



CHALMERS



PAUS i bygget

Drivkraftsanpassad samverkan för minimering av negativ påverkan på omgivande stadsmiljö och näringsliv

Examensarbete inom kandidatprogrammet Affärsutveckling och entreprenörskap inom samhällsbyggnadsteknik

HILDA AHLGREN
EBBA NILSSON

INSTITUTIONEN FÖR ARKITEKTUR OCH SAMHÄLLSBYGGNADSTEKNIK

CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg 2024
www.chalmers.se

EXAMENSARBETE ACEX20

PAUS i bygget

Drivkraftsanpassad samverkan för minimering av negativ påverkan
på omgivande stadsmiljö och näringsliv

HILDA AHLGREN
EBBA NILSSON



CHALMERS

Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg 2024

PAUS i bygget

Drivkraftsanpassad samverkan för minimering av negativ påverkan på omgivande stadsmiljö och näringsliv

HILDA AHLGREN

EBBA NILSSON

© HILDA AHLGREN & EBBA NILSSON 2024.

Handledare: JOB VAN ELDIJK , Stadsbyggnad

Examinator: LARS MARCUS, Stadsbyggnad

Examensarbete 2024

Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik

Chalmers Tekniska Högskola

SE-412 96 Göteborg

Telefon +46 31 772 1000

Omslagsbild: AI-genererad och redigerad bild, baserad på White Arkitekters rendering av Feskekörka. Bilden visar landmärket Feskekörka i Rosenlund, Göteborg.

Alla figurer i rapporten är framtagna av författarna om inte annat anges.

Skriven i L^AT_EX

Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik

Göteborg 2024

PAUS i bygget

Drivkraftsanpassad samverkan för minimering av negativ påverkan på omgivande stadsmiljö och näringsliv

Examensarbete inom kandidatprogrammet Affärsutveckling och entreprenörskap inom samhällsbyggnadsteknik

HILDA AHLGREN

EBBA NILSSON

Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik

Avdelningen för Stadsbyggnad

Chalmers Tekniska Högskola

Sammanfattning

I takt med att kraven på hållbara städer och behovet av snabb urban expansion ökar, stiger efterfrågan på infrastruktur- och byggprojekt. För att uppfylla FN:s globala mål i Agenda 2030, särskilt mål 11 om hållbara städer och samhällen, samt Göteborgs Stads vision om en nära, sammanhållen och robust stad under byggskedet, måste byggarbetsplatsers påverkan på stadsmiljö och näringsliv beaktas.

Infrastrukturprojektet Västlänken har haft stor påverkan på Göteborgs stadsmiljö. Vid station Haga, har området Rosenlund påverkats avsevärt av byggarbetsplatsens etableringar. Dessa har påverkat tillgänglighet och trygghet samt lett till minskade flöden längs Rosenlundsgatan. Projektet väntas pågå i upp till 14 år, förändras områdets karaktär avsevärt under denna tidsperiod. Perioden motsvarar ett liv från nyfödd till tonåring eller drygt tre mandatperioder i riksdagen. Med tanke på den omfattande tidsperioden är det av stor betydelse att göra det påverkade området trevligt och tillgängligt under byggtiden för att minimera projektets negativa sociala effekter.

Examensarbetet har huvudsakligen använt en kvalitativ ansats med kompletterande kvantitativ data. Genom en fallstudie har byggarbetsplatsens påverkan på den omgivande stadsmiljön och näringslivet undersökts. Resultaten visar att etableringen av byggarbetsplatsen har påverkat Rosenlunds identitet, tillgänglighet och upplevda trygghet. Fastighetsägare och verksamhetsutövare har upplevt negativa effekter i form av minskad omsättning och förlängda uthyrningsprocesser. Genom en analys av samverkan i området har en samverkansmodell för drivkraftsanpassad samverkan tagits fram. Modellen förväntas kunna tillämpas i liknande projekt för att optimera effekter av platsanpassade urbana samverkansåtgärder (PAUS) och effektivisera kommunikation, aktörer emellan. Studien syftar till att bidra med underlag för att förbättra samverkan i större bygg- och infrastrukturprojekt och minska påverkan av detta på omgivande stadsmiljö och näringsliv.

Nyckelord: Byggarbetsplatsens påverkan, Byggarbetsplats i stadsmiljö, Drivkraftsanpassad samverkan, Platsanpassad urban samverkan, Temporär urbanism, Tillgänglighet, Trygghet, Västlänken

Site-Specific Urban Collaboration in Construction
Incentive-based Collaboration for Minimizing Negative Impact on the Surrounding
Urban Environment and Business Sector
Degree Project in the Bachelor's Programme Business Development and Entrepreneurship
HILDA AHLGREN
EBBA NILSSON
Department of Architecture and Civil Engineering
Division of Urban Design and Planning
Chalmers University of Technology

Abstract

As the need for sustainable cities grows and the trend of urbanization entails rapid urban expansion, the demand for infrastructure and construction projects also rises. To meet the United Nations' Sustainable Development Goals, specifically Goal 11: Sustainable Cities and Communities, and Gothenburg's vision of a close-knit, cohesive, and resilient city during the construction phase, the impact of construction sites on the urban environment and local businesses must be considered.

The Västlänken infrastructure project has significantly impacted Gothenburg's urban environment. Specifically, the Rosenlund area near Haga Station has been notably affected by the construction site, impacting accessibility and perceived safety, and reducing pedestrian flow along Rosenlundsgatan. Given that the project is expected to last up to 14 years, equivalent to the span from infancy to adolescence or over three parliamentary terms. Considering the extensive duration of the project, it is of paramount importance to design the affected area to be as pleasant and accessible as possible in order to mitigate the project's negative social impacts.

The thesis primarily employs a qualitative approach, supplemented with quantitative data. The impact of the construction site on the surrounding urban environment and local businesses was examined through a case study. The results indicate that the establishment of the construction site has affected Rosenlund's identity, accessibility, and perceived safety. Property and business owners have experienced negative effects, such as decreased revenue and increased time spent finding tenants. Through an analysis of the current collaboration in the area, a model for Incentive-based collaboration has been developed. This model is expected to be applicable on similar projects to optimize the effects of site-specific urban collaborative measures and improve communication among stakeholders. The study aims to provide a basis for improving collaboration in large construction and infrastructure projects and for mitigating their impact on the surrounding urban environment and local businesses.

Keywords: Construction Site Impact, Construction Site in Urban Environment, Incentive-Based Collaboration, Safety, Site-Specific Urban Collaboration, Temporary Urbanism, Västlänken

Förord

Som en avslutande del av kandidatutbildningen Affärsutveckling och entreprenörskap inom samhällsbyggnadsteknik vid Chalmers tekniska högskola, har ett examensarbete utfärdats av Hilda Ahlgren och Ebba Nilsson i tätt samarbete med branschorganisationen Fastighetsägarna. Studien omfattar 15 högskolepoäng och har utformats under vårterminen 2024.

Ett stort tack riktas till alla respondenter som medverkat i studien genom att bidra med kunskap och erfarenheter samt berikat arbetet med spännande perspektiv. Vi vill även tacka Rikard Ljunggren, som haft rollen som extern handledare från Fastighetsägarna, för värdefullt stöd och vägledning under resans gång. Vidare riktas även ett tack till arbetets opponenter Alex Ahlstedt och Andreas Wickström som kritiskt granskat arbetet under våren.

Till sist vill vi tacka Chalmers och arbetets handledare Job van Eldijk för engagemang och nya lärdomar samt examinator Lars Marcus som kommit med inspiration under resans gång.

Så tack alla som bidragit med kunskaper, lärdomar och erfarenheter, arbetet hade inte blivit detsamma utan er!

Hilda Ahlgren & Ebba Nilsson, Göteborg, maj 2024

Begreppslista

Nedan återfinns en lista över begrepp som har använts i arbetet.

Aktivitetsskapade åtgärder: Aktiviteter som erbjuds på allmän plats. Syftar till att locka människor till en plats. Exempel på aktivitetsskapade åtgärder är utställningar, tipspromenader eller foodtrucks.

Aktör: En formell roll som innehas av en fysisk eller juridisk person som på något sätt deltar i, påverkas av eller har intresse i projekt Västlänken.

Best -practice: Den mest effektiva metoden för att uppnå ett önskat resultat inom ett specifikt område. Används som en referens som liknande projekt kan följa för att säkerställa hög kvalitet och effektivitet i sitt arbete.

Besöksdrivande verksamhet: En verksamhet vars verksamhet är beroende av ett kundflöde. Exempel på besöksdrivande verksamheter är restauranger och butiker.

Byggarbetsplats: En byggarbetsplats är platsen där byggverksamhet bedrivs (Skatteverket, 2024).

Byggherre: En juridisk person som genomför eller låter utföra projektering, byggande, rivning eller markarbeten på egen bekostnad (SFS 2010:900).

Drivkraftsanpassad samverkansmodell: Samverkansmodell där aktörer med de mest betydande gemensamma drivkrafterna på en plats initierar den strategiska riktningen och utformar en plan för långsiktig samverkan, med målet att upprätthålla flöden och öka platsens attraktivitet.

En byggarbetsplats etableringar: Avgränsningar som avgränsar byggarbetsplatsens arbetsområde från det offentliga rummet. Det kan exempelvis vara stängsel eller byggplank.

Fastighetsägare: En juridisk person som har lagfart för en fastighet eller har en tomträtt, vilket är innehavande av byggnad på ofri grund.

Icke-besöksdrivande verksamhet: En verksamhet vars syfte inte är att attrahera människor till verksamheten. Exempel på en icke-besöksdrivande verksamhet är ett kontor.

Platsanpassad urban samverkan (PAUS): En strategi där åtgärder, genom-

förda av en samverkansgrupp enligt en handlingsplan, är specifikt anpassade efter platsens unika förutsättningar och kontinuerligt justeras utifrån lokal kontext och behov.

Samverkansgrupp: Den uppslutning av människor som tillsammans bedriver samverkan och för en strategisk dialog om gruppens arbete.

Störningar: Konsekvenser från byggarbetsplatsen som är påtagliga för allmänheten. Exempel på störningar är minskad omsättning, minskad framkomlighet, buller och vibrationer.

Verksamhetsutövare: De företag och personer som bedriver kommersiell verksamhet, främst i gatuplansnivå.

Västsvenska paketet: En finansieringslösning för infrastruktur som främjar tillväxt och utveckling i Västsverige .

Åtgärder för att minimera störningar: Handlingar som utförs i syfte av att minimera påtagligheten av Västlänkens byggarbetsplats.

Innehåll

Sammanfattning	vi
Abstract	viii
Förord	x
Begreppslista	xi
Innehåll	xiii
1 Inledning	1
1.1 Bakgrund	1
1.2 Syfte och precisering av forskningsfrågor	2
1.3 Avgränsningar	3
2 Metod	5
2.1 Undersökningsdesign	5
2.2 Undersökningsstrategi	6
2.3 Undersökningsmetod	6
2.4 Intervjuer	6
2.5 Tematisk analys	7
2.6 Respondenter	8
2.6.1 Identifiering av intressenter	8
2.6.2 Klassificering av intressenter	9
2.6.2.1 Kärntressenter	9
2.6.2.2 Primärintressenter	10
2.6.2.3 Sekundärintressenter	11
2.6.3 Urval av respondenter	11
2.6.4 Beskrivning av respondenter	12
2.7 Kvalitetssäkring	15
2.7.1 Validitet, tillförlitlighet och generaliserbarhet	16
2.7.2 Reflektion över metod	16
3 Fallstudien	19
3.1 Rosenlund	19
3.1.1 Rosenlunds historia	20
3.1.2 Vision Rosenlundskajen	21

3.1.3	Samverkan i Rosenlund	21
3.1.4	Rosenlundsgatan idag	22
3.2	Västlänken	26
3.2.1	Byggarbetsplatsen	27
3.2.1.1	Mål och riktlinjer för hållbara stadsrum i Göteborgs stad	28
3.2.1.2	Lagar och regleringar	29
3.2.1.3	Byggarbetsplatsen som barriär	31
3.2.1.4	Nuläget	34
4	Teoretisk bakgrund	35
4.1	Den byggda miljöns påverkan på trygghet och tillgänglighet	35
4.1.1	Trygghet	35
4.1.2	Risk för ökad kriminalitet	36
4.1.3	Tillgänglighet	36
4.2	Barriärer i stadsmiljö	37
4.2.1	Flöden och rörelsemönster	38
4.3	Samverkan	39
4.3.1	Platssamverkan	39
4.3.2	Samverkan för stadsutveckling	40
4.4	Platsaktivering	40
4.5	Temporär urbanism	41
5	Resultat	45
5.1	Hur har Rosenlunds identitet förändrats till följd av byggarbetsplatsens närvaro?	45
5.2	Hur har stadsmiljön runt byggarbetsplatsen påverkats av dess närvaro? 46	
5.3	Hur har näringslivet runt byggarbetsplatsen påverkats av dess närvaro?	51
5.4	Vilka åtgärder har vidtagits av respektive aktör för att minimera negativ påverkan av byggarbetsplatsen?	52
5.5	Hur har samverkan mellan aktörer sett ut under byggtiden?	54
6	Diskussion	63
6.1	Utformningen av fysiska etableringar påverkar trygghet och tillgänglighet	63
6.2	Flödesminskningarna längs Rosenlundsgatan korrelerar med byggarbetsplatsens närvaro	65
6.3	Platsaktivering och temporär urbanism minimerar negativ påverkan .	66
6.4	Drivkraftsanpassad samverkansmodell underlättar för PAUS	67
6.5	Begränsningar	70
7	Slutsats	71
7.1	Hur påverkar Västlänkens byggarbetsplats och dess etableringsytor vid station Haga, området Rosenlund?	71
7.2	Hur påverkas verksamhetsutövare och fastighetsägare i området av byggarbetsplatsen och dess etableringar?	72

7.3	Hur har samverkan mellan byggherren och omgivande aktörer sett ut?	73
7.4	Förslag på fortsatta studier	77
Bilagor		79
Litteraturförteckning		79
A Tematisk analysmall		I
A.1	Tematisk analys av forskningsfråga 1	I
A.2	Tematisk analys av forskningsfråga 2	II
A.3	Tematisk analys av forskningsfråga 3	IV
B Intervjumall		V
B.1	Intervjumall för verksamhetsutövare	V
B.2	Intervjumall för fastighetsägare	VI
B.3	Intervjumall för byggherre	VII

1

Inledning

I maj 2024 pågick 453 byggprojekt inom Göteborgs kommun, vilket motsvarar lika många byggarbetsplatser i staden (Byggfakta, 2024). Byggarbetsplatser i urban miljö ställer höga krav på både kommun och byggherrar för att säkerställa att stadens funktioner fortlöper smidigt. Byggarbetsplatser kan potentiellt utgöra barriärer som begränsar sociala kontakter och tillgänglighet till samhällsfunktioner. Effekterna av byggarbetsplatser på det omgivande stadslivet och näringslivet har hittills behandlats i ett fåtal vetenskapliga studier.

Ett av de mest omfattande projekten i Göteborg är infrastrukturprojektet Västlänken. Denna studie syftar till att undersöka påverkan på området Rosenlund, som påverkas av etableringen av station Haga inom ramen för projektet. Station Haga beräknas ta 14 år att färdigställa, vilket innebär en långvarig period i en tillfällig miljö som sällan är anpassad för stadsmässig användning. För att förstå tidsperspektivet kan det jämföras med en och en halv grundskoletid eller tre och en halv mandatperiod i riksdagen. Den negativa påverkan på omgivande näringsverksamheter och fastighetsägare kan potentiellt vara förödande. Det är därför av största vikt att identifiera orsakerna till denna påverkan och att undersöka hur dessa aktörer påverkas för att utveckla strategier för att underlätta situationen under byggskedet.

1.1 Bakgrund

Göteborgs stads befolkning förväntas öka med 150 000 invånare fram till år 2040, vilket innebär ett ständigt behov av stadsutveckling (Göteborgs Stad, 2024). För att kunna möta kraven för ett gott stadsliv behöver både infrastruktur, bostäder och rekreationsytor byggas ut. Projekt Västlänken är ett stadsutvecklingsprojekt som initieras för att stärka kollektivtrafiken i Göteborg och skapa bättre förbindelser till resten av Västsverige.

När utformningen av ett stadsrum förändras markant under en längre tid, som i detta fall planeras sträcka sig upp mot 14 år, finns det många aspekter att kritiskt beakta. Byggarbetsplatser kan anses utgöra potentiella hinder i urbana områden (van Eldijk, 2022). Denna studie kommer att undersöka problematiken genom att studera byggarbetsplatsen för Västlänken station Haga påverkar stadsmiljön och hur involverade aktörer kan arbeta med samverkan för att minimera negativ påverkan på omgivande stadsmiljö och näringsliv.

Platssamverkan tillämpas flitigt i utsatta områden, där polis, samhällsnytta och fastighetsägare samarbetar för att skapa tryggare och säkrare boendemiljöer (Boverket, 2021). I USA har konceptet Business Improvement District antagits för platssamverkan i affärsdistrikt sedan 1930-talet (Fastighetsägarna, u.d). Samverkan mellan verksamhetsutövare och fastighetsägare syftar till att stärka näringslivet och öka fastighetsvärdet i ett område. I byggprojekt som Västlänken, där byggplatsen omformar stadens struktur, står verksamhetsutövare inför utmaningar att attrahera nya kunder och behålla intäkter, medan fastighetsägare riskerar vakanser i centralt belägna lokaler. Fastighetsvärdena tenderar även att minska när infrastrukturprojekt etableras i centrala områden, då de till stor del påverkas av centralitet och tillgänglighet. Dessa faktorer störs av byggarbetsplatsers närvaro. Även anslutande gaturum riskerar att påverkas i form av minskad trygghet och framkomlighet.

Boverket framhåller att platssamverkan stärks genom delaktighet och att aktörernas engagemang kan ökas genom ny kunskap inom området. Slutligen krävs ökad uppföljning och utvärdering av insatser, och att möjligheter och begränsningar med samverkan behöver bli mer välkända. Detta är nödvändigt för att minimera negativa konsekvenser på omgivande miljöer och för verksamheter och fastighetsägare.

1.2 Syfte och precisering av forskningsfrågor

Syftet med denna studie är att analysera och kartlägga de utmaningar som omgivande näringsliv och stadsmiljö möter till följd av närvaron av en byggarbetsplats i stadsmiljö. Genom att identifiera och analysera effekterna av byggarbetsplatsen på den omgivande miljön samt dess konsekvenser för fastighetsägare och verksamhetsutövare i närområdet, strävar studien efter att identifiera och formulera best-practice modell för samverkan mellan byggherre och berörda aktörer. Målet är att samverkansmodellen ska minimera negativ påverkan på omgivande stadsmiljö och näringsliv samt underlätta samverkan mellan intressenter i framtida liknande projekt.

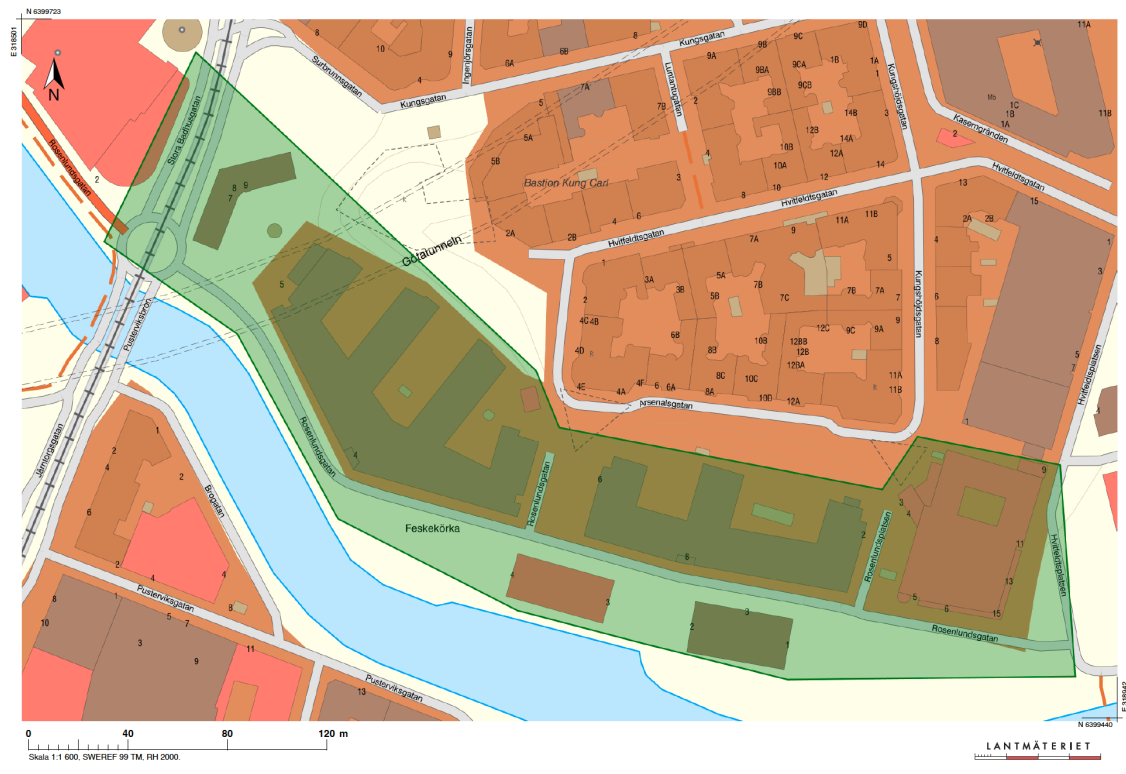
För att uppnå detta syfte har följande forskningsfrågor formulerats:

1. Hur påverkar Västlänkens byggarbetsplats och dess etableringsytor vid station Haga, området Rosenlund?
2. Hur påverkas verksamhetsutövare och fastighetsägare i området av byggarbetsplatsen och dess etableringar?
3. Hur har samverkan mellan byggherren och omgivande aktörer sett ut?

Dessa frågor syftar till att undersöka hur byggarbetsplatsen har påverkar området och vilka konsekvenser det har gett på omgivande stadsmiljö och näringsliv, vilket i sin tur bidrar till en djupare förståelse av hur samverkan har fungerat för att mildra negativ påverkan. Genom att systematiskt analysera dessa aspekter hoppas arbetet kunna ge värdefulla insikter och rekommendationer för framtida forskning och praktisk tillämpning.

1.3 Avgränsningar

Examensarbetet har en geografisk avgränsning där området som undersöks är större delen av Rosenlundsgatan som ligger längs med vallgraven. Studieområdet sträcker sig från Hvitfeldtsplatsen till Esperantoplatsen, se figur 1.1. Arbetet avgränsas även tidsmässigt i form av att arbetet fokuserar på byggplatsen under byggtiden som inleddes 2018.



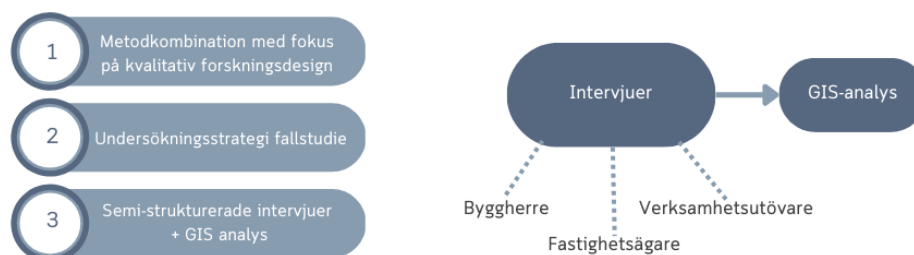
Figur 1.1: Examensarbetets geografiska avgränsningsområde, se grönmarkerat område. Källa: Lantmäteriet (redigerad)

För att koncentrera arbetet ytterligare har avgränsning gjorts för den undersökta populationen. Examensarbetet fokuserar på att undersöka påverkan på kommersiell verksamhet, det vill säga fastighetsägare och verksamhetsutövare. Arbetet fokuserar därmed inte på de boendes och privatpersoners upplevelse och påverkan av byggnationen av Västlänken station Haga.

2

Metod

Följande kapitel behandlar studiens val av design, strategi och metod, vilket illustreras i figur 2.1. Valen har baserats på innehåll från boken *Forskningshandboken: för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna* skriven av Martyn Denscombe (2018). Vidare beskrivs urvalsprocessen för att ta fram lämpliga respondenter för den kvalitativa studien. Kapitlet inkluderar även en detaljerad redogörelse för respondenterna och hur den insamlade datan har behandlats och analyserats. Slutligen adresseras kvalitetssäkringen av studien genom analyser av dess validitet, tillförlitlighet och generaliserbarhet.



Figur 2.1: Visualisering av design-, strategi- och metodval samt fördelningen av kvalitativ- och kvantitativ datainsamling.

2.1 Undersökningsdesign

Undersökningen utgår från en kvalitativ metodansats med beaktande av den komplexitet som uppstår vid undersökningen av människors upplevelse av ämnet. Studien följer en flermetodsforskning enligt Denscombes teori (2018), där både kvalitativa och kvantitativa data samlas in, vilket kallas för metodkombination. Sekvensen mellan dessa metoder är att först använda en kvalitativ ansats för att utforska problemet och sedan använda de kvalitativa resultaten för att informera och stärka de kvantitativa aspekterna av analysen. Detta beskriver Denscombe som KVAL → kvan. Detta tillvägagångssätt möjliggör en mer djupgående förståelse av det aktuella problemet. Utformningen, benämnd som en explorerande sekventiell design, innebär

att den kvalitativa analysen föregår den kvantitativa. Den kvantitativa analysen ger möjlighet att studera hur forskningsområdet förändras till följd av det studerade ämnet. Den kvantitativa datainsamlingen kompletterar främst den kvalitativa delen genom att tillhandahålla mätbara värden. Genom att kombinera både kvantitativa och kvalitativa metoder stärks förmågan att besvara och analysera olika aspekter av forskningsfrågorna och ger en mer omfattande förståelse av ämnet.

2.2 Undersökningsstrategi

Examensarbetets undersökningsstrategi bygger på en fallstudie i syfte av att belysa det generella genom att titta på det specifika (Denscombe, 2018). Valet av fallstudie motiveras av avgränsningar i tid och geografisk omfattning. Dessa två avgränsningar definierar studieområdet och möjliggör en detaljerad analys av situationen. Detta val av strategi medför analys och möjlighet att beskriva situationen i detalj för att sedan kunna se problemet ur ett bredare perspektiv. Trots att undersökningen är avgränsad till ett specifikt fall, är syftet att skapa riktlinjer för att hantera liknande frågor i andra projekt av liknande art. Dock bör särskild försiktighet iakttas vid generaliseringar inom stadsutvecklingsforskning då strategierna inte alltid är universellt överförbara mellan olika geografiska områden, på grund av den komplexitet och variation som stadsmiljön innebär.

2.3 Undersökningsmetod

Den genomförda kvalitativa undersökningsmetoden omfattade personliga semistrukturerade intervjuer för att möjliggöra en öppen dialog och följdfrågor. Intervjuerna genererade direktinformation från respondenterna som bidrog till en djupare förståelse av framgångar och utmaningar i projektet, men även hur dessa erfarenheter kan forma och vägleda framtida arbete inom området. Parallellt genomfördes en kvantitativ studie som omfattade analys av flödesstatistik samt GIS-analyser av gatunätet.

2.4 Intervjuer

Intervjuerna utfördes mellan februari och april 2024, både fysiskt och via Microsoft Teams, och genomfördes semistrukturerat med en varaktighet på 20–50 minuter. Intervjuernas frågemall varierade beroende på respondentens grupp, grad av intresse och specifika roll inom projektet, se bilaga B.1, B.2 och B.3. Intervjuerna har transkriberats med hjälp av transkriberingsprogrammet Good Tape, och textfilen har korrigerats efter återlyssning för att säkerställa en korrekt transkribering. Transkriberingen syftade till att säkerställa att respondenternas uttalanden återspeglas korrekt i rapporten och för att minska risken för feltolkning av författarna. Citeringarna som används i rapporten har godkänts av den citerade respondenten för att garantera korrekt tolkning och undvika eventuell delning av felaktig eller privat information.

2.5 Tematisk analys

För att bearbeta den kvalitativa datan som ligger till grund för studien har en tematisk analysmetod använts. Tematisk analys är ett omfattande begrepp som kan tillämpas på olika sätt. I detta arbete har Virginia Brauns och Victoria Clarkes metod, som presenteras i artikeln "*Using thematic analysis in psychology*" (2006), tillämpats. Tematisk analys är en metod inom kvalitativ forskning vars syfte är att identifiera och analysera mönster i den insamlade datan för att sedan finna återkommande teman i intervjuerna.

Processen för att genomföra en tematisk analys illustreras i figur 2.2. Först har de korrigerade textfilerna från transkriberingen lästs igenom. Därefter har kodningskategorier identifierats utifrån materialet och dessa har sedan delats in i underkategorier. Materialet har sedan kodats för att samla och organisera data från samtliga intervjuer. I bearbetningen av det kvalitativa materialet delas det upp i olika funktioner för att effektivisera databearbetningen. Kategorier representerar övergripande mönster i datamaterialet medan koder används för att märka och kategorisera specifika delar av materialet på en detaljerad nivå. Underkategorier används för att organisera och strukturera koder på en övergripande nivå. Metoden har en trattfunktion där varje uppdelning blir mer och mer koncentrerad. Efter den initiala genomläsningen och kategoriseringen bearbetas materialet ytterligare genom en detaljerad genomgång där koder identifieras och markeras. Dessa koder grupperas sedan systematiskt enligt definierade kategorier och underkategorier. Slutligen sammanställs materialet genom att koppla relevanta citat och reflektioner till de identifierade kategorierna och koderna, vilket ger en strukturerad och djupgående analys. För detaljer om kodningsmetoden, se bilaga A.1, A.2 och A.3.

Table 1 Phases of thematic analysis

Phase	Description of the process
1. Familiarizing yourself with your data:	Transcribing data (if necessary), reading and re-reading the data, noting down initial ideas.
2. Generating initial codes:	Coding interesting features of the data in a systematic fashion across the entire data set, collating data relevant to each code.
3. Searching for themes:	Collating codes into potential themes, gathering all data relevant to each potential theme.
4. Reviewing themes:	Checking if the themes work in relation to the coded extracts (Level 1) and the entire data set (Level 2), generating a thematic 'map' of the analysis.
5. Defining and naming themes:	Ongoing analysis to refine the specifics of each theme, and the overall story the analysis tells, generating clear definitions and names for each theme.
6. Producing the report:	The final opportunity for analysis. Selection of vivid, compelling extract examples, final analysis of selected extracts, relating back of the analysis to the research question and literature, producing a scholarly report of the analysis.

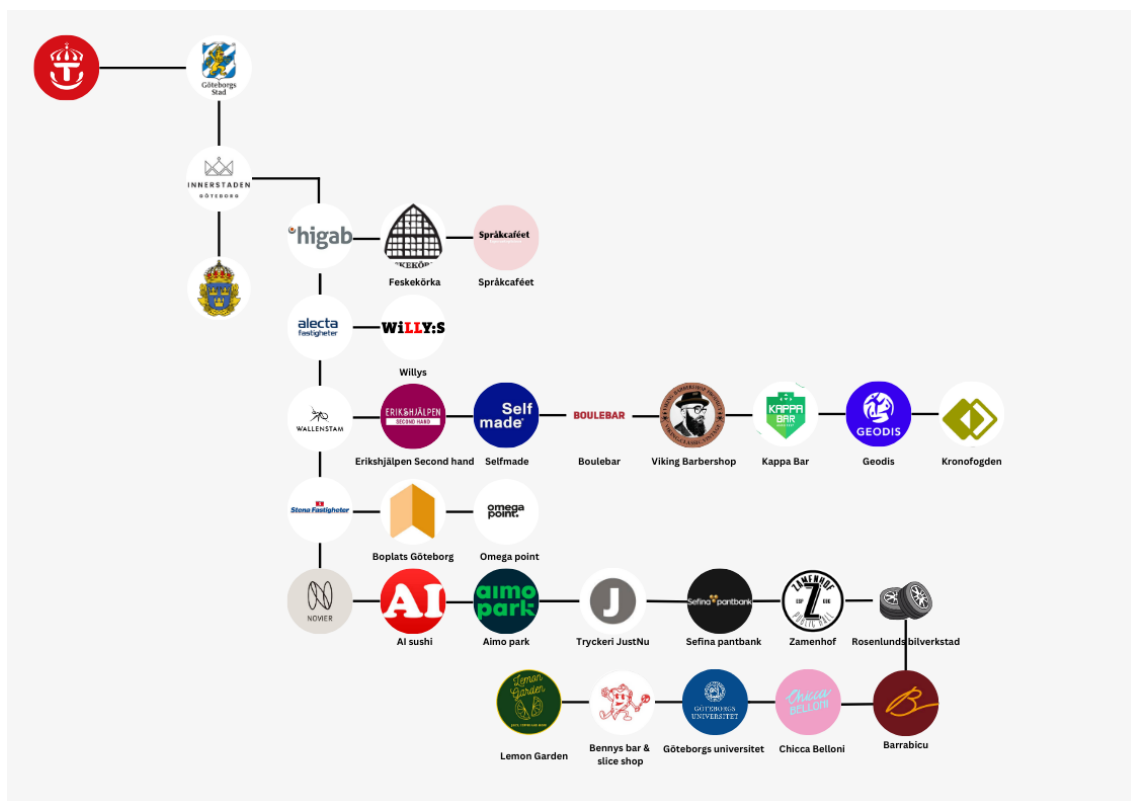
Figur 2.2: *Processen för genomförande av tematisk analys* Källa: Braun, V. & Clarke, V., 2006

2.6 Respondenter

Följande avsnitt behandlar hur respondenterna till intervjuerna har valts ut. Processen inleddes med att identifiera vilka intressenter som verkar i området och vilka som kan påverkas av och påverkar byggarbetsplatsen. Därefter har ett urval gjorts för att få fram lämpliga respondenter för att besvara studiens forskningsfrågor. Senare beskrivs respondenterna för att skapa förståelse för deras bakgrund och vilken aktörsgrupp de representerar.

2.6.1 Identifiering av intressenter

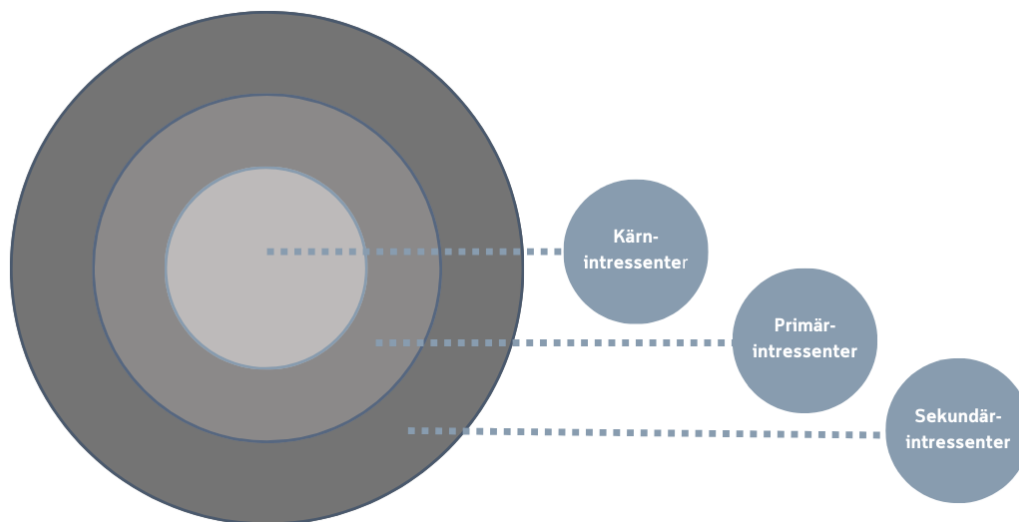
För att identifiera de aktörer som påverkar och påverkas av projektet har en intressentanalys genomförts. Denna genomfördes tidigt under processen för att identifiera respondenter till intervjuerna. Enligt Nina Ryd i hennes bok *Tidiga skeden i planering, bygg och förvaltning* (2017) syftar en intressentanalys till att identifiera och klassificera intressenter samt att analysera deras intressen och behov i projektet, samt vilket inflytande och makt de har. För att ge en översiktlig kartläggning av de intressenter som är involverade och berörda av Västlänken station Haga, har byggherre, samverkansorganisationer, fastighetsägare och deras kommersiella hyresgäster identifierats, vilket illustreras i figur 2.3.



Figur 2.3: Kartläggning av intressenter längs Rosenlundsgatan och i projekt Västlänken, station Haga.

2.6.2 Klassificering av intressenter

En klassificering av samtliga intressenter är nödvändigt för att förstå dess roll, inflytande och makt i projektet (Ryd, 2017). Klassificeringen delas upp i kärn-, primär- och sekundärintressenter där makt och intresse minskar från kärnintressent till sekundärintressent, se figur 2.4 .



Figur 2.4: Modell för intressentklassificering, där makt och intresse minskar alltmer ju längre ut på cirkeln man kommer.

2.6.2.1 Kärnintressenter

En kärnintressent definieras som en av de mest betydelsefulla intressenterna i ett projekt. En kärnintressent kan inneha både beslutsfattande makt och en ledande roll i de tidiga faserna. En kärnintressent kan identifieras genom att de visar ett betydande engagemang för projektets framgång och kan aktivt påverka dess kurs och resultat.

Trafikverket

Trafikverket är byggherre för projekt Västlänken. De agerar även som huvudman och är den primära finansiären inom ramen för det Västsvenska paketet, vilket utgör den huvudsakliga finansieringskällan för projektet (Trafikverket 2022a). I rollen som byggherre har de det övergripande ansvaret för genomförandet och uppförandet av samtliga underjordiska etapper av Västlänken.

Göteborgs Stad

Göteborgs Stad har en central roll i projektet som finansiär och samarbetar med Trafikverket i både planeringsprocessen och genomförandefasen (Göteborgs Stad, 2024b). Kommunen ansvarar för etablering och utformning av de nybyggda stationerna på marknivå . De ansvarar även för stadsutvecklingen i anslutning till stationsområdena då nya krav kommer att ställas i samband med de ökade flödena.

2. Metod

Göteborgs Stad är även markägare och förvaltar allmän platsmark, och har därmed det yttersta ansvaret för gaturummet. Dessutom har kommunen ett medborgaransvar och är en planmyndighet. De olika ansvarsområdena är fördelade på olika förvaltningar inom organisationen.

2.6.2.2 Primärintressenter

En primärintressent är en intressent som starkt påverkas av projektets utfall och har ett intresse av att aktivt påverka projektet i tidiga skeden. En primärintressent kan utöva sin påverkan på ett projekt genom olika medel, såsom engagemang och framställande av krav.

Fastighetsägare

I det specificerade geografiska området finns fem fastighetsägare enligt uppgifter från Lantmäteriet (u.å.). Fastigheternas gräns och beteckning visualiseras i figur 2.5.



Figur 2.5: Satellitbild över fastigheterna i Rosenlund. Beteckningar och fastighetsgränser för utvalda fastigheter återfinns inom de gröna markeringarna. Källa: Lantmäteriet (redigerad).

SEB Tryggliv innehar fastigheten Inom Vallgraven 40:14, som förvaltas av Novier. Higab AB äger två fastigheter i området, Feskekörkan (Inom Vallgraven 70:1) och den tidigare fabriksbyggnaden på Esperantoplatsen (Inom Vallgraven 47:1). Wallenstam innehar en fastighet i området (Inom Vallgraven 69:5). Göteborgs Stad äger

en fastighet (Inom Vallgraven 38:2), där marken på obestämd tid har upplåtits genom ett tomträttsinnehav till kommanditbolaget Fiskaren 2, vilket i sin tur ägs av Stena Fastigheter. Alecta Tjänstepension Ömsesidigt innehar en av fastigheterna i området (Inom Vallgraven 37:21).

Fastighetsägare längs Rosenlundskajen är starkt engagerade i att säkerställa att deras hyresgäster har gynnsamma förutsättningar för att bedriva sina verksamheter. Dessutom har de ett långsiktigt ekonomiskt intresse när det sker förändringar i närområdet som kan påverka värdet på deras fastigheter. Därav är många fastighetsägare i Rosenlund deltagare och finansiärer i samverkansgruppen i Rosenlund för att skapa mer attraktiva fastigheter och bibehålla fastighetsvärdet (Innerstaden, 2024a).

2.6.2.3 Sekundärintressenter

En sekundärintressent kännetecknas av ett förhållandevis lågt intresse och utövar inte aktiv påverkan i projektets tidiga skeden. Dessutom kännetecknas sekundärintressenter av en begränsad påverkansmakt och har därmed mindre inflytande jämfört med övriga intressenter.

Innerstaden Göteborg

Innerstaden Göteborg är en ideell förening med förankring i centrala Göteborg. Föreningen är delvis en samverkansplattform i partnerskap med Göteborgs Stad, där det övergripande målet är att skapa mervärde för stadens stadskärna (Innerstaden, 2024b). Tillsammans med fastighetsägare i området Rosenlund och andra relevanta aktörer driver de samverkan i Rosenlund.

Polisen

Polisens intresse och engagemang i Västlänken syftar till att öka tryggheten och säkerheten i områden kring byggarbetsplatserna. Kommunpolisen i Göteborg är även en del av samverkansgruppen för Rosenlundskajen där deras arbete främst fokuserar på nulägesanalyser för platsens trygghet och säkerhet (Innerstaden, 2024a). Polisen deltar genom att tillhandahålla resurser och expertis för att minska risken för brott och begränsa dess effekter.

2.6.3 Urval av respondenter

Respondenterna i studien valdes ut med hjälp av en explorativ urvalsmetod. Enligt Denscombe (2018) används ett explorativt urval när man, likt denna studie, ska undersöka relativt outforskade ämnen och komma fram till nya teorier. Urvalet grundades på denna metod för att under forskningsprocessen kunna generera nya insikter och information från relevanta aktörer för forskningsfrågorna. Detta gav även flexibilitet att justera antalet respondenter över tiden. För att välja ut respondenter genomfördes ett icke-sannolikhetsurval, specifikt ett subjektivt urval. Valet baserades dels på vilken respondentgrupp de tillhörde och vilket företag de representerade. Inom respondentgruppen valdes personer som hade nära anknytning till Rosenlundsområdet i sin arbetsroll. Tillvägagångssättet för att bestämma urvalets

storlek var både pragmatiskt och kumulativt, då fokus låg på kvaliteten snarare än kvantiteten av data. Detta berodde på att populationen är relativt liten och att arbetet hade begränsningar i både tid och resurser.

2.6.4 Beskrivning av respondenter

Totalt genomfördes intervjuer med 18 respondenter. Nedan presenteras en sammanställning av information om respondenterna, inklusive deras organisationstillhörighet, funktion samt datum då intervjun ägde rum.

Byggherre och finansiärer

Under denna rubrik presenteras respondenterna som arbetar för organisationerna Göteborgs Stad och Trafikverket, se tabell ?? . Trafikverket är byggherre av projektet och tillsammans med Göteborgs Stad finansierar de projektet inom det Västsvenska paketet.

Respondent	Företag	Funktion	Datum
Bo Larsson	Trafikverket	Projektchef Västlänken	20240223
Jennie Midler	Trafikverket	Fastighetsansvarig	20240223
Åse Täck	Trafikverket	Markförhandlare	20240320 Teams
Beata Löfmarck	Stadsmiljöförvaltningen Göteborgs Stad	Planeringsledare Stadsliv	20240222
Ulrika Åkerlind	Stadsmiljöförvaltningen Göteborgs Stad	Utvecklare Offentlig plats	20240222
Matias Kullberg	Exploateringsförvaltningen Göteborgs Stad	Delprogramledare Haga	20240306

Tabell 2.1: Tabell över medverkande respondenter från respondentgrupp *Byggherre och finansiärer*.

Bo Larsson har innehaft rollen som projektchef för Västlänken inom Trafikverkets stora projekt sedan 2011. Han är utbildad väg- och vatteningenjör vid Chalmers tekniska högskola och har även studerat kompletterande kurser inom projektledning.

Jennie Midler innehar rollen som fastighetsansvarig för Västlänkenprojektet på Trafikverket och har varit involverad i markåtkomstfrågor för projektet sedan 2012. Utöver detta, ansvarar Midler för att hantera skador på omgivande fastigheter, både fysiska och ekonomiska. Hon har en civilingenjörsexamen inom lantmäteri från Lunds tekniska högskola.

Åse Täck är markförhandlare för station Haga på Trafikverket och har arbetat med Västlänken sedan 2014. Täck är utbildad byggnadsingenjör på Chalmers tekniska högskola och Jönköping University och ansvarar för Trafikverkets kommunikation med Göteborgs Stad.

Beata Löfmarck är planeringsledare på stadsmiljöförvaltningen på Göteborgs Stad sedan fyra år tillbaka. Löfmarck är i botten samhälls- och trafikplanerare och har i 20 år haft flera roller på fördetta trafikkontoret och park- och naturförvaltningen. Löfmarck är utbildad på Chalmers.

Ulrika Åkerlind är utvecklare för offentlig plats på stadsmiljöförvaltningen på Göteborgs Stad sedan 2018. Tidigare arbetade Åkerlind med utveckling av offentlig plats i Varbergs kommun. Åkerlind har en ekonomikandidat och en masterexamen inom hospitality management från Handelshögskolan vid Göteborgs universitet.

Matias Kullberg är delprogramledare för station Haga inom organisationen Västlänken i staden som organiseras av Göteborgs Stad och har varit involverad i arbetet sedan 2017. Organisationen etablerades före starten av byggnationen av Västlänken och Kullbergs roll innebär att samordna frågor relaterade till stadens arbete. Han har en utbildning inom Europakunskap från Göteborgs universitet.

Fastighetsägare

Under denna rubrik presenteras respondenterna som representerar fastighetsägarna i området längs Rosenlundsgatan. Totalt är det fem fastighetsägare på gatan där fyra har deltagit i studien, vilket går att avläsa i tabell 2.2. Alecta Fastigheter har avböjt medverkan i studien.

Tabell 2.2: *Tabell över medverkande respondenter från respondentgrupp Fastighetsägare.*

Respondent	Företag	Funktion	Datum
Michael Ohlson	Stena Fastigheter AB	Fastighetschef inriktning kommersiellt	20240306
Kim Gerum	Wallenstam AB	Utvecklingsansvarig för handelsplatser i city samt kundansvar för kommersiella verksamheter.	20240222 Teams
Marija Slebic	Higab AB	Förvaltare	20240301 Teams
Hedvig Haraldsdotter	Higab AB	Biträdande projektledare - Investeringsprojekt och tidiga skeden	20240326 Teams
Pontus Lindqvist	Novier AB	Kommersiell förvaltare	20240227
Anton Drott	Novier AB	Kontraktsförvaltare	20240227

Michael Ohlson är fastighetschef för kommersiella fastigheter på Stena Fastigheter och har en utbildning inom ekonomi från IHM bussiness school samt en ingenjörsutbildning. Ohlsson har arbetat för Stena Fastigheter sedan 2017.

Kim Gerum är kundansvarig för kommersiella hyresgäster samt processledare för områdesutveckling på Wallenstam och har verkat inom fastighetsbranschen i över

2. Metod

15 år. Gerum har även ansvar över Wallenstams fastighetsbestånd Inom Vallgraven. Gerum är utbildad inom fastighetsföretagande på Malmö Högskola.

Marija Slebic är fastighetsförvaltare på Higab och har arbetat inom förvaltning i 30 år, tidigare på Balder. Slebic är i botten ekonom och har därefter jobbat med bland annat ekonomisk förvaltning och bostadsförsäljning.

Hedvig Haraldsdotter är biträdande projektledare på Higab och arbetar med ombyggnationen av Feskekörka. Som biträdande projektledare delar hon ansvaret med huvudprojektledaren för att driva projektet framåt och säkerställa att hyresgästens krav uppfylls. Haraldsdotter är utbildad på Chalmers tekniska högskola, utbildningen Affärsutveckling och entreprenörskap inom samhällsbyggnadsteknik.

Pontus Lindqvist är kommersiell förvaltare på Novier och förvaltar sedan september 2023 SEB Trygglivs fastighetportfölj i Göteborg. Lindqvist har tidigare förvaltat detsamma i Stockholm och har även erfarenhet från förvaltning på Huvudstaden och Newsec. Lindqvist är utbildad fastighetsekonom från Karlstads universitet.

Anton Drott är sedan hösten 2023 kontraktsförvaltare på Novier och har tidigare ansvarat för SEB Trygglivs fastighetportfölj i Göteborg på både Novier och Aberdeen. Drott har kandidatexamen i ekonomi från Handelshögskolan vid Göteborgs universitet samt en examen inom statsvetenskap från Göteborgs universitet.

Verksamhetsutövare

Under denna rubrik presenteras respondenterna som representerar verksamhetsutövare i området längs Rosenlundsgatan. Undersökningen har främst fokuserat på att studera påverkan på besöksdrivande verksamheter, varför dessa specifika företag har valts ut. Respondenterna presenteras i tabell 2.3 .

Tabell 2.3: *Tabell över medverkande respondenter från respondentgruppen Verksamhetsutövare.*

Intervjuperson	Företag	Funktion	Datum
Emelie Feuk	Feskekörka	Försäljningschef	20240226 Teams
Fredrik Rydesjö	Boulebar Group AB	Vice VD	20240322 Teams
Kicki Nordenström	Selfmade Sverige AB	Butikschef	20240328 Teams
Daliborka Velichkoski	Boplats Göteborg AB	Lokal- och ekonomiansvarig	20240412 Teams

Emelie Feuk är sedan ett år tillbaka försäljningschef på Feskekörka som är driftsbolaget för verksamheterna i Feskekörkan. Feuk har en bakgrund inom hotellbranschen men har sedan 2012 arbetat inom försäljning, med erfarenhet från både företags- och eventindustrin.

Fredrik Rydesjö är i grunden civilekonom och har tidigare jobbat med controlling, ekonomi och legla frågor. Under de senaste tio åren har Rydesjö innehaft rollen som vice VD på Boulebar Group, som äger Boulebar i Sverige, Danmark och England. I sin roll har han huvudsakligen ansvarat för juridiska frågor och hanterat hyreskontrakt och tillstånd för verksamheten.

Kicki Nordenström är butikschef på tygbutiken Selfmade som varit belägen på Rosenlundsgatan sedan 2021. Tidigare har Nordenström jobbat med kommunikation och marknadsföring mot butiker och är utbildad inom digital marketing på IHM bussiness school.

Daliborka Velichkoski har arbetat som lokal- och ekonomiansvarig på Boplats sedan 2005. Velichkoski är utbildad ekonom.

Övriga intressenter

I detta avsnitt presenteras de övriga respondenterna i undersökningen, se tabell 2.4. Fokus i urvalet har varit att få med alla deltagare i samverkansgruppen i Rosenlund och där ingår även processledare och polisen.

Tabell 2.4: *Tabell över medverkande respondenter från respondentgruppen Övriga intressenter.*

Respondent	Företag	Funktion	Datum
Peter Grundstedt	Innerstaden Göteborg AB	Processledare Actiongruppen Rosenlund	20240201
Ola Skogsberg	Polisen	Kommunpolis	20240308 Teams

Peter Grundstedt är processledare för samverkansgruppen *Actiongruppen Rosenlund* sedan hösten 2023. Grundstedt har lång erfarenhet inom plats- och butiksutveckling med fokus på dekor och belysning.

Ola Skogsberg har varit utbildad polis i 32 år och har tjänstgjort som kommunpolis i Göteborgs innerstad under de senaste fem åren. I sin roll arbetar han nära med Göteborgs Stad, fastighetsägare och verksamhetsutövare.

2.7 Kvalitetssäkring

I följande avsnitt granskas hur metodens kvalitetssäkring har säkerställts. I en fallstudie med främst kvalitativ data är begreppen validitet, tillförlitlighet och generaliserbarhet centrala, eftersom dessa parametrar är avgörande för att bedöma arbetets övergripande kvalitet (Denscombe, 2018). Slutligen följer en reflektion över arbetets övergripande metod.

2.7.1 Validitet, tillförlitlighet och generaliserbarhet

Validitet beskrivs av Denscombe (2018) som förmågan hos forskare att styrka att den insamlade datan överensstämmer med det som studien avser att undersöka. I denna studie har omfattande arbete lagts på respondentvalidering och grundad data. För att säkerställa datans exakthet och träffsäkerhet har författarna, efter genomförda intervjuer, återkopplat till respondenterna för att få deras godkännande, vilket minimerar risken för feltolkningar. Dessutom har författarna arbetat inom ett avgränsat forskningsområde, vilket ger dem en god överblick över det geografiska området. Dessa åtgärder för att stärka validiteten har genomförts i enlighet med god praxis.

En betydande risk i den kvalitativa datainsamlingsprocessen är att forskarnas perspektiv är nära kopplat till forskningsinstrumentet, vilket i stor utsträckning kan påverka materialets tillförlitlighet. Om en extern part hade genomfört samma studie finns en stor risk att resultaten skulle skilja sig. I detta arbete har den insamlade kvalitativa datan behandlats grundligt och med försiktighet för att låta materialet tala för sig självt. Detta har gjorts som ovan nämnt, genom metoden tematisk analys, där materialet systematiskt granskats och sammanställt i två omgångar, för att säkerställa att resultatet är representativt för verkligheten.

Generaliserbarhet beskrivs som hur applicerbart studiens resultat är i andra kontexter. Med en fallstudie som utgångspunkt är det utmanande att presentera en generell slutsats som är applicerbar i många olika situationer. Fallstudier syftar snarare till att undersöka i vilken utsträckning studiens fynd kan tillämpas i andra fall. I denna studie har 18 personer intervjuats från både offentlig och privat sektor inom bygg- och fastighetsbranschen, vilket resulterar i en bred spridning av insamlad data. Därmed anses studien ha en hög generaliserbarhet inom liknande sammanhang.

2.7.2 Reflektion över metod

Studien är utförd av två personer, vilket medför både för- och nackdelar. Ett arbete utfört av två författare kan bidra till en ökad mångfald av perspektiv, vilket kan bredda förståelsen av de behandlade frågorna och generera en högre grad av objektivitet. Ett arbete med endast en författare riskerar att bli ensidigt präglad av dennes egna tolkningar. Generellt sett tenderar arbeten med två författare att minimera risken för missförstånd och felaktiga tolkningar. Detta beror på att alla delar av arbetet behandlas av båda författarna.

Något som skribenterna ansåg viktigt vid urval av respondenter var att få en spridning på verksamhetsutövarna, att de är belägna i olika fastigheter och därav inte har samma fastighetsägare som hyresvärd. Gällande intervjuerna användes olika tillvägagångssätt, där några av intervjuerna utfördes på respondentens arbetsplats, medan majoriteten av intervjuerna utfördes digitalt, via Teams. Detta medför att det finns en risk att förutsättningarna upplevts olika för respondenterna. De som utfördes på respondentens arbetsplats, kan ha känt sig mer bekväm då de befann sig i en bekant miljö. Detta medförde att intervjuerna haft en avslappnad stämning

och öppnat upp för mer vardagliga konversationer både före och efter intervjun. De intervjuer som utförts digitalt tenderade att vara mer formella och enbart behandlat intervjun och studien i sin helhet. Att genomföra intervjuer digitalt kan medföra en ökad risk för missförstånd. Anledningen till varför intervjuformaten varierat har främst berott på tidsbrist från respondenterna men även ett sätt för skribenterna att effektivisera den kvalitativa datainsamlingsprocessen.

En ytterligare aspekt som kan anses vara en svaghet i arbetet är att vissa intervjuer genomfördes i grupp med två respondenter samtidigt. Detta tillvägagångssätt kan potentiellt leda till att respondenternas åsikter påverkas av varandra, vilket kan påverka det individuella uttryckandet av åsikter och erfarenheter. Närvaro av flera respondenter under en och samma intervju kan även öka risken för brist på ärlighet eller självständighet i svarsprocessen. Dessa faktorer kan i sin tur påverka tillförlitligheten och validiteten hos de erhållna data och resultat.

För att säkerställa minimering av potentiella missförstånd och feltolkningar har samtliga citat som valt att användas i studien skickats ut till respondenterna för godkännande och eventuell redigering. Anledningen till att enbart citaten skickats ut för godkännande och inte en hela intervjuerna är för att effektivisera processen för respondenterna och undvika onödig belastning genom att de inte behöver granska allt material. Detta för att få en djupare förståelse för problematiken i området och skapa transparens.

Vidare har frågorna som behandlats skiljt sig åt beroende vilken aktör som intervjuats. Detta på grund av att frågornas relevans varierat beroende på respondentens roll och aktörens ansvar. Denna differentiering kan ses som en svaghet för studien, eftersom olika perspektiv presenterats av olika aktörer. Däremot ansågs relevansen väga tyngre av skribenterna, vilket motiverade den individualiserade utformningen av intervjufrågorna. Några frågor var däremot alltid återkommande som lyfte frågan om samverkan, vem som ansågs ansvarig för att samverkan skulle fungera och hur samverkan under byggnationens gång hade sett ut i ett idealläge.

Avseende behandlingen av den kvalitativa datainsamlingen har metoden Tematisk analys tillämpats där respektive skribent analyserat materialet på enskilt håll för att sedan jämföra sina individuella analyser. Denna metod har säkerställt att de två skribenterna inte ska påverkas av varandras åsikter för att sedan identifiera likheter och olikheterna från respektive analys. Resultatet av studien har sedan baserats på materialet från den tematiska analysen och har gett skribenterna riktlinjer på vilka ämnen som ska presenteras och diskuteras.

3

Fallstudien

I detta kapitel presenteras en översiktlig beskrivning av den plats och det fall som utgör fokus för studien. Platsen är av central betydelse för förståelsen av de forskningsfrågor som studien syftar till att besvara. En noggrann genomgång av det aktuella fallet, ger insikt i de specifika omständigheter och utmaningar som ligger till grund för just denna undersökning.

3.1 Rosenlund

Rosenlund är ett område i stadsdelen Inom Vallgraven i Göteborg och ligger beläget mellan området Kungshöjd och Rosenlundskanalen. Rosenlundsgatan sträcker sig från Skeppsbron i väst, över Esperantoplatsen, till Rosenlundsplatsen i öst.



Figur 3.1: Karta över centrala Göteborg med Rosenlund markerat med en pil. Källa: Lantmäteriet.

3.1.1 Rosenlunds historia

Under tidigt 1800-tal var industrialismen stor i Sverige och i Göteborg var fabriker den mest förekommande typen av arbetsplats (Isof, 2023). En av de största fabriker i Göteborg var Rosenlunds Bomullsspinneri som anlades 1847. Fabriken var framgångsrik under andra halvan av 1800-talet men raserade i samband med en brand 1902. Trots branden klarade sig vissa delar av byggnaden som står kvar än idag och är belägen på Esperantoplatsen. Under samma tidsepok var fiskhandeln stor i Göteborg (Fritz, 1996). En fiskhall uppfördes år 1874 i Rosenlund, som senare skulle kallas Feskekörkan.

Under andra halvan av 1900-talet påbörjades planer för att rusta upp Rosenlund, då den befintliga bebyggelsen var sliten. Den bebyggelsen som bevarades var Feskekörkan, med hänsyn till att byggnaden bedömts som kulturhistorisk värdefull (Stadsbyggnadskontoret, 1969). Den nya bebyggelsen som skulle anläggas på platsen skulle anpassas till bastionerna som fanns kvar på Kungshöjd (Stadsbyggnadskontoret, 1967). Byggnaderna som upprättades hade en horisontalbetonad prägel för att bevara utsikten från bastionspetsarna. De nybyggda husen var ämnade åt bland annat kontorsverksamhet och några av dem gestaltades med arkader mot Rosenlundsgatan (Wallenstam, 2024).

I början av 2000-talet så byggdes Götatunneln för att överbrygga de barriärer som vägen E45 utgjorde mellan Järntorget och Lilla Bommen och främjade utveckling av ny bebyggelse i området. Rosenlund har under historiens gång varit ett känt tillhåll för prostitution i Göteborg (Byggvärlden, 2014). Trots att Rosenlund är centralt beläget innanför vallgraven har området upplevts otryggt på grund av arkaderna som varit en etablerad arkitektonisk struktur i området. I en artikel från Göteborgs-Posten (2024a) dokumenteras det att försäljningen ökade i områdena nära Vasastaden men skiftade till Rosenlundsgatan efter invändningar från boende, då området inte var bebott och därmed tillät handel utan hinder. För att bekämpa prostitutionen genomfördes en samordnad insats som inkluderade att bygga in arkaderna, vilka hade fungerat som undanskymda tillhåll för sexköpare (Stadsbyggnadskontoret, 2012). Den dåvarande indragningen av bottenvåningarna på gatan beslutades att byggas in i samband med en detaljplaneändring för fastigheten Inom Vallgraven 69:5 år 2012. Det genomfördes under samma period, åtgärder såsom att stänga av gatan för biltrafik under nattetid. Dessa åtgärder bidrog till att prostitutionen minskade och den upplevda tryggheten i området ökade.

I samband med färdigställandet av Götatunneln påbörjades ett nytt projekt för att vidare lyfta områdes karaktär, samt en upprustning rent visuellt för att få bort spåren av Götatunnelns byggarbetsplats (Lokalnytt, 2012). Projektet kallades "Ett blomstrande Rosenlund" och var delvis finansierat av EU och bestod av gemensamma satsningar av de lokala fastighetsägarna, Göteborgs stad och Innerstaden för att skapa en mer trivsamt miljö för både lokalbefolkning, verksamhetsutövare och turister. Genom att tillföra grönska och sittplatser längs Vallgraven skulle ett naturligt stråk mellan Esperantoplatsen och Hvitfeldtsplatsen skapas. I satsningen etablerades även en ny lekplats och flera restauranger och fasader renoverades för

att öka den trivsamma känslan i området (Innerstaden, 2019). Under denna tid tog fastighetsägarna ett stort grepp om Rosenlundsgatan och kontrakterade hyresgäster med besöksdrivande verksamheter för att skapa ett större flöde till Rosenlund.

3.1.2 Vision Rosenlundskajen

Projektet “Ett blomstrande Rosenlund” resulterade i att platsen fick ett bättre rykte och hygienfaktorer i form av städade gator känslan av trygghet och tillgänglighet ökade i området då sittplatser och lekplatser tillfördes i området samt att nya verksamheter etablerade sig längs Rosenlundsgatan (Innerstaden, 2024). Verksamhetsutövarna såg potential i platsen och initierade på fortsatt utveckling i området, vision Rosenlundskajen. De framförde en önskan om att förvandla gatan till en restauranggata längs kanalen, med Fiskekyrkan som signatur. Målet med visionen som skapades var att tillsammans skapa en urban kaj. Den gemensamma satsningen utfördes av verksamhetsutövare, Göteborgs Stad och Innerstaden som tillsammans utgjorde samverkansgruppen. Innerstadens styrgrupp fick i uppgift att utveckla en handlingsplan med konkreta åtgärder för området. Handlingsplanen utgick från platskapade aktiviteter för att få ett fortsatt flöde till området och därigenom få ett område med en tydlig identitet.

3.1.3 Samverkan i Rosenlund

I Göteborg har samverkan i olika stadsdelar funnits sedan länge och flera olika grupper har varit etablerade för att förbättra Göteborg. I samtliga samverkansgrupper har Göteborgs Stad varit en delaktig part (Göteborg Citysamverkan, 2018). År 2018 skapades paraplyorganisationen *Citysamverkan*, dels för att underlätta och effektivisera arbetet för Göteborgs Stad och dels för att ha gemensamma avtal och riktlinjer för samtliga samverkansorganisationer.

Idag driver Innerstaden Göteborg AB tillsammans med fastighetsägare i området samverkansgruppen med syfte att behandla komplexa frågor som enskild part inte kan hantera ensam eller för att samordna aktiviteter som tillsammans skapar mervärde för området och enskilda aktörer (Innerstaden, 2024b). Samverkansgruppen i Rosenlund kallas för Actiongruppen Rosenlund och startades år 2019 i syfte att göra en satsning i området för att uppnå visionen om området som tagits fram. Actiongruppen styrs av en styrgrupp bestående av fastighetsägare i området som gemensamt finansierar samverkansgruppens åtgärder. Actiongruppen styrs av en processledare från Innerstaden vars uppgift är att driva arbetet framåt, samordna och bevaka arbetet enligt handlingsplanen som upprättats av styrgruppen. Gruppen består i sin tur av fastighetsägare, verksamhetsutövare samt representanter från Göteborgs stad, Trafikverket och Polisen.

Syftet med samverkansgruppen har varierat under åren. När upprustningen av området genomförts initierade verksamhetsutövare i området en satsning för att skapa en urban kaj. Satsningen innebar ett fokus på vilka verksamheter som verkade i lokalerna och vilken karaktär området skulle präglas av. Då Rosenlund är ett område starkt påverkat av ett flertal utvecklingsprojekt som Västlänken station Haga, Mast-

huggskajen, Skeppsbron och Hotel Draken fick visionen skjutas på något och istället blev fokuset vad man gör åt området under tiden det byggs (Innerstaden, 2019). Fokus ligger i dagsläget på att bibehålla den transformation som kajen genomgick, från ett nedgången område till en attraktiv plats, samt att säkerställa dess trygghet och tillgänglighet för att locka besökare till näringsverksamheter i området.

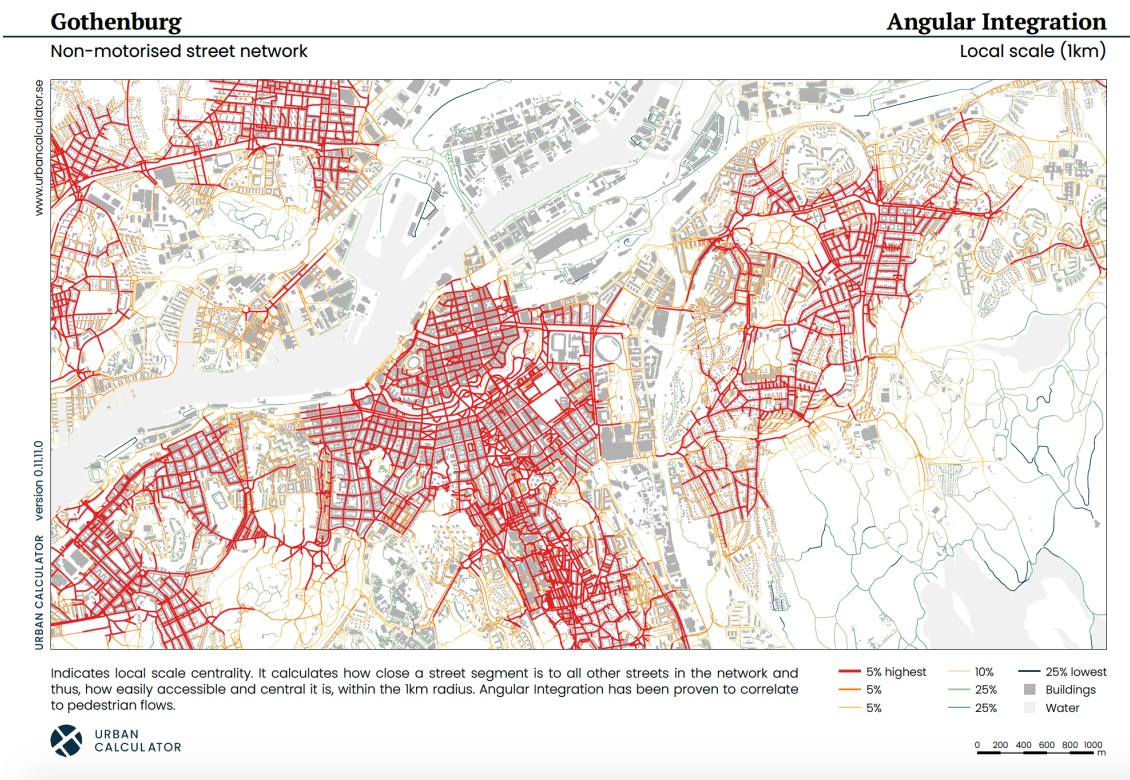
3.1.4 Rosenlundsgatan idag

I dagsläget är Rosenlund påverkat av flertalet byggnationer och upprustningar i området (Göteborgs-Posten, 2023). Feskekörkan har renoverats sedan 2020 och omringas av byggstaket. Längre ner vid Hvitfeldtsplatsen renoveras Alectas fastighet (Inom Vallgraven 37:21) och slutligen tar Västlänkens byggarbetsplats upp en stor del av området mellan Rosenlund och Haga. I artikeln konstateras det att det är ett svårmanövrerat område som haft oturen av att påverkats av både byggnationen av Götatunneln och Västlänken. I maj 2024 ska Feskekörkan öppna efter sin renovering, vilket förväntas bli ett lyft för området och förändra flödet i området. Nedan presenteras två faktorer som är viktiga för att förstå Rosenlundsgatans förhållande till omgivande stadsrum samt hur flödena för gatan har sett ut och ser ut idag.

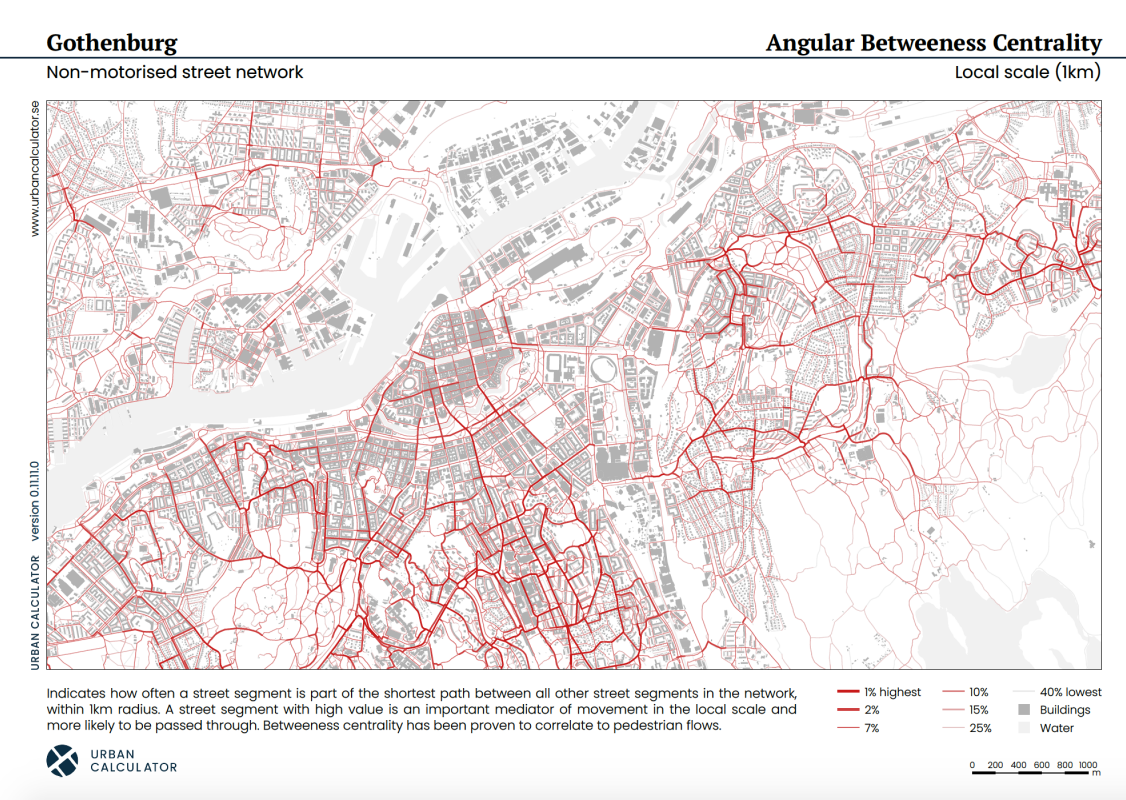
Läget i staden

För att förstå hur en byggarbetsplats påverkar omgivande miljöer är det viktigt att analysera stadens vägnät och hur människor navigerar inom detta. Människors rörelsemönster är avgörande för den ekonomiska koncentrationen av detaljhandel, restauranger och andra verksamheter, som i sin tur är beroende av genomströmning av människor (Urban Calculator, 2022). Ändringar i centralitet kan leda till variationer i flöden, som där igenom påverkar mark- och fastighetsvärden samt möjligheten till markanvändning. Genom morfologiska analyser har Rosenlundsgatans läge i Göteborg studerats med hjälp av programvaran Urban Calculator, där närhetsanalyser (angular integration) och stråkanalyser (angular betweenness) utförts (Urban Calculator, 2024).

Närhetsanalys är en rumslig metod som visar den relativa närheten mellan olika gaturum genom att undersöka avståndet till omgivande gator. Detta ger insikt i tillgängligheten till olika områden (Spacescape, u.å.a). Måttet på närhet härleds från space syntax-analyser, där antalet och storleken på vinkelförändringar längs en rutt beaktas. Gator som kräver få vändningar för att nå betraktas som närmare, medan de som kräver många vändningar upplevs som mer avlägsna. Detta visualiseras i figur 3.2. Forskning visar att närhetsanalysen korrelerar med faktisk användning av gator, där områden nära andra gator tenderar att vara mer livliga än de mer isolerade. Detta innebär att närhetsanalysen kan ge insikter om förutsättningarna för stadsliv och identifiera lägen som är mer gynnsamma för kommersiella aktiviteter såsom handel och service.



Figur 3.2: Närhetsanalys (angular integration) av Göteborg som visar den relativa närheten till gator inom en radie på 1 kilometer. Källa: Urban Calculator, 2024.



Figur 3.3: Stråkanalys (angular betweenness) av Göteborg som visar hur frekvent ett gaturum ingår i den snabbaste rutten mellan ett specifikt gaturum och övriga gaturum inom en radie på 1 kilometer. Källa: Urban Calculator, 2024.

Stråkanalys bygger vidare på närhetsanalysen och visar hur frekvent en gata ingår i den snabbaste rutten mellan ett specifikt gaturum och andra gaturum inom en viss radie, definierad som rutten med minst vinkelförändringar. Detta illustreras i figur 3.3. Stråkanalysen korrelerar med fördelningen av gång- och cykeltrafikflöden inom ett gatunät.

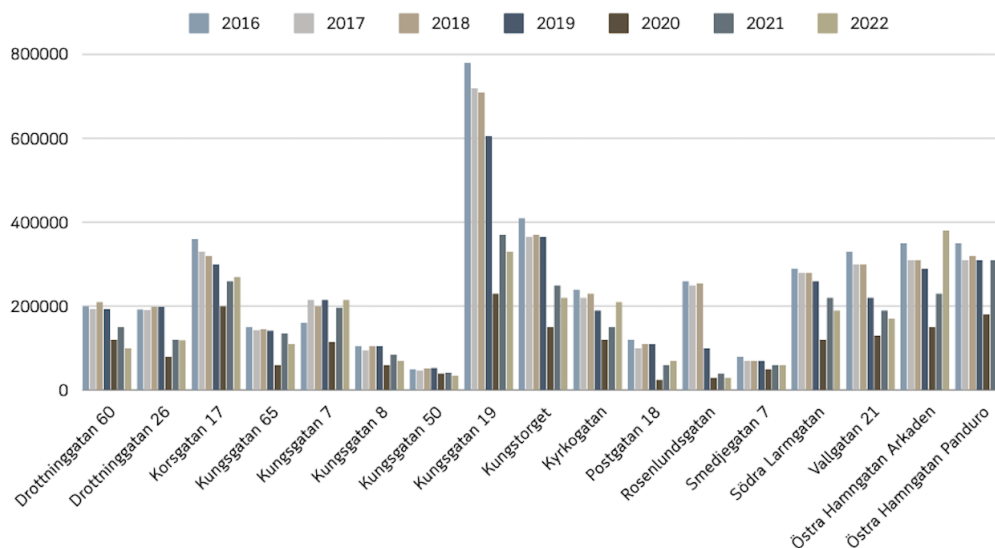
Enligt närhetsanalysen har Rosenlunds närhet uppmätts till 5 % vilket är det högsta uppmätta värdet. Detta innebär att Rosenlund har stor närhet till andra gator inom 1 km vilket visar på att det är en gata som är väl anpassad för handel och har höga förutsättningar för stadsliv. Stråkanalyserna visar däremot ett måttal på 10% vilket innebär att Rosenlundsgatan inte är en av de mest använda gatorna inom 1 km. De gator med lägst procentsats har störst potential att samla gång-och cykeltrafik. Det handlar inte om vilket flöde gatan har utan vilken potential som finns att använda gatan. Närhets- och stråkanalysen visar alltså att gatan har en stor potential till höga flöden men inte lika stort som de gator som har lägre procentsatser.

Närhetsanalysen visar att Rosenlundsgatan har ett närhetsvärde på 5%, vilket är det högsta värdet uppmätt inom 1 km radie. Detta innebär att Rosenlund har stor närhet till andra gator och är därför väl lämpad för handel och stadsliv. Stråkanalysen däremot, visar ett värde på 10%, vilket indikerar att Rosenlundsgatan inte är en av de mest frekvent använda gatorna inom samma radie.

Detta innebär att även om Rosenlundsgatan har stor potential för höga flöden på grund av sin närhet, så är den inte lika central som gator med lägre procentsatser i stråkanalysen. Sammanfattningsvis visar analyserna att Rosenlundsgatan har god potential för livligt stadsliv och kommersiella aktiviteter, men att det finns andra gator med ännu större potential för att samla gång- och cykeltrafik.

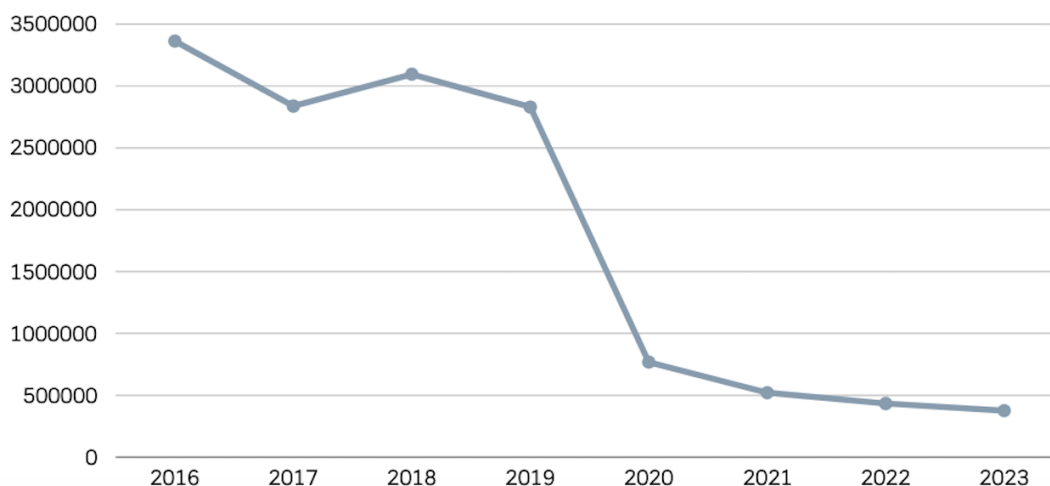
Flöden

Innerstaden Göteborg AB har 18 flödesmätare utplacerade runt om Göteborgs innerstad. Sedan 2016 har de mätt antal passager längs Rosenlundsgatan med hjälp av flödesmätaren som finansieras av fastighetsägare i området. Figur 3.4 presenterar data från samtliga 18 flödesmätare mellan åren 2016 och 2022. Data visar att olika gator har olika antal besökare, och att besöksmängden har varierat över åren. En markant minskning av flödena år 2020 är observerad, vilket sedan i de flesta fall har återhämtat sig fram till 2022. Detta minskade flöde kan hänföras till covid-19-pandemin, då allmänheten uppmanades att stanna hemma och undvika offentliga platser i största möjliga mån.



Figur 3.4: Variationen i antalet passager per år för olika mätpunkter i Göteborg och över olika år. Egen visualisering med data från Innerstaden Göteborg.

En anmärkningsvärd observation av datan är att flödet längs Rosenlundsgatan inte har återhämtat sig sedan pandemin, och ligger både år 2021 och 2022 på liknande nivåer som år 2020, trots att andra centrala gator har återhämtat sig till sina tidigare trafiknivåer. Under perioden mellan 2016 och 2023 har Rosenlundsgatan haft en minskning av besökare med 89%, se figur 3.5 .



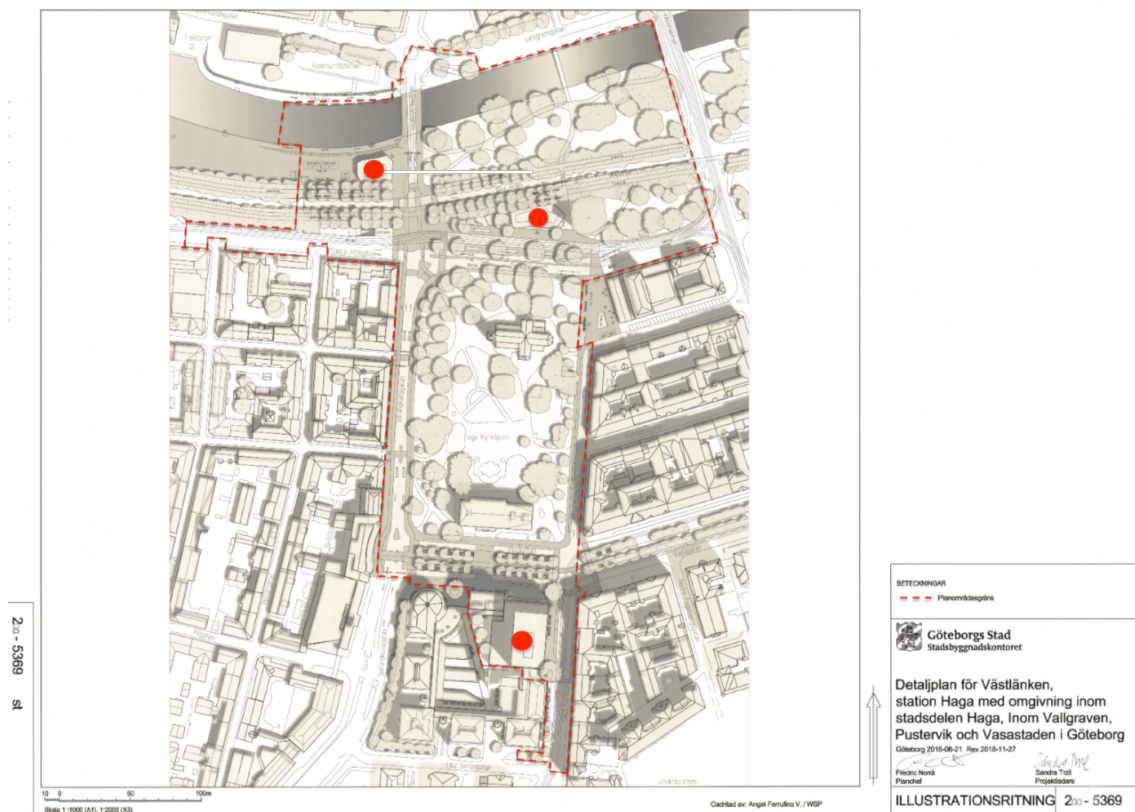
Figur 3.5: Förändringen i flödet över tid på Rosenlundsgatan. Visualiserar antal passager per år. Egen visualisering med data från Innerstaden Göteborg.

3.2 Västlänken

Västlänken är ett omfattande infrastrukturprojekt som innefattar en cirka 6 kilometer lång tunnel inkluderande tre underjordiska hållplatser i centrala Göteborg (Göteborgs Stad, 2024c). Stationerna är placerade vid Centralstationen, Korsvägen och Haga och kommer trafikeras av regional- och pendeltåg. Syftet med den nya infrastruktursatsningen är att stärka kollektivtrafiken i Göteborg med ökade förutsättningar för fler och längre tåg samt bättre kopplingar till omkringliggande städer i Västsverige. Enligt den nya tidplanen förutspår Trafikverket är att spåren ska stå klara för att trafikeras mellan år 2029 och 2032. Trafikverket är byggherre för de underjordiska hållplatserna och tågspåren men planeringen sker i nära samråd med Göteborgs stad och Västtrafik, där Göteborgs stad tillsammans med Västfastigheter är ansvariga för stadsutvecklingen vid sidan av spåren.

Bakgrunden till behovet av utökad kollektivtrafik i Göteborg är att kapaciteten vid Göteborgs centralstation har nått sin gräns. Med den förväntade befolkningsökningen förutspås trafiksituationen bli ohållbar. För att möta stadens miljömål, att minska transportrelaterade koldioxidutsläpp, måste det finnas möjlighet att välja mer miljövänliga transportalternativ istället för att använda bilen (Göteborgs stad, 2024d). Detta ställer krav på en utbyggnad av kollektivtrafiknätet för att skapa förbättrade och mer tillgängliga möjligheter för hållbara transportsätt. Station Haga

är en av tre etapper av Västlänken och är placerad under jord mellan Rosenlundskanalen och Handelshögskolan (Trafikverket, 2022c) och kommer ha uppgångar vid Pustervik, Alléstråket samt vid korsningen mellan Vasagatan-Haga Kyrkogatan, se markering över planområde och uppgångar i figur 3.6. Tunneln som deletappen Haga utgör väntas bli 1700 meter lång och hållplatsen kommer utgöras av två plattformar samt fyra spår.



Figur 3.6: Visualisering över planområdet vid Station Haga (markerat med streckad linje i rött) samt placering av stationsuppgångar (röda markeringar). Källa: Göteborgs Stad, 2018 (redigerad)

3.2.1 Byggarbetsplatsen

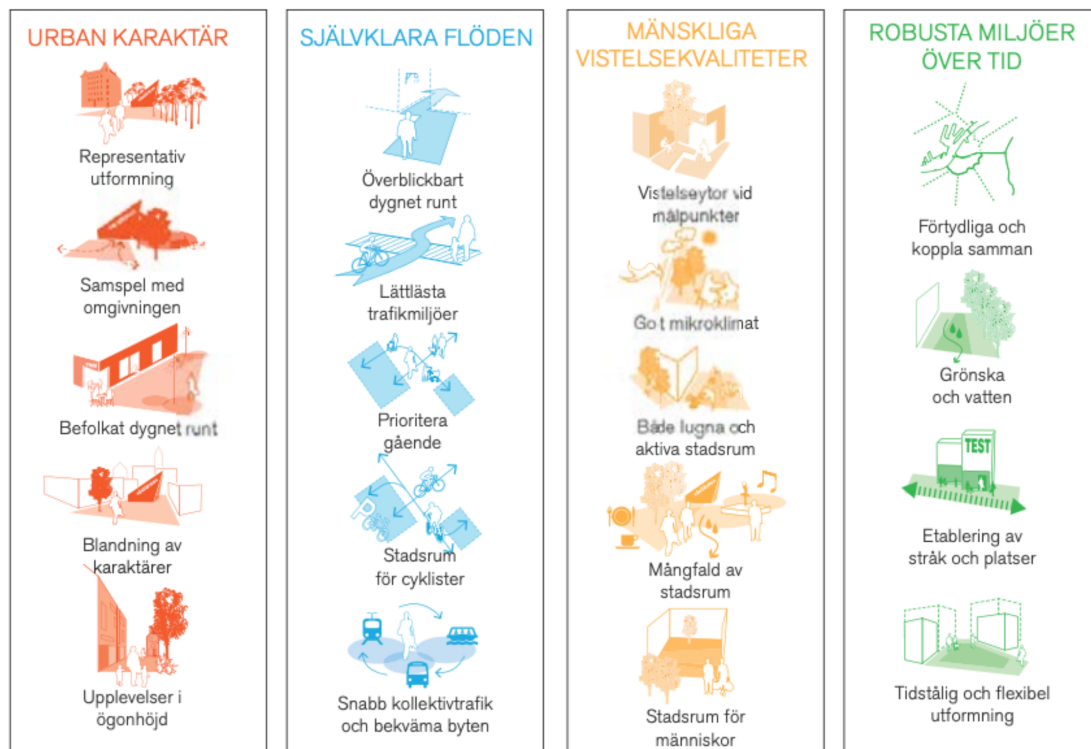


Figur 3.7: Fotografi över byggarbetsplatsen för Station Haga. Foto: Anders Ylander/Göteborgs-Posten, 2024

Byggarbetsplatsen vid Station Haga är etablerad mellan Haga och Rosenlund, se figur 3.7, sedan byggstarten år 2018. Den förväntas fortsätta utgöra en betydande del av området fram till projektets avslutande, som prognostiseras att inträffa mellan 2029 och 2032.

3.2.1.1 Mål och riktlinjer för hållbara stadsrum i Göteborgs stad

För att uppnå de uppsatta målen för Västlänken är det nödvändigt att Västlänken och dess stationer integreras väl med de omgivande stadsområden. År 2014 skapade Göteborg Stad tillsammans med White Arkitekter ett kvalitetsprogram för Västlänken som har för syfte att ge vägledning för arbetet med detaljplanering, gestaltning och genomförande av de blivande stationsområdena för att uppnå visionen om en nära, sammanhållen och robust stad (Göteborgs Stad, 2014). Kvalitetsprogrammet ska vara användbart för projektgruppen och andra intressenter under byggskedet men även efter färdigställande.



Figur 3.8: Prioriterade kvaliteter för att uppnå Göteborgs stads vision om en nära, sammanhållen och robust stad. Källa: Göteborgs Stad, 2014

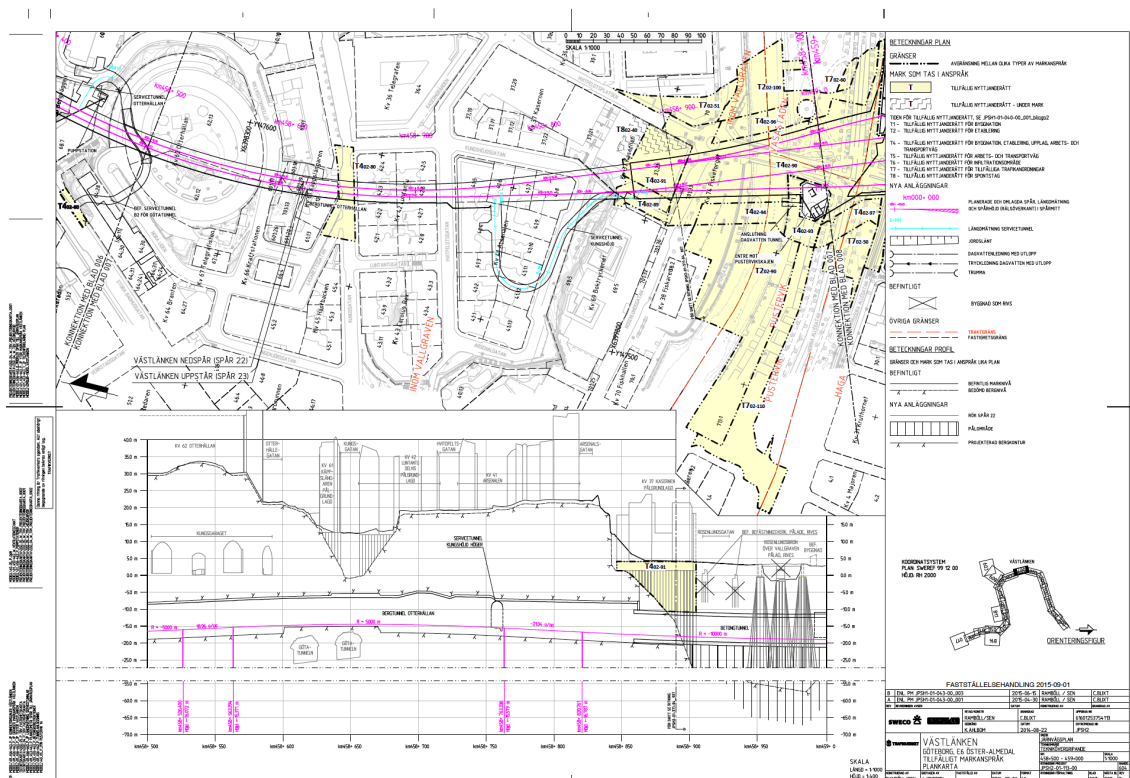
För att uppnå målet och visionen om att stärka och berika regionens urbana kärna har de tagit fram riktlinjer för att underlätta arbetet innan, under och efter byggnationen. Riktlinjerna kan användas både till att utvärdera befintlig situation i planområdet men även framgång av framtida utformning. Figur 3.8 visar vilka riktlinjer som är uppställda för planrådets platser, vistelsepunkter och stråk.

3.2.1.2 Lagar och regleringar

Vid byggprojekt finns lagar och regleringar att förhålla sig till. Nedan presenteras lagar och regleringar gällande markåtkomst, störningar under byggtiden och ersättning för ekonomisk skada.

Markåtkomst

Trafikverket har rätt att ta mark i anspråk vid infrastrukturprojekt (Trafikverket, u.å.). Detta gäller både permanent och tillfälligt. För att marken ska få förvärfvas måste en mark- eller järnvägsplan ha tagits fram som ligger till grund för tillståndet.



Figur 3.9: Plankarta visande tillfälligt markanspråk vid Rosenlund (se gulmarkerat område) Källa: Trafikverket, 2014

I projekt Västlänken har en järnvägsplan tagits fram där det framgår det hur mycket mark som behöver tas i anspråk. Trafikverket strävar efter att ta så lite mark i anspråk som möjligt, för att ha minsta möjliga påverkan på omgivningen. Från och med att planen vunnit laga kraft har Trafikverket rätten att utföra åtgärder och aktiviteter som presenterats i järnvägsplanen. I Västlänkens fall är stora delar av den mark som tagits i anspråk tillfällig, i och med att järnvägen i huvudsak ska gå under jord. Ytor som på marknivå genom järnvägsplanen tagits i anspråk används till förvaring av byggnadsmaterial och maskiner. Detta kallas för tillfällig nyttjanderätt och har en angiven tidsperiod, se gulmarkerat område i figur 3.9. Trafikverket betalar ut ersättning till den fastighetsägare vars mark tagits i anspråk.

Störningar under byggskedet

Trafikverket har ingått avtal med Göteborgs stad om att ansvara för eventuella miljöskador eller skador på omgivande fastigheter eller verksamheter (Göteborgs Stad, 2015). Vid byggnationen av projektet måste byggmetoder tillämpas för att minimera störningar för omgivningen och arbetstiderna för bullrande arbete bör anpassas till omgivningen. Trafikverket menar i underlagsrapporten *Järnvägsutredning inklusive miljökonsekvensbeskrivning* (2006) att de har som mål att minimera behovet av intrång på annans mark och undvika att skapa besvär för boende och näringsidkare i största möjliga mån. Målet är även att vidta nödvändiga åtgärder för att minska skador och störningar så länge kostnaderna för detta blir rimliga.

För byggnation av järnväg förvärvas vanligtvis marken genom äganderätt. Köpet görs ofta genom överenskommelse mellan fastighetsägaren och Trafikverket och avslutas med att köparen söker lagfart eller att lantmäterimyndigheten gör en fastighetsreglering vid en lantmäteriförrättning. Undersökningar som görs innan byggnationen startar kan ofta genomföras med ett tillfälligt godkännande för tillträde på fastigheten. Trafikverket måste då komma överens med fastighetsägaren eller nyttjanderättshavaren.

Störningar av byggnationen får inte överskrida de riktvärden för buller som har fastslagits i riksdagen. Däremot finns kan detta överskridas i någon mån när det inte är tekniskt eller ekonomiskt möjligt. För att minimera störningar av buller och vibrationer kan byggherren ta till skyddsåtgärder som bullerplank, byte av fönster eller stabilitetsåtgärder.

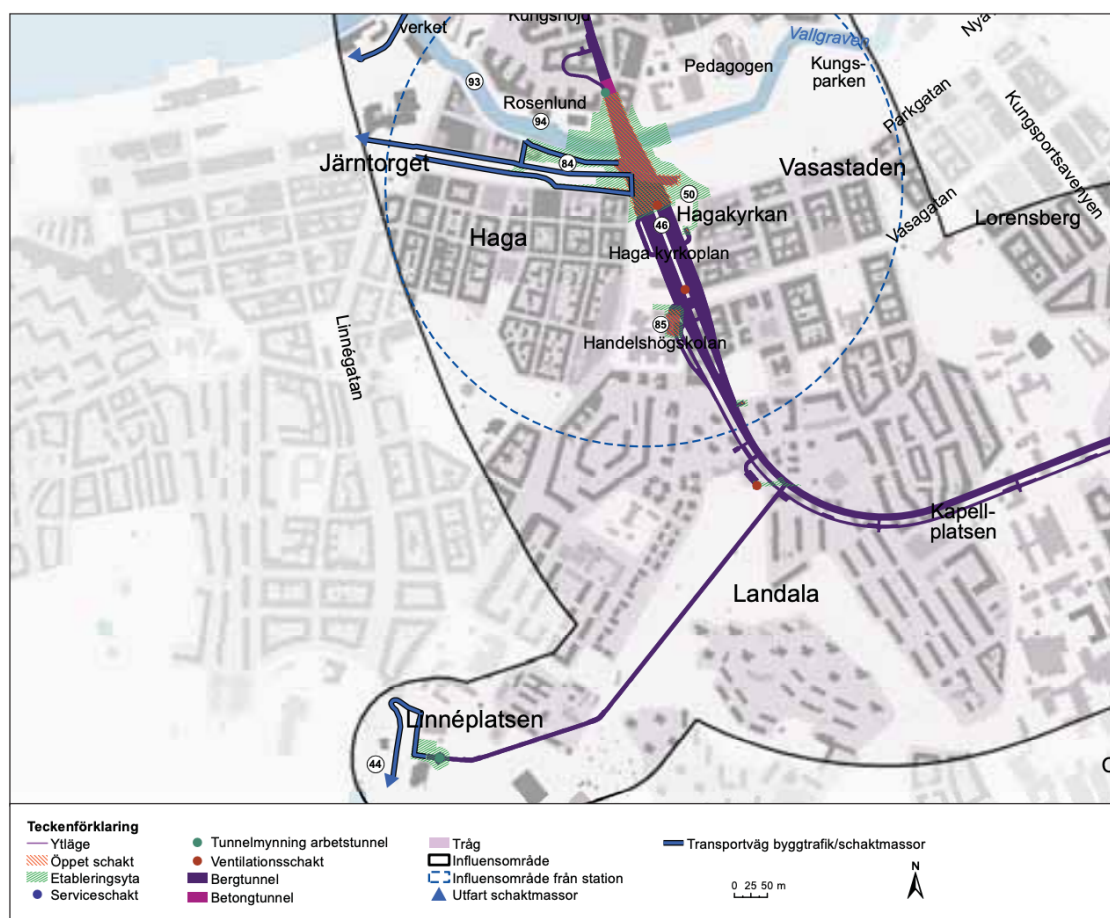
Ersättning för skada under byggskedet

Ersättningen regleras av *Lagen om byggande av järnväg* och går under expropriationslagens ersättningsregler (Trafikverket, u.å.). Fastighetsägaren har rätt till ersättning för mark som Trafikverket tar i anspråk genom markförhandlingar och andra skador som uppkommer på fastigheten under byggnationstiden. Vid fall då störningar är så pass stora så fastigheter helt tappar värde kan Trafikverket bli skyldig att lösa in hela eller delar av fastigheten. För att erhålla ersättning är grundregeln att ekonomisk skada ska ha skett. Vid ekonomisk skada som påvisas hos en verksamhet måste det vara direkt kopplat till byggnationen och inte bero på andra kringliggande påverkansfaktorer. Trafikverket betalar inte ersättning för affektionsvärden. Om två parter, fastighetsägare och Trafikverket, inte enas om en skälig ersättning kan ärendet behandlas av mark- och miljöödomstolen. Vid konstaterande av skada och beviljande för ersättning betalas ersättningen ut efter att byggnationen är färdigställd (Trafikverket, 2024a).

3.2.1.3 Byggarbetsplatsen som barriär

Enligt den Sociala konsekvensanalysen (Göteborg Stad, 2014) som upprättades inför genomförandet av projekt Västlänken, är ett centralt mål för Trafikverket att ta hänsyn till omgivande miljöer och boendesituationer samt att minimera störningar på trafikflöden genom att främja användningen av alternativa transportsätt.

I Trafikverkets järnvägsutredning (Trafikverket, 2006) presenteras de områden i Göteborg som förväntas drabbas särskilt hårt av trafikrelaterade påverkningar till följd av Västlänkenprojektets byggverksamhet. De primära konsekvenserna av dessa byggnationer inkluderar främst den visuella inverkan på det omgivande stadslivet till följd av byggarbetsplatsens etablering och schaktning. Etableringen av byggarbetsplatser och schaktning medför betydande barriäreffekter inom staden och resulterar i omfattande omledningar av trafik, vilket i sin tur påverkar den generella tillgängligheten och rörligheten i staden. En karta över området inkluderande influensområde från arbetet och byggarbetsplatsens etableringsytor visas i figur 3.10.



Figur 3.10: Karta över område som påverkas av byggnationen av station Haga, inklusive ytor och vägar som tas i anspråk. Källa: Göteborgs stad, 2014

Dessa barriäreffekter skapar även hinder för fotgängare i staden. Även om deras förmåga att nå stadens funktioner inte i grunden är hindrad, regleras strukturen i stadens nätverk till förmån för dessa individer under byggskedet. Inom ramen för järnvägsplanen fastställs systemkrav där olika trafikgrupper prioriteras på olika sätt under byggnationens gång. Buss- och spårvagnstrafiken förväntas att fortsätta att fungera under byggnationstiden, men vissa justeringar kan behöva göras på grund av omledning av vägnätet. Gång- och cykeltrafikanter prioriteras högst och förväntas därmed att påverkas minst av förändringarna, medan biltrafikanter, som är den lägst prioriterade trafikgruppen, förväntas att uppleva de mest påtagliga störningarna. För Haga-området har flera trafikomläggningar genomförts.

Etapp 1

I etapp 1 monteras Rosenlundsbron ner och ersätts av en tillfällig gång och cykelbro som ansluts till Rosenlundsgatan (Trafikverket, 2014b). Under byggnationen av den tillfälliga bron är Rosenlundsgatan avstängd, alternativt flyttad i sidled, och parkeringsplatserna längs gatans östra del tas bort. Trafiken som passerar korsningen mellan alléstråket och Sprängkullsgatan hänvisas till Viktoria- och Vasagatan på grund av bristfällig framkomlighet.

Etapp 2

Tunnelarbetena som genomförs i etapp 2 medför att trafiken flyttas. Biltrafik som kör i västlig riktning transporteras över den tillfälliga bron via Pustervikskajen där två körfält och en gång- och cykelbana rymms. I denna etapp stängs Sprängkullsgatan av och leds om till Viktoria- och Vasagatan som i sin tur kan behöva stänga av parkeringsplatser för att rymma trafiken. Spårvägen har samma kapacitet som tidigare men hållplatsen "Hagakyrkan" flyttas 50 meter nordost. Gång- och cykelbanor kan delvis ledas om och leda till fler korsningar över bilvägar.

Etapp 3

Sprängkullsgatan och Rosenlundsgatan öppnas igen och spårvagnshållplatsen flyttas tillbaka då mark- och schaktarbete av den södra och norra delen är färdigställda. Den tillfälliga bron över Rosenkanalen rivs och flyttas till de mellersta schakten och därmed får gång- och cykeltrafikanter bättre tillgång till spårvagnshållplatsen.

Byggplanken

Stiftelsen Tryggare Sverige lyfter en diskussion om byggplankens påverkan på gaturummet i projektet *Bygg tryggt 2030* (2024). I stiftelsens projekt diskuteras konsekvenser med byggplank och menar på att otryggheten tenderar att öka då planken tar stora delar av det offentliga rummet i anspråk. Känslan av otrygghet ökar då siktlinjer begränsas och överblickbarheten i ett område försvinner. Utöver siktlinjerna kan gaturummet upplevas stökigt på grund av avstängningarna som byggplanken tenderar att medföra. Stiftelsen indikerar även på att skadegörelse ökar i ett område i anslutning till byggplank. Det klottras ofta på planken vilket även detta kan medföra en känsla av otrygghet.



Figur 3.11: *Fotografi över ett av två konstverk, placerat längs planket vid Rosenlundsgatan, skapat av konstnären Anna Rundberg. Källa: Trafikverket, u.å.*

För att minska negativ påverkan av de fysiska etableringar som krävs har Trafikverket initierat ett konstprojekt för att pryda byggplanken med konst. Trafikverket beskriver att planken ska vara “en mötesplats för kreativa aktiviteter och konstnärliga uttryck” under tiden Västlänken byggs (Trafikverket, 2022c). Längs Rosenlundsgatan finns två konstverk skapade av John Beijer och Anna Rundberg som visas i figur 3.11 och 3.12. Projektet är en trivselåtgärd som är bekostad av Trafikverket och är en flerfunktionslösning där de bortsett från utsmyckning har andra funktioner.

Vid byggnation av nya tunnelbanespår i Stockholm, ett projekt som liknar Västlänken, utformades liknande plank som omringande byggarbetsplatsen (Region Stockholm, 2020). Syftet att avgränsa arbetsplatsen är dels för att byggarbetsplatsen ska vara säker för de som arbetar på platsen och att inga obehöriga ska kunna ta sig in. Detta gör arbetsmiljön mer säker då byggplanken minimerar externa störningar. Byggplanken är även en trygghetsåtgärd för allmänheten och de förbipasserande. På planken har både region Stockholm och Trafikverket information om vad som händer bakom planken och skyltningar till verksamheter som blir skymda till följd av byggplanken. Byggplank är en temporär åtgärd som görs på byggarbetsplatser och är bygglovspliktiga (Stockholms stad, 2024). Däremot krävs inte bygglov för att få sätta upp byggstängsel.



Figur 3.12: *Fotografi över ett av två konstverk, placerat längs planket vid Rosenlundsgatan, skapat av konstnären John Beijer. Källa: Trafikverket u.å.*

3.2.1.4 Nuläget

Hagaetappen är den del av Västlänken som blivit mest försenad. I artikeln *Upphandling överklagad – risk för nya förseningar för Västlänken* från Göteborgs-Posten (2024b) beskrivs Västlänkens etapp vid Haga som “*ett av Sveriges mest utmanande anläggningsprojekt*” och står inför stora utmaningar. Sedan kontraktet med entreprenören AGN Haga hävdades har få framsteg gjorts på Västlänken station Haga. Under tiden som AGN arbetade på platsen fösenades projektet med cirka 2 år och sedan kontraktet hävdades har förseningarna ökat markant. I mars 2024 tilldelades Peab ett av kontrakten på deletapp Haga (Trafikverket, 2024b). Upphandlingen med Peab överklagades, men i början på april 2024 blev kontraktet återigen tecknat och arbetet på Rosenlund återupptas. I nuläget är etapp Haga cirka fyra år försenad och förväntas kunna öppna för tågtrafik 2030.

I och med förseningarna har de finansiella resurserna för projektet tagit slut. I projektets början beräknades budgeten till 20 miljarder enligt prisnivån för 2009 (Dagens logistik, 2023). Med samma prisnivå beräknas projektet i dagsläget uppgå till 24,1-27,1 miljarder kronor, vilket indikerar på en ökning på 20-35 procent. De budgeterade finansiella tillgångarna är därav slut, trots att det är flera år kvar på projektet. De pengarna som finansierar projektet framöver är en riskreserv från Västsvenska paketet (Göteborgs-Posten, 2024b). Under våren 2024 pågår en debatt kring hur fortsatt finansiering ska se.

4

Teoretisk bakgrund

Detta kapitel presenterar den teoretiska bakgrunden för studien och ger en översikt av de teoretiska perspektiv och fördjupning av begrepp som kommer att tillämpas. Genom att grunda denna studies forskning i befintlig teori skapas en ram för vidare analys och utveckling av nya teorier.

4.1 Den byggda miljöns påverkan på trygghet och tillgänglighet

Trygghet och tillgänglighet är två avgörande dimensioner för hur ett område uppfattas av dess användare och utgör två immateriella begrepp. Detta avsnitt kommer att definiera dessa begrepp och belysa den påverkan de kan ha på det omgivande stadslivet.

4.1.1 Trygghet

Trygghet är en upplevelsebaserad bedömning av en plats som påverkas av objektiva faktorer och kan definieras på olika sätt. Enligt Boverket (2022) definieras trygghet som “*en känsla som utlöses när en individ tolkar en fysisk miljöns utformning och användning genom att sinnesintryck kombineras med såväl egna erfarenheter, som med andra individers eller mediers beskrivningar av risken för att utsättas för brott eller hotfulla situationer*”, vilket är definitionen som tillämpas i denna studie. Som definitionen menar är det en känsla av risken att utsättas, eller inte utsättas, för brott eller andra situationer som kan upplevas som hotfulla.

Likt alla känslor och upplevelser skiljer sig upplevelsen av trygghet mellan individer, detta beskrivs i rapporten *En trygg stadsmiljö: Teori och praktik för brottsförebyggande & trygghetsskapande åtgärder* utfärdad av Kunliga Tekniska Högskolan på uppdrag av Boverket (Ceccato m.fl., 2019). En faktor som därmed påverkar känslan av trygghet är mottagaren, den individ som upplever känslan. Generellt sätt tenderar kvinnor att uppleva miljöer mer otrygga jämfört med män, men utöver kön finns det andra aspekter att ta hänsyn till, som ålder, etnisk bakgrund, funktionsvariationer och socioekonomisk status. Dessa parametrar ger en indikation på komplexiteten för trygghetsbegreppet. Enligt studien löper unga en större risk för att utsättas för brott statistiskt sett, och individer med funktionsvariation har en större oro för att utsättas för brott eller andra hotfulla händelser.

Ceccato m.fl. beskriver vidare att känslan av trygghet även kan variera mellan individer beroende på hur bekanta de är med en plats. Ju mindre bekant man är med platsen, desto mindre trygg tenderar man att känna sig. En individs uppfattning kommer därmed att baseras på fördomar om området och associationer till dessa fördomar.

4.1.2 Risk för ökad kriminalitet

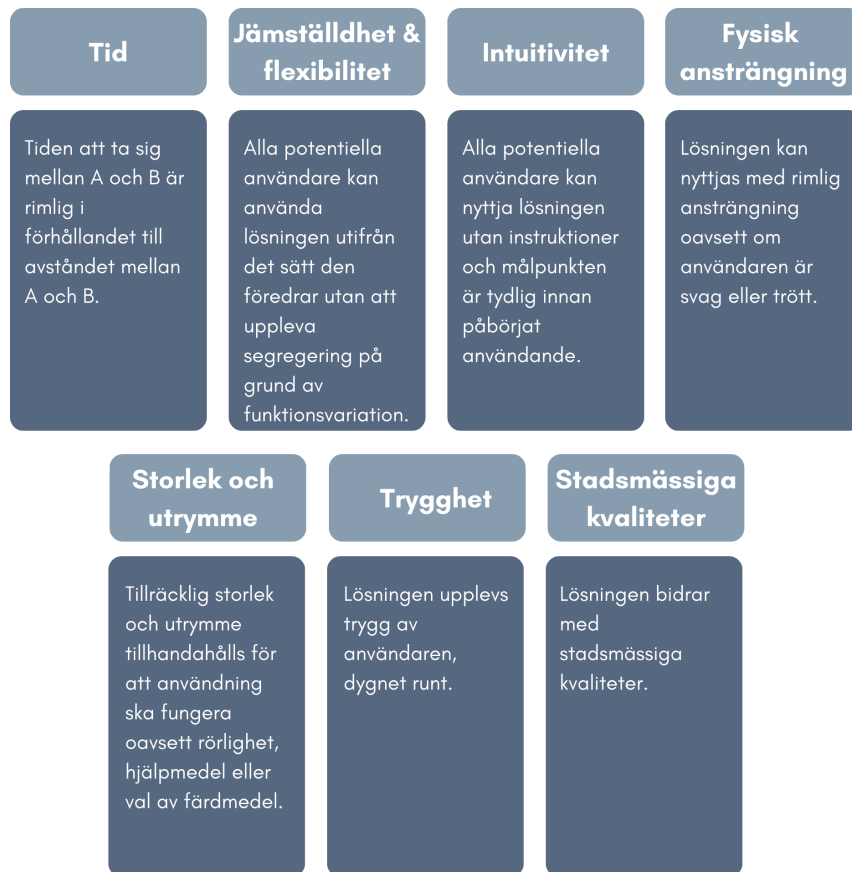
I en studie av Paul Cozens och Terence Love (2015) undersöktes effekterna av brottsprevention genom design av den byggda miljön, även kallat CPTED (Crime Prevention Through Environmental Design). Författarna fastslår att utformningen av den byggda miljön kan skapa förutsättningar för ökad kriminalitet, men är sällan orsaken till det. De menar att en känsla av ägandeskap hos boende eller aktörer i området minskar risken för brott. Arbetet med att förbättra detta syftar till att påverka mänskligt beteende och deras uppfattningar av den byggda miljön. Även graden av naturlig övervakning, platsens image och åtkomstkontroll påverkar hur enkelt det är att begå brott på en plats. Genom utformning av miljöer som främjar naturlig övervakning genom placering av fysiska element skapas svårare förutsättningar för att bedriva kriminell verksamhet. Detta påverkar även hur utrymmen som kan vara lämpliga för kriminell verksamhet skapas.

4.1.3 Tillgänglighet

Begreppet tillgänglighet kan delas in i två olika kategorier; geografisk tillgänglighet och upplevd tillgänglighet. Geografisk tillgänglighet är den faktiska närheten eller tillgängligheten till en plats eller tjänst från en viss plats och mäts vanligtvis med avstånd i tid eller sträcka. Upplevd tillgänglighet refererar till människors upplevelse av tillgänglighet. Den är subjektiv och kan påverkas av olika faktorer, såsom tillgång till information, känslan av säkerhet, bekvämlighet och användarvänlighet. I denna studie används begreppet med koppling till båda kategorierna.

Då tillgängligheten av en plats är upplevelsebaserad kan den vara svår att mäta då den varierar av olika brukargrupper. Masteruppsatsen *Att mäta tillgänglighet i stadsmiljö* (2018) av Anton Frisk och Erik Nilsson har för syfte att ta fram indikatorer för att mäta tillgänglighet i stadsmiljö. Studiens stipulativa definition av tillgänglighet lyder "*Hur väl anpassad den byggda miljön är för att en individ, oavsett individuella förutsättningar, ska kunna nyttja den effektivt*". Författarna betonar att definitionen bygger på ett flertal definitioner för att få en förståelse för vad tillgänglighet betyder för olika brukargrupper och ur perspektiv. Vidare presenterar Frisk och Nilsson en metod för att mäta tillgänglighet där indikatorerna syftar till att bedöma tillgängligheten på en plats i stadsmiljö för en specifik individ, se figur 4.1.

Modellen för bedömning innehåller ett viktningmoment och ett bedömningsmoment som kan användas tillsammans eller separat och syftar till att kunna konkretisera individers uppfattning om tillgänglighet.



Figur 4.1: Indikatorer syftade till att operationalisera tillgänglighet (Figur baserad på Frisk & Nilsson, 2018)

I skriften *Teorier om stadsform för att mäta städer* (Marcus & Berghauer Pont, 2020) beskrivs tillgänglighet som antingen tillgänglighet till offentliga och kommersiella tjänster, centralitet, eller tillgänglighet till fastigheter. Denna teori, till skillnad från Frisk och Nilssons, sträcker sig längre till att omfatta en plats relation till resten av staden. Författarna beskriver tillgänglighet som platsens förhållande och relationer till olika delar av staden. Genom att mäta en plats centralitet kan man få en uppfattning om hur tillgänglig och sammankopplad platsen är med stadens funktioner och samhällsstruktur. Det kan även ge en uppfattning om flödet av människor och handeln på platsen.

4.2 Barriärer i stadsmiljö

Vid etablering av en byggarbetsplats i stadsmiljö kan både statiska och dynamiska barriärer uppstå, vilka resulterar i en kombination av fysiska och psykologiska effekter på den omgivande miljön (van Eldijk m.fl., 2022). Barriäreffekter definieras som konsekvenser av faktorer som begränsar människors rörelse och tillgänglighet. Dessa barriäreffekter kan antingen vara direkta, där de resulterar i ökad reseansträngning till följd av barriären, eller indirekta, där de leder till förändringar i individens resebeteende när de extra ansträngningarna överstiger individens acceptansnivå. Det

är särskilt de indirekta barriäreffekterna som har en betydande inverkan på både individer och samhället i stort.

I van Eldijks studie beskrivs statiska barriärer som exempelvis vägar och järnvägsspår, vilka kan utgöra hinder för gång- och cykeltrafik. En dynamisk barriär karakteriseras av att den inte är permanent och kan i detta sammanhang avse temporära hinder såsom avstängningar eller vägarbeten. Dessa hinder kan ha signifikanta effekter på människors förmåga att navigera i stadsmiljön.

4.2.1 Flöden och rörelsemönster

Byggarbetsplatser i stadsmiljö har en tendens att påverka rörelsemönstren för gående och cyklister i och med att etableringsytorna av byggarbetsplatsen är så stora att de påverkar kringliggande stadsrum (Trafikverket, 2014a). Detta kan leda till omdragningar av gång-, cykel- och bilvägar. Genom att tillämpa olika analysverktyg kan människors orienteringsbeteenden analyseras för att se hur dessa förändras. Resultaten från analyserna ger en indikation på hur byggarbetsplatser påverkar befolkningens förflyttningsmönster inom ett specifikt område (Spacescape, u.å.b). Vanligtvis mäts flöden genom att registrera antalet förbipasserande vid en flödesmätare. Denna flödesstatistik ger indikationer på stadslivspotentialen i ett område och ger insikter om vilka faktorer som styr naturliga flöden av gång- och cykeltrafikanter. Flödesmätare är därmed en användbar metod vid plats- och stadslivsanalyser.

Minskade flöden ger konsekvenser på hur ett område upplevs av besökare, men även på verksamhetsutövare som driver besöksdrivande verksamheter. Trygghet är en faktor som tenderar att minska på platser med minskade människoflöden menar Jane Jacobs (2005) i sin bok *Den amerikanska storstadens liv och förfall*. Jacobs menar även att trygghet är något som uppstår till följd av naturlig övervakning i ett område, därav är flöden av fotgängare och cyklister en förutsättning för att en plats ska upplevas som trygg. Ju färre personer som vistas på en plats, desto mindre antal människor söker sig dit då gaturummet tenderar att upplevas osäkert. Detta blir en ond spiral som gör att den naturliga övervakningen går förlorad.

Jan Gehl (2010) beskriver i sin bok *Cities For People*, likt Jacobs, att flöden bidrar till ett ökat stadsliv. Ur engagemang föds engagemang och stadslivet genererar därför positiva effekter. Ökat stadsliv på gator genererar goda förutsättningar för den affärsverksamheten som finns längs gatorna. Gehl understyker att förutsättningarna för ett ökat stadsliv grundar sig i att man redan i ett stadsplaneringsstadium planerar för ett rikligt stadsliv i form av mötesplatser och stråk för i huvudsak fotgängare samt att förankra butiker, restauranger och andra verksamheter vid platser dit människor redan tenderar att passera.

4.3 Samverkan

Samverkan innebär att flera aktörer med olika bakgrund och från olika verksamheter bildar en arbetsplan med ett gemensamt mål. I uppsatsen Trygg i Göteborg (Johnsson, 2017) definieras begreppet samverkan. Definitionen av minsta möjliga samverkan är *“Två personer interagerar i ett specifikt syfte om något”*. I denna fortsatta studie kommer en större samverkan än sådan undersökas, men fortfarande kvarstår definitionen att man interagerar i ett specifikt syfte och jobbar mot ett gemensamt mål. Målet som gemensamt strävas efter är utmanande att nå på eget bevåg, vilket gör att samverkan med fler aktörer skapas. Att tidigt klargöra anledningen till varför samverkan initieras är viktigt för att upprätthålla arbetet. Genom samverkan skapas därav många fördelar då gruppens resurser och arbetsförmåga ökar. Således som det finns fördelar med samverkan, finns också riskfaktorer med samverkan. Det största identifierade problemet som riskerar att uppstå i samband med samverkan är skillnader mellan de samverkande aktörerna. Dessa skillnader är oftast skillnader som respektive part inte har makt över eller möjlighet att ändra. Exempelvis kan dessa vara skillnader i organisationsstruktur och regelverk som utgör hinder i samverkan och samverkansprocessen. För att undvika dessa typer av problem är det av yttersta vikt att identifiera och diskutera dem för att få en djupare förståelse för skillnaderna. Först efter detta kan skillnaderna accepteras.

4.3.1 Platssamverkan

Platssamverkan är idag inte lagstadgat utan styrs av engagemang från aktörer. Samverkansorganisationer organiseras ofta genom ideella föreningar där de största aktörerna med mest påverkanskraft är fastighetsägarna följt av allmännyttan.

En studie om förutsättningar för stärkt platssamverkan, utförd av Boverket (2021), visar på att branschorganisationer, myndigheter och andra intervjuade aktörer ser ett behov av platssamverkan för att komplettera grundservicen i området och erhålla förbättrat upplevelsevärde. Studien visar att en av de viktigaste faktorerna för framgångsrik samverkan är engagemang för platsen bland aktörerna och att därför krav kring obligatorisk samverkan kan vara begränsande.

Kommunen antas få större möjligheter till stadsutveckling utöver den basala service-nivån när en formaliserad samverkansorganisation finns i området. Då kommunen inte själva står för utvecklingen och dess kostnader kan platsutvecklingen pågå under en längre tid och beror ej av vem som styr i respektive mandatperiod. Utvecklingen påstås även nå en högre nivå då expertis på lokalnivå från fastighetsägare och verksamhetsutövare erhålls. Platssamverkansorganisationer har visat på att fastighetsägare och verksamhetsutövare har större ekonomiska möjligheter att genomföra åtgärder för områdets utveckling som i sin tur gynnar deras verksamhet direkt. Exempel på dessa åtgärder är renhållning, parkeringsövervakning, marknadsföring eller trygghetstjänster. Åtgärderna finansieras gemensamt av medlemmarna i organisationen.

Behovet av platssamverkan varierar mellan områden baserat på antalet fastighetsägare. Ett område med färre fastighetsägare, en stor fastighetsägare eller två jämnstora, har ett mindre behov av en samverkande organisation utan kan lösa samverkan genom avtal. I områden med en mer komplex ägarstruktur, fler än två fastighetsägare, har större behov av organisationen för att förenkla kommunikation och möjliggöra förbättringar av omgivande miljöer. Boverket avslutar med slutsatsen om att behovet av platssamverkan kan komma att öka med ökad kunskap om möjligheterna med platssamverkan och detta genom uppföljning, utvärdering och ytterligare forskning publicerad inom området.

4.3.2 Samverkan för stadsutveckling

Vid utformning av stadsutvecklingsprojekt behöver samtliga hållbarhetsaspekter inkluderas i planering och projektering. Trots att aktörer har olika intressen och värderingar krävs det en samverkan där samtliga arbetar tillsammans för ett mål som syftar till en balans mellan miljömässig, ekonomisk och social hållbarhet. I artikeln *Collaborative decision-making for urban regeneration: A literature review and bibliometric analysis* (Wang, mfl, 2020) konstateras faktumet att verkligheten är alltmer komplex. Vad man istället kan sträva efter är en balans, snarare än jämvikt, som är svårt att identifiera beroende på vilket perspektiv som studeras. Komplexiteten finns även i stadsutvecklings- och infrastrukturprojekt där många viljor ska tillgodoses. För att tillgodose den komplexa och dynamiska beslutsprocessen behövs mer medvetna och flexibla strategier för stadsförnyelse för att säkerställa en effektiv mekanism för ansvarsdelning mellan olika intressenter.

I artikeln presenteras två olika typer av tillvägagångssätt att kan bygga samverkan utifrån. Det första förslaget, "top-down" innebär att beslut, lagar och riktlinjer härstammar från beslutsfattande aktörer, så som regering och kommun. Dessa riktlinjer implementeras sedan på lägre nivåer. Vid tillämpning av "bottom-up" kommer istället direktiven och förslagen från individer eller grupper på lägre auktoritetsnivåer som sedan lyfts till beslutsfattande instanser för att eventuellt godkännas och integreras i samhället.

4.4 Platsaktivering

Platsaktivering definieras i studien *Trygghet genom platsaktivering - Framtagning och kritisk reflektion av platsaktiverade gestaltningsriktlinjer för trygga utemiljöer* som en metod inom stadsplanering och arkitektur med huvudfokus på att skapa levande offentliga rum (Al-Ghorabi, 2022). Metoden ingår i en flerstegsmodell som syftar till att få människor att uppehålla sig på en plats snarare än att bara passera den. Platsaktivering fungerar som ett första steg i en process som i sin tur genererar fler besökare på platsen, vilket leder till ökad social interaktion och fler sociala aktiviteter. Dessa aktiviteter främjar social integrering och bidrar övergripande till en ökad trygghet i områden. Platsaktivering kan tillämpas på olika stassmässiga

nivåer; övergripande, närområde och lokal nivå, vilket kan översättas till city-scale, neighbourhood-scale och site-scale. Åtgärderna för platsaktivering varierar beroende på vilken skala som tillämpas.

Studien mynnar ut i åtgärder av betydande vikt för platsaktivering på lokal nivå. För att en plats ska attrahera människor och utvecklas till en plats där människor vill vistas och stanna på, är det nödvändigt att erbjuda varierande sittmöjligheter som kan användas året runt samt att tillhandahålla funktionell och estetisk belysning. Dessutom betonas vikten av att främja lekfullhet genom aktiviteter såsom marknader, workshops och pop-up verksamheter. Vidare diskuteras andra funktionella medel för användarnas tillfredsställelse, som exempelvis cykelparkeringar, platser för solbadning och laddstationer för mobiltelefoner.

Vidare påverkar renhållningen av utemiljön attraktiviteten av det offentliga rummet. Studien betonar att ansvaret för detta ligger både på fastighetsägare, stadens förvaltning och de som vistas på platsen. Den sista presenterade platsaktiveringskategorin är utsmyckning med grönska och andra element. Betydelsen av gröna områden i urbana miljöer är central, både vad gäller nyplantering och bevarande av befintliga grönytor. Att göra dessa områden attraktiva kräver god skötsel, tydlig överblickbarhet och adekvat belysning.

4.5 Temporär urbanism

Temporär urbanism är ett paraplybegrepp för tillfällig stadsplanering i olika former (Haugen, 2021). Den temporära urbanismen identifieras av att det finns en tidsbegränsning i projektet vilket kan liknas med exempelvis en pop-up butik eller restaurang. Taktisk urbanism är en underkategori till den temporära urbanismen där fokuset ligger på att utveckla och reparera platser i städer med relativt billiga och kortsiktiga lösningar. Grunden för denna typ av stadsutveckling är att man vill testa på temporära lösningar för att sedan dra lärdomar av dessa och vad man senare kan implementera i den mer permanenta stadsutvecklingen. Historiskt sett har detta haft en "bottom-up"-tillvägagångssätt, det vill säga att det varit ett högt medborgardeltagande gällande dessa typer av stadsutvecklingsprojekt. Med tiden har den taktiska urbanismen engagerat fastighetsägare och myndigheter, vilket är en annan typ av aktiv implementering. Denna gång med en "top-down"-tillvägagångssätt. Med tiden blivit allt vanligare att implementera och inkludera det temporära i den strategiska stadsplaneringen.

Bland fastighetsägare och andra aktörer har misstro förekommit då det funnits en ovisshet i hur man ska återta marken om fallet är att de temporära miljöerna varit framgångsrika och fått snudd på en permanent funktion i området (Bishop & Williams, 2012). Detta har däremot ändrats med tiden då man sett fler positiva konsekvenser av det temporära när fastighetsmarknaden varit dålig med höga vakanser. Den skepsis som förekommit har därav upphört, då fördelarna visat sig väga tyngre än nackdelarna. Vidare menar Bishop och Williams att markanvändningen

4. Teoretisk bakgrund

har ökat och till följd av detta har platsutveckling gett mer gynnsamma förhållanden för kommersiella verksamheter. Genom den temporära urbanismen skapas en platsidentitet som i sin tur är en förmån för kommande permanent stadsutveckling.

Tabell 4.1: *Beskrivning av exempel på temporär urbanism och hur dessa kan utvärderas. Egen visualisering med data hämtad från Molnar, m.fl., 2021.*

Varför åtgärden genomförs	Exempel på åtgärd	Exempel på fokus för utvärdering
Hantera tillfälligt problem eller situation	<ul style="list-style-type: none">• Ersätta lekplats som tagits bort under byggskedet med en tillfällig sådan	<ul style="list-style-type: none">• Utvärdera om lekplatsen erbjuder en bra miljö för lek
Testa åtgärd inför eventuellt permanentande	<ul style="list-style-type: none">• Omfördela yta mellan trafikslag för att skapa mer plats för gående• Införa hyrcykelsystem i en stad under sommarmånaderna	<ul style="list-style-type: none">• Bedöma om det är en lämplig lösning• Bedöma potentialen för större investering i hyrcyklar
Marknadsföra plats	<ul style="list-style-type: none">• Utomhusbiograf på oanvänd yta i nybyggd stadsdel under sommaren• Ljusinstallationer på ett torg	<ul style="list-style-type: none">• Utvärdera hur allmänhetens bild av stadsdelen har påverkats• Avgöra hur antalet besökare har påverkats
Bidra till förbättring av plats	<ul style="list-style-type: none">• Små och flexibla utegym som roterar i staden under sommaren.• Möblemang, växter och boulebana i gårdsmiljö som del i större trygghetsskapande satsning	<ul style="list-style-type: none">• Utvärdera om privatpersoners fysiska aktivitet har förändrats• Bedöma om tryggheten har ökat
Kommunicera med intressenter	<ul style="list-style-type: none">• Tillfällig parkyta som arena för dialog med närboende• Dialogstuga på torg för att informera om kommande byggprojekt	<ul style="list-style-type: none">• Ta reda på vilka målgrupper som representerades och vilka kunskaper som genererades• Utvärdera hur allmänhetens acceptans för projektet påverkades

Bishop & Williams presenterar vidare i boken *The Temporary City* fördelarna med temporär urbanism och varför detta varit fördelaktigt under det senaste decenniet. Författarna indikerar på att städer håller på att genomgå en förändringsfas i bemärkelsen att användningen av stadsrummet och befintliga fastigheter förändras. Att upprätta temporära lösningar i temporära stadsmiljöer, som exempelvis områden i anslutning till byggarbetsplatser, gör att de tillfälliga ytorna också kan skapa funktion och värde till staden. I handboken *Utvärdera temporära åtgärder i stadsmiljö*

(Molnar, m.fl., 2021) presenteras exempel på åtgärder som temporär urbanism kan innebära. Detta är åtgärder som berör grönska och rekreation, fysisk infrastruktur, kommersiella åtgärder, lokalanpassning samt tillfälliga transportlösningar.

Vidare lyfter Molnar, m.fl. att det finns en skillnad i vilken effekt den temporära urbanismen får beroende på hur man utvärderar åtgärderna. Den temporära urbanismen skapas ur ett lokalt behov. Från att man initierar en ny åtgärd eller svar på behovet, bör också en utvärdering och analys av åtgärden utföras, i syfte av att studera om åtgärden gett önskad effekt. Om den önskade effekten inte är märkbar, bör man se till andra temporära åtgärder för att möta platsens behov. Exempel på detta ges i tabell 4.1.

5

Resultat

I detta kapitel kommer resultaten från den kvalitativa empirin att presenteras. Resultatet baseras på information från intervjuerna. Intervjufrågorna återfinns i bilaga B.1, B.2 och B.3. Olika aktörer har olika grad av framställning i de olika frågeställningarna i arbetet. Resultatet av den kvantitativa delen presenteras i kapitel 3 Fallstudien, då den kvantitativa delen är direkt kopplad till området Rosenlund och dess påverkan av byggnationen av Västlänken. Kapitlet är uppdelat i fem huvudfrågor där varje fråga har delats upp i mindre delfrågor för att respektive aktörs perspektiv ska bli representerade i resultatet.

5.1 Hur har Rosenlunds identitet förändrats till följd av byggarbetsplatsens närvaro?

De stora byggprojekten som funnits i närområdet av Rosenlund har försvårat förbättringen av områdets identitet. Uppfattningen av platsen förbättrades efter satsningen “Ett blomstrande Rosenlund” då arkaderna byggdes bort och prostitutionen försvann från gatan. Under de fem åren som Ola Skogsberg har tjänstgjort som polis i området har de olika byggprojekten medfört betydande konsekvenser, särskilt i form av en ökad känsla av avskildhet och begränsad tillgänglighet. Han menar på att människor väljer andra vägar till följd av att det är mörkt och belamrat med byggstaket, vilket har resulterat i en mindre trivsamt miljö, särskilt under kvällstid. Denna observation stärks av Hedvig Haraldsdotter, biträdande projektledare på Higab. Hon understryker att områdets avskärmade natur till stor del beror på de pågående byggprojekten. Dessutom framhåller hon att det mentala avståndet till stadens mest centrala delar kan uppfattas som längre än det faktiska fysiska avståndet.

“När byggnationen började, 2018, då var Fiskekyrkan fortfarande öppen, och då blev det väldigt stora barriärer i området. [...] Det blir ett hinder för hela området. Det är ett område som ligger väldigt centralt men det mentala avståndet till Grönsakstorget blir så himla mycket större än det faktiskt är i verkligheten, för det är ju väldigt, väldigt nära.” **Hedvig Haraldsdotter, Higab**

Även Emelie Feuk, försäljningschef på Feskekörka, bekräftar Haraldsdotters resonemang. Hon har uppfattningen av att invånarna i Göteborg inte har en tydlig uppfattning av vad man ska göra på platsen eller hur man ska ta sig fram.

“Det finns en enorm potential i området för det knyter samman innerstaden och Järntorget och är ju en utav Göteborgs mest solsäkra platser. Sen så har man ju tyvärr inte lyckats helt och hållet med att driva folk ner till gatan av olika orsaker. Jag tror man slet ganska mycket med det innan också. Boulebar gjorde ju såklart sitt med att dra trafik till gatan och sen också när Barabacu öppnade. Det känns som att man var på god väg och sen kom pandemin, man stängde Feskekörkan, Västlänken och Station Haga blev aktuellt och sen hela byggnationen av Skatteverkets gamla lokaler. Det har blivit som ett hål, bara en byggarbetsplats i det här området.” **Emelie Feuk, Feskekörka**

Michael Ohlson, fastighetschef på Stena Fastigheter, delar inte denna uppfattning utan anser att Rosenlundsgatan har ordnat upp sig och att det är helt okej på platsen trots omständigheterna. Han påstår att anledningen till att gatan har en fortsatt bra identitet är på grund av att fastighetsägare har initierat och finansierat åtgärder för att göra området attraktivt.

Bo Larsson, projektchef för Västlänken på Trafikverket, betonar det betydande mervärdet som stadsutvecklingsprojekt av denna omfattning tillför platsen när byggprojektet avslutas. Larsson framhåller att de störningar som uppkommer under byggtiden för ett sådant projekt är en investering för framtiden och leder till långsiktiga förbättringar. Han påpekar att det är vanligt att många glömmer bort att samhället genomför sådana infrastrukturprojekt för att utveckla attraktiviteten till Göteborg som stad.

“För Västlänken blir det tre nya stationslägen som blir nya kollektivtrafiknoder i stan och hur attraktiv blir inte den marken eller de verksamheterna som har sina kontor i anslutning till våra nya kollektivtrafiknoder? Det är ju inte så att staten kräver tillbaka det man har investerat. Om man nu tittar på fastigheterna ur ett fastighetsägarperspektiv vid Centralen, Haga eller Korsvägen så ökar ju värdet på den fastigheten när stationen väl är på plats. Men det är klart att under själva byggnationen så påverkar det, man kan inte tro att staten investerar 20–30 miljarder i centrala Göteborg, att det inte påverkar.” **Bo Larsson, Trafikverket**

5.2 Hur har stadsmiljön runt byggarbetsplatsen påverkats av dess närvaro?

Beata Löfmarck, planeringsledare på Göteborgs Stad, var engagerad i projektet “Ett blomstrande Rosenlund” och menar att byggarbetsplatsen har haft en påverkan på de ökade rörelsemönster som uppstod efter att projektet genomfördes. Löfmarck

berättar att flödena förbi Rosenlund ökade med 50 % efter upprustningen av området. Efter att byggarbetsplatsen etablerades gick flödena så gott som tillbaka till de som var innan upprustningen. Hon menar på att staden hade en stark vilja av att upprätthålla de ökade flödena och addera aktiviteter och åtgärder som skapar ett mer tryggt och attraktivt område. Peter Grundstedt, processledare i actiongruppen Rosenlund, bekräftar Löfmarcks teori och hänvisar till statistik av gångtrafiken genom området, se figur 3.5. Mätningarna från området har mätts av Innerstaden Göteborg under perioden 2016 till 2023. Han menar på att flödesstatistiken stärker känslan av att människor undviker området.

“Det som jag kan se direkt det är givetvis ett otroligt tapp på kundflöden. Det kan man se på våra besöksräknare där nere. Det är klart att det är det största problemet med byggnationen att det blir det här tappet, att folk undviker området kan man säga.” **Peter Grundstedt, Processledare Actiongruppen Rosenlund**

Bristen på människor som rör sig genom området påverkar även känslan av trygghet. Dock har säkerhetsnivån i området inte försämrats till följd av närvaron av byggarbetsplatsen. Ola Skogsberg (Polisen) menar på att prostitutionen fortfarande är låg i området och att antalet brott varken har ökat eller minskat sedan byggstart. Han berättar att all försäljning av narkotika flyttats till områden med högre krogtäthet efter pandemin, vilket har resulterat i att polisens arbete har fokuserats till Långgatorna och Järntorget. Däremot menar Skogsberg på att även om området inte klassas som osäkert, kan den upplevda känslan av trygghet och säkerhet ändå försämrats till följd av byggarbetsplatsen och dess konsekvenser.

“Är det mindre folk så blir det otryggare. För ett ständigt flöde av människor gör ju att det blir tryggare för vanligt folk, att siktlinjerna är raka och att man ser. Men nu är det byggstaket och krokigt, så man vet inte vad som händer bakom hörnet.” **Ola Skogsberg, Polisen.**

Även Anton Drott, kontraktsförvaltare på Novier, bekräftar hur tryggheten har påverkats av flödestappet. Han menar på att ju mer människor som rör sig i området, desto mindre otrygg känner man sig. Han menar även på att belysningen längs gatan har varit ett stort problem som bidragit till upplevd otrygghet.

En specifik plats inom Rosenlundsområdet som har uppmärksammas i flera intervjuer är lekplatsen belägen vid Stena Fastigheters fastighet. Lekplatsen har i samband med byggnationen blivit en otrygg miljö då den är omringad av byggplank vilket har skapat utrymmen som lämpar sig för olaglig verksamhet. Flera respondenter menar på att det sker narkotikaförsäljning på platsen, en uppfattning som dock inte bekräftas av polisen.

Vilket ansvar har byggherren över hur byggarbetsplatsen och dess etableringsytor påverkar omgivande miljöer?

Åse Täck, markförhandlare på station Haga på Trafikverket, menar på att det är svårt att definiera vem som har ansvaret för att upprätthålla ett fungerande stadsliv under byggtiden. Hon betonar svårigheterna med att genomföra byggprojekt utan att störa det omgivande stadslivet, samtidigt som Trafikverket strävar efter att skapa en så trivsamt och funktionell miljö som möjligt under byggtiden. Byggherren har krav på att runt byggarbetsplatsen prioritera tillgängligheten för fotgängare och cyklister, följt av kollektivtrafik och slutligen biltrafik. Denna hierarki innebär att byggarbetsplatsens utformning i förhållande till omgivningen ska gynna fotgängare och cyklister, medan bilister är en trafikgrupp som kan vara tvungna att acceptera begränsningar till förmån för andra transportmedel.

Bo Larsson (Trafikverket) framhåller att oavsett vilka påverkningar som sker på miljön runt omkring byggplatsen, strävar de alltid efter en kontinuerlig dialog med de berörda verksamheterna för att säkerställa tillgänglighet till deras verksamhet under byggprocessen. Jennie Midler, fastighetsansvarig på Trafikverket, förklarar att de har lagt stor vikt vid utformningen av byggplanken. När entreprenören sökt bygglov för planken har de ställt krav på bland annat klara siktlinjer, påverkan på omgivningen samt risk för nedskräpning. Trafikverket har i sin tur tagit hjälp av lokala konstnärer som fått pryda planken med konstverk.

“Vi har hämtat inspiration till våra gröna byggplank från metron i Köpenhamn. Jag var med på ett studiebesök där och kollade på hur de var utformade. En del plank var ställda på plintar så att skräp blåste in emellan, så det var viktigt för oss att ställa krav att våra byggplank skulle gå ända ner och inte ha några mellanrum på marknivå. Så själva utformningen av planken var ett initiativ från Trafikverket.” **Jennie Midler, Trafikverket**

Matias Kullberg, delprogramledare för station Haga inom stadens organisation Västlänken i Staden, bekräftar att noggrant utformade fysiska etableringar potentiellt kan minska negativ påverkan på omgivande miljöer. Han observerar att planken som inte är prydda av konst tenderar att drabbas av mer förstörelse. Även Ola Skogsberg poängterar vikten av hur de fysiska etableringarna utformas och att platser kan upplevas som otrygga när temporära byggstaket av stål, tunn plast eller väv används. Han hävdar att när sådana byggstaket är slitna blir det lättare för individer att ytterligare förstöra dem genom exempelvis klotter. På vissa platser påpekar Skogsberg att det kan vara svårt att etablera fasta plank på grund av trånga passager och begränsade siktlinjer. Han betonar då vikten av att regelbundet byta ut skyddsvävarna för att bibehålla en ren och ordnad miljö.

Vilket ansvar har kommunen över hur byggarbetsplatsen och hur dess etableringsytor påverkar omgivande miljöer?

När järnvägsplanen vunnit lagat kraft och Trafikverket har fått nyttjanderätt över marken har staden ingen påverkanskraft på hur byggherren använder marken. Matias Kullberg menar på att det är av största vikt att man kommer med synpunkter om utformningen innan staden upplåter nyttjanderätten till Trafikverket. Kullberg menar däremot på att det hade blivit för byråkratiskt om staden hade fått rådighet att påverka delar av marken och därmed en risk att bygget hade stannat av av den anledningen.

Ulrika Åkerlind, utvecklare av offentlig plats på Göteborgs Stad, menar även hon på att det finns svårigheter att påverka efter att järnvägsplanen vunnit laga kraft. Liksom tidigare nämnt har det varit svårt att få lekplatsen vid Stena Fastigheters fastighet att inte vara en otrygg plats men att det då har varit svårt att påverka och göra ändringar.

“Vi hade ju mycket diskussioner kring den här lekplatsen som är bakom Stenas fastighet. Den är idag instängd av plank och det har blivit en otrygg plats. Så där försökte vi påverka. Men det har varit svårt för att inom järnvägsplanen så har staden ingen rådighet för vi har egentligen upplåtit den marken till Trafikverket under den här perioden. Så även om vi bedömer att saker inte är lämpliga så har de egentligen rätt att göra som de vill där.” **Ulrika Åkerlind, Stadsmiljöförvaltningen Göteborgs Stad**

Däremot kan Göteborgs Stad påverka när Trafikverket ska göra trafikförändringar. Så fort Trafikverket ska ändra en väg måste de staden godkänna förändringarna och se till att de uppfyller siktlinjer och säkerhetskrav.

Hur har verksamhetsutövare och fastighetsägare i området påverkats avseende tillgänglighet?

Verksamhetsutövare i området är oroliga för att förlora kunder till följd av den barriäreffekt som byggarbetsplatsen utgör. Kunder hos butiken Selfmade har uttryckt oro om att det är svårt att hitta till butiken, hitta parkering och veta hur man ska ta sig från närmsta kollektivtrafikhållplats. Svårigheterna i området gör att man som kund istället stannar hemma eller går till någon annan butik, menar Kicki Nordenström som är butikschef på Selfmade. Detta bekräftas även av Ola Skogsberg (Polisen) som menar på att verksamhetsutövare, både butiker och restauranger oror sig över att tillgängligheten i området kan försvåra deras situation. Han menar även på att andra byggprojekt i området, bland annat Hotell Draken, försämrat tillgängligheten till området till följd av de avstängningar som gjorts.

Emelie Feuk (Feskekörka), observerar tydliga tendenser som indikerar på betydande påverkan på tillgängligheten i området, både fysiskt och mentalt. Fysiskt sett utmanas tillgängligheten av hinder såsom avstängda vägar och bristande tydlighet

kring gångvägar. Mentalt anses etableringen av byggarbetsplatser ha en betydande inverkan på göteborgarnas rörelsemönster, vilket resulterar i att området inte upplevs gångvänligt. Detta leder till att människor istället väljer alternativa vägar. Feuk uttrycker en känsla av besvikelse över den nuvarande situationen och betonar vikten av att aktivt arbeta för att förändra invånarnas rörelsemönster i staden.

Hur har verksamhetsutövare och fastighetsägare i området påverkats avseende trygghet?

Daliborka Velichkoski, ekonomiansvarig på Boplats, förklarar hur deras verksamhet har påverkats ur ett trygghetsperspektiv. Verksamheten är belägen på bottenplan i Stena Fastigheters fastighet där de har haft sitt kontor sedan 2009, vilket har givit dem en omfattande förståelse för områdets utveckling.

“En konsekvens av att det byggts mycket runt vårt kontor och att vi blivit igenstängda med plank och bommar är att det förekommit kriminell verksamhet utanför kontoret. Eftersom det är avskärmat så samlas olika gäng och säljer saker och ting. Vi har ringt både till polisen och vår fastighetsägare och informerat. Det har påverkat oss så pass att man inte vill stanna kvar sent och jobba eftersom man ser in i vår lokal då den ligger på bottenplan.” **Daliborka Velichkoski, Boplats**

Vidare framhåller Fredrik Rydesjö, vice VD på Boulebar, att den kriminella aktiviteten har ökat sedan byggnationen påbörjades. Rydesjö, som driver sin verksamhet på andra sidan gatan av Boplats, bekräftar att även de noterat närvaron av den kriminella verksamhet som Velichkoski beskriver. Han förtydligar att byggplanket skapar utrymmen som lämpar sig väl för att bedriva sådan verksamhet. Boulebar etablerar sin uteservering i anslutning till de skymda områdena under sommarhalvåret, vilket bidrar till en minskning av kriminaliteten i området under denna period. Rydesjö understryker betydelsen av närvaro för att främja trygghet i området.

Flera fastighetsägare i Rosenlund observerar skillnader beträffande tryggheten till följd av byggarbetsplatsens etableringar. Anton Drott (Novier) betonar komplexiteten i faktorer som påverkar upplevelsen av trygghet i ett område och poängterar bristen på tillräcklig belysning. Problematiken med belysningen har lyfts av flera aktörer i samverkansgruppen. Gruppen har drivit frågan och argumenterat för att Trafikverket måste förbättra belysningen längs byggplanken. En utmaning som uppstod då man förde dialog med Trafikverket är oenighet angående de exakta krav som bör ställas på belysningen. Ulrika Åkerlind beskriver vidare situationen.

“Trafikverket förstod inte riktigt vår synvinkel utan de sa “men vi har satt upp belysning på planken”. Jo, men det är inte stadsmässig belysning, det är en stor bygglampa, den skapar mer otrygghet. Innan vi har alla grundläggandehygienfaktorer på plats; att folk ska hitta fram och de ska inte behöva gå i vattenpölar osv, så kan vi inte börja jobba med attraktivitet och ”skoja till” det.” **Ulrika Åkerlind, Stadsmiljöförvaltningen Göteborgs Stad**

Meningsskiljaktigheter avseende definitionen av stadsmässig belysning har varit något som försvårat trygghetsarbetet i området. Ola Skogsberg (Polisen) understryker vikten av att fastighetsägare i området arbetar aktivt för att öka tryggheten.

“Varje krona som fastighetsägare satsar på trygghet och säkerhet kommer de att få tillbaka tre gånger om. Det är ju det som är bra, i deras organisationer går det lite snabbare än i Polisens eller stadens kvarnar. Hos oss måste det utredas om det finns budget till just den åtgärden. Till slut så kan frågan ha vandrat runt i några år innan en lampa kommer på plats. Det tar lite mer tid hos större organisationer att få igenom beslut, jämfört med en fastighetsägare.” **Ola Skogsberg, Polisen**

5.3 Hur har näringslivet runt byggarbetsplatsen påverkats av dess närvaro?

Kicki Nordenström beskriver att Selfmade inte har uppnått den förväntade framgången efter att de flyttade sin verksamhet från Bäckebo till Rosenlundsgatan år 2021. De hade förhoppningen om att de skulle flytta sin butik till en mer central adress med förbättrade kollektivtrafikförbindelser och att närhet till andra butiker skulle gynna deras verksamhet. Emellertid har istället fler butiker stängt ner eller flyttat från området och Nordenström uttrycker en besvikelse över utfallet. Trots en ökning i försäljningssiffrorna, anser Nordenström att förväntningarna på nyetableringen på Rosenlundsgatan inte uppfyllts.

Daliborka Velichkoski förklarar vidare om deras intäktsförluster som är direkt kopplade till byggarbetsplatsens etablering. Tidigare hade de reklamplatser där olika fastighetsägare kunde köpa in sig för att annonsera exempelvis bostäder. Till följd av att byggplanken stänger in stora delar av fastigheten får annonseringarna ingen synlighet och därav är det få som vill köpa annonser på platserna. Det varit ett stort intäktsstopp till följd av att deras verksamhet trängts in mellan byggplanken.

Sedan byggstarten, förklarar Fredrik Rydesjö (Boulebar), att verksamhetens omsättning har sjunkit med 10%. Han berättar vidare att de sökt om ersättning hos Trafikverket flertalet gånger men blivit nekade då deras besökare alltid kunnat ta sig fram till deras verksamhet till fots, vilket gör att man som verksamhetsutövare inte beviljas ersättning.

“Vi fortsatte med vår verksamhet och räknade fram och tillbaka och begärde pengar. Men vi förlorade ganska snart. Vi lärde oss att så länge de har en liten spång där man kan ta sig till platsen så är det inte lätt att vinna någon sorts skadeståndstvist så att säga. Och det har de lyckats med under den här tiden som ni vet. Det har ofta varit något litet avbrott och då har vi fått lite pengar vid något enskilt tillfälle men annars har du hela tiden kunnat ta dig fram, i varje fall gående. Så de är ganska listiga på det sättet. Men det har påverkat oss.” **Fredrik Rydesjö, Boulebar**

Något som är återkommande i intervjuerna är svårigheten att få ekonomisk ersättning på grund av komplexiteten att härleda påverkan till byggarbetsplatsen. Under tiden byggarbetsplatsen har varit etablerad har både en lågkonjunktur och en pandemi passerat och haft stor påverkan på ekonomin, både lokalt och globalt. Detta är något som Bo Larsson (Trafikverket) lyfter under sin intervju.

“Man kan ju som enskild person eller verksamhet lida skada, men då reglerar man ju det utifrån om det är uppkommen affärsskada. Men då måste man ju kunna påvisa att det är så, att man lidit skada till följd av byggnationerna. Så det är ju alltid en väldig balans att balansera samhällets intressen med enskilda intressen, verksamhetsutövers och fastighetsägares.” **Bo Larsson, Trafikverket**

Vidare diskuterar Larsson att Trafikverket delvis finansierar projektet med allmänna medel, vilket innebär att pengarna måste hanteras med noggrannhet och respekt.

Flera fastighetsägare i Rosenlund är eniga om att de inte påverkats signifikant av Västlänken projektet avseende vakansnivåer. De vakanser som förekommer i området är få och anses inte ha någon direkt koppling till projektet. Stena Fastigheter och Higab förklarar att de inte har upplevt någon ökning av vakanser eller längre uthyrningsprocesser till följd av projektet. Något som Wallenstam däremot har märkt av är att uthyrningsprocessen tar lägre tid i Rosenlundsområde jämfört med andra centrala gator i Göteborg. Kim Gerum, kundansvarig för kommersiella verksamheter på Wallenstam, indikerar på att det är mer utmanande att sälja in en lokal till en intressent i ett område där det pågår stora byggprojekt eller trafikomläggningar. Det finns ofta en oro för ekonomiska- eller fysiska störningar i form av buller och vibrationer. Anton Drott (Novier) instämmer med Gerum. Vakanserna har inte ökat till följd av byggnationen, däremot lyfter han aspekten av att området präglats av många olika byggnationer och oförutsägbara händelser, vilket varit utmanande för deras hyresgäster. Bortsett från byggnationerna har deras hyresgäster påverkats av coronapandemin vilket gjort det svårt att koppla enskilda händelser till påverkan.

5.4 Vilka åtgärder har vidtagits av respektive aktör för att minimera negativ påverkan av byggarbetsplatsen?

Aktörerna längs Rosenlundsgatan har delade uppfattningar om huruvida Trafikverket har hjälpt till tillräckligt för att minimera påverkan. Peter Grundstedt (Innerstaden) menar på att det är en svår balans mellan vad som måste göras i samband med en byggnation och hur mycket som bör ändras till förmån för omgivande verksamheter och fastighetsägare. Fastighetsägare och verksamhetsutövare har via Actiongruppen Rosenlund formulerat konkreta åtgärder för att minimera störningar där Trafikverket har gått in och finansierat de delar som är på deras mark. Exempel på åtgärder som finansierats av Trafikverket men som initierats av Actiongruppen är klottersanering och belysning.

Åse Täck från Trafikverket förklarar hur de även har arbetat med byggplanken och dess funktion som informationskanal under projektets gång. Genom att placera hänvisningar till olika verksamheter som blivit skymda av byggarbetena på planken, bidrar de till att underlätta navigation genom området. Utöver dessa praktiska aspekter har Trafikverket även tagit hänsyn till plankens visuella uttryck genom att bjuda in konstnärer att dekorera dem, vilket bidrar till att integrera etableringarna i stadsmiljön och skapa en mer estetiskt tilltalande atmosfär. Vidare menar Jennie Midler att Trafikverket även lägger stor vikt på att hålla det rent och snyggt runt byggarbetsplatsen. Hon förklarar att de utfärdar kontrakt med underentreprenörer om att maskiner inte får smutsa ner kringliggande miljöer. Några ytterligare åtgärder som Trafikverket gjort för att minimera störningarna från byggarbetsplatsen är att finansiera köp av hörselkåpor till kontorsverksamheter samt att inte blockera entréer med byggplanken.

“För att förhindra ekonomiska skador är vi väldigt noga med att inte blockera några entréer. Om så har skett har vi byggt om den eller sett till att man kan ha passage på annat sätt. Eller stått för kostnader för en ombyggnation på en annan del av fasaden. I övrigt, så försöker vi alltid att se till att man kan komma åt en entré, även om det kanske är på någon väg förbi planket.” Jennie Midler, Trafikverket

Fastighetsägare måste se till att sin egen fastighet är upprustad men även ha en helhetsbild av området för att skapa en estetiskt tilltalande miljö. I flera intervjuer framkommer vikten av att lyfta blicken från sin egen fastighet och se till helheten och på så sätt skapas ett attraktivt Rosenlund.

“När det står ett cykelställ lite dåligt till ser vi det och påpekar det till fastighetsägaren. Ofta ser inte fastighetsägarna det själva. Det har varit liknande situationer där markiser har varit trasiga och hängt ner, det ser inte estetiskt tilltalande ut.” Peter Grundstedt, Innerstaden

Kim Gerum (Wallenstam) framhåller att fastighetsägare måste bedriva ett aktivt arbete gentemot sina hyresgäster och i största möjliga mån tillgodose deras önskemål. Som fastighetsägare måste man arbeta proaktivt och underlätta för sina hyresgäster. Gerum understryker vikten av att ägna särskild uppmärksamhet och göra åtgärder för hyresgäster i områden av liknande karaktär som Rosenlund.

“Vi valde att, innan byggprojektet verkligen satt igång, byta fönster i vår fastighet utifrån att västlänkens projekt skulle kunna upplevas som ljudstörande arbeten för våra hyresgäster. Det var en stor åtgärd på vår fastighet och rent ekonomiskt innebar det mycket förvaltningspengar som investerades i förtid för att utföra en sådan åtgärd, vilken jag inte är så säker på att vi hade utfört i det skedet om det inte vore för att bygget skulle sätta igång.” Kim Gerum, Wallenstam

Vidare diskuteras vilka åtgärder som gjorts och som bör utföras för att öka attraktiviteten i Rosenlund och på så vis få ett ökat flöde till området. Boulebar har trots sin sjunkande omsättning hållt öppet och menar på att det beror på deras väletablerade rykte i staden som gör att man oavsett byggnation eller inte faktiskt tar sig dit. De har även förhandlat sig till yta som tidigare tillhört byggarbetsplatsen där de etablerat en uteservering med boulebanor. Detta var ett undantag som gjordes från Trafikverkets och Göteborgs Stads sida för att öka trivseln i området och var även en skadeförebyggande åtgärd för Boulebars verksamhet.

Enligt Hedvig Haraldsdotter (Higab) skulle området gynnas av åtgärder för att göra Rosenlundsgatan mer attraktiv genom initiativ som lockar till vistelse och promenader längs gatan, vilket kan betraktas som en form av platsaktivering. Hon lyfter att Higab, under tiden Feskekörkan renoverats, arrangerat tipspromenader i Rosenlund för att attrahera människor till platsen trots de omfattande byggprojekten. Matias Kullberg lyfter ett exempel på en aktivitetskapande åtgärd genom ett koncept vid namn *Floating Pictures* som ägde rum vid Stena Fastigheters fastighet. Det var ett initiativ där målgruppen var barnfamiljer och syftet var att skapa en aktivitet i Rosenlund för att öka flödet i området.

Emelie Feuk (Feskekörka) har en förhoppning om att flödena kommer öka i samband med Feskekörkans nyöppning som tidigare varit ett stort dragplåster till området. Samtidigt uttrycker Feuk en oro om att Feskekörkan inte kommer ha samma effekt på Rosenlund längre och istället hamna i skuggan av byggarbetsplatsen. Vidare understryker Feuk att det är en problematik som kan bli förödande för verksamheten på lång sikt.

Två respondenter nämnde att en bro planerats mellan Haga och slutet av Feskekörkan vid Esperantoplatsen, som aldrig blev av trots att fastighetsägarna hade erbjudit sig att medfinansiera projektet. Enligt respondenterna hade bron kunnat ha en betydande effekt på att få ihop flödena i området och minska de upplevda barriäreffekterna.

5.5 Hur har samverkan mellan akörer sett ut under byggtiden?

I detta avsnitt framställs hur samverkan mellan byggherren och omgivande aktörer med syfte att besvara forskningsfrågan "*Hur har samverkan mellan byggherren och omgivande aktörer sett ut?*". Frågans innebörd har förändrats under intervjuernas genomförande. Det har framkommit en ökad insikt om vikten av att utforska hur aktörerna emellan har samverkat för att minimera negativ påverkan på området. Detta nya perspektiv, tillsammans med de tidigare perspektivet, kommer att redovisas i följande avsnitt.

Actiongruppen Rosenlund hade syftet att bevara de positiva effekter Rosenlundsgatan hade fått av projektet "Ett blomstrande Rosenlund". Actiongruppen har i dagsläget ett annat fokus. Under coronapandemin år 2020/2021 beslutades det att

temporärt avbryta arbetet med de planerade aktiviteterna enligt handlingsplanen. Istället krävdes det att man skulle arbeta för att bevara befintliga verksamheter och kunder samt förbättra aspekterna rent, tryggt och trivsamt. Aktiviteterna anpassades till att omfatta platsaktiverande initiativ, trygghetsvandringar och förbättrad belysning.

När respondenterna tillfrågats om deras upplevelse av samverkan inom Actiongruppen har en blandad bild framkommit. En iakttagelse är att de åtgärder som genomförts i den byggda miljön huvudsakligen har riktats till Esperantoplatsen, vilket har resulterat i att verksamheter längre österut på gatan upplever att de inte har kunnat dra samma nytta av de insatser som gjorts. Kicki Nordenström (Selfmade) valde att lämna Actiongruppen av denna anledning. Hon hade förväntat sig att hennes verksamhet skulle gynnas av gruppens arbete men upplevde att de aktiviteter som genomfördes inte hade någon märkbar effekt. Liknande synpunkter framförs av Daliborka Velichkoski (Boplats) som tidigare var delaktig i actiongruppen men valde att avsluta sitt deltagande av samma skäl som Selfmade. Velichkoski uttrycker en brist på ett fungerande nätverk för att kommunicera med andra verksamhetsutövare längs gatan. Andra aktörer längs gatan betraktar Actiongruppen som ett kraftfullt nätverk för samarbete mellan aktörer. Emelie Feuk anser att hon har haft stor nytta av sitt medlemskap i Actiongruppen inför Feskekörkans nyöppning.

“Vi har fått väldigt mycket konkret hjälp, rådgivning och förståelse för både hur kommunikationsvägarna mellan staden och i det här fallet Trafikverket har sett ut. Även vilka möjligheter som finns och vi får gehör för dem och vilka aktiviteter och instanser som vi vill genomföra. Så jag tycker Actiongruppen är ett väldigt starkt och effektivt nätverk.” **Emelie Feuk, Feskekörka**

Kim Gerum (Wallenstam) menar även hon på att Actiongruppen fungerar bra för arbete att hantera störningar från byggarbetsplatsen och behandla gemensamma frågor som finns gällande projektet, där både Trafikverket och fastighetsägare deltar för att utbyta information. Gruppen är även effektiv för att diskutera framtida ärenden som på sikt kan få aktuta konsekvenser av projektets närvaro. Exempel på några sådana ämnen är framkomlighet, synlighet och framförallt trygghet. Matias Kullberg (Göteborgs Stad) bekräftar att Actiongruppen är ett effektivt nätverk för att minimera negativ påverkan från byggarbetsplatsen. Kullberg har tagit ansvaret för att kommunicera mellan Actiongruppen och Trafikverkets och Göteborgs Stads geografiska grupp inom organisationen Västlänken i Staden.

“Vi i staden kan ju det som är allmän plats, så vi kan ju vara med och hjälpa fastighetsägarna och föra fram till Trafikverket när de upplever oro. Jag har fått till mig från Actiongruppen att det finns mycket oro bland aktörerna nu när bygget ska starta upp igen. Mycket av vårt arbete att minska negativ påverkan under byggtiden går via Actiongruppen, det är en jättebra grupp där vi är med och stöttar upp och hjälper dem med information.” **Matias Kullberg, Exploateringsförvaltningen Göteborgs Stad**

Hur har Trafikverket arbetat med kommunikation och dialog i tidiga skeden för att minimera negativ påverkan på aktörer under byggtiden?

Inför att byggnationen skulle starta initierade Bo Larsson (Trafikverket) ett kommunikationsarbete med fastighetsägare för att förmedla information och mildra eventuell oro inför det omfattande infrastrukturprojektet. Larsson betonade att Trafikverket etablerade tidiga dialoger med de berörda aktörerna för att identifiera och adressera potentiell påverkan. Åse Täck (Trafikverket) delar uppfattningen om vikten av informationsmöte i tidiga skeden samt behovet av olika forum för att informera och förbereda aktörer inför etableringsfasen. I dessa sammanhang syftade Trafikverket till att aktivt lyssna in och förstå aktörernas farhågor och oro för att senare kunna utarbeta strategier för att hantera dessa på ett effektivt sätt.

Fastighetsägare och verksamhetsutövare uttrycker en avvikande uppfattning angående att det fanns en tidig dialog för att minimera påverkan. Michael Ohlson (Stena Fastigheter) påpekar att både Actiongruppen och styrgruppen motsatte sig vissa av de planerade fysiska etableringarna och framförde förslag på åtgärder för att reducera påverkan. Både Ohlson och Fredrik Rydesjö (Boulebar) framhåller vikten av att tidigt ha en dialog för att lyfta fram ämnen av betydelse och samarbeta med byggherren för att lösa problem som kan uppstå under byggtiden. Rydesjö förespråkar att det bör allokeras mer resurser i de tidiga skedena för att minimera de negativa ekonomiska konsekvenser som verksamhetsutövare och fastighetsägare har drabbats av till följd av byggplatsens närvaro.

“I framtida projekt har jag en önskan om att fastighetsägare, Trafikverket, Göteborgs Stad och verksamhetsutövare samlas där alla skulle få komma med sina krav och önskemål där Trafikverket tar dessa på allvar. För fastighetsägarna och framför allt Trafikverket så är det här otroligt lite pengar som krävs. Vi har förlorat två miljoner i omsättning varje år. Under tio år så är det 20 miljoner. Det kan man skotta in.” **Fredrik Rydesjö, Boulebar**

Även Kim Gerum framhåller bristen på resurser och en formell budget från Trafikverket och Göteborgs Stad för att implementera attraktivitetsåtgärder under byggperioden. Gerum betonar särskilt vikten av att hantera sådana ämnen i tidiga skeden, speciellt för projekt som sträcker sig över en så lång tidsperiod likt Västlänken. Hon påpekar att byggherren och staden ofta fokuserar på framtiden, efter det att byggnationen har avslutats, och därmed förbiser behovet av att upprätthålla platsens attraktivitet under de år då byggnationen pågår. Gerum hävdar att medel och planer för detta ändamål har funnits för Rosenlund, men att de ekonomiska medlen har minskat och att planerna skjutits upp i tiden. Hedvig Haraldsdotter (Higab) instämmer och upplever att detta är något som har saknats i dialogen i tidiga skeden.

“Någonting som vi generellt sett behöver bli bättre på i alla byggprojekt är att lägga mer tid, pengar och engagemang på att skapa en trevlig miljö runt omkring. Det finns en anledning till att man har skyltar, att det finns kikhål vid Korsvägen, det är för att man ska kunna se in och se vad som pågår. Det tycker jag att man har gjort jättebra i kommunen med bullerplanken. Det är verkligen ett exempel på någonting som jag tycker är värt att lyfta, samarbetet med lokala konstnärer. Man borde kunna implementera det på den här gatan också. Även om man kanske inte sätter upp ett bullerplank så kan man jobba med liknande åtgärder.”

Hedvig Haraldsdotter, Higab

Det som motsäger resonemanget om att öka budgeten för det angivna ämnet är att projektet är statligt finansierat av skattemedel. Bo Larsson betonar upprepade gånger i intervjun att det rör sig om medel från skattebetalare och att de som myndighet därför behöver ha en restriktiv inställning för att säkerställa en korrekt hantering av dessa medel.

Hur har Trafikverket arbetat med kommunikation och dialog under byggtiden för att minimera negativ påverkan på aktörerna?

Inom varje geografiskt område för Västlänken, Centralen, Korsvägen, Olskroken och Haga har det etablerats geografiska arbetsgrupper. Inom dessa arbetsgrupper deltar representanter från Trafikverket, Göteborgs Stad, Västtrafik och Västfastigheter. Göteborgs Stad strukturerar sitt arbete inom ramen för Västlänkenprojektet genom ett program kallat Västlänken i Staden, där varje definierat geografiskt område har en delprogramledare. Trafikverket kan via delprogramledaren förmedla information till de aktörer som är verksamma inom det angivna området, medan aktörerna kan likaledes kommunicera till Trafikverket via denna representant. Matias Kullberg (Göteborgs Stad) framför ett behov av förbättrad kommunikation mellan Trafikverket och aktörerna i området, särskilt under perioder då stor oro har förekommit till följd av osäkerhet angående framstegen av stationen.

“Det jag upplever nu är att det finns mycket oro som kommer från alla möjliga håll. Det är Trafikverkets ansvar att informera om störningar till fastighetsägarna men många fastighetsägare upplever att de inte får någon information, och då frågar de mig istället. Det har varit svårt för mig att uppfatta om någon är delaktig i Actiongruppen från Trafikverket, men de gånger jag har varit med i Actiongruppen har min känsla varit att de som är med där är väldigt delaktiga. Många upplever att Trafikverket inte är så delaktiga som de borde vara och att de kan bli bättre på att informera och kommunicera om byggnationen.” ***Matias Kullberg, Exploateringsförvaltningen Göteborgs Stad***

Åse Täck (Trafikverket) betonar att Trafikverket initierar dialoger med de fastighetsägare som är direkt berörda av byggnationen. Denna dialog etableras genom regelbundna möten och inkluderar företrädare från Wallenstam och Alecta Fastigheter. Dessa fastighetsägare är direkt påverkade av planerna att upprätta en ny

servicetunnel som går mellan deras respektive fastigheter. Vidare finns det kommunikatorer som verkar vid Station Haga som har i uppgift att informera aktörer i området om eventuella förändringar i byggnationsarbetet som kan ha inverkan på dem.

Hur bedömer aktörerna Trafikverkets insatser för att främja samverkan och kommunikation under byggtiden?

Det råder delade meningar bland de aktörer som är verksamma på gatan angående huruvida byggherrens åtgärder är tillräckliga och vilket ansvar som vilar på olika parter att genomföra dem. Matias Kullberg har uppfattning av att det förekommer en del klagomål mot Trafikverket angående hur kommunikationen fungerar. Kullberg framhåller vikten av effektiv kommunikation och anser att det är avgörande för att skapa förtroende inför kommande etapper av byggnationen vid Station Haga. Han uttrycker att staden och dess invånare måste anpassa sig till pågående byggverksamhet men inte till vilket pris som helst. Han menar att en förbättrad kommunikation från Trafikverket kan öka omgivningens tålamod.

Kim Gerum (Wallenstam) anser att en tydligare kommunicerad tidplan och uppdateringar om byggprojektet skulle underlätta för fastighetsägare att i sin tur informera sina hyresgäster på ett bättre sätt. Gerum påpekar att fastighetsägarna behöver tillräckligt med tid för att kunna agera och hitta lösningar för att exempelvis säkerställa att entréer till butiker fortfarande är synliga och att gatorna är framkomliga och trygga. Michael Ohlson (Stena Fastigheter) bekräftar Gerums påstående, att informationen når fastighetsägare för sent, vilket resulterar i svårigheter för dem och deras hyresgäster att kommunicera effektivt med besökare angående tillgängligheten till platsen. Detta leder ibland till spänd kommunikation, och fastighetsägarna måste ligga på för att få nödvändig information.

”Proaktivitet är ett nyckelord. Då Staden och Trafikverket är tunga organisationer så finns det en förbättringspotential i just den frågan. Det handlar om att själva komma med förslagen i ett tidigt skede och hur man ser scenarion framför sig. Om projektet kräver att vi stänger av en väg, hur ska vi då se till att besökare kommer fram till verksamheterna? Ska vi skylta på något specifikt sätt? Även om detta görs så ska projektplanen sättas i ett tidigt skede så att det inte behövs göras i efterhand. Det ska vara en självklarhet att konsekvensåtgärder för verksamheternas påverkan i området finns med i de tidiga skedena i projektet.” **Kim Gerum, Wallenstam**

Det finns återkommande önskemål om ett större engagemang och vilja till dialog av Trafikverket. Emelie Feuk (Feskekörka) berättar att när både Actiongruppen och Feskekörkas verksamhet har framfört konkreta förslag för att minimera störningar på deras verksamhet har dessa förslag mottagits svalt. Matias Kullberg och Peter Grundstedt (Innerstaden) menar istället att Trafikverket har bemött förslag från Actiongruppen positivt och att de har fått hjälp med fler saker än förväntat. Kullberg poängterar att det är av största vikt att byggherren är delaktig och engagerad i

åtgärder som gynnar omgivningen då åtgärder på deras mark inte kan göras utan deras tillstånd.

“Jag önskar att alla får information tidigt och vet vem de ska vända sig till. Det behöver inte betyda att man är överens, men ändå att man får information tidigt. Det är väl det som vi också hjälper till med och försöker jobba på att bli bättre på. Samverkan nu fungerar okej ska jag säga, men det finns en del kvar att jobba med för att stärka samverkan.” **Martias Kullberg, Exploateringsförvaltningen Göteborgs Stad**

Hedvig Haraldsdotter (Higab) framhåller att ansvaret för kommunikation gällande stadens olika byggprojekt även ligger på Göteborgs Stad. Hon menar att det är brist på fungerande kommunikation oavsett vilket sammanhang eller byggprojekt som diskuteras. Haraldsdotter observerar att kommunen har svårt att ta ansvar och vara initiativrik då man är rädd att få kritik för ageranden. Hennes uppfattning är att myndighetsutövare värderar att göra saker rätt snarare än att det blir bra och menar därför att flera involverade aktörer har potential att sköta kommunikationen betydligt bättre.

Bo Larsson (Trafikverket) menar att situationens mindre idealiska natur när bygget har stått stilla på grund av byte av entreprenör och bristfällig planering från leverantörer har orsakat bekymmer för Trafikverket, särskilt ur en trovärdighetssynpunkt. Det påpekas att samtal med aktörerna ibland har blivit något tillspetsade, men Larsson framhåller att aktörerna ändå visat respekt för det som ska genomföras och uttrycker sin tacksamhet för detta.

“Jag upplever att de berörda av Västlänken ändå har uppvisat ett stort tålamod och en stor förståelse. Det är vi väldigt tacksamma för, att vi på något sätt har hamnat i en sån situation. Trots så som situationen har varit med Västlänken så tycker jag ändå att vi möts med en förståelse och en respekt utifrån vad som ska genomföras. Och jag tycker ändå att man inte ska glömma bort att det här är för en samhällsutveckling. I grunden är det att vi vill utveckla samhället. [...] om man jämför med Citytunneln i Malmö, Öresundsbron, Stockholm med Citybanan, så kommer det ut någonting väldigt bra av det slutändan Det är samhällsutveckling. Nu är det Göteborgs tur.” **Bo Larsson, Trafikverket**

Vilka framgångsfaktorer har kunnat identifieras för samverkan?

Flera respondenter har nämnt vikten av att en sammankallande part leder samverkansgruppen och driver arbetet framåt. Inom Actiongruppen Rosenlund är Peter Grundstedt (Innerstaden) utsedd till processledare och har ansvar för att koordinera, övervaka och driva arbetet enligt den handlingsplan som fastställts av styrgruppen. Grundstedt menar på att aktörer i området är glada att någon engagerar sig då det kräver en del jobb. Han menar att enskilda fastighetsägare har sina agendor och uppdrag där drivande av samverkan ej ingår. Han upplever en stor tacksamhet av deltagande aktörer. Ulrika Åkerlind har deltagit i flera samverkansgrupper runt om

i Göteborg och understryker även hon på vikten av en sammankallande part för att öka effektiviteten i aktiviteterna.

“En framgångsfaktor är att det finnas en processledare som har ansvaret så att det inte är någon som ska göra det vid sidan av. Vi har sett många sådana här olika konstellationer av platsamverkan och om det finns en processledare så händer det fler grejer.” **Ulrika Åkerlind, Stadsmiljöförvaltningen Göteborgs Stad**

Pontus Lindqvist, kommersiell förvaltare på Novier, och Fredrik Rydesjö (Boulebar) understryker vikten av att det finns en extern sammankallande part. Lindqvist bekräftar Grundstedts teori om att ansvaret inte kan ligga på enskilda fastighetsägare eller verksamhetsutövare i området. Detta då det finns en vilja av att arbeta tillsammans men som är svårt att få tid till i det alldagliga arbetet. Rydesjö betonar att det är sällsynt att man går samman ett sätt likt Actiongruppen, och när det väl sker är det avgörande att det ger resultat och har effekt. Han menar även att bristen på anordnad samverkan av aktörer kan bero på att man är rädd för konkurrens och därför gärna håller på information.

Lindqvist poängterar att hyresgästernas nöjdhet starkt korrelerar med ett samarbete över gränserna mellan olika fastighetsägare. Han betonar att fastighetsägarna primärt fokuserar på att tillfredsställa sina egna hyresgäster och ofta har en snäv synvinkel som begränsar sig till den egna fastigheten. Han understryker vikten av att kunna överblicka situationen från ett helikopterperspektiv och gå bortom den egna fastighetsgränsen för att förbättra helhetsintrycket av platsen och därigenom öka kundnöjdheten och framhåller att en alltför begränsad synvinkel i slutändan kan skada den egna verksamheten.

Även Bo Larsson (Trafikverket) stärker deras teori om att det ger fördelar att ingå samarbetet med omgivande aktörer. Han menar på att det ger en större effekt när en grupp aktörer tillsammans är enade om vad man vill åstadkomma och om vilka aktiviteter som byggherren kan hjälpa till med för att minimera påverkan. En samverkansgrupp kan därför vara ett bra forum för att komma fram till enade lösningar som gynnar hela området.

Trots att samsyn kan ses som en framgångsfaktor för effektiv samverkan, är det något som har varit svårt att få till i Actiongruppen Rosenlund. Anton Drott (Novier) har suttit med i samverkansgruppen sedan projektet “Ett blomstrande Rosenlund” genomfördes. Han menar på att det fanns tydliga visioner om hur gatan skulle utvecklas i och med den tidigare visionen om att skapa en urban kaj. Denna vision har ändrats under tidens gång när platsens förutsättningar har ändrats. Ulrika Åkerlind (Göteborgs Stad) menar på att fastighetsägarna hade en vilja av att fortsätta arbeta med visionen om en urban kaj. Fokuset skulle nu ändras i gruppen till att fokusera på hur platsen kunde göras tryggare och mer tillgänglig. Hon menar på att det var svårt att få fastighetsägarna och verksamhetsutövarna att förstå förändringen av arbetssätt och inte förrän pandemin kom förstod man att det var trygghet och tillgänglighet som var de primära behoven i området.

Det påpekas även att graden av samsyn kan variera beroende på vilka konsekvenser olika aktörer har fått till följd av byggarbetsplatsen. De fastigheter som ligger längre väster ut på Rosenlundsgatan har påverkats mindre av byggnationen och har därför ett annat synsätt på vilka aktiviteter samverkansgruppen ska prioritera.

*“Vi är ganska skonade från det här egentligen och det är därför mitt perspektiv har varit; vart vi ska, vad blir utvecklingen och vad är målet, medan om man påverkas mer tycker man nog att belysning, säkerhet, vakter, trygghet och buller är viktigare, så det blir med respekt för att vi har olika ingångsvärden.” **Anton Drott, Novier***

Avslutningsvis understryker respondenterna vikten av att byggherren är en aktiv deltagare i samverkan både innan och under etableringen av byggarbetsplatsen i området. Under intervjuerna varierade svaren beträffande om Trafikverket har en representant i Actiongruppen. Av de 13 respondenterna som har anknytning till actiongruppen angav 75 % att de inte har en representant eller var osäkra på om det fanns. Tre personer svarade att de har en representant, varav en representerade Trafikverket.

Majoriteten av respondenterna menar att Trafikverket har deltagit vid vissa tillfällen för att ge ut information, men uppfattas mindre intresserade av att ha en dialog. Emelie Feuk menar på att Trafikverket lyser med sin frånvaro och uttrycker en önskan om större lyhördhet från deras sida gentemot dem som verkar i området. Liknande synpunkter framförs av Beata Löfmarck.

*Jag tänker att vi tidvis saknat engagemanget från Trafikverket. Det kanske hade varit bra om de deltagit mer i Actiongruppen så de fått till sig frågor direkt. Nu har ofta frågorna fått lyftas till andra forum för att så småningom hamna hos rätt person eller ansvarig på Trafikverket. Det har varit tungrovt och tagit mycket tid och jagande.” **Beata Löfmarck, Stadsmiljöförvaltningen Göteborgs Stad***

Ola Skogsberg menar istället på att det sker en bra dialog och att Trafikverket deltar på möten inom Actiongruppen.

*“Trafikverket försöker göra allt de kan. De sitter ju också med under Actiongruppens möten där det sker en bra dialog enligt min uppfattning. Så jag tror att de åtgärdar det de kan åtgärda så snabbt som möjligt. Och det är ju det som är bra, att alla är med. Det är ju syftet med samverkansforum som detta. Det går ju snabbare att ha en direkt kontakt med någon som kan ta hand om problemet.” **Ola Skogsberg, Polisen***

Trots den tvetydigheten kring byggherrens representation, framstår närvaron av en deltagande beslutsfattande part från byggherren som en central faktor för att minimera påverkan och hantera eventuell oro.

6

Diskussion

Följande avsnitt kommer att sammanföra resultaten från kapitel 5 med den teoretiska ramen som introducerades i kapitel 4 samt bakgrunden till fallstudien från kapitel 3. Diskussionen kommer att analysera den nya informationen som framkommit genom både den kvalitativa och kvantitativa forskningen, i jämförelse med tidigare forskning på området.

6.1 Utformningen av fysiska etableringar påverkar trygghet och tillgänglighet

Genom att gestalta en byggarbetsplats med hänsyn till dess omgivande miljöer kan negativa effekter, såsom otrygghet och begränsad tillgänglighet, reduceras. Den Social-konsekvensanalys som upprättats för station Hagas etablering beskriver att byggherren ska ta stor hänsyn till omgivande miljöer och bidra till så små störningar som möjligt på trafiken (Trafikverket, 2014b). Strävan regleras huvudsakligen av markåtkomstbestämmelserna inom *Lagen om byggande av järnväg*, samt av Trafikverkets egna riktlinjer för hantering av störningar under byggperioden och kompensation för ekonomisk skada. De immateriella värden, så som hur upplevd trygghet och tillgänglighet påverkar de omgivande miljöerna är emellertid svårare att kvantifiera och reglera. Trafikverket erbjuder dessutom ingen ersättning för påverkan på sådana aspekter.

Kvalitetsprogrammet som är framtaget för Västlänken innehar riktlinjer för att vägleda arbetet innan, under och efter byggnationen i syfte att utvärdera projektets kvaliteter (Göteborgs Stad, 2014b). Flera av de kriterier som framställts för att utvärdera miljön för att uppnå Göteborg Stads mål om en nära, sammanhållen och robust stad uppnås inte under byggskedet enligt resultat från den kvalitativa studien. De kvalitéer som framställs i kvalitetsprogrammet under kategorin flöden, i figur 3.8, har varit särskilt svåra att uppfylla under byggnationen i Rosenlund. Särskilt kriterierna om överblickbarhet dygnet runt och lättlästa trafikmiljöer. Även kopplingen till omgivande stadsrum har uppkommit som ett problem.

Utformning av temporärt byggda miljöer har en direkt påverkan på möjligheten för kriminell aktivitet att etablera sig på platsen. Enligt Cozens och Love (2015) kan en utformning av den byggda miljön som minskar möjligheterna att begå brott bidra till ett tryggare och säkrare samhälle. Flera aktörer längs Rosenlundsgatan vittnar om att lekplatsen vid Stena Fastigheters fastighet, på grund av de fysiska

strukturerna som byggplanket utgör, skapar gömställen som lämpar sig för kriminell verksamhet, särskilt kvällstid. Byggplanket begränsar synligheten från gatan och isolerar lekplatsen, vilket enligt både Daliborka Velichkoski (Boplats) och Fredrik Rydesjö (Boulebar) har resulterat i en ökning av illegal verksamhet och majoriteten av de tillfrågade upplever att platsen är en otrygg plats att vistas på och passera. Förekomsten av platser likt denna skapar konsekvenser på områdets identitet och kan skapa en känsla av otrygghet i området. Ett framgångsrikt tillvägagångssätt för att minimera skadegörelse och påverkan på ett områdes identitet är genom att använda robusta material och genomförande av designåtgärder på etableringar som vanligen kan vara utsatta för skadegörelse, vilket även Cozens och Love beskriver. Genom att exempelvis dekorera byggplanket med konst av lokala konstnärer och använda det som en del av temporär urbanism, har man kunnat dämpa effekterna av otrygghet och bevara områdets identitet, samtidigt som man minskar praktiska problem såsom buller och nedskräpning.

Trots att uppgifter från Polisen inte visar en ökning av brottslighet i området sedan byggprojektet påbörjades, kan platser med tidigare rykten om illegal verksamhet, såsom Rosenlund, återigen associeras med sådana aktiviteter och därigenom skapa en känsla av otrygghet. Boverkets definition av trygghet bekräftar uppfattningen av att områdets historia och tidigare identitet har en påverkan på hur trygg platsen upplevs (2022). Enligt Ceccato m.fl. (2019) kan känslan av trygghet variera mellan individer beroende på hur bekant man är med platsen och att känslan kan baseras på fördomar om området och associationer om dessa. När nya etableringar uppförs i ett område och strukturen förändras kan det vara svårt att ha en uppfattning om de fysiska etableringarnas karaktär. Upplevd trygghet är därför direkt kopplat till tillgängligheten och förmågan att navigera i ett område.

Frisk och Nilsson (2018) definierar tillgänglighet som *“Hur väl anpassad den byggda miljön är för att en individ, oavsett individuella förutsättningar, ska kunna nyttja den effektivt”* och menar på att det finns sju indikatorer för att mäta tillgänglighet varav en är trygghet. Lösningen att transportera sig genom ett område ska upplevas trygg av användaren dygnet runt vilket inte uppfylls enligt respondenterna i undersökningen. Anton Drott (Novier) beskriver att det finns en brist på stadsmässig belysning och fria siktlinjer som gör att man inte vet vem man stöter på runt hörnet längs byggarbetsplatsen. Ett förslag på förbättrad belysning har framförts till Trafikverket av Actiongruppen Rosenlund och har finansierats och genomförts av Trafikverket till förmån av områdets trygghet. Däremot finns det en önskan att byggherren av stora byggprojekt i stadsmiljö planerar för dessa aspekter redan i tidiga skeden för att området inte ska behöva drabbas av negativa konsekvenser av etableringarna.

Även intuitivitet är något som nämns som en viktig faktor för att en plats ska vara tillgänglig. Lösningen för transport ska kunna användas av alla potentiella användare utan instruktioner och att målpunkten ska vara tydlig innan användandet påbörjas. Kicki Nordenström (Selfmade) önskar bättre skyltning in till området för att visa att det finns verksamheter bakom byggarbetsplatsen. Detta är något som försökts göras på planken genom att visa riktningar till verksamheter och målpunkter men som

enligt Nordenström görs för långt in i området. Det finns potential till att förbättra flödet och tillgängligheten genom att öppna upp gatan ut mot angränsande områden för att signalera att området är öppet och existerar trots byggarbetsplatsen.

Tillgängligheten till området, sett ur perspektivet av centralitet, kan bekräftas som mycket god genom att granska GIS-analyserna som visas i figur 3.3 och 3.2. Marcus och Berghauser Pont (2020) beskriver platser med hög centralitet som områden där man förväntar sig ett högt flöde av människor och goda möjligheter till handel. Problemet med etableringen av byggarbetsplatsen i Rosenlund är just detta; trots att platsen har en hög centralitet och är en av de mest centrala gatorna i Göteborgs innerstad, har flödena varit låga sedan 2020, vilket illustreras i figur 3.5.

6.2 Flödesminskningarna längs Rosenlundsgatan korrelerar med byggarbetsplatsens närvaro

I sin artikel *Disentangling barrier effects of transport infrastructure: synthesising research for the practice of impact assessment* (2022) framhåller Job van Eldijk att transportinfrastruktur som motorvägar och järnvägar i städer tillsammans med de indirekta barriäreffekterna ofta har betydande konsekvenser för både individers rörelsemönster och samhället i stort. Liknande van Eldijks resonemang om dynamiska barriärer kan konsekvenserna av byggarbetsplatsen vid station Haga jämföras med beskrivningen. Byggarbetsplatsen har i stor utsträckning påverkat människors förmåga att navigera i och använda stadsmiljön.

Jane Jacobs (2005) argumenterar för att minskade flöden har konsekvenser för hur ett område upplevs av besökare, vilket återspeglas i förändringarna av Rosenlunds identitet i samband med uppkomsten av byggarbetsplatsen. De minskade flödena längs Rosenlundsgatan kan också direkt påverka upplevelsen av trygghet, en åsikt som även delas av Ola Skogsberg (Polisen). Den naturliga övervakningen av området minskar i samband med detta och påverkar verksamheter som är beroende av besöksflöden.

Minskningen av flödet är särskilt påtaglig längs Rosenlund efter coronapandemin. I figur 3.4 illustreras de uppmätta flödena på flera platser i Göteborgs innerstad, där det framgår att flödena har minskat kraftigt under 2020 och 2021, även i Rosenlund. Vad som skiljer Rosenlund från övriga platser är att flödena inte har återhämtat sig efter pandemin. Flera respondenter framhåller att minskningen av flöden längs gatan inte enbart kan tillskrivas Västlänkens byggarbetsplats, utan kan vara ett resultat av flera faktorer, inklusive pandemin och andra byggnationer i området. Anton Drott (Novier) hävdar dock att Västlänkens byggarbetsplats inte underlättar för området att återhämta sig till de flöden som var efter upprustningen i samband med projektet "Ett blomstrande Rosenlund".

Under en längre tid pågick diskussioner om etableringen av en ny gång- och cykelbro över Rosenlundskajen för att minimera avståndet att gå runt kanalen då sträckan förbi Rosenlundsgatan representerar den längsta oavbrutna kanallängden i Vallgra-

ven. Förslaget avsågs trots finansiering av fastighetsägare i området. Med tanke på konsekvenserna kan det fastslås att införandet av en sådan bro hade kunnat reducera de barriäreffekter som har uppkommit i Rosenlundsområdet. Åtgärder av detta slag kan anses vara relevanta att överväga redan i tidiga skeden av liknande projekt för att minimera negativ påverkan i form av minskade flöden.

6.3 Platsaktivering och temporär urbanism minimerar negativ påverkan

Utifrån intervjuerna som utförts framkommer det att såväl fastighetsägare som verksamhetsutövare har erfarit negativa konsekvenser till följd av byggandet av Västlänken. En potentiell åtgärd för att mildra dessa effekter är att arbeta med platsaktivering och temporär urbanism. Temporär urbanism kan ses som en övergripande term för tillfällig stadsplanering och syftar till att förbättra och utveckla platser med hjälp av enkla metoder och resurser (Haugen, 2021). Detta tillämpas främst i temporära miljöer, likt stadsrummet i anslutning till byggarbetsplatsen i Rosenlund. Emelie Feuk (Feskekörka) menar i sin intervju att byggarbetsplatsen utgör ett stort sår i området vilket skapar en stadsdel som få väljer att vistas i. Detta bekräftas även av flödesmätningarna som presenteras i kapitel 3. Temporär urbanism är en metod som kan tillämpas för att förbättra områdets attraktivitet och minska den negativa påverkan från byggprojektet.

Hittills har platsaktivering och evenemang tillämpats av några aktörer i området. Matias Kullberg (Göteborgs Stad) presenterar ett exempel på platsaktivering som arrangerades ett fåtal gånger i Rosenlund. Detta koncept kallas *Floating Pictures* som bjöd in människor till området och engagerade besökarna under arrangemangets genomförande. Arrangemanget bör ha en återkommande karaktär för att ge effekt enligt Haugens teori. Emelie Feuk framhåller att de planerat evenemang i Feskekörna, för att attrahera människor både till Rosenlund och Feskekörkas verksamhet. Vidare har årligen aktiviteter som Barnens dag ägt rum i området, vilket också skapat tillfälliga vistelser. Kicki Nordenström menar på att åtgärder och aktiviteter i området gjorts, men att dessa inte gett effekt på hela gatan utan endast mindre delar. Detta pekar på ett utvecklingsbehov för att fullt utnyttja områdets potential och förbättra dess attraktionskraft, trots de störningar som uppstått till följd av byggnationen.

Vid implementering av temporär urbanism och platsaktivering är det nödvändigt att införa fler stadigvarande aktiviteter eller åtgärder som genererar ett regelbundet flöde av människor till området. Denna strategi kan bidra till att förstärka områdets karaktär, vilket även Hedvig Haraldsdotter (Higab) lyfter. Vidare finns det ett antal åtgärder som kan vidtas för att uppnå denna önskan. För att identifiera brister och behov i området skulle kommunen tillsammans med aktörer i området kunna genomföra behovsanalyser eller öppna upp för medborgardialog. Denna metod, som exemplifieras av Bishop & Williams (2012), representerar en form av top-down-styrning där initiativet för temporär urbanism kommer från högre instan-

ser samtidigt som medborgarna involveras i beslutsprocessen. Bland de exempel för temporär urbanism som presenteras i kapitel 4 lämpar sig grönska, fysisk infrastruktur och kommersiella aktiviteter bäst för Rosenlunds utveckling.

Enligt Peter Grundstedt har flera åtgärder vidtagits och genomförts beträffande temporär urbanism, såsom att tillföra sittplatser, ökad belysning och andra evenemang. Dock krävs en närmare granskning av behovet av aktiviteter och andra temporära åtgärder i området. Ett konkret exempel är lekplatsen vid Stena Fastigheters fastighet, vilken för närvarande inte utnyttjas till sin fulla potential. Ett förslag är att temporärt flytta lekplatsen eller skapa en nischad lösning där lekplatsen sticker ut från andra i området för att få en ökad besöksfrekvens och skapa en destination. För att generera ett ökat flöde till Rosenlund och där igenom minska störningarna från byggplatsen, är det nödvändigt att aktivt utvärdera de temporärare åtgärderna som implementeras, likt tabell 4.1.

6.4 Drivkraftsanpassad samverkansmodell underlättar för PAUS

Aktörernas grad av nöjdhet med samverkan har i flera fall korrelerat med den grad av påverkan de upplever. De fastighetsägare som har bestånd längs den västra delen av gatan menar att samverkan inte anses lika nödvändig som de fastigheterna längre österut, närmare Västlänkens byggarbetsplats. Däremot har verksamhetsutövare som befinner sig närmast byggarbetsplatsen upplevt mindre tillfredsställelse av aktiviteter som genomförts och därför valt att lämna samverkansgruppen. Även bedömningen om Trafikverkets kommunikation är tillräcklig påverkas av denna faktor.

Enligt Elsa Johnsson (2017) är den största identifierade risken med samverkan, skillnaderna mellan de involverade aktörerna. Dessa skillnader är vanligtvis olika regelverk eller mandat från organisationen, men kan även omfatta skillnader i engagemang och vilja att bidra. Flera aktörer som har varit med i samverkansgruppen sedan innan byggarbetsplatsen etablerades, hävdar att det har varit svårt att uppnå en gemensam syn kring vilka åtgärder som ska genomföras, vilket har resulterat i missnöje. De aktörer som var med från början hade en annan vision för vad arbetet skulle leda till, en urban kaj, medan fokus under arbetets gång skiftat till störningsförebyggande åtgärder efter etableringen av byggarbetsplatsen. Något som inte har engagerat alla deltagande aktörer. Tabell 6.1 visualiserar de varierande drivkrafterna hos olika aktörer samt deras respektive tidshorisonter. Denna variation i tidsperspektiv kan skapa ytterligare skillnader mellan aktörerna, då åtgärderna genomförs med olika intentioner. Drivkraftsanalysen ligger till grund för den drivkraftsanpassade samverkansmodellen som tagits fram i arbetet.

Tabell 6.1: *Drivkraftsanalys över aktörgrupperna i området Rosenlund.*

	Fastighetsägare	Kommun	Verksamhetsutövare	Byggherre	Polisen
Rådighet över platsen	Hög	Hög	Låg	Medel	Medel
Intresse av samverkan	Hög	Hög	Medel	Låg	Medel
Finansiell kapacitet	Hög	Låg	Låg	Medel	Låg
Tidshorisont	Långsiktig	Långsiktig	Kortsiktig	Kortsiktig	Långsiktig

En studie från Boverket (2021) betonar att engagemang för platsen är den främsta framgångsfaktorn för effektiv platssamverkan. Under intervjuerna framkom det att kommunikation och samverkan behöver anpassas efter plats och påverkan. En sätt att tillämpa samverkan, som i detta examensarbete benämns som platsanpassad urban samverkan (PAUS), har delvis tillämpats av Actiongruppen Rosenlund för att genomföra extra åtgärder på de platser på gatan som drabbats hårdast av störningar från byggnationen med avseende på trygghet och tillgänglighet. Även Trafikverket har anpassat sin kommunikation med intressenter baserat på graden av påverkan från byggprojektet. Flera respondenter har även lyft vikten av att ha ett helhetsperspektiv över området i samverkan, där man inte bara beaktar den egna vinningen utan även områdets övergripande status. Vissa respondenter menar att aktiviteter som ej utförs i direkt anslutning till deras verksamhet inte gynnar dem. Detta står i motsats till Boverkets studie om platssamverkan (2021), som argumenterar för att åtgärder som genomförs i området, såsom renhållning, övervakning och marknadsföring, ger positiva effekter som bidrar till ekonomisk vinning för alla parter i området.

Trots de positiva aspekterna med hur samverkan bedrivs idag, finns det förbättringspotential i hur samverkan kan bedrivas för att fler aktörer ska bli nöjda och som på sikt kan tillämpas i liknande projekt. Graden av nöjdhet i platssamverkansorganisationer kan ökas genom kontinuerlig dialog om förändringar i mål och syfte med samverkan, graden av påverkan på involverade parter, och anpassning av arbetssätt därefter. Det är av yttersta vikt att förstå skillnaderna mellan aktörer för att dra nytta av den bredd av kunskap och resurser som samverkan kan erbjuda.

Vilka framgångsfaktorer som finns för att bedriva en effektiv platssamverkan är något som tidigare inte studerats djupgående enligt Boverket (2021). För att framtida liknande projekt på ett bättre sätt ska hantera störningar till förmån för omgivande fastighetsägare och verksamhetsutövare krävs en identifiering och analys av både för- och nackdelar i samverkansarbetet som bedrivits. För att säkerställa framgångsrika åtgärder inom ramen för en samverkansgrupp bör handlingsplanen grundas på och anpassas efter de specifika förhållandena på platsen men även intressenternas makt och engagemang. Platsanpassad urban samverkan (PAUS) bör tillämpas i alla typer av samverkan, men speciellt för samverkan på platser där det sker byggprojekt i

stadsmiljö, är detta av yttersta vikt. Hur samverkan bedrivs kan ändras beroende på hur platsen utvecklas och hur mogen platsen är för utveckling avgör vilka åtgärder som är rimliga att utföra.

Många av respondenterna beskriver vikten av en extern, sammankallade part, vars huvudansvar är att kalla till möten, fördela och följa upp arbeten mellan möten. Detta är något som sedan länge är tillsatt Actiongruppen Rosenlund. Funktionen med en extern sammankallande part syftar till att upprätthålla objektivitet mellan de olika parterna, samt säkerställa att tillräcklig tid avsätts för arbetet inom gruppen. Tid som i huvudsak inte finns hos enskilda aktörer i gruppen. När frågan om vem som har det övergripande ansvaret för att driva samverkan har tillfrågats respondenterna, har majoriteten svarat att alla har ett gemensamt ansvar. Detta står i motsättning till den tidigare nämnda teorin om behovet av en extern sammankallande part. För att samverkan ska vara effektiv är det dock avgörande att det finns någon som är drivande i processen, även om det är viktigt att alla parter bidrar för att uppnå önskade resultat.

Vidare har framgångsfaktorer gällande kommunikation inom samverkansgruppen och mellan samverkansgruppen och byggherren identifieras. Michael Ohlson (Stena Fastigheter) tillsammans med Fredrik Rydejö (Boulebar) framhäver behovet av ett gemensamt forum i tidiga skeden för att inkludera alla aktörer, staden och byggherren, i alla stadens projekt. Syftet med detta forum är att diskutera önskemål angående byggarbetsplatsens utformning samt att etablera tydliga kommunikationsvägar för att minimera störningar under byggnationen. Trots detta menar Matias Kullberg (Göteborgs Stad) att fler forum inte nödvändigtvis behövs under byggnationen, utan istället bör befintliga kontaktvägar förtydligas. Det har framkommit i flera intervjuer att det är svårt och tidskrävande att få tag på rätt person hos byggherren. Ulrika Åkerlind (Göteborgs Stad) påpekar att åtgärder som hade ökat tryggheten och tillgängligheten i området skjuts upp till följd av de långa ledtider som uppkommer på grund av de långa kommunikationsleden. Genom att förtydliga dessa kan effekterna av samverkansåtgärder bli starkare och genomföras i rätt skeden av processen.

Slutligen betonas vikten av närvaro av en beslutsfattande part från byggherren i samverkansgruppen, för att kunna möta och besluta om de åsikter och förslag som presenteras av verksamhetsutövare och fastighetsägare. Gällande närvaro av en beslutsfattande representant från byggherrens sida kan slutsatsen om att samtliga medlemmar i en samverkansgrupp bör ha beslutsfattande roller för att underlätta gruppens interna arbete. Frågan huruvida Trafikverket är kontinuerligt deltagande i samverkansgruppen eller inte har presenterats i resultatet. 75% av de tillfrågande svarat "nej" eller "vet ej" på frågan om Trafikverket har en representant i Actiongruppen, medan 25% säger att Trafikverket är deltagande. I dagsläget upplever respondenter det som att Trafikverket endast deltar för att informera om särskilda händelser och har ingen etablerad position för att föra en dialog eller delta i samverkan. Oavsett hur deras deltagande sett ut, kan slutsatsen om att byggherren inte är tillräckligt engagerad och att det saknas en deltagande beslutsfattande part som direkt kan besvara aktörernas frågor och förslag dras.

6.5 Begränsningar

Denna rapport bygger på en kvalitativ studie kompletterad med en kvantitativ del, en metodkombination. Det finns emellertid vissa begränsningar som bör uppmärksammas. Rapportens undersökningsstrategi är en fallstudie, vilket är en lämplig strategi för att uppnå syftet med rapporten, eftersom den har hjälpt författarna att besvara de forskningsfrågor som utgör grunden för studien. Däremot kan inga allmängiltiga slutsatser dras från rapporten, då resultaten huvudsakligen baseras på intervjuer från den kvalitativa datainsamlingen. Författarnas perspektiv presenteras i rapporten, vilket medför en begränsning vad gäller rapportens tillförlitlighet i allmänhet. Det är således medvetet att studiens resultat inte är helt tillämpliga i andra projekt, och det är sannolikt att slutsatserna hade varit annorlunda om studien genomförts av andra författare med liknande förutsättningar och data.

7

Slutsats

Det avslutande kapitlet presenterar de slutsatser som har framkommit genom diskussionen, med avseende på att besvara studiens forskningsfrågor. Slutligen föreslås potentiella forskningsområden för framtida studier inom området, vilka inte har behandlats i denna studie.

I takt med att kraven på hållbara städer ökar och urbaniseringstrenden medför behov av snabb utbyggnad, ökar efterfrågan på infrastruktur- och byggprojekt i stadsmiljöer. För att uppfylla FN:s globala mål i Agenda 2030, specifikt mål 11: *Hållbara städer och samhällen*, samt Göteborgs Stads vision om en nära, sammanhållen och robust stad under byggskedet, måste byggarbetsplatsers påverkan på stadsmiljö och näringsliv beaktas noggrant. Den samhälleliga relevansen av detta fenomen och den påverkan som studien har visat på omgivande miljöer stärker hypotesen att byggarbetsplatser i stadsmiljö har en större inverkan än tidigare förutspått. I projekt med lång tidsram, såsom Västlänken station Haga som kan komma att ha en etablering på upp till 14 år, är det avgörande att respektera stadens struktur och de upplevelser som genereras av denna.

7.1 Hur påverkar Västlänkens byggarbetsplats och dess etableringsytor vid station Haga, området Rosenlund?

Intervjurna visar att Västlänkens byggarbetsplats för station Haga har påverkat Rosenlunds identitet, tillgänglighet och upplevda trygghet. Området har historiskt sett präglats av prostitution och har varit starkt förknippat med otrygghet. Genom ett samarbete mellan kommunen och fastighetsägare har man lyckats minska kriminaliteten och förbättra säkerheten i området. Under intervjuer med representanter från Göteborgs Stad och fastighetsägare har det dock framkommit en oro för att området ska återgå till sin gamla identitet.

Bland de mest framträdande påverkningarna finns minskade flöden av människor längs Rosenlundsgatan, vilket har bidragit till en känsla av minskad centralitet och attraktivitet för området, liksom Hedvig Haraldsdotter (Higab) beskriver. Dessutom har byggarbetsplatsens fysiska etableringar isolerat platsen, vilket har ökat känslan av otrygghet och minskat tillgängligheten till området i sin helhet. Göteborgs Stads riktlinjer för en hållbar stad, som presenteras i kapitel 4, kan konstateras inte upp-

fills under byggtiden. För att lättare uppnå kriterierna för ett hållbart stadsrum bör specifika mål och strategier utformas och upprätthållas under byggskedet, vilka ska underlätta situationen för kringliggande områden och verksamheter under denna period.

Genom att ta fram närhets- och stråkanalys för området och lyssna till upplevelser från aktörer som regelbundet verkar där har det observerats att de minskade flödena, trots områdets höga centralitet, är direkt kopplade till närvaron av byggarbetsplatsen. Det är dock viktigt att notera att allt inte kan tillskrivas Västlänken ensamt; områden likt Rosenlund, som har påverkats av flera parallella byggprojekt som pågår i närheten, kan uppleva en större påverkan på grund av den ackumulerade effekten av minskade flöden. Det är därför av yttersta vikt att, utöver att implementera skyltning och aktiviteter för att behålla människor i området, även göra området tillgängligt för besökare utifrån. Enligt resultaten från närhets- och stråkanalyserna har Rosenlundsgatan goda förutsättningar för ett dynamiskt stadsliv och är en lämplig plats för besöksdrivande verksamheter. Området har hög potential för att attrahera gångtrafikanter, men den uppmätta flödesdatan visar att denna potential inte uppfylls idag. Även om det inte är rimligt att Rosenlund ska uppnå lika höga flöden som mer centrala gator, har gatan kapacitet att återhämta sig till samma nivåer som före lågkonjunkturen och pandemin.

Hur en byggarbetsplats fysiska etableringar placeras och utformas har visat sig ha en betydande inverkan på hur den omgivande miljön uppfattas och ger upphov till både direkta och indirekta barriäreffekter. En framgångsfaktor för att minimera vandalisering och därmed otrygghet är att, i likhet med Trafikverket i projekt Västlänken, engagera konstnärer för att pryda etableringarna med konstverk som inte bara förskönar miljön utan även har positiva effekter på upplevelsen av området runt byggarbetsplatsen. Jennie Midler (Trafikverket) framför i sin intervju att mycket resurser har avsatts för byggplankens utformning. Detta tillvägagångssätt rekommenderas att tillämpas i högre grad i projekt som genomförs i stadsmiljö, oavsett storlek, för att minska de negativa konsekvenserna som byggarbetsplatsernas närvaro kan medföra. Det finns därigenom tydliga fördelar med att planera och avsätta budget för detta ändamål redan i tidiga skeden, särskilt i projekt som finansieras med skattemedel då det bidrar till ett ökat hänsynstagande till invånarnas behov och önskemål.

7.2 Hur påverkas verksamhetsutövare och fastighetsägare i området av byggarbetsplatsen och dess etableringar?

Verksamhetsutövare och fastighetsägare i området har erfårit negativa konsekvenser till följd av byggarbetsplatsen och dess etableringar. Likt de konsekvenser som beskrivs i avsnittet ovan skapar byggarbetsplatsen hinder i stadsmiljön och förändrar stadsstrukturen jämfört med dess tidigare utformning. Denna omstrukturering har resulterat i minskade flöden av människor, vilket i sin tur har påverkat näringsli-

vet negativt genom färre potentiella kunder och minskad omsättning. Dessutom har vissa verksamhetsutövare lidit av minskad synlighet, vilket har resulterat i förlorade annonseringsmöjligheter, som Daliborka Velichkoski (Boplats) förklarar i sin intervju. Fastighetsägare har, även om de inte har fått ökade vakansnivåer, behövt intensifiera sina ansträngningar för att attrahera och behålla hyresgäster samt hantera deras förväntningar och nöjdhetsnivåer. Detta bekräftas av Kim Gerum på Wallenstam. Uthyrningsprocessen har överlag blivit mer utdragen och utmanande i områden som genomgår omfattande ombyggnationer på grund av oro hos spekulanter för störningar, såsom buller och vibrationer för icke-besöksdrivande verksamheter eller förluster i omsättning för besöksdrivande verksamheter.

Vidare framförs i flertalet intervjuer, med bland annat Kicki Nordenström (Self-made), försök till att aktivera platser längs Rosenlundsgatan för att mildra de negativa konsekvenserna av byggarbetsplatsen. Trots detta kvarstår önskemål om effektivare implementering av platsaktiverande åtgärder längs hela gatan. Både ur ett temporärt perspektiv, i direkt samband med byggarbetsplatsen men även fristående åtgärder i form av temporär urbanism. Actiongruppen Rosenlund arbetar aktivt för att skapa ett varumärke kring platsen och även flera verksamhetsutövare och fastighetsägare har gjort egna insatser för att få människor att stanna på platsen. Däremot kan ytterligare åtgärder behöva göras i Rosenlund och i områden med liknande förutsättningar.

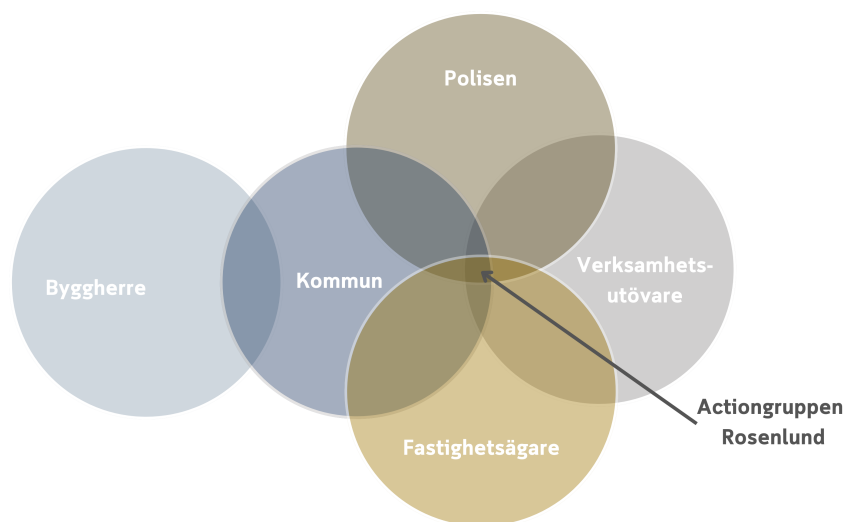
Vid projekt av liknande omfattning som Västlänken är det avgörande att i tidiga skeden identifiera lämpliga åtgärder för varje påverkad plats, liksom strategin om platsanpassad urban samverkan (PAUS). För att uppnå effektivitet i åtgärderna är det av största vikt att byggherren är involverad och hjälper till för att minimera påverkan på omgivande näringsliv och stadsmiljö. De åtgärder som byggherren har utfört och finansierat till följd av önskemål från samverkansgruppen har till stor del genomförts, men har enligt respondenterna inte genomförts stadsmässigt. Ulrika Åkerlind (Göteborgs Stad) betonar vikten av att integrera ett stadsbyggnadsperspektiv i arbetet med utformningen av den temporära stadsmiljön. Det är av största vikt att aktörer som normalt arbetar utanför stadsmiljöer, vid arbete i stadsmiljö, beaktar de parametrar som skapar trygghet och tillgänglighet samt hur aspekter som belysning och utformning kan påverka dessa.

7.3 Hur har samverkan mellan byggherren och omgivande aktörer sett ut?

Den klassiska samverkansmodellen, liksom den som för närvarande tillämpas i Rosenlund, är en form av trepartsmodell där offentligheten, fastighetsägare och verksamhetsutövare medverkar i gruppen och har samma roll i det strategiska arbetet, se figur 7.1. Dessa tre parter företräder olika intressen och infallsvinklar i samverkan, se tabell 6.1. Då dessa drivkrafter skiljer sig åt avsevärt, centreras samverkan kring det som samtliga parter i gruppen gemensamt värdesätter, vilket utgör en begränsad samlingspunkt inom gruppen. Detta kan medföra att mer omfattande åtgärder

inom ett långsiktigt perspektiv riskerar att försummas, eftersom de nödvändigtvis inte motsvarar samtliga parterns intressen. Den rådande samverkan präglas enligt intervjuerna av ett delat ansvar för organisering, otydlighet gällande rollfördelning samt en låg effektivitet av de genomförda åtgärderna. En av de främsta anledningarna som har hindrat effektivitet inom samverkansgruppen är de olika aktörernas varierade intentioner och resurser för att delta i samverkan, menar Anton Drott på Novier.

Fastighetsägare och kommun har ett långsiktigt perspektiv och strävar efter att fastigheterna och gaturummet ska förbli attraktivt över tid. Fastighetsägarna har ett intresse i att deras hyresgäster har de förutsättningar som krävs för att bedriva verksamhet i deras fastighet. Verksamhetsutövarna har ett mer kortsiktigt fokus och förväntar sig att fastighetsägarna upprätthåller lokalens och platsens attraktivitet, det vill säga att hyran är marknadsmässig i förhållande till platsen. De samverkansåtgärder som genomförts har valts ut av styrgruppen som idag består av fastighetsägare och processledare. Verksamhetsutövarna som deltar har alltså endast möjlighet att ge inspel och finansiera processledaren. Åtgärderna som har genomförts i området av Actiongruppen Rosenlund har inte motsvarat verksamhetsutövarnas förväntningar. Detta missnöje har lett till att vissa verksamhetsutövare har valt att lämna samverkansgruppen, då de anser att deras ekonomiska bidrag inte står i proportion till de erhållna fördelarna. Detta lyfter både Kicki Nordenström (Selfmade) och Daliborka Velichkoski (Boplats). Trots att en processledare alltid kommer behövas för att uppnå framgångsrik samverkan kan man diskutera huruvida alla aktörer ska finansiera denne eller om detta ingår i fastighetsägarens skyldigheter till hyresgästen.

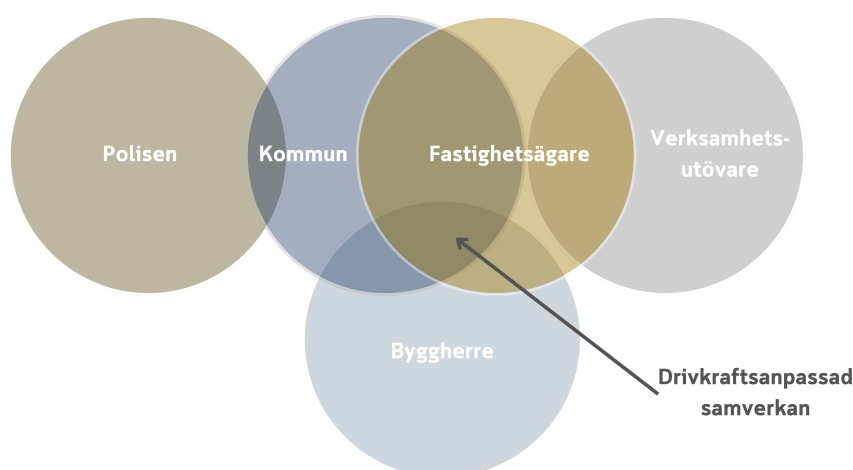


Figur 7.1: Klassisk samverkansmodell där alla aktörer samverkar, med byggherren som samarbetar direkt med kommunen.

För att summera, finns det utmaningar i den klassiska modellen för samverkan till följd av den drivkraftsanalys som utförts, se tabell 6.1. De olika intentionerna kan hämma försöken att åtgärda de störningar som uppkommer till följd av en byggarbetsplats närvaro. Den kvalitativa datainsamlingen visar att byggherren inte är en

stadigvarande del av samverkan, då tre fjärdedelar av aktörerna i Actiongruppen Rosenlund svarade "nej" eller "vet ej" på frågan om byggherren var närvarande. Denna brist på kontinuerlig närvaro från byggherrens sida försvårar ansträngningarna att minimera påverkan, eftersom de har full rådighet över de temporära etableringarna och dess utformning.

En drivkraftsanpassad samverkansmodell har utvecklats för att kunna överbrygga de svårigheter som samverkansgruppen har för att minimera byggarbetsplatsens störningar. Modellen fokuserar på att sammanföra de intressenter med ett långsiktigt perspektiv och som har flest gemensamma drivkrafter, vilket i tabell 6.1 kan identifieras som fastighetsägare och kommun. Dessa aktörer är permanenta i området och har störst intresse av att skapa ett långsiktigt hållbart stadsrum, till skillnad från verksamhetsutövare som tenderar ha en högre ruljans. Genom att de huvudsakliga aktörerna har en gemensam vision för vilka långsiktiga mål som ska uppfyllas, underlättas utformningen av åtgärder enligt PAUS och långsiktig planering för utveckling av området, vilket säkerställer att hygienfaktorer i området bibehålls.



Figur 7.2: *Drivkraftsanpassad samverkansmodell där aktörerna med störst inflytande och flest gemensamma drivkrafter samverkar, och i sin tur ansvarar för kommunikationen med övriga anslutande aktörer.*

För att kunna skapa detta under byggskedet har byggherren, trots sitt kortsiktiga platsperspektiv, ett ansvar i att minimera påverkan på omgivande miljö och delta i den drivkraftsanpassande samverkansgruppen. Fastighetsägarna representerar verksamhetsutövarna och driver deras frågor och kommunikation, särskilt gentemot byggherren. Matias Kullberg (Göteborgs Stad) har uttryckt att det har förekommit svårigheter gällande kommunikation mellan aktörerna under projektet. Kommunikationsvägarna förtydligas i denna modell. Polisens roll har en övervakande funktion och bistår vid behov. De kommunicerar i huvudsak med kommunen, eftersom de har ett övergripande ansvar för trygghet i det offentliga stadsrummet, detta illustreras i figur 7.2.

Syftet med den drivkraftsanpassade samverkansmodellen är att de intressenter som har flest gemensamma drivkrafter och liknande syfte med samverkan ansvarar och tar ledningen i samverkan för att sedan identifiera och anpassa arbetet till platsens specifika behov och förutsättningar enligt PAUS. Däremot är det av stor vikt att det, likt Actiongruppen Rosenlund, finns en extern processledare och att ha en samverkansplattform likt Innerstaden är enligt respondenterna en framgångsfaktor och en förutsättning för att samverkan ska fungera.

I projekt med liknande omfattning som Västlänken är det avgörande att byggherren deltar i samverkan med både kommunen och fastighetsägarna. Fastighetsägares organisationer har en struktur och kunskap som gör det fördelaktigt att genomföra stadsmässiga åtgärder, medan byggherren kan finansiera trygghets- och tillgänglighetslösningar som gemensamt utvecklas av kommunen och fastighetsägare. Denna struktur har identifierats som det ideala då byggherren har en annan prioritering av stadsmässiga kvaliteter. En sådan anpassning möjliggör ett mer målinriktat genomförande av åtgärder och tydligare ansvarsfördelning mellan involverade parter. Verksamhetsutövare förväntas bidra och delta i samverkansåtgärder som genomförs av samverkansgruppen, men deras huvudsakliga ansvar ligger inte i att driva samverkan och dess agenda.

En central slutsats är att det är av avgörande betydelse att samverkansåtgärder genomförs enligt platsanpassad urban samverkan (PAUS). I situationer där byggprojekt genomförs i stadsmiljö som förändrar platsens förutsättningar till följd av externa faktorer är det av yttersta vikt att anpassa samverkansmetoderna, både internt mellan aktörerna och externt med den part som ansvarar för påverkan. Det är av största vikt att i tidiga skeden ha en förståelse för vilken påverkan en byggarbetsplats kan ha på omgivande näringsliv och miljöer för att proaktivt kunna genomföra rätt åtgärder i rätt tid. Byggherren bör i dessa situationer initiera en tidig dialog där alla aktörer i närområdet får delta och ge sina perspektiv, framföra oro och förslag för hur de ska påverkas så lite som möjligt. Respondenter, däribland Fredrik Rydesjö (Boulebar), menar att det sällan avsätts pengar för detta men att pengar finns både för att genomföra åtgärder och ersätta störningar. I projekt som finansieras av statliga medel finns det dock flera motstridiga intressen att ta hänsyn till men förbättrad samverkan kan bidra till att undvika dessa problem genom att främja dialog redan i planeringsskedet.

Kopplingen mellan platsanpassade urbana samverkansåtgärder och den drivkraftsanpassade samverkansmodellen kan vara nyckeln till att minimera en byggarbetsplats störningar på omgivande stadsmiljö och näringsliv. Genom att ha en tidig, tydlig och kontinuerlig dialog mellan byggherre och påverkade aktörer för att tidigt kunna göra åtgärder för att minska påverkan kan negativ påverkan minimeras. Drivkraftsanpassad samverkan med platsanpassade urbana åtgärder bör tillämpas i alla byggprojekt som genomförs i stadsmiljö för att skapa ett hållbart stadsliv under byggtiden.

7.4 Förslag på fortsatta studier

Byggarbetsplatsers påverkan på stadsmiljön är ett relativt outforskat område, vilket rekommenderas för vidare undersökning, eftersom städer ständigt utvecklas och byggs ut. De flesta befintliga studier analyserar ett byggprojekts påverkan genom att jämföra en plats före och efter byggnation, utan att fokusera på platsens tillstånd under byggtiden. Utredningar som genomförs i planprocessen berör sällan denna period och fokuserar istället på platsen efter projektets färdigställande.

Vidare föreslås en fortsatt studie av slutsatserna i detta arbete gällande modellen för drivkraftsanpassad samverkan och strategin för platsanpassad urban samverkan (PAUS). Det rekommenderas att tillämpa denna typ av samverkan för att undersöka hur drivkraftsanpassad samverkan fungerar i praktiken jämfört med den klassiska samverkansmodellen. Begreppet PAUS betonar vikten av att förstå och anpassa samverkansåtgärder till platsens unika förutsättningar, även denna metod bör testas i praktiken för att mäta effekterna av detta tillvägagångssätt. Att undersöka hur aktörer i en samverkansgrupp uppfattar denna typ av samverkan och hur det påverkar gruppens arbete och effekten av aktiviteterna är ett ytterligare förslag på framtida studier.

Slutligen rekommenderas en vidare analys av hur etableringen av en byggarbetsplats påverkar människors rörelsemönster samt att undersöka varaktigheten och förändringarna av dessa mönster över tid. Detta för att komma fram till hur en byggarbetsplats kan utformas för att minimera störningar på omgivande stadsmiljö och näringsliv.

Litteraturförteckning

- [1] Al-Ghorabi, M. (2022). *Trygghet genom platsaktivering : framtagning och kritisk reflektion av platsaktiverande gestaltungsriktlinjer för trygga utemiljöer*. [Masteruppsats, Sveriges lantbruksuniversitet]. Epsilon.
- [2] Andersson, B., Fritz, M., & Olsson, K. (1996). *Göteborgs historia: näringsliv och samhällsutveckling*. Nerenius & Santérus: Stockholm
- [3] Andersson, L., Haugen, K., Molnar, S. & Schnurr, M. (2021). *Handbok - Utvärdera temporära åtgärder i stadsmiljö*. RISE. <https://www.ri.se/sites/default/files/2021-06/Handbok%20-%20Utvärdera%20temporära%20Åtgärder%20i%20stadsmiljö.pdf>
- [4] Bishop, P. & Williams, L. (2012). *The Temporary City*. Routledge.
- [5] Bo tryggt. (2024). *ByggTryggt2030: En standard för säkra och trygga byggområden*. Hämtad 2024-04-25 från: <https://botryggt.se/trygghet-under-byggskedet/>
- [6] Boverket. (2021). *Förutsättningar för stärkt platssamverkan*. https://www.boverket.se/contentassets/93a19f14611b4d7d8568abe41f499025/starkt_platssamverkan
- [7] Boverket. (2022). *Trygghet – ett mångtydigt begrepp*. Hämtad 2024-02-15 från: <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/brottsforebyggande-och-trygghetsskapande-atgarder/trygghet-och-brott/trygghetsbegreppet/>
- [8] Braun, V., & Clarke, V. (2006). *Using thematic analysis in psychology*. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77–101.
- [9] Byggfakta. (2024). *Alla aktuella byggprojekt i Göteborg*. Hämtad 2024-05-16 från: <https://byggprojekt.byggfakta.se/aktuella/alla/vastra-gotalands-lan/goteborg>
- [10] Byggvärlden. (2014). *Bygger bort sexhandeln*. <https://www.byggvarlden.se/bygger-bort-sexhandeln/>
- [11] Ceccato, V., Vasquez, L., Langefors, L., Canabarro, A., & Petersson, R. (2019). *En trygg stadsmiljö: Teori och praktik för brottsförebyggande & trygghetsskapande åtgärder*. Kungliga Tekniska Högskolan. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.27787.03363>
- [12] Cozens, P., & Love, T. (2015). *A Review and Current Status of Crime Prevention through Environmental Design (CPTED)*. *Journal of Planning Literature*, 30(4), 393–412. <https://doi.org/10.1177/0885412215595440>
- [13] Dagens logistik. (2023). *Västlänken försenas med fyra år*. Hämtad 2024-04-23 från: <https://dagenslogistik.se/vastlanken-forsenas-med-fyra-ar/>
- [14] Denscombe, M. (2018). *Forskningshandboken: för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. (4 uppl.). Lund: Studentlitteratur.

- [15] Fastighetsägarna. (u.å.). *BIDs på svenska*.
<https://www.fastighetsagarna.se/globalassets/broschyrer-och-faktablad/ovrigt/bids-pa-svenska.pdf?bustCache=1707908463307>
- [16] Folkhälsomyndigheten. (2023). *Tillsyn och tillsynsvägledning enligt miljöbalken*. Hämtad 2024-01-10 från:
<https://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/miljohalsa-och-halsoskydd/tillsynsvagledning-halsoskydd/tillampa-miljobalken/tillsyn/>
- [17] Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Island Press: Washington.
- [18] Göteborgs Stad. (2014). *Kvalitetsprogram Västlänken järnvägstunnel & stationerna Centralen, Haga och Korsvägen*.
[https://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planbygg.nsf/vyFiler/V%C3%A4stl%C3%A4nken%20-%20station%20Haga-Plan%20-%20granskning-Kvalitetsprogram/\\$File/8Kvalitetsprogram.pdf?OpenElement](https://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planbygg.nsf/vyFiler/V%C3%A4stl%C3%A4nken%20-%20station%20Haga-Plan%20-%20granskning-Kvalitetsprogram/$File/8Kvalitetsprogram.pdf?OpenElement)
- [19] Göteborgs Stad. (2018). *Bildande av den ideella föreningen Citysamverkan*.
<https://goteborgcitysamverkan.se/resources/Bilaga%201.3%20TjÄdnsteutlÄtande%20bildande%20av%20fÄöreningen.PDF>
- [20] Göteborgs Stad. (2024). *Befolkningsprognos 2024–2050*.
https://goteborg.se/wps/wcm/connect/3f124c56-985b-4c45-8b6f-3fdd6f027c36/Kommunprognos+2024-2050.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=url&CACHEID=ROOTWORKSPACE-3f124c56-985b-4c45-8b6f-3fdd6f027c36-oUp5SmM
- [21] Göteborgs Stad. (2024b). *Haga station*. Hämtad 2024-04-23 från:
<https://goteborg.se/wps/portal/start/goteborg-vaxer/hitta-projekt/stadsomrade-centrum/centrum/vastlanken/haga-station>
- [22] Göteborgs Stad. (2024c). *Västlänken*. Hämtad 2024-01-16 från:
<https://goteborg.se/wps/portal/start/goteborg-vaxer/hitta-projekt/stadsomrade-centrum/centrum/hela-vastlanken/vastlanken>
- [23] Göteborgs Stad. (2024d). *Delmål 3: Göteborgs Stad minskar klimatpåverkan från transporter*. Hämtad 2024-01-17 från:
<https://goteborg.se/wps/portal/enhetssida/miljo-och-klimat-goteborg/miljo-och-klimatprogrammet/klimatet/delmål-3-goteborgs-stad-minskar-klimatpåverkan-fran-transporter>
- [24] Göteborgs Stad. (u.å.). *Om västlänken*. Hämtad 2024-01-31 från:
<https://goteborg.se/wps/portal/start/goteborg-vaxer/hitta-projekt/stadsomrade-centrum/centrum/vastlanken/om-vastlanken>
- [25] Göteborgs Stad. (2015). *Ändring av detaljplaner för järnvägstunneln Västlänken mellan Gullbergsvass och Almedal*.
[https://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planbygg.nsf/vyFiler/V%C3%A4stl%C3%A4nken%20-%20j%C3%A4rnv%C3%A4gstunneln-Plan%20-%20laga%20kraft-Planhandling/\\$File/1480K-2-5281.pdf?OpenElement](https://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planbygg.nsf/vyFiler/V%C3%A4stl%C3%A4nken%20-%20j%C3%A4rnv%C3%A4gstunneln-Plan%20-%20laga%20kraft-Planhandling/$File/1480K-2-5281.pdf?OpenElement)
- [26] Göteborgs-Posten. (2023). *Så här levde man i 1800-talets Göteborg*.
<https://www.gp.se/kultur/sa-har-levde-man-i-1800-talets-goteborg.f45e84ea-6863-40d2-ab2f-e49f8d07ed95>

- [27] Göteborgs-Posten. (2024a). *Rosenlunds resa från sexhandel till krogstråk*.
<https://www.gp.se/livsstil/tva-dagar/rosenlunds-resa-fran-sexhandel-till-krogstrak.67c8b3bb-ed7b-4e4d-8fc0-00ff50c84cee>
- [28] Göteborgs-Posten. (2024b). *Upphandling överklagad - risk för nya förseningar*.
<https://www.gp.se/nyheter/goteborg/upphandling-overklagad-risk-for-nya-forseningar-for-vastlanken.285485a8-342c-4df6-98f0-0c21c9e8387d>
- [29] Haugen, K. (2021). *Temporära åtgärder inom stadsutveckling: former och utvärderingsaspekter*. (2021:54). RISE.
<https://www.ri.se/sites/default/files/2021-06/ForskningsÅúversikt%20-%20TemporÅdra%20ÅtgÅdrder%20inom%20stadsutveckling%20-%20former%20och%20utvÅdrderingsaspekter.pdf>
- [30] Innerstaden. (2019). *Rosenlundskajen förstudie & vision*.
<https://goteborg.chainescms.com/media/sites/45/2021/04/Rosenlundskajen-forstudie-WNYA-2019.pdf>
- [31] Innerstaden. (2023). *Verksamhetsplan 2023–2025*.
<https://goteborg.chainescms.com/media/sites/45/2022/12/Verksamhetsplan-2023-2025.pdf>
- [32] Innerstaden. (2024a). *Rosenlundskajen*. Hämtad 2024-02-25 från:
<https://innerstadengbg.se/sv/projekt-rosenlundskajen>
- [33] Innerstaden. (2024b). *Om oss*. Hämtad 2024-02-25 från:
<https://innerstadengbg.se/sv/om-oss>
- [34] Isof. (2023). *Rosenlunds spinnerier*. Hämtad 2024-03-18 från:
<https://www.isof.se/lar-dig-mer/webbutstallningar/goteborgsroster-i-arkivet/toner-i-goteborg/det-hande-sig-i-goteborg---visor-fran-stan/visor-fran-goteborg/rosenlunds-spinnerier>
- [35] Jacobs, J. (2005). *Den amerikanska storstadens liv och förfall*. BokfÅúrlaget Daidalos. (The Life and Death of Great American Cities (1961))
- [36] Johansson, E. (2017). *Trygg i Göteborg*. [Masteruppsats, Karlstads universitet] DiVA.
<https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1120359/FULLTEXT01.pdf>
- [37] Kunskapsguiden. (2023). *Samverkan*. Hämtad 2024-01-10 från:
<https://kunskapsguiden.se/omraden-och-teman/missbruk-och-beroende/familjeorienterat-arbetssatt/samverkan/>
- [38] Lokalnytt. (2012). *Rosenlund ska blomstra igen*.
<https://www.lokalnytt.se/artiklar/800/rosenlund-ska-blomstra-igen>
- [39] Marcus, L. & Berghauer Pont, M. (2020). *Teorier om stadsform för att mäta städer*. (Vol. 2): Älvstranden Utveckling.
https://alvstranden.com/app/uploads/2020/12/FP02_Teorier_om_stadsform_for_att_mata_stader.pdf
- [40] Region Stockholm. (2020). *Byggplank med flera funktioner*. Hämtad 2024-03-15 från:
<https://nyatunnelbanan.se/byggplank-med-flera-funktioner/>
- [41] Ryd, N. (2017). *Tidiga skeden i planering, bygg och förvaltning*. (2. uppl.). Svensk byggtjänst.
- [42] SFS 2010:900 Plan- och bygglag 1 kap. 4§.
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan-och-bygglag-2010900_sfs-2010-900/#K1

- [43] Skatteverket. (2023). *Personalliggare i byggbranschen*. Hämtad 2024-01-24 från: <https://skatteverket.se/foretag/arbetsgivare/personalliggare/personalliggare byggbranschen.4.7be5268414bea0646949797.html>
- [44] Spacescape. (u.å.b). *Nätanalyser*. Hämtad 2024-05-17 från: <https://www.spacescape.se/teori/sa-mater-vi-stad/natanalyser/>
- [45] Spacescape. (u.å.b). *Stadslivsanalyser*. Hämtad 2024-04-25 från: <https://www.spacescape.se/teori/sa-mater-vi-stad/stadslivsanalyser/>
- [46] Stadsbyggnadskontoret. (1967). *Förslag till ändring av stadsplanen för delar av stadsdelen Inom Vallgraven i Göteborg*. <https://geodata-external.sbk.goteborg.se/dokument/planer/1480K-II-3205.pdf>
- [47] Stadsbyggnadskontoret. (1969). *Förslag till ändring av stadsplanen för delar av stadsdelarna Inom Vallgraven och Pustervik i Göteborg*. <https://geodata-external.sbk.goteborg.se/dokument/planer/1480K-II-3282.pdf>
- [48] Stadsbyggnadskontoret. (1975). *Förslag till ändring av stadsplanen för delar av stadsdelarna Inom Vallgraven och Pustervik i Göteborg*. <https://geodata-external.sbk.goteborg.se/dokument/planer/1480K-II-3461.pdf>
- [49] Stadsbyggnadskontoret. (2012). *Ändring av detaljplan för INOM VALLGRAVEN 69:5 inom stadsdelen Inom Vallgraven i Göteborg*. <https://geodata-external.sbk.goteborg.se/dokument/planer/1480K-II-5152.pdf>
- [50] Trafikverket. (u.å.). *Väg eller järnväg på min mark – Hur får jag ersättning?* https://bransch.trafikverket.se/contentassets/fc1f6a4211b0485388b7f388578047e3/100586_vag_eller_jarnvag_pa_min_mark_hur_far_jag_ersattning_utg2_201303-kopia.pdf
- [51] Trafikverket. (2006). *Järnvägsutredning inklusive miljökonsekvensbeskrivning*. https://bransch.trafikverket.se/contentassets/8de338e19d7440e699aa44e10c70141e/ur_03_byggskedet_72dpi.pdf
- [52] Trafikverket. (2014a). *Olskroken planskildhet och Västlänken, Gestaltungsprogram* https://bransch.trafikverket.se/contentassets/3d670f1a20e34b95836d553f068841aa/gestaltning/olskroken_vastlanken_gestaltungsprogram_142_164_164.pdf
- [53] Trafikverket. (2014b). *Olskroken planskildhet och Västlänken, Social konsekvensanalys. Trafikverket*. https://bransch.trafikverket.se/contentassets/664b9b56a78d400299ec7854f85a587c/ovrigt/olskroken_vastlanken_social_konsekvensanalys_57_86_86.pdf
- [54] Trafikverket. (2015). *Järnvägsplaner Olskroken planskildhet och Västlänken, Byggbeskrivning. Trafikverket*. https://bransch.trafikverket.se/contentassets/62aeb527c3d14070a4db5b29c3a6a4ee/planbeskrivning/olskroken_vastlanken_byggbeskrivning_37_48_48.pdf
- [55] Trafikverket. (2022a). *Västsvenska paketet*. Hämtad 2024-01-31 från: <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/finan>

- siering/vastsvenska-paketet2/
- [56] Trafikverket. (2022b). *Deletapp Haga*. Hämtad 2024-01-17 från: https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-vastra-gotalands-lan/vastlanken/deletapp-haga/#om_projektet
- [57] Trafikverket. (2022c). *Planksidan*. Hämtad 2024-04-25 från: <https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-vastra-gotalands-lan/vastlanken/planksidan/>
- [58] Trafikverket. (2024a). *Störningar under byggtiden*. Hämtad 2024-04-10 från: <https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-vastra-gotalands-lan/vastlanken/storningsinformation/>
- [59] Trafikverket. (2024b). *Peab tilldelas ett av kontraktet för Västlänkens deletapp Haga*. Hämtad 2024-04-23 från: <https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-vastra-gotalands-lan/vastlanken/nyheter-for-projekt-vastlanken/2024/mars/peab-tilldelas-ett-av-kontraktet-for-vastlankens-deletapp-haga/>
- [60] Urban Calculator. (2022). *User manual*. <https://urbancalculator.se/wp-content/uploads/2022/06/uc-manual-april-2022.pdf>
- [61] Urban Calculator. (2024). *Analysis*. Hämtad 2024-04-25 från: <https://urbancalculator.se/analysis/>
- [62] van Eldijk, J., Gil, J. & Marcus, L. (2022) *Disentangling barrier effects of transport infrastructure: synthesising research for the practice of impact assessment*. European Transport Research Review 14:1. <https://doi.org/10.1186/s12544-021-00517-y>
- [63] Wallenstam. (2024). *Inom Vallgraven 69:5*. Hämtad 2024-04-04 från: https://www.wallenstam.se/sv/om_oss/vara-fastigheter/goteborg/inom-vallgraven-695/

A

Tematisk analysmall

A.1 Tematisk analys av forskningsfråga 1

Frågeställning	Kategori	Underkategorier	Koder
Hur påverkar Västlänkens byggarbetsplats och dess etableringsytor vid station Haga, området Rosenlund?	Byggarbetsplatsens påverkan	Byggherrens ansvar	Utformning och placering av fysiska etableringar
		Kommunens ansvar	Arbetets påverkan på omgivande miljöer
		Trygghet	Trafikomläggning
		Tillgänglighet	Hygienfaktorer
		Byggarbetsplatsens	Social hållbarhet i tidiga skeden
		Önskemål av byggherren	Lagar och regleringar
			Fysiska etableringar skapar barriäreffekter
			Påverkan på transporter

A.2 Tematisk analys av forskningsfråga 2

Frågeställning	Kategori	Underkategorier	Koder
Hur påverkas verksamhetsutövare och fastighetsägare i området av byggarbetsplatsen och dess etableringar?	Påverkan på fastighetsägare	Aktivitetsskapande åtgärder	Vakansnivåer
	Påverkan på verksamhetsutövare	Åtgärder för att reducera störningar	Proaktivitet
		Tillgänglighet	Evenemang
		Trygghet	Ersättning för skada
		Ekonomisk påverkan	Fysiska etableringar skapar barriäreffekter
		Byggherrens ansvar	Upplevd ökad droghandel
		Önskemål av byggherren	Reducerade flöden
		Fastighetsägarens ansvar	Kaka-på-kaka-effekten
			Hygienfaktorer

A.3 Tematisk analys av forskningsfråga 3

Frågeställning	Kategori	Underkategorier	Koder
Hur har samverkan mellan byggherren och omgivande aktörer sett ut?	Samverkan mellan aktörer	Framgångsfaktor	Hygienfaktor
	Samverkan mellan byggherre och aktörer	Fastighetsägares ansvar	Helikopterperspektiv
		Samverkansgrupp,	Dialog
		Trygghet	Platsaktivering
		Tillgänglighet	Proaktivitet
		Aktivitetsskapande åtgärder	Organiserad samverkan
		Åtgärder för att reducera störningar	Evenemang
		Värdeskapande	Platsanpassad samverkan
		Byggherrens ansvar	Framgångsfaktor
		Effektivisering	Ersättning för skada
		Önskemål av byggherre	Tydliga kommunikationskanaler
			Organiserad samverkan
			Social hållbarhet i tidiga skeden
			Utformning och placering av fysiska etableringar

B

Intervjumall

B.1 Intervjumall för verksamhetsutövare

Vad har du för yrkesmässig bakgrund och utbildning?

Hur länge har du varit verksam i x och vad innebär din roll?

Hur har er verksamhet påverkats av byggnationen av västlänken?

Vilket ansvar upplever du att ni som verksamhetsutövare har för att behålla platsen attraktiv under byggskedet?

Har ni vidtagit specifika åtgärder för att säkerställa ett kundflöde och god kundnöjdhet trots eventuella störningar från omgivningen?

Hur upplever du att samverkan mellan verksamhetsägarna längs gatan fungerar?

Upplever du att fastighetsägaren är proaktiv och hjälper er verksamhet?

Har det funnits något initiativ av byggherren för att mildra störningar för er verksamhet?

Är ni deltagande i actiongruppen Rosenlund som arrangeras av innerstaden?

Om ja:

Hur upplever ni att samverkan inom actiongruppen fungerar?

Vilka ämnen och frågor prioriteras högst i actiongruppen? Är det något som saknas att diskutera?

Vilket ansvar och vilken roll har ni som representanter i gruppen?

Om nej:

Hur samverkar ni och kommunicerar med omgivande aktörer i området och i projekt västlänken?

Finns det något forum ni samverkar genom?

I ett ideal-läge, hur bör samverkan mellan fastighetsägare, verksamhetsutövare, staden och Trafikverket se ut för att minimera störningar som uppkommer?

Jämfört med ideal-läget, hur fungerar det idag? Vilka förändringar skulle ni vilja göra, om ni fick bestämma?

Vem har, enligt er, huvudansvaret för att sådan samverkan ska organiseras och fungera?

Är det något som ni vill tillägga som är inom erat område? Är det något vi missat som kan vara relevant att tillägga?

B.2 Intervjumall för fastighetsägare

Vad har du för yrkesmässig bakgrund och utbildning?

Vad innebär din roll på x?

Kan du kort beskriva ert bestånd kring Rosenlundskaen?

Hur har ni som fastighetsägare påverkats av byggarbetsplatsen kring Rosenlundskaen sedan bygget påbörjades 2018?

Hur har era hyresgäster påverkats?

Har vakanserna i området stigit till följd av byggarbetsplatsen? Tar uthyrningen längre tid där än på andra platser i stan?

Hur upplever ni kommunikationen med Trafikverket? Fanns det någon dialog innan bygget för att få inspel i syfte att minska negativ påverkan?

Finns det någon pågående dialog för att minimera påverkan?

Hur hanterar ni klagomål som inkommer från hyresgäster? Har ni någon kanal till Trafikverket eller Göteborgs Stad för att framföra era och era hyresgästers klagomål eller är det actiongruppen som gäller?

Har ni arbetat något själva för att minimera negativa konsekvenser till följd av etablering av byggarbetsplatsen?

Vem anser du har huvudansvaret för att minimera den negativa påverkan som byggarbetsplatsen medför?

Vilket ansvar anser du att respektive aktör i området har för att överbrygga byggarbetsplatsens negativa effekter?

Hur upplever du att samverkan inom actiongruppen fungerar? Är detta ett bra forum för att diskutera byggarbetsplatsens påverkan på Rosenlundskaen? Används actiongruppen till detta idag?

I ett ideal-läge, hur tycker du att samverkan mellan fastighetsägare, verksamhetsutövare, stad och Trafikverket se ut för att minimera störningar som uppkommer?

Jämfört med ideal-läget, hur fungerar det idag? Vilka förändringar skulle ni vilja göra, om ni fick bestämma?

Vem har, enligt er, huvudansvaret för att sådan samverkan ska organiseras och fungera?

Är det något som du vill tillägga som är inom ditt område? Är det något vi missat som kan vara relevant att tillägga?

B.3 Intervjumall för byggherre

Vad har du för yrkesmässig bakgrund och utbildning?

Hur länge har du varit engagerad i Västlänken-projektet?

Kan du förklara innebörden av din roll på Trafikverket?

Finns det regleringar som styr utformningen av byggarbetsplatsen, i förhållande till omgivande miljöer?

Vilket ansvar har Trafikverket för att skapa ett fungerande stadsliv under byggtiden, runt om en byggarbetsplats?

Hur säkerställer Trafikverket att så sker?

Hur arbetar Trafikverket med att minska negativ påverkan på omgivande näringsliv, under byggtiden?

Vem på Trafikverket är ansvarig för att detta sker?

Hur var dialogen mellan beställare och omgivande verksamheter inför planeringen av station Haga inför etablering av byggarbetsplatsen?

Upplever du att aktörer i områden är tillräckligt delaktiga och engagerade i att förbättra för sig själva?

Hur arbetar Trafikverket under byggtiden med dialog och samverkan?

Finns något särskilt dialogforum med olika intressenter, exempelvis staden eller fastighetsägare?

På vems initiativ sker dialogen?

Hur sker samverkan med Actiongruppen Rosenlundskaajen på Innerstaden?

Hur hanterar ni klagomål från omgivande verksamhetsutövare/fastighetsägare?

Har ni gjort några förändringar av byggarbetsplatserna till följd av störningar som uppstått som inte hade förutsetts innan? I så fall, vilka förändringar och hur upptäcktes de?

I ett ideal-läge, hur bör samverkan mellan fastighetsägare, verksamhetsutövare, stad och Trafikverket se ut för att minimera störningar som uppkommer?

Jämfört med ideal-läget, hur fungerar det idag? Vilka förändringar skulle du vilja göra, om du fick bestämma?

Vem har, enligt dig, huvudansvaret för att sådan samverkan ska organiseras och fungera?

Är det något du vill tillägga som är inom ditt område? Är det något vi missat som kan vara relevant att tillägga?

INSTITUTIONEN FÖR något ämne
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige
www.chalmers.se



CHALMERS