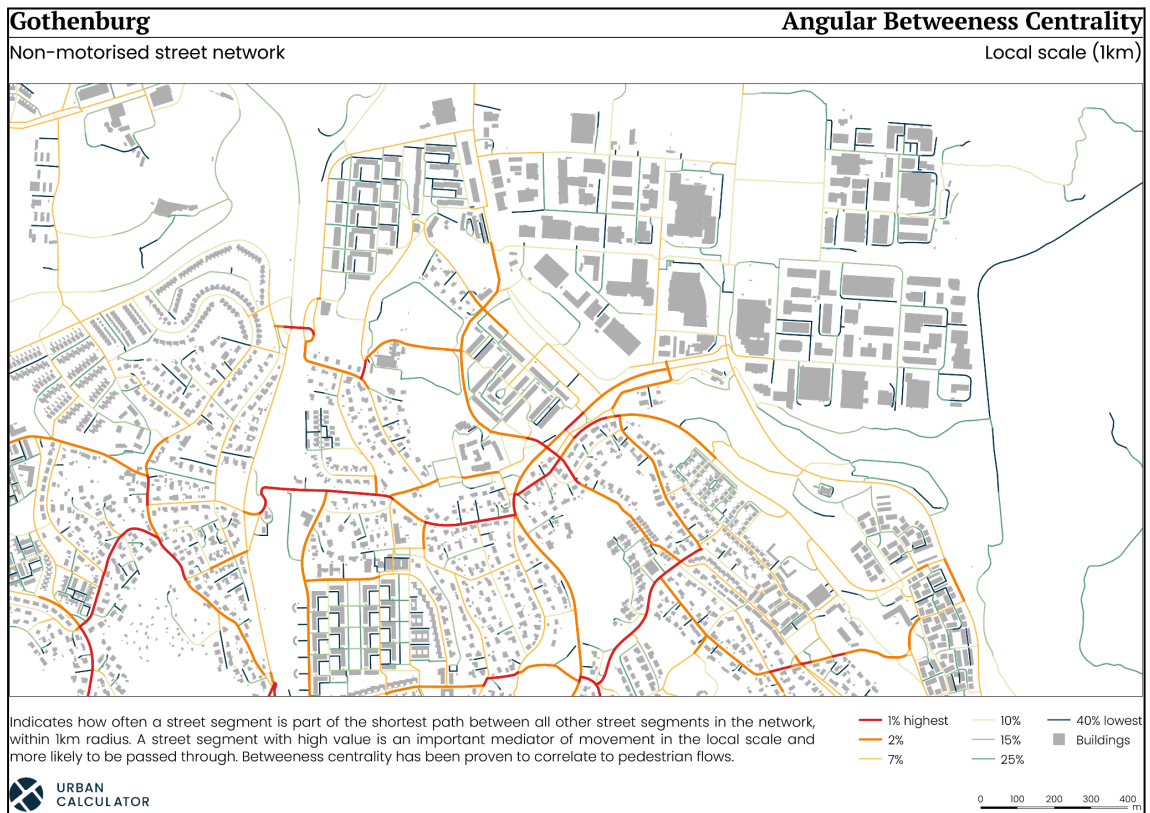
The number of local markets (shops, services, cafes and restaurants) one can find within 500m walking distance from every street segment.

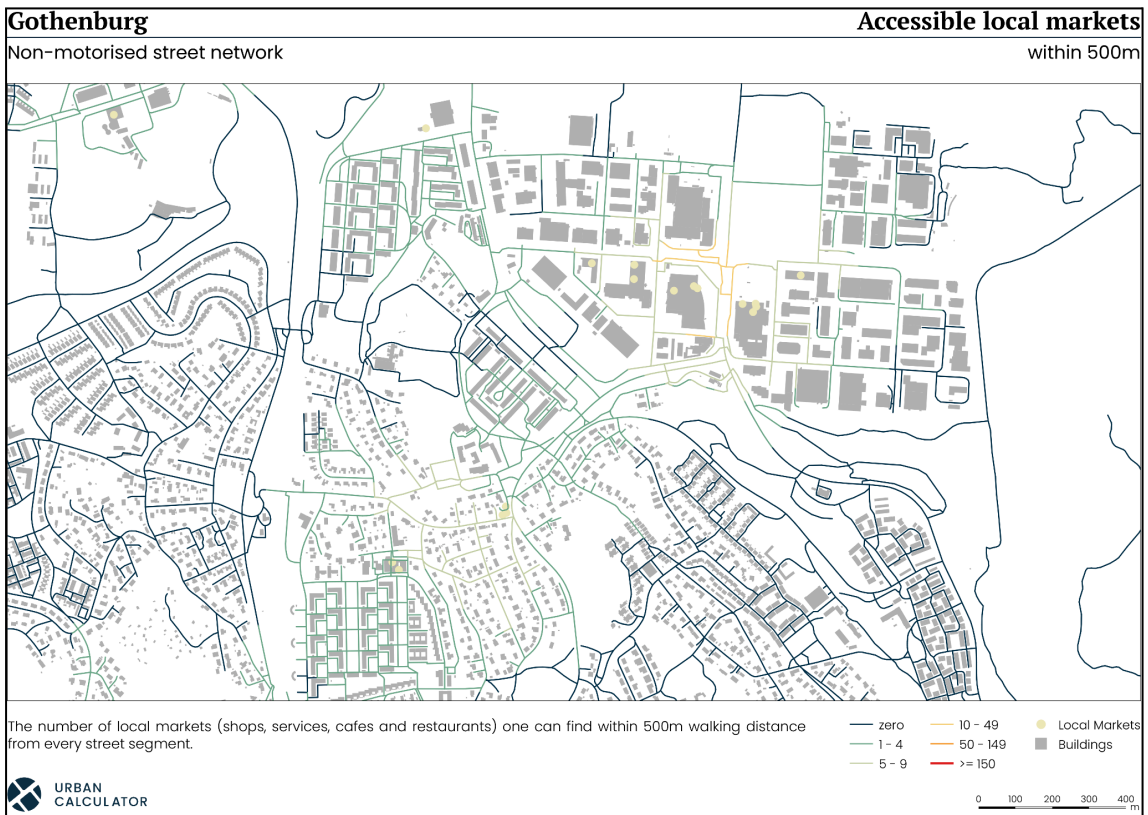
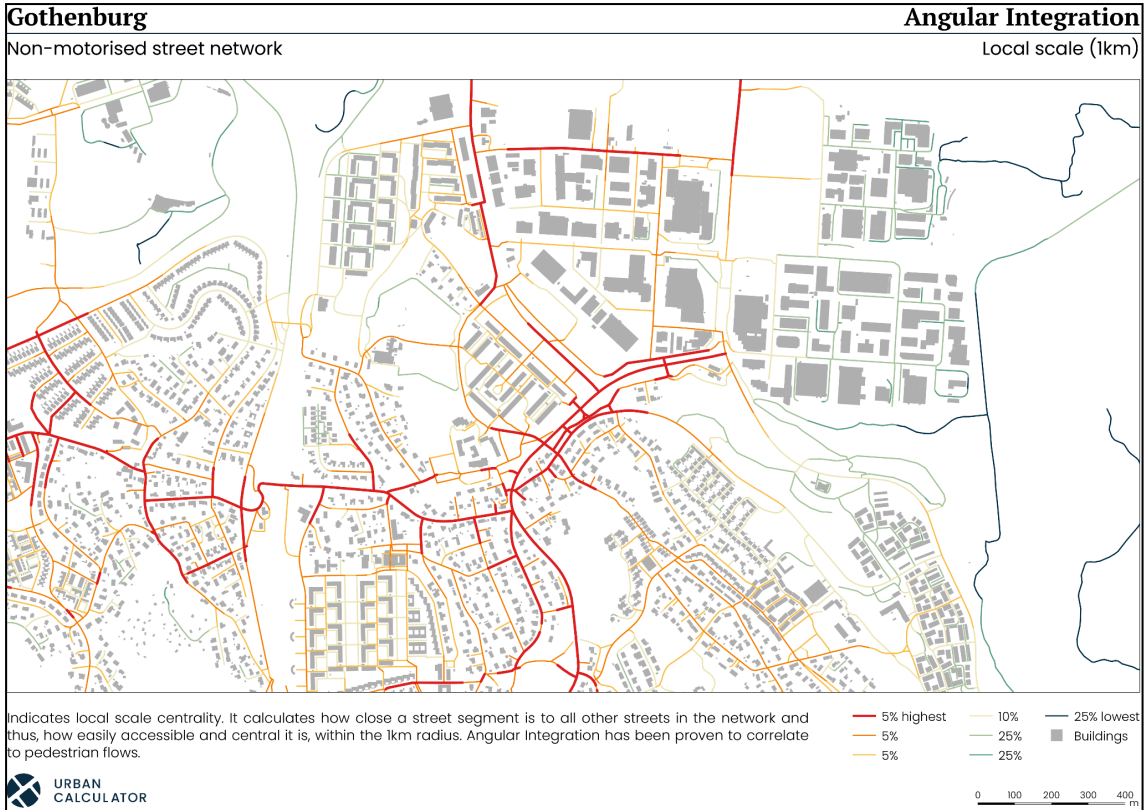
- zero
- 1 - 4
- 5 - 9
- 10 - 49
- 50 - 149
- >= 150
- Local Markets
- Buildings

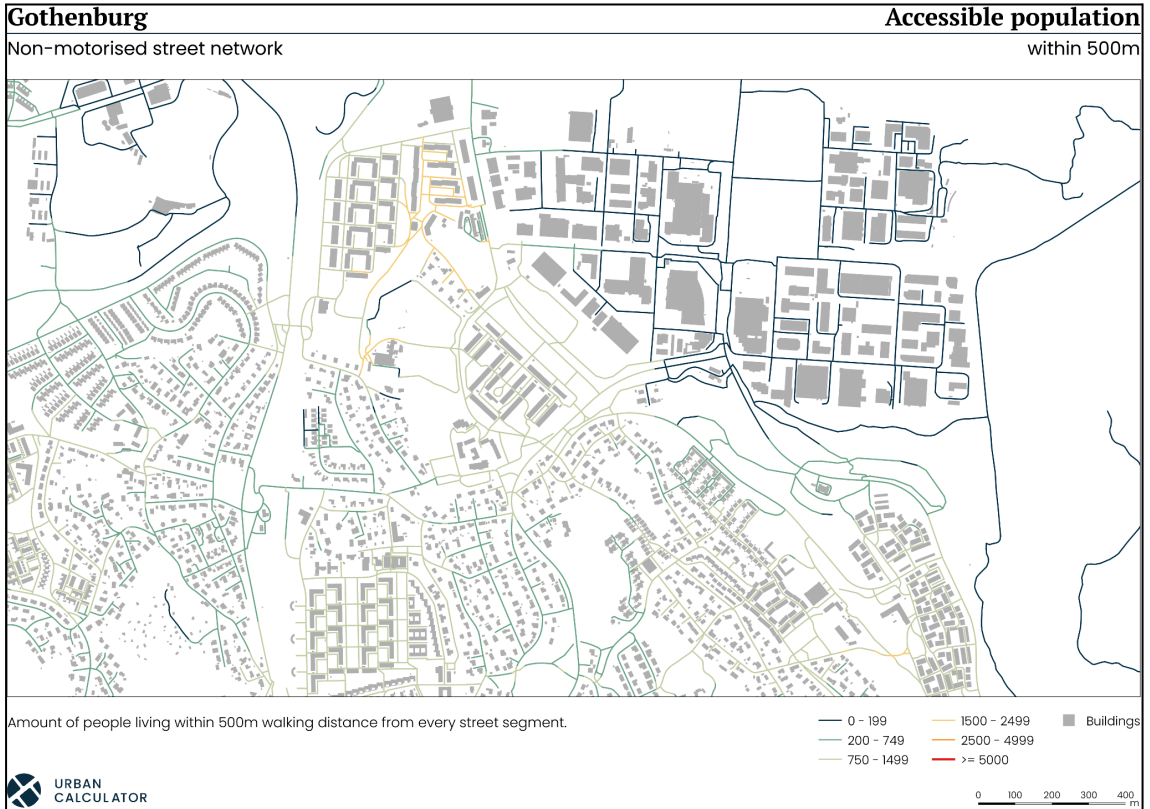
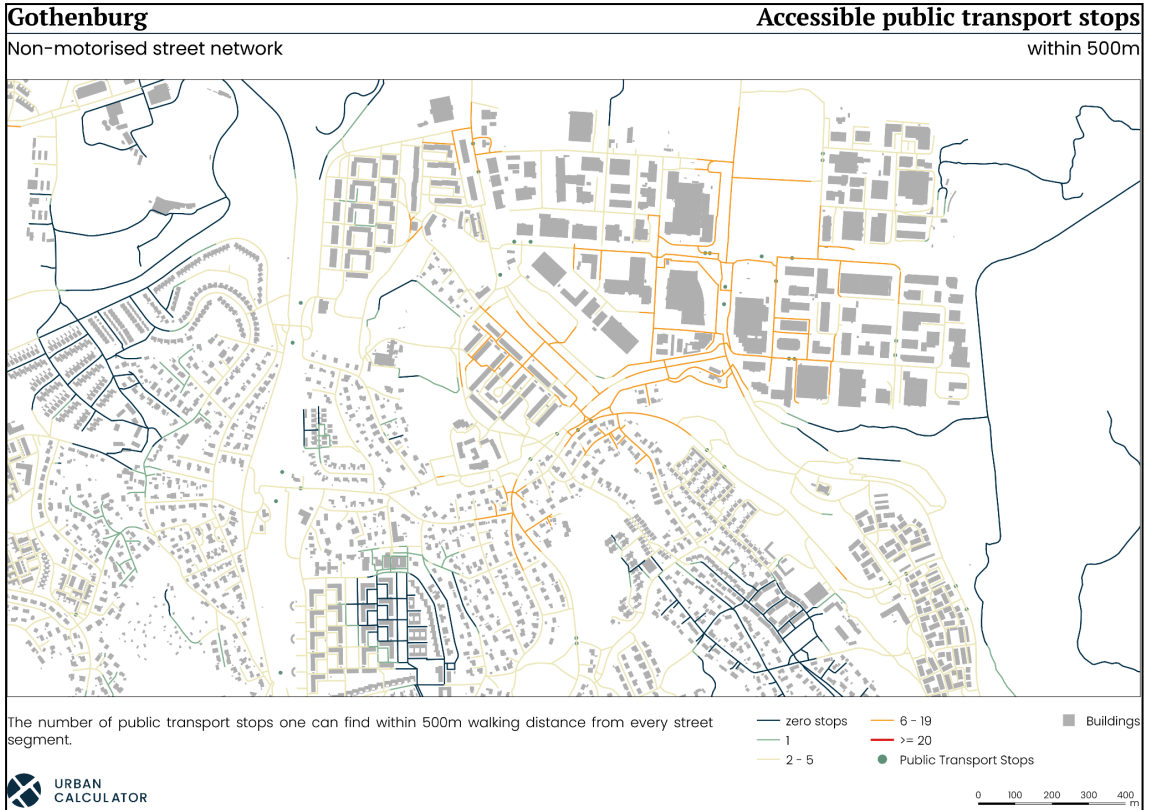




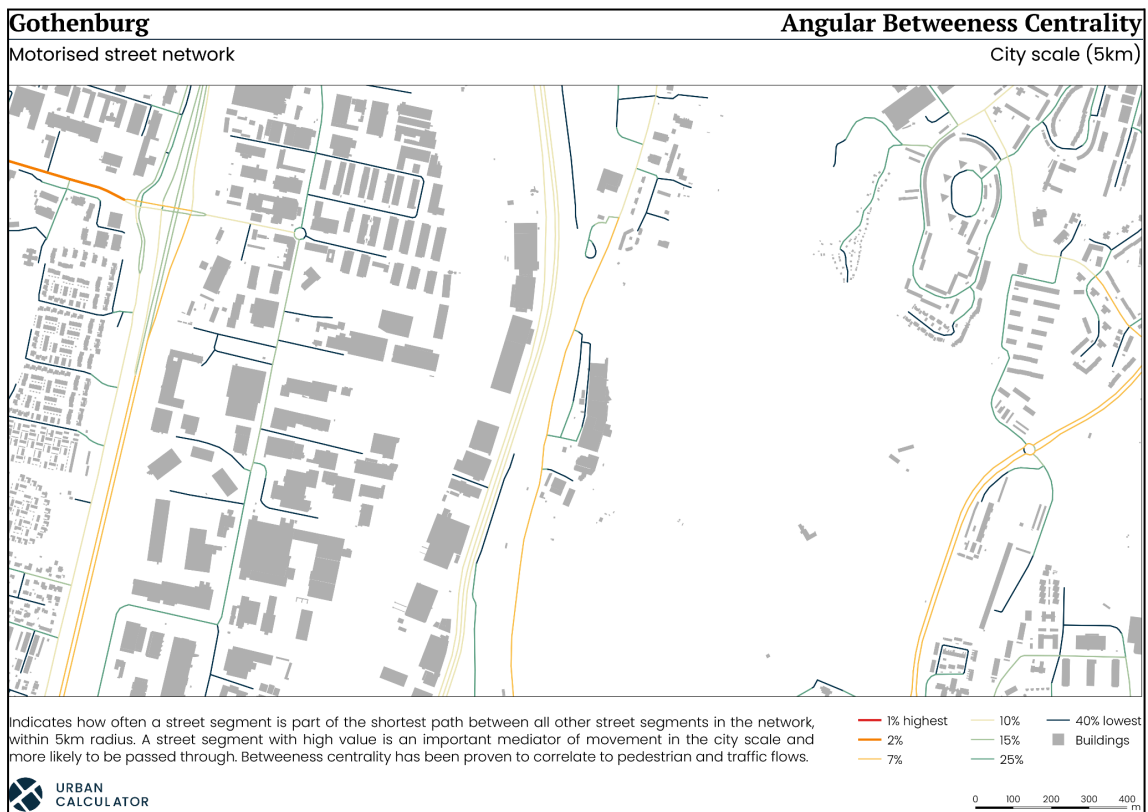
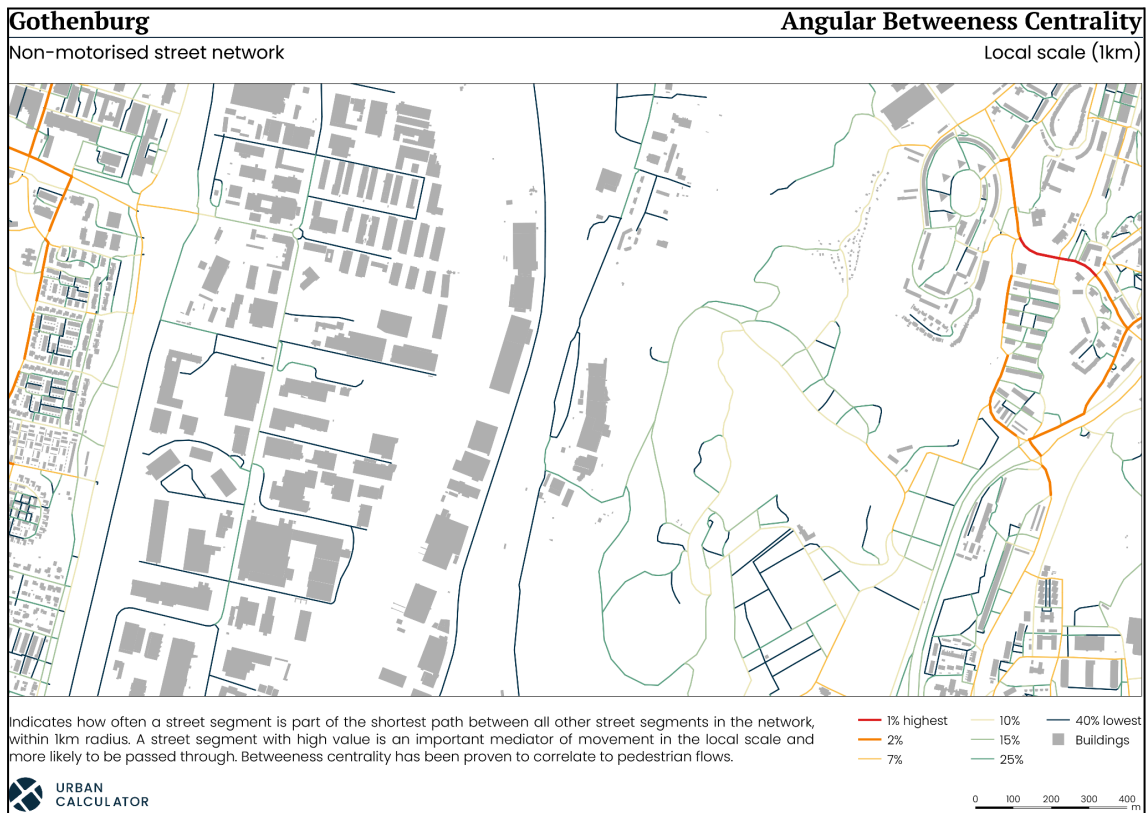
8.2 Bilagor för Sisjön

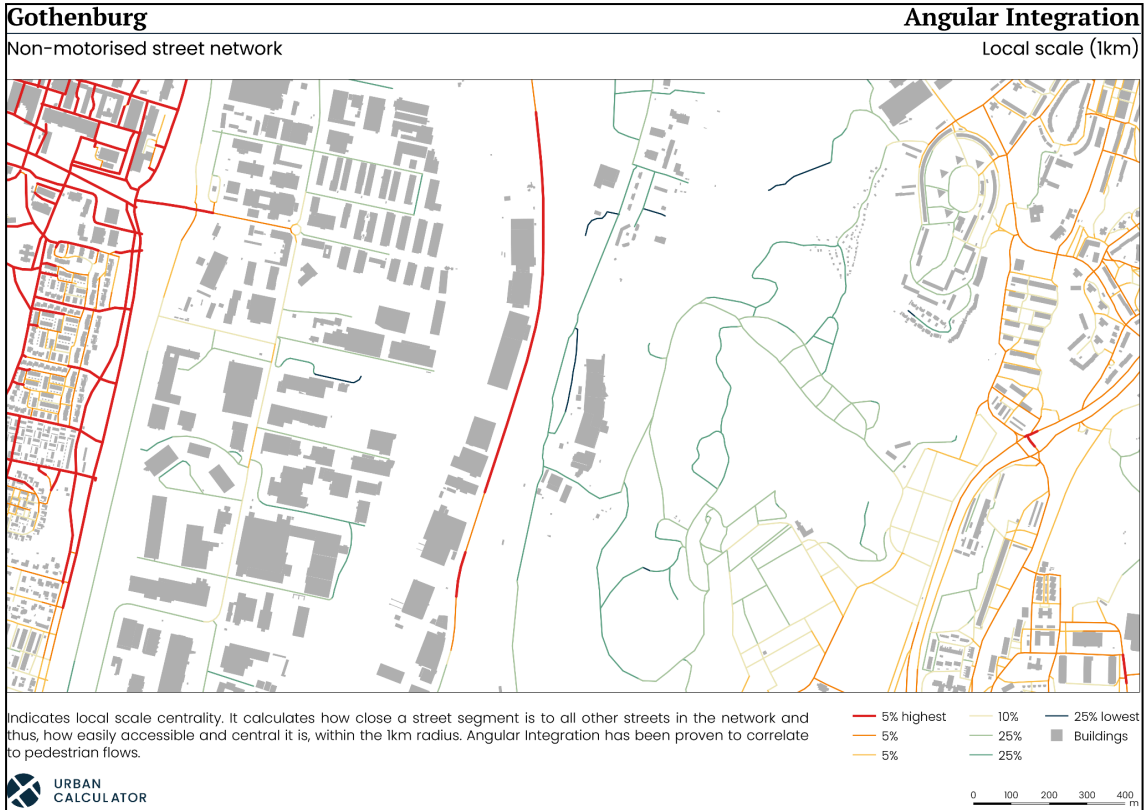






8.3 Bilagor för Alekärr



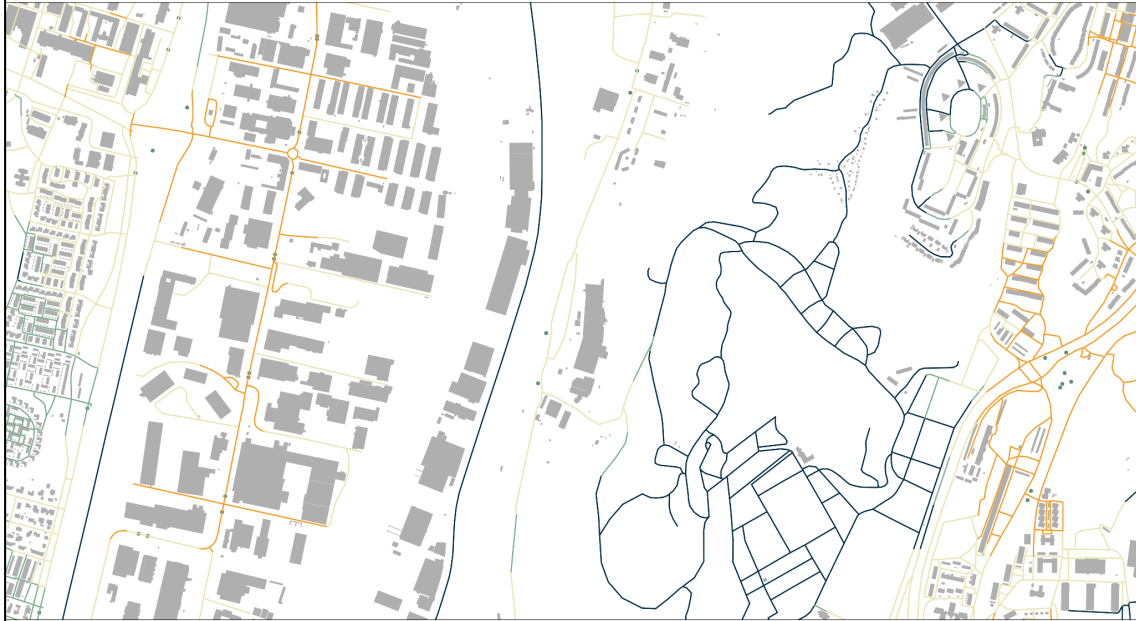


Gothenburg

Accessible public transport stops

Non-motorised street network

within 500m



The number of public transport stops one can find within 500m walking distance from every street segment.

- zero stops
- 1
- 2 - 5
- 6 - 19
- >= 20
- Public Transport Stops
- Buildings



Gothenburg

Accessible population

Non-motorised street network

within 500m

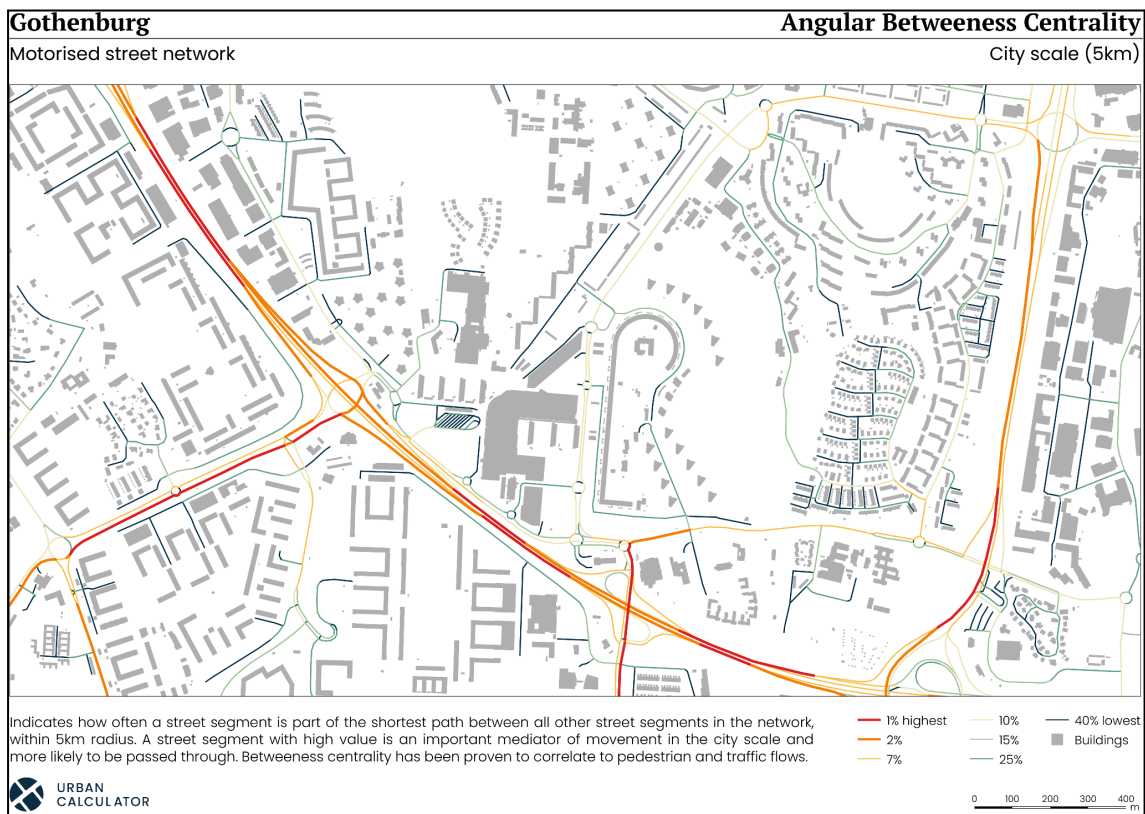
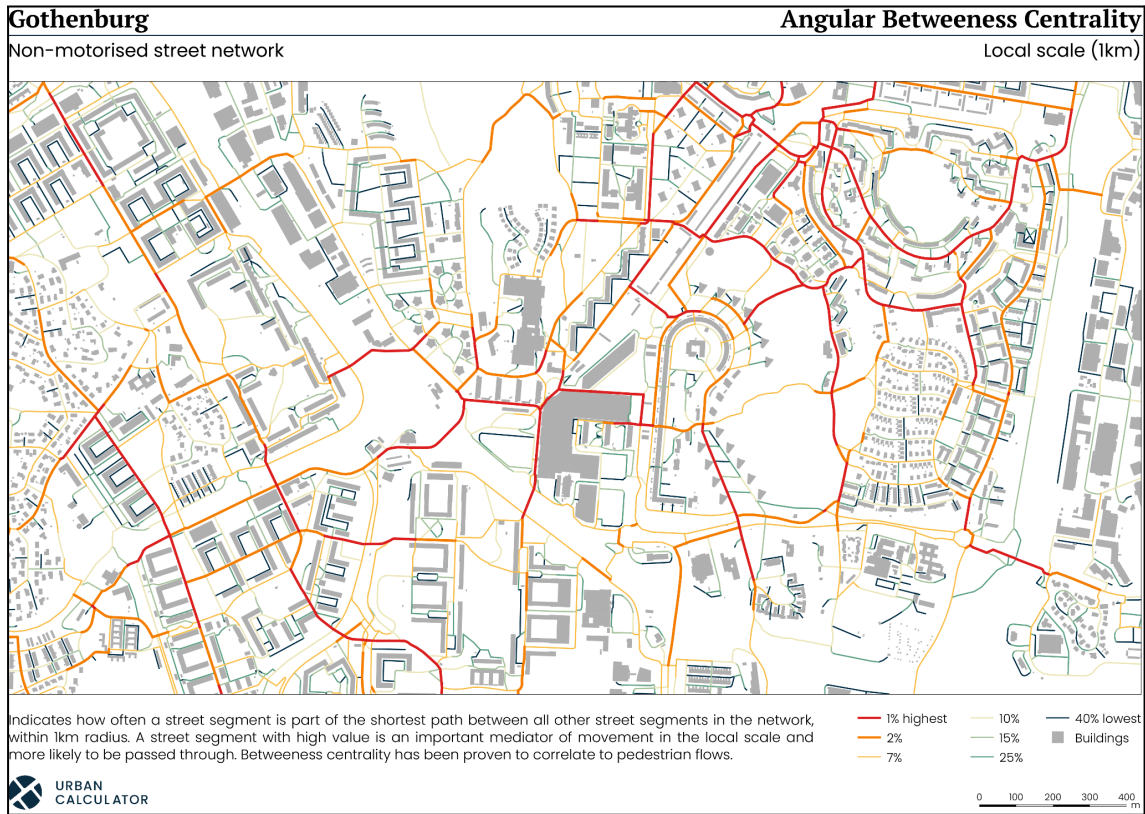


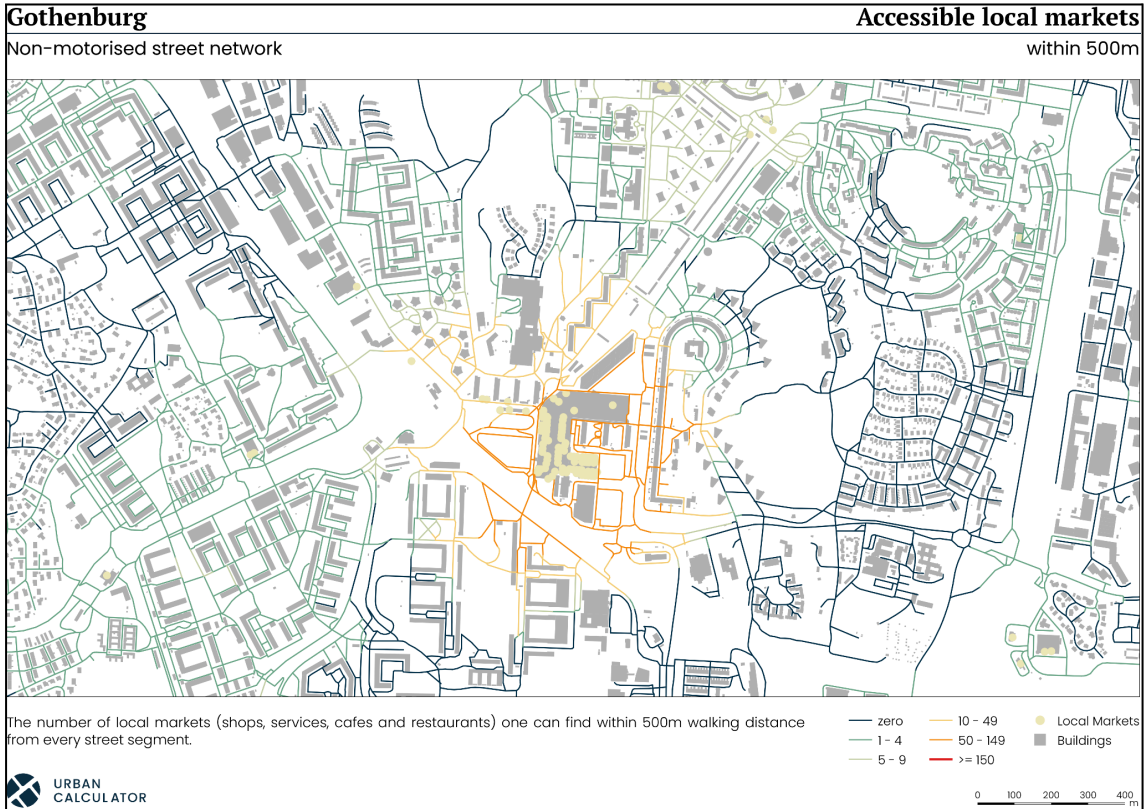
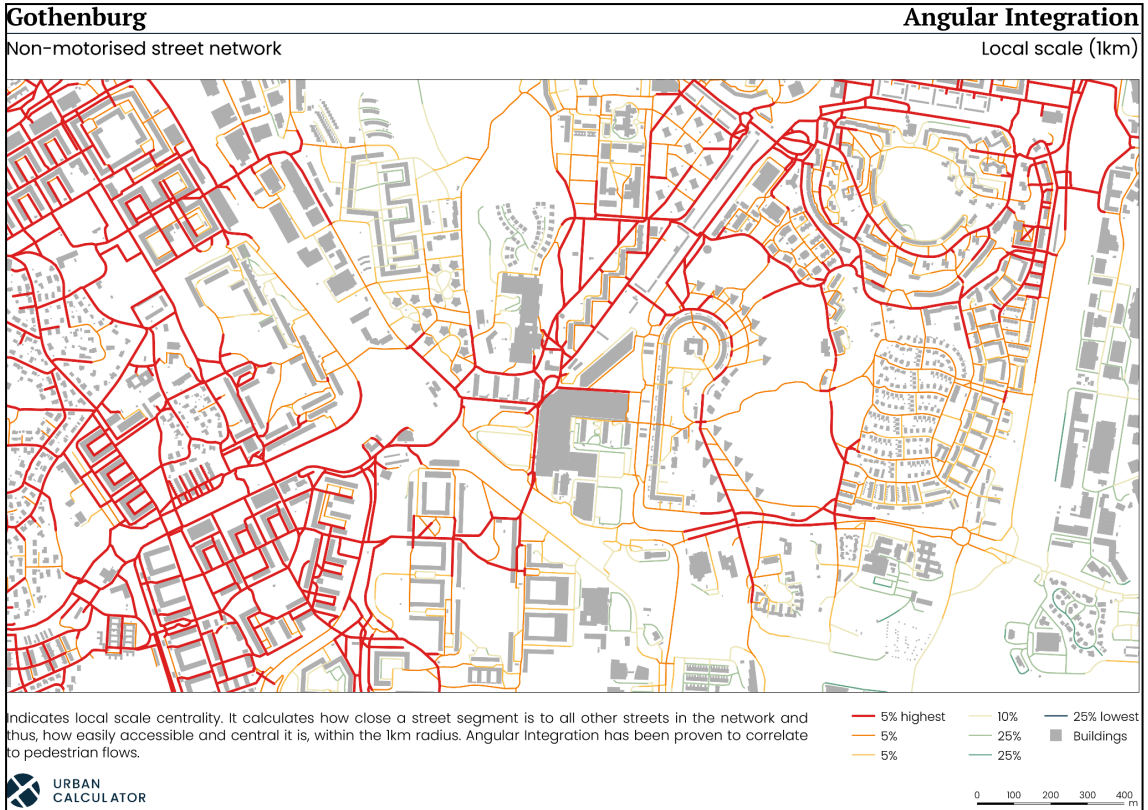
Amount of people living within 500m walking distance from every street segment.

- 0 - 199
- 200 - 749
- 750 - 1499
- 1500 - 2499
- 2500 - 4999
- >= 5000
- Buildings



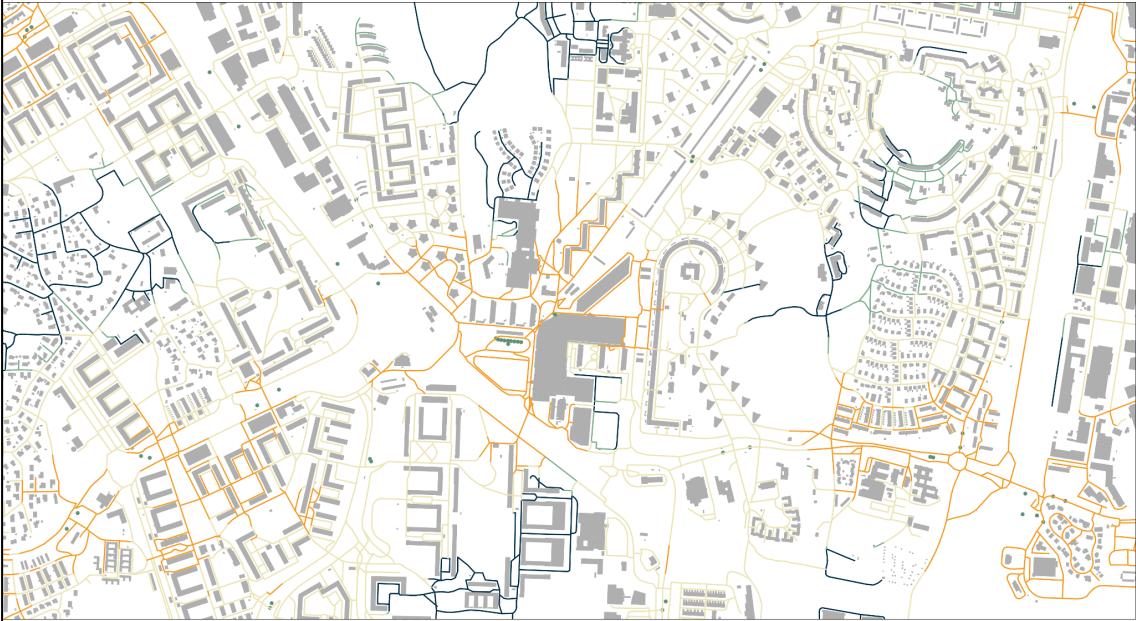
8.4 Bilagor för Frölunda Torg





Gothenburg **Accessible public transport stops**

Non-motorised street network within 500m



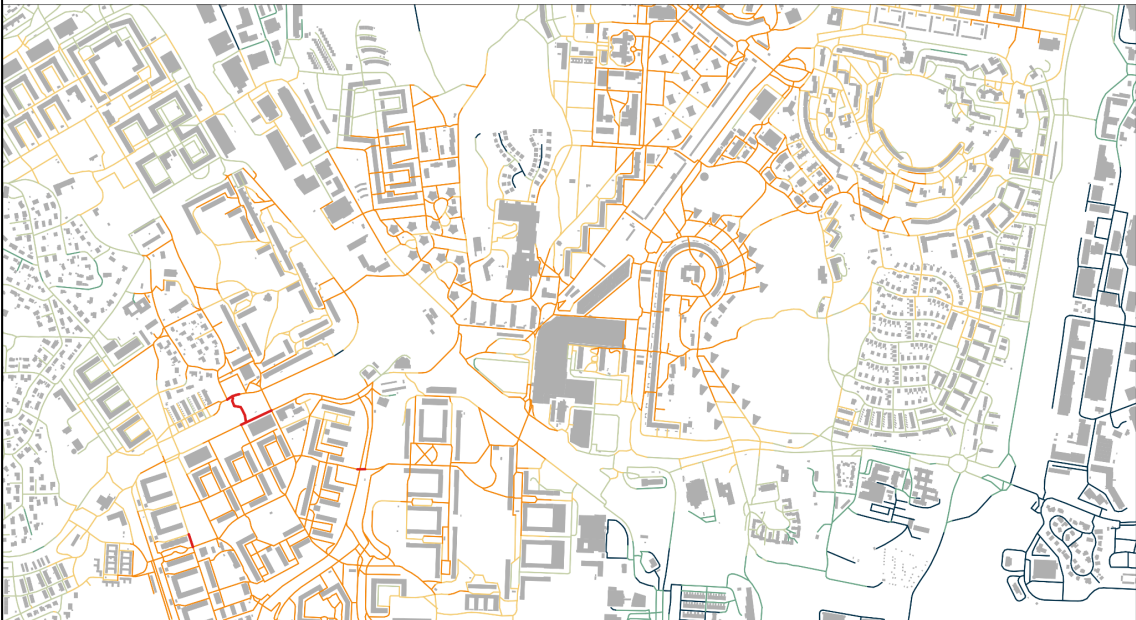
The number of public transport stops one can find within 500m walking distance from every street segment.

- zero stops
- 1
- 2 - 5
- 6 - 19
- >= 20
- Public Transport Stops
- Buildings



Gothenburg **Accessible population**

Non-motorised street network within 500m

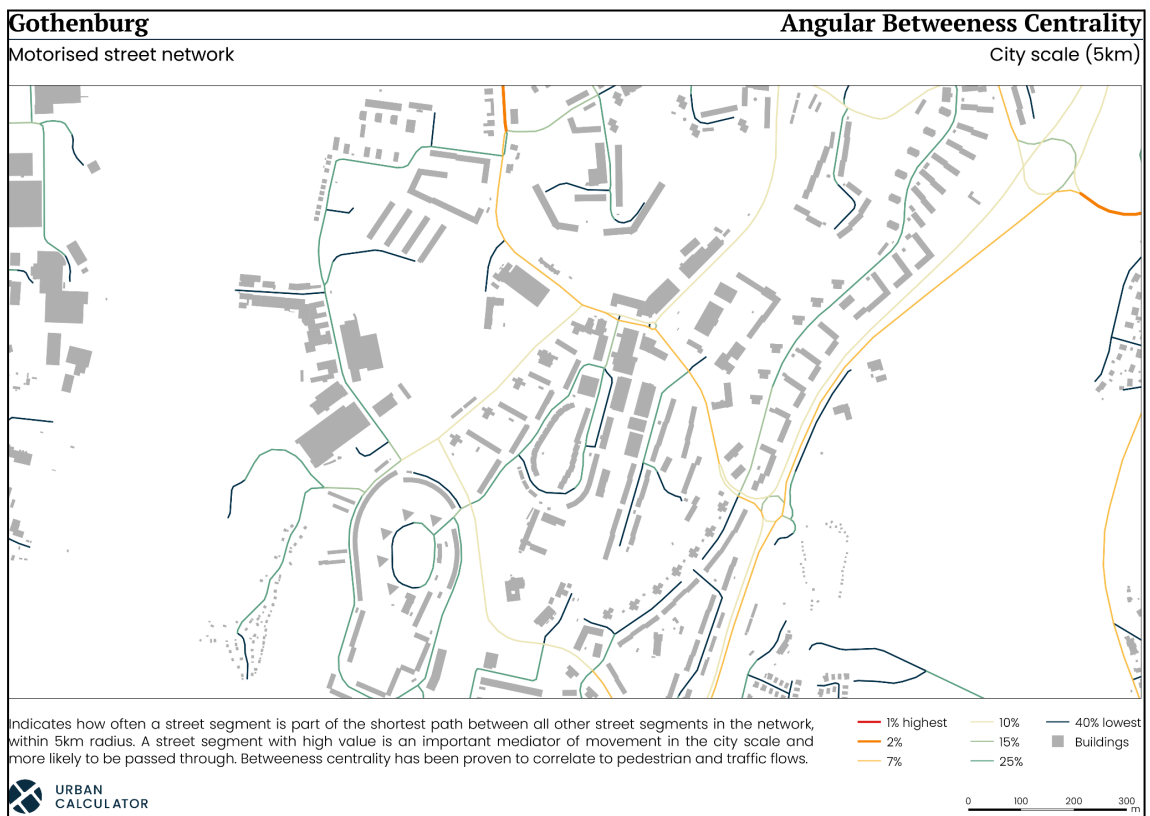
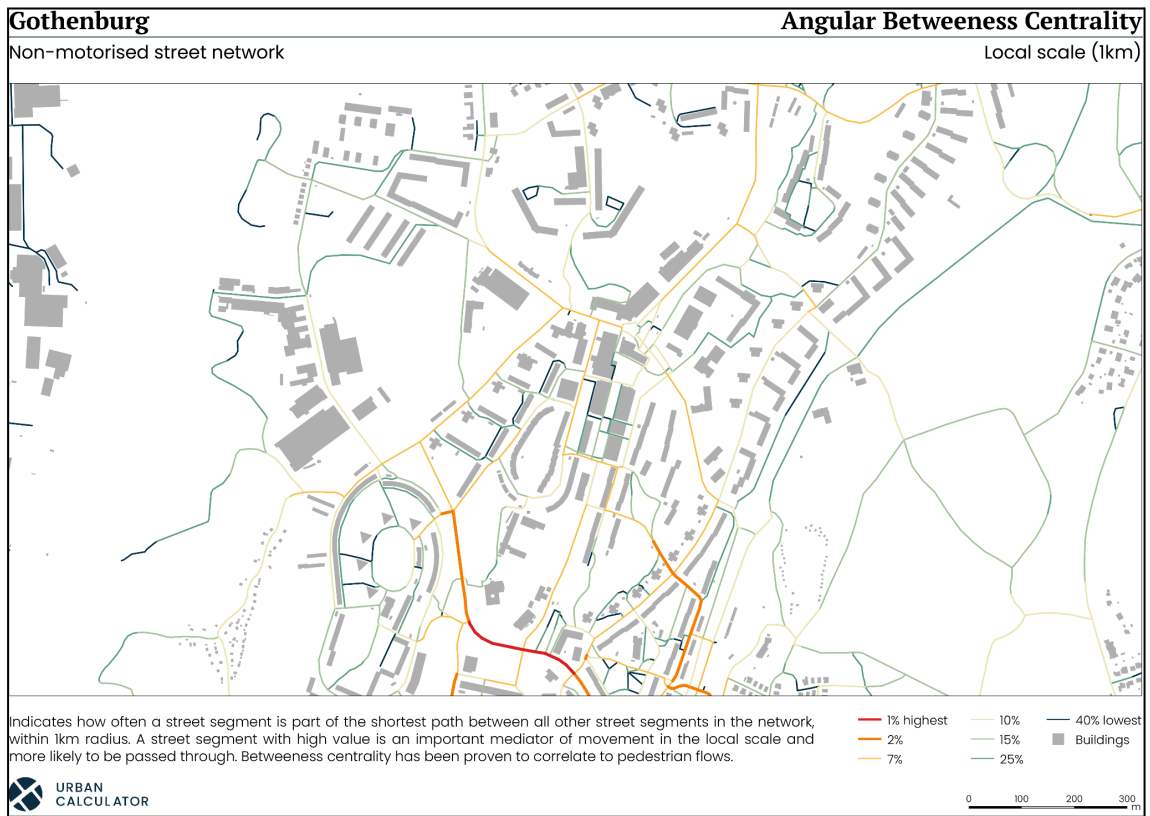


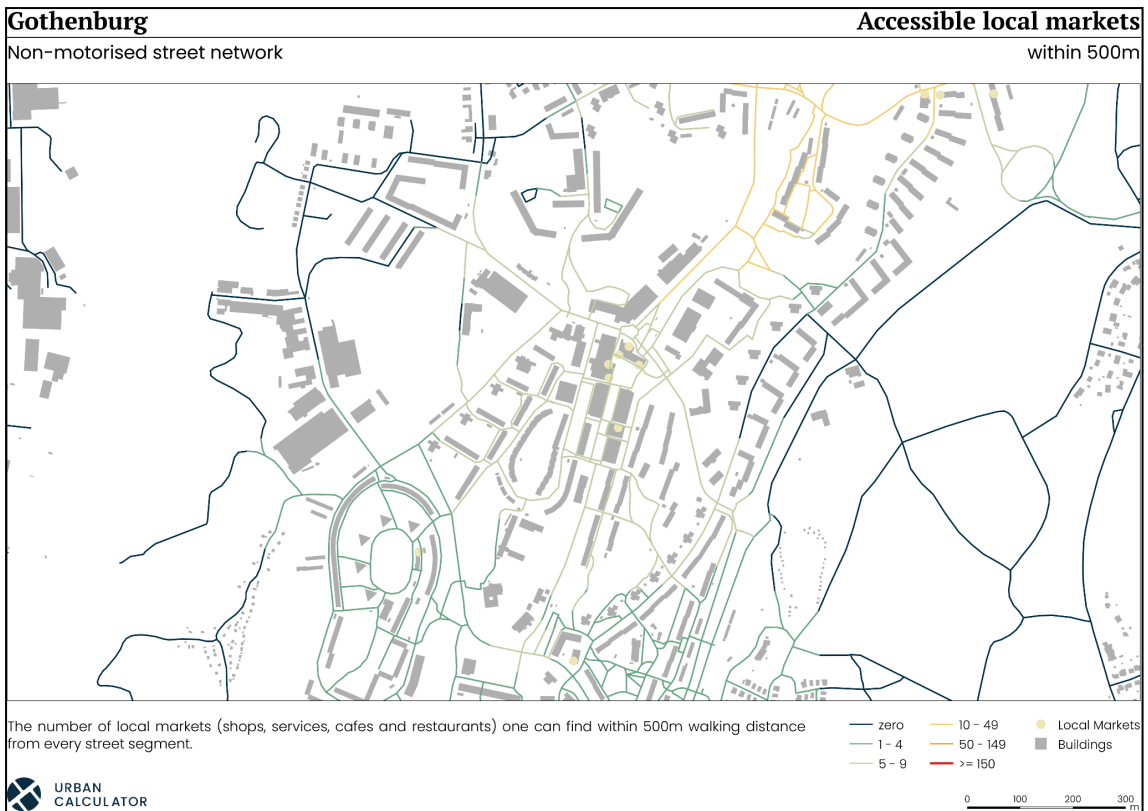
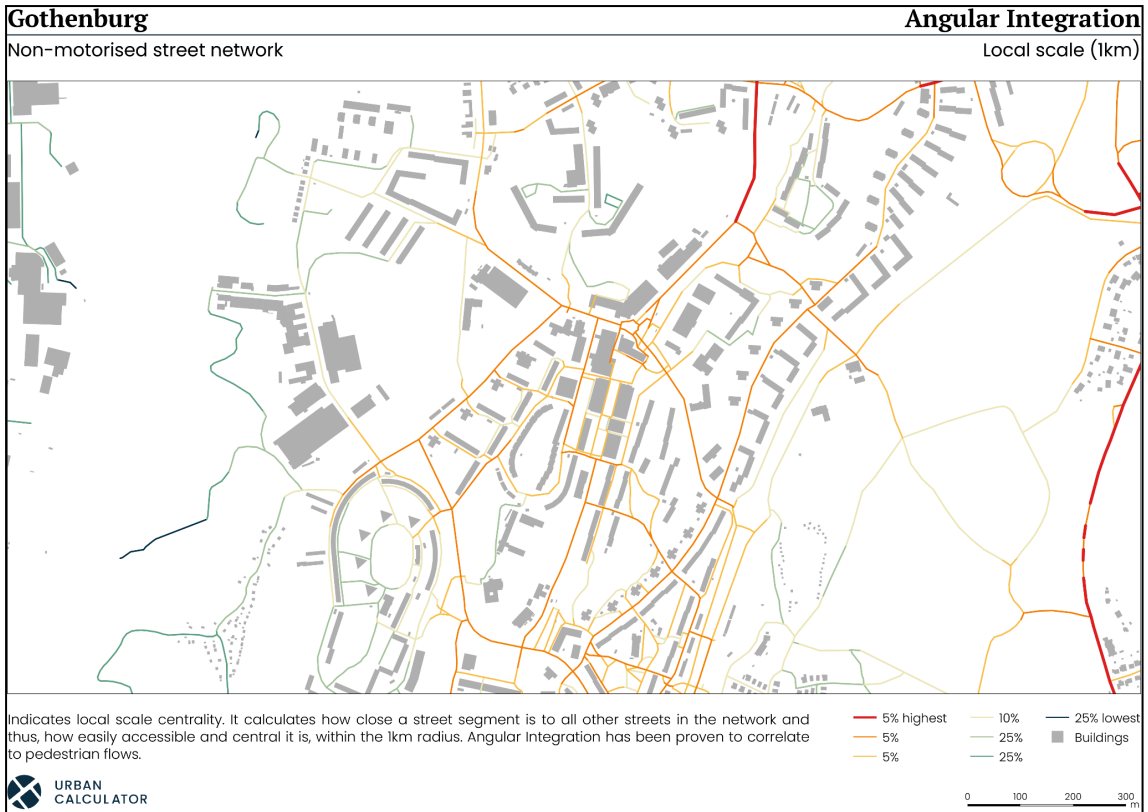
Amount of people living within 500m walking distance from every street segment.

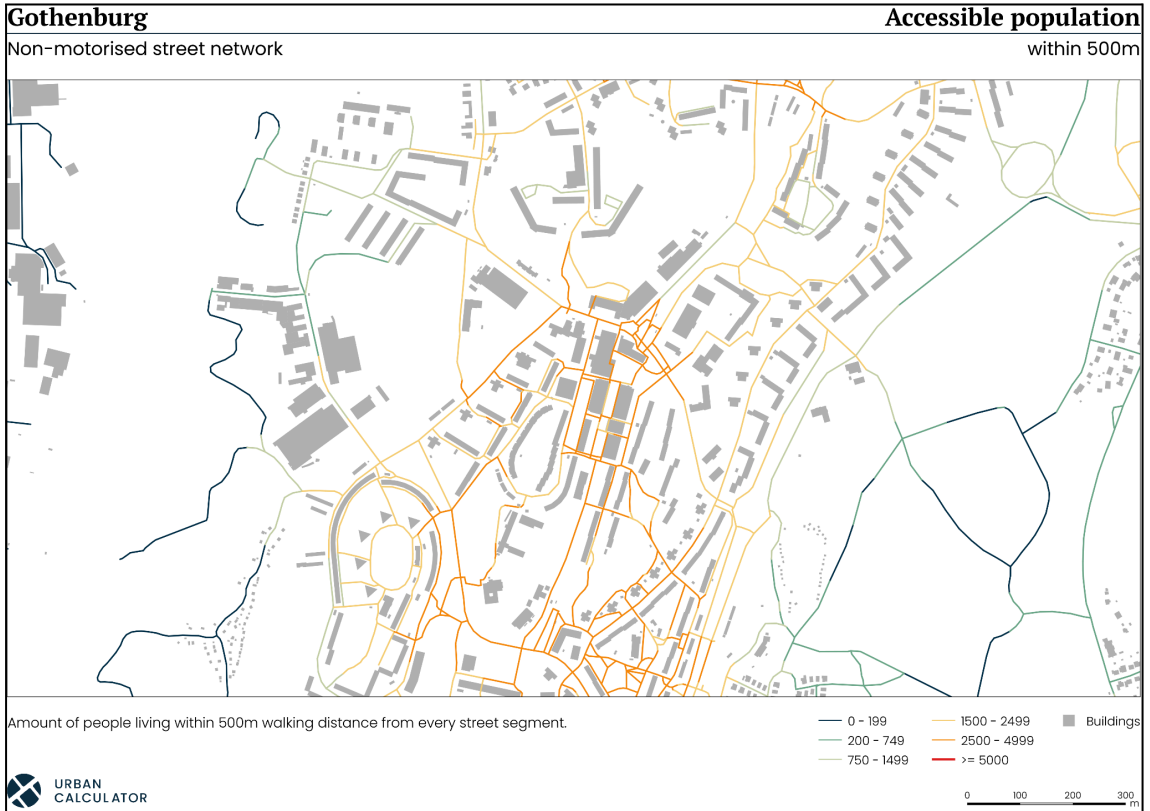
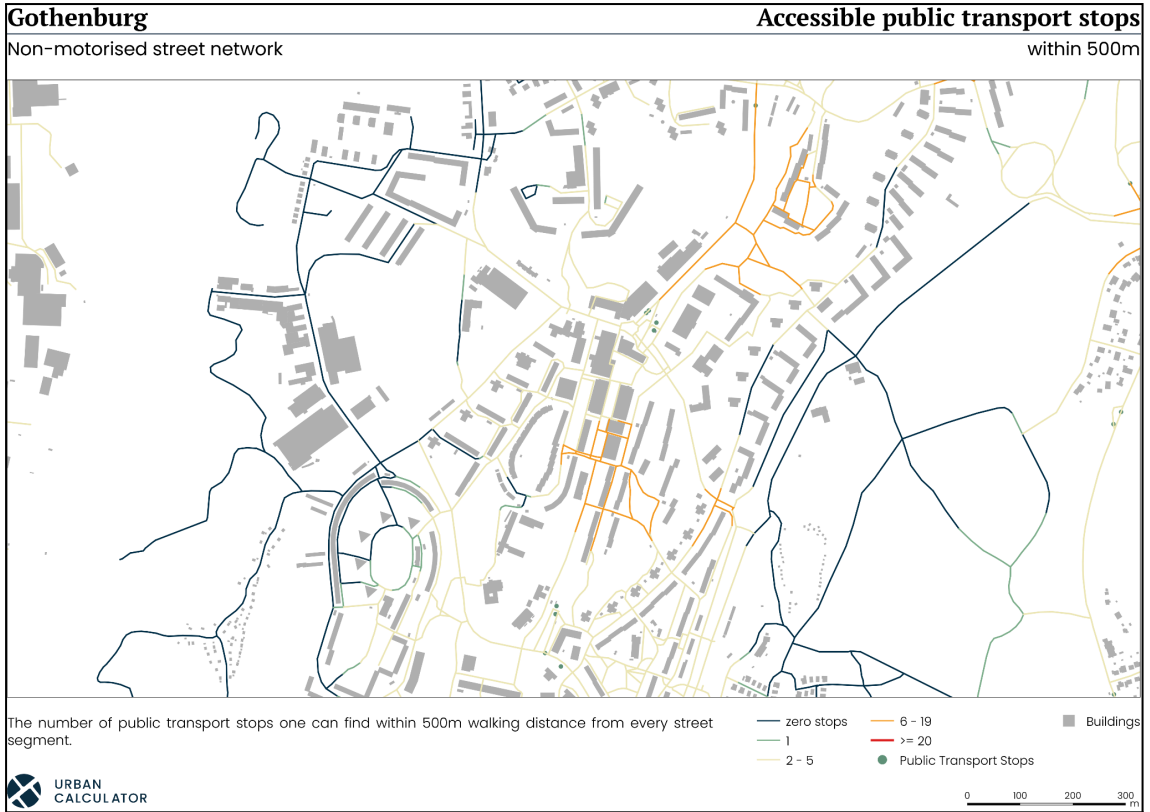
- 0 - 199
- 200 - 749
- 750 - 1499
- 1500 - 2499
- 2500 - 4999
- >= 5000
- Buildings



8.5 Bilagor för Kortedala torg







INSTITUTIONEN FÖR ARKITEKTUR OCH
SAMHÄLLSBYGGNADSTEKNIK
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige 2024
www.chalmers.se

