



CHALMERS



Gårda – Så nära, men ändå så lång bort

En områdesanalys av stadsdelen Gårda i
Göteborg

Examensarbete inom kandidatprogrammet Affärsutveckling och
entreprenörskap inom samhällsbyggnadsteknik

CAJSA KLAESSON
AMANDA OLOFSSON

INSTITUTIONEN FÖR ARKITEKTUR OCH SAMHÄLLSBYGGNAD
Avdelning Byggnadsdesign

CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige 2022
www.chalmers.se

EXAMENSARBETE ACEX20

Gårda – Så nära, men ändå så lång bort

En områdesanalys av stadsdelen Gårda i Göteborg

*Examensarbete inom kandidatprogrammet Affärsutveckling och entreprenörskap inom
samhällsbyggnadsteknik*

CAJSA KLAESSON
AMANDA OLOFSSON

Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik
Avdelning Byggnadsdesign
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige 2022

Gårda – Så nära, men ändå så lång bort

En områdesanalys av stadsdelen Gårda i Göteborg

Examensarbete inom kandidatprogrammet

Affärsutveckling och entreprenörskap inom samhällsbyggnadsteknik

CAJSA KLAESSON

AMANDA OLOFSSON

© CAJSA KLAESSON & AMANDA OLOFSSON, 2022

Examensarbete ACEX20

Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik

Chalmers tekniska högskola 2022

Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik

Avdelning Byggnadsdesign

Chalmers tekniska högskola

412 96 Göteborg

Telefon: 031-772 10 00

Omslag:

Omslaget visualiserar ett förslag till en möjlig stadsutveckling av Åvägen i Gårda.

Omslagsbilden är skapat av den egne författaren.

Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik

Göteborg 2022

Göteborg, Sverige 2022

Gårda – Så nära, men ändå så lång bort

En områdesanalys av stadsdelen Gårda i Göteborg

Examensarbete inom kandidatprogrammet

Affärsutveckling och entreprenörskap inom samhällsbyggnadsteknik

CAJSA KLAESSON

AMANDA OLOFSSON

Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik

Avdelning Byggnadsdesign

Chalmers tekniska högskola 2022

SAMMANFATTNING

Göteborg som är Sveriges näst största stad till invånare är en stad med stora stadsutvecklingsprojekt. Gårda, som är en stadsdel belägen öster om stadens citykärna kan för många upplevas så nära men ändå så långt bort. Stadsdelen begränsas av barriärer som avgränsar området från resten av staden. Gårda har en bristfällig kollektivtrafik och som många säger: dör efter kontorstid. Examensarbetet syftar därför till att undersöka vad som behövs för att göra Gårda till ett mer attraktivt verksamhetsområde i Göteborg.

För att besvara examensarbetets frågeställning utgörs metoden av en flermetodsundersökning som tar formen av en fallstudie som omfattar två empiriinsamlingar. Dels en kvalitativ undersökning som syftar till att skapa en förståelse för fastighetsbolags och Göteborgs Stads åsikter om Gårda idag. Dels en kvantitativ undersökning som ger indikation på hur verksamma i Gårda och övriga göteborgare upplever området. Detta för att förstå vilka stadskvaliteter som efterfrågas och kan tillföras för att utveckla ett mer attraktivt verksamhetsområde.

Resultatet visar på de många brister som finns kopplat till Gårda, varav några av de främsta är bristfällig kollektivtrafik, stora barriärer, dåliga kopplingar till citykärnan och ett område som dör efter kontorstid. Samtidigt visar resultatet på stora outnyttjade resurser som genom utveckling kan gå från att vara Gårdas största barriärer till att i stället bli de främsta styrkorna. Gårda behöver utveckla ett bredare urbant utbud, en konkurrenskraftig kollektivtrafik, stärkta kopplingar till citykärnan och en begränsad biltillgänglighet. Men det räcker inte med en utveckling i Gårda. En utveckling behöver även ske utanför Gårda, i evenemangsstråket, där den kanske viktigaste förändringen kan ske för att minska det upplevda mentala avståndet. För en hållbar utveckling som ger plats för fler funktioner och ett trevligare Gårda behövs en omprofilering göras i det idag bildominerade området. En omprofilering som syftar till den hållbara framtida utvecklingen om det *nära* Gårda. Slutligen finns tips och råd till hur Göteborgs Stad och fastighetsägarna genom gott samarbete ska kunna lyckas med denna hållbara utveckling.

Nyckelord: stadsutveckling, stadskvalitet, hållbar utveckling, barriärer, citykärna, mentalt avstånd, mänsklig dimension

Gårda – So close, but still so far away

An area analysis of Gårda, an urban area in Gothenburg

*Degree Project in the Bachelor's Programme
Business Development and Entrepreneurship*

CAJSA KLAESSON
AMANDA OLOFSSON

Department of Architecture and Civil Engineering
Division of Building Design
Chalmers University of Technology

ABSTRACT

Gothenburg, which is Sweden's second largest city for residents, is a city with major urban development projects. Gårda, which is a district located east of the city center, can for many be experienced so close but still so far away. The district is bounded by barriers that delimit the area from the rest of the city. Gårda has inadequate public transport and as many people expresses: dies after office hours. This degree project therefore aims to examine what is needed to make Gårda a more attractive area for employees in Gothenburg.

To answer the question of the degree project, the method consists of a multi-method study that takes the form of a case study that includes two empirical collections. Partly a qualitative survey that aims to create an understanding of real estate companies' and the City of Gothenburg's views on Gårda today. Partly, a quantitative survey that gives an indication of how employees in Gårda and other gothenburgers experience the area. This is to understand which city qualities are in demand and can be added to develop a more attractive operation area.

The results shows the many shortcomings that are connected to Gårda, of which some of the main ones are inadequate public transport, large barriers, poor connections to the city center and an area that dies after office hours. At the same time, the results show large unused resources that through development can go from being Gårda's biggest barriers to instead becoming its main strengths. Gårda needs to develop a wider urban range, competitive public transport, strengthened connections to the city center and limited car accessibility. But a development in Gårda is not enough. A development also needs to take place outside Gårda, in the event area, where perhaps the most important change can take place to reduce the perceived mental distance. For a sustainable development that provides space for more functions and a pleasant Gårda, a re-profiling needs to be done in the currently car-dominated area. A re-profiling aimed at the sustainable future development of the *close* Gårda. Finally, there are recommendations and advices in how the City of Gothenburg and the property owners can succeed with this sustainable development through good cooperation.

Key words: urban development, city quality, sustainable development, barriers, city center, mental distance, human dimension

Innehållsförteckning

SAMMANFATTNING	I
ABSTRACT	II
FÖRORD	V
BEGREPPSLISTA.....	VI
1. INLEDNING.....	1
1.1 BAKGRUND	1
1.1.1 <i>Platzer Fastigheter AB.....</i>	<i>1</i>
1.1.2 <i>Gårda</i>	<i>2</i>
1.2 SYFTE.....	4
1.3 FRÅGESTÄLLNINGAR	4
1.4 AVGRÄNSNINGAR	4
2. KUNSKAPSÖVERSIKT	5
2.1 GÖTEBORGS STAD.....	5
2.1.1 <i>Föreslagen översiktsplan</i>	<i>5</i>
2.1.2 <i>Planprogrammet</i>	<i>8</i>
2.2 PLATS FÖR GÖTEBORG OCH UTVECKLING AV EVENEMANGSSTRÅKET	8
2.3 STADSUTVECKLINGSTEORIER	9
2.3.1 <i>Trafik.....</i>	<i>9</i>
2.3.2 <i>Levenade gatuplan</i>	<i>11</i>
2.3.3 <i>Urbana verksamheter.....</i>	<i>12</i>
2.3.4 <i>Rekreativa ytor och närhet till vatten.....</i>	<i>13</i>
3. METOD.....	15
3.1 FÖRSTUDIE	15
3.2 UNDERSÖKNINGSSTRATEGI	15
3.3 UNDERSÖKNINGSDESIGN	16
3.4 UNDERSÖKNINGSMETOD	16
3.4.1 <i>Kvalitativ undersökning.....</i>	<i>16</i>
3.4.2 <i>Kvantitativa undersökningar.....</i>	<i>17</i>
3.5 ANALYS AV EMPIRI.....	18
3.6 KVALITETSSÄKRING	18
3.6.1 <i>Tillförlitlighet och validitet</i>	<i>18</i>
3.6.2 <i>Överförbarhet.....</i>	<i>18</i>
3.6.3 <i>Replikerbarhet.....</i>	<i>18</i>
3.6.4 <i>Konfirmering.....</i>	<i>19</i>
3.6.5 <i>Reliabilitet.....</i>	<i>19</i>
3.7 METODDISKUSSION	19
4. RESULTAT.....	21
4.1 KVANTITATIV UNDERSÖKNING.....	21
4.1.1 <i>Enkätundersökning A - Göteborgarens syn på Gårda.....</i>	<i>21</i>
4.1.2 <i>Enkätundersökning B - Hur trivs du som arbetar i Gårda?</i>	<i>23</i>
4.1.3 <i>Sammanställning.....</i>	<i>32</i>
4.2 KVALITATIV UNDERSÖKNING	34
4.2.1 <i>Gårdas attraktivitet och efterfrågan</i>	<i>34</i>
4.2.2 <i>Vad efterfrågar hyresgästerna idag?.....</i>	<i>35</i>
4.2.3 <i>Biltillgänglighet.....</i>	<i>36</i>
4.2.4 <i>Kollektivtrafik.....</i>	<i>37</i>
4.2.5 <i>Gång och Cykel.....</i>	<i>37</i>
4.2.6 <i>Grönområden och rekreativa ytor</i>	<i>39</i>
4.2.7 <i>Koppling till citykärnan</i>	<i>40</i>
4.2.8 <i>Dag- och nattbefolkning och helhetskänslan</i>	<i>42</i>
4.2.9 <i>Framtida utveckling/potential.....</i>	<i>42</i>
4.2.10 <i>Profilering.....</i>	<i>44</i>

4.2.11	<i>Tips</i>	45
5.	DISKUTERANDE ANALYS	49
5.1	FOKUSOMRÅDEN FÖR GÅRDAS UTVECKLING	49
5.1.1	<i>Biltillgänglighet – parkering, motorväg, bilvägar</i>	49
5.1.2	<i>Kollektivtrafik</i>	50
5.1.3	<i>Gång och cykel</i>	51
5.1.4	<i>Urbant utbud</i>	52
5.1.5	<i>Grönområden och rekreativa ytor</i>	53
5.1.6	<i>Koppling till citykärnan</i>	55
5.1.7	<i>Dag- och nattbefolkning och helhetskänslan</i>	56
5.1.8	<i>Om författarna får drömma stort och helt fritt</i>	58
6.	ETISK REFLEKTION	59
7.	SLUTSATS	60
7.1	HUR SKA GÅRDA UTVECKLAS FÖR ATT BLI MER ATTRAKTIVT?	60
7.2	HUR KAN KOPPLINGARNA TILL CITYKÄRNAN STÄRKAS?	62
7.3	HUR SKA PRIVATA OCH OFFENTLIGA AKTÖRER SAMARBETA?	63
7.4	FÖRSLAG TILL VIDARE UNDERSÖKNING	63
	REFERENSER	64
	FIGURER	66
	BILAGOR	67
	BILAGA 1	67
	BILAGA 2	68
	BILAGA 3	69
	BILAGA 4	70
	BILAGA 5	71
	BILAGA 6	72
	BILAGA 7	73
	BILAGA 8	74
	BILAGA 9	75
	BILAGA 10	77

Förord

Examensarbetet som utgör det slutgiltiga momentet inom teknologie kandidatprogrammet Affärsutveckling och entreprenörskap inom samhällsbyggnadsteknik på Chalmers tekniska högskola. Arbetet motsvarar 15 högskolepoäng och har under vårterminen 2022 utförts av Cajsa Klaesson och Amanda Olofsson, på uppdrag av fastighetsbolaget Platzer Fastigheter AB.

Vi vill därmed rikta ett stort tack till er alla som varit med och bidragit till detta examensarbete. Ett extra stort tack till alla respondenter, ni intervjurespondenter som bidragit med en ovärderlig kunskap och förståelse för hur situationen i Gårda ser ut. Men också alla ni respondenter som tagit er tid att besvara de två enkäterna som kunnat lägga grunden till hela examensarbetet.

Tack till Trendie, som hörde av sig i arbetets start och kom med betydelsefulla tankar och idéer för det fortsatta arbetet. Även tack till Jessica Byström och Hans Malmström, som i början av arbetet gav oss en stort och betydelsefull kunskap inom akademiskt skrivande och litteraturhantering.

Tack till Mattis Lilja som har delat med sig av sin ovärderliga kunskap inom Excel, tagit sig tid och bidragit till att hantera och sammanställa de 555 enkätsvar som undersökningen genererat. Ytterligare tack till våra kära kurskamrater och opponenter Emil Karlander och Oliver Ståhl för ett givfullt utbyte av kunskap. Men även för tre fina år tillsammans, vilket vi även vill rikta till resten av klassen. Tack för ni har förgyllt dessa år.

Slutligen vill vi även rikta ett extra stort tack er som funnits vid vår sida och stöttat oss hela vägen och trott på vårt arbete. Robert Woodbridge, vår handledare från Platzer Fastigheter AB, som stöttat, givit inspiration och kommit med värdefull kunskap och input från branschen. Nina Ryd, handledare och examinerator från Chalmers tekniska högskola som med sitt stora engagemang varit ett värdefullt bollplank och kommit med råd och kunskap som hjälpt oss forma detta examensarbete.

Utan er hade arbetet inte varit detsamma.

Göteborg, maj 2022

Cajsa Klaesson och Amanda Olofsson

Begreppslista

Citykärnan – Citykärnan i denna undersökning motsvarar det centrala området i Göteborg där författarna själva gjort en egen tolkning enligt Figur 1.

Innerstaden – Innerstaden i denna undersökning är en geografisk avgränsning som används av Göteborgs Stad (2021). ”Innerstaden som helhet definieras av en hög befolkningstäthet (natt- och dagbefolkning) samt en hög grad av funktionsblandning. Här finns en sammanhängande stadsstruktur som ger potential för stadsliv och ett brett utbud av service. Innerstaden omfattar även sådana områden som har potential att utvecklas till innerstadsmiljöer och på så sätt bidra till att innerstaden utvidgas. Innerstaden omnämns i översiktsplanen även som centrala Göteborg” (Göteborgs Stad, 2021).

Stadskvalitet – En stadskvalitet är i denna rapport olika funktioner och/eller kvaliteter som bidrar till en stads attraktivitet. En stadskvalitet kan både vara fysiska på plats så som park och restauranger, men också upplevda värden som trygghet och rörelse.

Natt- och dagbefolkning – I denna rapport betyder dag- och nattbefolkning antalet människor som vistas i ett område under dag- respektive nattetid.

Blandstad – En strategi för att uppnå den nära staden genom att blanda bostäder, service, arbetsplatser, grönstruktur kultur och idrott (Göteborgs Stad, 2021).

Blågröna stråk – Ett långsmalt område med park och naturkaraktär som innehåller ett grönstråk som är kopplat till ett vattendrag med både sociala och ekologiska värden (Göteborgs Stad, 2021).

Kantzon – Det område som avgränsar vattendrag (Göteborgs Stad, 2021).

Monofunktionella områden – Motsatsen till en blandstad, där olika funktioner har en geografisk spridning (UN-Habitat, 2014).

Grönstruktur – Ett samlingsbegrepp för parker, naturområden, gröna och blåa stråk, samt de hårdgjorda offentliga rum i staden som har inslag av grönska (Göteborgs Stad, 2021).

Ekosystemtjänster – Alla produkter och tjänster som naturens ekosystem ger människan och som bidrar till vår välfärd och livskvalitet. Pollinering, naturlig vattenreglering och naturupplevelser är några exempel.

Shared street – En gata som delas av flera trafikslag och där gång- och cykeltrafikanter ges störs utrymme (Global Designing Cities Initiative, u.å.-b).

1. Inledning

Examensarbetets inledande kapitel kommer att beskriva undersökningens bakgrund, syfte, frågeställning och avgränsningar.

1.1 Bakgrund

Göteborg är Sveriges näst största stad till invånare, där Nordens största stadsutvecklingsprojekt just nu pågår (Göteborgs Stad, u.å.-a). Göteborgs Stad (2021) har som utgångspunkt att utveckla staden till en *nära, sammanhållen* och *robust* stad där en sammanhållen Innerstaden ska utvecklas med en stärkt åtkomst till citykärnan genom att minska dess barriärer. Innerstadens kollektivtrafik, gång- och cykelnät ska utvecklas för att minska stadens bilanvändande.

Gårda är en stadsdel, belägen öster om Göteborgs citykärna och beskrivs av Göteborgs Stad (2022) som “[...] en stadsdel som har blivit lite avskuren från resten av staden”. Gårda har ett strategiskt läge med en central geografisk placering och är ett exempel på en rak motsats till vad Göteborgs Stad önskar med Innerstaden. Området är nämligen avgränsat med tre fysiska barriärer: motorvägen i öst, Mölndalsån i väst och Ullevigatan som delar Gårda i en nordlig och en sydlig del. Detta, tillsammans med en näst intill obefintlig kollektivtrafik i området, kan göra att området idag känns *så nära, men ändå så långt bort*.

Gårda är ett område i stor utveckling, där Göteborgs Stad påbörjade ett arbete med ett planprogram för att undersöka “[...] hur vi på bästa sätt kan förtäta stadsdelen och knyta den närmare resten av staden, utveckla grönområden och bevara den unika kulturmiljö som redan finns” (Göteborgs Stad, 2022). I skrivande stund byggs de två skyskraporna *Citygate* och *Kineum*, men fastighetsägarna i Gårda vill utveckla än mer. Några av områdets fastighetsägare (bland annat Platzer Fastigheter AB) har med hjälp av konsultbolaget Trendie gått samman för att gemensamt utveckla Gårda. En gemensam vision för området lyder: ”Framtidens Gårda är en livfull och tillgänglig del av Göteborg, där människor vill arbeta, umgås och vara. Här möter den vackra Mölndalsån mixen av historiska industrilokaler och nya moderna byggnader” (Trendie, 2018).

Vid en analys gjord av Trendie (2018) går följande åsikter om Gårda att identifiera: företag vågar inte göra satsningar på grund av rivningskontrakt, människor upplever att området dör efter kontorstid, bristfällig kollektivtrafik och att Gårda inte hänger ihop med innerstaden vilket gör att området inte har några flöden från citykärnan. Här finns även uttalanden från en restaurang inne i citykärnan om att denna inte kan etablera sig i Gårda. Frågan är då *varför?* Hur ska Gårda utvecklas för att bli ett attraktivt verksamhetsområde i Göteborg?

1.1.1 Platzer Fastigheter AB

Examensarbetet görs på uppdrag av Platzer Fastigheter AB, som i denna studie kommer benämnas Platzer. Platzer är ett kommersiellt fastighetsbolag i Göteborg, vars vision är att göra Göteborg till “*Europas bästa stad att arbeta i*” (Platzer Fastigheter, u.å.). Idag är företaget en av de största fastighetsägarna i Gårda och Göteborg (Trendie, 2018) och äger nio fastigheter i stadsdelen (Platzer Fastigheter Holding AB, 2020). De gör stora satsningar i Gårda för att uppnå ett Gårda som attraherar människor och verksamheter även efter arbetstid.

1.1.2 Gårda

Idag består Gårda av bostäder, kontorsfastigheter, kulturminnesmärkta gamla fabriker och klassiska landshövdingehus (Göteborgs Stad, 2022). Markanvändningen i Gårda utgörs av 62% kvartersmark, 30% gatemark och 8% offentliga platser (V. Risberg, personlig kommunikation, 13 september 2021). I Göteborgs innerstad är siffrorna i stället 49% kvartersmark, 25% gatemark och 26% offentliga platser. Gårda är idag ett område med stor mängd kontorsbebyggelse och lägre boendetäthet (Göteborgs Stad, 2021). Den höga koncentrationen av dagbefolkning och låga koncentration nattbefolkning kan innebära en upplevd otrygghet under kväll- och nattetid. Gårda bör därför tillföras med fler bostäder och andra funktioner samt öka kopplingarna som bidrar till att forma ett stadsliv. Då Gårda idag är beläget intill motorvägen E6 finns det problem kopplat till buller, farligt gods och luftmiljö som gör det svårt att tillföra funktioner som exempelvis bostäder och förskola (V. Risberg, personlig kommunikation, 13 september 2021).

Figur 1 visar vart Gårda ligger i förhållande till citykärnan, centralstationen, evenemangsstråket, Avenyn, Heden och Liseberg, som alla är välkända platser i Göteborg. Den visar även hur Gårda är uppdelad i en nordlig och en sydlig del. Då Gårda idag är beläget intill motorvägen E6 finns det problem kopplat till buller, farligt gods och luftmiljö som gör det svårt att tillföra funktioner som exempelvis bostäder och förskola (V. Risberg, personlig kommunikation, 13 september 2021).



Figur 1: Kartbild över Gårdas Norra och Södra del i förhållande till Göteborgs citykärna och evenemangsstråket. Kartbild hämtad från Snazzy Maps med kartdata från Google som omarbetats av författarna i Microsoft Powerpoint.

Figur 2 visar vart olika verksamheter och platser finns i och utanför Gårda. Den visar även förtydligande med bilder för att ge dig som läsare en bättre förståelse för hur området ser ut.

Figuren tar upp verksamheter och platser som kommer vara återkommande i rapporten, därför uppmanas läsaren att begrunda figuren för att ha en förståelse i den fortsatta läsningen.



Figur 2: Karta över Gårda idag, med bilder för ökad förståelse. Kartbild hämtad från Snazzy Maps med kartdata från Google som omarbetats av författarna i Microsoft Powerpoint.

Gårda är just nu under utveckling, där Platzer Fastigheter AB under sommaren 2021 färdigställde den nya kontorsfastigheten *Gårda Vesta* i Norra Gårda (Gårda Vesta, u.å.) och är även under pågående uppförande av kontorshuset *Kineum* i Södra Gårda tillsammans med NCC (Platzer Fastigheter, u.å.). Denna kontorsbyggnad ska stå klar under 2022 och kommer utöver kontor innehålla spa, restauranger, hotell, blombutik, konstgalleri, saluhall och spelområde (Kineum Gårda, u.å.). Alldeles intill *Kineum* uppför Skanska det nya kontorshuset, *Citygate*, som kommer bli Nordens högsta kontorshus och innehålla kontorsytor, café, restaurang, bil- och cykelgarage (Citygate GBG, u.å.). Frågan är om detta är tillräckligt för att göra Gårda till ett mer attraktivt område, eller vad som faktiskt krävs?

Historia

Tidigare tillhörde Gårda socknen Örgryte som var en socken som omfattade ett område från Frölunda till dagens stadsgräns mot Partille (Hans Ander, 1999). Mölndalsån var tidigare det som utgjorde gränsen mellan Göteborgs Stad och Örgryte socken. Från 1700-talet och framåt nyttjades marken närmast ån till olika verksamheter som exempelvis tegelbruk och

tobaksfabrik. Under 1880-talet fanns det förslag om att införliva Gårda och Lunden, som då var två tätt befolkade områden, med Göteborg. Förslaget avslogs sedan och i början av 1900-talet bildades i stället municipalsamhället Gårda. År 1923 förenades Örgrytes östra delar med Göteborgs Stad och delades in i olika områden och namngavs efter gårdar, varav Gårda blev Gårda. Mellan 1922 och 1960 bebyggdes fler landshövdingsskvarter och industribyggnader, och under 1930-talet tillkom buss- och spårvagnshallar.

1.2 Syfte

Syftet är att ge fastighetsägare i Gårda en förståelse för vilka stadskvaliteter som behöver adderas och utvecklas i Gårda för att skapa ett ökat mervärde i form av ökad trivsel för befintliga och potentiella hyresgäster. Vidare är syftet att både fastighetsägarna och Göteborgs Stad ska få en ökad insikt i vad som behöver utvecklas, samt att öka förståelsen mellan dessa två parter.

1.3 Frågeställningar

Nedan presenteras examensarbetets frågeställningar med en inbördes ordning i dess betydelse för arbetet. Underfrågor presenteras för att precisera huvudfrågan.

1. Hur ska Gårda utvecklas för att bli ett mer attraktivt verksamhetsområde i Göteborg?
 - i. Vilka stadskvaliteter ska utvecklas för att öka trivseln i Gårda och kunna locka fler?
2. Hur kan kopplingarna till citykärnan stärkas för att minska det mentala avståndet?
 - i. Hur kan barriärerna runt och inom Gårda överbryggas för att minska det mentala avståndet?
3. Hur ska privata och offentliga aktörer samarbeta för att generera en hållbar framtida utveckling av Gårda?
 - i. Vilka tips vill de olika aktörerna ge till varandra för att uppnå en lyckad utveckling i Gårda?

1.4 Avgränsningar

Examensarbetet avgränsar sig till fastighetsbolag och verksamma individer inom Göteborg. Vidare kommer en geografisk avgränsning att göras i form av stadsdelen Gårda. En geografisk avgränsning som gjorts är att Gårda i detta examensarbete endast inkluderar de markerade området som visas i Figur 1. Genom undersökningens gång har en medvetenhet väckts om att stadsutveckling styrs av och till stor del handlar om politik. Författarna har dock valt att inte ta någon politisk ställning i examensarbetet.

2. Kunskapsöversikt

Detta kapitel presenterar kunskap inom ramen för arbetet som läsaren behöver känna till för att ha en förståelse i kommande läsning.

2.1 Göteborgs Stad

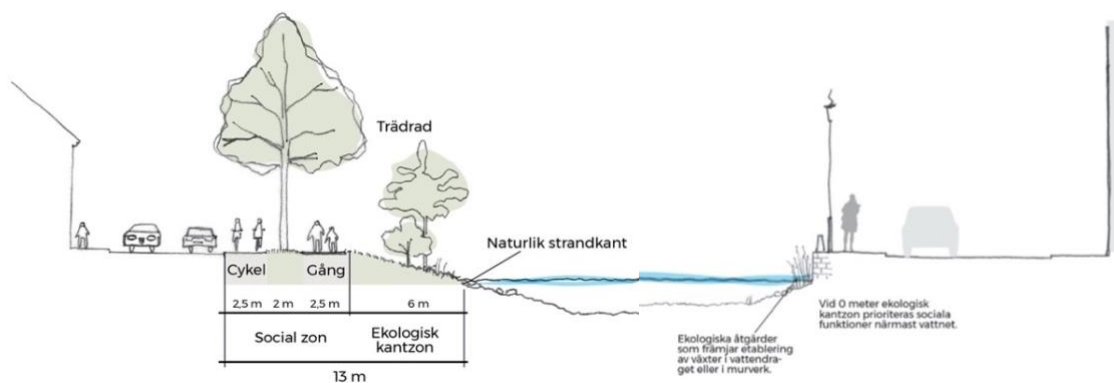
Denna del redogör för Göteborgs Stads föreslagna översiktsplan och planprogrammet *Program Gårda*.

Göteborgs Stad har beslutat om att ta fram en ny översiktsplan, som förväntas antas under våren 2022 (Göteborgs Stad, 2021). Den 19 maj 2022 röstades den föreslagna översiktsplanen igenom av kommunfullmäktige men har fortsatt några steg kvar för att bli den gällande översiktsplanen för Göteborg. Det har under undersökningens gång gjorts en avvägning i val av översiktsplan, där det framgått att den föreslagna översiktsplanen används av både offentliga och privata aktörer, samt går in på en djupare detaljnivå än gällande översiktsplan från 2009. Med denna anledning och att den förväntas antas under undersökningens gång har författarna tillsammans med handledare valt att fokusera på den föreslagna översiktsplanen.

2.1.1 Föreslagen översiktsplan

I den föreslagna översiktsplan delas Göteborg in i geografiska inriktningar i form av Innerstaden, Mellanstaden, och Ytterstaden, där Gårda inkluderas i Innerstaden där utgångspunkten är att Göteborg ska vara en nära, sammanhållen och robust stad (Göteborgs Stad, 2021). I Innerstaden ska det utvecklas fler tillgängliga och offentliga rum, fler målpunkter och en utökad service. Innerstaden ska vara sammanhållen ur både ett socialt och fysiskt perspektiv och minska de barriärer som idag gör vissa områden i centrum svåråtkomliga. Genom att utveckla en tillgänglig kollektivtrafik och ett gatunät där fotgängare och cyklister framhävs, kan även handel och verksamheter utvecklas och etableras.

Vidare ska Innerstaden vara robust i den mån att den ska skapa attraktiva lägen för handel och kontor, samt rustas för att klara av klimatförändringarna (Göteborgs Stad, 2021). Därför behöver ytor för klimatanpassning och ekosystemtjänster utvecklas. Genom att skapa fler blågröna stråk längst vattendrag som också binds samman med stadens gång- och cykelnät, kan både de ekologiska och sociala värdena stärkas. Figur 3 illustrerar en sektion över hur blågröna stråk och kantzoner kan utvecklas enligt den föreslagna översiktsplanen. Genom att länka de blågröna stråken med andra stråk, stadens mötesplatser och parker, kommer detta kunna generera en ökad livskvalitet och attraktivitet. Vidare ska offentliga rum och grönytor prioriteras och tillgodoses, samt en hälsosam luft- och ljudmiljö.



Figur 3: Två sammanslagna bilder som visar hur två olika kantzoner kan se ut för att främja de ekologiska och sociala värdena. Från föreslagna översiktsplan av Göteborgs Stad, 2021, <https://oversiktsplan-forslag-antagande.goteborg.se>. Återgiven med tillstånd.

I dagsläget har kantzonen på den västra sidan av Mölndalsån en stor varierad växtlighet tillsammans med ett stråk för gång- och cykeltrafikanter (Göteborgs Stad, 2021). Förutom att vara en viktig pendlingssträcka är detta stråk en viktig tillgång för de som bor i Gårda då de helt saknar andra parkmiljöer. För att stärka de sociala värdena kopplat till rekreation föreslås att gångbanan läggs närmst vattnet i framtiden. Den östra sidan av Mölndalsån utgörs i dagsläget av en kajkant som kan stärka och förbättra möjligheterna för fotgängare och cyklister. Befintliga kopplingar över Mölndalsån är idag få och outvecklade men genom att tillföra nya övergångar kan bättre kopplingar skapas till Burgårdsparken. Genom att även berika stråkens användningsområden och trygghet med exempelvis sittplatser, belysning och vattenkontakt kan stråkens sociala funktion ökas.

Vidare talar den föreslagna översiktsplanen, att det i Innerstaden ska finnas en god tillgång till park och natur (Göteborgs Stad, 2021). Boende och verksamma ska inte ha längre än 300 meter till sin bostadsnära park som ska vara minst 0,2 hektar och inom en kilometer ska en stadsdelspark, om minst 2 hektar, nås. Därför behövs fler parker skapas i de områden som saknar det. Ett förslag och lösning i trånga områden är: "Frigör vistelseytor och skapa mer grönstruktur på hårdgjorda platser såsom kajer och torg samt genom att ta lämpliga parkeringsytor i anspråk" (Göteborgs Stad, 2021). Figur 4 visar de områden i staden där bostadsnära parker särskilt behöver tillgodose, varav tre finns i Gårda.



Figur 4: Områden där bostadsnära parker behöver tillgodoses, där Gårda utgör tre av dem (röd markering). Från föreslagen översiktsplan av Göteborgs Stad, 2021, <https://oversiktsplan-forslag-antagande.goteborg.se>. Återgiven med tillstånd.

I takt med att Innerstaden växer, ökas flödet av människor, vilket medför att kollektivtrafiken behöver utvecklas (Göteborgs Stad, 2021). För att uppnå utgångspunkterna nära, sammanhållen och robust önskas en uppgraderad kollektivtrafik som är utformad och interagerad med gång- och cykeltrafiken, vilket i sig skapar förutsättningar för ett minskat bilanvändande.

I en omställning till ett hållbart samhälle krävs förutsättningar för ett förändrat transportbeteende (Göteborgs Stad, 2021). Förutsättningar måste ges åt fotgängare, cyklister och kollektivtrafiken för att bilen ska väljas bort. Förändringen i transportsätt är avgörande för Göteborgs Stad och regionen att minska klimatpåverkan. För att effektivisera redan befintlig infrastruktur föreslås att sänka hastigheten och anpassa lokala gatunät till cykelfart förutom i fall där kollektivtrafik har prioritet. Ett annat förslag är att omfördela ytor till förmån för fotgängare, cyklister, vistelse och kollektivtrafik eller genom att bebygga och tillföra grönska där det går.

Vidare har Innerstaden två geografiska inriktningar: stadskärnan och den utvidgade innerstaden (Göteborgs Stad, 2021). Gårda tillhör stadskärnan, vilket betyder att det förespråkas en blandad stadsbebyggelse i form av bostäder, arbetsplatser och service, där störande verksamheter ska undvikas. Samhällsservice i form av exempelvis skola och förskola behöver alltid säkerställas i närområden där en utveckling av fler bostäder och arbetsplatser sker.

På Ullevigatan, mellan Norra och Södra Gårda finns en nod utritad, se Figur 5. Noden betyder att det är ett befintligt eller framtida område ”[...] för stadsutveckling i anslutning till större bytespunkt för kollektivtrafik med högre flöden av människor än andra platser” (Göteborgs Stad, 2021), med syfte att fungera som entré till en växande stadskärna. Utvecklingen skapar behov av att förstärka gång- och cykelnätet för att förbättra kopplingarna mellan citykärnan och Olskroken vilket också skapar ett naturligt flöde av förbipasserande. Noderna kommer skapa ett behov av utveckling av service, arbetsplatser, kultur och till viss del även bostäder, i sin direkta anslutning. De ska utgöra attraktiva

innerstadsmiljöer med “[...] väl gestaltade offentliga rum, parker och naturområden och att störningar och barriäreffekter vid befintliga trafikleder kan tas omhand” (Göteborgs Stad, 2021).



Figur 5: Karta över rekommenderad utveckling. Från föreslagna översiktsplan av Göteborgs Stad, 2021, <https://oversiktsplan-forslag-antagande.goteborg.s>. Återgiven med tillstånd.

2.1.2 Planprogrammet

I examensarbetet kommer planprogrammet *Program Gårda* att nämnas, även om det är ett pausat program som från början startades med syfte att Gårda behöver ett helhetsperspektiv (Göteborgs Stad, 2022). Stadsbyggnadskontoret fick i uppdrag att undersöka hur området kunde utvecklas på bästa möjliga sätt, genom förtätning, utveckla grönområden, bevara kulturmiljön och knyta Gårda närmare citykärnan. I intervjuer har det även framkommit att ett av de viktigaste målen med planprogrammet var att det inte fick tillkomma något mer bilresande till och från Gårda. Många av de övergripande idéerna i planprogrammet tillsammans med tillgång till park och förskola, samt trafiksituationen, är inarbetad i den nya översiktsplanen (V. Risberg, personlig kommunikation, 3 februari 2022).

Ett planprogram kan med fördel tas fram när det behövs ett helhetsperspektiv för ett område och/eller inför komplicerade planer som innehåller motstående intressen (Boverket, 2021). Programmet fungerar sedan som ett underlag för framtida detaljplaner och beskriver platsens förutsättningar, lämplig markanvändning och relationen med resten av staden (Göteborgs Stad, u.å.-b).

2.2 Plats för Göteborg och utveckling av evenemangsstråket

Plats för Göteborg är ett näringslivsinitiativ och koncept lanserat våren 2017 som syftar till att utveckla det så kallade *evenemangsstråket* (Balder et.al. , u.å.). Initiativet påbörjades i samband med frågan om ny arena 2016 för att ersätta Scandinavium (Balder et.al. , u.å.). Bakom initiativet står verksamma byggherrar, fastighetsägare och arkitekter i Göteborg. Grundprincipen i initiativet är att det inte räcker med att bygga en ny arena, utan hela evenemangsstråket, som idag verkar som en barriär under större delen av året, behöver tas i beaktning. Initiativet är en lösning där de åtta fastighets- och byggbolagen finansierar en ny arena genom att bygga bostäder, handel, kontor och hotell. I konceptet finns det även utrymme för ett nytt centralbad som vidare finansieras genom ytterligare byggnation längs med Skånegatan. Figur 6 ger en översiktlig visuell bild över förslaget. Initiativet bordlades senast i januari 2021 (Balder et.al. , u.å.).



Figur 6: Evenemangsstråket idag. Från Arena Flygvy 170518 RS av Plats för Göteborg u.å. <https://platsforgoteborg.se> Återgiven med tillstånd.

Under februari 2021 togs det sedan ett beslut att stadsledningskontoret ska ta fram ett förslag och projektplan för hur arean och hela evenemangsstråket ska utvecklas (Stadsledningskontoret, 2022). Förslaget som stadsledningskontoret tagit fram innebär en multiarena som rymmer sporthallar, ersättning av Lisebergshallen, samt potentiell expansionsyta för Svenska Mässan. Förslaget inkluderar även kvartersstad och skolkvarter, men att ett nytt centralbad placeras på annan plats. Med tillägget att på bekostnad av exploateringsintäkter kan ett centralbad byggas i området.

2.3 Stadsutvecklingsteorier

För att lyckas utveckla en attraktiv stad finns det flera teorier att ta hjälp av och förhålla sig till. Undersökningen använder sig av tre teoretiska ramverk: *Städer för människor* (Gehl, 2019), *Värdeskapande stadsutveckling* (Evidens & Spacescape, 2016) och *Five Principles* (UN-Habitat, 2014). Dessa tre har alla olika infallsvinklar på stadsutveckling där *Städer för människor* har människan i fokus, *Värdeskapande stadsutveckling* på betalningsvilja, och *Five Principles* att sträva mot för att lyckas skapa hållbara stadsdelar. Vidare kommer kompletterande källor att användas.

2.3.1 Trafik

I kommande avsnitt, *Trafik*, berörs de enskilda trafikslagen gång- och cykel, kollektivtrafik och bil, samt hur dessa hänger ihop.

Till följd av den snabbt växande biltrafiken har resurser främst prioriterats på biltrafiken, medan städers gemensamma mötesrum för fotgängare och cyklister har nedprioriterats (Gehl, 2019).

“Rädslans för trafiken har stigit i ännu högre grad och har på ett dramatiskt sätt minskat både handlingsutrymmen och rörelseglädjen för fotgängare och cyklister.”

(Gehl, 2019, s. 101)

Den mänskliga dimensionen ska lägga grunden till hur städer utvecklas (Gehl, 2019). Det ska vara säkert och smidigt att kunna gå och cykla, samt att trafiklösningarna ska vara utformade för barn, ungdomar, äldre och funktionshindrade. Gångbarheten ska främjas som en nyckelåtgärd för att föra in människor i det offentliga rummet, minska trängseln, öka interaktionen och den lokala ekonomin. Ett levande gatuliv uppmuntrar människor till att gå eller cykla och hjälper till att minska beroendet av bilar som i sin tur minskar problem som trängsel, luftföroreningar och resursutarmning (UN-Habitat, 2014). Det är mer hälsosamt att gå mer och köra mindre, samtidigt som fotgängare tillför mer liv och rörelse till stadslivet. Främjandet av fotgängare bidrar således till den hållbara staden. Vidare är buller viktigt att arbeta emot för att skapa stadsmiljökvatiteter där människor kan samtala och höra ljudet av mänsklig aktivitet (Gehl, 2019).

En viktig kvalitet för en stads ekonomiska tillväxt, segregation och miljöbelastningar är närhet (Evidens & Spacescape, 2016). Närhetens skapas av fungerande infrastruktur i form av gång- och cykelvänliga gator, utbyggd kollektivtrafik och ett fungerande vägnät. En fungerande infrastruktur är avgörande för stadens funktionalitet och konkurrenskraft. Tillgängligheten är den stadskvalitet som påverkar kontorshyror mest, då arbetsplatsen ska vara tillgänglig och central för potentiella anställda och kunder (Evidens & Spacescape, 2016). Kollektivtrafik väger högre än biltillgänglighet, då kollektivtrafik ökar hyresnivån med 250 kr/kvm/år, medan goda förbindelser med bil ökar med 110 kr/kvm/år. En arbetsplats som endast nås med bil tappar företagskunder då det ger en begränsad rörelsefrihet.

“Bilarna tar mycket plats både när de är i rörelse och när de är parkerade. En parkeringsplats för bara 20 eller 30 bilar tar precis lika mycket plats som ett fint litet stadstorg”.

(Gehl, 2019, s. 65)

Att utveckla gångmöjligheter i en stad handlar inte bara om att gå, det handlar om att få frisk luft, att få vara utomhus, att få glädjeämnen och upplevelser, ta in information från omgivningen samt integrera med andra människor (Gehl, 2019). Genom att förbättra för gång- och cykeltrafik kan hälsoproblem i städer minskas, samtidigt som livskvalitet och stadskvalitet kan förbättras. Enligt Gehl (2019) så skapar fler vägar en ökad biltrafik i staden. Bättre villkor för cyklister bjuder in stadens invånare till att cykla. Bättre villkor för fotgängare gör att gångtrafiken stärks, samtidigt som stadslivet i staden förbättras.

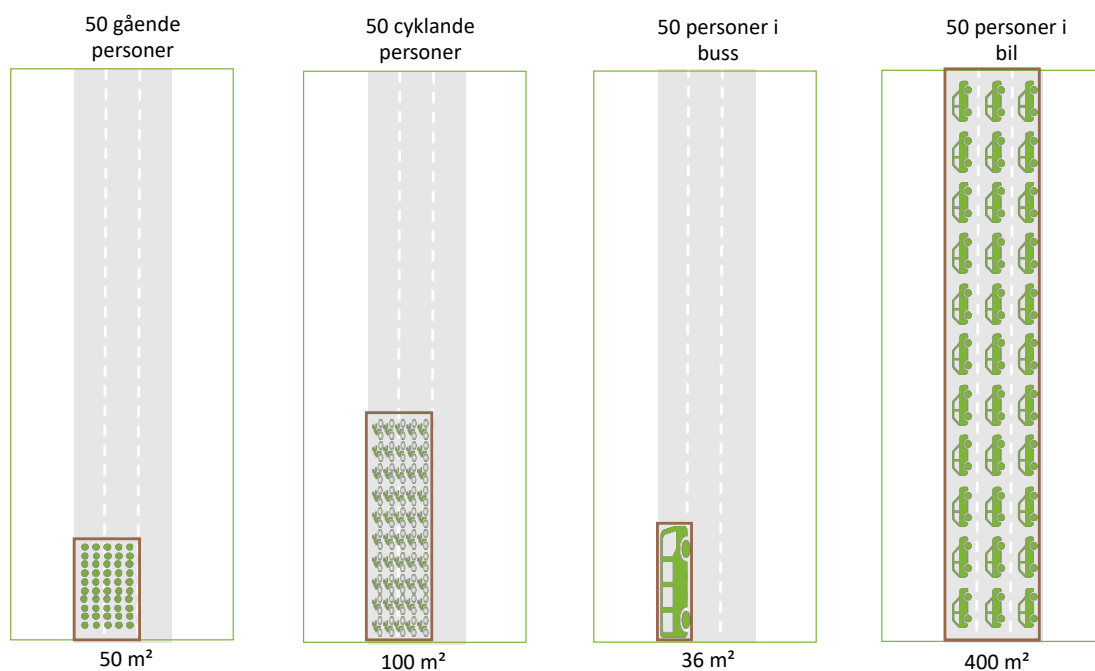
Det bör vara en mänsklig rättighet att gå över en gata (Gehl, 2019). Trottoarer ska inte avbrytas och störas av infarter och sidogator, utan gångtrafikanter ska i stället bjudas in. Om den större delen av transportsystemet kan utformas för gång- och cykeltrafik kommer staden stärkas ur ett hållbart perspektiv. Gång och cykel ger nämligen, enligt Gehl (2019), ekonomiska och resursutnyttjande vinster samtidigt som det minskar föroreningar, koldioxidutsläpp, buller och platsbehov. Är det smidigt och säkert att gå till och från kollektivtrafiken, kommer det bli mer lockande att använda sig av den, vilket också stärker hållbarhetsaspekten.

Ett accepterat gångavstånd varierar och är enligt Gehl “[...] ett relativt flytande begrepp” (2019, p. 131). Vissa människor kan gå flera kilometer, medan fotgängare som har svårare att gå som äldre och barn, kan tycka att korta sträckor är jobbiga. Längre sträckor är mer acceptabelt om vägen är i bra skick, och sträckan är intressant. Är gångsträckan ointressant och uttröttande minskar det accepterade gångavståndet.

Global Street Design Guide

Global Street Design Guide är ett dokument framtaget av Global Designing Cities Initiative som ska inspirera och guida samhällen i omställning av gatans utformning (Global Designing Cities Initiative, u.å.-a). Detta för att främja och uppmuntra hållbara resvanor. En framgångsrik stadsgata ska vara tillgänglig, säker, mobil, ekonomisk, miljövänliga, bra för folkhälsan och bidra till bra livskvalitet. Guiden innehåller bland annat jämförelser av hur stor plats de olika transportsätten tar upp, samt hur olika gator normalt sett ser ut för att visa hur det skulle kunna se ut för att samtidigt fylla samma funktion.

Global Designing Cities Initiative (u.å.-b) visar på två olika utformningar av en så kallad *shared street* i kommersiella områden, där det ena fallet ger ett stort utrymme och prioritet för bilen, samtidigt som övriga gång- och cykeltrafikanter får anpassa sig efter bilen. Den andra typen av utformning är i stället en *shared street* där fotgängare ges mer utrymme och utrymmet för bilen är betydligt mindre, vilket även ger utrymme för andra funktioner längst med gatan och är den varianten som Global Designing Cities Initiative (u.å.-b) förespråkar. Figur 7 illustrerar hur stor yta samma antal människor upptar i de olika transportsätten: gång, cykel, buss och bil.



Figur 7: Egen illustration av den upptagna ytan för respektive trafikslag med inspiration från Global Designing Cities Initiative (u.å.-b).

2.3.2 Levenade gatuplan

Undersökningar visar att människor lockas till de områden där det händer saker, och där andra människor är (Gehl, 2019). Dessa områden är mer intressanta och upplevs även mer trygga. En otrygg stadsmiljö är: livlösa gator, monofunktionella byggnader utan aktiviteter större delen av dygnet och slutna, livlösa och mörka fasader, bristande belysning, ödsliga gångvägar, oöverskådliga vrår, buskage och gångtunnlar.

Det nedersta våningsplanet är det som människor ser när de rör sig längst gatorna, och har därför en betydelse för områdets liv och attraktivitet (Gehl, 2019). Entréer som vetter mot gatan har en betydande faktor då det skapar levande och trygga gator och utgör en trivsamt

miljö att röra sig i (Evidens & Spacescape, 2016). Områden med dessa kvaliteter har en högre omsättning inom handel, samtidigt som priset på bostäder är högre där.

Det är även från denna nivå som människorna som vistas inne i huset kan följa vad som sker utanför, och även tvärtom (Gehl, 2019). Genom att ge ett vänligt och bebott nedersta plan, med mjuka kanter, skapar det en känsla av trygghet som ger en känsla av att människor finns i närheten. Möbler, parkerade cyklar, kvarglömda leksaker och belysning från butiker, bostäder och kontor, allt detta skapar en känsla av trygghet då det påminner om den mänskliga närvaron. Stadsdelar som har blandade funktioner genererar ökad aktivitet både i och utanför byggnaderna under dygnets alla timmar.

Stadens kanter, där stad och byggnad möts, har också en avgörande inverkan för stadslivet (Gehl, 2019). Det är de som människorna går längst med och upplever på nära håll, och det räcker inte att dessa finns, utan de behöver bjuda in människan till att låtas stanna upp och ta plats. Det finns studier på att sittplatser i staden, som har en bra vy ut över stadslivet, är mer attraktiva än sittplatser där det inte går att se människor (Gehl, 2019). Utöver de primära, välplacerade, sittplatserna behöver det även finnas sekundära sittplatser som är mer informella och spontana för människan att slå sig ner på. "Allt går att sitta på: socklar, trappor, stenar, pollare, monument, fontäner eller på själva stadsgolvet" (Gehl, 2019). Fasaderna och skyltfönsternas utseende tillsammans med de människorna i dess anslutning är avgörande för att göra gångvägarna intressanta. Det är viktigt att fasaden har en vertikal utformning, då detta berikar upplevelsen och gångavståndet upplevs som kortare. Långa horisontella fasader ger den motsatta effekten att gångavståndet upplevs som längre och tröttsam.

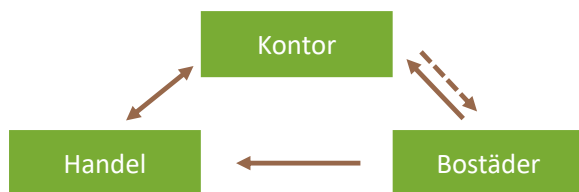
"...gatan med "mjuk kant" där det finns tätt liggande butiker, transparenta fasader, stora fönster, många öppningar och ofta uppställda varor med fasaderna. Här finns mycket att se och känna på och därmed många bra skäl att sakta in eller stanna till."

(Gehl, 2019, s. 89)

2.3.3 Urbana verksamheter

Att det för människan blivit populärt att slå sig ner på ett café och ta längre uppehåll, är på grund av kombinationen av olika attraktiva aktiviteter i form av att sitta bekvämt, ha en vy ut över förbipasserande, vila och ta en fika (Gehl, 2019). Därför är livet på trottoarerna viktigt för trottoarkaféernas existens. Fem stadskvaliteter som påverkar handelns omsättning i Göteborg är: *täthet*, *handelskluster*, *kvartersstadsindex*, *parkering* och *tillgång till kultur* (Evidens & Spacescape, 2016).

Dagbefolkningens täthet i ett område är ett mått som påverkar omsättningen för både sällanköpshandel och restauranger (Evidens & Spacescape, 2016). Gårda har ett högt täthetstal när det kommer till dagbefolkning. I studien över Göteborg framkommer det att handel fungerar i monofunktionella dagbefolkade områden vilket det i många andra analyser inte gör. För att se hur handel, kontor och bostäder är beroende av varandra, se Figur 8.



Figur 8: Egen illustration över hur kontor, handel och bostäder är beroende av varandra med inspiration tagen från *Värdeskapande stadsutveckling* (Evidens & Spacescape, 2016)

Handelskluster innebär att det ligger flera butiker och restauranger nära varandra och är ytterligare en stadskvalitet som ökar handelsomsättningen (Evidens & Spacescape, 2016). Enligt analysen har Gårda ett väldigt lågt index, vilket innebär att det finns en låg andel urbana verksamheter och därav ett dåligt underlag för att utveckla urbana verksamheter i området. Stadsdelar med slutna gaturum och utåtvända entréer och också betydelsefullt för handelsomsättningen. Stadsrum som är mer anpassade för fotgängare, är mer attraktiva områden för handel. Denna kvalitet påverkar både sällanköpshandel och restauranger och mäts i ett kvarterstadsindex¹. Enligt analysen har Gårda ett högt kvarterstadsindex. Tillgång till parkering är en kvalitet som endast påverkar omsättningen hos sällanköpshandel och inte restauranger, där Södra Gårda har ett stort antal parkeringsplatser. Restaurangernas omsättning påverkas i stället av tillgången till kulturverksamheter på ett nära gångavstånd, där Gårda har mindre än två kulturverksamheter inom ett avstånd om 250 meter.

En av nyckelegenskaperna kopplat till UN-Habitats fem stadsutvecklingsprinciper är *Ett levande gatuliv*. Det levande gatulivet främjas genom att möjliggöra för aktivitet, ha gynnsamma fasader, en bra gatubredd och genom att minska de privata transporterna. Den lokala ekonomin främjas om markanvändningen tillåter en blandning av funktioner och området har en hög densitet av människor (UN-Habitat, 2014). En optimal fördelning av markytan för hållbara områden föreslås vara, 40 till 60 procent kommersiellt, 30 till 50 procent bostäder och 10 procent offentliga tjänster.

2.3.4 Rekreativa ytor och närhet till vatten

Parker, grönområden och grönska är bra för att främja hälsa och välbefinnande, då dess tillgång har en rad hälsofördelar som bland annat att sänka blodtrycket och pulsen samt minska halterna av stresshormonet kortisol (Boverket, 2019). Grönstrukturen är även avgörande för att reducera de konsekvenser och påföljder som klimatförändringarna orsakar (Boverket, 2018b). De kan nämligen reglera vattenflöden, stabiliserar marken, samt ge skugga som sänker temperaturen. Parker är även bra då det gynnar och stärker den biologiska mångfalden och ekosystemen (Boverket, 2018a).

För bostadspriser är närhet till park, grönområden och vatten en viktig faktor, de rekreativa ytorna som främst efterfrågas är de socialt utformade ytorna anpassade för lek och umgänge (Evidens & Spacescape, 2016). Samma samband finns dock inte mellan rekreativa ytor och kontorshyrorna, men den täta staden och den rekreativa staden ska dock inte ses som en motsättning till varandra utan snarare ett ömsesidigt beroende. Närhet till parker, grönt och vatten i staden ger fler människor närhet till rekreativa kvaliteter. Och för att parkerna ska tas om hand krävs boende i närheten.

Det finns många sociala värden kopplat till rekreation i städer (Gehl, 2019). Det är viktigt att ge människor chansen att sitta, dels genom väl utplacerade, bekväma sittplatser, dels de

¹ Sammanslagning av hur stor andel av kvarterets ytterkant som är bebyggt och hur många av entréerna som vetter mot gatan (Evidens & Spacescapes, 2016)

sekundära sittmöjligheterna, som kan ta form av allt från trappor, stenar och socklar till fontäner och monument. Att titta på livet i staden är de viktigaste och populäraste aktiviteterna i staden och som görs sittande, gåendes och ståendes. Helst tittas det på andra människor men även på planteringar, vatten, träd, arkitektur och fontäner.

Genom att även titta på platsens unika kvaliteter och möjligheter kan betydande kvalitetsförbättringar uppnås.

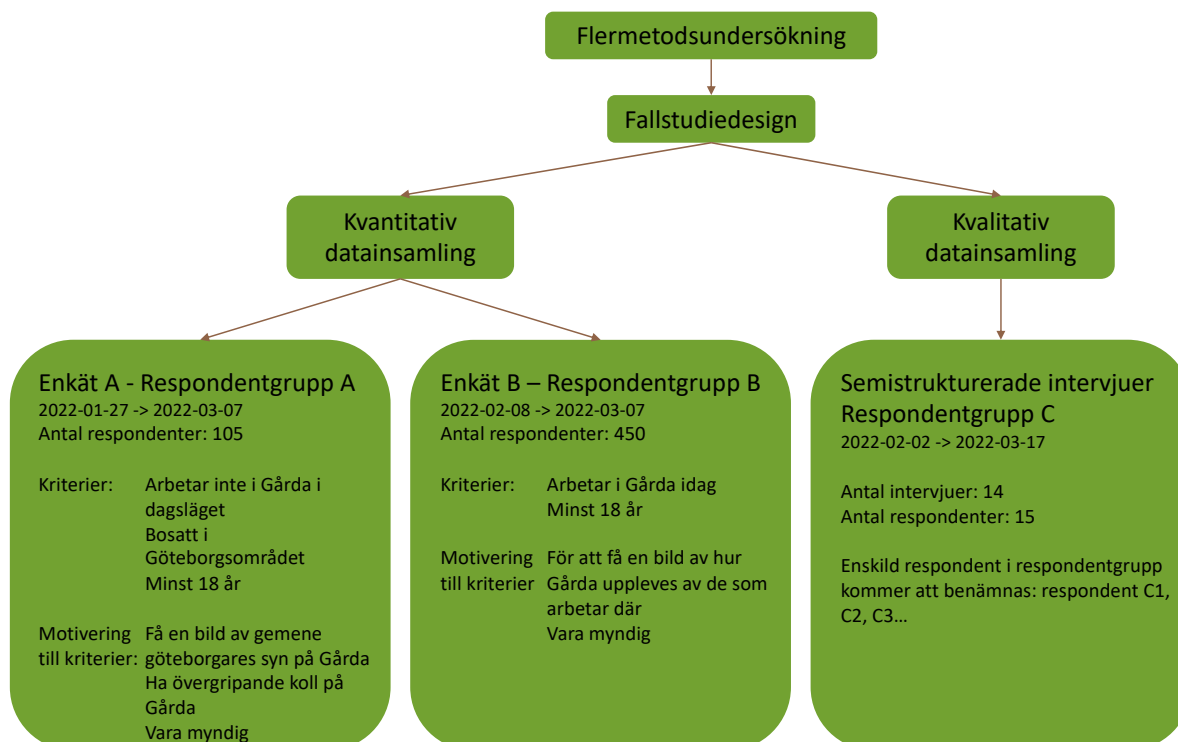
”Nya attraktiva kombinationer kan åstadkommas om det går att binda ihop stadens rum med vattenytor och kajkanaler och om man kan säkerställa kontakt med parker, blommor och plantering och att rummen är perfekt orienterade i förhållande till det lokala klimatet.”

(Gehl, 2019, s. 187)

Viktigt är att planera och placera de rekreativa ytorna rätt för att skapa kvalitativa områden som inte är överdimensionerade. Att ta i beaktning är vilka naturliga stråk som finns, vilka gemensamma rum som behövs eller om det behövs överhuvudtaget.

3. Metod

Detta kapitel beskriver hur examensarbetet genomförts från start till mål och vilken undersökningsstrategi, -design, samt -metod som använts (se Figur 9). Då ny information tillkommit kontinuerligt under arbetets gång har det varit en iterativ process där data, litteratur och tidigare studier tillkommit. Kapitlet avslutas med en kvalitetssäkring med en kort diskussion och kritisk reflektion kring kvalitetssäkringsaspekter kopplade till tillvägagångssättet.



Figur 9: Visuell bild av undersökningens tillvägagångssätt.

3.1 Förstudie

Grundläggande förståelse och intresse för Gårdas skapades i en tidigare kurs under hösten 2021. Vid möte med fastighetsbolaget Platzer kom behovet av att analysera Gårda på ett djupare plan upp, vilket la grunden till detta examensarbete. Både sekundärdata och primärdata, i form av tidigare studier, intervjuer och enkätundersökningar, analyserades för att skapa en förståelse för hur situationen i Gårda ser ut idag. För den kvantitativa datainsamlingen lokaliserades och kontaktades de företag som arbetar i Gårda med syfte att nå ut till respondentgrupp B. De teorier som används har valts utifrån dels rekommendationer, dels studiernas relevans.

3.2 Undersökningsstrategi

Examensarbetet utgörs av en flermetodsundersökning som tar formen av en fallstudie som omfattar två empiriinsamlingar. Fallstudien inrymmer kvalitativa semistrukturerade intervjuer och kvantitativa enkätundersökningar. Angreppssättet för flermetodsforskningen har formen av en konvergent och parallell design där den kvalitativa och kvantitativa forskningen värderas lika, vilket ger utrymme för triangulering för att kunna bekräfta delundersökningarnas validitet (Bryman & Bell, 2017).

Den kvalitativa undersökningen har syftat till att skapa en förståelse för fastighetsbolags och Göteborgs Stads åsikter om Gårda idag. Vidare har den kvantitativa undersökningen givit en indikation på hur verksamma i Gårda och övriga göteborgare upplever området idag för att

redogöra för vilka stadskvaliteter som kan tillföras för att utveckla ett mer attraktivt område att verka i.

3.3 Undersökningsdesign

Undersökningen utgörs av en fallstudiedesign då syftet i detta examensarbete är ett djupstudium av fallet och platsen Gårda. Då en fallstudiedesign grundar sig i detaljerade och ingående studium för ett specifikt fall, samt fallets unika komplexitet och natur (Bryman & Bell, 2017), lämpar sig designen väl i undersökningen. Detta med anledning av att Gårda är unikt av sitt slag och kräver detaljerad datainhämtning för att kartlägga fallets komplexitet.

3.4 Undersökningsmetod

Studien har utgjorts av två undersökningsmetoder, dels kvalitativa semistrukturerade intervjuer, dels kvantitativa enkätundersökningar.

3.4.1 Kvalitativ undersökning

För att skapa en förståelse kring Gårdas utveckling och potential har kvalitativa semistrukturerade intervjuer genomförts. Varje intervju har utgått ifrån en övergripande intervjuguide, som har fungerat som en intervjumall för intervjuaren över vilka frågor som hjälper till att besvara frågeställningen, respektive vilka frågor som kunnat besvaras i mån av tid. I enlighet med Bryman & Bell (2017) har respondenterna givits frihet och möjlighet att utforma sina svar precis som de vill, samt att intervjuaren haft chans att ställa följdfrågor. Detta har varit till fördel då respondenternas åsikter om Gårda har stor betydelse för resultatet och kan kräva utvecklande svar. För att underlätta analysen av den kvalitativa undersökningen har nästan alla intervjuer spelats in, med godkännande av respondenterna. Bryman & Bell (2017) skriver att det är viktigt att efter varje intervju reflektera hur intervjun har gått, därför har alla intervjuerna avslutats med att fråga respondenten hur hen upplevt intervjun.

Varje intervju har ett styrt urval där respondenterna har valts ut på ett strategiskt sätt i form av att de ska ha en koppling till Gårda² eller stadsutveckling. Respondenter i respondentgrupp C har även tillkommit under undersökningens gång i form av ett snöbollsurval, då tidigare respondenter rekommenderat ytterligare personer. I Tabell 1 listas respondentgrupp C.

Tabell 1: Respondentlista för den kvalitativa undersökningen.

Namn på respondenten	Datum	Företag/organisation	Arbetsroll	Plats	Varaktighet
Viveca Risberg	2022-02-03	Stadsbyggnadskontoret	Arkitekt, projektledare	Zoom	>1h
Stefan Ekström	2022-02-11	Fastighetskontoret	Strategisk samhällsplanering i tidiga skeden	Zoom	1h 15min
Anton Westergården & Kristin Cadier	2022-02-11	Fastighetskontoret	Utvecklingsledare, Affärsutvecklare	Teams	45min
Joachim Karlgren	2022-02-16	Trafikkontoret	Trafikplanerare	Zoom	>1h
Bo Likars	2022-02-28	Gårda Företagarförening	Ordförande	Zoom	<1h
Christian Carlsson	2022-03-02	Gunnebo	Senior Vice President HR	Zoom	<10min
Christina Cedéus Olason	2022-03-02	Platzer	Uthyrningschef	Kämpegatan 7	>1h
Therése Ryding	2022-03-08	Park och Natur Förvaltningen	Landskapsarkitekt	Zoom	<1h
Martin Lindfors	2022-03-08	Folksam	Senior Asset Manager interim	St Eriksgatan 5	>30min
Kristina Petterson Post	2022-03-09	Vasakronan	Regionchef Göteborg	Teams	<15min
Pär Abrahamsson	2022-03-10	Business Region Göteborg AB	Näringslivsutvecklare Stadsutveckling	Östra Hamngatan 5	>1h
Linn Aronsson	2022-03-10	Kungsleden	Kommersiell förvaltare	Fabriksgränd 13	<30min
Mats Dynevik	2022-03-15	Skanska	Uthyrnings- och marknadschef	Johan På Gårdas gata 5	1h 15min
Jacob Bandling Melin	2022-03-17	Wallenstam	Kundansvarig kommersiellt	Kungssportsavenyen 2	>1h

² "Koppling till Gårda" syftar till företag och fastighetsbolag som är verksamma i Gårda, eller de som uttryckt eller aktivt valt att inte vara verksamma i Gårda.

3.4.2 Kvantitativa undersökningar

Den kvantitativa undersökningen har utgjorts av två enkätundersökningar där urvalet har varit styrt och riktat till två olika respondentgrupper. Enkätundersökning för respondentgrupp A riktade sig till göteborgare som inte arbetar i Gårda, medan enkätundersökningen för respondentgrupp B riktade sig till alla de som arbetar i Gårda. Detta, tillsammans med en åldersgräns på 18 år, har utformat de kriterier som Figur 9 visar.

Enkätundersökningarnas frågor formades baserat på förstudien, tidiga intervjuer och tillsammans med handledare från Platzer. Enkäterna granskades av opponenter, handledare och examinator för att kontrollera enkätens förståelse. Enkätundersökningarnas validitet har testats då preliminära resultat har redovisats till- och ifrågasatts av respondentgrupp C.

Enkätundersökning A – Göteborgare som inte arbetar i Gårda

I samband med förstudien utformades en enkät i syfte att få en indikation på vad allmänheten i Göteborg anser om Gårda. Denna enkätundersökning var inte planerad från start, men blev en kortare testversion för den sedan planerade, enkätundersökning B.

Till en början nådde enkäten ut till respondenterna via den sociala kanalen LinkedIn, för att sedan finnas med som länk i författarnas mejlsignatur. Vetskapen om enkäten till allmänheten har även spridits genom samtal och i mejlkontakt med företag som vid utskick av enkätundersökning B svarat att de inte är placerade i Gårda. Detta med anledning av att det kan ge ett missvisande resultat då övervägande del av svaren då hade kunnat utgöras av en stor andel Platzer-anställda.

Enkätundersökning B – Verksamma som arbetar i Gårda

Inför den andra enkätundersökningen behövdes ett större förarbete utföras för att nå ut till alla företag i Gårda. Det första steget i detta var att kontakta alla fastighetsägare i Gårda i syfte att få listor på företag som verkar i deras fastigheter. Då vissa fastighetsägare inte gav någon respons utfördes en egen utredning via söktjänsten Eniro, på alla övriga fastigheter. Vissa fastigheter kontrollerades ytterligare, då angiven lista från fastighetsägare visade avsevärda skillnader i antal företag på fastigheten i jämförelse med Eniro. För att sedan nå ut till rätt person inom respektive företag, påbörjades ett arbete över mejl. Företag där ingen mejladress kunde hittas, uteblev från utskicket av undersökningen. Större företag som var av värde för undersökningen gjordes ytterligare försök med telefonkontakt alternativt besök på angiven adress.

I denna process skickades det totalt ut två standardiserade mejl till alla funna mejladresser. Det första utskicket hade som syfte att få svar på vem enkätundersökningen skulle skickas till för att nå ut till alla de anställda på respektive företag. Efter en vecka skickades det andra mejlet ut till alla. I detta mejl gavs en länk till enkätundersökningen och en alternativtext som företagen kunde använda i samband med utskick eller annonsering till sina medarbetare. Gårda Företagarförening och Göteborgs Lokaler hjälpte även till att lägga ut information om enkätundersökningen via sina kanaler.

Enkätundersökning A lade grunden för utformningen av enkätundersökning B. Då enkätundersökning B är den huvudsakliga enkätundersökningen för detta arbete gjordes den mer omfattande. Till skillnad från enkätundersökning A, lades det till ytterligare frågor som uppkommit från intervjuer och möten i förstudien. När enkätundersökning slutligen var

utformad lades även denna till i mejlsignaturen. Två veckor innan enkätundersökning B skulle stängas, skickades en påminnelse ut till alla funna mejladresser.

3.5 Analys av empiri

Analysen av den kvantitativa undersökningen (A+B) gjordes med hjälp av kalkylprogrammet Excel, där respondenternas svar visualiserades i tabellform för att sedan kategorisera och sammanställa alla svar utifrån respektive fråga. Svaren sorterades utifrån parameter (kön, ålder, område) och fråga, där varje parameter studerades för att se dess vikt i undersökningen. Utefter svaren identifierades kvaliteter som svarar för vad som uppskattas och vad som efterfrågas och därför bör utvecklas i Gårda. Identifieringen gjordes genom att sammanställa de båda enkätundersökningarnas fyra främsta kvaliteter och anledningar för respektive fråga. De respondentsvar, där det fanns en märkbar missförståelse från respondenten, analyserades igen och omplacerades till dess korrekta placering utifrån tolkning.

Den kvalitativa undersökningen (C) analyserades genom att först sammanställa aktörerna från Göteborgs Stad för sig och fastighetsägarna i Gårda för sig. Svaren sorterades sedan i gemensamma teman som gick att återfinna i resultatet från den kvantitativa undersökningen. Slutligen sattes den kvalitativa och kvantitativa undersökningen (A+B+C) i relation till tidigare studier.

3.6 Kvalitetssäkring

De tre viktigaste kriterierna att begrunda för kvaliteten av en kvantitativ undersökning är reliabilitet, replikerbarhet och validitet, medan det för en kvalitativ undersökning är tillförlitlighet, överförbarhet och konfirmering (Bryman & Bell, 2017). Då detta är en flermetodsforskning, har alla dessa begrepp använts för att säkerhetsställa undersökningens kvalitet.

3.6.1 Tillförlitlighet och validitet

Alla respondenter i den kvalitativa undersökningen (C) har fått ta del av de uttalanden som tagits med i den skriftliga redovisningen av studien, och godkänt sina respektive uttalanden. Detta har givit undersökningen bekräftelse på att det som sagts i intervjuerna har analyserats på rätt sätt. Mycket av det som sägs i den kvalitativa undersökningen kan även styrkas i Göteborgs Stads styrdokument eller de tidigare teorier som undersökningen tagit med, vilket stärker tillförlitligheten ytterligare. Preliminära delresultat från enkätundersökningarna (A+B) har även presenterats för respondentgrupp C, med syfte att validera dess resultat.

Då undersökningen tar formen av en flermetodsforskning ges utrymme för triangulering (Bryman & Bell, 2017). Inhämtade data från den kvalitativa undersökningen (A+B), den kvantitativa undersökningen (C) samt befintliga styrdokument och teorier, kan alla sättas i relation till varandra för att dels bekräfta varandras validitet, samt dels ifrågasätta resultatet.

3.6.2 Överförbarhet

Med tanke på att det är en fallstudie som inriktar sig på fallet Gårda och undersöker specifikt vad detta område behöver, är detta arbete endast överförbart på andra fall – i en mycket liten omfattning.

3.6.3 Replikerbarhet

Den kvantitativa undersökningen som gjorts på respondentgrupp B är replikerbar i den mån att skulle samma enkätundersökning skickas ut till samma urval igen, antas likvärdiga resultat kunna utfalla. Detta med anledning att den har ett väldigt stort antal svarande. Den första

enkätundersökningen (A) som gjorts på respondentgrupp A har dessvärre besvarats av en stor andel unga vuxna, vilket kan ses som luckor i urvalet som kan försvaga dess replikerbarhet, då den också hade låg svarsfrekvens

3.6.4 Konfirmering

Då undersökningen gjorts på uppdrag av Platzer, där författarna får ersättning, kan arbetets konfirmering och oberoende ifrågasättas. Detta är något som författarna inte lagt någon värdering i, och har värderat alla lika och haft ett objektivt synsätt. Författarna har fått tydliga riktlinjer från uppdragsgivaren att detta är något som ska kunna gynna hela utvecklingen i Gårda, där alla parter behöver hjälp med att förstå varandra, men också förstå Gårdas situationen. Att författarna även är studenter hjälper undersökningen i den mån att vi inte uppfattas partiska av respondenter som annars är konkurrenter.

Under undersökningens gång har kontinuerliga möten med handledare och examinator genomförts för att öppna upp diskussion kring inhämtning och tolkning av data. Detta har givit författarna en medvetenhet och därtill ett kritiskt förhållningsätt till sin egen objektivitet.

3.6.5 Reliabilitet

För att ge en hög reliabilitet i undersökningen har enkäterna granskats av opponenter och handledare från både Platzer och Chalmers tekniska högskola. Enkätundersökning A gjordes till en början som en kortare testversion inför utskicket av enkätundersökning B, för att skapa en förståelse om något uppfattades felaktigt. Båda enkätundersökningarna avslutades med en valfri svarsruta där respondenterna fått möjlighet att tillägga ytterligare synpunkter. Där har respondenterna kunnat komma med feedback på undersökningen, vilket har givit en förståelse för om någon fråga kunnat tolkats på flera sätt. Vidare har delresultat från enkätundersökningarna tagits upp med respondenter i den kvalitativa undersökningen.

3.7 Metoddiskussion

En flermetodsundersökning har för denna undersökning varit en styrka, då det kunnat ge undersökningen flera olika perspektiv på Gårda, för att sedan kunna sättas i relation till varandra för att skapa en helhetsbild. Utmaningen med valet av flermetodsundersökningen har varit att det skapat en stor mängd material att sammanställa. Med hjälp utifrån och kalkylprogram har detta kunnat skötas på ett kontrollerat sätt, där kontrollräkningar och korrigeringar kunnat göras. Ytterligare en fördel med en flermetodsundersökning i detta arbete har varit att den kvantitativa undersökningen har kunnat lägga grunden för analysen av den kvalitativa undersökningen då svaren har kunnat kategoriserats in i gemensamma teman som kunnat urskiljas mellan undersökningarna. Det har vidare gjort att alla delar kunnat kopplats samman och varit direkt jämförbara med varandra.

Den kvantitativa undersökningen har, med dess stora svarsandel, varit till behov för att besvara frågeställning nummer ett. Den har givit utrymme för en större mängd svarsalternativ, vilket gör att resultatet är mer representativt för respektive urval. Denna undersökning har även varit anonym, vilket givit de mest ärliga förutsättningarna för resultatet.

Den kvalitativa undersökningen har vidare kunnat besvara fråga två och tre, där respondenterna även fått chans att reflektera över delresultat från den kvantitativa undersökningen. I denna undersökning har respondenterna (C) fått välja mellan en fysisk och en digital intervju. En digital intervju är något som kan ses som en förlust i kommunikationen. Därför har respondenterna uppmanats att ha kamera för att minska den

kommunikativa förlusten. Via det digitala verktyget Zoom har respondenterna även kunnat dela skärm för att visualisera det de talat om, vilket kunnat förtydliga och stärka förståelsen i intervjun. Nästan alla digitala intervjuer har kunnat spelats in med både ljud och bild, vilket gjort att den efterföljande analysen underlättats ytterligare då personen i fråga även går att se. Dock kan inspelning sätta respondenten i en obekväm situation, där de inte besvarar frågorna lika öppet och ärligt som i en icke-inspelad intervju. Därför har intervjumallen varit uppbyggd med öppna frågor för att låta respondenterna svara som dem själva vill utan förväntningar och med de mjuka frågorna till en början för att göra respondenten bekväm i situationen.

Skulle den kvalitativa undersökningen upprepas, skulle inte samma svar gå att utläsa i samma utsträckning som för en kvantitativ. Detta med anledning av att den kvalitativa är mer subjektiv och har många påverkansfaktorer som i form av exempelvis personkemi mellan intervjuare och intervjurespondent som kan påverka resultatet.

4. Resultat

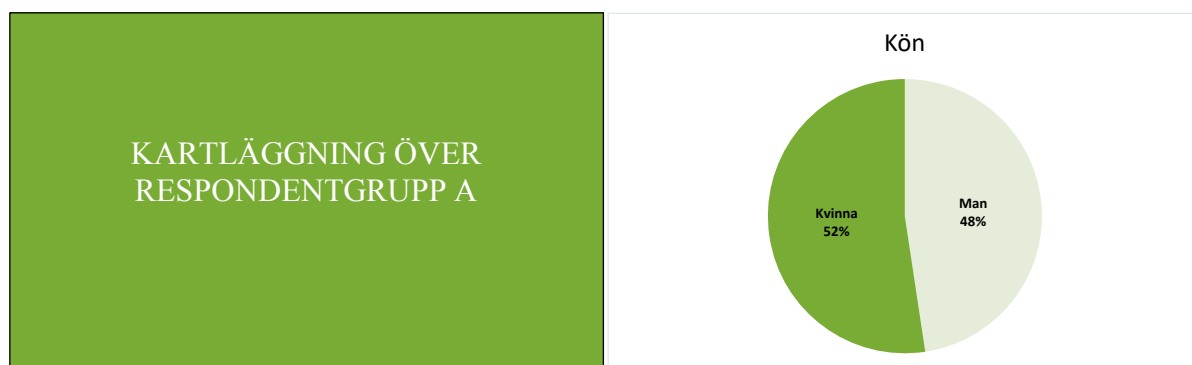
Detta kapitel kommer presentera det resultat som den kvantitativa och kvalitativa undersökningen genererat.

4.1 Kvantitativ undersökning

I undersökningen har två enkätundersökningar gjorts: enkätundersökning A som besvarats av respondentgrupp A och enkätundersökning B som besvarats av respondentgrupp B.

4.1.1 Enkätundersökning A - Göteborgarens syn på Gårda

Enkätundersökning A var öppen under perioden 2022-01-27 till 2022-03-07, och besvarades av 105 respondenter. Figur 10 till och med Figur 12 redovisar respondenternas fördelning i kön, ålder och primär sysselsättning. Se Bilaga 9 för enkätundersökningens frågeställningar.



Figur 10: Könsfördelning i respondentgrupp A.

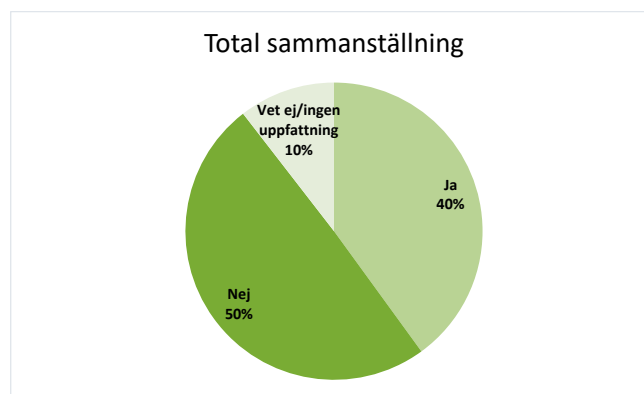


Figur 11: Åldersfördelning i respondentgrupp A.

Figur 12: Huvudsaklig sysselsättning i respondentgrupp A.

Skulle du vilja ha din arbetsplats i Gårda?

Respondenterna har i enkätundersökning A fått besvara frågan "Skulle du vilja ha din arbetsplats i Gårda?". Figur 13 visar den totala sammanställningen över respondenternas svar, där det går att utläsa att 40% (42 personer) skulle vilja ha sin arbetsplats i Gårda och 50% (52 personer) skulle *inte* vilja ha sin arbetsplats i Gårda. Då enkätundersökning A endast besvarats av 105 respondenter, med en ojämn fördelning mellan de olika parametrarna är resultaten svåra att generalisera.



Figur 13: Skulle du vilja ha din arbetsplats i Gårda?

Om JA, varför?

Tabell 2 visar resultatet över varför respondenterna, *skulle vilja* ha sin arbetsplats i Gårda. De fyra främsta anledningarna som går att utläsa är:

1. Området är/känns nära och har goda kopplingar till citykärnan
2. Ett växande och aktuellt område
3. Lättillgängligt för gång- och cykeltrafik
4. Närhet till hemmet

Tabell 2: Om JA, varför?

Total (42 respondenter)	Procentuell redovisning
Området är/känns nära och har goda kopplingar till citykärnan	62%
Ett växande och aktuellt område	52%
Närhet till hemmet	40%
Lättillgängligt för gång- och cykeltrafik	40%
Gillar den nya arkitekturen i området med höghus etc.	33%
Modernt område	31%
Närheten till motorvägen	26%
Lättillgängligt för bil	24%
Jag upplever området i helhet som trevligt med en god helhetskänsla	24%
Bra utbud av kollektivtrafik	21%
Tillräckligt utbud av urbana verksamheter (handel, service, restauranger, café etc.)	19%
Områdets kulturhistoriska och arkitektoniska värde	17%
Det är/känns som ett tryggt område	17%
Närhet till rekreativa ytor (parker, grönområden, vatten, etc.)	14%
Goda möjligheter till After Work i området	10%
Det är en bra fördelning mellan de olika trafikslagen (bil, cykel, gång)	10%
Uppskattar dess avlägsenhet till citykärnan	7%
Aktivt område	7%
Lugnt område/inte så mycket aktivitet	5%
Långt från hemmet	0%

Om NEJ, varför?

Tabell 3 presenterar anledningarna till varför respondenter, *inte* skulle vilja ha sin arbetsplats i Gårda. De fyra främsta anledningarna som går att utläsa är:

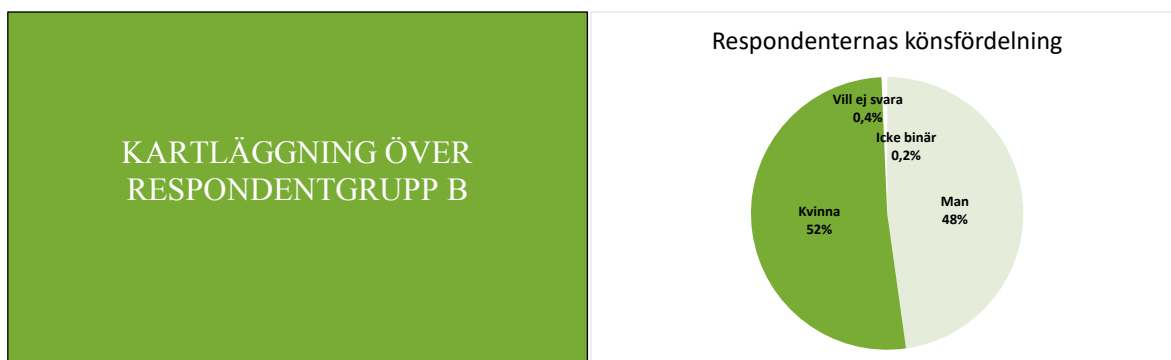
1. Området är/känns avlägset och saknar koppling till citykärnan
2. Bristfällig kollektivtrafik
3. Jag upplever området som tråkigt med en avsaknad helhetskänsla
4. Otillräckligt utbud av urbana verksamheter (handel, service, restauranger, café etc.)

Tabell 3: Om NEJ, varför?

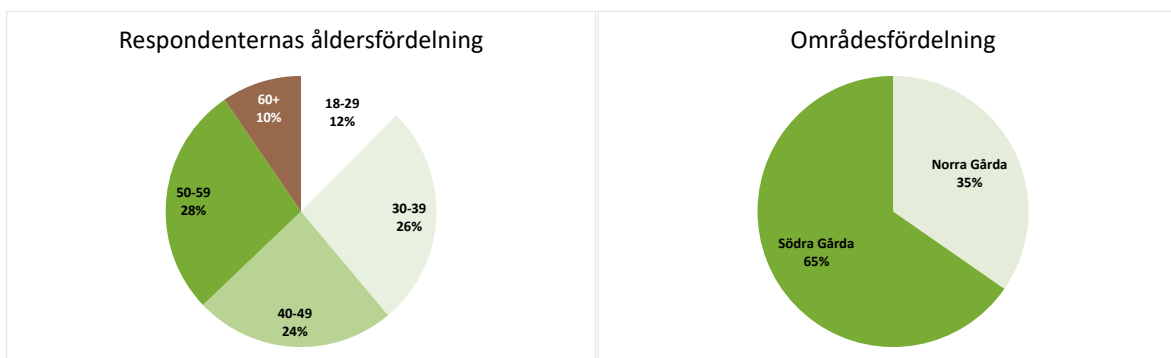
Total (52 respondenter)	Procentuell redovisning
Området är/känns avlägset och saknar koppling till citykärnan	65%
Bristfällig kollektivtrafik	63%
Jag upplever området som tråkigt med en avsaknad helhetskänsla	52%
Otillräckligt utbud av urbana verksamheter (handel, service, restauranger, café etc.)	50%
Närheten till motorvägen	38%
Finns dåliga möjligheter till After Work i området	27%
Känns som en byggarbetsplats just nu/byggs för mycket	23%
Brist på rekreativa ytor (parker, grönområden, vatten, etc.)	21%
Långt från hemmet	17%
För lugnt område/saknar aktivitet	15%
Omordernt område	15%
Det är/känns som ett otryggt område	13%
Svårtillgängligt med bil	10%
Svårtillgängligt för gång- och cykeltrafik	8%
Det är en dålig fördelning mellan de olika trafikslagen (bil, cykel, gång)	6%
För aktivt område	4%
Gillar inte den nya arkitekturen i området med höghus etc.	4%
Området är för centralt	2%
För nära hemmet	0%
Områdets kulturhistoriska och arkitektoniska värde	0%

4.1.2 Enkätundersökning B - Hur trivs du som arbetar i Gårda?

Enkätundersökning B var öppen under perioden 2022-02-08 till 2022-03-07, och besvarades av 450 respondenter. Figur 14 till och med Figur 16 redovisar respondenternas fördelning i kön, ålder och dess placering i Gårda. Den huvudsakliga sysselsättningen utgjordes av 91% kontorsarbetande och har inte valts att analyseras vidare. Undersökning kommer inte redovisa parametrarna kön och ålder för sig med anledning av att de visat inte bidrar till besvarandet av undersökningens frågeställning. Viktigt att ha i åtanke i denna del är att svaren från Norra Gårda är färre till antalet och kan därför ge missvisande jämförelser mellan områdena. Se Bilaga 10 för enkätundersökningens frågeställningar.



Figur 14: Könsfördelning i respondentgrupp B.

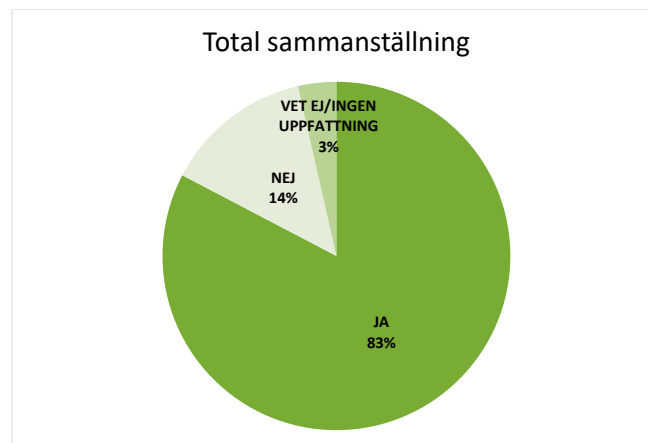


Figur 15: Åldersfördelning i respondentgrupp B.

Figur 16: Områdesfördelning i respondentgrupp B.

Uppskattar/gillar du att ha din arbetsplats i Gårda?

Figur 17 visar den totala sammanställningen över respondenternas svar i frågan ”Uppskattar/gillar du att ha din arbetsplats i Gårda?”. Resultatet visar att 83% uppskattar/gillar att ha sin arbetsplats i Gårda, medan 14% uppskattar/gillar *inte* att ha sin arbetsplats i Gårda.



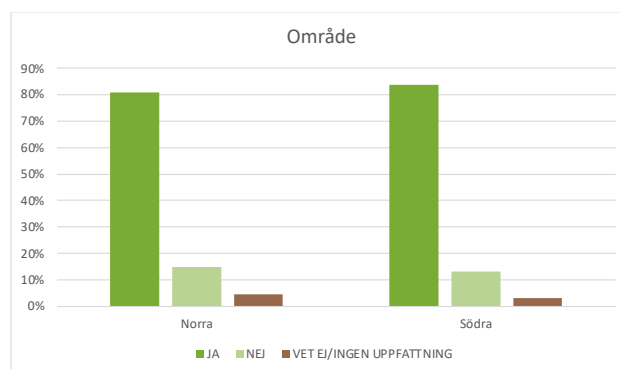
Figur 17: Uppskattar/gillar du att ha din arbetsplats i Gårda?

Tabell 4 och Figur 18 redogör för skillnaden mellan de två områdena: Norra Gårda och Södra Gårda. Det går inte att utläsa några avsevärda avvikelser dem emellan, vilket tyder på att området inte utgör någon avgörande faktor till om respondenterna gillar/uppskattar att ha sin arbetsplats i Gårda eller inte.

Uppskattar/gillar du att ha din arbetsplats i Gårda?
- Område

Tabell 4: Grönskala med en vågrät fördelning.

Område	JA	NEJ	VET EJ/INGEN UPPFATTNING
Norra	81%	15%	4%
Södra	84%	13%	3%



Figur 18: Uppskattar/gillar du att ha din arbetsplats i Gårda? Baserat på respondentens placering i Gårda.

Om JA, Varför?

Tabell 5 redovisar den totala sammanställningen för de främsta anledningarna till varför respondenterna (som svarat JA) uppskattar/gillar att ha sin arbetsplats i Gårda, där alla parametrar är inkluderade. De fyra främsta anledningarna som går att utläsa är följande:

1. Området är/känns nära och har goda kopplingar till citykärnan
2. Lättillgängligt för bil
3. Närhet till motorvägen
4. Lättillgängligt för gång- och cykeltrafik

Tabell 5: Om JA, varför?

Total (372 respondenter)	Procentuell redovisning
Området är/känns nära och har goda kopplingar till citykärnan	67%
Lättillgängligt för bil	55%
Närheten till motorvägen	44%
Lättillgängligt för gång- och cykeltrafik	40%
Närhet till hemmet	34%
Ett växande och aktuellt område	31%
Bra utbud av kollektivtrafik	28%
Jag upplever området i helhet som trevligt med en god helhetskänsla	27%
Tillräckligt utbud av urbana verksamheter (handel, service, restauranger, café etc.)	25%
Det är/känns som ett tryggt område	24%
Lugnt område/inte så mycket aktivitet	16%
Det är en bra fördelning mellan de olika trafikslagen (bil, cykel, gång)	14%
Närhet till rekreativa ytor (parker, grönområden, vatten, etc.)	13%
Gillar den nya arkitekturen i området med höghus etc.	12%
Modernt område	10%
Områdets kulturhistoriska och arkitektoniska värde	8%
Aktivt område	7%
Uppskattar dess avlägsenhet till citykärnan	6%
Goda möjligheter till After Work i området	3%
Långt från hemmet	1%

Tabell 6 redovisar vilka de främsta anledningarna till varför respondenterna uppskattar/gillar att ha sin arbetsplats i Gårda utifrån parametern *område*. Till skillnad från Norra Gårda går Södra Gårda i linje med den totala sammanställningen. I Norra Gårda är de fyra främsta anledningarna till varför respondenterna uppskattar/gillar att ha sin arbetsplats i Gårda följande:

1. Området är/känns nära och har goda kopplingar till citykärnan
2. Jag upplever området i helhet som trevligt med en god helhetskänsla
3. Lättillgängligt för gång- och cykeltrafik
4. Bra utbud av kollektivtrafik

Tabell 6: Om JA, varför? Baserat på respondentens placering i Gårda.

Område	Total 372 st.	Norra 126 st.	Södra 246 st.	Skillnad
Området är/känns nära och har goda kopplingar till citykärnan	67%	67%	67%	1%
Lättillgängligt för bil	55%	51%	57%	6%
Närheten till motorvägen	44%	34%	49%	15%
Lättillgängligt för gång- och cykeltrafik	40%	45%	38%	7%
Närhet till hemmet	34%	34%	35%	0%
Ett växande och aktuellt område	31%	29%	32%	3%
Bra utbud av kollektivtrafik	28%	45%	20%	26%
Jag upplever området i helhet som trevligt med en god helhetskänsla	27%	52%	27%	26%
Tillräckligt utbud av urbana verksamheter (handel, service, restauranger, café etc.)	25%	24%	25%	1%
Det är/känns som ett tryggt område	24%	22%	25%	3%
Lugnt område/inte så mycket aktivitet	16%	17%	15%	2%
Det är en bra fördelning mellan de olika trafikslagen (bil, cykel, gång)	14%	26%	13%	13%
Närhet till rekreativa ytor (parker, grönområden, vatten, etc.)	13%	13%	13%	0%
Gillar den nya arkitekturen i området med höghus etc.	12%	13%	11%	1%
Modernt område	10%	14%	8%	7%
Områdets kulturhistoriska och arkitektoniska värde	8%	2%	11%	9%
Aktivt område	7%	5%	8%	3%
Uppskattar dess avlägsenhet till citykärnan	6%	10%	4%	6%
Goda möjligheter till After Work i området	3%	6%	1%	4%
Långt från hemmet	1%	1%	1%	0%

Om NEJ, varför?

Tabell 7 redovisar den totala sammanställningen för de främsta anledningarna till varför respondenterna (som svarat NEJ) *inte* uppskattar/gillar att ha sin arbetsplats i Gårda, där alla parametrar är inkluderade. De fyra främsta anledningarna som går att utläsa är följande:

1. Området är/känns avlägset och saknar koppling till citykärnan
2. Bristfällig kollektivtrafik
3. Otillräckligt utbud av urbana verksamheter (handel, service, restauranger, café etc.)
4. Jag upplever området som tråkigt med en avsaknad helhetskänsla

Tabell 7: Om NEJ, varför?

Total (62 respondenter)	Procentuell redovisning
Området är/känns avlägset och saknar koppling till citykärnan	73%
Bristfällig kollektivtrafik	68%
Otillräckligt utbud av urbana verksamheter (handel, service, restauranger, café etc.)	55%
Jag upplever området som tråkigt med en avsaknad helhetskänsla	55%
Finns dåliga möjligheter till After Work i området	37%
Närheten till motorvägen	35%
Brist på rekreativa ytor (parker, grönområden, vatten, etc.)	35%
Långt från hemmet	32%
Känns som en byggarbetsplats just nu/byggs för mycket	24%
För lugnt område/saknar aktivitet	23%
Svårtillgängligt för gång- och cykeltrafik	16%
Det är en dålig fördelning mellan de olika trafikslagen (bil, cykel, gång)	16%
Omodernt område	15%
Det är/känns som ett otryggt område	13%
Svårtillgängligt med bil	10%
Området är för centralt	5%
Gillar inte den nya arkitekturen i området med höghus etc.	5%
Områdets kulturhistoriska och arkitektoniska värde	2%
För aktivt område	0%
För nära hemmet	0%

Tabell 8 redovisar varför respondenterna (som svarat NEJ) *inte* uppskattar/gillar att ha sin arbetsplats i Gårda utifrån parametern *område*. Resultatet från både Norra och Södra Gårda avviker i jämförelse med den totala sammanställningen. I Norra Gårda är de fyra främsta anledningarna till varför respondenterna *inte* uppskattar/gillar att ha sin arbetsplats i Gårda följande:

1. Området är/känns avlägset och saknar koppling till citykärnan
2. Otillräckligt utbud av urbana verksamheter (handel, service, restauranger, café etc.)
3. Jag upplever området som tråkigt med en avsaknad helhetskänsla
4. Brist på rekreativa ytor (parker, grönområden, vatten, etc.)

I Södra Gårda är de fem främsta anledningarna till varför respondenterna *inte* uppskattar/gillar att ha sin arbetsplats i Gårda följande:

1. Bristfällig kollektivtrafik
2. Området är/känns avlägset och saknar koppling till citykärnan
3. Finns dåliga möjligheter till After Work i området
4. Otillräckligt utbud av urbana verksamheter (handel, service, restauranger, café etc.)
5. Jag upplever området som tråkigt med en avsaknad helhetskänsla

Skillnaden som går att se utifrån de främsta anledningarna mellan områdena är att Södra Gårda har avsevärt högre andelar på anledningarna: "Bristfällig kollektivtrafik" och "Finns

dåliga möjligheter till After Work i området”. Norra Gårda avviker i stället med att de anser att det är ”Brist på rekreativa ytor (parker, grönområden, vatten, etc.)”, vilket inte är en av Södra Gårdas främsta anledningar.

Tabell 8: Om NEJ, varför? Baserat på respondentens placering i Gårda.

Område	Total 62 st.	Norra 23 st.	Södra 39 st.	Skillnad
Området är/känns avlägset och saknar koppling till citykärnan	73%	83%	67%	16%
Bristfällig kollektivtrafik	68%	39%	85%	45%
Otillräckligt utbud av urbana verksamheter (handel, service, restauranger, café etc.)	55%	70%	46%	23%
Jag upplever området som tråkigt med en avsaknad helhetskänsla	55%	70%	46%	23%
Finns dåliga möjligheter till After Work i området	37%	17%	49%	31%
Närheten till motorvägen	35%	35%	36%	1%
Brist på rekreativa ytor (parker, grönområden, vatten, etc.)	35%	43%	31%	13%
Långt från hemmet	32%	17%	41%	24%
Känns som en byggarbetsplats just nu/byggs för mycket	24%	22%	26%	4%
För lugnt område/saknar aktivitet	23%	22%	23%	1%
Svårtillgängligt för gång- och cykeltrafik	16%	22%	13%	9%
Det är en dålig fördelning mellan de olika trafikslagen (bil, cykel, gång)	16%	22%	13%	9%
Omodernt område	15%	13%	15%	2%
Det är/känns som ett otryggt område	13%	4%	18%	14%
Svårtillgängligt med bil	10%	9%	10%	2%
Området är för centralt	5%	0%	8%	8%
Gillar inte den nya arkitekturen i området med höghus etc.	5%	9%	3%	6%
Områdets kulturhistoriska och arkitektoniska värde	2%	4%	0%	4%
För aktivt område	0%	0%	0%	0%
För nära hemmet	0%	0%	0%	0%

Vad uppskattar du / vad anser du bör bevaras med Gårda?

Tabell 9 redovisar den totala sammanställningen av vad respondenterna uppskattar/anser bör bevaras med Gårda. Till följd av att frågan inte var obligatorisk i enkätundersökningen från start har frågan besvarats av 446 respondenter. De fyra främsta kvaliteterna som går att utläsa är följande:

1. Tillgång till gång- och cykelstråk
2. Utbudet av restauranger
3. Utbudet av parkeringsplatser
4. Kollektivtrafiken

Tabell 9: Vad uppskattar du/anser du bör bevaras med Gårda?

Total (446 respondenter)	Procentuell redovisning
Tillgång till gång- och cykelstråk	48%
Utbudet av restauranger	46%
Utbudet av parkeringsplatser	34%
Kollektivtrafiken	33%
Utbudet av rekreationsytor (parker, grönområden, vatten, etc.)	31%
Tillgång livsmedelsbutik	22%
Välkomnande entréer och fasader	20%
Utbudet av caféer	15%
Planteringar	15%
Utbudet av kiosker	12%
Utbudet av gym	10%
Utbudet av uteserveringar	9%
Inget	9%
Utbudet av afterworkställen	8%
Utbudet av butiker	6%
Tillgång till vårdcentral	6%
Utbudet av bilpool	6%
Tillgång till postboxar (för att hämta ut paket)	4%
Utbudet av frisörer	2%
Tillgång till tandvård	2%

Tabell 10 redovisar vilka kvaliteter som respondenterna uppskattar/anser bör bevaras med Gårda utifrån parametern *område*. Här skiljer områdena något från den totala sammanställningen. I Norra Gårda är de fyra främsta kvaliteterna följande:

1. Tillgång till gång- och cykelstråk
2. Kollektivtrafiken
3. Utbudet av restauranger
4. Utbudet av parkeringsplatser

Norra Gårda har alltså samma kvaliteter som den totala sammanställningen, men i en annan prioriteringsordning. I Södra Gårda är de fyra främsta kvaliteterna följande:

1. Tillgång till gång- och cykelstråk
2. Kollektivtrafiken
3. Utbudet av restauranger
4. Utbudet av rekreationsytor (parker, grönområden, vatten, etc.)

Södra Gårda avviker då de till skillnad från Norra Gårda och den totala sammanställningen har med kvaliteten ”Utbudet av rekreationsytor (parker, grönområden, vatten, etc.)”. Dock är det en väldigt liten skillnad i procentandelarna och utgör därför ingen avsevärd skillnad.

Tabell 10: Vad uppskattar du/anser du bör bevaras med Gårda? Baserat på respondentens placering i Gårda.

Område	Total 446 st.	Norra 155 st.	Södra 291 st.	Skillnad
Tillgång till gång- och cykelstråk	48%	50%	47%	2%
Utbudet av restauranger	46%	41%	49%	8%
Utbudet av parkeringsplatser	34%	27%	37%	10%
Kollektivtrafiken	33%	43%	28%	15%
Utbudet av rekreationsytor (parker, grönområden, vatten, etc.)	31%	26%	33%	7%
Tillgång livsmedelsbutik	22%	14%	26%	13%
Välkomnande entréer och fasader	20%	18%	20%	2%
Utbudet av caféer	15%	19%	14%	5%
Planteringar	15%	15%	14%	1%
Utbudet av kiosker	12%	12%	12%	0%
Utbudet av gym	10%	12%	9%	3%
Utbudet av uteserveringar	9%	12%	8%	3%
Inget	9%	10%	9%	2%
Utbudet av afterworkställen	8%	12%	6%	6%
Utbudet av butiker	6%	6%	7%	1%
Tillgång till vårdcentral	6%	6%	5%	1%
Utbudet av bilpool	6%	5%	6%	2%
Tillgång till postboxar (för att hämta ut paket)	4%	3%	5%	3%
Utbudet av frisörer	2%	2%	2%	0%
Tillgång till tandvård	2%	2%	1%	1%

Vad saknar du i Gårda?

Tabell 11 redovisar den totala sammanställningen av vad respondenterna saknar i Gårda. Till följd av att frågan inte var obligatorisk i enkätundersökningen från start har frågan besvarats av 446 respondenter. De fyra främsta kvaliteterna som efterfrågas är följande:

1. Kollektivtrafik
2. Utbud av restauranger
3. Utbud av afterworkställen
4. Utbud av caféer

Tabell 11: Vad saknar du i Gårda?

Total (446 respondenter)	Procentuell redovisning
Kollektivtrafik	41%
Utbud av restauranger	40%
Utbud av afterworkställen	36%
Utbud av caféer	35%
Utbud av uteserveringar	32%
Utbud av rekreationsytor (parker, grönområden, vatten, etc.)	27%
Planteringar	24%
Tillgång livsmedelsbutik	24%
Välkomnande entréer och fasader	21%
Utbud av butiker	21%
Utbud av kiosker	17%
Utbud av gym	16%
Utbud av parkeringsplatser	12%
Tillgång till gång- och cykelstråk	10%
Inget	8%
Tillgång till postboxar (för att hämta ut paket)	7%
Utbud av frisörer	5%
Utbud av bilpool	3%
Tillgång till vårdcentral	2%
Tillgång till tandvård	2%

Tabell 12 redovisar vilka kvaliteter som respondenterna saknar i Gårda utifrån parametern *område*. Här sticker Norra Gårda, till skillnad från Södra Gårda, ut från den totala sammanställningen där följande fyra främsta kvaliteter saknas:

1. Utbud av restauranger
2. Tillgång till livsmedelsbutik
3. Utbud av caféer
4. Rekreationsytor och afterwork

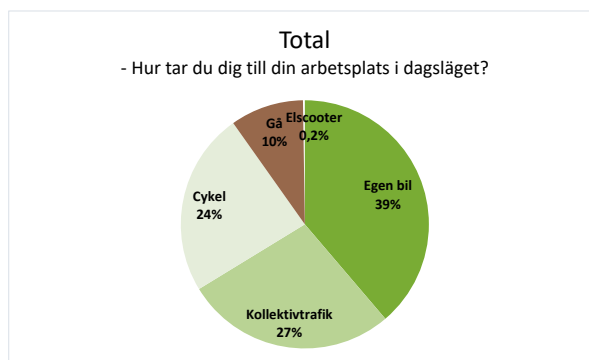
Tabell 12: Vad saknar du i Gårda? Baserat på respondentens placering i Gårda.

Område	Total 446 st.	Norra 155 st.	Södra 291 st.	Skillnad
Kollektivtrafik	41%	23%	51%	28%
Utbud av restauranger	40%	45%	37%	8%
Utbud av afterworkställen	36%	34%	37%	3%
Utbud av caféer	35%	36%	34%	2%
Utbud av uteserveringar	32%	28%	35%	7%
Utbud av rekreationsytor (parker, grönområden, vatten, etc.)	27%	34%	23%	11%
Planteringar	24%	26%	23%	3%
Tillgång livsmedelsbutik	24%	36%	18%	18%
Välkomnande entréer och fasader	21%	23%	20%	3%
Utbud av butiker	21%	23%	20%	3%
Utbud av kiosker	17%	18%	16%	2%
Utbud av gym	16%	17%	15%	1%
Utbud av parkeringsplatser	12%	15%	10%	6%
Tillgång till gång- och cykelstråk	10%	10%	9%	1%
Inget	8%	6%	9%	2%
Tillgång till postboxar (för att hämta ut paket)	7%	8%	7%	2%
Utbud av frisörer	5%	5%	5%	0%
Utbud av bilpool	3%	3%	2%	1%
Tillgång till vårdcentral	2%	1%	2%	1%
Tillgång till tandvård	2%	2%	2%	0%

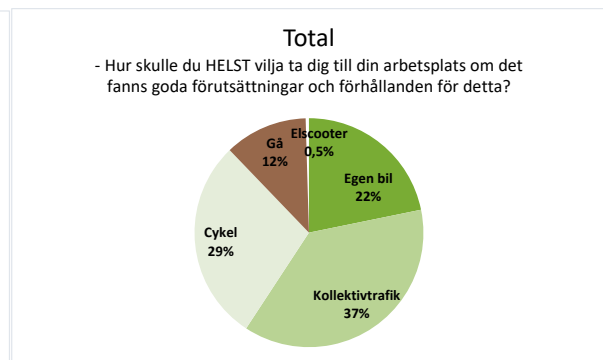
Trafikala förbindelser

För att undersöka resvanorna i Gårda har hela respondentgruppen fått besvara frågan ”Hur tar du dig till din arbetsplats i dagsläget?”. 418 respondenter svarade enligt något av de förutbestämda alternativen, övriga 32 svarade annat alternativ som inte analyserats vidare. För att vidare undersöka om det finns en vilja till att *ändra* sina resevaror ställdes frågan ”Hur skulle du HELST vilja ta dig till din arbetsplats om det fanns goda förutsättningar och förhållanden för detta?”. 427 respondenter svarade enligt något av de förutbestämda alternativen, övriga 23 svarade annat alternativ som inte analyserats vidare.

Figur 19 visar en total sammanställning över hur respondenterna tar sig till sin arbetsplats i dagsläget, där resultatet visar att den största andelen tar sig med egen bil i dagsläget. Figur 20 visar i stället den totala sammanställningen över hur respondentgruppen *helst skulle vilja* ta sig till sin arbetsplats om det fanns goda förutsättningar och förhållanden för det. Resultatet visar att ”Egen bil” skulle minska och ”Kollektivtrafik” skulle öka om förutsättningarna fanns. ”Cykel” och ”Gå” visar inte på någon avsevärd skillnad.

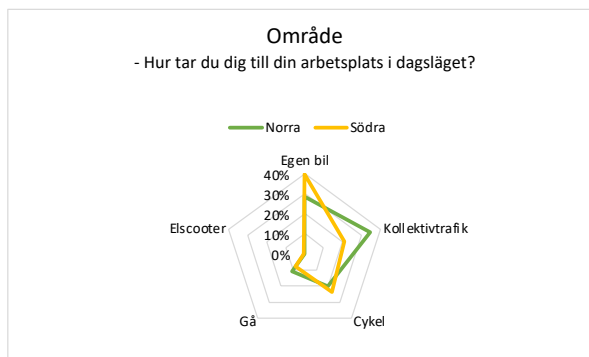


Figur 19: Hur tar du dig till din arbetsplats i dagsläget.

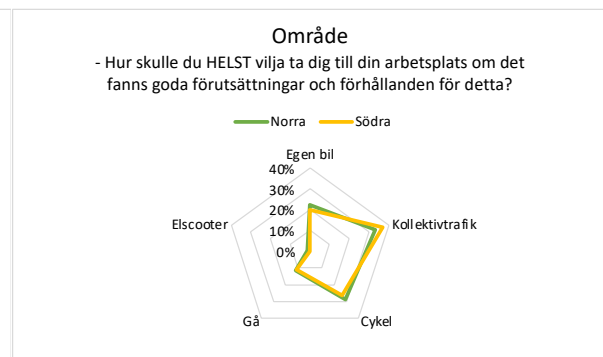


Figur 20: Hur skulle du HELST vilja ta dig till din arbetsplats om det fanns goda förutsättningar och förhållanden för detta?

Figur 21, som visar resevanorna baserat på område visar att Norra Gårda tar sig till sin arbetsplats med kollektivtrafik i större utsträckning än Södra Gårda. Figur 22 visar viljan till förändring baserat på område, visar att om det skulle finnas goda förutsättningar för kollektivtrafik, skulle fler i Södra Gårda *helst* ta sig till sin arbetsplats med det. För Norra Gårda går det inte att se någon avsevärd förändring i hur de helst skulle vilja ta sig till sin arbetsplats.

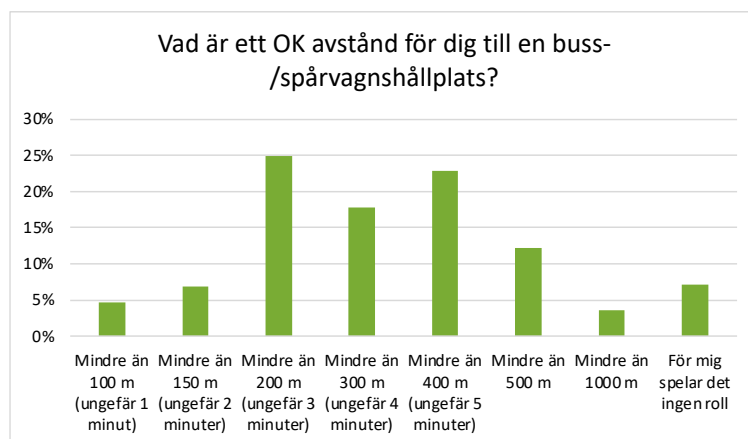


Figur 21: Hur tar du dig till din arbetsplats i dagsläget? Baserat på respondentens placering i Gårda.



Figur 22: Hur skulle du HELST vilja ta dig till din arbetsplats om det fanns goda förutsättningar och förhållanden för detta? Baserat på respondentens placering i Gårda.

För att vidare undersöka vad som är ett acceptabelt avstånd till en buss- eller spårvagnshållplats ställdes frågan “Vad är ett OK avstånd för dig till en buss-/spårvagnshållplats?”. Figur 23 visar en total sammanställning över vad hela respondentgruppen anser vara ett okej avstånd till en buss/spårvagnshållplats. Den största andelen anser att ett avstånd om mindre än 200 meter är ett acceptabelt avstånd till en buss-/spårvagnshållplats. Sett till majoriteten av alla respondenter så är mindre än 400 meter gränsen för vad som accepteras.



Figur 23: Vad är ett OK avstånd för dig till en buss-/spårvagnshållplats?

Om du får drömma stort och helt fritt, vad och hur vill du att hela området du arbetar i ska vara?

I slutet av enkäten ställdes en icke-obligatorisk fråga: “Om du får drömma stort och helt fritt, vad och hur vill du att området du arbetar i ska vara? (var gärna kreativ)”. Detta för att få en lite mer kvalitativ bild över hur respondenterna föreställer sig närområdet runt dess arbetsplats. Respondenternas svar har sammanställts i ett ordmoln, som visas i Figur 24, som redogör för vad som sägs mest.



Figur 24: Om du får drömma stort och helt fritt, vad och hur vill du att hela området du arbetar i ska vara?

“Området” nämns i de flesta fallen i samband med de övriga orden för att beskriva just området. I sammanställning av orden “mer”, “nära”, “bra” och “fler” har följande önsketänkanden uppkommit:

- Grönområden, planteringar/växter, parkkänsla, mötesplatser utomhus, vatten

- Blandade verksamheter, service, butiker, mataffär, restauranger, uteserveringar, AW, caféer, gym
- Liv och rörelse både dag- och kvällstid, och på markplan
- Blandning mellan både kontor och bostäder
- Förbindelse, kollektivtrafik, gångvägar, cykelvägar
- Inspirerande, mysigt

Något som flera respondenter svarat att de vill ha ”mindre” av, är biltrafik och dess negativa påverkan i närmiljön som buller. Motorvägen har kommit upp som något respondenter vill vara nära, samtidigt som andra respondenter skrivit *inte* nära motorväg. Ytterligare tankar som kommit upp från enstaka respondenter är nära centrum, trivsel kring ån, belysning, nära hem, platser att ta med sin lunch för att äta den utomhus, sittplatser, fler och bra och billiga parkeringsmöjlighet.

4.1.3 Sammanställning

För att skapa en bild över vad båda respondentgrupperna (A+B) anser bör utvecklas och bevaras i Gårda sammanställs här de svar från båda enkätundersökningarna som svarar för vad som bör bevaras, respektive utvecklas i Gårda. De kvaliteter som respondenterna anser bör utvecklas ger en indikation över vad utvecklingen i Gårda bör fokusera på.

Vad bör bevaras/framhävas?

För att få en bild över vad alla i den kvantitativa undersökningen uppskattar med området har svaren från följande frågor med respektive respondentgrupp sammanställts:

- Respondentgrupp A – Skulle du vilja ha din arbetsplats i Gårda? Om JA, varför?
- Respondentgrupp B - Uppskattar/gillar du att ha din arbetsplats i Gårda? Om JA, varför?
- Respondentgrupp B - Vad uppskattar du / vad anser du bör bevaras med Gårda?

Genom att sammanställa de fyra främsta anledningarna för respektive fråga och respondentgrupp bör Gårda främst bevara följande:



Gång och cykel



Restaurang



Parkeringsplatser



Kollektivtrafik



Kopplingar till citykärnan



Lätt med bil

E6

Motorvägen



Växande och aktuellt



Närhet till hem

Sett till frågan där respondentgrupp B får drömma stort kring hur de vill att området runt sin arbetsplats ska vara går det att se ytterligare två kvaliteter som respondenter vill ha i området, som också finns i Gårda och därför bör bevaras eller framhävas:



Vatten



Mataffär

Vad saknas i Gårda och bör utvecklas?

För att få en bild över vad alla i den kvantitativa undersökningen saknar eller ogillar med området har svaren från följande frågor med respektive respondentgrupp sammanställts:

- Respondentgrupp A: Skulle du vilja ha din arbetsplats i Gårda? Om NEJ, varför inte?
- Respondentgrupp B: Uppskattar/gillar du att ha din arbetsplats i Gårda? Om NEJ, varför inte?
- Respondentgrupp B: Vad saknar du i Gårda idag?

Genom att sammanställa de fyra främsta anledningarna för respektive fråga och respondentgrupp bör Gårda främst utveckla följande:



Kollektivtrafik



Urbana verksamheter (restauranger, handel, service, café, afterwork, etc.)



Koppling och närhet till citykärnan



Områdets helhetskänsla

I frågan där respondentgrupp B får drömma stort går det att finna ytterligare kvaliteter som respondenterna vill ha i området kring sin arbetsplats och som inte finns i Gårda i dagsläget och därför behöver utvecklas:



Grönområden, planteringar/växter, parkkänsla, mötesplatser utomhus



Blandstad



Liv och rörelse både dag- och kvällstid, och på markplan



Inspirerande, mysigt

4.2 Kvalitativ undersökning

Utöver enkätundersökningarna har 14 kvalitativa semistrukturerade intervjuer genomförts, där sex av intervjuerna varit med respondenter från Göteborgs Stad och fem intervjuer med fastighetsägare i Gårda. Se Bilaga 1 till och med Bilaga 8 för intervjuunderlag. Övriga tre intervjuer har inte analyserats. Vid sammanställningen av intervjuerna har nio olika teman, som är jämförbara med den kvantitativa undersökningen, diskuterats. Delkapitlet avslutas sedan med några tips som aktörerna vill skicka med till varandra.

4.2.1 Gårdas attraktivitet och efterfrågan

För att skapa en förståelse över områdets attraktivitet på marknaden i dagsläget har detta undersökts i intervjuerna. Pär Abrahamsson, näringslivsutvecklare stadsutveckling hos Business Region Göteborg AB (BRG), berättar att Gårda från början inte har varit något självklart kontorsläge att etablera sig i. Fördelarna med området har, enligt Abrahamsson, varit att det ligger nära motorvägen, vilket också är det som ofta framhävs av de som verkar där. Närheten till lederna, motorvägen, Landvetter och citykärnan tar flera av fastighetsägarna upp som en positiv aspekt i Gårda och menar att det uppskattas och lockar företag som behöver god tillgänglighet med bil. Martin Lindfors, vid intervjutidpunkten Senior Asset Manager Interim på Folksam, bekräftar detta och menar att Gårda kan utgöra det bästa området i staden om man söker exempelvis närhet till Landvetter eller lättillgänglighet med bil. Även Jacob Bandling Melin, kundansvarig kommersiellt på Wallenstam, berättar att det definitivt är en USP³ till varför Wallenstams hyresgäster väljer att etablera sig där. Att hyresnivåerna är lägre i Gårda än i citykärnan menar Bandling Melin också är något som lockar vilket ger mer arbetsplats för pengarna. Viveca Risberg, arkitekt och projektledare på Stadsbyggnadskontoret (SBK), beskriver Gårda som jättetråkigt i jämförelse med området Inom Vallgraven och Järntorget, på grund av dess bristfälliga utbud.

”Företag som inte nödvändigtvis behöver sitta centralt-centralt - där hyrorna är lite högre - kanske kan få en lite lägre hyra i Gårda. Lite bättre tillgänglighet med bil för den typen av företag som är mycket ute.”

- Pär Abrahamsson, BRG

Flera av respondenterna (C) berättar att det finns en konkurrens mellan kontorsområdena i staden de närmaste åren till följd av det som byggs. Lindfors har därför en tanke om att det

³ Unique Selling Point eller Unique Selling Proposition

äldre beståndet i Gårda kan behöva moderniseras eller utvecklas på lite olika sätt. Även Abrahamsson uttrycker att det är svårt att konkurrera med andra områden som exempelvis Lilla Bommen med Platinan. Där är det fem minuters promenad till centralstationen, vilket han menar är mer fördelaktigt än fem minuters promenad till hållplatsen Ullevi Södra.

”Betalningsviljan är ju högre i city - det vill säga att du förväntar dig att Gårda ska vara modernt, och till en lite lägre kostnad än motsvarigheten Inom Vallgraven.”

- *Martin Lindfors, Folksam*

4.2.2 Vad efterfrågar hyresgästerna idag?

I intervjuerna med fastighetsägarna har det undersökts vad hyresgästerna i Gårda efterfrågar.

”De efterfrågar service, och det finns ändå ganska bra nu med restauranger och lite sådana här saker. Men gärna ett liv efter kontorstid.”

- *Christina Cedéus Olauson, Platzer*

Flera respondenter (C) har tagit upp att det aldrig är positivt när ett område dör efter kontorstid, det är en trygghetsfråga och en atmosfärfråga i att människan tycker om att vara i sammanhang menar Christina Cedéus Olauson, uthyrningschef på Platzer. I Norra Gårda finns det bostäder som hon menar gör att man bemöter efterfrågan på liv efter kontorstid mer. Cedéus Olauson tillägger dock att serviceutbudet är lite ”skralt” där och anser därför att det är viktigt att kunna koppla Norra Gårda till Friggagatans utbud. Cedéus Olauson anser att det är viktigt att det finns en blandning av saker och ting i området då många inte vill gå och äta på samma lunchrestaurang varje dag. Även Bandling Melin upplever liknande, att närservice är något som många efterfrågar och då inte bara olika lunchrestauranger, utan även gym och mindre livsmedelsbutiker. Mats Dynevik, uthyrnings- och marknadschef på Skanska, är inne på samma spår och upplever att de som sitter i Gårda önskar det mesta.

”De önskar det mesta. De önskar allt. Systembolag, fräcka restauranger, ja - den listan är oändlig. [...] Ett enkelt uttryck är: ’Jag önskar att jag satt mitt på Avenyn, fast jag vill ju inte sitta där, men jag önskar att jag var där’. Det är den här jämförelsen som inte går ihop.”

- *Mats Dynevik, Skanska*

I Södra Gårda anser Cedéus Olauson att det handlar om att få in livet lite mer, vilket *Kineum* är en ”jättedragare” i. Vidare berättar hon att kollektivtrafik är något som de på Platzer tillsammans med andra fastighetsägare hävdar är jätteviktigt för att kunna knyta ihop Gårda med resten av staden. Detta bekräftar även Lindfors som uttrycker att det är ett *måste* för Göteborgs Stad att utveckla. Även om det är lätt att ta sig till Gårda med bil, menar han att de verksamma inte ska behöva vara beroende av det.

Utveckling av kollektivtrafik behövs främst i Södra Gårda menar Cedéus Olauson, då Norra Gårda har en närhet till Svingeln. Hon menar att utbudet av kollektivtrafiken påverkar efterfrågan på parkeringsplatser som idag har en hög efterfrågan. Detta bekräftas även av

flera fastighetsägare. Linn Aronsson, kommersiell förvaltare på Kungsleden, upplever att parkeringsplatser fortfarande är en hjärtefråga för många och att deras hyresgäster vill ha fler, samtidigt som Dynevik berättar att parkering är något som alltid kommer upp på grund av att det inte finns någon kollektivtrafik.

4.2.3 Biltillgänglighet

I samtliga intervjuer har trafiksituationen varit ett återkommande tema. I flera intervjuer med fastighetsägarna har det framkommit att hyresgäster uppskattar och högt värderar biltillgängligheten i området.

”Vi har fastnat lite grann i ett bilsystem som vi behöver ta oss ur för att komma vidare.”

- Stefan Ekström, FK

”Trafiksituationen tror jag har varit rätt okej i Gårda egentligen, för dem som pendlar med bil, vilket är det Gårda varit känt för. [...] Det är som att man sålt in området med: 'Centralt i staden och jättelätt att komma hit med bil'.”

- Joachim Karlgren, TK

Joachim Karlgren, trafikplanerare på Trafikkontoret (TK), berättar att hela processen med Planprogrammet för Gårda var att kunna tvätta bort bilstämpeln som tidigare marknadsfört området. Göteborgs Stad ville, enligt Karlgren, presentera ett Gårda som vänder sig mot Mölndalsån och där Fabriksgatan är betydligt mer gång- och cykelanpassad. Även Stefan Ekström, strategisk samhällsplanerare i tidiga skeden hos Fastighetskontoret (FK), bekräftade att hela ingången i programmet var att det inte fick tillkomma något mer bilresande till Gårda. I dagsläget saknas det motstånd till bilen i Gårda, vilket gör det oerhört svårt att konkurrera med denne enligt Karlgren. Detta menar han är delvis till följd av den höga biltillgängligheten och det höga parkeringsantalet i området. För att kunna konkurrera med bilen måste det finnas en stark och kraftfull kollektivtrafik och bättre cykelförhållanden som Karlgren menar ligger på Göteborgs Stad att lösa. En prioritetsordning för de olika trafikslagen som Ekström lyfter är Global Street Design Guide som förespråkar gång i första hand, cykel eller kollektivtrafik i andra hand och i sista hand bilen.

Ekström anser att Ävägen inte behöver trafikeras med bil utan att gång och cykel är viktigast längs med ån. Enligt Risberg kör det inte så mycket bilar längst Ävägen i dagsläget, och föreslår därför en shared street för att ge utrymme åt andra trafikslag. Karlgrens svar på detta är att Ävägen inte kommer vara möjlig att stänga helt på grund av att den framtida utformningen av Korsvägen inte kommer tillåta bil i så stor utsträckning. Därför behöver Ävägen finnas för att kunna avlasta och ge utrymme för bilar att transporteras in och ut i Göteborg.

I intervjuerna har motorvägens påverkan på Gårda kommit på tal. Risberg anser att motorvägen är de som påverkar Gårda mest negativt i form av buller och luftföroreningar som gör det ”omysigt” att vistas utomhus närmast motorvägen. Ekström ser det ur ett annat perspektiv där närheten till motorvägen är anledningen till att det är en storskalig exploatering i Gårda, men påpekar samtidigt att vi ska vara glada för att allt som var tänkt att byggas, inte byggdes. Det hade nämligen givit bilen ännu större utrymme menar han.

4.2.4 Kollektivtrafik

Redan i förstudien framgick det att det råder brist på kollektivtrafik i större delarna av Gårda, varpå detta har varit ett genomgående tema att diskutera i samtliga intervjuer. Efterfrågan på kollektivtrafik är något som den kvantitativa undersökningen visar en stor efterfrågan på i området. Även fastighetsägarna berättar i intervjuerna att de ser en stor efterfrågan och anser att kollektivtrafik är en avgörande stadskvalitet för Gårdas utveckling. Ekström berättar att det är ”jätteviktigt” med kollektivtrafik och att det är något som verkligen behövs i Gårda, då området är bilberoende. Kollektivtrafik är i dagsläget A och O för hyresgäster och är ett viktigare etableringskriterium än parkeringsplatser poängterar Abrahamsson.

Abrahamsson, som själv har arbetat i Gårda, berättar från egen erfarenhet, att 10-minuterspromenaden till och från hållplatsen Ullevi Södra i många fall upplevdes alldeles för lång. Detta menar han gjorde att kollektivtrafiken inte var ett alternativ för många, men att en kontinuerlig buss hade förändrat förutsättningarna. Detta är även något som Dynevik lyfter, och berättar att det finns en tillfällig buss som kör genom Gårda idag, men som inte uppfyller de önskemål på buss som fastighetsägarna efterfrågar. Han förtydligar att de önskar en buss med större turtäthet under morgnar och eftermiddagar.

Önskemålet om en turtät busslinje är något som Karlgren delger att Trafikkontoret och Västtrafik arbetar aktivt med för att förverkliga. Bara några dagar innan intervjun med Karlgren genomfördes en testkörning med en stor buss i Gårda för att undersöka vilka vägar som är möjliga för buss i linjetrafik. Han klargör att tre exploatörer, i samband med *Detaljplan för kontor vid Ullevigatan inom stadsdelen Gårda*⁴, fick som kriterium att finansiera ett tillköp av kollektivtrafik till Södra Gårda, för att kunna säkerställa att det blir kollektivtrafik genom Gårda. Busslinjen är tänkt att trafikera Södra Gårda längst med Fabriksgatan med minst en hållplats vid Gårdatorget berättar han. På grund av att det visade sig vara svårare att köra bussen längst med Fabriksgatan än förväntat, vågar Karlgren inte svara på när exakt bussen kommer börja gå, men förhoppningen är att bussen ska finnas på plats när det är inflyttning i *Citygate*⁵. Norra Gårda menar han är ”ganska försörjt” med kollektivtrafik via busslinje 60, därför finns det inte samma behov där.

4.2.5 Gång och Cykel

Ett steg i rätt riktning för ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbara städer är främjandet av gång och cykel. Karlgren berättar att Trafikkontoret har några funderingar kring hur Gårda ska kunna bli betydligt bättre för gång- och cykeltrafiken. Två projekt som Göteborgs Stad arbetar med enligt Karlgren är dels renoveringen av kanalmurarna, dels en ersättningsbro för dagens Ågränsbro. I projektet för kanalmurarna berättar han att det finns planer att Åvägen i framtiden ska kunna bli ett promenadstråk och uterum för de som arbetar i Gårda.

Risberg anser att det behövs fler passerande människor genom Gårda för att öka rörelsen i området. Hon berättar att det finns en hel del som cykelpendlar i staden, men att de flesta håller sig på den västra sidan av ån, då det inne i Gårda, längst med Fabriksgatan är ”knöligt”, då cykelbanan ständigt blir avbruten. Därför har Risberg en visionsbild om hur cykeltrafiken från Mölndal, som i dagsläget färdas i en trång miljö via Korsvägen och längs Södra vägen, hade kunnat dras längs Mölndalsån redan söder om Liseberg. Den vägen⁶, som i dagsläget är en bilväg, menar Risberg hade kunnat kompletterats med en trevligare cykelväg, alternativt utvecklats till en cykelfartsgata, kantades av verksamheter. En annan idé som hon lyfter är

⁴ Detaljplan för Citygate, Kineum och en tredje byggrätt.

⁵ Slutet av 2022 (Skanska, u.å.)

⁶ Nellickevägen

att göra en cykelorm över hela Liseberg likt Köpenhamn har gjort. Den hade norr om Liseberg kunnat fortsätta utesfär ån och ansluta mot Åvägen. Detta är något som hon menar medför ett ökat flöde av passerande genom Gårda.

”Vi brukar ofta prata om att det blir inget stadsliv om det inte verkligen är folk som passerar igenom. Det räcker inte med de som tar sig aktivt dit för att de har ett ärende, utan man behöver få dem där som bara passerar igenom också.”

- Viveca Risberg, SBK



Figur 25: Cykelorm i Köpenhamn. Från Cykelslangen (The Bicycle Snake) av Rasmus Hjortshøj (<https://coastarc.com/cykelslangen>). Återgiven med tillstånd.

Ekström tycker precis som Risberg att det hade varit jättespännande att ha en cykelväg längs med hela ån, men att det blir svårt genom Liseberg. Göteborg gör ”jättemycket” satsningar på cykel enligt Ekström, men att det blir lite som en ”tummeltopp” då det går mycket mer pengar i bilsatsningar än på cykelsatsningar. Vidare reflekterar han hur internationella städer ställt om till cykelstäder och att det krävs en tydlighet som saknas i Göteborg. Ekström berättar att i New York anlades en cykelgata som ökade handeln med 50 procent till följd av att människor gjorde sina ärenden på vägen snarare än att ta bilen ut.

Abrahamsson lyfter Åvägen som ett attraktivt stråk längs vattnet som kan nyttjas till caféer och restauranger, men även som en promenadslina. I kombination med att västra sidan bebyggs med bostäder och biltrafiken flyttas till Fabriksgatan, tror han att Åvägen kan bli ett trevligt promenadstråk som ger ett lyft till hela området. De smala och lutande trottoarerna som finns längst Åvägen idag, tillsammans med den höga farten bilisterna håller, gör det problematiskt för gång- och cykeltrafik berättar Therése Ryding, landskapsarkitekt hos park och naturförvaltningen (PoNF). Två förslag som hon lyfter för att förbättra förutsättningarna är: byta plats för transportsätten längs åns västra sida så att fotgängare är närmast ån, eller flytta cykelvägen från den västra sidan till Åvägen.

4.2.6 Grönområden och rekreativa ytor

Göteborg Stad (2021) slår fast att det ska finnas en god tillgång till park- och naturområden i Innerstaden. I Gårda är detta en brist som behöver tillgodoses och har därför diskuterats i flera intervjuer.

Gårda är ett centralt område med bristfällig tillgång till grönstruktur, både ur ett socialt och ekologiskt perspektiv berättar Ryding. Närmaste belägna park är Burgårdsparken som klassificeras som en stadsdelspark och till viss del, enligt Ryding, kan tillgodoräknas till Gårda. Dock betonar hon att Mölndalsån och Valhalla idrottsområde utgör barriärer som skärmar av och försämrar tillgängligheten till parken från Gårda. Detta leder, enligt Ryding, till att parken idag även kan upplevas som delvis otrygg då det skapas många baksidor. För att förbättra tillgängligheten till parken ser Park- och naturförvaltningen möjligheter i att dels tillföra en bro i förlängningen av Blekallén, dels tillskapa ett allmänt tillgängligt stråk över Valhalla IP som öppnar upp för en entré till parken från den östra sidan.

I den föreslagna översiktsplanen berättar Ryding att det finns ett fokus på ekologiska kantzoner vid vattendrag, som en följd av EU-domstolens beslut i målet om Weserdomen⁷. Weserdomen understryker, enligt Ryding, att områden vid vattendrag måste förbättras vid eventuell exploatering i dess närhet. Länsstyrelsen har därför tagit fram riktlinjen om att minst sex meter närmast vattendrag ska vara ekologisk, vilket Ryding berättar även återfinns i Göteborgs Stads föreslagna översiktsplan, men med ett tillägg om ytterligare sju meter rekreativt parkstråk. Ryding som själv sitter i Gårda med utsikt mot Mölndalsån, tittade under intervjun ut, och påtalade att det finns ett blågrönt stråk längs den västra delen av ån. Stråket menar hon kan ses som en förebild i hur det gynnar ekologiska värden med ett rikt växt- och djurliv, samtidigt som det skapar sociala och rekreativa värden. Genom att tillskapa nya grönytor i anslutning till det blågröna stråket ser Ryding en stor möjlighet för Gårda att få till bostadsnära parkkvaliteter utan att behöva anlägga en helt ny park. Vid en hårdgjord sida som Åvägen menar Ryding även att de ekologiska värdena kan tillgodoses, men på ett vertikalt plan. Detta genom att exempelvis skapa hålrum för fiskar att simma in, eller att tillföra vattenväxter längs stenkanterna som kan förbättra vattenkvaliteten.

”En stor kvalitet i Gårda är tillgången till Mölndalsån som besitter stor potential i att tillgängliggöras och utvecklas som blågrönt stråk med ekologiska såväl som sociala kvaliteter.”

- Therése Ryding, PoNF

Aronsson som också arbetar i Gårda upplever att vattnet i Gårda är bortglömt och tänker sig att ån i stället skulle kunna utvecklas och ge utrymme till möten och en plats för en utomhuslunch. Även Ryding ser potentialen och föreslår att hänga på små trääck som ger ryggstöd i ett ”jättehärligt” solläge vid vattnet.

”Mölndalsån är absolut den största kvaliteten och möjligheten att få till ytor. För även om man inte kan gå på vatten, blir den rumsliga upplevelsen större när man har ett vattendrag.”

- Therése Ryding, PoNF

⁷ Målet om muddringsarbete i floden Weser som gick upp i EU-Domstolen (Havs och Vattenmyndigheten, 2016)

”Jag tänker att ån är en jättetillgång. Jag cyklar längs med ån för att det ger ett lugn att cykla längs vattnet, till skillnad från att cykla i en intensiv trafikapparat. Att få till de här stråken som är gröna tycker jag är jätteviktigt. Så lägg då ett parkstråk här längs ån där man verkligen kan ladda batterierna.”

- *Stefan Ekström, FK*

I Norra Gårda berättar Ryding att det är lite bättre med några trappor ner mot ån och att det längst med kyrkogården endast är väg för gång och cykel, samt att det är lite lummigt och lugnare tempo. Kyrkogården berättar Ryding nyttjas som en rekreativ yta, men att den inte går att tillgodoräkna då den inte utgör allmän plats. I övrigt redogör hon att det inte finns några parkytor i Gårda.

Ryding lyfter att den bristfälliga grönstrukturen inte ses lika allvarligt på i monofunktionella verksamhetsområden, där det inte finns någon nattbefolkning. Men påtalar att Gårda inte är ett sådant område, utan en del av Innerstaden och att grönstrukturen därför behöver uppfyllas i Gårda för att skapa en bra livsmiljö, men frågan är var. Med så få utrymmen för park menar Ryding att det blir en prioriteringsfråga, ska vi bygga fler kontorsverksamheter eller ska vi bygga en tillräcklig grönstruktur? Det blir då ett politiskt beslut berättar hon. Vidare redogör Ryding att det i slutändan tyvärr oftast handlar om en ekonomisk fråga, där utbyggnad av parker räknas som en minuspost i kalkylen utan hänsyn till de långsiktiga vinsterna som de medför i form av ekosystemtjänster.

”Parker är en investering som ökar i värde över tid. Det blir missvisande att enbart redovisa det som en utgift i en exploateringskalkyl. Parker ökar folkhälsan - folk mår bättre av att vistas i gröna områden, det sänker sjukhuskostnaderna på sikt, man får ekosystemtjänster som renar vatten, som dämpar buller, skyddar staden mot klimatförändringar och sådant som annars hade kostat staden pengar att bygga.”

- *Therése Ryding, PoNF*

Ekström anser att det är viktigt att säkerställa grönytor och att det i ett trångt område som Gårda, och även i samband med utvecklingen av evenemangsstråket, kan behövas kreativa lösningar i form av parker och grönytor på tak. Bristen på mark i Gårda, menar Ekström, medför att grönytan kanske behöver finnas i angränsande områden.

Ryding tror att Fabriksgatan, som går genom Gårda, är en av stadens gator med sämst luftkvalitet och berättar att genom grönska skulle både luftkvaliteten och bullernivån kunna förbättras. Dock menar hon att det är viktigt att placera ”rätt träd på rätt plats” för att kunna generera så stora vinster som möjligt. Ryding menar att placeringen har en betydelse för att få bort buller, avgaser och luftföroreningar.

4.2.7 Koppling till citykärnan

Gårdas egentliga korta geografiska avstånd till citykärnan, menar flera av respondenterna (C) kan försummas på grund av det långa mentala avståndet. Kristin Cadier, vid intervjutidpunkten affärsutvecklare på FK, förklarar detta med att det är stora vägbarriärer, ytor och anläggningar att ta sig förbi, som gör att Gårda känns mer svåråtkomligt än vad det egentligen är.

”Att promenera till Gårda från Centralstationen, alltså det är inte långt, men det är en himla tråkig promenad.”

- *Joachim Karlgren, TK*

”Det är ju lätt att ta sig hit egentligen, men den mentala utmaningen är för en hel del människor oöverstiglig om jag säger så. Men det är som jag brukar säga till en del: 'Try it, and you may like it'.”

- *Mats Dynevik, Skanska*

”Det är väldigt avskuret från allting. Mölndalsån är en gräns, sen kommer det ett ödsligt Ullevi, en kyrkogård, det finns liksom ingenting på andra sidan. Och går man förbi Ullevi tillexempel, det är ett kravallstaket runt om hela och en träningsanläggning som också är inhägnad, så det känns som att man rör sig i ett industriområde när man rör sig där.”

- *Stefan Ekström, FK*

Anton Westergården, utvecklingsledare på FK berättar att Mölndalsån som har ett positivt inslag till Gårda blir en barriär ur ett transportperspektiv och tänker att en lösning är allt tätare övergångar, som gör ån mer lätthanterlig att ta sig över. Dock menar Westergården att det är en balansgång att kunna bibehålla den kvalitet som Mölndalsån ger samtidigt som goda kommunikationer behöver skapas. Även Karlgren tar upp de mentala barriärerna och anser att Mölndalsån och Ullevi är de två främsta. Han menar att det kan upplevas otrevligt att ta sig förbi Ullevi när det inte är några evenemang där, vilket det sällan är. Abrahamsson och Bandling Melin ifrågasätter om vi verkligen ska ta en sådan stor yta i anspråk för ett fåtal evenemang per år. Abrahamsson ställer sig frågan om den inte kan ligga någon annanstans.

”Den här staden, det finns ju vissa saker som är heliga kor som inte går att röra, Heden är en sak. Snacka om att ha en barriär. Det är en fantastisk mötesplats, men det är också en extremt utnyttjad mötesplats. Den skulle kunna vara så mycket mer. Ullevi, en omodern betongarena från, vad är det, 50- eller 60-talet som inte ens nyttjas 50 evenemangsdagar om året tror jag. Det är inte ens en gång i veckan i snitt. Snacka om att den ska få ta upp alldeles för stort fokus och någonstans fungera som en jättebarriär. [...] Gör om gör rätt.”

- *Jacob Bandling Melin, Wallenstam*

Även Ryding ställer sig frågande till evenemangsstråket, då det medför många bilar till samma plats och tillsammans med Skånegatan skär det av Gårda från staden. Karlgren berättar att Ullevi utgör en bromskloss i utvecklingen, då löparbanan norr om Valhalla IP ska finnas tillgänglig som en utrymningsareal under evenemang på Ullevi och får därför inte tas i anspråk. Han tror däremot att när Göteborgs Stad får i gång arenauthyggnaden och förhoppningsvis bostäder längst med ån kan detta komma att ändras och skapa mer liv i området. Ryding har i stället tankar om att sprida ut evenemangsplatserna genom att placera arenorna även i mellan- och ytterstaden för att skapa en nära stad för alla göteborgare.

Abrahamsson, som också tar upp det mentala avståndet, berättar att fastighetsägarna idag marknadsför Gårda med att det är 10 minuter till centralstationen. Men påpekar samtidigt att den 10-minuterspromenaden inte är Göteborgs roligaste promenadgata då den består av ett

tomt Ullevi, ett rättscentrum och ytterligare en tom arena. Han menar att 10 minuter inte är ett långt avstånd för en stockholmare men att det för en göteborgare är det. I Norra Gårda upplever Abrahamsson att kopplingarna till centrala Göteborg känns bättre än i Södra Gårda, tack vare närheten till Odinsplatsens utbud av urbana verksamheter.

Trots att Ullevigatan inte är en trevlig gångväg lyfter ändå Dynevik gatan som den mest fördelaktiga vägen att gå som ensam, ur en trygghetsaspekt, då de är den mest trafikerade gatan dygnet runt. En annan väg enligt Dynevik är via Heden som, beroende på vilken tid på dygnet, kan vara en otrygg väg på grund av mindre trafik och få bostäder. Han menar att fokus behöver läggas på att utveckla området mellan Gårda och Avenyn med fler bostäder och en dygnet-runt-stad.

4.2.8 Dag- och nattbefolkning och helhetskänslan

I flera intervjuer har helhetskänslan i Gårda visat sig vara både svårdefinierbar och spretig. SBK har ett helhetsperspektiv men Risberg menar att det är problematiskt att utveckla ett långsmalt område som Gårda. Hon berättar att de kunnat urskilja en låg andel bostäder i området i förhållande till kontor och att denna obalans blir än större till följd av de nya kontorsbyggnationerna. Risberg påpekar att det ger en stor kontrast i att så många jobbar där på dagen, för att sedan tömmas på kvällen. Därför har SBK kunnat se ett behov av att tillföra bostäder, men att detta leder vidare till ytterligare behov i området av bland annat förskolor och parkområden.

Till följd av att kommunen inte äger någon mark i Gårda berättar Risberg att det blir dyrt och svårt för kommunen att utveckla. Westergården och Cadier tar också upp detta och berättar att de krav som bostäder ställer på övrig kommunal service är väldigt ytkrävande. Med den begränsade geografin som Gårda har, berättar Westergården att det kan vara svårt att få till. Cadier menar även att bullerproblematiken gör det svårt att kunna genomföra den typen av projekt.

Vidare tar Abrahamsson upp de landshövdingarhus som är belägna i Södra Gårda, som kan ses från motorvägen. Han menar att dessa gör att Gårda ser väldigt tråkigt ut när man kör på motorvägen och tycker därför att man skulle behöva få bort den stämpeln som de medför. Samtidigt berättar Ryding att Gårda upplevs lite avskuret och att området saknar många av blandstadens kvaliteter.

Westergården och Cadier redogör att FK inte kan rusta upp och driva privata intressen och fastigheter kopplade till exploatering i Gårda som en sekundär fastighetsägare. Initiativrätten ligger enligt Westergården och Cadier hos fastighetsägarna som får komma med en idé som SBK sedan får pröva. FK:s roll är sedan att säkerhetsställa den kommunala ekonomin och genomförandet i exempelvis en detaljplan. Westergården och Cadier menar att FK varken har rätten eller skyldigheten att gå in och initiera utveckling i ett område där de inte har ett markinnehav, men kan samtidigt tycka att en utveckling i Gårda behövs men att de inte kan göra något.

4.2.9 Framtida utveckling/potential

I flera intervjuer har utvecklingen av evenemangsstråket varit ett återkommande samtal. Många av respondenterna (C) anser att en utveckling av området skulle kunna bidra till att minska eller få bort den barriär som evenemangsstråket idag utgör.

”Om vi inte bygger det som är tänkt nu med evenemangsstråket, som gör att det blir en tydligare koppling mot Korsvägen och de centrala delarna, kommer Gårda fortsätta kännas lite externt. Lite ensamt så där.”

- *Pär Abrahamsson, BRG*

”Jag tror inte att förhoppningen ska ligga på att man ska omdana Gårda totalt sett, för jag tror inte att det är där du ska lägga krutet. [...] För Gårdas långsiktighet handlar det nog om riktningen västerut. Det handlar om connection - att se till så att du får en bra connection västerut på olika sätt.”

- *Mats Dynevik, Skanska*

Abrahamsson sammanfattar det hela med att det är för mycket barriärer för att Gårda ska kännas som en naturlig del av citykärnan. Görs det inget åt dessa menar han att göteborgarna, som inte arbetar i Gårda, kommer vara fortsatt tveksamma till området. Abrahamsson anser att Gårda behöver bli mer integrerat med staden och att en utveckling av evenemangsstråket och kollektivtrafiken måste ske. För att lyfta Gårda ytterligare, önskar han ett inslag av kultur i form av exempelvis teater, museum och konsertlokal.

”Det skulle behövas krafttag omkring Valhalla, Burgårdsparken och hela Mölndalsån. Hela västra sidan som ligger mot stan är en ypperlig placering för att bygga mycket bostäder. Du har närhet till vatten och du har närhet till citykärnan. [...] Du kan skapa ett jättehärligt stråk som du skulle kunna bebygga med bostäder hela vägen in till Heden. Skulle dem bitarna göras, alltså skulle man våga - för det handlar om att våga för politikerna i den här staden. Om dem skulle våga ta sig ann det och liksom ’Nu gör vi någonting med detta’, då skulle det binda ihop Gårda på ett helt annat sätt.”

- *Jacob Bandling Melin, Wallenstam*

Bandling Melin berättar att det behövs bostäder i området för att kunna generera ett bättre utbud av urbana verksamheter och även göra att kollektivtrafik blir mer intressant att förlägga i närområdet. Då evenemangsstråket utgör en form av barriär, berättar Dynevik att Skanska tillsammans med andra fastighetsägare har föreslagit att de ska bygga en ny arena och bostäder i området, initiativet *Plats för Göteborg*, och är något de fortfarande kämpar med.

”De urbana verksamheterna kommer inte kunna komma dit förrän det finns ett underlag, och då måste man ändra bilden av Gårda så att folk faktiskt drar sig dit. Och det är inte helt enkelt att göra. Det är bra med den här typen av utveckling som sker, men kopplingen mot staden är viktigare.”

- *Jacob Bandling Melin, Wallenstam*

Det har och kommer att hända ”våldigt” mycket i Gårda, vilket Abrahamsson menar kommer bli det stora lyftet för Gårda. Han tror att både *Kineum* och *Citygate* kommer kunna generera en positiv inverkan till efterfrågan på ett dygnet-runt-område. Detta är också en trygghets- och attraktivitetsfråga menar både Abrahamsson och Dynevik. Dynevik menar att det som behövs, för att lösa trygghetsfrågan, är att bygga kontor och bostäder ihop. Dock är han inte säker på att det fungerar i den struktur som finns i Gårda idag.

Även Bandling Melin berättar att den satsning Platzer gör tillsammans med hotellkedjan ESS Group i *Kineum* är jätteviktig för att kunna ändra inställningen hos de som *inte* uppskattar/gillar eller vill ha sin arbetsplats i Gårda. Han tror att hotellet kommer sätta Gårda på kartan och hjälpa övriga Gårda, då ESS Group har en historik av att göra sina hotell till destinationer. Därför uppmanar Bandling Melin till att våga, och det gäller framför allt fastighetsägarna i Gårda.

4.2.10 Profilerings

För att skapa en förståelse och uppfattning kring hur fastighetsbolagen säljer in Gårda och vad som lockar företag till området fick fastighetsägarna frågan hur de profilerar och/eller marknadsför Gårda gentemot potentiella hyresgäster.

”Vi marknadsför oss inte genom att ’här har vi parkeringsplatser’, så är det inte. Utan vi marknadsför oss mer att det är ett lättillgängligt läge, mot staden, mot flygplatsen och att här är ett framtidsområde. Här hittar vi bra lösningar för deras verksamheter.”

- Christina Cedéus Olauson, Platzer

Cedéus Olauson berättar att de inte marknadsför sig med att det är ett biltillgängligt läge, men menar att det finns olika sätt i hur man kan ta sig till flygplatsen. Men sedan berättar hon att de inte kan marknadsföra sig med att det är ”superkollektivt” heller.

”Det moderna kontoret i ett lättillgängligt och kommunikativt läge med närheten till stan, men också närheten till Landvetter eller söderut eller norrut.”

- Martin Lindfors, Folksam

Lindfors berättar att de profilerar sig med områdets kommunikativa aspekt i form av dess tillgänglighet till olika delar, men att det likt Cedéus Olauson berättade, inte är kommunikativt i form av busstäthet eller spårvagn.

”Vi lyfter fram de styrkorna vi ser idag, och de styrkorna som vi ser är ju kopplingen öster ut för bilburna företag, rationella och bra kontorsytor, och sedan så lite skämtsamt brukar vi säga att nu kan man också bli granne med *Kineum*. Men det blir faktiskt så att det sätter det på kartan än mer. Så att det är en stadsdel i utveckling är viktigt att framhäva.”

- Jacob Bandling Melin, Wallenstam

I frågan om hur Skanska profilerar och marknadsför Gårda gentemot nya kunder är svaret:

”Inte med Gårda, även om jag borde göra det lite mer. Jag vet ungefär vad alla önskar. De önskar att de satt på Avenyn och allra helst på fredagar, vilket vi inte kan erbjuda i Gårda i dagsläget.”

- Mats Dynevik, Skanska

Dynevik erkänner att de egentligen borde marknadsföra Gårda som område lite mer, och skulle då sälja in det med att ”det är nära till allt”.

4.2.11 Tips

I slutet av varje intervju har respondenterna (C) fått komma med tips till den motsatta parten i form av Göteborgs Stad eller fastighetsägarna i Gårda för att kunna nå en positiv utveckling i området. Respondenterna kommer i detta avsnitt vara anonyma och nämnas utan inbördes ordning.

Till fastighetsägarna

I denna del ger de respondenter som är verksamma inom Göteborgs Stad tips till fastighetsägarna i Gårda. Vissa respondenter har givit tips till båda parter och kommer därför att finnas med i båda delkapitlen.

Respondent C1

Fastighetsägarna borde möjligtvis se utvecklingen i Gårda ur ett lite större perspektiv och röra sig utanför programgränserna för att få mer handlingsutrymme. Problematiken med detta kan vara att fastighetsägarna kanske inte äger marken där och därför saknar en initiativförmåga. Det största tipset, som respondenten vill ge fastighetsägarna, är att se till en helhet med en samlad vision och möjligtvis ett upplägg sinsemellan kring hur man ska hantera sina fastigheter för att uppnå win-win-situationer. Var finns behoven? Vad ser man gemensamt? Ser man till det större perspektivet får man ett större pussel att lägga vilket ger större möjligheter och mindre begränsningar och skapa en bättre utväxling.

Respondent C2

Respondent C2 vill att fastighetsägarna ska tänka på hur de kan komplettera varandra. Vad är varje fastighetsägares utvecklingsplaner och hur kan dessa komplettera en annan fastighetsägares planer? Helhetstänket är viktigt och att inte se till den enskilda fastigheten. Det är också viktigt att tåla enskilda plus och minus för att få ett stort plus för området. Alla kan inte bygga bostäder - någonstans behövs en förskola, och vart placerar man denna bäst? Kanske på någon annans fastighet. Slutligen tror respondenten på ett gott samarbete med SBK som äger planprogrammet.

Respondent C3

För att få Gårda bra, tror respondent C3 att fastighetsägarna i området skulle behöva satsa på saker som gör att det händer mer. C3 föreslår trevligare vistelseytor längst med Ävägen som vänder sig mot ån och även att få till det mer söderut för att få mer folk att passera Gårda. Respondentens förslag, med tanke på att C3 misstänker att Göteborgs Stad inte kan lägga pengar på upprustning där, är att fastighetsägarna går samman och delfinansierar. Respondenten menar att fastighetsägarna behöver vara initiativtagare och se över finansieringen för att sedan få med kommunen.

”På något sätt tycker jag ändå, i och med att Gårda är ett sådant stort stycke av staden, så borde det ändå vara en såpass viktig fråga för staden, att man borde jobba med det även om man inte är markägare. Och det kan ju knyta ihop flera områden på ett bättre sätt öster och väster ut. Men det kanske är lite mer om fastighetsägarna startar så kanske staden hänger på.”

- Respondent C3

I samtal om *Plats för Göteborg* säger respondent C3 att förslaget i detta initiativ även tog med områden utanför evenemangsstråket, som exempelvis på andra sidan Skånegatan där det

redan finns pågående projekt. C3 tror därför att de tagit för stor del av staden för att kunna finansiera projektet för arenan. Respondenten menar att det behövs förädlas mark för att finansiera parker, utbyggnader, cykelbanor, förskolor, etcetera. Att det för en exploatör är lätt att rita in olika typer av kontor och bostäder, men inte tänka på saker som exempelvis bibliotek, fotbollsplaner, lektytor och de kringtytor som behövs. Respondent C3 tillägger därefter att detta även är saker som faller bort när kommunen driver förslag också.

Respondent C4

För en lyckad utveckling i Gårda tror respondent C4 att man skulle behöva någon form av BID⁸, och att Göteborgs Stad tillsammans med fastighetsägarna får paketera ihop sig för ett gemensamt mål. Det finns ett lyckat exempel med Gamlestaden där man gjorde på detta sätt.

Respondent C5

Respondent C5 redogör att fastighetsbolagen behöver profilera om sig, för att locka hyresgäster som har viljan att resa på ett annat sätt. För att förändra beteendet hos de som redan är i Gårda tror C5 att detta är något som behöver ske i samklang med hyresgästerna och genom en stegvis förändring underifrån, vilket C5 tror kan göras med hjälp av Gårda Företagarförening. En ny profilering och nytt resebeteende i Gårda tror C5 även kan driva upp fastighetspriserna.

Ytterligare ett tips är att fastighetsägarna kan göra reseunderökningar för att undersöka situationen och potentiella förändringar i resvanor. Detta för att bevisa och visa på initiativ för att satsa på infrastrukturen i området.

Respondent C6

Respondent C6 vill tipsa fastighetsägarna i Gårda om att jobba med lokalerna i bottenplan. Platzers torgfastighet på Gårdatorget är ett exempel, där man skulle kunna jobba mer aktivt med detta. C6 önskar att man gjorde något mer med fastigheten än de lunchrestaurangerna som ligger där idag. Om det går, har respondent C6 även ett förslag om att försöka arbeta med kluster. Samtidigt finns en förståelse att det inte är helt lätt då det kan leda till att fastighetsbolagen tvingas välja bort vissa hyresgäster och den möjligheten kanske inte finns.

Respondent C7

Respondent C7 vill se bekostnad av park på systemnivå, och att exploatörer står för en viss procent tillsammans med att Göteborgs Stad också står för en del. Detta då en park kommer till nytta för fler än bara de som arbetar i området.

Som ett medskick till fastighetsägarna vill respondent C7 att fastighetsägarna ska se till att tillgodose grönstruktur även inom kvarterstruktur då staden inte äger mark i området. Det finns ett arbete som miljöförvaltningen håller i, som beskriver hur mycket ekosystemtjänster man ska ha på kvartersmark. Där menar C7 att kvartersmarken har otroliga möjligheter att bidra med ekologiska värden. Exempelvis gröna tak och att fastigheten hanterar dagvattnet inom sitt område. Bostadsgårdarna kan även bidra med plats för vila eller avkoppling som är svår att tillgodose på allmän plats

⁸ Business Improvement District, är en organisationsform för att formalisera samverkan och partnerskap mellan flera fastighetsägare och offentliga aktörer (Boverket, 2022)

Till Göteborgs Stad

I denna del ger de respondenter som utgörs av fastighetsägarna i Gårda tips till Göteborgs Stad. Vissa respondenter har givit tips till båda parter och kommer därför att finnas med i båda delkapitlen.

Respondent C6

Respondent C6 vill att Göteborgs Stad ska se till att kollektivtrafiken funkar. Om vi ska åka mindre bil, måste det även skapas förutsättningar för det. Det får inte vara krångligt eller långt att gå. Sedan önskar C6 även att processen och utvecklingen med arenorna kommer framåt för att lyfta Gårda. Det behöver även jobbas med stråken, exempelvis Ävägen som vetter mot vattnet, kan lyfta attraktiviteten för Gårda.

Respondent C8

”Mobilitet! Främja mer kollektivtrafik och arbeta bland annat för att den buss man redan har beslutat om kommer till stånd så fort som möjligt. Skall Gårda verkligen ses som ett centralt läge utan beroende av biltrafik samtidigt som 1000-tals nya arbetsplatser nu etablerar sig i området behövs kollektivtrafik och mobilitetslösningar av olika slag.”

- Respondent C8

Respondent C9

”Att vara väldigt öppen. Om man säger så här, i Sverige och i storstadsregionerna har man varit väldigt nitisk med sina detaljplaner. De är ju ofta rätt gamla, och nu, när området omdanas och man har gjort om detaljplaner för nybyggnation, då måste man tillåta förändringar även i dem äldre detaljplanerna där genomförandetiden har gått ut. Och det är ganska bråttom om utvecklingen ska kunna gå hand i hand mellan gammalt och nytt i stället för att det blir ’hack i kurvan’, så att säga.”

- Respondent C9

Respondent C9 har förståelse för att Göteborgs Stad har mycket arbete och att starta en detaljplan är en stor process. C9 menar dock att det till exempel går att besluta om tillåtelse av ändrad användning utan att göra om detaljplanen för att inte bromsa upp utvecklingen. C9 har ett förslag där Göteborg Stad kan ge godkännande om ändrad användning i ett tidigare skede för att sedan, i efterhand, ta det formellt. Det är viktigt att inte stoppa upp utvecklingen.

”Om utvecklingstakten får leva, då blir det samhällsekonomiskt mycket bättre.”

- Respondent C9

Respondent C10

”Jag tänker att staden är högst involverade när det kommer till vad man får igenom vid vattnet. Jag tänker att dem borde vara väldigt involverade i det här med att få lite mer blandat, alltså både liv på dag och kväll, och lite mer bostäder kanske, så att man inte bara har ett kontorsdistrikt.”

- Respondent C10

Respondent C11

Respondent C11 uttrycker att utvecklingen av evenemangsstråket, *Plats för Göteborg*, är ett typexempel där politiker och näringsliv inte förstår varandra.

”Prata med näringslivet. Tillsammans utvecklar vi saker och ting, inte var för sig.”

- Respondent C11

Respondent C12

”Samverkan och verkligen vilja göra saker ihop med varandra, det är absolut det viktigaste. Och jag tror att staden måste vara med. Staden har ju egna fastighetsbolag i allmännyttan både kommersiellt och bostäder, som också måste följa med och utveckla. Och jag tror att de är det viktigaste, att det är staden tillsammans med fastighetsägarna och inte staden här och fastighetsägarna där, för det kommer inte funka.”

- Respondent C12

Respondent C12 menar att det är viktigt att fastighetsägarna är samordnade och att Göteborgs Stad, precis som de gör idag, bjuder in till dialog. C12 anser dock att det är problematiskt att Göteborgs Stad inte är någon stor markägare i Gårda, eftersom de inte prioriterar detaljplanearbete där då.

5. Diskuterande analys

I detta kapitel kommer resultatet från både de kvantitativa undersökningarna och den kvalitativa undersökningen att analyseras. De fokusområden som är av yttersta vikt att utveckla i Gårda baserat på resultatet analyseras och diskuteras genom att sätta dessa i relation till tidigare studier. Författarna kommer här att presentera sina förslag på hur fastighetsägarna och Göteborgs Stad ska utveckla Gårda för en positiv och hållbar utveckling.

5.1 Fokusområden för Gårdas utveckling

För att konkretisera vad som ska fokuseras på i utvecklingen av Gårda presenteras här sju fokusområden som varit återkommande teman i enkätundersökningarna, intervjuer, teorier och Göteborg Stads föreslagna översiktsplan.

5.1.1 Biltillgänglighet – parkering, motorväg, bilvägar

Bilens roll i Gårda är något som det råder motsatta åsikter om. Enkätundersökning B visar tydligt att många uppskattar att bilen har fått en så stor plats i området genom parkeringsplatser och närheten till motorvägen. Samtidigt är det många som stör sig på effekterna av biltrafiken som buller och försämrade luftkvalitet. Motorvägen uppskattas mer i Södra Gårda än i Norra, och det är även i den södra delen som fler kör bil till och från sitt arbete. Om förutsättningar förbättrades för andra transportsätt, indikerar den kvantitativa undersökningen på att det finns en vilja till att minska sitt bilanvändande, vilket är precis vad Göteborgs Stad (2021) önskar.

Även den kvalitativa undersökningen (C) visar på samma motstridiga åsikter om bilen. Det råder inget tvivel om att biltillgängligheten är, och har varit en av Gårdas främsta styrkor. Gårdas placering vid motorvägen kan vara en bidragande faktor till den storskaliga exploateringen och lockar en viss typ av företag som kräver en god tillgänglighet med bil. Som mycket talar för i undersökningen är det viktigt att ta sig ur dagens bilsystem, för att främja de ekologiska, sociala och ekonomiska hållbarhetsaspekterna. Däremot framkommer det att detta i sig är en utmaning som kräver tid, pengar och vilja från fastighetsägare, Göteborgs Stad och hyresgästerna. Men en konkurrenskraftig kollektivtrafik är en bra start.

För att Ävägen ska kunna bli, det den kvalitativa undersökningen tar upp, en gågata, kan omställningen verka så lätt men ändå helt omöjlig. Det har i undersökningen framkommit att det är en omöjlighet att kunna stänga av Ävägen helt för bil, medan andra talat för att det inte kör så mycket biltrafik där. Detta är något som kan diskuteras med tanke på att Göteborgs Stad (2021) har som mål att minska biltrafiken. När författarna själva har varit ute och studerat området ett flertal gånger, har det funnits en tydlighet i att det är Ävägens södra del, fram till Valhallabron, som är den trafikerade delen. Därför är det möjligtvis inte en omöjlighet att på sikt kunna stänga av den norra delen av vägen. I väntan på att bilens betydelse ska minskas kan Ävägen därför fungera som en livfull shared street med människan i fokus. Att succesivt göra det svårare att ta sig inom och till området med bil, kan komma att ändra dagens färdsmått.

Trots att många respondenter (B) uppskattar tillgängligheten med bil i Gårda står vi idag inför en klimatförändring, som alla måste vara med och motverka, och då behövs beteenden förändras. Som undersökningen visat finns det åsikter om att motorvägen är det som har en negativ påverkan på Gårda med dess buller och luftföroreningar. Många företag arbetar idag för att bli mer hållbara, och då bör det även gälla deras bilanvändning till och från arbetsplatsen. Det är absolut en risk för ett fastighetsbolag, att välja bort hyresgäster som inte tänker hållbart, men vill fastighetsbolagen ha hyresgäster som inte tänker hållbart är då

frågan? Om fastighetsbolagen fortsätter utveckla och erbjuda exempelvis parkeringsplatser, är även fastighetsbolagen med och bidrar med en negativ påverkan. Så vad vill fastighetsbolagen i Gårda? Vill de ta chansen att göra en stor klimatinsats genom att uppmuntra sina hyresgäster att verka hållbart, eller vill de att klimatkrisen ska bli allt större?

Att bilens utrymme i staden måste nedprioriteras bekräftas av stadsutvecklingsteorierna *Städer för människor* (Gehl, 2019), *Värdeskapande stadsutveckling* (Evidens & Spacescape, 2016) och *Five Principles* (UN-Habitat, 2014), samt från datainsamlingen. Att minska bilberoendet och bilanvändandet ger positiva effekter för samhällen. För en levande stad är det avgörande att utomhusmiljön är trivsamt menar Gehl (2019), samtidigt visar Figur 7 att både parkerade bilar och bilar i rörelse tar mycket plats i jämförelse med andra transportsätt. Plats som kan användas till andra ändamål. Evidens & Spacescape (2016) analys visar även att både bostäders och kontors värde minskar om platsen endast kan nås med bil. UN-Habitats (2014) teori säger att bilen inte ska vara det huvudsakliga transportsättet vilket det är i Gårda. Sett till Göteborgs Stad (2021), hör Gårda till Innerstaden. Författarna kopplar en innerstad med ett område där bilen är en sekundär part och där människokroppens dimensioner, som Gehl (2019) pratar om, utgör det primära parten. Om bilarnas plats i Gårda minskas, frigörs ytor som kan ge plats till andra funktioner som området är i behov av så som park, skola, förskola, etcetera. Sett till undersökningen finns det andra stadskvaliteter som de verksamma i Gårda önskar i stället för biltillgängligheten.

Att området idag är så bildominerat kan bero på att fastighetsägare länge har profilerat Gårda med att det finns bra bilförbindelser, parkeringsplatser och att det är nära motorvägen. Genom att fastighetsägarna gemensamt finner en ny profilering för Gårda, skulle det inte bara svara till Göteborgs Stads vilja och teoriernas slutsatser. Det skulle även kunna tvätta bort stämpeln och göra att bilen inte känns som det självklara valet till och från Gårda. Detta skulle också minska det behov som Trafikkontoret ser på bilvägar i området. För att ge förutsättningar till att minska bilanvändandet krävs en konkurrenskraftig kollektivtrafik som gör det lätt att välja rätt.

5.1.2 Kollektivtrafik

Kollektivtrafik är något som den kvantitativa undersökningen visar vara både en styrka och en svaghet i Gårda, beroende på område. I Norra Gårda uppskattas kollektivtrafiken medan den i Södra Gårda saknas. Detta bekräftar den kvalitativa undersökningen då det framgår att Norra Gårda är ”ganska försörjt” med kollektivtrafik med dess närhet till Svingeln och busslinje 60. I Södra Gårda finns det i princip ingen kollektivtrafik vilket betyder att det är här den måste utvecklas.

Fastighetsägarna efterfrågar en buss med hög turtäthet i rusningstider och uttrycker att kollektivtrafiken är högst aktuell att utveckla. Den bristfälliga kollektivtrafiken har även kopplingar till den stora efterfrågan på parkeringsplatser i området. Alltså är det, som tidigare nämnt, väldigt viktigt att utveckla kollektivtrafiken för att öppna upp alla de möjligheterna som en minskad biltrafik kan generera (se kapitel 5.1.1). En utveckling av kollektivtrafiken skulle även gå i linje med den önskan och strävan som Göteborgs Stad (2021) har om att arbetspendling i större utsträckning ska ske med kollektivtrafik. Även Evidens & Spacescape (2016) belyser vikten av en kraftfull kollektivtrafik som viktig för stadens funktionalitet och konkurrenskraft, men även för att höja kontorshyran. Gehl (2019) menar även att kollektivtrafiken är viktig ur ett hållbarhetsperspektiv genom att det minskar beroendet och användandet av bilen och dess miljöpåverkan.

I den kvalitativa undersökningen gavs informationen om att det idag finns ett pågående arbete med att bemöta efterfrågan av kollektivtrafik med en hög turtäthet längst med Fabriksgatan i Södra Gårda. Det finns en planerad busshållplats i dagsläget: Gårdatorget. Den kvalitativa undersökningen gav informationen att den planerade busslinjen är finansierad av några av fastighetsägarna i Gårda och förväntas tas i bruk i slutet av 2022. Arbetet med att tillföra kollektivtrafik är således redan i gång. Men som respondentgrupp B visar, önskar majoriteten att det finns tillgänglig kollektivtrafik på ett avstånd om mindre än 400 meter. För att möta detta önskemål om nära hållplatser bör därför en ytterligare hållplats anläggas i Södra Gårda. Det upplevda avståndet har dock, precis som Gehl (2019) säger, mycket att göra med hur promenaden till och från hållplatsen är och upplevs.

Göteborgs Stad (2021) redogör för att området mellan Norra och Södra Gårda är ett område för framtida stadsutveckling med anslutning till en större kollektivtrafikknytpunkt. Genom att utveckla kollektivtrafik i Gårda redan idag kan det skapa förutsättningar och underlag för den framtida knytpunkten. För att göra Gårda till ett hållbart och konkurrenskraftigt område som kan mäta sig mot andra geografiska verksamhetsområden krävs en uppgraderad kollektivtrafik på rätt plats, med hög turtäthet och med nära hållplatser. Detta skulle även minska bilberoendet som i sin tur förbättrar närmiljön. Genom att öka transporter med kollektivtrafik minskas den yta som idag tas upp av parkerade och körande bilar, en yta som i stället kan utformas för att uppmuntra till bland annat gång och cykel.

5.1.3 Gång och cykel

En av Gårdas främsta styrkor, enligt den kvantitativa undersökningen, är att det är lättillgängligt för fotgängare och cyklister, trots att det är en låg andel som i dagsläget går eller cyklar. Skulle förutsättningarna förbättras, finns det en *liten* indikation om en ökning. Intresset för att förbättra gångstråken återfinns dock i en annan fråga och då inte som ett transportsätt, utan snarare i form av rekreativa promenadstråk att nyttja under lunchtid. Även intervjuerna ger en gemensam bild av att mer resurser måste läggas på gång- och cykelvägar vilket framkommit är Göteborg Stads ansvar. Den kvalitativa undersökningen har redogjort för att Göteborgs Stad arbetar med att främja gång och cykel längs Mölndalsån i samband med renovering av kanalmurarna. Det finns där även planer på att i framtiden förvandla Åvägen till ett promenadstråk och uterum för alla som arbetar i Gårda. Det framkom även att det i dagsläget dessvärre läggs mer pengar på satsningar i bilinфраstruktur än i gång- och cykelstråk vilket motsäger Göteborgs Stad (2021) som säger att bilen ska nedprioriteras.

När författarna själva varit ute och gått i Gårda har de däremot inte upplevt att det är så lättillgängligt. Åvägen utgörs av smala trottoarkanter och kullersten, medan den västra sidan av Mölndalsån i Södra Gårda utgörs av en gång- och cykelbana som, med sin utformning, avsevärt försämrar kvaliteten då cyklisternas körfält är beläget närmast vattnet. Ska fotgängarna ta del av vattnet behöver de passera den högt trafikerade cykelbanan. Vidare är gång- och cykelbanan längst Fabriksgatan också bristfällig då denna endast finns en kort sträcka och ständigt avbryts av biltrafikens vägar, vilket Gehl (2019) inte förespråkar. Gehl (2019) anser i stället att en stad ska uppmuntra till gång och cykel för att främja den mänskliga hälsan och framhäva de sociala värdena i en stad.

Så skulle stora delar av transportsystemet utformas för gång och cykel, skulle detta, enligt både Gehl (2019) och UN-Habitats (2014), alltså stärka staden ur alla de tre hållbarhetsaspekterna. Gång och cykel ger vinster ur ett ekonomiskt och resurskrävande perspektiv, men också ur det ekologiska då det minskar föroreningar och koldioxidutsläpp och buller, vilket också förbättrar de sociala värdena. Genom att vidare utveckla smidiga,

säkra och trevliga vägar att gå till och från kollektivtrafik, skulle detta även främja användningen av kollektivtrafiken i en högre utsträckning. En önskvärd prioriteringsordning för trafikslagen enligt Global Designing Cities Initiative (u.å.-a), är att i första hand prioritera gångtrafikanter, i andra hand cyklister och kollektivtrafiken och i sista hand bilen, detta för att främja hållbara resvanor.

Vidare har det i två intervjuer lyfts en idé om att utveckla och förlänga ett cykelstråk längs med ån, från Mölndal, via en cykelsnurra över Liseberg, för att sedan landa i Gårda längs med Mölndalsån igen. Detta är en väldigt stor och annorlunda utveckling för staden, men kan samtidigt komma att ge Göteborg något alldeles unikt likt Köpenhamn. En snurra över Liseberg, skulle precis som Gehl (2019) talar för, skapa ett mer intresseväckande gång- och cykelstråk. Detta skulle generera mer rörelse i Gårda och en trevligare gång- och cykelväg för göteborgarna.

Att omfördela och omprioritera trafikfördelningen i Gårda till gång- och cyklisternas fördel genererar således många positiva fördelar som efterfrågas i Gårda vilket är anledningen till att detta behöver planeras för. Genom att förbättra och uppmuntra de verksamma att gå eller cykla till jobbet i Gårda och samtidigt skapa möjligheter för övriga göteborgare att passera genom Gårda, skapas ett flöde av människor som ger kundunderlag till den lokala handeln.

5.1.4 Urbant utbud

Både i den kvantitativa och kvalitativa undersökningen tydliggörs det att urbana verksamheter är något som behöver utvecklas i Gårda. Restauranger, afterworkställen, caféer och uteserveringar är det som främst efterfrågas i den kvantitativa undersökningen. När respondenterna (B) fick drömma stort, framgick det även att de vill att deras arbetsplats ska ligga i en blandstad.

Sett till delområdena finns det en högre efterfrågan på urbana verksamheter och restauranger i Norra Gårda, vilket den kvalitativa undersökningen trodde skulle visa tvärtom, med tanke på dess närheten till Odinsplatsen. Däremot, när författarna har besökt Gårda, har det observerats att Odinsplatsen med dess utbud inte alls är så lätt att nå på grund av gångstråkens utformning och korsningar över spårvägar. Med tanke på att *Kineum* och *Citygate* snart öppnar i Södra Gårda kommer kvällsöppna verksamheter att tillkomma, vilket ger ett positivt tillskott till området. Tillgången till livsmedelsbutik är något som efterfrågas i Norra Gårda, men uppskattas i Södra Gårda, vilket kan bero på livsmedelsbutiken Ica Focus. För att lyckas med till-och-från-jobbet-servicen kan det därför behöva planeras för att öppna någon mindre livsmedelsbutik även i Norra Gårda, vilket också kan gynna de som bor där.

Det kan dock vara svårt att tillföra och utveckla urbana verksamheter i Gårda på grund av det låga flödet av människor till Gårda, utöver de som arbetar där. Genom att förbättra och skapa naturliga och intressanta gångstråk till och från citykärnan kan det generera fler förbipasserande, vilket ökar kundunderlaget. Genom att även omvandla en bilgata till en gång- och cykelgata kan handelns omsättning höjas. Ett lyckat exempel på detta är, som tidigare nämnt i rapporten, en gata i New York där handelns omsättning ökades med 50 procent. Detta är även en förutsättning enligt alla de tre stadsutvecklingsteorierna, som talar för att utveckla och öka förutsättningarna för fotgängare och minska de privata transporterna.

Att handel behöver människor, är det ingen som ifrågasätter. Något som *Städer för människor* (Gehl, 2019), *Värdeskapande stadsutveckling* (Evidens & Spacescape, 2016) och *Five Principles* (UN-Habitat, 2014), tar upp är: livet i stadsrummet och vikten av att ha

entréer som vetter mot gatan, samt att stadsrum är anpassade för fotgängare. Evidens & Spacescape (2016) redogör att det är en stadskvalitet som är betydande för att kunna etablera handel i ett område. Enligt Evidens & Spacescape (2016) *kan* dock handel fungera i monofunktionella områden som Gårda, men för att ytterligare stärka förutsättningarna bör även bostäder tillföras. Detta talar även UN-Habitat (2014) för, att en tät och blandad stad gynnar den lokala ekonomin. Den optimala andelen bostäder i ett hållbart område är 30–50 procent enligt UN-Habitat (2014). Gårda har, enligt Evidens & Spacescape (2016), goda förutsättningar för att kunna öppna upp urbana verksamheter, det finns ett högt kvarterstadsindex, högt antal människor dagtid, många parkeringar, men det behövs även ett kluster av handel, vilket saknas. För att även ge goda förutsättningar för restauranger, afterworkställen och uteserveringar, är det fördelaktigt om det går att hitta kultur i närheten.

För att locka människor till ett område skriver Gehl (2019) att människor drar sig till områden där det händer saker. Därför behövs det gator som är intressanta, livfulla och trygga. De horisontella och stängda fasaderna i Gårda behöver därför utifrån både Gehl (2019) och UN-Habitat (2014) bli alltmer gynnsamma för fotgängare. Vertikalt utformade fasader är enligt Gehl (2019) gynnsamma fasader, då det berikar fotgängarnas upplevelse och avståndet upplevs som kortare. Vertikala fasader som utgörs av tätt liggande butiker, stora fönster, många öppningar och uppställda varor blir intresseväckande för människan, det händer något som skapar skäl till att sakta in och stanna till.

Åvägen är som tidigare nämnt den gata i Gårda som lättast och på bästa sätt kan prioritera ned bilen. Här kan förutsättningar ges för att främja den lokala handeln genom ett naturligt och vackert gångstråk med öppna och levande fasader. Genom bättre kollektivtrafik, minskad bilanvändning, ökat flöde av fotgängare och cyklister gynnas den lokala handeln. Men för att på riktigt få till ett trivsamt område där människor stannar upp och stannar kvar behövs det ges utrymme för de rekreativa, sociala ytor.

5.1.5 Grönområden och rekreativa ytor

Det råder i dagsläget brist på grönområden i och i närheten av Gårda enligt Göteborgs Stad (2021). I enkätundersökning B ges dock endast en svag indikation på att detta är något som efterfrågas och bör utvecklas. I frågan där respondentgrupp B får drömma stort över hur området runt deras arbetsplats ska vara, nämns dock kvaliteterna grönområden, planteringar/växter, parkkänsla och mötesplatser utomhus ett flertal gånger. Med tanke på att Göteborgs Stad (2021) tydliggör att det finns tre områden i Gårda som särskilt behöver tillgodoses med parker, är detta en väsentlig del att fokusera på. Frågan är bara vart och hur?

Burgårdsparken finns och kan delvis tillgodoräknas för vissa delar av Gårda, men till följd av att parken begränsas av barriärerna Valhalla IP och Mölndalsån, blir parken däremot otillgänglig för många. Parkens sociala värden är dessvärre inte höga på grund av att det är en undangömd och otrygg park. I den kvantitativa undersökningen går det att se att Norra Gårda har en högre efterfrågan på rekreativa ytor än Södra Gårda, vilket är intressant då den kvalitativa undersökningen redogör för att Norra Gårda har bättre rekreativa ytor längst med Mölndalsån. Även Göteborgs Stad (2021) redogör för att två av de tre områdena som park behöver tillgodoses i Gårda, är belägna i Södra Gårda. Kyrkogården på den västra sidan om Norra Gårda kan även upplevas som en rekreativ yta, men kan däremot inte tillgodoräknas då den inte utgör allmän plats. Med anledning av att det är en kyrkogård, blir även dess sociala värden begränsade.

När författarna var och besökte Norra Gårda, kändes vägen längs med Mölndalsån behaglig, lummig, tyst och beväxt. Kyrkogården gick att se, men var svår att ta sig till, vilket begränsar dess tillgänglighet. En anledning till varför Norra Gårda har en större efterfrågan på rekreativa ytor kan vara att Södra Gårda har andra funktioner som behöver utvecklas i första hand som redan är utvecklat i Norra Gårda. Det finns förbättringspotential för att öka de sociala värdena längs Mölndalsån i Norra Gårda, men inte alls i samma utsträckning som i Södra Gårda.

I Gårda behöver parker och grönstruktur tillföras för att gynna de ekologiska värdena som vidare förbättrar de sociala värdena. Luftkvaliteten och buller är två stora problem som gör det mindre trevligt att vara utomhus. Dessa miljöproblem kan, med hjälp av att placera ut rätt träd på rätt plats, reduceras. Göteborgs Stad (2021) visar på en riktlinje om att sex meter (horisontellt) längs vattendrag ska vara ekologiska och inte hårdgjorda för att förbättra vattenkvaliteten. Längs Mölndalsåns västra sida i Södra Gårda har den kvalitativa undersökningen givit förståelse över att detta redan är uppfyllt, men att det blir svårt att uppfylla på den östra sidan som idag är hårdgjord. Här kan därför vertikala lösningar längst med kajkanten tillämpas. Då Gårda är ett trångt område med få ytor kan kreativa lösningar inom kvartermark behöva tillämpas för att tillgodose de ekologiska fördelarna som dagvattenhantering och förbättrad luftkvalitet. Genom att investera i grönstruktur kan ekosystemtjänster genereras och tillgodoräknas, vilket är sådant som annars kostar pengar att bygga.

Stadsutvecklingsteorierna bekräftar parker och rekreativa ytors betydelse för städer och områden ytterligare. Enligt Evidens & Spacescape (2016) är parker främst en efterfrågan för bostäders värdeökning, vilket också är något som framgått i den kvalitativa undersökningen, att parker inte har lika stor betydelse i verksamhetsområden. Men som Evidens & Spacescape (2016) säger ska en rekreativ stad inte ses som en motsättning till tät stad utan snarare ett beroende av varandra. Gehl (2019) belyser vikten av att vi ska stanna upp i staden. För att uppmuntra till detta måste det finnas platser som vi vill och kan stanna till vid. Sittplatser i alla dess former är förutsättningar för detta, och utsikten och upplevelsen i form av väder, sammanhang, aktivitet och platsens kvalitet är avgörande. Utsikten över andra människor är som mest avgörande, men även utsikt i form av träd, vatten, blommor, fontäner och arkitektur är attraktivt. Gehl (2019) skriver även om att nya attraktiva rum kan skapas genom att binda samman stadens rum med vattenytor och kajkanaler, tillsammans med parker, blommor och planteringar. Detta är något som bör tas hänsyn till i utveckling av kajstråket för att binda samman Gårda med Mölndalsån.

För att framhäva och ta vara på en av Gårdas främsta styrkor, Mölndalsån, och minska den barriär som den idag utgör, föreslås det som tidigare nämnt en utveckling av Ävägen. Genom att även tillgängliggöra den västra sidan om Mölndalsån med ett sju meter brett rekreativt parkstråk, kan detta tillgodose den brist av parker som finns, utan att behöva anlägga en hel park. Då behövs fler broar tillföras samt att gång- och cykelbanan med fördel spegelvänds. Den västra sidan skulle då förslagsvis kunna utgöra den sidan som är berikad med växtlighet, spring och lek. Den östra sidan längst Ävägen kan i stället utvecklas med sittplatser och trädäck i ett härligt solläge där det går att avnjuta en smakfull lunch. Detta kommer skapa ett trevligt och händelserikt stråk där de verksamma kan ta kortare, trevliga och energigivande promenader. En sådan utveckling av Mölndalsån där parkkvaliteter, grönstruktur och vatten integreras, skulle då, precis som Boverket (2018) skriver, skapa hållbara städer. Det främjar hälsan, minskar risken för klimatförändringarnas påföljder och stärker ekosystemen.

Att omsorgsfullt skapa rekreativa offentliga rum för verksamma och besökande i Gårda ges utrymme för att stanna upp vilket skapar liv och rörelse. Parkstråk och rekreativa ytor är en god start för att skapa en välkomnande entré in till Gårda från citykärnan. Men för att naturligt kunna ta sig hit, behövs naturliga, attraktiva och trygga kopplingar mellan citykärnan och Gårda skapas.

5.1.6 Koppling till citykärnan

Det mentala avståndet, och barriärerna till citykärnan är två återkommande begrepp genom hela undersökningen. I den kvantitativa undersökningen råder det väldigt spridda åsikter om Gårda har bra kopplingar till citykärnan eller inte. Det som uppskattas mest är att "Området är/känns nära och har goda kopplingar till citykärnan", samtidigt som den främsta anledningen till att respondenterna (A+B) *inte* uppskattar Gårda är att "Området är/känns avlägset och saknar koppling till citykärnan". Detta kan bero på det korta fysiska avståndet, men det långa mentala avståndet.

I den kvalitativa undersökningen har kopplingen till citykärnan diskuteras flitigt och att det faktiska avståndet i sig inte är problemet utan snarare det mentala avståndet. Att det känns avlägset kan bero på som många säger: att man måste korsa ett ödsligt evenemangsstråk. Evenemangsstråket har många svårpasserade barriärer. En av de främsta är Nya Ullevi som tar en stor yta i anspråk och som sällan nyttjas. Större delen av tiden ligger den bara som en stor ödslig byggnad med höga staket, som ger intrycket av att man passerar ett industriområde. På samma sätt finns stora, hårdgjorda ytor väster om Mölndalsån som ytterligare förstärker känslan av ett ödsligt område. En av kopplingarna till citykärnan är Ullevigatan. Denna gata är snarare en led och är högt trafikerad och utgör en barriär mellan Norra och Södra Gårda. Respondenter (A+B) i den kvalitativa undersökningen har tydliggjort att det inte är trevligt att ta sig längs leden. Däremot kan Ullevigatan, i jämförelse med de andra vägarna till citykärnan, upplevas som ett tryggare alternativ då de andra är mer ödsliga och passerar många stora ödsliga platser.

Hur en gångväg är utformad och hur omgivningen runt om kring ser ut är avgörande för hur den upplevs. Den gåendes perspektiv och människans upplevelse är två av Gehls (2019) främsta hjärtefrågor, vilket också genomsyrar hela hans bok: *Städer för människor*. Gehl (2019) beskriver att trygga och intressanta områden är ställen där människor är och där det händer saker. En otrygg miljö är i stället, livlösa gator, monofunktionella byggnader utan aktivitet, gångtunnlar, mörka och livlösa fasader, samt buskage. Detta går att jämföra med evenemangsstråket och kopplingen mellan Norra och Södra Gårda.

Mölndalsån är ett annat exempel på barriär som är fysiskt svår att korsa. Ån i sig är som tidigare nämnt en barriär ur transportsyfte, men en resurs ur många andra aspekter. Det är synd att en av de främsta styrkorna ska ses som en av de störta barriärerna. Som intervjuerna lyfter bör man därför stärka stråken över ån, ett förslag är att tillföra en bro i Södra Gårda som en förlängning av Blekeallén. Denna bro skulle i framtiden kunna öka tillgängligheten till Burgårdsparken. Skulle Burgårdsparken i framtiden även utökas i omfång, skulle tillgängligheten till park bli bättre. Samtidigt skulle kopplingarna genom evenemangsstråket bli alltmer intressanta att gå.

Genom att öppna upp denna sida in mot citykärnan, ger det även en mer välkomnande ingång till Gårda. Däremot krävs det mer än bara denna utveckling då det är avlägsenheten från citykärnan som många ser som den största anledningen till varför man inte vill ha sin arbetsplats där. Synsättet att Gårda kan upplevas som avlägset kan också ha att göra med dess

historia, att det tidigare inte hörde till Göteborgs Stad. Det kan utgöra en grund till varför Gårda ligger efter med sin utveckling och inte prioriteras lika mycket. Det är nämligen märkligt hur Gårda, som ligger närmare centralstationen än Järntorget, kan upplevas som mindre centralt. Som det sades i den kvalitativa undersökningen, finns det en skillnad i vad tio minuter är för en göteborgare och vad tio minuter är för en stockholmare, vilket kan upplevas som märkligt. Detta kan ha att göra med att det gamla mindre Göteborg fortfarande lever kvar i göteborgarnas synsätt. Det är något som därför behöver arbetats bort för att kunna uppnå en bredare citykärna i staden.

Att bredda citykärnan mer öster ut genom en utveckling av evenemangstråket är viktig för att låta Gårda bli en naturlig del av citykärnan, ett område som inte bara besöks av de som arbetar där, utan även för att det är en intressant, oupptäckt pärla mitt inne i stan. En början är att lösa frågan i hur arenorna kan bli både trygga och intressanta att passera. Eller ska dessa helt enkelt placeras utanför innerstaden, på platser som behöver och har plats för dem? Att kopplingarna till och från citykärnan är dåliga är bekräftat, att det även finns en vilja att förändra detta finns det underlag för. Intresset står både Göteborgs Stad och privata aktörer för, i form av syftet med planprogrammet, föreslagen översiktsplan, men även genom initiativet Plats för Göteborg. Förbättras kopplingarna och det mentala avståndet minskas, vinner alla på förändringen. Att planera för och genomföra bättre kopplingar till citykärnan, kommer vara omfattande och kräva ett stort engagemang, samarbete, tid och pengar och är något som ligger utanför området att utvecklas.

Genom att stärka kopplingarna mellan Gårda och citykärnan minskar det mentala avståndet, men för att öka rörelsen ytterligare och göra Gårda komplett behövs även en helhetskänsla och nattbefolkning till.

5.1.7 Dag- och nattbefolkning och helhetskänslan

I både den kvantitativa och kvalitativa undersökningen går det att se en efterfrågan på dag- och nattbefolkning. Göteborgs Stad (2021) talar även för att det i Gårda ska finnas blandade funktioner i form av bostäder, arbetsplatser och service.

En avsaknad helhetskänsla är, enligt den kvantitativa undersökningen, en av anledningarna till varför respondenter (A+B) inte vill ha sin arbetsplats i Gårda. Detta är något som bekräftas av den kvalitativa undersökningen som beskriver att det är svårt att utveckla Gårda då det är ett långsmalt område med begränsad geografi. Att Göteborgs Stad heller inte är någon stor markägare i Gårda gör det än mer svårt att uppnå en helhetskänsla. Detta med anledning av att det är Göteborgs Stad som står för bland annat utvecklingen av kollektivtrafik, cykelförbindelser samt park- och grönytor.

Att området även har en obalans mellan dag och nattbefolkning gör att området töms på människor efter kontorstid. Detta menar fastighetsägarna är något som kan påverka områdets trygghet negativt. Då Norra Gårda har en bättre fördelning med fler bostäder, behöver denna utveckling främst ske i Södra Gårda. En utveckling med fler bostäder innebär dock ytterligare behov i form av förskolor och park vilket blir svårt på grund av Gårdas närhet till motorvägen. Men, inte bara bostäder gör att det kan skapas liv och rörelse under dygnets alla timmar. Genom att upprusta och utveckla det befintliga beståndet och fokusera på markplan, så behövs inte mer geografisk yta tas i anspråk för att tillföra ytterligare funktioner.

Evidens & Spacescape (2016) förklarar att närhet är den primära funktionen i städer. Närheten ska finnas till andra människor, jobbet, servicen, kulturen och rekreationen. Det är

även närheten som avgör den ekonomiska tillväxten, minskar miljöbelastningen och segregationen. För att skapa närhet och förutsättningar för en fungerande stad belyser UN-Habitat (2014) vikten av en tät stad. Det finns enligt Evidens & Spacescape (2016) en tydlig koppling att kontor gynnas av att vara nära bostäder, handel nära kontor, och bostäder nära kontor och handel. Även om kopplingarna inte är ömsesidiga tyder det ändå på att det behöver finnas en variation av funktioner för att höja betalningsförmåga och omsättning för såväl kontor som bostäder och handel.

Ett förslag som författarna har för att lyckas nå en blandstad i Gårda, är att precis som *Plats för Göteborg* planerade för, att placera bostäder på västra sidan om ån i Södra Gårda. Detta med anledning av att det är svårt att få till fler bostäder i Gårda till följd av det buller och luftföroreningar som motorvägen orsakar. Samtidigt har evenemangsstråket många andra fördelar för bostäder, som centralitet, närhet till vatten och park och andra funktioner. Det skulle dock i framtiden, om motorvägens påverkan minskas genom förändrat transportsätt och innovativa lösningar, kunna ges förutsättningar för bostäder även i Gårda.

För att sammanställa det hela skulle man kunna säga att alla de nämnda fokusområdena går hand i hand. Genom att minska biltillgängligheten ges utrymme för gång och cykel, samtidigt som tillförandet av parker gör det mer attraktivt att cykla och gå. Allt detta, tillsammans med att utöka de kulturella verksamheterna i Gårda, främjar urbant utbud vilket i sin tur skapar en bättre helhets känsla med liv under dygnets alla timmar. För ett av det största problemen i Gårda idag, är att det inte finns något annat som lockar mer än det dagliga arbetet. *Kineum* och *Citygate* kommer som flera respondenter (C) sagt ge en positiv inverkan för att nå ett dygnet-runt-område och göra att fler pratar om Gårda. Detta är trots allt bara en del av Gårda. För att hela Gårda ska bli en så bra plats som möjligt är det därför viktigt att se till helheten. För att också öka tryggheten behöver därför fasaderna i gatuplan göras levande där människor på gatan känner sig sedda och kan se livet innanför husväggarna vilket minskar barriären mellan inne och ute. För att ytterligare öka tryggheten behöver fler människor lockas till Gårda.

Det är mycket som behöver och kan utvecklas i Gårda, men det är många pusselbitar som måste falla på plats för att lyckas. Om alla dessa delar slutligen skulle falla på plats, skulle Gårda kunna marknadsföras på ett helt annat sätt - där tio minuter till centralstationen i stället skulle uppskattas och upplevas som något friskt och härligt för den vardagliga motionen och hälsan. Det går inte bara att fastighetsägarna i Gårda försöker. De behöver hjälp från andra fastighetsägare och Göteborgs Stad för att utveckla området mellan Gårda och citykärnan. Ett samarbete och en ömsesidig förståelse för varandra behövs. Därför rekommenderar vi fastighetsägare och aktörer inom Göteborgs Stad att ta del av de tips som kommit upp till varandra i examensarbetet. Det behövs också ett mod till att våga. Fler vågade satsningar likt ESS Group i *Kineum* kommer göra Gårda alltmer unikt och sätta sin plats på kartan. Fastighetsägarna har initiativrätten och initiativförmågan, men behöver också Göteborgs Stads stöd.

Något som märkts i undersökningen är att det i de flesta fallen pratas mest om Södra Gårda. Som den kvalitativa undersökningen tar upp, finns det även fler bostäder i Norra Gårda, samt att ån är mer omhändertagen med sittplatser. Allt detta gör att Norra Gårda upplevs mer utvecklat än Södra Gårda. Men samtidigt får Norra Gårda inte glömmas bort. Vi som författare kan tänka oss att det är ett område som ligger lite i skymundan på grund av att det är avgränsat från Södra Gårda med en gångtunnel som den enda kopplingen. Det känns som

att Norra Gårda för gemeneman kan exkluderas när man talar om Gårda. Därför skulle vi gärna se att kopplingarna mellan de två områdena också stärks.

Slutligen behöver fastighetsägarna ta fram en gemensam och tydlig profilering då det idag inte verkar finnas någon. Gårda – så nära, men ändå så långt bort, där målet ska vara att suddas bort ”ändå så långt bort” och främja det friska, levande och stadsnära Gårda.

5.1.8 Om författarna får drömma stort och helt fritt

Gårda har mycket potential, och efter över ett halvårs arbete med området har även vi författare många tankar och idéer över hur Gårda skulle kunna utvecklas.

Utöver de förslag som redan givits har författarna ytterligare idéer över hur Mölndalsåns fulla potential kan framhävas. Genom att smycka Mölndalsån med fontäner och lampor, där lamporna ger ljus och liv till en idag folktom och mörk plats under kvällstid kan en unik turistattraktivitet skapas i Gårda. Lampor och fontäner skulle tillsammans, under speciella tidpunkter, kunna bjuda in till en ljus- och vattenshow. Detta skulle kunna locka fler människor till området och få Gårda omtalat även bland turister.

Med Södra Gårdas förmånliga läge precis norr om Liseberg, så skulle även det vara ett perfekt läge för någon form av uthyrning av kanoter och trampbåtar under vår/sommartid där även barn aspekten kan få inkluderas i området. Där kan då barn och vuxna få avnjuta den vackra sidan som går att se från vattnet hela vägen in till citykärnan. Genom att minska bilen längs med Ävägen i Södra Gårda kan den västra ekologiska kantzonen skapa en perfekt yta för människor att slå sig ner i gräset med en picknick-korg.

I Norra Gårda har författarna genom egna observationer kunnat urskilja en yta som idag kan upplevas ödslig, men egentligen har mycket god potential för de sociala och rekreativa möjligheterna. Ytan är belägen norr om spårvagnsmuseet och har en direkt anslutning till Mölndalsån. Tillsammans med den kulturella verksamheten Spårvagnsmuseet, skulle ytan kunna utvecklas med växter och sittplatser. De spår som är kopplade till spårvägmuseet skulle i samråd med museet kunna användas för någon form av foodtruck, fast som foodtrams. Detta skulle kunna vara en rolig, kreativ och unik idé som lockar fler besökare till både Spårvagnsmuseet och Gårda. Spårvagnshallens kulturella verksamhet skulle då förbättras, och Norra Gårdas urbana utbud stärkas.

6. Etisk reflektion

Ur en etisk synvinkel kan, den utveckling som examensarbetet tagit upp i Gårda, påverka något som idag är av stort värde för någon annan. Att utveckla och skapa ett mer attraktivt och efterfrågat område kan medföra att hyrorna höjs, både för kontor och bostäder. Med tanke på att fastighetsägarna i undersökningen berättat att de lägre hyrorna är något som idag lockar hyresgäster till Gårda, kan en utveckling medföra att företag blir tvungna att flytta till ett helt annat läge. Ett läge som möjligtvis inte har alls samma standard eller centralitet. Även de som har bor i hyresrätterna i Gårda kan bli drabbade på samma sätt som företagen.

Att minska biltillgängligheten kan påverka företagen och dess personal. De personer som möjligtvis bor utanför stan och är beroende av bil kan få svårare att ta sig till sin arbetsplats om biltillgängligheten begränsas, vilket i sin tur kan göra att de börjar se efter nya arbetsmöjligheter i andra områden. Företag kan därför riskera att förlora sin personal. Samtidigt skulle en nedprioriterad biltillgänglighet och en stärkt kollektivtrafik kunna minska den ekonomiska segregationen. Detta då det i dagsläget är dyrt att äga och använda den egna bilen.

Ytterligare en etisk aspekt att ta i beaktning i detta arbete är att undersökningen inte har inkluderat alla. Den framtida målgruppen, som idag är under 18 år har inte kunnat ge sina synpunkter som skulle kunna göra att resultatet blev annorlunda. Denna undersökning har i stället delvis fått svar från den generation som snart går i pension och därmed inte representerar ett framtida Gårda.

7. Slutsats

Detta kapitel redovisar undersökningens slutsatser och besvarar examensarbetets frågeställningar.

7.1 Hur ska Gårda utvecklas för att bli ett mer attraktivt verksamhetsområde i Göteborg?

För att utveckla Gårda till ett mer attraktivt område att verka i, har undersökningen kunnat urskilja ett flertal fokusområden och stadskvaliteter som fastighetsägare tillsammans med Göteborgs Stad bör sträva efter i utvecklingen:

- Minskad biltillgänglighet
- Konkurrentkraftig kollektivtrafik
- Stärkta gång och cykelstråk
- Större och bredare urbant utbud
- Tillföra grönområden och rekreativa ytor
- Goda, naturliga kopplingar till citykärnan
- Mer rörelse nattetid
- Bättre helhetskänsla

Biltillgängligheten i Gårda är i dagsläget hög till följd av den goda tillgängligheten via motorvägen, Fabriksgatan och Ävägen som leder vidare in till centrala Göteborg. Samtidigt som en god biltillgänglighet uppskattas av många, är detta något som behöver ändras för att nå en hållbar utveckling. Fastighetsägarna behöver profilera om Gårda och tvätta bort den bilstämpel som området har idag. Skulle biltillgängligheten minskas, frigörs ytor som skulle kunna användas för andra efterfrågade stadskvaliteter. Det skulle då kunna främja den helhetskänsla som många idag anser saknas i Gårda. Men, för att kunna minska bilanvändandet, behövs det något som konkurrerar med bilen: en välutvecklad kollektivtrafik. Det finns en vilja till att förändra sitt transportsätt hos de som arbetar i Gårda, men till följd av de bristfälliga förutsättningarna, är bilen det mest fördelaktiga alternativet.

En utvecklad kollektivtrafik, som håller på att förverkligas i området, är ett sätt. Men att göra det svårt att köra bil i området är också en lösning. Detta kan göras genom att prioritera den mänskliga dimensionen och därför utveckla gång- och cykelstråk samt utveckla shared streets där bilen behöver anpassa sig till gång- och cykeltrafikanter. Ett steg i rätt riktning för detta är att ställa om Ävägen. Även Fabriksgatan kan behöva ses över för att göra det mindre biltillgängligt, då denna gata kan vara en av Göteborgs sämsta gator sett till luftkvalitet. De pengar som idag läggs på bilinfrakturen behöver omfördelas och läggas mer på att bygga bort bilen och främja gång och cykel. Genom att stärka gång- och cykelstråken som kan passera igenom Gårda med goda kopplingar in till citykärnan skapas mer rörelse som kan öka områdets trygghet. Att fler cyklar och/eller går är även bättre för hälsan. Men för att även locka fler människor från andra platser i Göteborg behövs något mer.

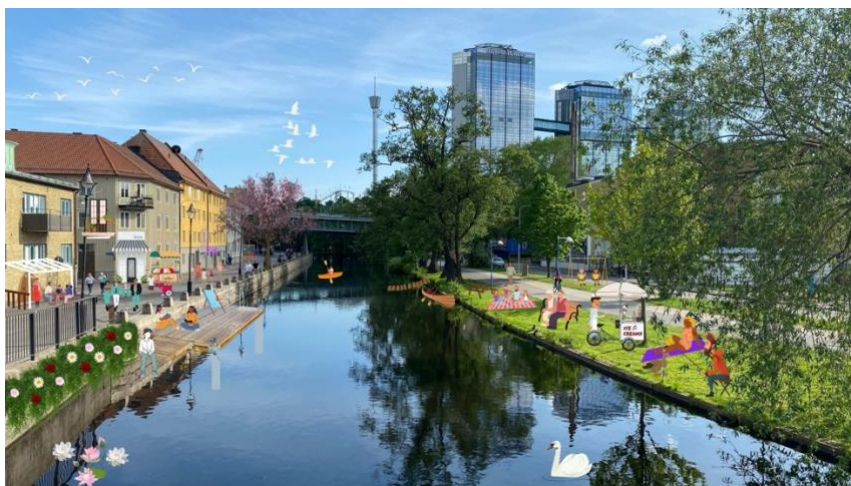
För att området inte ska dö efter kontorstid behövs det tillföras kvällsöppna verksamheter, vilket undersökningen också visar en efterfrågan på. Det önskas restauranger, afterworkställen, caféer och uteserveringar som alla kan vara öppna efter kontorstid och locka människor från citykärnan och övriga Göteborg. Genom att omvandla bilgator till promenadvänliga stadsstråk stärks även underlaget för urbana verksamheter. Ävägen, som har ett mycket bra solläge skulle därför kunna utvecklas med dessa verksamheter och skapa ett livfullt stråk som lyfter Gårda. Genom att även stärka kulturen i Gårda med exempelvis

fler museer, föreställningar och vernissager, kan Gårda dra till sig andra och fler målgrupper, samt skapa ett bra underlag för urbana verksamheter.

Vidare behövs fler bostäder och verksamheter i markplan utvecklas för att öka rörelsen under kvälls- och nattetid, men på grund av motorvägens negativa påverkan är det svårt att tillföra bostäder inom Gårdas gränser. Därför är förslaget om att tillföra bostäder i evenemangsstråket en god lösning tills en eventuell framtida förändring av bilanvändandet kan urskiljas. För att bekämpa den försämrade luftkvaliteten och bullernivån som motorvägen ger, kan en utveckling av grönstruktur vara till stor nytta. Det kan bidra till de både ekologiska och sociala värdena i Gårda och även stärka Åvägens potential till en attraktiv och livfull gata. Genom att utveckla Åvägen och det blågröna stråket som Mölndalsån utgör, kan de verkamma i området få ett trevligt, händelsefullt och energigivande rekreativt stråk där lunch och lunchpromenader kan avnjutas. Det skulle främja hälsan, minska risken för klimatförändringarnas påföljder och stärker ekosystemen. Hur skulle Gårda då visuellt sett kunna se ut?



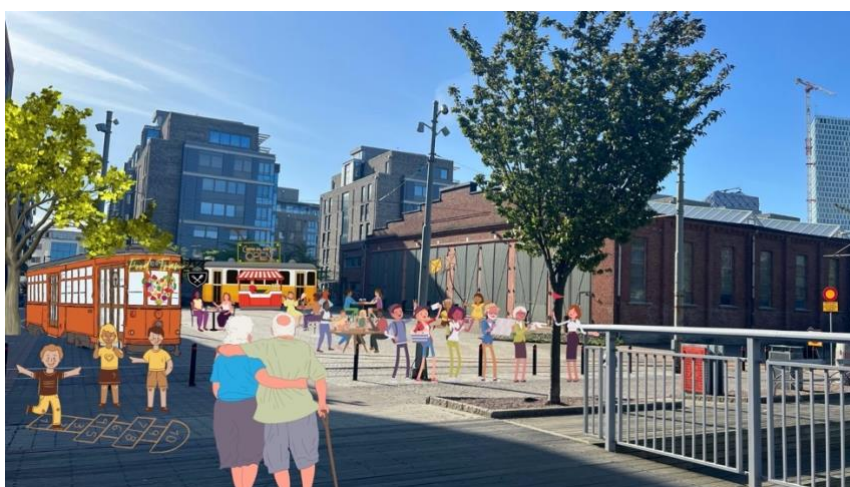
Figur 26: Åvägen och Mölndalsåns utveckling.



Figur 27: Åvägens södra del som idag är högt trafikerad och hur Mölndalsåns västra sida kan utvecklas till ett rekreativt parkstråk.



Figur 28: Författarnas idé om ljus- och vattenshow längst med Mölndalsån.



Figur 29: Författarnas idé om att utveckla torget norr om spårvagnsmuseet i Norra Gårda.

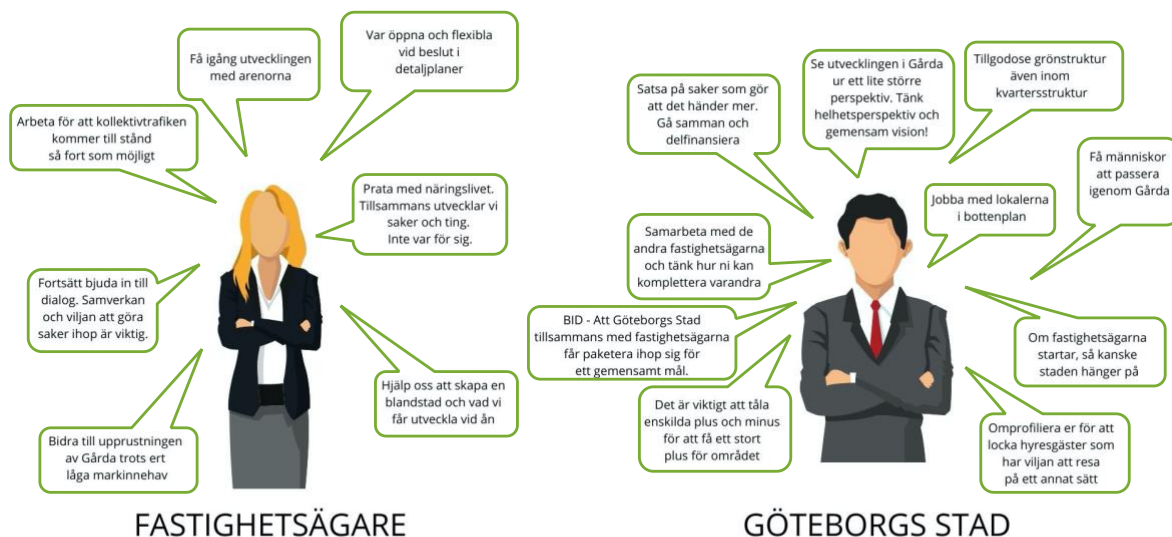
Undersökningen tydliggör att alla fokusområden och stadskvaliteter går hand i hand, och på ett eller annat sätt är beroende av varandra. Skulle alla fokusområden slutligen falla på plats, skulle Gårda kunna marknadsföras och profileras på ett helt annat sätt, där 10 minuter till centralstationen skulle upplevas som något *så nära*, i stället för så långt bort.

7.2 Hur kan kopplingarna till citykärnan stärkas för att minska det mentala avståndet?

För att kunna bli ett attraktivt verksamhetsområde med allt som nämns i förgående delkapitel behövs kopplingarna till citykärnan stärkas. En av de största utmaningarna och svagheter med Gårda är just att det är/känns avlägset och saknar koppling till citykärnan, vilket även återspeglas i det långa mentala avståndet som många har till Gårda. Ytan mellan Gårda och citykärnan kan för många göteborgare upplevas som lång att korsa till följd av dess barriärer. Barriärerna är dels Mölndalsån, dels de tomma och inhängande ytorna, men även Ullevi. Barriäreffekterna som dessa bidrar med behöver därför minskas för att skapa naturliga kopplingar till citykärnan. Detta kan göras genom att ta vara på Mölndalsåns potential och tillföra fler broar, utveckla evenemangsstråket och liva upp de promenadvägar som finns in till citykärnan. En utveckling av evenemangsstråket är således väsentlig för att minska dess barriäreffekt och minska det mentala avståndet. Även om detta inte kan ske i närtid, utan snarare i framtid, är det kanske här den viktigaste utvecklingen kan ske för att förkorta det mentala avståndet. Gårda behöver bli en naturlig del av Innerstaden, och inte en plats som man aktivt tar sig till, för att Gårda ska upplevas *så nära*, i stället för så långt bort.

7.3 Hur ska privata och offentliga aktörer samarbeta för att generera en hållbar framtida utveckling av Gårda?

För att nå en positiv utveckling i Gårda, behövs ett gott samarbete och förståelse mellan fastighetsägarna i Gårda och Göteborgs Stad. Därför är det viktigt att respektive part tar vara på de tips som de ger till varandra (se Figur 30), och tar åt sig detta och reflekterar hur de *tillsammans* ska utveckla Gårda till något *så nära* i stället för något så långt bort.



Figur 30: Aktörernas tips till varandra för att nå en positiv utveckling i Gårda.

7.4 Förslag till vidare undersökning

- Undersöka hur utvecklingen och tillförandet av stadskvaliteternas inverkan på Gårda kan mätas för att säkerställa dess funktion i området?
- Undersöka vart grönstruktur ska placeras och tillämpas för att uppnå ett maximalt nyttjande för områdets ekologiska, ekonomiska och sociala hållbarhetsaspekter.
- Analys av området mellan Gårda och citykärnan – hur kan detta område på bästa sätt utvecklas för att gynna Gårda och hela Göteborg?

Referenser

- Balder, Castellum, HSB, Platzer, Riksbyggen, Skanska, Stena Fastigheter, Wallenstam samt arkitekterna Semrén Månsson, White, Wingårdhs, Sweco,. (u.å.). *Plats för Göteborg*. <https://platsforgoteborg.se>
- Boverket. (2018a). *Därför behöver vi naturen*. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/ekosystemtjanster/naturen/>
- Boverket. (2018b). *Naturens betydelse för klimatanpassning*. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/ekosystemtjanster/naturen/betydelse/>
- Boverket. (2019). *Grönska främjar hälsa och välbefinnande*. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/ekosystemtjanster/naturen/valbefinnande/>
- Boverket. (2021). *Program til detaljplan*. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/detaljplanprocessen/program-till-detaljplan/>
- Bryman, A., & Bell, E. (2017). *Företagsekonomiska forskningsmetoder* (Vol. 3). Stockholm : Liber.
- Evidens, & Spacescape. (2016). *Värdeskapande stadsutveckling*. Spacescape. https://www.spacescape.se/wp-content/uploads/2017/03/Vardeskapande-stadsutveckling-Rapport_161206.pdf
- Havs och Vattenmyndigheten. (2016). *Följder av Weserdomen i svensk rättstillämpning*. <https://www.havochvatten.se/data-kartor-och-rapporter/rapporter-och-andra-publikationer/publikationer/2016-11-23-foljder-av-weserdomen-i-svensk-rattstillampning.html>
- Gehl, J. (2019). *Städer för människor*. AB Svensk Byggtjänst.
- Global Designing Cities Initiative. (u.å.-a). *Global Street Design Guide*. <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/>
- Global Designing Cities Initiative. (u.å.-b). *Shared Streets*. <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/streets/shared-streets/>
- Göteborgs Stad. (2021). *Översiktsplan för Göteborg*. Göteborgs Stad Retrieved from <https://oversiktsplan-forslag-antagande.goteborg.se>
- Göteborgs Stad. (2022). *Gårda*. <https://stadsutveckling.goteborg.se/projekt/garda/>
- Göteborgs Stad. (u.å.-a). *Stadsutveckling Göteborg: Älvstaden*. <https://stadsutveckling.goteborg.se/alvstaden/>

Göteborgs Stad. (u.å.-b). *Stadsutvecklings-processen*.

<https://stadsutveckling.goteborg.se/stadsutvecklingsprocessen/>

Hans Ander, M. L., Gudrun Lönnroth,. (1999). *Kulturhistorisk värdefull bebyggelse i Göteborg - Ett program för bevarande*

https://goteborg.se/wps/wcm/connect/bdc61292-1388-4688-9cf0-5c4c3d40edf2/Arkiv_Volym2del1.pdf?MOD=AJPERES

Stadsledningskontoret, G. S. (2022). *Slutrapport, Ny Arena och stadsutveckling i evenemangsområdet*. Göteborgs Stad Retrieved from

[https://www4.goteborg.se/prod/Intraservice/Namndhandlingar/SamrumPortal.nsf/9A71043E731215BEC1258813003DAC53/\\$File/2.1.22_20220406.pdf?OpenElement](https://www4.goteborg.se/prod/Intraservice/Namndhandlingar/SamrumPortal.nsf/9A71043E731215BEC1258813003DAC53/$File/2.1.22_20220406.pdf?OpenElement)

UN-Habitat. (2014). *A New Strategy of Sustainable Neighbourhood Planning: Five principles*. UN-Habitat. <https://unhabitat.org/a-new-strategy-of-sustainable-neighbourhood-planning-five-principles-0>

Figurer

Figur 3. Göteborgs Stad (2021) Föreslagen översiktsplan <https://oversiktsplan-forhttps://oversiktsplan-for>

Figur 4. Göteborgs Stad (2021) Föreslagen översiktsplan <https://oversiktsplan-forhttps://oversiktsplan-for>

Figur 5. Göteborgs Stad (2021) Föreslagen översiktsplan <https://oversiktsplan-forhttps://oversiktsplan-for>

Figur 6. Plats för Göteborg (u.å.) Arena flygfoto <https://platsforgoteborg.se>

Figur 25. Rasmus Hjortshøj (u.å.) Cykelslangen (The Bicycle Snake) <https://coastarc.com/cykelslangen>

Bilagor

Bilaga 1

Intervjuunderlag – Standardfrågor

Får vi lov att spela in denna intervju?

Får vi lov att namnge dig i vår rapport? (om inte vad vill du att vi kallar dig i vårt arbete när vi hänvisar till denna intervju?)

Vill du granska det vi skriver från denna intervju innan publicering?

DEL FÖR PRECISERADE FRÅGOR (Se Bilaga 2 till 8)

Finns det någon som du tycker att vi bör intervjua eller har du något annat tips som kan gynna vår undersökning?

Finns det något du vill tillägga som du anser att vi har missat att fråga om?

Hur du tycker att denna intervju gick?

Är det okej om vi hör av oss till dig igen om vi behöver komplettera med ytterligare frågor?

Bilaga 2

Intervjuunderlag – Viveca Risberg

Vad är din roll och vad gör du?

Hur upplever du stadsdelen Gårda i dagsläget?

Vi har utfört en enkätundersökning som fortfarande ligger ute och där svaren kontinuerligt kommer in, just nu har 48,4 % svarat att de inte vill ha sin arbetsplats i Gårda. Den främsta anledningen till varför är att området är/känns avlägset och saknar koppling till citykärnan och att det är en bristfällig kollektivtrafik. Hur tror du att man måste utveckla Gårda för att det ska bli ett attraktivt område att arbeta i?

Vad ser du för potential med området? Vart ser du Gårda om 10 eller 20 år?

Berätta gärna om planprogrammet för Gårda.

Du skrev att det är pausat just nu, varför är det de?

Vad krävs för att det ska komma i gång igen?

Varför behövs planprogrammet i Gårda? Kan man inte bara utveckla med att söka nya detaljplaner?

Vad tycker du om programmet Plats för Göteborg?

Vad krävs för att projektet ska gå igenom och påbörjas?

Vad behöver fastighetsägare i Gårda göra för satsningar för att staden också ska vara villiga att satsa?

Har du någon fråga som du skulle vilja ställa till dem som arbetar i Gårda idag?

Finns det någon som du tycker att vi bör intervjua eller har du något annat tips som kan gynna vår undersökning?

Finns det något du vill tillägga som du anser att vi har missat att fråga om?

Tips till fastighetsägarna

Bilaga 3

Intervjuunderlag – Stefan Ekström

Vad är din roll och vad gör du?

Med tanke på att du har bra insyn i den trafikala aspekten i Gårda (enligt Mattias Hedeberg), hur ser du på trafiksituationen där idag?

Vi har en undersökning ute just nu både för de som arbetar i Gårda och de som inte arbetar i Gårda. Något som sticker ut där är just att kollektivtrafik saknas i området, samtidigt som de som arbetar också ser positivt på att det är lättillgängligt för bil och god närhet till motorvägen. Hur ser du på detta, med tanke på stadens vision om att minska biltrafiken och främja kollektivtrafik, cykel och gång?

Vilka lösningar finns för kollektivtrafiken i Gårda? Är det endast buss, eller skulle det vara möjligt med spårvagn eller finns det någon möjlighet att få en tågstation genom att gräva en tunnel ner till Lisebergssationen från mitten av södra Gårda tex? Eller hur ser ni på det?

Något vi också kan se från de som inte vill vara i Gårda är att de upplever området som avlägset och att de saknar koppling till citykärnan. Hur ska man kunna ändra på detta?

Hur ska man kunna lösa visionen om att minska biltrafik och samtidigt lyckas hålla kvar arbetstagarna som ser positivt på möjligheten till bil?

Som vi förstått i en intervju med *tjänsteman från Göteborgs Stad* så är det svårt och dyrt att kunna finansiera för att utveckla det trafikala i Gårda för staden, hur tror du man ska kunna lösa detta både ur ett finansiellt och praktiskt perspektiv?

Hur ser ni på Fastighetskontoret på Mölndalsån, Ullevigatan och motorvägen? Är de barriärer eller är de resurser?

Om Mölndalsån är en resurs, hur ser du en utveckling av Ävägen då?

Bilaga 4

Intervjuunderlag – Anton Westergården & Kristin Cadier

Vad är eran roll och vad gör ni?

Hur upplever ni stadsdelen Gårda i dagsläget?

Vad ser ni för potential med området? Vart ser ni Gårda om 10 eller 20 år?

Vad anser ni är av högsta prioritering att utveckla i Gårda och vad är er plan?

Vi har just nu två enkätundersökningar ute - en för dem som arbetar i Gårda och en för dem som *inte* arbetar i Gårda. Dem som arbetar i Gårda idag ser till största del ut att uppskatta/gilla att sitta i Gårda, medan de som *inte* arbetar i Gårda, där säger mer än hälften att de inte sitta i Gårda. Vad tror ni krävs för att öka attraktiviteten?

Vi har haft intervju med *tjänsteman från Göteborgs Stad*, där vi diskuterade lite kring planprogrammet och att det har varit pausat ett tag. Vi förstod det som att anledningen är till stor del den ekonomiska frågan. Hur kan man lösa denna finansiella situation enligt er?

Vad krävs för att planprogrammet ska komma i gång igen? Kommer det komma i gång igen?

Vad krävs för att staden ska investera i området? Och vad är er roll i det?

Vad vi förstått i intervju med *tjänstemän från staden* så känns det som det som att samarbetet mellan nämnderna ofta sätter käppar i hjulen för vissa projekt, vad är er syn på det? Hur funkar det och hur kan man se till att det faktiskt fungerar.

Vad har ni för tips och medskick till fastighetsägarna i området för att kunna få en lyckad utveckling av området?

Bilaga 5

Intervjuunderlag – Joachim Karlgren

Vad är din roll och vad gör du?

Vi har förstått att du har bra koll på den trafikala situationen i Gårda, hur ser du på trafiksituationen där idag?

Vi har en enkätundersökning ute just nu, både för de som arbetar i Gårda och de som *inte* arbetar i Gårda. Något som sticker ut där är just att kollektivtrafik saknas i området, samtidigt som dem som arbetar också ser positivt på att det är lättillgängligt för bil och god närhet till motorvägen. Hur ser du på detta, med tanke på stadens vision om att minska biltrafiken och främja kollektivtrafik, cykel och gång?

Vad finns det som skulle kunna konkurrera med bilen?

Vilka lösningar finns för kollektivtrafiken i Gårda? Är det endast buss, eller skulle det vara möjligt med spårvagn eller finns det någon möjlighet att få en tågstation genom att gräva en tunnel ner till Lisebergssationen från mitten av södra Gårda tex? Eller hur ser ni på det?

Vi förstod från *tjänsteman från Göteborgs Stad* att det ska finnas planer för någon buss och att du har varit med i planerna för denna, stämmer det? Vad gäller för den?

Någonting vi också kan se från de som inte vill vara i Gårda är att de upplever området som avlägset och att det saknar koppling till citykärnan. Hur ska man kunna ändra på detta?

Hur ska man kunna få ett mer gång- och cykelvänligt Gårda?

Som vi förstod i en intervju med *tjänsteman från Göteborgs Stad* så är det svårt och dyrt att kunna finansiera för att utveckla det trafikala i Gårda för Göteborgs Stad, hur tror du man ska kunna lösa detta både ur ett finansiellt och praktiskt perspektiv?

Hur fungerar arbetet och samarbetet mellan Göteborgs Stads aktörer?

Bilaga 6

Intervjuunderlag – Therése Ryding

Vad är din roll och vad gör du?

Hur upplever du stadsdelen Gårda i dagsläget?

Vad ser du för potential med området?

Kan du beskriva hur det ser ut med park och rekreativa ytor i Gårda i dagsläget och varför det gör det?

Upplever du någon skillnad i Norra, respektive Södra Gårda?

Vi har fått ta del av och hunnit kika igenom *Underlag till Program Gårda*. Är det nedlagt nu? (Varför i sådana fall). Eller arbetar ni fortfarande med att tillföra grönytor i Gårda och på vilket sätt i sådana fall?

Har man gjort någon åtgärd för de “brist parkmark” som visas i “Underlag till Program Gårda”?

När vi läser *Underlag till Program Gårda* så kunde vi se att det står att “[...] för att gröna och rekreativa ytor ska bli möjliga längst ån så krävs det att det säkerhetsställs i samband med att nya planer tas fram”. Det har ju nämligen tagits fram planer, men inte så mycket gröna ytor eller har vi fel?

Vart och hur kan man tillföra rekreativa ytor i Gårda tror du?

I tidigare intervjuer har Ävägen kommit på tal om att kunna bli ett promenadstråk, men i samtal med *företagsnamn* så kan denna inte stängas av helt för trafik, vad tänker du?

Vi hade en intervju med *tjänsteman från Göteborgs Stad*, som vi förstod kan man inte tillgodoräkna parkområdet (Burgårdsparken) väster om Gårda på grund av ån, skulle du vilja utveckla detta?

Vad har du för tips till fastighetsägarna i området?

Bilaga 7

Intervjuunderlag – Pär Abrahamsson

Vad är din roll och vad gör du?

Hur upplever du stadsdelen Gårda i dagsläget?

Vad ser du för potential i området? Om exempelvis 10–20 år.

Vad anser du är av högsta prioritering att utveckla i Gårda?

Vilka skulle du säga är Gårdas främsta styrkor och svagheter?

Är Gårda ett efterfrågat område i jämförelse med andra områden i staden?
(finns det någon lista eller rankning?)

Vad efterfrågar de företag som sitter i Gårda i dagsläget

Vet du om fastighetsägarna har någon särskild profilering för området, hur marknadsför de sig gentemot nya potentiella hyresgäster?

Som en avslutande fråga har vi i varje intervju med staden haft med om de har tips till fastighetsägarna i Gårda och med fastighetsägarnas fall har vi frågat om de har tips till staden. Vi tänker att du kanske har tips till både staden och fastighetsägarna?

Bilaga 8

Intervjuunderlag – Fastighetsägarna

Vad är din roll i Gårda?

Historia

Vi har haft två enkätundersökningar ute, som visar att av dem som arbetar i Gårda (450 respondenter), så uppskattar 82,7% att ha sin arbetsplats där. De främsta anledningarna som vi kan se till varför man *inte* uppskattar det är:

- Bristfällig kollektivtrafik
- Området är/känns avlägset och saknar koppling till citykärnan
- Otillräckligt utbud av urbana verksamheter (handel, service, restauranger, café etc.)

Vidare så har vi haft en annan enkätundersökning för dem som inte arbetar i Gårda där 49,5% av alla 105 respondenter inte vill ha sin arbetsplats i Gårda. Vad har du för kommentarer på alla dessa resultat?

Vad ser ni på **företagets namn** för potential i området, och vad har ni för planer?

Hur vill ni att Gårda ska vara?

Hur efterfrågat är Gårda i jämförelse med andra områden i staden?

Vad efterfrågar hyresgäster i Gårda idag?

Vad upplever du är den slutliga anledningen till att hyresgäster väljer att etablera sig i Gårda?

Upplever du att området spelar roll, eller söker dem bara en yta?

Hur profilerar ni på **företagets namn** Gårda? Vilka stadskvaliteter marknadsför ni med området till potentiella hyresgäster?

Vi har haft intervjuer med staden också, vilka tips skulle du vilja skicka med till staden för en lyckad utveckling i Gårda?

Bilaga 9

Frågeställningar – Göteborgarens syn på Gårda (Enkätundersökning A)

Kön

- Kvinna
- Man
- Icke binär
- Annat alternativ
- Vill ej svara

Ålder

- 18–29
- 30–39
- 40–49
- 50–59
- 60+

Vad är din huvudsakliga sysselsättning?

- Arbetar på kontor
- Arbetar i butik/restaurang
- Studerande
- Annat

Skulle du vilja ha din arbetsplats i Gårda?

- Ja
- Nej
- Vet ej/ingen uppfattning

Svarade du "vet ej/ingen uppfattning" skrällar du längst ner i formuläret och skickar in dina svar.

Om JA, varför? (Om NEJ, fortsätt till nästa fråga). Kryssa i dem främsta anledningarna för dig.

- Området är/känns nära och har goda kopplingar till citykärnan
- Uppskattar dess avlägsenhet till citykärnan
- Lugnt område/inte så mycket aktivitet
- Aktivt område
- Modernt område
- Närhet till hemmet
- Långt från hemmet
- Närheten till motorvägen
- Ett växande och aktuellt område
- Områdets kulturhistoriska och arkitektoniska värde
- Gillar den nya arkitekturen i området med höghus etc.
- Det är/känns som ett tryggt område
- Närhet till rekreativa ytor (parker, grönområden, vatten, etc.)
- Tillräckligt utbud av urbana verksamheter (handel, service, restauranger, café etc.)
- Goda möjligheter till After Work i området
- Bra utbud av kollektivtrafik
- Lättillgängligt för gång- och cykeltrafik
- Lättillgängligt för bil
- Det är en bra fördelning mellan de olika trafikslagen (bil, cykel, gång)
- Jag upplever området i helhet som trevligt med en god helhetskänsla

- Annat ...

Om NEJ, varför inte? Kryssa i dem främsta anledningarna för dig.

- Området är/känns avlägset och saknar koppling till citykärnan
- Området är för centralt
- För lugnt område/saknar aktivitet
- För aktivt område
- Omordernt område
- För nära hemmet
- Långt från hemmet
- Närheten till motorvägen
- Känns som en byggarbetsplats just nu/byggs för mycket
- Områdets kulturhistoriska och arkitektoniska värde
- Gillar inte den nya arkitekturen i området med höghus etc.
- Det är/känns som ett otryggt område
- Brist på rekreativa ytor (parker, grönområden, vatten, etc.)
- Otillräckligt utbud av urbana verksamheter (handel, service, restauranger, café etc.)
- Finns dåliga möjligheter till After Work i området
- Bristfällig kollektivtrafik
- Svårtillgängligt för gång- och cykeltrafik
- Svårtillgängligt med bil
- Det är en dålig fördelning mellan de olika trafikslagen (bil, cykel, gång)
- Jag upplever området som tråkigt med en avsaknad helhetskänsla
- Annat ...

Något du skulle vilja tillägga för att förtydliga dina svar ovan eller något annat vi bör veta?

Bilaga 10

Frågeställningar – Hur trivs du som arbetar i Gårda? (Enkätundersökning B)

Jag har min arbetsplats i Gårda (denna enkät är endast för de som arbetar i Gårda)

- Ja

Kön

- Kvinna
- Man
- Icke binär
- Annat alternativ
- Vill ej svara

Ålder

- 18–29
- 30–39
- 40–49
- 50–59
- 60+

Har du din arbetsplats i norra eller södra Gårda? (Norr eller söder om Ullevigatan)

- Norra
- Södra

Vad är din huvudsakliga sysselsättning?

- Arbetar på kontor
- Arbetar i butik/restaurang
- Annat

Uppskattar/gillar du att ha din arbetsplats i Gårda?

- Ja
- Nej
- Vet ej/ingen uppfattning

Om JA, varför? (Om NEJ, fortsätt till nästa fråga). Kryssa i dem främsta anledningarna för dig.

- Området är/känns nära och har goda kopplingar till citykärnan
- Uppskattar dess avlägsenhet till citykärnan
- Lugnt område/inte så mycket aktivitet
- Aktivt område
- Modernt område
- Närhet till hemmet
- Långt från hemmet
- Närheten till motorvägen
- Ett växande och aktuellt område
- Områdets kulturhistoriska och arkitektoniska värde
- Gillar den nya arkitekturen i området med höghus etc.
- Det är/känns som ett tryggt område
- Närhet till rekreativa ytor (parker, grönområden, vatten, etc.)
- Tillräckligt utbud av urbana verksamheter (handel, service, restauranger, café etc.)
- Goda möjligheter till After Work i området
- Bra utbud av kollektivtrafik

- Lättillgängligt för gång- och cykeltrafik
- Lättillgängligt för bil
- Det är en bra fördelning mellan de olika trafikslagen (bil, cykel, gång)
- Jag upplever området i helhet som trevligt med en god helhetskänsla
- Annat ...

Om NEJ, varför inte? Kryssa i dem främsta anledningarna för dig.

- Området är/känns avlägset och saknar koppling till citykärnan
- Området är för centralt
- För lugnt område/saknar aktivitet
- För aktivt område
- Omodernt område
- För nära hemmet
- Långt från hemmet
- Närheten till motorvägen
- Känns som en byggarbetsplats just nu/byggs för mycket
- Områdets kulturhistoriska och arkitektoniska värde
- Gillar inte den nya arkitekturen i området med höghus etc.
- Det är/känns som ett otryggt område
- Brist på rekreativa ytor (parker, grönområden, vatten, etc.)
- Otillräckligt utbud av urbana verksamheter (handel, service, restauranger, café etc.)
- Finns dåliga möjligheter till After Work i området
- Bristfällig kollektivtrafik
- Svårtillgängligt för gång- och cykeltrafik
- Svårtillgängligt med bil
- Det är en dålig fördelning mellan de olika trafikslagen (bil, cykel, gång)
- Jag upplever området som tråkigt med en avsaknad helhetskänsla
- Annat ...

Om VET EJ / INGEN UPPFATTNING, utveckla gärna:

Vad uppskattar du / vad anser du bör bevaras med Gårda?

- Kollektivtrafiken
- Utbudet av restauranger
- Tillgång till gång- och cykelstråk
- Utbudet av caféer
- Utbudet av rekreationsytor (parker, grönområden, vatten, etc.)
- Utbudet av parkeringsplatser
- Tillgång till vårdcentral
- Tillgång till tandvård
- Utbudet av frisörer
- Tillgång livsmedelsbutik
- Utbudet av kiosker
- Utbudet av butiker
- Utbudet av gym
- Utbudet av afterworkställen
- Utbudet av uteserveringar
- Tillgång till postboxar (för att hämta ut paket)
- Utbudet av bilpool
- Planteringar
- Välkomnande entréer och fasader

- Inget
- Annat ...

Vad saknar du i Gårda idag?

- Kollektivtrafik
- Utbud av restauranger
- Tillgång till gång- och cykelstråk
- Utbud av caféer
- Utbud av rekreationsytor (parker, grönområden, vatten, etc.)
- Utbud av parkeringsplatser
- Tillgång till vårdcentral
- Tillgång till tandvård
- Utbud av frisörer
- Tillgång livsmedelsbutik
- Utbud av kiosker
- Utbud av butiker
- Utbud av gym
- Utbud av afterworkställen
- Utbud av uteserveringar
- Tillgång till postboxar (för att hämta ut paket)
- Utbud av bilpool
- Planteringar
- Välkomnande entréer och fasader
- Inget
- Annat ...

Hur tar du dig till din arbetsplats i dagsläget?

- Egen bil
- Kollektivtrafik
- Cykel
- Gå
- Taxi
- Bilpool
- Elscooter

Hur skulle du HELST vilja ta dig till din arbetsplats om det fanns goda förutsättningar och förhållanden för detta?

- Egen bil
- Kollektivtrafik
- Cykel
- Gå
- Taxi
- Bilpool
- Elscooter

Vad är ett OK avstånd för dig till en buss-/spårvagnshållplats?

- Mindre än 100 m (ungefär 1 minut)
- Mindre än 150 m (ungefär 2 minuter)
- Mindre än 200 m (ungefär 3 minuter)
- Mindre än 300 m (ungefär 4 minuter)
- Mindre än 400 m (ungefär 5 minuter)
- Mindre än 500 m

- Mindre än 1000 m
- För mig spelar det ingen roll

**Om du får drömma stort och helt fritt, vad och hur vill du att området du arbetar i ska vara?
(var gärna kreativ)**

Något du skulle vilja tillägga för att förtydliga dina svar ovan eller något annat vi bör veta?

INSTITUTIONEN FÖR ARKITEKTUR OCH
SAMHÄLLSBYGGNAD
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige 2022
www.chalmers.se



CHALMERS