



CHALMERS



Framtidens Lindome

En studie om hållbara exploateringsmöjligheter
vid Spinneriet i Lindome

Examensarbete inom kandidatprogrammet Affärsutveckling och
entreprenörskap inom samhällsbyggnadsteknik

REBECCA LJUNGQVIST
FRIDA RUNESSON

INSTITUTIONEN FÖR ARKITEKTUR OCH SAMHÄLLSBYGGNADSTEKNIK

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

EXAMENSARBETE ACEX20

Framtidens Lindome

En studie om hållbara exploateringsmöjligheter vid Spinneriet i Lindome

Examensarbete inom kandidatprogrammet

Affärsutveckling och entreprenörskap inom samhällsbyggnadsteknik

REBECCA LJUNGQVIST

FRIDA RUNESSON

Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik

Avdelningen för byggnadsdesign

CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA

Göteborg, 2022

Framtidens Lindome

En studie om hållbara exploateringsmöjligheter vid Spinneriet i Lindome

Examensarbete inom kandidatprogrammet

Affärsutveckling och entreprenörskap inom samhällsbyggnadsteknik

REBECCA LJUNGQVIST

FRIDA RUNESSON

© REBECCA LJUNGQVIST, FRIDA RUNESSON, 2022

Examensarbete ACEX20

Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik
Chalmers tekniska högskola 2022

Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik
Avdelningen för byggnadsdesign
Chalmers tekniska högskola
412 96 Göteborg
Telefon: 031-772 10 00

Omslag:

Fotot visar Spinneriet och Färgeriet, med Lindomes tätort i bakgrunden.
Foto: Tim Johanson, 2022-04-21

Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik
Göteborg, 2022

Framtidens Lindome

En studie om hållbara exploateringsmöjligheter vid Spinneriet i Lindome

Examensarbete inom kandidatprogrammet

Affärsutveckling och entreprenörskap inom samhällsbyggnadsteknik

REBECCA LJUNGQVIST

FRIDA RUNESSON

Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik

Avdelningen för byggnadsdesign

Chalmers tekniska högskola

SAMMANFATTNING

Samhället står inför stora utmaningar, där bristen på bostäder tenderar att skapa ekonomiska och sociala klyftor som skapar ojämlika och orättvisa samhällen. Det är ett faktum att samhället behöver tillgodose befolkningen med fler bostäder, men det leder till att mark tas i anspråk, den biologiska mångfalden minskas och klimatförändringarna blir alltmer påtagliga. ”*Hur bör en exploatering av bostäder göras för att minska bostadsbristen och jämna ut ekonomiska klyftor utan att belasta vår miljö?*” En utmaning med hållbar stadsutveckling är att tillgodose ekonomiska, sociala och ekologiska perspektiv samtidigt, utan att någon av dem bortprioriteras. Detta har lagt grunden till vårt examensarbete som syftar till att utreda vilket behov och efterfrågan det finns avseende bostäder, verksamheter samt transportmöjligheter i Lindome för att exploatera så hållbart som möjligt. Målet med examensarbetet är att bidra med kunskap om hållbar exploatering utifrån ett ekonomiskt, socialt och ekologiskt perspektiv.

Examensarbetet har studerat ett specifikt fall och har utgjorts av en *flermetodsforskning* som inkluderats av kvalitativa samt kvantitativa undersökningsmetoder. De kvalitativa undersökningsmetoderna har utgjorts av ostrukturerade intervjuer, studiebesök i form av observationer och en områdesanalys. Den kvantitativa undersökningsmetoden har bestått av två enkäter. Undersökningsmetodernas syfte har varit att generera en fördjupad kunskap om hållbar stadsutveckling, och kunskap om behovet samt efterfrågan i Lindome. I examensarbetet har det framkommit att kulturhistorien i fallet är viktig att beakta vid en exploatering. Det framkom även att det vid en exploatering bör erbjudas bostäder till alla och ett varierande utbud av verksamheter. Det bör även möjliggöras för hållbara transportsätt och att klimat- och miljöfrågor bör tas i beaktning.

Avslutningsvis definieras en hållbar stadsdel utifrån det aktuella fallet i Lindome som ”*En stadsdel där all exploatering kompenseras med regenerativ utveckling. Där invånare kan känna tillit och trygghet till varandra och där deras hälsa samt välbefinnande prioriteras. Där samtliga investeringar ses utifrån ett långsiktigt perspektiv och där stadsdelen är byggd på cirkulära processer som INTE främjar konsumtion*”.

Nyckelord: hållbar stadsutveckling, hållbar exploatering, hållbar stadsdel, ekonomisk hållbarhet, social hållbarhet, ekologisk hållbarhet, ekonomisk hållbarhet, cirkulär ekonomi, tidigt skede, tätort, Mölndals kommun, Lindome, affärsutveckling

Sustainable exploitation in urban development

A study of sustainable opportunities for exploration in Lindome, Gothenburg

Degree Project in the bachelor's Programme

Business Development and Entrepreneurship

REBECCA LJUNGQVIST

FRIDA RUNESSON

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

ABSTRACT

Society faces significant challenges, where the lack of housing creates economic and social gaps that create unequal and unjust societies. It is a fact that society needs to provide the population with more housing. However, this requires increased land use that affects biodiversity and increases climate change. “How should a housing development be done in order to reduce the housing shortage and even out economic gaps without straining our environment?” A challenge with sustainable urban development is to meet the economic, social, and ecological needs simultaneously without prioritizing any of them. These challenges have laid the base for this study which aims to investigate the requirements and demand for housing, businesses, and transport opportunities in Lindome to exploit as sustainably as possible. The study project aims to contribute knowledge about sustainable exploitation from an economic, social, and ecological perspective.

The degree project has studied a specific case and has consisted of multi-method research, including qualitative and quantitative research methods. The qualitative survey methods have consisted of unstructured interviews, study visits in the form of observations, and area analysis. The quantitative survey method consists of structured surveys. The purpose of the survey methods has been to generate an in-depth knowledge of sustainable urban development and knowledge of the needs and demands in Lindome. The study has emerged that the cultural history in the case is essential to consider in exploitation. It also emerged that in the event of development, housing should be offered to everyone and a varied range of businesses. The study has also emerged that sustainable transport solutions must be made possible, and climate and environmental issues should be considered.

Finally, a sustainable district is defined based on the case in Lindome: “A district where all exploitation is compensated with regenerative development. Where residents can feel trust and security in each other and where their health and well-being are prioritized. Where cohesive investments are seen from a long-term perspective and where the district is built on circular processes that do NOT promote consumption”.

Keywords: sustainable urban development, sustainable exploitation, sustainable district, economic sustainability, social sustainability, ecological sustainability, economic sustainability, circular economy, early-stage, urban area, Mölndals municipality, Lindome, business development

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING	I
ABSTRACT	II
INNEHÅLLSFÖRTECKNING	III
FÖRORD	VI
BEGREPP	VII
Inledning	1
<i>Problemformulering</i>	2
<i>Bakgrund om Lindome och fastigheterna</i>	3
<i>Syfte och mål</i>	4
<i>Frågeställningar</i>	5
<i>Avgränsningar</i>	5
Kunskapsöversikt	6
<i>Brundtlandsrapporten</i>	6
<i>Planetära gränserna</i>	6
<i>Munkmodellen</i>	7
<i>FN:s globala hållbarhetsmål</i>	7
Mål 11 Hållbara städer och samhällen	9
Utvalda globala hållbarhetsmål.....	10
<i>Intervjustudie</i>	11
Vad är hållbar stadsutveckling?.....	11
Cirkulär ekonomi	18
Hållbara materialval och investeringar	19
Hållbara upplåtelseformer och bostadsutformningar	20
Hållbar mobilitet	22
<i>Styrdokument</i>	24
Översiktsplan för Lindome, 2006	24
Kulturmiljöprogram Mölndals stad, 2018.....	24
Grönplan: Mölndal, 2018 och Lindome, 2022.....	24
Tätortsanalys, 2020.....	24
Planförslag för ny översiktsplan	26
<i>Kompletterande aspekter av hållbarhet</i>	29
Delningsekonomi	29
Avfallshantering	29
<i>Områdesanalys</i>	30
Bostadsmarknaden i Mölndal.....	30
Kartläggning av bostäder i Lindome.....	31
Verksamhetskartläggning för Lindome.....	34
Kartläggning av transportmöjligheter	37
<i>Enkätstudie</i>	41
Enkät 1 - fastighetsmäklare	41
Enkät 2 – invånare i Mölndals kommun	45

Metod	53
<i>Undersökningsstrategi</i>	53
<i>Undersökningsdesign</i>	53
<i>Undersökningsmetod</i>	54
Kvalitativa undersökningsmetoder	54
Kvantitativa undersökningsmetoder	57
<i>Felkällor</i>	58
Resultat och analys	60
<i>Behov och efterfrågan av bostäder i Lindome</i>	60
<i>Behov och efterfrågan av verksamheter i Lindome</i>	61
<i>Behov och efterfrågan av transportmöjligheter i Lindome</i>	63
<i>Hur görs exploateringen av bostäder & verksamheter så hållbar som möjligt?</i>	64
Ekonomisk hållbarhet	64
Social hållbarhet	65
Ekologisk hållbarhet	67
Cirkulär ekonomi	68
Diskussion	69
<i>Det tidiga skedet</i>	69
Spinneriet	69
<i>Bostäder</i>	70
Bostadsbehov	70
Upplåtelseformer	71
Bostadsformer	72
Boendeformer	73
Bostadsstorlek	73
Differentierade och prisrimliga bostäder	74
<i>Verksamheter, sociala mötesplatser & rekreativmöjligheter</i>	75
Verksamheter	75
Spinneriet	76
Sociala mötesplatser	77
Rekreativmöjligheter	78
<i>Transport</i>	79
Gång- och cykelväg	79
Kollektivtrafik	80
Biltrafik	81
<i>Klimat och miljö</i>	82
<i>Resurshushållning och cirkulära processer</i>	83
Slutsats	85
Framtida utredningar och studier	87
Referenslista	88
Referenslista, personlig kommunikation	93
Bilagor	94

<i>Bilaga 1 - Bostadsmarknadsenkät, 2021 & 2022</i>	94
<i>Bilaga 2 – Intervjufrågor</i>	95
<i>Bilaga 3</i>	103
Enkät 1 – fastighetsmäklare	103
Enkät 2 – invånare och verksamheter i Mölndal.....	107

FÖRORD

Detta examensarbete har utförts av Rebecca Ljungqvist och Frida Runesson under vårterminen år 2022, som det avslutade momentet för Teknologie kandidatexamen på programmet *Affärsutveckling och entreprenörskap inom samhällsbyggnadsteknik* vid Chalmers tekniska högskola. Arbetet omfattar 15 högskolepoäng och har skrivits tillsammans med fastighetsbolaget Venturi Fastigheter AB.

Vi vill först och främst tacka vår externa handledare från Venturi Fastigheter AB, *Erik Fischer* för ditt ständiga engagemang och all den positiviteten du bidragit med. Med ditt stora intresse för fastighetsutveckling och hållbar exploatering har detta examensarbete kunnat levereras. Vi vill även tacka *Tim Johanson* från Venturi Fastigheter AB med de bilder, kunskap och stöd du bidragit med.

Tack till vår interna handledare från Chalmers tekniska högskola, *Nina Ryd* som väglett oss och delat med sig av värdefulla kunskaper samt en akademisk synvinkel på examensarbetet som varit till god nytta. Ett stort tack till alla de personer som medverkat i våra intervjuer och gett oss djupare insikter i hållbar stadsplanering och dess värde för samhället. Vi vill också rikta ett tack till de personer och organisationer som på något sätt har deltagit i detta examensarbete.

Slutligen vill vi tacka vår goda kurskamrat och opponenter *Cecilia Nygren* för allt stöd och alla råd du har gett oss under våra tre år tillsammans på Chalmers tekniska högskola samt ett tack till *Adam Söder* och *Alban Zejneli* för gynnsam opponering.

Göteborg, 27 maj 2022

Rebecca Ljungqvist och Frida Runesson

BEGREPP

Nedan presenteras centrala begrepp som används i examensarbetet.

Boendeform

Boendeform avser i examensarbetet hur bostaden används. Exempel på boendeform är colive-boende och 55+ boende.

Bostadsform

Bostadsform syftar i detta examensarbete till vilken typ av boende det är i form av småhus och flerbostadshus.

Colive-boende

Colive-boende anses vara ett samlingsbegrepp som syftar till att en bostad hyrs ut till flera individer, och att varje individ innehar en privat yta och resterade bostad delas med andra boende via så kallade gemensamhetsytor (Selting & Törnberg, 2019). Exempel på gemensamhetsytor är kök, vardagsrum och badrum.

Delningsytor

Delningsytor avser i examensarbetet ytor som kan delas mellan olika parter, och syftar främst till verksamhetens möjlighet att dela ytor.

Exploatering

Exploatering syftar i detta examensarbete till bebyggelse av fastigheter, exempelvis i form av bostäder och verksamheter.

Flexibla bostäder

Flexibla bostäder avser i examensarbetet möjligheten till att anpassa bostaden till olika livssituationer.

Förbo

Förbo är ett kommunalt bostadsbolag som tillhandahåller hyresrätter i Härryda, Kungälv, Lerum och Mölndal (Förbo u.å.a.).

Gemensamhetsytor

Gemensamhetsytor avser i examensarbetet ytor som kan delas mellan olika parter, och syftar främst i examensarbetet till de boendes möjlighet att dela ytor med andra i bostaden.

Instegslägenheter

Instegslägenheter avser i examensarbetet lägenheter som möjliggör för grupper med lägre betalningsförmåga att komma in på bostadsmarknaden, och äga sin bostad. Instegslägenheter syftar till att sänka trösklarna för egenägt boende.

Kooperativ hyresrätt

Kooperativ hyresrätt kan beskrivas som en upplåtelseform som befinner sig mellan den traditionella bostads- och hyresrätten. I jämförelse med en traditionell hyresrätt hör den kooperativa hyresrätten till en förening som själva innehar bestämmandet över bostäderna.

Kungsbackapendeln

Kungsbackapendel är det pendeltåg som trafikerar sträckan Göteborg till Kungsbacka, och omvänt.

Småhus

Begreppet småhus avser i examensarbetet villor, rad-, par- och kedjehus (Skatteverket, u.å.).

Socioekonomisk status

Socioekonomisk status är förknippat med individers utbildningsnivå, inkomst och yrke (SCB, u.å.).

Stadsdel

När begreppet stadsdel används i examensarbetet syftar det på aktuellt område i ett framtidsperspektiv.

Storgöteborg

Storgöteborg består av tolv kommuner i Västra Götalands län och en kommun i Hallands län (Boverket, 2022b). De kommuner som ingår i Storgöteborg är; Ale, Alingsås, Göteborg, Härryda, Kungsbacka, Kungälv, Lerum, Lilla Edet, Mölndal, Partille, Stenungssund, Tjörn och Öckerö (SCB, 2005).

Tätort

När begreppet tätort används i examensarbetet avses Lindomes tätort.

Upplåtelseform

Upplåtelseform avser förfogandet av bostaden och i Sverige finns upplåtelseformerna ägande-, bostads- och hyresrätter, samt kooperativ hyresrätt (Boverket, 2019).

Västkustbanan

Västkustbanan är en järnväg som är belägen i närheten av Lindome, och som förser Lindome med en station för pendeltåg och tåg.

Inledning

Vi befinner oss i ett samhälle som står inför stora utmaningar, med en ökad urbanisering och förtätning blir bostadsbristen i samhället alltmer påtaglig. För att tillmötesgå behovet av bostäder behövs det byggas fler, samtidigt släpper bygg- och fastighetsbranschen i Sverige ut 21 procent av Sveriges totala växthusgaser (Boverket, 2021). Vi som verkar inom samhällsbyggnad har ett gemensamt ansvar att bemästra dessa utmaningar, både för dagens behov och kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov. Dessa utmaningar har lagt grunden för idén till vårt examensarbete, som syftar till att utreda hur Sveriges mest hållbara stadsdel skapas och byggs.

Området som skall utredas är belägen i Lindome som är en del av Mölndals kommun, och består av fastigheterna Annestorp 3:30 där det välkända Spinneriet återfinns, samt Annestorp 3:33 där den gamla byggnaden Färgeriet förut var belägen innan den revs i april 2022. Båda byggnaderna och dess område vittnar om Lindomes industrihistoria och har ett högt bevarandevärde. Examensarbetet utreder delar av fastigheterna (se figur 1) och benämns härefter "aktuellt område" och "platsen". Fastighetsägarna fick positivt planbesked 17 maj år 2022 och detaljplanarbetet förväntas påbörjas i slutet av år 2022. Detta examensarbete fokuserar på det tidiga skedet inom samhällsbyggnad och syftar till att utreda hur det aktuella området bör exploateras samt utvecklas för att bli en hållbar stadsdel utifrån ett ekonomiskt, socialt och ekologiskt perspektiv.



Figur 1. Fågelbild över fastigheterna. Aktuellt område återfinns inom det markerade området. Spinneriet är den vänstra byggnaden i det markerade området och Färgeriet som idag är rivet återfinns till höger i det markerade området. Källa: Lantmäteriet (u.å.).

Problemformulering

I Sverige finns det idag en utbredd bostadsbrist och enligt Boverket (2022a) uppger 204 av Sveriges 290 kommuner att de är drabbade av bostadsbrist. I Storgöteborg uppger 12 av 13 kommuner att det råder ett underskott av bostäder på bostadsmarknaden, både i centrala delar och i kommunens övriga delar (Boverket, 2022b). Mölndals kommun uppgav år 2021 att de hade ett underskott på bostäder i kommunens samtliga delar, men år 2022 uppger de i stället att det råder en balans i kommunen (se bilaga 1). En anledning till underskottet av bostäder anser 54 procent av kommunerna i Storgöteborg bottna i att det saknas bostäder med rimliga boendekostnader.

En utmaning med att tillgodose bostadsbristen är det ökade produktionspriset för byggherren som SCB uppger har ökat mellan åren 2019 och 2020 (SCB, 2021.). I region Storgöteborg uppger 46 procent av kommunerna att en bidragande faktor till att bostadsbyggandet bromsas är de höga produktionskostnaderna (Boverket, 2022b). Högre produktionskostnader leder till mindre vinstmarginaler och/eller högre priser för slutkonsument. De ökade priserna tenderar att skapa skillnader mellan de människor som har råd att finansiera en bostad och de som inte har det. I Sverige lever idag 400 000 personer i materiell och social fattigdom¹ (SCB, 2020). Hushåll som innehar en högre inkomst har större möjlighet att välja vart de vill bo vilket bidrar till ett mer uppdelat samhälle, med ökade socioekonomiska skillnader (Delmos, 2021). Hushåll med låga inkomster och låg köpkraft tenderar i fler fall att bo i hyresrätt, och en majoritet av dem tenderar att bo i hyresrätt som är upplåten av allmännyttan. Det leder till att olika typer av hyresrätter blir koncentrerade till särskilda bostadsområden och blir en bidragande orsak till att den socioekonomiska boendesegregationen ökar, i takt med att inkomstskillnaderna i landet ökar. Segregationen i Sverige blir alltmer påtalande och år 2018 bodde nästan 60 procent av landets befolkning i en kommun som var mer segregerad än den genomsnittliga nivån år 1990.

Det kan konstateras att samhället behöver förse invånarna med fler bostäder som lämpar sig för fler individers möjlighet till bostad, men en problematik är att när exploatering görs tas mark i anspråk. Det minskar planetens resurser och drabbar ekosystemtjänster, biologisk mångfald, samt finns det risk i att arter utrotas och hotas. Idag anses mänsklig aktivitet ha resulterat i att 75 procent av jordens landareal bedöms vara kraftigt påverkad (Miljödepartementet, 2019). Faktum är att bygg- och fastighetsbranschen i Sverige står för 21 procent av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser, och byggnader står för 50 procent av världens totala materialanvändning (Boverket, 2021; GlobalABC, 2018). Det finns en sannolikhet i att 1,5-gradersmålet gällande global uppvärmning inte kommer kunna uppnås (RISE, 2021). Prognoser visar även att de tre största globala riskerna inom de närmsta två åren kommer utgöras av sociala och ekologiska risker i form av misslyckande klimatåtgärder, extremväder och försörjningskriser (World Economic Forum, 2022).

¹ Materiell och social fattigdom innebär att vardagliga och oförutsedda utgifter inte kan betalas, samt att individen inte kan delta i sociala aktiviteter som kostar pengar (SCB, 2020).

Bakgrund om Lindome och fastigheterna

Lindome är en tätort som är belägen 15 kilometer söder om Göteborg, och tillhör Mölndals kommun som i sin tur är en del av region Storgöteborg (NE, u.å.a; SCB, 2005). Tidigare var Lindome en egen kommun, men sammanfördes med Mölndal och Kålleröd år 1971, och fick då benämningen Mölndals kommun (Mölndals stad, 2006a; Mölndals stad 2006b). I Lindome (2016) bor cirka 14 000 invånare (NE, u.å.b.).

Lindome är historiskt sett främst känt för sina hantverk och på 1700-talet fram till 1800-talet var snickeriet den största näringslivskedjan (Mölndals stad, 2006a). Områdena kring dalgången, Lindomeån och omgivande skogsområden har höga natur- och kulturvärden, och anses vara viktigt att bevara enligt kommunens Kulturmiljöprogram (Mölndals stad, 2018b) I tätorten består majoriteten av den byggda miljön av småhus och genom tätorten löper E6/E20 samt Västkustbanan som delar in Lindome i västra och östra Lindome (White, 2020).

I Lindomes östra del finns en byggnad som benämns *Spinneriet* som var färdigställd år 1907 och användes till att spinna garn där främst kvinnor och barn var yrkesverksamma (Mölndals stad, 2018b). Bredvid fastigheten där Spinneriet är beläget låg förut en färgerifabrik med namnet *Färgeriet* som stod klar år 1937. Textilproduktionen som skedde i byggnaderna avvecklades år 1968 och efter de påbörjades färgtillverkning i Färgeriet. Enligt kommunens Kulturmiljöprogram anses industriområdet Annestorp ha ett viktigt industri- och lokalhistoriskt bevarandevärde. Många individer har en koppling till området och det har under drygt 160 år varit den största arbetsplatsen i Lindome. Spinneriet är idag ett turistmål som lockar många besökare.



Figur 2. Foto på Spinneriet. Foto taget av: Tim Johanson (2022).

Det har genomförts tre studiebesök på platsen i form av egna observationer. Samtliga studiebesök har genomförts år 2022, det första gjordes 16 februari, det andra 31 mars och det tredje genomfördes 27 april. Det som främst observerades var den industriella känslan som fortfarande lever kvar i Spinneriet och dess omgivning. I Spinneriet återfinns cirka 20 lokaler som är fördelade på fyra plan, där både

kulturella verksamheter, butiker och förskola bedrivs. I entréerna på våningsplanen finns toaletter och outnyttjade ytor och några av lokalerna saknade hyresgästerna, samt var vissa av verksamheterna mindre strategiskt placerade.

Under studiebesöken har rivningsarbetet med Färgeriet pågått och enligt Erik Fischer som är fastighetsägare har det arbetats med att säkerställa vilka material och installationer, samt andra föremål som går att återanvända och återvinna till annan bebyggelse (E. Fischer, personlig kommunikation, 16 januari, 2022). Vid sista studiebesöket var näst intill hela Färgeriet rivet och Färgeriets skorsten revs 11 maj år 2022. Bredvid den gamla industribyggnaden Spinneriet finns också en mindre byggnad som benämns *Lilla Spinneriet*. Lilla Spinneriet driver café och restaurang som främst vänder sig till lunchgäster. Mellan Lilla Spinneriet och Spinneriet finns en uteservering som binder samman byggnaderna. Uteserveringen skall enligt Fischer utvecklas och skapa mer yta för fler besökare. Intill Spinneriet finns också en parkeringsyta som enligt Fischer idag innehar en hög beläggning och skall därför utökas med cirka 100 parkeringsplatser.



Figur 3. Till vänster återfinns Färgeriets skorsten som idag rivits. Till höger i figuren återfinns Spinneriet och parkeringsytan som planeras att utökas. Lindome tätort syns i bakgrunden. Foto taget av: Tim Johanson (2022).

Syfte och mål

Syftet med detta examensarbete är att utreda aktuellt områdes förutsättningar för en hållbar exploatering, samt vilka hållbarhetsdimensioner som bör beaktas. Examensarbetet kommer att utreda behovet för exploatering och utveckling av bostäder, verksamheter och transport samt vad som efterfrågas för att tillgodose behovet. Examensarbetet syftar även till att utreda vilka aspekter som är primära att beakta inom respektive hållbarhetsdimension för att skapa en hållbar stadsdel i Lindome.

Det primära målet med examensarbetet är att det skall generera värde till fastighetsägarna och Mölndals stad, samt bidra med ett underlag som möjliggör för en hållbar exploatering av det aktuella området. Målet är att examensarbetet skall bidra med kunskap om hållbar exploatering utifrån behov och efterfrågan i Lindome samt på det aktuella området. Det sekundära målet är att det underlag som presenteras i examensarbetet kommer kunna användas vid en framtida planering och framtagning av detaljplan som förväntas påbörjas vid årsskiftet 2023. Avslutningsvis är vårt mål att examensarbetet skall inspirera aktörer inom bygg- och fastighetsbranschen samt individer att öka medvetenheten om hållbarhet i allmänhet och hållbar exploatering i synnerhet. Vår förhoppning är att det underlag som

presenteras i detta examensarbete skall kunna generaliseras och användas vid framtida exploateringsutredningar för att bidra till en mer hållbar samtid och framtid.

Frågeställningar

Frågeställningarna syftar till att utreda behovet i Lindome, och hur aktuellt område bör exploateras för att bli en hållbar stadsdel. Frågeställningarna som utreds i examensarbetet presenteras nedan.

- Vad är viktigt att beakta i ett tidigt skede för att exploatera så hållbart som möjligt?
 - Vad är det primära att beakta utifrån områdets historia?
 - Finns det ett behov av bostäder i Lindome och på den aktuella platsen?
 - Finns det behov av verksamheter i Lindome och på den aktuella platsen?
 - Finns det ett behov av utveckling av transportmöjligheter?
- Vad bör exploateras för att tillgodose behoven?
 - Vilka typer av upplåtelseformer, bostadsformer och boendeformer bör aktuellt område förses med?
 - Vilka typer av verksamheter efterfrågas i Lindome och på platsen?
 - Vilka transportmöjligheter kan bidra till mer hållbart resande i Lindome?
- Hur görs exploateringen av bostäder, verksamheter och transportmöjligheter så hållbar som möjligt utifrån ett ekonomiskt, socialt och ekologiskt perspektiv?

Avgränsningar

Examensarbetet har fokuserat på det tidiga skedet inom stadsutveckling och utreder främst Lindome tätort. Fokus i det tidiga skedet har varit på att utreda behovet av bostäder, verksamheter och transportmöjligheter i Lindome och aktuellt område, med störst fokus på bostäder. Examensarbetet har inte utrett vilka förutsättningar det finns på fastigheterna i form av topografi, geoteknik, föroreningar eller infrastruktur i form av vattenledningar och avlopp. Examensarbetet har inte heller utrett hur finansieringen av exploateringen bör gå till, då detta hade blivit ett för omfattande arbete. Skribenterna har även valt att inte fördjupa sig i politikiska frågor och intressen som finns i Mölndals kommun, Lindome och aktuellt område.

För att utreda hur en hållbar exploatering görs har skribenterna utgått från FN:s globala mål, med störst fokus på mål 11, *Hållbara städer och samhällen*. I mål 11 ingår planering av hållbara städer där det framgår att samhället skall inkludera en säker kemikaliehantering, vilket har valts att inte inkluderas i detta examensarbete. I mål 11 inkluderas även tio delmål varav sju av dem har valts att inkluderas i detta examensarbete. De tre delmålen som valts att inte inkluderas i examensarbetet är: mål 11.5 mildra de negativa effekterna av naturkatastrofer, mål 11.B implementera strategier för inkludering, resurseffektivitet och katastrofriskreducering och mål 11.C bistå de minst utvecklade länderna med hållbar och motståndskraftig byggnation. Dessa delmål har valts att inte inkluderas i examensarbetet då skribenterna anser att de inte är relevanta för utredningen för exploatering av aktuellt område. Utöver det har FN:s globala mål 7, 10, 12, 13 och 15 valts ut att översiktligt inkluderas i detta examensarbete.

Kunskapsöversikt

Denna kunskapsöversikt syftar till att redovisa det som ligger till grund för examensarbetets resultat. Inledningsvis presenteras vedertagna begrepp inom hållbar utveckling, som följs åt av en presentation av skribenternas utvalda FN:s globala hållbarhetsmål, och därefter presenteras en intervjustudie som har utförts med sakkunniga inom hållbar stadsutveckling. Vidare utgörs kunskapsöversikten av styrdokument som inkluderas av Lindomes översiktsplan (2006), Kulturmiljöprogram för Mölndals stad (2018b), Grönplan för Mölndal (2018a) och Lindome (2022a), en Tätortsanalys (2020) och ett planförslag för ny översiktsplan (2022) som även inkluderas av en hållbarhetsbedömning. Utöver det inkluderas några kompletterande aspekter som skribenterna anser är applicerbara och relevanta för examensarbetets utredning. Slutligen presenteras en områdesanalys som utgörs av en kartläggning avseende bostäder, verksamheter och transportmöjligheter i Lindome samt en enkätstudie som inkluderar två olika enkäter.

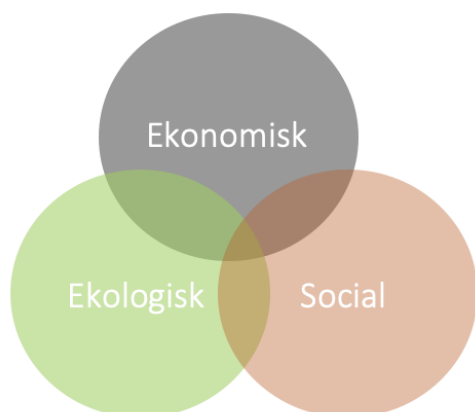
Brundtlandsrapporten

Brundtlandsrapporten skrevs på uppdrag av Förena nationerna (FN) år 1987 och har skapat grunden för vad hållbar utveckling definieras som (Brundtland, 1987). Hållbar utveckling innebär enligt Brundtland att dagens behov skall bli tillfredsställda, men det skall inte ske till följd av framtida generationers möjligheter att tillgodose sina behov.

"En hållbar utveckling är en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov".

(Brundtland, 1987)

I Brundtlandsrapporten framgår det att hållbar utveckling består av tre dimensioner: ekonomisk, social och ekologisk och samtliga av dem måste tas i beaktning och samspeja för att uppnå en hållbar utveckling (Brundtland, 1987; figur 4). Ekonomisk tillväxt skall ske, men inte på bekostnad av den sociala och ekologiska aspekten.



Figur 4. Illustration av de tre dimensionerna av hållbar utveckling. Visualiserad av egen författare.

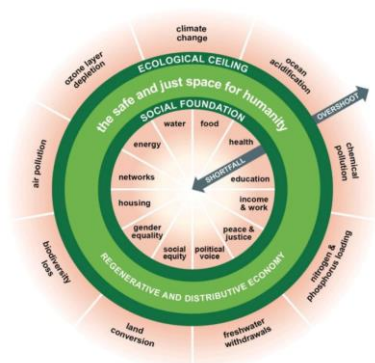
Planetära gränserna

De planetära gränserna introducerades av Rockström år 2009 och består av nio miljöproblem som återfinns på vår planet; *biologisk mångfald, klimatförändringar, nya kemiska substanser, ozonskiktets uttunnning i stratosfären, ökad koncentration av aerosoler i stratosfären, havsförurening, påverkan av biokemiska flöden i form av kväve och fosfor, färskvattenanvändning samt förändrad markanvändning*

(Steffen et al., 2015). För dessa miljöproblem har gränsvärden tagits fram, och forskning påvisar att gränsvärdena för klimatförändring, förlust av biologisk mångfald, förändrad markanvändning och förändrat flöde av kväve och fosfor har överstigit.

Munkmodellen

Munkmodellen är en ekonomisk modell som belyser mänsklighetens utmaning att kunna möta alla människors behov inom de planetära gränserna (Dearing et al., 2014). Modellen utgörs av de planetära gränserna som ses som det miljömässiga taket, och 12 sociala minimistandarder som valts ut av regeringar världen över och som ses som den sociala grunden (se figur 5). Mellan det miljömässiga taket och den sociala grunden menar Raworth som är en av grundarna till modellen att det återfinns utrymme för mänskligheten att leva ett socialt och rättvist liv som möjliggör för individers tillgodohavande.



Figur 5. Munkmodellen. Licensierad enligt CC BY. Källa: Rachel Lewis (2017).

FN:s globala hållbarhetsmål

I detta avsnitt presenteras inledningsvis en översikt av FN:s globala hållbarhetsmål, därefter presenteras det centrala hållbarhetsmålet för detta examensarbete, mål 11 *Hållbara städer och samhällen*. Slutligen ges en översiktlig presentation över utvalda globala mål som skribenterna anser är relevanta för det aktuella fallet.

Förslaget för FN:s globala hållbarhetsmål, även kallat Agenda 2030 föreslogs på en FN-konferens i Rio år 2012 och tre år senare hade de globala målen utformats (Globala målen, u.å.a.). De globala hållbarhetsmålen består av 17 globala mål med 169 delmål där samtliga globala mål anses vara viktiga för att skapa och uppnå en hållbar utveckling (se figur 6).

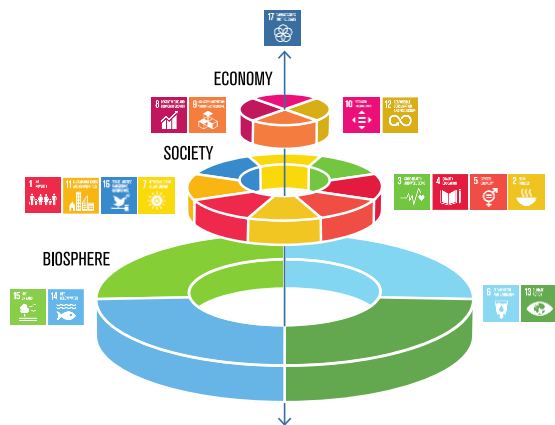


Figur 6. FN:s 17 globala mål. Källa: Globala målen (2022).

Agenda 2030 anser att år 2030 skall följande vara uppnått:

- Avskaffa extrem fattigdom
- Minska ojämlikheter och orättvisor i världen
- Främja fred och rättvisa
- Lösa klimatkrisen

År 2016 presenterade Rockström och Sukhdevs under en internationell konferens ett nytt sätt att se på de globala målen (Globala målen, 2016). Modellen illustreras av en tårta och samtliga 17 globala mål återfinns på olika nivåer i modellen (se figur 7). Det som utgör basen i tårtan är den miljömässiga hållbarheten, och Rockström och Sukhdevs menar att de är planetens resurser som sätter dess gränser. De menar att vi den senaste tiden har orsakat skador på miljön, och att vi måste ställa om snabbt. Mittan av modellen utgörs av den sociala hållbarheten. Högst upp finner vi toppen som handlar om den ekonomiska hållbarheten, där Rockström och Sukhdevs förespråkar innovation, välbefinnande och framgång. En viktig aspekt är dock att det måste hållas inom de ekologiska gränserna och skall utgöras av klimatsmarta lösningar.



Figur 7. FN:s globala mål i en modell som liknar en tårta. Längst ned återfinns den miljömässiga aspekten som utgör basen och som följs åt av det sociala samt ekonomiska perspektivet. Licensierad enligt CC BY 4.0. Källa: Azote for Stockholm Resilience Centre, Stockholm University (u.å.).

Mål 11 Hållbara städer och samhällen

För att utreda denna fallstudie kommer fokuset för examensarbetet vara FN:s globala hållbarhets mål 11. Mål 11, *Hållbara städer och samhällen* syftar till att planera för hållbart byggande och hållbar planering av bostäder, infrastruktur, offentliga platser, transporter och återvinning Globala målen, 2021a). Det behövs inkluderande och innovativ stadsplanering för att säkerställa att mål 11 kan uppnås. Mål 11 består av 10 delmål och i detta examensarbete har fokuset varit på sju av dem. Dessa delmål presenteras nedan.



Figur 8. Mål 11 Hållbara städer och samhällen. Källa: Globala målen (2022).

“Växande städer kan skapa nya möjligheter för ekonomisk tillväxt, men kan också bidra till ökade sociala klyftor och påfrestningar på ekosystem. Den snabba och stora inflyttningen till städer ställer nya krav som behöver bemötas på ett ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart sätt”.

(Globala målen, 2021a)

Mål 11.1 - Säkra bostäder till överkomlig kostnad	Det skall säkerställas att det finns tillgång för alla till fullgoda, säkra och ekonomiskt överkomliga bostäder och grundläggande tjänster, samt en upprustning av slumområden.
Mål 11.2 - Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla	Det skall finnas tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla. Trafiksäkerheten skall förbättras med utbyggnad av kollektivtrafiken och det skall tas särskild hänsyn på behov hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning och äldre personer.
Mål 11.3 - Inkluderande och hållbar urbanisering	Det skall verkas för en inkluderande och hållbar urbanisering och kapaciteten för deltagande baserad, integrerad och hållbar planering och förvaltning av bosättningar skall förbättras i alla länder
Mål 11.4 - Skydda världens kultur- naturarv	Insatserna för att skydda och trygga världens kultur- och naturarv skall stärkas
Mål 11.6 - Minska städernas miljöpåverkan	Städernas negativa miljöpåverkan per person skall minskas och det skall ägnas särskild uppmärksamhet åt luftkvalitet samt hantering av kommunalt och annat avfall.
Mål 11.7 - Skapa säkra och inkluderande grönområden för alla	Det skall finnas universell tillgång till säkra, inkluderande och tillgängliga grönområden och offentliga platser. Särskilt för kvinnor och barn, äldre personer och personer med funktionsnedsättning.
Mål 11. A - Främja nationell och regional utvecklingsplanering	Positiva ekonomiska, sociala och miljömässiga kopplingar mellan stadsområden, stadsnära områden och landsbygdsområden skall främjas genom att stärka den nationella och regionala utvecklingsplaneringen.

Utvalda globala hållbarhetsmål

I detta avsnitt redovisas de utvalda Globala målen som skribenterna själv anser är relevanta att applicera på det aktuella fallet, utöver mål 11.



Figur 9. Mål 7 Hållbar energi för alla. Källa: Globala målen (2022).

Målet om "Hållbar energi för alla" innebär att det skall finnas tillgång till hållbar, tillförlitlig och förnybar energi samt rena bränslen (Globala målen, 2021b). Målet anser att de är förutsättningar för att kunna möta utmaningarna kring fattigdom och klimatförändringar och skapa en inkluderande tillväxt. Genom att ändra produktionen och konsumtionen av energi kan el och energitjänster tilldelas alla, utan att det skadar planeten.



Figur 10. Mål 10 Minskad ojämlikhet. Källa: Globala målen (2022).

Minskad ojämlikhet syftar till att nå ett jämlikt samhälle där allas lika rättigheter och möjligheter tillgodoses, oberoende av kön, etnicitet, religion, funktionsvariation, ålder och annan ställning (Globala målen, 2021c). De ekonomiska klyftorna mellan länder och inom länder har de senaste åren ökat.



Figur 11. Mål 12 Hållbar konsumtion och produktion. Källa: Globala målen (2022).

Hållbar konsumtion och produktion syftar till att minska mängden konsumtion för att minska negativ påverkan på klimat, miljö och människors hälsa (Globala målen, 2021d). Utifrån ett ekonomiskt perspektiv skall konkurrenskraften öka, tillväxt skall ske på global och lokal marknad, sysselsättningen skall öka, hälsan skall förbättras och fattigdom skall minska.



Figur 12. Mål 13 Bekämpa klimatförändringarna. Källa: Globala målen (2022).

Klimatförändringar är ett stort hot och utsläpp av växthusgaser är ett stort problem (Globala målen, 2021e). Utsläpp av växthusgaser påverkar den globala uppvärmningen och om 2 graders målet överstigs kommer det resultera i allvarliga konsekvenser. Både i form av påverkan på ekosystem, matproduktion och mänsklig säkerhet. För att bekämpa klimatförändringar måste andelen växthusgaser i världen minska och omställningar som bidrar till minskad klimatpåverkan måste främjas.



Figur 13. Mål 13 Ekosystem och biologisk mångfald. Källa: Globala målen (2022).

Grunden för liv på jorden är hållbara ekosystem och biologisk mångfald, och förse människors behov i form av livsmedel och energi utan skada är en stor utmaning för människan överlevnad på jorden (Globala målen, 2021f). Ekosystem i form av skogar och torrmarker renar vatten och luft är viktiga resurser där biologiska mångfald verkar.

Intervjustudie

I detta kapitel presenteras en intervjustudie som baseras på intervjuer som genomförts med sakkunniga inom hållbar stadsutveckling. Syftet med intervjustudien var att öka förståelsen för hållbar stadsutveckling och vilka aspekter som är särskilt viktiga att beakta vid utformningen av en ny stadsdel. Det som återfinns i denna intervjustudie utgör en grund för examensarbetets resultat där skribenterna har applicerat intervjustudien på det aktuella fallet som utreds i Lindome. Det som skribenterna anses vara särskilt viktigt att beakta utifrån det aktuella fallet lyfts avslutningsvis i gröna rutor efter varje avsnitt.

I intervjustudien har totalt sju sakkunniga personer med olika kompetens intervjuats, med syftet att få en bred kunskap om forskningsfrågan. Intervjurespondenterna benämns här efter med sitt efternamn (se tabell 1).

Tabell 1. Tabellen visar intervjurespondenterna som deltagit i intervjustudien.

* betyder att intervjun har spelats in med digitala verktyg.

Namn	Roll	Specialisering	Plats	Datum
Åsa Svensson	Miljöstrateg	Mobilitet	Digitalt, Zoom	2022-02-01
Lena Falkheden	Forskare	Hållbar stadsutveckling	Digitalt, Zoom	2022-02-17
Anna Braide*	Forskare	Bostadsutformning & bostadsanpassning	Digitalt, Zoom	2022-02-23
Björn Marklund	Stadsbyggnadschef Mölnbals kommun	Kommunala exploateringsfrågor	Digitalt, Teams	2022-02-23
Embla Winge	Utvecklingsledare	Klimatfrågor	Digitalt, Teams	2022-03-01
Amanda Borneke*	Hållbarhetskoordinator	Cirkulär ekonomi	Fysiskt, Göteborg	2022-03-14
Kristian Käll*	Processledare	Social hållbarhet	Digitalt, Teams	2022-03-23

Vad är hållbar stadsutveckling?

Mål 11 i FN:s globala mål belyser vikten av en hållbar stadsutveckling (Globala målen, 2021a). Målet syftar på planering och byggande av hållbara bostäder, infrastruktur, offentliga platser, transporter, och återvinning. För att göra städerna hållbara och trygga behövs en inkluderande samt innovativ stadsplanering. Idag bor hälften av världens befolkning i urbana områden och denna andel beräknas stiga upp till 70 procent fram till år 2050. Det urbana flyttningsmönstret kan gynna den ekonomiska tillväxten, men det kan samtidigt riskera att drabba våra ekosystem och orsaka sociala klyftor. År 2017 publicerade regeringen en delegationsrapport och i den framgår det att hållbara städer är en av de sex största utmaningarna i Sverige för att uppnå Agenda 2030 (Agenda 2030-delegationen, 2017). Detta ställer nya krav som behöver bemötas för att skapa en hållbar stadsdel utifrån ekonomiska, sociala och ekologiska aspekter.

Enligt Falkheden (2022) skall den sociala dimensionen ses som ett mål med hållbar stadsutveckling och de kvaliteter som kan uppnås, medan den ekonomiska aspekten är medlet för att nå dit samt den ekologiska som utgör gränserna i form av planetära gränser och ekosystemets bärformåga. Svensson (2022) och Falkheden (2022) hävdar vikten av att det som skapas och byggs håller sig inom de planetära gränserna. Winge (2022) menar att hållbar stadsutveckling handlar om balans och att projektet är väl genomtänkt innan det påbörjas. Winge (2022) berättar att det i ett tidigt skede är viktigt att belysa vad som finns i närheten och vad som behövs i området, snarare än att ständigt öka tillväxten och exploatera ny mark. Det minst hållbara enligt Winge (2022) är att riva en befintlig byggnad, och ifrågasätter om byggnader stundtals behöver rivas? Ett lämpligt verktyg för att minimera detta anser Winge (2022) är att använda sig av en materialbank som dokumenterar allt material och installationer i byggnaden för att kunna återanvända och återbruka så mycket som möjligt. För att gynna den ekologiska hållbarheten förespråkar Winge (2022) vikten av att använda sig

av certifieringsverktyg för att underlätta hållbarhetsarbetet i byggprocessen. Winge (2022) berättar att frågorna som bör ställas i ett stadsutvecklingsprojekt skall kopplas till behovet och genomsyras av "Måste detta rivas?", "Vilka områdeskvaliteter bör vi bevara eller främja?" och lyfter vikten av att kommunen tidigt i processen måste tänka på att gestaltningen och klimatet skall verka i symbios. Frågor som Braide (2022) anser att stadsutvecklaren skall ställa sig är "Vilka är inblandade?", "Vilken är platsen?", "Hur ser förutsättningarna ut?" som slutligen kan resultera i frågeställningen om hållbarhet, "Vilka blir hållbarhetsfaktorerna?".

"Måste detta rivas?"

Embla Winge (2022)

Käll (2022) anser att hållbar stadsutveckling är att skapa möjligheter för en inkluderande stad där platsens utbud och känsla genererar värden som gör att alla känner en anledning och rättighet att befinna sig där, oavsett socioekonomisk bakgrund. För Käll (2022) och Marklund (2022) är det självklart att de tre perspektiven på hållbarhet finns med i hållbar stadsutveckling. Käll (2022) betonar också att det inte går att påstå att det byggs en stad för alla om den inte inkluderar alla plånböcker. Falkheden (2022) anser att hållbar stadsutveckling skall ses utifrån ett större samhällsbyggnadsperspektiv där stad och land hela tiden är i samverkan och att en stad inte kan ses som hållbar för sig själv då den är beroende av omlandet. Falkheden (2022) nämner också att land skall förse städer med mat, energi och att staden skall ta hand om de restprodukter som den genererar.

"Man inte kan säga att man bygger en stad för alla om man bygger så mycket som vi gör och inte inkluderar alla plånböcker!"

Kristian Käll (2022)

Braide (2022) menar att staden skall vara en stad som är tillgänglig för alla, en plats att må bra på och vistas i utan att belasta resurser så att det blir ohållbart för miljön och ekologiska system. Det är slutligen marknadens villkor som avgör vad som efterfrågas av konsumenten. Braide (2022) menar att så som stadsutveckling bedrivs idag lämnas mycket åt marknadens villkor och menar att det resulterar i ojämlikhet där staden inte blir rättvis. Borneke (2022) hävdar att en hållbar stadsdel skall fokusera på människan och inte dess konsumtion. Respondenten ställer sig frågan om konsumtionen skall bygga morgondagens samhälle, och exemplifierar det med Mölndals kommuns plan om en levande och hållbar stad, som är beräknad på antalet butiker i markplan. Borneke (2022) menar att morgondagens ideal kommer vara byggt på något annat än konsumtion och nämner cirkulär ekonomi som ytterligare en dimension av hållbarhet. Borneke (2022) antyder att en hållbar stad är en stad som saknar avfall och tar vara på alla resurser inom staden. Braide (2022) fortsätter med att belysa vikten av att hållbar stadsutveckling sätts i ett sammanhang och att varje aspekt måste spegla den platsen som det vidrör, särskilt viktigt betonas det att det görs för den sociala dimensionen.

"Skall morgondagens samhälle fortfarande vara byggt på konsumtion?"

Amanda Borneke (2022)

Det är enligt Falkheden (2022) viktigt att skapa kunskap om det lokala sammanhanget och dess förutsättningar vid utvecklingen av Lindome och aktuellt område. Finns det befintliga system som kan användas? Eller behöver de utvecklas och skapas nya för att kunna sluta exempelvis avlopp och kretslopp? Winge (2022) anser att det pågående rivningsarbetet av Färgeriet skall innehålla en granskning och analys av vad som kan bevaras i byggnaden, både av miljömässiga och estetiska skäl, samt värdet av att bevara dess industriella identitet och kultur.

- ★ Den sociala dimensionen bör ses som ett mål med hållbar stadsutveckling och de kvaliteter som kan uppnås, medan den ekonomiska aspekten är medlet för att nå dit samt den ekologiska som utgör gränserna i form av planetära gränser och ekosystemets bärförmåga.
- ★ Det är viktigt att skapa kunskap om det lokala sammanhanget och dess förutsättningar, samt att de som byggs håller sig inom de planetära gränserna.
- ★ Skapa en inkluderade stad där platsens utbud och känsla generar värden som gör att alla känner sig välkomna och mår bra, utan att belasta jordens resurser.
- ★ En hållbar stad skall fokusera på människan och inte dess konsumtion.

Ekonomisk hållbarhet

Brundtland (1987) menar att ekonomisk tillväxt bör ske, men inte på bekostnad av den sociala och ekologiska aspekten. Gulliksson och Holmgren (2018) förtydligar detta och menar att ekonomisk tillväxt ej skall påverka möjligheten för framtida generationer att tillgodose deras behov eller påverka möjligheten för de fattiga att tillgodose sina behov. Med ekonomisk hållbarhet menas det att människor skall ha möjlighet att leva sina liv och förverkliga sina drömmar, utan att det riskerar miljön eller tar slut på begränsade resurser. Trots det sker ekonomisk tillväxt i många fall på bekostnad av de planetära gränserna och dess bärförmåga (WWF, u.å.).

Svensson (2022) menar att hållbarhet skall ses utifrån ett långsiktigt perspektiv, och om sociala frågor såsom integration inte hanteras idag kommer det medföra stora ekonomiska kostnader i framtiden, och därmed bli ekonomiskt ohållbart. Borneke (2022) menar att återbruk är det lättaste sättet att få ett projekt mer lönsamt i bygg- och förvaltningsskede. Winge (2022) berättar att aktörer som bygger hållbara projekt tenderar att få lägre ekonomiska marginaler men att det är marknaden och konsumentens efterfrågan som avgör priset. Winge (2022) menar att slutkunden inte betalar mer för ett hållbart boende, utan de förväntar sig att alla bostäder byggs lika hållbart. Svensson (2022) menar dock att konsumenters efterfrågan på hållbara boenden har ökat, och att konsumenter innehar en högre betalningsvilja. Falkheden (2022) tydliggör att bostadspolitiken i form av exempelvis investeringsstöd² innehar en viktig roll för att påverka vilka upplåtelseformer som byggs. Falkheden (2022) menar att investeringsstödet skapar ekonomiska förutsättningar för aktörer att bygga mer hållbara hyresrätter och studentbostäder.

“Slutkunden förväntar sig att alla bostäder byggs lika hållbart”.

Embla Winge (2022)

Käll (2022) antyder att det måste säkerställas att de ekonomiska drivkrafterna inte lägger krokben på de andra dimensionerna. Käll (2022) diskuterar vidare att det idag laboreras med kalkyler för att möjliggöra för verksamheter med lägre betalningsförmåga att etableras i nybyggda områden, och menar att det är viktigt för att skapa andra värden och att platsen skall få behålla sin identitet. För att kunna erbjuda bostäder till individer med lägre betalningsförmåga menar flera av intervjurespondenterna att gemensamhetsytor och andra boendetyper kan generera lägre kostnader

² Investeringsstödet var ett statligt stöd med syftet att underlätta för byggandet av hyresrätter och studentbostäder. Investeringsstödet avskaffades i december 2021 (Boverket, 2022d).

för den enskilda individen. Genom att dela gemensamhetsytor blir den privata bostadsytan mindre och därmed uppstår en kostnadsminskning. Flera intervjurespondenter tror att de i framtiden kommer att finnas nya och andra boendeformer som möjliggör för fler individer med olika betalningsförmågor. Braide (2022) belyser att även flexibla bostäder kan tendera att minska boendekostnaden då bostaden anpassas efter den dynamiska livssituationen och ger individer möjlighet att förändra sin bostad efter var personen och familjen befinner sig i livet. Respondenten berättar vidare att flexibla bostäder kan minska boendekostnaden då en flexibel bostad kan ha en avgränsad del som går att hyra ut.

Käll (2022) menar att vi måste utveckla Göteborg och få drivkrafter till att leva det goda livet, och att det måste finnas en ekonomi som försörjer oss. Svensson (2022) förklarar att den ekonomiska aspekten är en omdiskuterad fråga i Göteborg, och att det finns olika inställningar till när projekt skall bli lönsamma.

“Räcker det att investera i ett projekt som är lönsamt inom 20 år?”

Åsa Svenson (2022)

Borneke (2022) hävdar dock att det mest hållbara projektet måste vara det mest lönsamma. Marklund (2022) menar att de i Lindome finns ett politiskt tryck att något skall hända men att ekonomin alltid har en betydande roll. Marklund (2022) menar dock att det måste byggas fler hyresrätter i tätorten för att uppnå ekonomisk hållbarhet.

“I Lindome finns ett politiskt tryck att det skall hända något, och de är mycket angelägna om det. Men ekonomin väger alltid tungt och påverkar de beslut som tas”.

Björn Marklund (2022)

- ★ De mest hållbara projekten måste vara lönsamma.
- ★ Hållbara projekt tenderar att generera lägre ekonomiska marginaler.
- ★ Ekonomiska drivkrafterna får ej lägga krokben på de andra dimensionerna.
- ★ Gemensamhetsytor och flexibla bostäder kan generera lägre kostnader.

Social hållbarhet

Social hållbarhet är ett tvetydligt och svårdefinierat begrepp där det saknas en gemensam uppfattning om vad begreppet innebär (Gulliksson & Henriksson, 2018). Enligt Gulliksson och Henriksson är social hållbarhet: *“Ett socialt hållbart samhälle är rättvist, jämlikt, inkluderade och demokratiskt. Det garanterar en rimlig livskvalitet för nuvarande och kommande generationer”*. Svensson (2022) menar att vissa hållbarhetsvärden är svåra att mäta. Braide (2022) konkretiserar detta med att förklara att ekonomiska och ekologiska värden till viss del kan mätas med siffror, medan det är en utmaning att mäta den sociala hållbarheten. Borneke (2022) pratar också om mätetal och anser att det finns ett behov av att skapa andra mätetal som är kopplade till människors välmående och dess behov.

Enligt Folkhälsomyndigheten (2022) är ett socialt hållbart samhälle ett jämställt och jämlikt samhälle där människor lever ett gott liv med god hälsa, och utan orättvisa skillnader. För att uppnå ett socialt hållbart samhälle enligt Folkhälsomyndigheten krävs att människor får möjlighet att vara delaktiga i

samhällsutvecklingen, och att de känner tillit och förtroende till varandra. Boverket (2010) menar att social hållbarhet utifrån ett stadsplaneringsperspektiv både skall ses som en process och som ett tillstånd. Processen skall långsiktigt utforma framtidens sociala villkor, samtidigt som tillståndet skall beakta de konsekvenser som sker till följd av det sociala och ekonomiska livet idag. En socialt hållbar stadsdel skall ta hänsyn till olika individers behov, och skapa förutsättningar för möten samt jämställdhet.

Borneke (2022) anser att tillit och trygghet är de mest primära, och utan tillit och trygghet skapas ingen dialog. Finns inte rum för dialog finns inte heller rum för diskussion och ingen konsensus åstadkoms. Det försvårar för inkludering, och skall en ny stadsdel planeras kan detta resultera i att de representativa parterna inte deltar i dialogen och då kan inte en stadsdel för alla skapas. För att möjliggöra för social hållbarhet i en stadsdel anser Borneke (2022) att värdeskapande mötesplatser som inte är byggda på konsumtion bör prioriteras och att det förs en dialog med invånare för att kartlägga deras efterfrågan. Falkheden (2022) anser att social hållbarhet är målet som skall strävas efter och för att uppnå det behöver det skapas förutsättningar och möjligheter samt att det som skapas skall vara till för alla. Svensson (2022) menar att social hållbarhet syftar till att vara en stad för alla, där integration, demokrati och rättvisa står i centrum. För att uppnå social hållbarhet hävdar Svensson (2022) att trivsel och möjlighet till rekreation och tillgänglighet till det offentliga rummet samt kultur bör prioriteras. Käll (2022) intygar precis som Svensson (2022) att den kulturella dimensionen är särskilt viktig att beakta vid stadsutveckling och menar att det är en del av den sociala dimensionen.

Svensson (2022) menar att det idag finns svårigheter för ungdomar att komma in på bostadsmarknaden och få en lämplig bostad. Detta intygar Braide (2022) och förklarar att det krävs en rotation i samhället som skapar ett flyttmönster. Käll (2022) menar att det är viktigt att främja olika modeller för att minska trösklarna för egenägt boende. Käll (2022) anser att den sociala hållbarheten har hamnat i skymundan för att den ekonomiska och ekologiska aspekten getts mer prioritet. Käll (2022) hävdar att utbudet av dynamiska, spännande, intressanta och inkluderande bostadsområden skall prioriteras för att gynna social hållbarhet. Svensson (2022) belyser vikten av att skapa sociala mötesplatser som är inkluderande där alla känner sig välkomna.

“Det är viktigt att skapa sociala mötesplatser som är inkluderande, och inte exkluderande så att alla känner sig välkomna”.

Åsa Svensson (2022)

Käll (2022) antyder att det i Göteborg är särskilt viktigt att lösa polariseringen och minska segregationen för att skapa en mer socialt hållbar stad. För att lösa det anser Käll (2022) att staden skall ses som ett system och att det är viktigt att arbeta med integration i hela staden, och inte bara i särskilt segregerade områden. Käll (2022) lyfter att detta moment är särskilt viktigt för att klara av att ta emot flyktingar och exemplifierar det med det *pågående* kriget i Ukraina. Käll (2022) anser att det i Göteborg behöver göras små insatser på olika ställen för att skapa en mer blandad och robust stad med blandad befolkning som kan ta emot folk från olika bakgrunder och säkerställa att de kommer in i samhället. En utmaning i Lindome blir därmed att möjliggöra för de människor som annars hade hamnat i segregerade områden.

“Vi har en stad som socialt håller på att gå åt skogen. En social utmaning för Lindome skulle därför vara att möjliggöra för människor som annars hade hamnat i Göteborgs segregerade stadsdelar att kunna känna att de har en plats i Lindome, där det kanske är en större utsträckning av medelklassfamiljer i villaförorten. Det är en jättestor utmaning, men det

är den typen av utmaning som vi måste ta om vi menar allvar att skapa ett inkluderande samhälle som motverkar segregationen”.

Kristian Käll (2022)

Braide (2022) intygar att små insatser räknas i arbetet med segregation, och det kan göras i form av att aktörer erbjuder bostäder till överkomliga priser som möjliggör för fler.

”Även om det är små droppar i ett hav, är det ett sätt att försöka göra något”.

Anna Braide (2022)

Käll (2022) anser att en plats med en rik och särpräglad identitet är särskild viktigt att bevara vid utveckling av en specifik plats. Falkheden (2022) menar att i fallet som studeras är det viktigt att värna om Spinneriets karaktär som landmärke och att verksamheter, mötesplatser och social service kommer det övriga samhället till godo. Utöver det nämner Falkheden (2022) att exploateringen skall tillgängliggöra passager till naturområden för att öka möjligheten till rekreativa värden. Falkheden (2022) lyfter fram att det är viktigt att något tillförs till det omkringliggande samhället och att nya värden skapas för de som redan bor där. Marklund (2022) menar att det är viktigt att komplettera den befintliga bebyggelsen med det nya som byggs för att inte generera för stora kontraster i den byggda miljön.

- ★ Skapa en stadsdel för alla med inkluderande mötesplatser där alla känner sig välkomna.
- ★ Tillit, trygghet och dialog.
- ★ Integration, demokrati och rättvisa.
- ★ Främja modeller som minskar trösklarna till egenägt boende.
- ★ Möjliggör för människor som annars hade bott i segregerade områden i Göteborg

Ekologisk hållbarhet

Ekologisk hållbarhet utgörs av flera olika definitioner och kriterier, men ett sätt att se på ekologisk hållbarhet menar Gulliksson och Holmgren (2018) handlar om att ta tillvara och bevara jordens ekosystem, den biologiska mångfalden och använda dess resurser effektivt. En annan definition enligt WWF (u.å.) är att ekologisk hållbarhet handlar om att skapa stabilitet och se till så inte de planetära gränserna överstigs. Svensson (2022) hävdar att ekosystemtjänster och biologisk mångfald är viktigt i en stadsdel utifrån ett ekologiskt perspektiv, men att biologisk mångfald många gånger inte får den prioriteten som den bör ha i vissa avseenden.

Falkheden (2022) och Svensson (2022) menar att det måste hittas ett sätt att organisera den byggda miljön och skapa förutsättningar så att man kan hålla sig inom de planetära gränserna och ekosystemets bärformåga. Falkheden (2022) förespråkar att ekologisk kompensation skall ske vid exploatering när biologisk produktiv mark tas i anspråk. Biologisk kompensation kan bland annat göras med gröna tak och/eller väggar samt genom att höja det ekologiska värdet på någon annan mark. Braide (2022) berättar även att naturen som finns i området måste ses som en stor tillgång, och att det viktigaste är att hitta balansen mellan tillgång och användning. Falkheden (2022) nämner även regenerativ utveckling och regenerativ design som begrepp och förhållningssätt som blir allt viktigare. Regenerativ design innebär att ambitionen inte bara är att göra minimal skada utan att varje projekt också skall bidra till att generera mer resurser och mer ekosystemtjänster än vad som fanns på

platsen innan. Det kan exempelvis göras genom att använda byggnaden som en kolsänka vilket innebär att byggnaden tar upp mer koldioxid än vad den gör sig av med, använda förnyelsebara material, öka den biologiska mångfalden eller placera solceller på en byggnad så att den genererar mer energi än vad byggnaden själv gör av med.

"[...] Ambitionen är inte bara att göra minimal skada utan att varje projekt också skall bidra till att generera mer resurser och mer ekosystemtjänster än vad som fanns på platsen innan".

Lena Falkheden (2022)

Borneke (2022) menar att vi inte bör ta mer mark i anspråk utan att det handlar om att tillgängliggöra, bygga om och exploatera befintliga byggnader på höjden. Respondenten exemplifierar detta med den låga nyttjandegraden för kontor i Sverige som är mindre än sex procent, och antyder att den låga nyttjandegraden förelåg före utbrottet av Covid-19 i mars 2020.

"Vi måste tillgängliggöra de fastigheter vi redan har och bygga om dem för att få mer bostäder. Det måste inte vara nytt från grunden. Vi har inte råd med det planet- eller utrymmesmässigt".

Amanda Borneke (2022)

Käll (2022) ifrågasätter behovet av kommersiella lokaler och den omfattande byggnationen som sker av dem idag. Käll (2022) tror att behovet av kommersiella lokaler kommer att minska ytterligare då vi arbetar mer på distans och förmodligen kommer fortsätta göra det i framtiden. Om behovet av kommersiella lokaler inte finns menar Käll (2022) att det inte är motiverat att bygga stora projekt som kostar enorma summor pengar, och dessutom bidrar till ett högt klimatavtryck. Käll (2022) menar att vi måste minska klimatbelastningen på det vi bygger, och att de måste gå från linjära till cirkulära processer. Käll (2022) nämner begreppet "byggskam" och menar att det kommer att kunna bli ett vedertaget begrepp i framtiden.

"När människor förstår hur stor andel byggsektorn har av Sveriges koldioxidutsläpp, kommer många företag inte att välja nyproduktion".

Kristian Käll (2022)

Svensson (2022) förklarar att beaktning av klimatpåverkan i både bygg- och användningsfas är viktigt, men att de som bor och vistas där inte lägger märke till det. Winge (2022) tydliggör att certifieringar kan vara ett bra verktyg för att veta vilka material som har byggts in i byggnaden, och som därmed har en påverkan på människan som bor och vistas i byggnaden. Winge (2022) antyder att certifieringar kan underlätta hållbart byggande vid produktion då det blir en mer styrd process. Käll (2022) antyder att resurshushållning är en viktig del för att bemästra de ekologiska kriserna till följd av klimatet.

Käll (2022) menar att det i Göteborg är särskilt viktigt att beakta och planera för förhöjda vattennivåer till följd av klimatpåverkan. Svensson (2022) anser att dagvattenhantering och fördröjning av dagvatten är viktigt att planera för i stadsdelar som kommer att utsättas för höga nivåer. Käll (2022) tydliggör att det måste byggas mer robusta samhällen och städer som kan klara av att hantera det som städerna utsätts för, såsom ekologiska kriser med bortfall av biologisk mångfald. Marklund (2022) antyder att en exploatering i Lindome skall fokusera runt samhälle och jordbruksstruktur, och att det skall planeras för gång- och cykeltrafik för att kommunen inte skall bli bilberoende. Planering för gång-, cykel- och kollektivtrafik blir därmed en viktig prioritering vid utformningen av en ny stadsdel. Braide (2022) förklarar vikten av att arbeta med den natur och de reservat som omringar aktuellt område, och att organismer får vara kvar i sina ekologiska system samt att artrikedomen inte minskas vid en exploatering.

- ★ Skapa förutsättningar för att hålla sig inom de planetära gränserna och ekosystemets bärformåga.
- ★ Klimatbelastningen i det som byggs måste minskas och vi måste gå från linjära till cirkulära processer.
- ★ Höj det ekologiska värdet på annan mark vid exploatering genom ekologisk kompensation och regenerativ utveckling.
- ★ Minska behovet av bil i Lindome.
- ★ Planera för förhöjda vattennivåer i Lindomeån.

Cirkulär ekonomi

Miljödepartementet (2020) beskriver cirkulär ekonomi som ett verktyg som möjliggör för en minimerad användning av resurser som resulterar i en minskad miljöpåverkan. När råvaran används under en längre tid ökar livslängden och behovet av att utvinna nya råvaror minskar. Detta bidrar till ett mer effektivt resursnyttjande och att mindre avfall behöver deponeras. Gulliksson och Holmgren (2018) presenterar en lista på hur arbetet med cirkulär ekonomi kan förstärkas. I listan lyfts bland annat tillgängliggörandet av bilpooler, förebyggandet av offentliga verksamheters avfall, möjliggörandet för hushåll att förebygga avfall och förstärkning av förtroende vid delnings- och begagnandehandel.

Borneke (2022) menar att cirkulär ekonomi utifrån ett stadsutvecklingsperspektiv handlar om att staden tar vara på resurser och inte genererar något avfall, och om det uppkommer avfall skall det tas hand om på en lokal nivå. Borneke (2022) antyder att det i ett byggprojekt finns fyra kategorier avfall, material, bränsle och energi som alltid har mest klimatpåverkan, och menar att cirkularitet måste finnas med i alla fyra kategorier för att kunna göra skillnad. Borneke (2022) exemplifierar med ett leksaksbibliotek där individer kan återanvända och dela saker med varandra, men hävdar att om biblioteket inte återfinns i en byggnad som är byggd på återbruk finns trots det en klimatpåverkan. Käll (2022) berättar att det är ett enormt klimatavtryck på det som byggs och att det linjära processerna måste ersättas av de cirkulära processerna.

Borneke (2022) menar att landsbygden är bättre på cirkulär ekonomi än staden och att de är vana att ta hand om varandra. Det är staden som skall lära sig av landsbygden då de generellt sätt är bättre på att dela med varandra och har större tillit. Om cirkulära lösningar skall appliceras på landsbygden menar Borneke (2022) att det inte går kopiera koncept direkt från staden. Respondenten exemplifierar det med bilpool som anses vara en stadslösning som inte direkt går att applicera i Lindome. Borneke (2022) förklarar att ekonomiska, sociala, ekologiska och cirkulära dimensioner skapar förutsättningar för att hållbara projekt fungerar.

- ★ Främja återanvändning och återbruk.
- ★ Främja cirkularitet avseende avfall, material, bränsle och energi.
- ★ Landsbygden anses vara bättre på cirkulär ekonomi.
- ★ Möjliggör för hushåll och verksamheter att hantera avfall effektivt.

Hållbara materialval och investeringar

En vedertagen diskussion inom byggbranschen är valet av material i byggprocesser och det råder delade meningar kring vilket material som anses vara mest hållbart. Winge (2022) förespråkar betong på grund av dess långa livslängd och menar att en betongstomme kan stå i 200 år. Winge (2022) lyfter att en stomme i betong kan bidra till en mer slimmad konstruktion, generera bättre ljudförhållanden och ge mer boarea per våningsplan i jämförelse med en stomme i trä. Winge (2022) anser att trä är ett levande material som skall användas med stor eftertanke, då träd gör nytta under tiden det står i marken. Utöver det menar Winge (2022) att en av de viktigaste aspekterna är att inte bygga otäta hus då det bidrar till en ökad energianvändning. Vidare anser Winge (2022) att det är viktigt att säkerställa en minskad energianvändning och tillföra energieffektiva lösningar såsom solceller, och använda spillvärmepumpar för att möjliggöra för återvinning av energi. Winge (2022) berättar vidare att vattenhanteringen kommer ha stor betydelse i framtiden och att det behövs lösningar för att minska vattenanvändningen, och exemplifierar det med vakuumpoletter som är ett alternativ till dagens vattentoaletter där vattenanvändningen kan minskas.

Falkheden (2022) hävdar i stället att det mest hållbara materialet är trä, men lyfter också aspekten av att skogsbruket måste vara hållbart för att slutmaterialet skall vara det. Tvärtom mot Winge, anser Falkheden (2022) att betong skall uteslutas från byggnationer och anser att i de fall betong kan ersättas, skall det göra det. Falkheden (2022) berättar att det finns ett material som benämns foamglas och som lämpar sig som ersättningsmaterial till bottenplattan i betong. Braide (2022) undrar hur hållbart trämaterial är och att det idag presenteras olika ståndpunkter i frågan. Den diskussion som föreligger mot betong som byggmaterial är att betong innehåller cement som genererar höga koldioxidutsläpp vid förbränning. Dock hävdar Winge (2022) att det idag utvecklas en ny teknik som skall samla in koldioxid vid förbränning av kalksten. Winge (2022) menar att om detta lyckas kan det bli mer klimatsmart än en trästomme. Winge (2022) menar vidare att de idag används EcoBetong som bidrar till mindre koldioxidutsläpp än vanlig betong, och att utveckling går fort för att skapa ännu mer koldioxidreducerande recept.

“Trämateriäl, hur hållbart är det?”

Anna Braide (2022)

Borneke (2022) säger i stället för att förespråka ett specifikt val av material, att det viktigaste för ett hållbart byggande är cirkularitet. Respondenten menar att det tenderar att främja den ekologiska aspekten och minska produktionskostnaden om material återanvänds. Käll, (2022) Winge (2022) och Braide (2022) lyfter också vikten av återanvändning och återbruk. Borneke berättar att det lättaste är att återbruka det som inte syns, exempelvis installationer och betongkross samt bygga möbler av redan använda byggelement. Respondenten berättar att det finns en återbruksmyt i dagens samhälle och att material inte ändras efter användning samt att det inte är svårt att kvalitetssäkra material. I de fall betong återanvänds och/eller återvinns berättar Borneke att betongen testas utifrån minst 26 olika parametrar. Braide (2022) anser att det är viktigt att återanvända och återvinna material som är hållbara vilket därmed minimerar underhållet i förvaltningsfasen. Braide (2022) menar vidare att det är viktigt att aktörerna strävar åt samma håll och väljer det som åldras vackert och kan stå ett tag, då görs vinst på båda sidor.

I diskussionen om Färgeriet som idag är riven pratar Falkheden (2022) och Winge (2022) vikten om att återanvända och återvinna tegel, men att det stundtals finns utmaningar vilket tros vara en anledning till att Färgeriet revs. Falkheden (2022) berättar att det i större utsträckning har börjat användas cementbruk i stället för kalkbruk, vilket leder till att tegelstenarna kan skadas. Winge (2022) menar att det finns svårigheter med återanvändning- och återvinningsprocessen, exempelvis i de fall det består av håltegel.

Käll (2022) förespråkar vikten av att kontrollera hela värdekedjan och välja material av god kvalitet, och menar att det skapas bättre förutsättningar genom hela processen om byggtreprenören och förvaltaren är densamma. Braide (2022) håller med Käll (2022), och menar att intresset för att välja billigare material i produktionsfasen ökar om det är samma aktör som förvaltar byggnaden. Svensson (2022) menar att fastighetsägare som arbetar med hållbara val bidrar till mervärde, men en utmaning med hållbara val är att de är dyrare och att aktörer måste uppnå ekonomisk lönsamhet.

“Idag är det inte alltid samma aktör som bygger som sedan skall förvalta, vilket minskar intresset och innebär att de som bygger kan välja att använda sig av billigare material för att öka lönsamheten”.

Anna Braide (2022)

- ★ Bygg täta hus.
- ★ Återanvänd och återbruka delar samt material av Färgeriet och ifrågasätt återbruksmyten.
- ★ Minska energianvändningen och implantera energieffektiva lösningar.
- ★ Kontrollera hela värdekedjan och möjliggör för hållbara investeringar för att minska behovet av underhåll och kostnader i förvaltningsfasen.

Hållbara upplåtelseformer och bostadsutformningar

Enligt FN:s globala mål 11 skall det erbjudas säkra bostäder med överkomliga priser till alla, för att kunna skapa hållbara städer (Globala målen, 2021a). Utifrån ett socialt hållbarhetsperspektiv förespråkas en blandstad där olika upplåtelseformer och bostadstyper varierar, och som möjliggör för alla individer. En hållbar stadsdel skall kompletteras med vardaglig service och möjlighet till rekreation.

Svensson (2022) antyder att Covid-19 har haft en påverkan på hur högt vi värdesätter vår bostad, och att vi värdesätter den högre idag än innan pandemin bröt ut. Braide (2022) instämmer och berättar att individer allt högre värderar sin bostad och boendemiljö. Respondenten menar att det delvis beror på pandemin, men även den ökade medvetenheten om den ekologiska miljön. Idag söker vi kvaliteter såsom att kunna arbeta hemma, vara ostörda och samtidigt ha en social situation. Braide (2022) antyder att resandet har börjat ifrågasättas och att hemmabasen har blivit allt viktigare. Det har under och efter pandemin blivit mer vanligt att människor arbetar hemifrån, och därav är i större behov av separata rum, samtidigt som möjligheten för social samvaro skall finnas.

Enligt Braide (2022) skall en byggd struktur fungera för olika situationer då en individs bostadssituation är dynamisk. Braide (2022) menar att bostaden bör vara anpassningsbar efter olika skeden i livet. Braide (2022) konstaterar att andelen singelshushåll har ökat och att den ökningen verkar bestå, därav byggs det mycket ettor. Problematiken är dock att dessa ettor inte enkelt kan ändras om till större lägenheter. Braide (2022) anser att det skall finnas en möjlighet att avskilja och stänga av rum som möjliggör för de boende att vistas ostört.

“En byggd struktur skall fungera för olika situationer och vara anpassningsbar efter olika skeden i livet”.

Anna Braide (2022)

Käll (2022) och Borneke (2022) antyder att gemensamhetsytor och co-liveboende kan vara vinnande koncept där vissa ytor delas med varandra. Käll (2022) menar att det kan generera lägre hyror. Braide (2022) förklarar att inställningen till gemensam tvättstuga och övernattningsrum ser ut att förändras, och att det verkar finnas ett ökat intresse för det gemensamma. Falkheden (2022) menar att om det kan skapas rum som kan delas mellan boenden skapas andra förutsättningar att vilja dela och kunna bo mindre. Svensson (2022) tror att det kommer att finnas en större benägenhet att dela ytor och funktioner och att intresset dels kommer vara viktigt i boendet, men även i staden. Svensson (2022) menar dock att det finns strukturella utmaningar med flexibla ytor som försvårar möjligheten till att använda och nyttja dem. Käll (2022) exemplifierar detta med problematiken kring olika momssatser som uppstår vid delningsinitiativ och antyder att den svenska lagstiftningen behöver omformuleras för att bemästra de strukturella utmaningarna som finns idag. Braide (2022) förklarar att det måste finnas fungerade regler som respekteras så att det inte skapas missnöje. Borneke (2022) menar att gemensamhetsytor kan gynna den sociala aspekten där människor som har möjlighet att nyttja dessa får ökad gemenskap och känner tillit och trygghet gentemot varandra. Särskilt viktigt anser Borneke det är för Sveriges folkhälsa, då allt fler människor känner sig ensamma. Svensson (2022) tror att flexibla ytor i framtiden kommer utgöra en viktig del för boendet och staden.

Vid byggnation av flerbostadshus hävdar Braide (2022) att forskning påvisar att gårdsrummet är viktigt för de som bor i lägenhet och lyfter särskilt vikten av att ha tillgång till utomhusvistelse. Braide (2022) menar att både den publika och privata ytan är viktig i en bostadssituation, och att det bör finnas tydliga gränser mellan dem. De tio senaste åren menar Braide (2022) att efterfrågan på privat utomhusvistelse i form av balkong och utomhusyta har ökat då vi byggt mer täta städer.

Winge (2022) menar att det kostar lika mycket att bygga bostads- som hyresrätter, men att den ekonomiska lönsamheten är större för en bostadsrätt. Käll (2022) och Braide (2022) antyder att det är viktigt att blanda olika typer av upplåtelse- och bostadsformer. Käll (2022) menar dock att det slutligen är marknadens efterfrågan som bestämmer vad som skall byggas, men förespråkar hyrköp och instegslägenheter för att ge möjligheter för fler att äga sin bostad. Falkheden (2022) tror att kooperativa hyresrätter är något som kommer att efterfrågas i framtiden, och förklarar att kooperativa hyresrätter med kravet på medlemskap ökar delaktighet i föreningen, som i sin tur skapar sociala värden. Svensson (2022) intygar denna diskussion och tror att det i framtiden kommer att finnas nya boendeformer.

Marklund (2022) förespråkar och anser att det behövs fler hyresrätter i Lindome, men att det finns en problematik kring att kommunen inte äger marken och att det råder en splittrad och delad ägandebild i området. Idag består Lindome främst av småhus och äganderätter, men Marklund (2022) menar att bostadsrätter och flerbostadshus kommer att inkluderas i framtida projekt. Marklund (2022) hävdar att om det byggs på ett attraktivt sätt kommer efterfrågan på bostadsrätter att öka. Marklund (2022) antyder att det inte finns några studentbostäder i Lindome idag vilket anses bero på att det inte finns ett behov av sådana bostäder i tätorten. Det anses enligt Marklund (2022) bero på att studenter efterfrågar mer än att bara bo och för att Lindome skall bli en attraktiv plats att bo på för studenter menar Marklund (2022) att servicen behöver utökas och det mentala avståndet till universitet minskas.

Marklund (2022) ställer sig dock emot att kommande byggnationer skall bli för höga, och placerar Lindome i en kontext där det är viktigt att bygga "lagom". Marklund (2022) menar att om Spinneriet utvecklas på ett bra sätt kommer invånarna i Lindome också ställa sig positiva till exploateringen och därmed kommer Spinneriet och Färgeriet bli en attraktiv plats att bo på.

"Inget får vara högre än kyrkan".

Björn Marklund (2022)

Falkheden (2022) förmodar att större bostäder kommer att efterfrågas med anledning av ett ökat intresse att arbeta och studera i hybridformat. Falkheden (2022) tror att det kommer att kunna leda till att fler vill flytta ut från städerna till landsbygden, men att städerna fortfarande kommer att vara viktiga. Marklund (2022) tror attraktiviteten att bo i Lindome kommer att öka då fler har möjlighet att arbeta och studera hemifrån.

”Det finns en större spridning mellan olika grupper, där en grupp fortfarande vill bo väldigt centralt och kunna ta del av allt utbud, samtidigt som de som finns de som inte vill göra det kanske på grund av priser. De väljer att flytta ut, arbeta på distans, få fler rum och bo bekvämare”.

Lena Falkheden (2022)

- ★ Blandstad med olika upplåtelse-, boende- och bostadsformer samt bostadsstorlekar.
- ★ Vardaglig service och rekreation.
- ★ Bostäder för olika skeden i livet.
- ★ Privata och publika ytor.
- ★ Attraktiviteten att bo i Lindome kommer att öka.

Hållbar mobilitet

Borneke (2022) anser att en hållbar stadsdel skall byggas med människan i centrum, och möjliggöra för människan att välja bort bilen som transportmedel. Respondenten tror att bilen kommer bli mindre viktig, och att människors välmående i stället kommer att prioriteras. Braide (2022) intygar denna diskussion, men påpekar också att bilindustrin inte växlar ner, utan växlar upp och blir mer utvecklad i form av andra lösningar än dagens fossila bränslen, exempelvis storsatsningar på elbilar. Borneke (2022) menar att det måste skapas andra alternativ och lösningar för att få människor att välja bort bilen. Respondenten menar att fler bilpooler på strategiska ställen och förbättrade cykelvägar med god belysning kan öka förutsättningarna för att människor skall minska sin användning av bilen. Utöver det hävdar Borneke (2022) att det viktiga för att en samåkningstjänst är att aktiviteten är förenad med nöje och exemplifierar det med elsparkcykeln. Borneke (2022) menar att människan har en högre betalningsvilja om aktiviteten är kul och spännande, och anser att frågor som bör utredas för att öka värdet kring samåkningstjänster är “Hur gör man färdmedlet roligt?” och “Hur gör man för att få människor att känna gemenskap?”.

“Hur får vi människor att välja bort bilen?”

Amanda Borneke (2022)

Enligt Winge (2022) är det viktigt att belysa mobiliteten och vilken form av mobilitetslösning som anses vara lämplig i det aktuella området, även utifrån ett koldioxidutsläppsperspektiv. Winge (2022) berättar om vikten av att analysera vilken form av parkeringslösning som anses vara applicerbar i området och förespråkar att parkeringsplatser bör placeras på bottenplan, och inte under mark. Enligt Winge (2022) är utgrävning, sprängning och mängden betong i en källare kraftigt klimatbelastande för en byggnad och det bör alltid undersökas om andra alternativ finns.

Braide (2022) menar att bra mobilitetslösningar i Lindome är av yttersta vikt för att tillgodose invånare och besökares behov, men att det i småstäder är en livsstil med bilen. Braide (2022) menar att det i städerna finns negativa aspekter av att äga en bil, exempelvis parkeringsavgifter och parkeringsböter, trånga utrymmen och mycket bilköer. Braide (2022) belyser att människor i städer har en större benägenhet att testa att leva utan bil med tanke på de negativa aspekterna som finns, i jämförelse med en småstad. Borneke (2022) hävdar i stället att bilpool är en effektiv och lämplig lösning i en småstad och på landsbygden då människor enligt respondenten har en större samhörighet där än i städerna. Winge (2022) anser att en analys av området, parkeringstal och dess intresse för bilpool bör göras innan den lämpar sig att appliceras i Lindome. Borneke (2022) säger att mobilitetslösningar inte går att kopiera från staden till landsbygden eftersom bilpool presenteras som en stadslösning. Utöver det hävdar Borneke (2022) att bil- och cykelpool samt elsparkcyklar är mobilitetslösningar som kan vara relevanta för Lindome, och menar att dem behöver placeras nära stationen för att göra dem tillgängliga och användarvänliga. Borneke (2022) nämner att cykelvägarna behöver utvecklas med god belysning för att generera trygghet. Enligt respondenten saknas det idag bra cykelvägar mellan Mölndals och Lindome och att de behöver utvecklas för att upplevas mer trevliga och därmed få fler människor att vilja cykla. Ytterligare en utmaning som Borneke (2022) ser för att utveckla mobiliteten är den gräns som finns mellan Mölndal och Lindome, där Mölndal är staden och Lindome är landsbygden. Respondenten menar att Mölndal generellt sett är bra på mobilitetslösningar och exemplifierar med Styr & Ställ som finns i Mölndal.

Marklund (2022) anser att det är av yttersta vikt att utveckla områdena kring centrum och stationen och att destinationerna behöver knytas samman med bättre. Marklund (2022) förklarar att Mölndals kommun arbetar med att säkerställa planeringen för gång- och cykel samt att kommunen planerar för inte bli bilberoende. Marklund (2022) nämner att det eventuellt kan komma att planeras för att bygga ut Västkustbanan i Lindome vilket skulle vara positivt för kollektivtrafiken, men att det också gör intrång i Lindomes centrala delar.

“Just småstäder, det är en livsstil med bilen”.

Anna Braide (2022)

- ★ Bygg med människan i centrum.
- ★ Mobilitetslösningar anpassade efter Lindomes kontext och förena dem med nöje.
- ★ God belysning för att skapa trygghet.

Styrdokument

I detta kapitel presenteras Lindomes översiktsplan, en tätortsanalys som har utförts av White Arkitekter på uppdrag av Mölndals stad och ett förslag på ny översiktsplan för Mölndal där en hållbarhetsbedömning inkluderas. Det följs åt av en bostadsutredning som kartlägger Mölndals aktuella bostadsmarknad. Tillsammans utgör dessa det underlag som kommer att styra Lindomes framtida utveckling och de förutsättningar som gäller för det aktuella området som utreds. I efterföljande kapitel och avsnitt kommer samtliga dokument som återfinns i detta kapitel benämnas som *styrdokument* där de tilldelas varsin bokstav.

Översiktsplan för Lindome, 2006

Den översiktsplan som finns för området Lindome är en delrapport av den större översiktsplanen för Mölndals stad, och antogs år 2006 (Mölndals stad, 2006a). Vid framtagandet av översiktsplanen för Lindome lyftes behovet av ungdomsbostäder, fler arbetsplatser, tätare kollektivtrafik och en upprustning av Lindome centrum samt värdet av att bevara en del gamla byggnader. Utöver detta ansågs Lindomes karaktär som natur- och kulturområde vara en viktig del för att bevara områdets identitet. Framst ansågs Lindomeåns dalgång och Lindomeåns vattensystem vara angelägna att värna om. Översiktsplanen (2006) benämns härafter som *styrdokument^a*.

Kulturmiljöprogram Mölndals stad, 2018

Enligt kommunens kulturmiljöprogram anses det gamla industriområdet Annestorp ha ett viktigt industri- och lokalhistoriskt bevarandevärde (Mölndals stad, 2018b). Spinneriet och Färgeriet beskrivs ha höga arkitektoniska kvaliteter och ny bebyggelse skall placeras där de påverkar kulturlandskapet minst, samt att tillbyggnader av Spinneriet och Färgeriet skall göras varsamt. Kulturmiljöprogrammet (2018) benämns härafter som *styrdokument^b*.

Grönplan: Mölndal, 2018 och Lindome, 2022

I Mölndals grönplan framgår det att befolkningen i kommunen ökar vilket leder till att grönområden tas i anspråk för exploatering (Mölndals stad, 2018a). Grönområden ökar mark- och fastighetsvärdet och det framkommer i Mölndals grönplan att 61 procent är villiga att betala mer för att ha tillgång till bostadsnära grönområden. Enligt Grönplanen anses bostadsnära odling i form av exempelvis odlingslotter främjar social integration. I Lindomes grönplan lyfts det att ekosystemtjänster och biologisk mångfald skall prioriteras, och det skall möjliggöras för tillgängliga parker och naturområden (Mölndals stad, 2022a). De som bor i Lindome skall inom 300 meter ha tillgång till natur eller park. Grönplanen (2018a och 2022a) benämns härafter som *styrdokument^c*.

Tätortsanalys, 2020

På uppdrag av Mölndals stad har White arkitekter utfört en analys av Lindome som fokuserar på de centrala delarna i Lindome (White, 2020). Tätortsanalysen syftar till att utgöra ett underlag för kommunens målbildsarbete för Lindomes utveckling. Enligt tätortsanalysen har Lindome ett bra strategiskt läge med kollektivtrafik till Göteborg och transport med E6/E20. Det framkommer i denna analys att järnvägen och motorvägen utgör en barriär och delar in Lindome i två delar, en i väster och en i öster. Det belyses att Lindome har ett rikt natur-, kultur- och friluftsliv med grönområden, men det finns en avsaknad av en stadspark. Det framkommer att Lindomeån i framtiden riskerar förhöjda vattennivåer och skadorna kan tendera att drabba jordbruksmark, viss industrimark, Västkustbanan och delar av Gamla Riksvägen. I Lindome centrum återfinns det mesta av tätortens kommunala service, exempelvis apotek, vårdcentral, skola, bibliotek, livsmedelsbutik, restaurang samt fritidsanläggning för både unga och äldre. Det lyfts dock att många verksamheter har begränsade öppettider vilket tenderar att ge stängda bottenvåningar.

Tätortsanalysen antyder att Lindome tätort är bilanpassat, och gång- och cykeltrafikanter delar vissa sträckor med fordonstrafik (White, 2020). Det framkommer att gång- och cykelvägnätet har låg framkomlighet och trafiksäkerhet. Det finns planer på att bygga en gång- och cykelväg till Kungsbacka för att förbättra framkomligheten. Utöver det belyses det att de återvinningscentraler som finns i och omkring tätorten inte klarar av att hantera den stora mängd avfall som genereras, och det finns därmed planer på en ny återvinningscentral mellan Kålleröd och Lindome.

I tätortsanalysen presenteras sex värden som anses utgöra förutsättningar vid utveckling av tätorten (White, 2020). Dessa värden presenteras nedan.

- *Närhet till rekreation och natur.* God närhet till rekreation- och naturmöjligheter i form av bostadsnära rekreation, stadsdelsparker och Lindomeån. Lindomeån anses inneha viktiga natur- och rekreativa värden.
- *Goda förutsättningar att stärka den gröna infrastrukturen.* Glesbebyggelse i Lindome möjliggör för många att inneha trädgård eller bostadsgård.
- *Ett brett serviceutbud som underlättar vardagen.* Lindome centrum erbjuder ett lokalt serviceutbud i form av detalj- och sällanköpshandel.
- *Centralt belägen tågstation skapar möjlighet för hållbara livsstilar.* Tågstationen är centralt belägen och skapar möjligheter till hållbara livsstilar och ses som en viktig förutsättning utifrån arbets- och boendemöjligheter.
- *Identitetsbärande kultur- och jordbrukslandskap.* Annestorps industriområde och dess historia anses ha potential för utveckling och möjligheten att stärka ortens identitet.
- *Tätort med goda förutsättningar för barnfamiljer.* De flesta bostäder som återfinns i Lindome är små-, rad- eller kedjehus finns goda möjligheter för barnfamiljer att bo i Lindome. Det stora utbudet av förskolor, skolor och lekplatser bidrar till en ökad attraktivitet för dessa grupper.

I tätortsanalysen presenteras nio utmaningar som anses utgöra förutsättningar vid utveckling av tätorten (White, 2020). Sex av dessa utmaningar anses relevanta för aktuellt område, och presenteras nedan.

- *Bilanpassat.* Den bilanpassade tätorten bidrar till ett högre bilanvändande, och för att bibehålla konsumtionen i det lokala samhället är tillgängligheten med bil i centrum avgörande. Vidare leder bilanpassningen till att det behövs möjliggöras för kombinationsresor i form av pendelparkering och dessa parkeringar skall vara trygga.
- *Avsaknad av stadspark.* Det finns potential för att centumparken som är nära belägen Lindomeån kan bli en stadspark.
- *Avsaknad av ett sammanhängande gång- och cykelnät.* Det behövs utvecklas sammanhängande och trygga gång- och cykelvägar.
- *Otrygga underfarter.* De över- och undergångar som idag knyter samman Lindome centrum och Lindome station saknar tillgänglighet och upplevs otrygga.

- *Bristande tillgänglighet till och längs södra delen av Lindomeån.* De lokala barriärerna till ån skall minska, och det skall möjliggöras för promenadstråk vid höga vattentillstånd
- *Otydlig koppling mellan centrum och stationen.* Det saknas rumsliga indikatorer som knyter samman stråken, och det leder till att det mentala avståndet mellan dem ökar.

I efterföljande kapitel och avsnitt benämns tätortsanalysen som *styrdokument*^d.

Planförslag för ny översiktsplan

Mölnads kommun har presenterat ett förslag på en ny översiktsplan som befinner sig i granskningsskedet (Mölnads stad, 2022b). I den nya föreslagna översiktsplanen lyfts planen om att Lindome skall växa från stationen och utåt med bostäder och arbetsplatser nära kollektivtrafik, samt nära befintlig infrastruktur. Det *framgår* att Lindome skall prioriteras för utveckling, då det är en stationsort med potential. En prioritering av tätorten bidrar till en god lokal ekonomi vilket krävs för att uppnå hållbar utveckling.

Enligt den föreslagna översiktsplanen skall kollektivtrafiken effektiviseras och det skall investeras i nya och befintliga stambanor (Mölnads stad, 2022b). Det planeras för en ny stambana mellan Göteborg och Stockholm där Mölnad station kommer att bli en kollektivknutpunkt. Möjligheten att nyttja kollektivtrafiken är viktiga faktorer för att skapa en inkluderande stadsdel. Det framgår att 95 procent av alla bostäder som beviljas för detaljplan skall återfinnas inom 400 meters gångavstånd från en kollektiv hållplats med kvartstrafik³, alternativt 800 meter till Lindome station. I den nya föreslagna översiktsplanen lyfts naturen och kulturen runt Spinneriet, och det framgår att det finns potential för bebyggelse runt Spinneriet samt att det finns ett behov av mer byggnationer i befintliga bostadsområden. Det skall planeras för en blandning av bostäder i form av olika bostadstyper, lägenhetsstorlekar, upplåtelseformer och boendekostnader. Syftet med det är att gynna integrationen och bidra till en mer socialt hållbar stad. God tillgång till kultur- och idrottsanläggningar skall berika ett aktivt idrotts-, förenings och fritidsliv. Denna tillgång skall vara tillgänglig för alla, oavsett social och ekonomisk bakgrund. Den biologiska mångfalden skall öka, klimatförändringarna skall motverkas och anpassas till ett förändrat klimat där det skall planeras för att hantera ekosystemtjänster, dagvatten, skyfall och översvämningar i framtida planeringar. Delar av Lindomeån är delvis drabbad av översvämningar och det bör utredas vilka risker eventuella översvämningar kan få på omkringliggande bebyggelse. Bebyggelsen som planeras skall vara energisnål med implementering av tekniska lösningar, samt skall bostäder och verksamheter ha insamling av avfall nära byggnaden. Tillgängligheten till återvinningsstationer skall möjliggöras med flera färdstätt. I de fall jordbruksmark tas in anspråk för bostäder skall det fastslås att inga alternativa platser finns för exploatering. Utöver denna planering skall gång- och cykelnätet utvecklas, och vid kollektivnoder skall det finnas pendelparkering för bil och cykel. I efterföljande kapitel och avsnitt benämns tätortsanalysen som *styrdokument*^e.

Hållbarhetsbedömning, 2022

I planförslaget för den nya översiktsplanen för Mölnads stad inkluderas en hållbarhetsbedömning som skall belysa hur den nya föreslagna översiktsplanen medverkar och motverkar till hållbar utveckling (Mölnads stad, 2022c). Den syftar till att vara ett stöd i den fortsatta planeringsprocessen och identifiera och bedöma planförslaget på de delar där de föreligger risk för påverkan på den ekonomiska, sociala och ekologiska hållbarhetsaspekten. Hållbarhetsbedömningen har utgångspunkt i de globala målen och beskriver hur Mölnad skall arbeta med planering utifrån dessa.

³ Kvartstrafik innebär en avgångsfrekvens var 15:e minut.

Avfallshanteringen lyfts som en viktig del för den cirkulära ekonomin, och är en viktig aspekt för att skapa en hållbar stad (Mölnads stad, 2022c). Den beskriver även hur viktig mobileten är och kommer att bli i en växande stad för att bidra till mer effektiva resor och minimera användandet av energi. Biologisk mångfald lyfts som en annan del och det beskrivs att exploatering av mark hotar den biologiska mångfalden.

Genom att utveckla stationsområdena och kollektivtrafiken skapas förutsättningar för fler individer att välja hållbara resealternativ, som i sin tur bidrar till arbetet mot ett förbättrat klimat (Mölnads stad, 2022c). En förtätning leder till att mer mark tas i anspråk vilket minimerar andelen gröna miljöer, som i sin tur innehar en påverkan på bullernivå och luftkvalitet. Det framgår att ytor som har en viktig betydelse för ekosystemtjänster och klimatanpassning inte skall tas i anspråk, samt beskrivs hanteringen av dagvatten som säkerskilt viktig att säkerställa. För att öka integrationen och jämställdheten i kommunen beskrivs ett blandat utbud av bostäder som en viktig aspekt. De handlar om att tillgängliggöra bostäder som är varierande och flexibla, samt att hållbar infrastruktur och gröna ytor skall användas för att skapa attraktiva miljöer för boende och verksamma att verka i. Utifrån ett ekonomiskt perspektiv kan detta i sin tur leda till att fler väljer att flytta in i kommunen vilket har positiva effekter på den lokala ekonomin.

Vid utveckling och utbyggnad finns det möjlighet att skapa en levande landsbygd som skapar förutsättningar för boende och verksamheter att etablera sig i tätorten lyfts som en positiv aspekt av exploatering (Mölnads stad, 2022c). Exportering kan även leda till att jordbruksmark tas i anspråk vilket både gynnar och missgynnar olika mål i planförslaget. Att exploatera bostäder med 800 meters gångavstånd till pendelstation kan leda till att befintlig infrastruktur kan användas, och det kan således vara lönsamt att utreda om jordbruksmark skall tas i anspråk för exploatering. Det skall vägas mot att jordbruksmarken ej skall exploateras eftersom det bidrar till negativa effekter och värden i form av biologisk mångfald och försörjning av livsmedel försvinner.

Landsbygden möjliggör för individer med lägre betalningsförmåga eftersom landsbygden tenderar att ha lägre bostadspriser (Mölnads stad, 2022c). På landsbygden återfinns även större möjligheter till rekreation samt att ljud- och luftmiljön är bättre på landsbygden vilket har positiva effekter på individers hälsa och välbefinnande. Landsbygden saknar dock tillgänglighet vilket försvårar för de som inte har bil. Därför är utveckling och tillgängliggörandet av hållbara färdsätt viktig, och det möjliggör för hållbar utveckling. Det behövs utbyggnad av infrastruktur i form av värme, vatten och avlopp samt genom att göra investering i hållbara energilösningar påverkas hållbar utveckling utifrån det ekonomiska och ekologiska perspektivet.

Hållbarhetsbedömningen lyfter att den regionala arbetsmarknaden måste bli mer dynamisk, och att en viktig faktor är att bygga goda kollektiva möjligheter som underlättar för pendling utanför och mellan kommungränser (Mölnads stad, 2022c). Att utveckla service leder till att mark tas i anspråk i centrum och påverkar den ekologiska mångfalden och ekosystem negativt. Det skapas dock möjligheten för fler individer att använda sig av mer hållbara transportsätt och fler får möjligheten att nå service i närhet till bostäder och verksamheter, vilket leder till att flera ärenden kan utföras samtidigt. I hållbarhetsbedömningen beskrivs det att en utveckling av övernattningsmöjligheter i kommunen bidrar till fördelar utifrån ett ekonomiskt perspektiv och bidrar även till jämställdhet och jämlikhet.

Grönområden skall göras tillgängliga för att öka för individer att använda dem, vilket bidrar till positiva effekt på individers hälsa och välbefinnande (Mölnads stad, 2022c). Gröna ytor har också en viktig uppgift i form av att rena dagvatten, luft, minska buller och skydda vid extremväder. Vid förtätning av områden kan grönområden i området ha positiva effekter på individer, dessa områden kan dock minska tillgängligheten för grupper med rörelsesvårighet att vistas på.

I planförslaget för ny översiktsplan beskrivs utveckling av gång- och cykelvägar relevant i hela kommunen (Mölnads stad, 2022c). Det framkommer även att gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik skall möjliggöra och bidra till att invånare i tätorten reser hållbart i större utsträckning. Detta leder till positiva effekter utifrån ett klimatperspektiv, och ett minskat användande av bil bidrar till en mer hållbar produktion och konsumtion. Detta kan även påverka individer positivt då de rör sig mer och det skapar förutsättningar för en bättre hälsa, jämställdhet, integration samt en minskad ojämlikhet mellan grupper. Den planerade Götalandsbanan⁴ kan skapa möjligheter till att resa mer hållbart men det kan även leda till att en till barriär i kommunen.

Pendelparkeringar för bil och cykel är viktiga utifrån klimatet och trängsel (Mölnads stad, 2022c). De tar dock mark i anspråk och måste placeras så det inte leder till en ökad användning av bil. Exploatering av pendelparkeringar i centrala delar kan bidra till intressekonflikter av bostäder, verksamheter gång-, cykel- och kollektivtrafik, och bör därmed placeras på stationsorter.

Tillgängliga och hållbara transportsätt bedöms påverka integration, jämställdhet, jämlikhet och hälsa positivt (Mölnads stad, 2022c). De skapar förutsättningar för att individer möts vilket är viktigt för en socialt hållbar stad. Genom att göra långsiktiga bedömningar kan det påverka den ekonomiska aspekten positivt och minska att onödiga exploatering görs. En intressekonflikt för exploatering av infrastruktur och gröna miljöer förekommer dock. Planeringen skall bidra till att kultur- och fritidsaktiviteter utvecklas i form av anläggningar. Det krävs dock att anläggningarna samnyttjas och tillgängliggörs för alla att använda. Idrottsplatser kan överföra kunskap och ha goda effekter på utbildning samt så skapas fler arbetstillfällen och en ökad attraktivitet vilket i sin tur påverkar ekonomin positivt genom tillväxt.

För att bidra till ett friluftsliv och fysiska aktiviteter skall natur- och kulturmiljöer utvecklas, vilket påverkar individer positivt (Mölnads stad, 2022c). Naturmark renar vatten och fungerar som buffert vid översvämningar samt är de viktiga för att möta klimatförändringar, och grönytor i bostadsområden kan gynna självodling. Grön- och blåstruktur som är sammanhängande bidrar till en hållbar stad då de utgörs av gröna miljöer och kan fungera som mötesplatser, dock kan de uppfattas som en barriär och otrygga. Det kan skapa attraktiva livsmiljöer, men kan leda till att annan infrastruktur behöver bortprioriteras. Att inkludera våtmarker i dessa stråk skapar möjlighet för biologisk mångfald och en dagvattenhantering som är hållbar. Stråken kan bidra till att motivera klimatförändringar vilket är positivt.

Det kommer bli viktigt med hållbara energisystem, dock kan exempelvis vatten- och vindkraftverk ha en negativ inverkan på den biologiska mångfalden (Mölnads stad, 2022c). Att använda grönytor till att arbeta med klimatanpassning ses som positivt. För att bygga hållbart kommer innovativa lösningar krävas och det krävs att det byggs utifrån ett långsiktigt perspektiv. Detta kan leda till att den hållbara produktionen och konsumtionen påverkas positivt. Mark kommer dock behöva tas i anspråk och investeringar kommer att behöva genomföras, vilket kan påverka boendekostnaderna negativt då de tenderar att öka. De långsiktiga investeringarna påverkar dock den ekonomiska aspekten positivt i ett längre perspektiv. Innovativa lösningar som skapar nya ekosystemtjänster kan påverka synergieffekter och därmed minska investeringar samt öka den ekonomiska tillväxten. Ekosystemtjänster är oftast billigare i längden, mer *hållbara* och mer effektiva än tekniska lösningar. Ekosystemtjänster bidrar även positivt till den biologiska mångfalden och möjliggör för gröna mötesplatser.

I efterföljande kapitel och avsnitt benämns hållbarhetsbedömningen som *styrdokument*^f.

⁴ Götalandsbanan är en planerad järnväg mellan Stockholm och Göteborg.

Kompletterande aspekter av hållbarhet

I detta avsnitt kompletteras kunskapsöversikten med begrepp och litteratur som skribenterna anser vara relevanta att applicera på det aktuella fallet utöver det som tidigare framkommit.

Delningsekonomi

Enligt NE (u.å.c.) definieras delningsekonomi som *“ett samlingsnamn på aktiviteter som syftar till minskad resursåtgång genom effektiva kapacitetsutnyttjande såsom delning av tillgång till varor och tjänster”*. Göteborg genomförde under år 2021 en enkätundersökning för att kartlägga attityder till delningsekonomi utifrån en lokal kontext (Göteborgs stad, 2021). I undersökningen framkommer det att 90 procent har en positiv inställning till en minskad konsumtion. Det framkom också att deltagarna främst hade en negativ syn på att hyra från eller hyra ut till andra privatpersoner i jämförelse med att hyra från företag. Detta kan bero på att andra människor inte känner tillit till okända människor. Det framkom att det generellt sätt är kvinnor och de med högre utbildningsnivå som är mer positiva till delningsaktiviteter såsom att hyra och låna. Av de som deltog i enkätundersökningen var det främsta motivet för att vilja delta i delningsekonomi att det var bra för miljön, medan att spara pengar kom på andra plats. Göteborgarna själva uppgav i majoriteten av fallen att de skänker det som de inte vill ha, och i andra hand kom användningen av streamingtjänster, samt på tredje plats uppgav göteborgarna att de lånar böcker, filmer och musik. I 91 procent av fallen uppgav göteborgarna att de hellre köper nytt än att låna och/eller hyra.

Avfallshantering

Förändrade shoppingvanor, en ökad befolkningstillväxt, ständig ekonomisk tillväxt och urbanisering är bidragare faktorer till att andelen avfall ökat, och fortsätter att öka (Balwan et al., 2022) *Avfallstrappan* som också benämns *avfallshierarkin* är ursprungligen ett EU-direktiv som ingår i den svenska miljöbalken och syftar till att minimera avfallet för att främja cirkulära processer (Naturskyddsföreningen, 2022). De steg som återfinns är: *minimera, återanvända, återvinna, utvinning av energi och slutligen deponera*. Det som skall eftersträvas är i första hand minimering av avfall vilken innebär att varor som produceras skall ske resurssnålt och konsumtionen skall vara så låg som möjligt. Nästa steg i avfallstrappan är att återanvända vars intention är att ge och byta saker med varandra. Inom återanvändning ingår också återbruk vars betydelse är att göra om varan eller sälja den vidare till någon annan som finner ett nytt värde av den. Det tredje steget är återvinna, som skall vara ett andrahandsalternativ till att återanvända. Återvinning skall användas i de fall återanvändning inte är möjligt och detta genomförs genom att sortera, kompostera och panta. Som fjärde steg i avfallstrappan handlar det om att utvinna energi som sker genom förbränning av avfall, och skall vara ett alternativ om de tidigare stegen i hierarkin inte är möjliga. Det sista steget i avfallstrappan som skall undvikas i allra högsta grad är deponering som innebär att avfallet deponeras på en deponi och därmed inte kan användas i det cirkulära kretsloppet.

Zero Waste Hierarchy är ett annat sätt att definiera avfallshierarkin, och tillskillnad från avfallstrappan inkluderas inte deponering som ett alternativ i denna teori (Balwan et al., 2022). Zero Waste Hierarchy redogör för fem aspekter som bör beaktas vid för att främja miljömässig hållbarhet: *vägras, minskas, återanvända, reparera och återvinn*.

Tillgänglig källsortering nära hemmet

Regeringen publicerade år 2018 en reform med syftet att främja mer hushållsnära avfallshantering (Miljödepartementet, 2018). Reformen innebär att det skall finnas möjlighet för bostadshavare att återvinna förpackningar och returpapper i nära anslutning till sin bostad och kvarter. Detta skiljer sig åt från det klassiska avfallshanteringssystemet som är uppbyggt på att insamling av avfall sker på återvinningsstationer.

Områdesanalys

I detta kapitel presenteras inledningsvis en redogörelse för hur bostadsmarknaden ser ut i Mölndal, en kartläggning över bostadsbeståndet i Lindome, vilket följs åt av en verksamhetskartläggning. Därefter presenteras en kartläggning av vilka transportmöjligheterna som finns för invånare i Lindome i form av gång- och cykeltrafik, kollektiv- samt biltrafik. Syftet med denna kartläggning är att utreda vilka förutsättningar som finns för det aktuella området att exploateras hållbart och vad som kan komma att påverka exploateringen.

Bostadsmarknaden i Mölndal

Boverket har utfört en bostadsmarknadsenkät med syftet att utreda hur bostadsmarknaden i Sveriges kommuner ser ut. Bostadsmarknadsenkäten utreder hur behovet ser ut i dagsläget och inom tre år i kommunen som helhet, i innerstan och i kommunens övriga delar. I bostadsmarknadsenkäten år 2021 uppgav Mölndals kommun att de hade ett underskott på bostäder, och spådde att de kommer att ha ett fortsatt underskott inom de närmsta tre åren (se bilaga 1; Boverket, 2022c). År 2021 förväntade kommunen att det skulle påbörjas nybyggnation av 806 flerbostadshus och 70 småhus under år 2022. I Bostadsmarknadsenkäten år 2022 uppger Mölndals kommun att de har balans på bostadsmarknaden i samtliga delar av kommunens områden. Det framkommer att de ser ett litet behov på ägande- och bostadsrätter men att behovet för hyresrätter är stort. I årets bostadsmarknadsenkät framgår det att nybyggnation av 348 flerbostadshus och 30 småhus skall påbörjas under både år 2022 och 2023.

År 2021 presenterade Mölndals kommun en bostadsmarknadsanalys vars syfte var att verka i enlighet med lagen om kommunernas bostadsförsörjningsansvar⁵ (Mölndals stad, 2021). Analysen redovisar att antalet invånare i Mölndals kommun ökar, och kommer att fortsätta öka inom de närmsta åren. Det beror på ett positivt födelseöverskott och flyttnetto. Enligt bostadsmarknadsanalysen framgår det att det råder en hög efterfrågan på bostäder och det uppges att det finns ett underskott på bostäder i kommunen. Det framkommer att underskottet främst drabbar de grupper av människor som har svårt att få bostad på den vanliga bostadsmarknaden, exempelvis unga och studenter, äldre, nyanlända, socioekonomiskt svaga, hemlösa samt barn. Boverket (2022a) menar att en anledning kan vara att vissa av dessa grupper är nya på bostadsmarknaden, vilket försvårar möjligheten att tillgodose sina bostadsbehov. I kommunen idag finns det inga studentbostäder och det finns inte heller någon plan för att planera för dessa typer av bostäder (Mölndals stad, 2021).

Problematiken för unga att komma in på bostadsmarknaden är främst förknippad med att de har en lägre inkomst, mindre kontaktnät och att de inte har tillräckligt många ködagar i hyresvärdars kösystem (Mölndals stad, 2021). Många hyresvärdar, inklusive banker ställer krav på fast inkomst och tillsvidareanställning vilket tenderar att öka tröskeln för unga att komma in på bostadsmarknaden. Andelen äldre i Mölndals kommun förväntas öka och behovet av äldreboendeplatser för äldre förväntas följa samma trend. Det är i genomsnitt 42 personer i kö till en plats på äldreboende och prognosen är att 68 nya platser behövs till år 2025, och ytterligare 90 platser till år 2030. Gällande nyanlända innehar har alla kommuner ett gemensamt ansvar att tillgodose behovet av bostäder till dem enligt bostättningslagen⁶. Gemensamt för nyanlända i majoriteten av fallen är att de saknar ekonomiska förutsättningar att efterfråga den typen av bostad de är i behov av. Det är främst behovet av större bostäder som behövs för att tillgodose denna målgrupp.

⁵ Enligt lag (2000:1383) om kommunernas bostadsförsörjningsansvar har varje kommun ett ansvar att anta riktlinjer som skapar förutsättningar för alla i kommunen att leva i goda bostäder.

⁶ Enligt lag (2016:38) om mottagande av vissa nyanlända invandrare för bosättning, bostättningslagen har kommunerna ett ansvar att ta emot och ordna bostad för nyanlända invandrare som har fått ett beviljat uppehållstillstånd. Varje kommun är skyldig att ta emot ett visst antal nyanlända och förse dem med bostad.

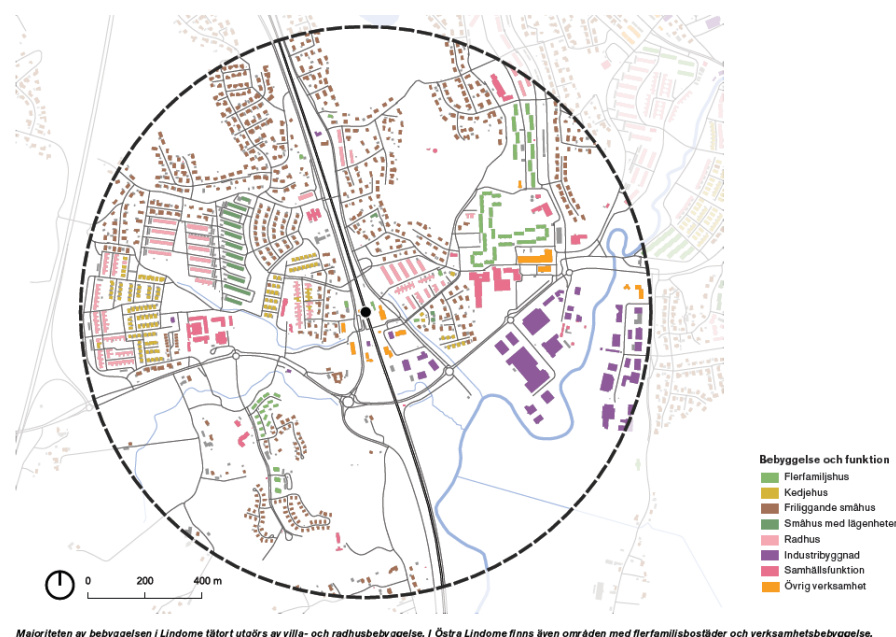
Huspriserna i Mölndal har ett högre genomsnittspris än de genomsnittliga huspriserna i Sverige, men de är lägre än huspriserna i Göteborg (Mölndals stad, 2021). Prisutveckling på bostäder i Sverige beskrivs ha stabiliserats under år 2018 efter en period av kraftig prisuppgång på bostadsmarknaden. Stabiliseringen på bostadsmarknaden kan förklaras med den prisuppgång som skett i kombination med den oro som uppkommit till följd av nya amorteringskrav och utökade krav på bolån.

Framtida bebyggelse i Mölndals kommun kommer främst att ske i Mölndal tätort, men det framgår även att bebyggelse i Källered och Lindome skall prioriteras (Mölndals stad, 2021). För att utjämna den obalanserade bostadsmarknaden planerar Mölndals kommun att bygga fler bostäder till olika grupper. I bostadsmarknadsanalysen framgår det att det behövs en större blandning av boendetyper för att möta olika hushållssammansättningar och livssituationer. Genom att bygga flerbostadshus i kommunen skall bostadsbehovet mättas. Källered och Lindome benämns som stationsorter med goda möjligheter till utveckling. I tätorterna finns idag pågående planering för småhus i form av villor och radhus, men det framkommer att de i dessa utvecklingsorter även skall finnas en utökad byggnation av lägenheter i flerbostadshus.

Kartläggning av bostäder i Lindome

Den främsta upplåtelseformen i Lindome är äganderätt och 75 procent av bostadsbeståndet utgörs av småhus (White, 2020; Mölndals stad, 2021). Utöver det består 25 procent av hyresrätter, och 10 procent av bostadsrätter (Mölndals stad, 2021).

I norra delen av Lindome består bostadsbebyggelsen främst av villor, radhus och kedjehus i ett eller två plan (White, 2020). I centrum är andelen bostäder låg och består främst av fristående förhållandevis låga byggnader. Den bostadsbebyggelse som dominerar runt den aktuella platsen är främst villor med ett till två plan. De flerbostadshus som återfinns i Lindome är belägna intill och norr om centrum och består av tre våningar. I figur 9 presenteras bostadsformer och geografisk placering för dessa bostäder i tätorten.



Figur 14. Figuren åskådliggör bostadsbeståndet i Lindome. Publicerad med tillstånd. Källa: White (2020).

Hyresrätter

Förbo är ett kommunalt bostadsbolag som verkar i Lindome och det som presenteras i detta avsnitt utgår endast från Förbos bostadsbestånd i Lindome tätort (Förbo, u.å.a). Veronica Sundbergh är marknadsansvarig på Förbo och har tillhandahållit information till oss om deras bostadsbestånd i Lindome. Förbo tillhandhåller totalt 785 hyresrätter utspridda i tätorten (se tabell 2; V. Sundbergh, personlig kommunikation, 9 maj 2022). Förbo innehar flest treor följt av tvåor, och den genomsnittliga kvadratmeterprishyran⁷ för Förbos bostadsbestånd i Lindome uppgår årligen till 1 256 kronor. I tabellen visas det även att Förbo innehar flest bostäder i Centrum. Majoriteten av hyresgästerna utgörs av åldersgruppen 40–54 år, följt av 55–69 år och 70+. Den åldersgrupp som är i minoritet är 17–25 år.

Tabell 2. Antal lägenheter och bostadsstorlekar fördelat över Förbos bostadsbestånd i Lindome. Saknas innebär att fastigheten renoveras, är avställd på grund av brand eller används som evakueringslägenhet.

Antal lägenheter med olika bostadsstorlekar i respektive bostadsområde							
Bostadsområde	1 Rum	2 Rum	3 Rum	4 Rum	5 Rum	Saknas	Totalt per område
Brogården/Konditorivägen 70+	-	24	6	-	-	-	30
Fågelsten	-	12	12	16	-	1	41
Kyrkängen	4	82	117	37	10	-	250
Lindome Centrum	64	129	134	17	-	-	344
Tåbrovägen	8	56	56	-	-	-	120
Totalt alla områden	76	303	325	70	10	1	785

Området Lindome Centrum består av tvåvåningshus och Konditorivägen (70+) består av tvåvåningshus, och resterande bostadsområden består av radhus (V. Sundbergh, personlig kommunikation, 19 maj 2022). I tabell 3 presenteras köpoäng, kötid⁸, intressenter per objekt och antal uthyrningar. I tabellen framgår det att Konditorivägen som är ett 70+ boende innehar längst kötid, dock menar Sundbergh att Kyrkängen är Förbos mest populära bostadsområde i Lindome. Intressenter per objekt är även högt i Kyrkängen. Bostadsområdet Kyrkängen består främst av radhus och är beläget cirka en kilometer från Lindome centrum. Detta framgår även i tabellen där Kyrkängen har högst antal intressenter och högst antal kötid om man bortser från 70+ boendet.

Tabell 3. Ett genomsnitt över Förbos köpoäng, intressenter per objekt och antal uthyrningar för Förbos bestånd i Lindome.

Köpoäng, intressenter och uthyrningar för Förbos bostadsområden				
Bostadsområde	Köpoäng	Kötid (år)	Intressenter/objekt	Antal uthyrningar
Konditorivägen, 70+	9298	25	21	1
Kyrkängen	6877	19	175	11
Centrum	3251	9	44	43
Tåbrovägen	6559	18	103	2

Förbo ser positivt på utvecklingen i Lindome och vill utveckla områden utifrån ett långsiktigt perspektiv (Förbo, u.å.b.). De menar att det skall ske utifrån ett ekonomisk, socialt och ekologiskt perspektiv. Förbo menar att en variation av bostadsformer är en viktig faktor för välmående hos individer i bostadsområdena. De menar att det skall finnas en variation av bostadstyper, upplåtelseformer och att miljöer utomhus upplevs mer välkommande samt levande. De största utmaningarna enligt dem är att det finns ett stort renoverings- och upprustningsbehov av sitt bostadsbestånd i Lindome, och det är något som tar tid och kostar pengar (V. Sundbergh, personlig kommunikation, 14 april 2022). Förbo berättar att de vill utveckla Lindome och att de har en pågående detaljplan som omfattar 225 nyproducerade lägenheter. Dotegården och Smörkullegården är två områden i Lindome centrum som Förbo idag innehar bostäder i, och de är dessa områden som inkluderas i den pågående detaljplanen (Förbo, u.å.b.). Detaljplanen förväntas att skickas ut på

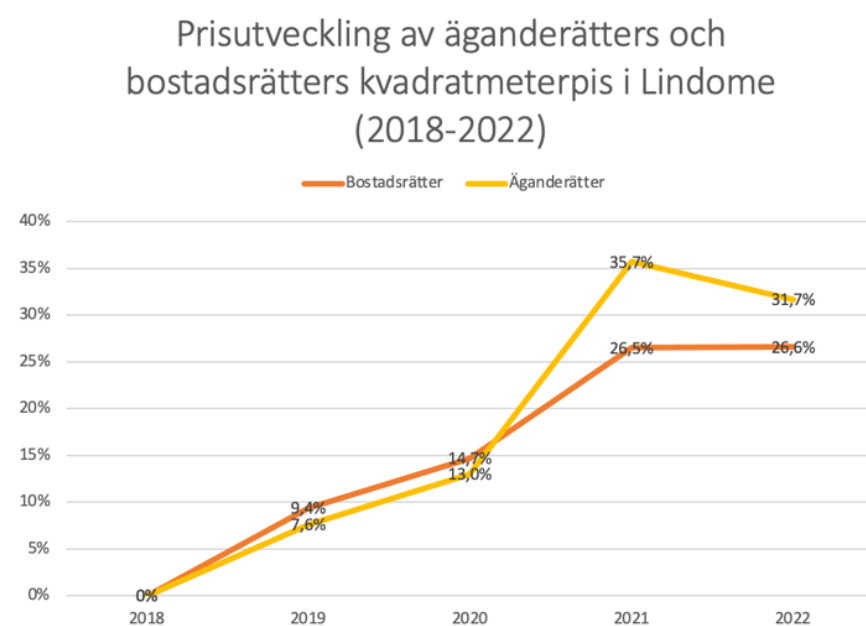
⁷ Den genomsnittliga kvadratmeterprishyran har beräknats genom att addera samtliga kvadratmeterprishyror för hyresrätterna som Förbo tillhandahåller i Lindome. Summan dividerades sedan med totalt antal objekt.

⁸ Kötid har beräknats genom att dividera köpoäng med 365 (antal dagar på ett år).

samråd innan eller efter sommaren. När det är färdigställt kommer Förbo då inneha 460 hyresrätter i bostadsområdet Lindome Centrum (V. Sundbergh, personlig kommunikation, 14 april 2022). Sundberg berättar vidare att områdena idag saknar tillgänglighet i form av hiss och att vissa strukturer i området upplevs otrygga. Genom en blandning av bostadstyper och bostadsstorlekar menar Förbo att de kommer kunna tillgänggöra lägenheter för fler och att de strukturer som idag upplevs otrygga kommer att bli mer trygga.

Ägande- och bostadsrätter

Prisutvecklingen på ägande- och bostadsrätter i Lindome har varit positiv mellan åren 2018 och 2021 (H. Flink, personlig kommunikation, 24 maj, 2022). Äganderätters⁹ kvadratmeterpris har ökat med 35,7 procent, och bostadsrätters kvadratmeterpris har ökat med 26,5 procent under samma tidsperiod (se figur 15). Avseende kvadratmeterpris hittills i år (4 maj 2022) har prisutvecklingen på äganderätter minskat och bostadsrätters prisutveckling har varit låg.



Figur 15. Prisutveckling för småhus och bostadsrätter i Lindome.

⁹ I statistiken för äganderätter inkluderas småhus och tomträtter (H. Flink, personlig kommunikation, 24 maj, 2022).

Verksamhetskartläggning för Lindome

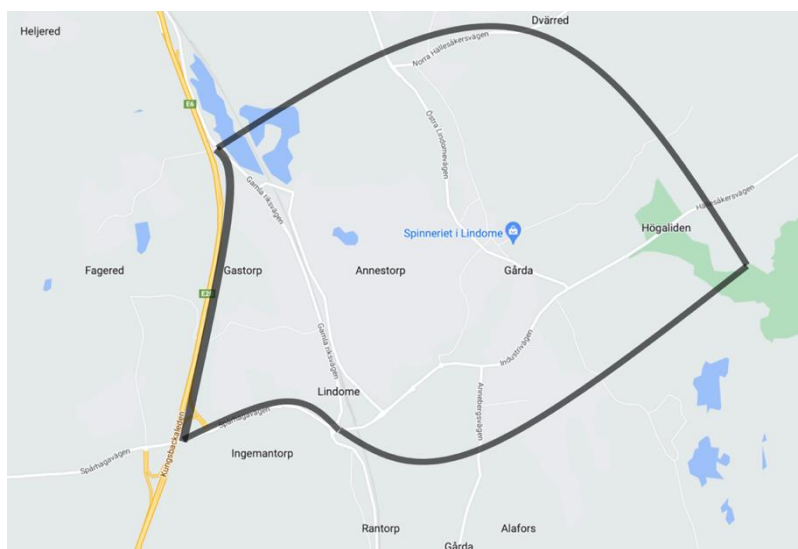
I detta avsnitt presenteras en verksamhetskartläggning som har genomförts på Lindomes verksamheter. Den inkluderar av förskola och skola samt verksamhetsutbudet i Lindome och på aktuellt område.

Förskola och skola

Det finns nio förskolor i Lindome, och ytterligare en förskola verkar i Spinneriet, Linnéabacken (White, 2020; Spinneriet, u.å.). Tre av förskolorna har fler barn än vad som är deras maximala kapacitet, och en av förskolorna används inte (White, 2020). Det finns fem grundskolor med plats för 2 340 elever, varav en av grundskolorna har fler elever än vad det finns plats för. De andra skolorna har gemensamt 535 platser som inte nyttjas. Det finns ingen gymnasieskola i Lindome, och majoriteten av de elever som är i gymnasieförbar ålder söker sig till gymnasium i Kungsbacka (J. Kärnbratt, personlig kommunikation, 16 maj, 2022). En del av eleverna söker även sig till Mölndal och Göteborg för gymnasiestudier.

Verksamhetsbud i Lindome

För att få en bild av vilka verksamheter som återfinns i Lindome har en kartläggning av verksamheterna genomförts med Google Maps. Syftet är att kartlägga vilka verksamheter som finns i tätorten, så som dagligvaruhandel och vårdcentral men även nöjesverksamheter i form av restaurang, café, gym och shopping samt verksamheter som möjliggör för idrott, friluftsliv och annan rekreation. De verksamheter som finns med i kartläggning befinner sig inom det markerade området (se figur 10). Utanför det markerade området återfinns bland annat räddningstjänst för Storgöteborg i västra Lindome och ett ungdomshem i nordvästra Lindome. Andra verksamheter utanför det avgränsade området, främst till väster om E6/E20 har inte inkluderats i kartläggningen då det i detta område främst återfinns åkermark och bostäder. Utöver kartläggningen av verksamheter i Lindome tätort har även verksamheter i Mölndals kommun och Kungsbacka undersökts.



Figur 16. Karta över Lindome. Verksamheterna som är kartlagda är belägna inom det markerade området som är markerat med svart linje. Google Maps (2022a).

Genom att analysera och kartlägga befintliga verksamheter i det aktuella områdets närområde skapas en kännedom om vilka verksamheter som finns idag, och vilka verksamheter som saknas. Först kartlades verksamheterna efter geografisk placering, därefter klassificerades de efter verksamhetstyp. När kartläggningen var färdigställd gjordes ett urval av vilka verksamheter som kan komma att påverka aktuellt område (se tabell 4). Urvalet av verksamheterna genomfördes för att belysa en mer

konkret bild om vilka verksamheter som kan komma att påverka exploatering av aktuellt område. För att få en uppfattning av hur långt verksamheterna befinner sig från aktuellt området (Spinneriets adress) har tidsåtgången och avståndet för gång och bil kartlagts. Om det har funnits flera likartade verksamheter har den verksamhet som är närmast Spinneriet valts att redovisa. De flesta verksamheterna som inkluderas i kartläggningen är belägna vid Lindome centrum och Lindome station.

Tabell 4. Tabell över verksamheter i Lindome som valts ut att presenterats. Vid * i avståndskolumnen har avståndet inte angivits då de befinner sig inom aktuellt område.

Verksamhetskartläggning av Lindome				
Typ av verksamhet	Avstånd gång (km)	Tid gång (min)	Avstånd bil (km)	Tid bil (min)
Dagligvaruhandel				
Gödebergs Gårdsbutik	0,55	7	0,55	2
Ica Supermarket Lindome	1,5	18	1,9	4
Coop Nära Gastorp	2,3	29	2,7	6
Övrig handel				
Spinneriet	*	*	*	*
Lindome servicebutik	1,5	18	1,9	4
Godis & Snuspalatset	2,2	28	2,6	5
Skola och omsorg				
Linnebacken	*	*	*	*
Äldreboende	0,35	5	0,35	2
Kyrkängens förskola	1	14	1,5	3
Valås förskola	1,2	16	1,5	3
Förskola Höganäs	1,5	19	2,5	5
Almässkolan Lindome Rektorsområde	1,6	21	1,8	5
Skånällskolan	2,5	35	2,6	6
Förskola Gastorp	2,6	32	3,1	6
I Ur och Skur Idavallen	2,8	35	3,8	8
Fågelstens förskola	2,9	37	3,2	6
Bräcka förskola	3	37	3,2	6
Idrott, gym och bibliotek				
Lindevi IP	1	13	1	2
Mölnalds Golfklubb	1,4	18	1,6	3
Nordic Wellness Lindome	1,5	18	1,9	4
Almässhallen	1,6	19	2	5
Lindome bibliotek	1,6	21	1,7	5
Lindome Padel Club	1,7	21	1,9	4
Vård m.m.				
Närhälsan Lindome vårdcentral och BVC	1,5	19	1,9	4
Tandläkare Lindome	1,5	20	1,6	4
Familjecentralen Fyrklövern	1,5	20	1,6	4
Lindome Barnmoskemottagning	1,6	19	1,9	4
Mödravårdscentralen	1,6	19	1,9	4
Apotek	1,6	19	1,9	4
Transportmöjligheter och bensinstation				
Busshållplats: Annestorpvägen	0,3	4	0,95	3
St1	1,4	18	1,5	3
Lindome centrum	1,6	20	2	4
Lindome station	2,3	28	2,7	5
Rekreation och lekplats				
Lekplats nära Spinneriet	*	*	*	*
Hundrastgård, Lindome centrum	1,1	14	1,6	3
Bohusleden	1,2	15	1,2	3
Klockaregårdens Hundrastplats	1,2	15	2,5	5
Bunketorp friluftsområde	1,4	17	1,4	3
Södra Barnsjöns badplats	2,5	29	2,5	6
Sagasjön	2,9	37	5,2	7
Övrigt				
Lindome Återvinningscentral	1,5	19	1,6	4

I styrdokumenterna framgår det att Lindome har ett rikt natur-, kultur- och friluftsliv som det är viktigt att värna om och vi har därför valt att redovisa några av de natur-, kultur- och friluftsområden som finns i närheten av Spinneriet. I östra Lindome och i nära anslutning till Spinneriet finns Mölnalds golfklubb och Lindevi IP som är en fritidsanläggning (Google Maps, 2022b). Utöver det finns ett friluftsområde som benämns Bunketorp med flera olika motionsspår (Mölnalds stad, 2022e). I Bunketorps friluftsområde nås även Bohusledens första etapp. Det återfinns flera idrotts- och motionshallar i Lindome som är populära bland både barn och vuxna (J. Kärnbratt, personlig kommunikation, 16 maj, 2022). Det framkommer att det råder brist på träningshallar i tätorten där flera barn står i kö för att få vara aktiv i idrotts- och föreningslivet.

Det återfinns även andra verksamheter i närområdet till Lindome som innehar en betydelse vid utformning av en ny stadsdel, och som påverkar efterfrågan av verksamheter inom tätorten. De

geografiska platser som utretts översiktligt är Mölndal, Källered och Kungsbacka. I Mölndal finns Mölndals sjukhus som är en del av Sahlgrenska universitetssjukhus och Mölndals galleria som innehar 65 butiker, caféer och restauranger (Sahlgrenska Universitetssjukhuset, u.å.; Mölndals galleria, u.å.). I Källered återfinns Källered köpstad som har 13 butiker (Källered shopping, u.å.). I kartläggningen har det även framgått att Ikea återfinns i Källered. I Kungsbacka finns Kungsmässan som är en galleria med cirka 100 butiker, restauranger och caféer samt återfinns Hede fashion Outlet (Kungsmässan, u.å.). En större livsmedelsbutik saknas i Lindome idag, varav många väljer att åka till Kungsbacka och/eller Källered för matvaruinköp (J. Kärnbratt, personlig kommunikation, 16 maj, 2022).

För att redogöra och kunna analysera vilka verksamheter som det tenderar att finnas ett behov av har ett urval av verksamheters öppettider kartlagts. De verksamheter som ingått i denna kartläggning är restauranger, caféer och livsmedelsbutiker. Anledningen till denna avgränsning är för att de övriga verksamheterna som tidigare kartlagts generellt sätt inte driver tidig morgon- och/eller kvällsverksamhet och därmed inte bidrar till en levande och trygg tätort. I tabellerna 5 - 7 presenteras öppettiderna för de verksamheter som vi valt att analysera. Det belyses i tabellerna att inga verksamheter är öppna mellan klockan 22:00 – 07:00 på vardagar, bortsett från fredagar. En restaurang har kvällsservering till klockan 24:00 fredagar och lördagar, samt har ingen verksamhet öppet efter klockan 22:00 på söndagar.

Tabell 5. I tabellen presenteras öppettider för verksamheterna under vardagar. I kolumnerna presenteras avvikande öppettider.

Verksamhet	Vardagar																								
Lindomegrillen KB																									
Nya Lindomes restaurang & bar																									
Thai Corner																									
Lindome sushi																									
Nya Kago Bageri & Café																									
Hempizza																									
Bella Ciao Pizzeria Lindome																									
Ica Supermarket Lindome																									
Coop Nära Gastorp																									
	6:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00							

Tabell 6. I tabellen presenteras verksamheternas öppettider på lördagar.

Verksamhet	Lördag																								
Lindomegrillen KB																									
Nya Lindomes restaurang & bar																									
Thai Corner																									
Lindome sushi																									
Nya Kago Bageri & Café																									
Hempizza																									
Bella Ciao Pizzeria Lindome																									
Ica Supermarket Lindome																									
Coop Nära Gastorp																									
	6:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	00:00						

Tabell 7. I tabellen presenteras verksamheternas öppettider på söndagar.

Verksamhet	Söndag																								
Lindomegrillen KB																									
Nya Lindomes restaurang & bar																									
Thai Corner																									
Lindome sushi																									
Nya Kago Bageri & Café																									
Hempizza																									
Bella Ciao Pizzeria Lindome																									
Ica Supermarket Lindome																									
Coop Nära Gastorp																									
	6:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00							

Spinneriets verksamheter

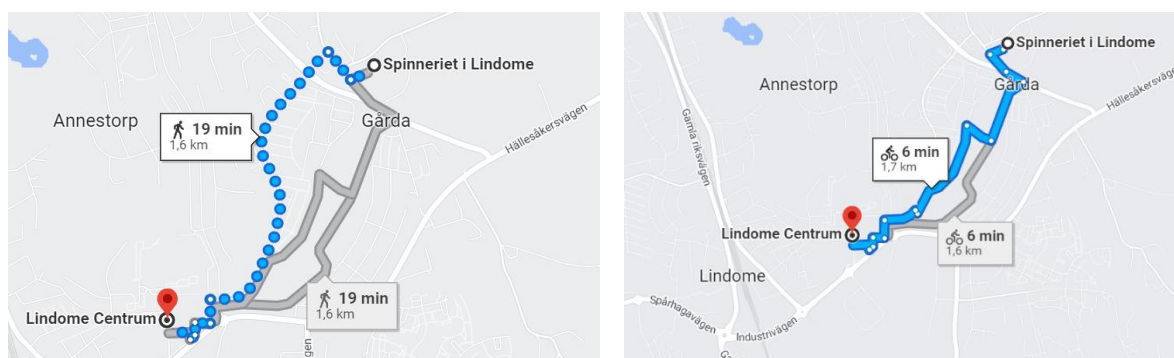
I det aktuella området finns som tidigare nämnt byggnaden Spinneriet där cirka 20 olika verksamheter bedrivs. Vid studiebesök i Spinneriet observerades det att verksamheterna främst består av butiker med fokus på inredning, mode, secondhand och hantverk. Bredvid Spinneriet återfinns Lilla Spinneriet där det bedrivs restaurang och café. Spinneriet hade cirka 114 000 besökare mellan mars 2021 och april 2022 (T. Johanson, personlig kommunikation, 11 maj, 2022). Det resulterar i ett genomsnitt på 9 500 besökare per månad, där augusti 2021 hade flest besökare under perioden.

Kartläggning av transportmöjligheter

I detta avsnitt presenteras en kartläggning av de transportmöjligheter som finns i Lindome och det aktuella området. De destinationer som vi valt att kartlägga i Lindome är Lindome centrum, Lindome station och den aktuella platsen. Utöver dessa destinationer har vi valt att inkludera en kartläggning av transportmöjligheter till och från Göteborg, Mölndal, Kålleröd samt Kungsbacka. Den information som finns är insamlad med stöd av Google Maps och Västtrafik. Inledningsvis presenteras kartläggningen av gång- och cykeltrafik, som följs åt av kollektivtrafik samt slutligen presenteras biltrafik.

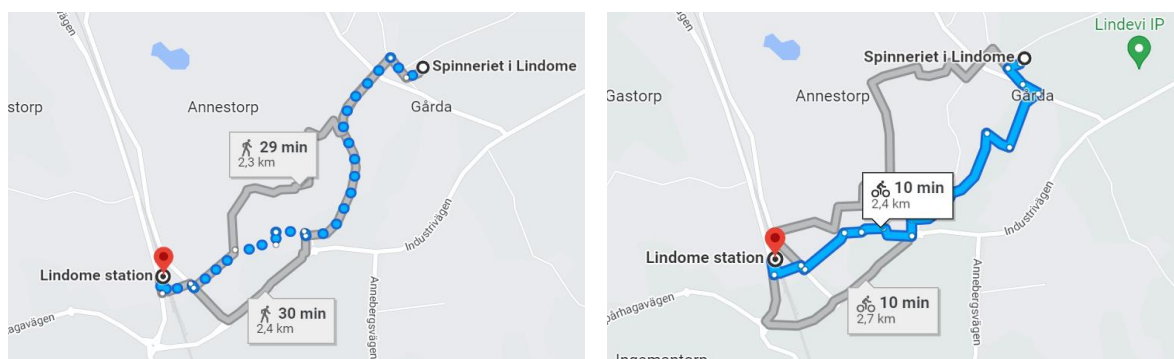
Gång- och cykeltrafik

I styrdokumenterna framkommer det att flera delar av gång- och cykelvägnätet i Lindome har låg framkomlighet och trafiksäkerhet (White, 2020). Delar av sträckorna för gång- och cykeltrafikanter delas med biltrafik. Utöver det anses avståndet mellan Lindome centrum och Lindome station vara en barriär där det saknas tydliga stråk för att transportera sig som gång- och cykeltrafikanter. Det finns gång- och cykelväg mellan Kålleröd och Mölndal, men det finns ingen koppling till Lindomes gång- och cykelnätet. Vidare saknas det gång- och cykelväg mellan Lindome och Kungsbacka. Från den aktuella platsen till Lindome centrum är det 1,6 kilometer och det tar 19 minuter att gå samt sex minuter att cykla (se figur 17).



Figur 17. Figuren visar tidsåtgången och avstånden mellan Lindome centrum och det aktuella området (Spinneriet i Lindome). Vänster figur illustrerar gång, och höger figur illustrerar cykel. (Google Maps, 2022; Google Maps, 2022d).

Till Lindome station är den totala sträckan cirka 2,4 kilometer och tar 28 minuter att gå samt tio minuter att cykla (se figur 18). Mellan Lindome centrum och Lindome station är gång- och cykelavstånden en kilometer och det tar cirka tolv minuter att gå och fyra minuter att cykla mellan destinationerna (Google Maps, 2022e).





Figur 18. Figuren visar tidsåtgången och avstånden mellan Lindome station och det aktuella området (Spinneriet i Lindome). Vänster figur illustrerar gång, och höger figur illustrerar cykel. (Google Maps, 2022e; Google Maps, 2022f).

Kollektivtrafik

I Lindome trafikeras kollektivtrafiken med Västtrafik och för att kartlägga kollektivtrafiken i tätorten har Västtrafiks tidtabell använts. Statistik från Västtrafik avseende belägningsgrad, antalet pendlare och antalet förseningar samt inställda avgångar har insamlats för att utreda hur kollektivmöjligheterna är idag. Mellan västra och östra Lindome är Västkustbanan belägen och järnvägsspåret utgörs av sträckan Göteborg - Lund som är en del av järnvägsstråket mellan Oslo och Malmö (Trafikverket, 2022). Det tåg som förser Lindome med kollektiva förbindelser utgörs av ett pendeltåg som benämns *Kungsbackapendeln*. Det återfinns även busstransport från Lindome till de destinationer vi kartlagt för Kungsbackapendeln, men dessa har valts att inte redovisas då Kungsbackapendelns transportmöjligheter används av fler, har frekventare avgångar och är ett snabbare färd sätt än buss. Vid Lindome station återfinns tre pendelparkeringar, där samtliga pendelparkeringar har över 90 procents belägningsgrad¹⁰.

Med Kungsbackapendeln kan invånare i Lindome ta sig till och från Göteborg i norr och Kungsbacka i söder, och i tabell 8 redovisas samtliga destinationer som Kungsbackapendeln trafikerar. I rusningstrafik går pendeltåget varje kvart mellan Göteborg och de åtta destinationer som Kungsbackapendeln stannar på (se tabell 8). Enligt Pontus Gunnäs som är biträdande affärschef för tåg på Västtrafik är Kungsbackapendeln den mest använda pendeln (P. Gunnäs, personlig kommunikation, 9 maj, 2022). I genomsnitt pendlar cirka 950 personer per dag i riktning mot Göteborg och cirka 200 personer per dag i riktning mot Kungsbacka. I statistiken framkommer det att belägningsgraden¹¹ för Kungsbackapendeln är högst klockan 07:19 i riktning mot Göteborg. I riktning mot Kungsbacka är belägningsgraden högst klockan 16:15. Antalet pendlare minskade under pandemin, och har inte nått de nivåerna innan Covid-19 bröt ut i mars år 2020.

Tabell 8. Destinationer för Kungsbackapendeln. Pilen illustrerar att pendeln går fram och tillbaka mellan Göteborg och Kungsbacka.


Destinationer för Kungsbackapendeln	
Göteborg	
Liseberg Station	
Möndal station	
Källered station	
Lindome station	
Anneberg station	
Hede station	
Kungsbacka station	

I nedanstående tabell redovisas en tidtabell som avser tidsåtgången för att pendla från Lindome till utvalda destinationer (se tabell 9). Samtliga tidsåtgångar har presenterats oberoende av trafik- och kollektivstörningar.

¹⁰ Belägningsgraden för de olika pendelparkeringarna uppgår till 90%, 95% respektive 98% (L. Borgström, personlig kommunikation, 11 maj, 2022).

¹¹ Belägningsgraden för Kungsbackapendeln mäts med komfortkapacitet och innebär att när 100% uppnås får inte fler människor plats (L. Borgström, personlig kommunikation, 11 maj, 2022). Maximal komfortkapacitet är uppnådd när alla sittplatser plus 30% är upptagna.

Tabell 9. Tidsåtgång från Lindome station till valda destinationer. Data inhämtad från Västtrafik (u.å.).


Tidsåtgång för Kungsbackapendeln 	
Destination	Tidsåtgång
Göteborg Central	16 minuter
Möndal Station	7 minuter
Kålleröd station	3 minuter
Kungsbacka station	8 minuter

Det har utförts en kartläggning som avser att presentera vilka tider kollektivtrafiken går att nyttja. Första pendeltåget från Lindome till Göteborg avgår klockan 04:57 på vardagar¹² och 04:04 på helgdagar¹³. Från Göteborg till Lindome avgår sista tåget klockan 00:30 på vardagar och klockan 03:20 på helger. Första pendeltåget från Lindome till Kungsbacka går klockan 05:01 på vardagar och klockan 05:31 på helgdagar. Kungsbackapendeln har sin sista avgång från Kungsbacka till Lindome klockan 01:04 på vardagar och klockan 03:56 på helger.

Enligt egna observationer har det identifierats att Kungsbackapendeln drabbas av förseningar och inställda avgångar. Det har fastställts av Västtrafik där det framkommer att Kungsbackapendeln är den pendeln som har flest problem med förseningar och/eller inställda avgångar (P. Gunnäs, personlig kommunikation, 9 maj, 2022). Enligt Västtrafiks statistik var punktligheten¹⁴ år 2020 för Kungsbackapendeln i riktning mot Göteborg 92 procent, och i riktning mot Kungsbacka uppgick punktligheten till 94 procent. Enligt Gunnäs är det olyckor i form av obehöriga i spåret och/eller påkörningar, fordonsfel och signalfel som är de mest förekommande anledningarna till förseningar. Under pandemin menar Gunnäs att det varit färre förseningar, men fler inställda avgångar på grund av personalbrist hos Västtrafik.

Vid studiebesök och i Google Maps framkom det att närmsta kollektivhållplats som finns för det aktuella området är Annestorpsvägen. Kollektivtransporten till och från det aktuella området har kartlagts¹⁵ med Västtrafiks tidtabell som återfinns på deras hemsida (Västtrafik, u.å.). Kollektivtransporten utgörs av busstrafik med en avgångsfrekvens varje halvtimme under rusningstrafik. Den första avgången från Annestorpsvägen på morgonen är klockan 05:17 och sista avgången från Lindome station till hållplatsen är klockan 00:07 på natten under vardagar. På helgerna är första avgången från Annestorpsvägen klockan 06:14 och sista avgången tillbaka är klockan 03:44. Den tidsåtgång det tar att transportera sig med buss till Lindome centrum och Lindome station redovisas (se tabell 10). För att transportera sig vidare med Kungsbackapendeln sker bytet på Lindome station. I västra Lindome finns två busshållplatser och till dessa hållplatser går det två avgångar per dag (Västtrafik, u.å.).

Tabell 10. Tidsåtgång med buss från aktuellt område till Lindome centrum och Lindome station. Data inhämtad från Västtrafik (u.å.).

Tidsåtgång för det aktuella området till Lindome 	
Destination	Tidsåtgång
Lindome centrum	3 minuter
Lindome station	6 minuter

¹² Fredagar har exkluderats från sista avgångstiden på vardagar då den avgår som en helgdag.

¹³ Helgdagar avses här vara lördagar och söndagar.


¹⁴ Ett tåg anses vara i tid (punktlighet) om det inte är försenat med mer än 3 minuter och 59 sekunder (P. Gunnäs, personlig kommunikation, 9 maj, 2022). Är det mer försenat anses inte punktligheten uppfyllas.

¹⁵ Kartläggningen gjordes 3 maj, 2022.

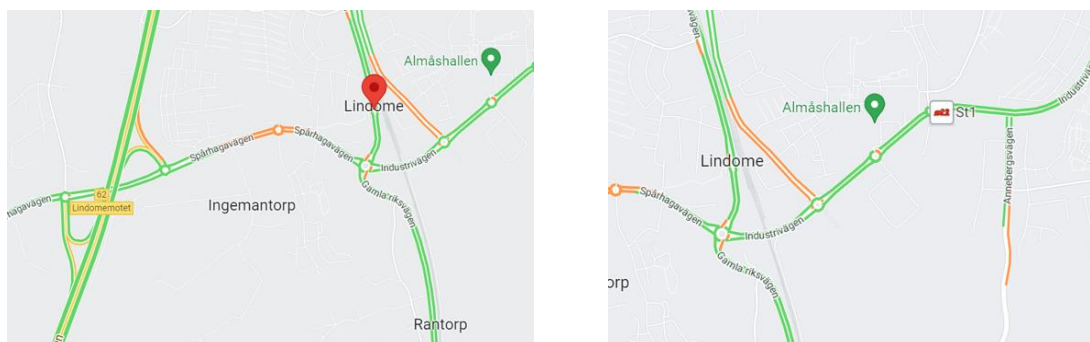
Biltrafik

Bredvid Västkustbanan löper motorvägen E6/E20 som löper från Oslo i norr och Trelleborg i söder. Motorvägen löper längs med Lindomes västra och östra del och förser tätorten med Lindomemotet som ger Lindome tillgänglighet till motorvägen. För att kartlägga hur lång tid det tar att transportera sig med bil har en kartläggning över tidsåtgången utförts med Google Maps. Avstånden har utgått från Spinneriets (Spinnmästarevägen 2) till destinationerna som anges i tabellen (se tabell 11).

Tabell 11. Tidsåtgång för transport med bil till utvalda destinationer. Samtliga tidsåtgångar redovisas utan trafikstörningar.

Tidsåtgång för Spinnerimästargatan 2 	
Destination	Tidsåtgång
Lindome centrum	4 minuter
Lindome station	5 minuter
Göteborg	20 minuter
Mölnadal	11 minuter
Källered	7 minuter
Kungsbacka	18 minuter

Motorvägen E6/E20 kännetecknas av att vara belastad med trafik och köbildning, främst under rusningstrafik och vid trafikmoten. I kartläggningen över Lindomemotet med Google Maps verktyg "Typisk trafik" framkommer det att trafikbelastningen är högst måndag-torsdag klockan 07:30-08:00 (se figur 19; Google Maps, u.å.). I kartläggningen påvisas det att det främst är de centrala delarna av Lindome som är belastad med mycket trafik, främst i cirkulationsplatser, vid Lindome centrum och Lindome station.



Figur 19. Figurerna illustrerar trafikmängden, röd färg betyder svår framkomlighet, orange färg betyder begränsad framkomlighet och grön färg betyder att framkomligheten är god. Vänstra figuren avser att visa Lindomemotets trafikbeläggning och högra figuren illustrerar centrala delar av Lindome.

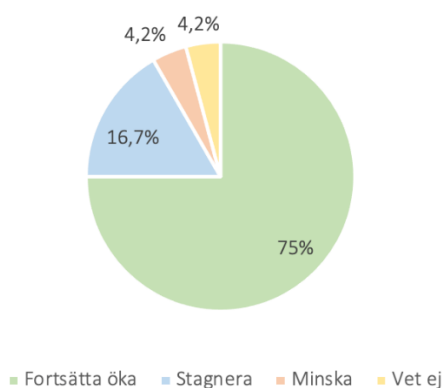
Enkätstudie

I detta kapitel kommer de två enkäter som genomförts att presenteras i form av en enkätstudie. Den första delen i enkätstudien utgörs av en enkät som har riktats till fastighetsmäklare, enkät 1 och den andra delen består av en enkät som har riktats till invånare/verksamma i Mölndals kommun, enkät 2. De frågor som skribenterna anser vara relevanta för att kunna besvara examensarbetets frågeställningar presenteras i detta avsnitt, och samtliga enkätfrågor återfinns i bilaga 1. Enkätstudiens syfte är att generera information som kan jämföras och analyseras samt appliceras på det aktuella fallet.

Enkät 1 - fastighetsmäklare

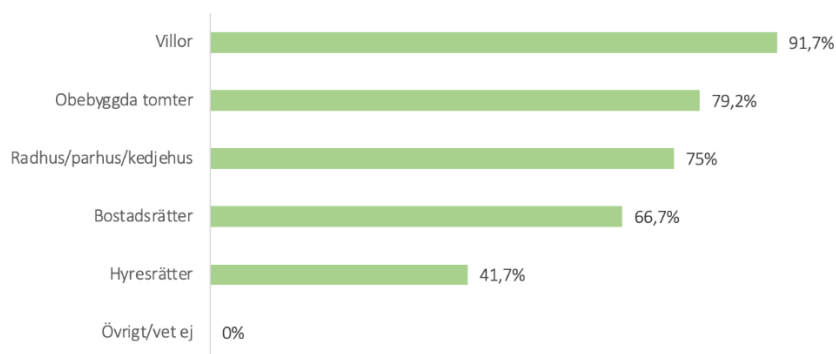
Enkät 1 har riktats till fastighetsmäklare som är verksamma i Storgöteborg. Totalt har 24 fastighetsmäklare besvarat enkäten. Nedan presenteras de utvalda frågorna och de svar som inkommit.

Hur tror du att prisutvecklingen på bostadsmarknaden kommer att se ut inom de närmsta 5 till 10 åren?



I 75 procent av fallen tror fastighetsmäklarna att prisutvecklingen på bostadsmarknaden kommer att fortsätta öka inom de närmaste 5 till 10 åren, medan 16,7 procent tror att prisutvecklingen kommer att stagnera. I 4,2 procent av fallen tror de svarande att prisutvecklingen kommer att minska.

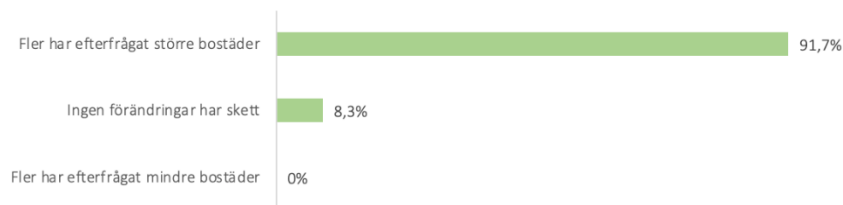
Vad tror du kommer att efterfrågas inom de närmsta 5 till 10 åren?



I denna fråga fanns det möjlighet att välja flera svarsalternativ. När fastighetsmäklarna tillfrågades om framtidens generella efterfrågan på bostäder framkom det att 91,7 procent tror att villor kommer att efterfrågas inom de närmsta 5 till 10 åren, följt av obebyggda tomter, rad-, par- och kedjehus samt

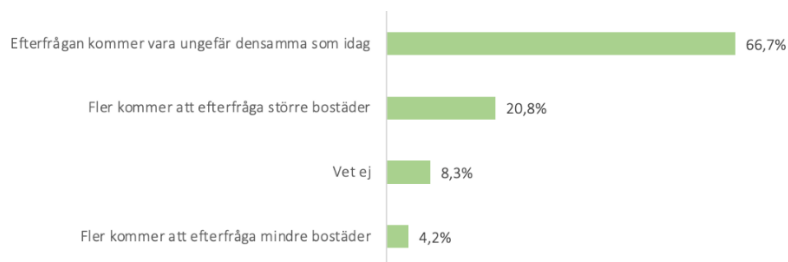
bostadsrätter. Av respondenterna anser 41,7 procent att det kommer finnas en efterfrågan på hyresrätter inom 5 till 10 år.

Hur har efterfrågan på bostadens storlek förändrats de senaste 3 åren?



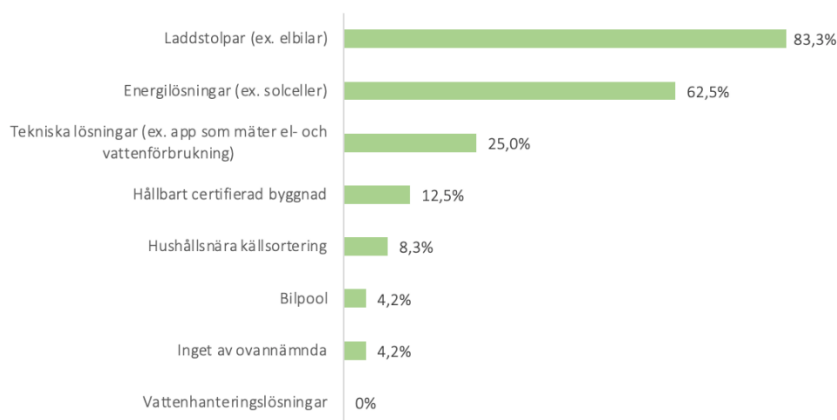
De senaste tre åren menar fastighetsmäklarna att fler har efterfrågat större bostäder och 91,7 procent av mäklarna anser detta. Samtidigt som 8,3 procent anser att inte finns någon förändrad efterfrågan gällande bostadens storlek.

Hur tror du att köparens efterfrågan på bostadens storlek kommer att förändras inom de närmsta 5 till 10 åren?



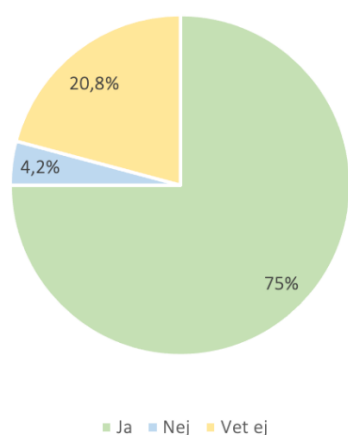
När fastighetsmäklarna tillfrågades hur efterfrågan gällande bostadens storlek kommer att se ut inom 5 till 10 år ansåg 66,7 procent att efterfrågan kommer vara ungefär densamma som idag. I 20,8 procent av fallen menade fastighetsmäklarna att de tror att det i framtiden kommer att finnas en ökad efterfrågan på större bostäder, medan 4,2 procent ansåg att fler kommer att efterfråga mindre bostäder.

Vilken/vilka av följande kvaliteter utifrån ett miljöperspektiv ökar köparens betalningsvilja?



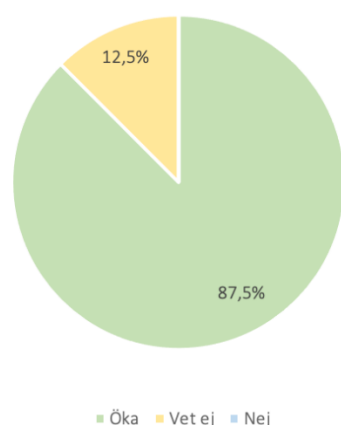
Av fastighetsmäklarna ansåg 83,3 procent att de ansåg att laddstolpar är den kvalitet som har mest tendens till att öka betalningsviljan hos köparen. Denna kvalitet följdes åt av energilösningar och tekniska lösningar. Respondenterna hade efter denna fråga möjlighet att kommentera om de ansåg att det fanns någon annan kvalitet som kan öka köparens betalningsvilja. Två fastighetsmäklare valde att uttrycka sig och det framkom att underhållsfritt och/eller mindre underhåll är en kvalitet som kan öka betalningsviljan. Utöver det ansåg en fastighetsmäklare att det råder lite diskussion om denna fråga i branschen.

Ser du en ökad efterfrågan på bostäder i Göteborgs kranskommuner?



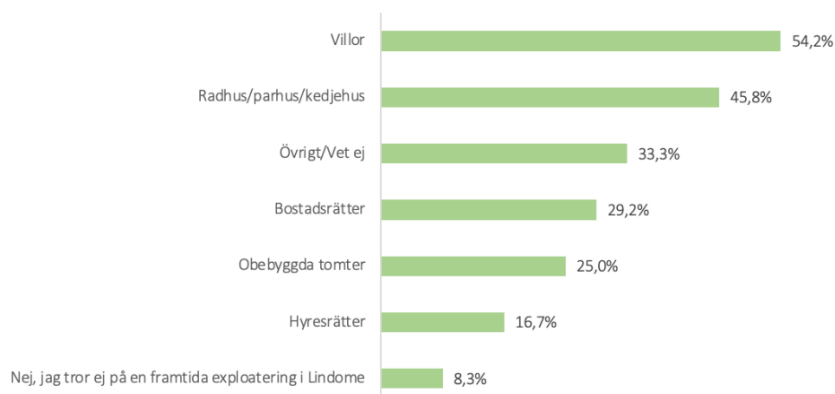
I enkät 1 framkom det att 75 procent av respondenterna ser en ökad efterfrågan på bostäder i kranskommuner till Göteborg, medan 20,8 procent uppger att de inte vet om det finns en ökad efterfrågan.

Hur tror du efterfrågan på bostäder i Göteborgs kranskommuner kommer att se ut inom 5 till 10 år?



När fastighetsmäklarna tillfrågades om framtidens efterfrågan på bostäder i Göteborgs kranskommuner uppger 87,5 procent att de tror att efterfrågan kommer att öka på en 5 till 10 års sikt. 12,5 procent svarade att de inte vet. Om efterfrågan kommer att minska fanns med som svarsalternativ, men ingen av respondenterna valde detta svarsalternativ och det presenteras därav inte i figuren.

Vad för typ av bostäder tror du kommer att efterfrågas vid en framtida exploatering i Lindome?



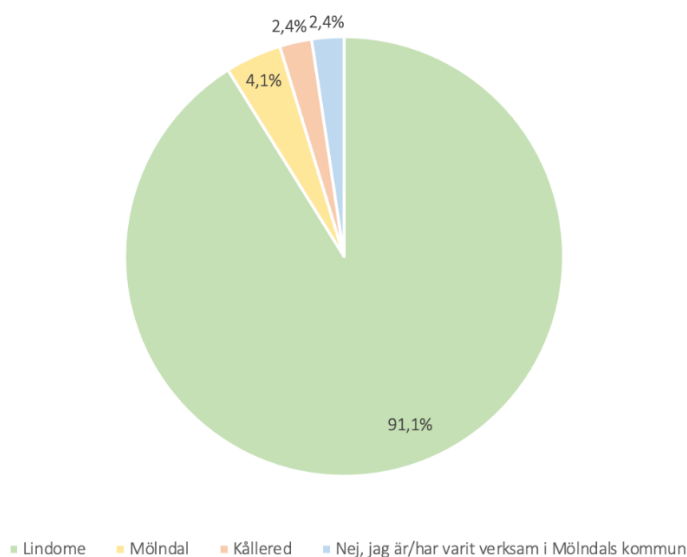
Avslutningsvis tillfrågades fastighetsmäklarna vad de tror att det kommer efterfrågas för typer av bostäder vid en framtida exploatering i Lindome. 54,2 procent av fastighetsmäklarna tror att villor kommer att efterfrågas i Lindome följt av rad-, par- och kedjehus (45,8%). Därefter ansåg 33,3 procent av respondenterna att de inte vet eller att övrig exploatering bör ske. Det framkom även att 8,3 procent av fastighetsmäklarna inte tror på en framtida exploatering i Lindome.

De svarande som inte tror på en framtida exploatering i Lindome fick möjligheten att förklara varför de inte tror på en framtida exploatering i tätorten. Fyra respondenter valde att kommentera varför de inte tror på en exploatering i Lindome, och där framkom det att det inte råder någon attraktivitet i Lindome och att det enbart är villor som bör etableras. Utöver det var det en respondent som ansåg sig inte vara insatt i Lindomes bostadsmarknad.

Enkät 2 – invånare i Mölndals kommun

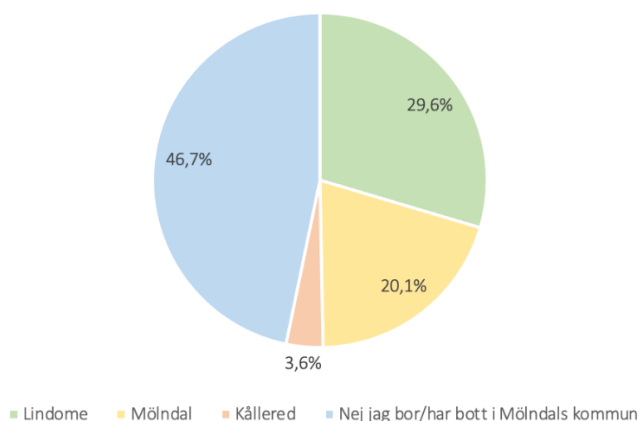
Enkät 2 har riktat sig till individer som är 18 år eller äldre och som bor eller har bott i Mölndals kommun och är verksam eller har varit verksam i kommunen. Syftet med enkäten var att kartlägga individers syn av en exploatering av det aktuella området, vad som saknas och efterfrågas i Lindome samt vilka kvaliteter som individer efterfrågar i sin bostadsmiljö. Totalt har 169 personer besvarat enkäten. I detta avsnitt presenteras de frågor som anses har relevans och de svar som inkommit.

Bor du/har du bott i Mölndals kommun? Om ja, i vilket område?



Majoriteten, 91,1 procent av de invånare i Mölndals kommun som besvarat enkäten bor eller har bott i Lindome.

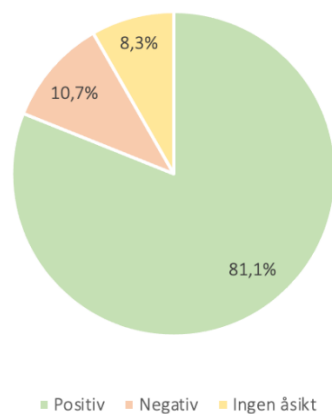
Är du/har du varit verksam i Mölndals kommun? Om ja, i vilket område?



Av de som är verksamma eller har varit verksamma i kommunen uppger 29,6 procent att de är eller har varit verksamma i Lindome, medan 20,1 procent är verksamma eller har varit verksam i Mölndal. I

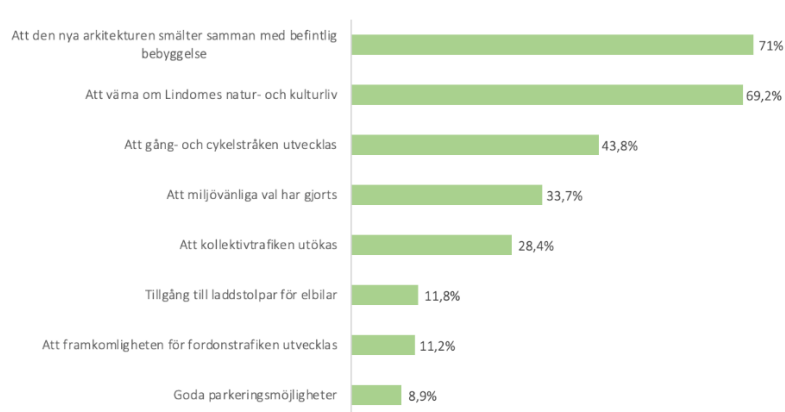
denna figur framgår det att 46,7 procent bor eller har bott i Mölndals kommun, och därmed inte är eller har varit verksamma i kommunen.

Vad är din åsikt om bostadsbebyggelse på platsen?



I 81,1 procent av fallen innehar respondenterna en positiv åsikt om bostadsbebyggelse på platsen och 10,7 procent har en negativ åsikt.

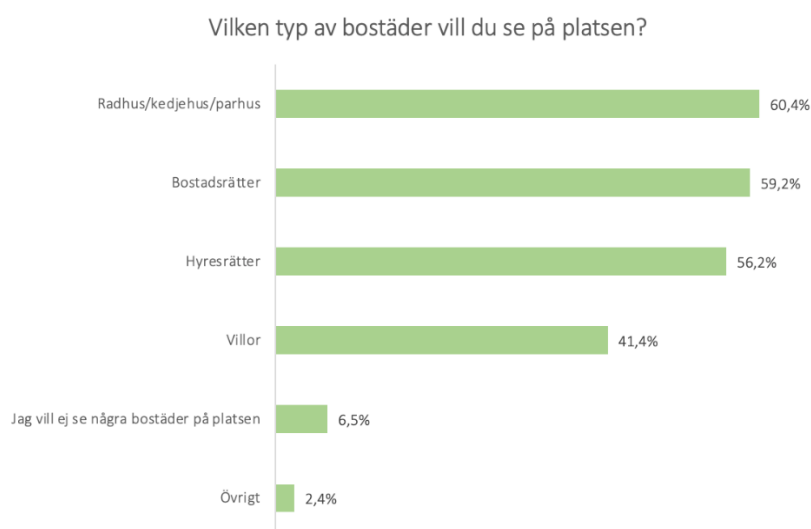
Vad anser du är viktigt att beakta vid bebyggelse på platsen? Välj max 3



I denna fråga fanns det möjlighet för de svarande att välja max tre svarsalternativ. 71 procent av invånarna i Mölndals kommun anser att det viktigaste att beakta vid bebyggelse på platsen är att den nya arkitekturen smälter samman med befintlig bebyggelse. Det följs åt av alternativen att värna om Lindomes natur- och kulturliv samt en utveckling av gång- och cykelvägar.

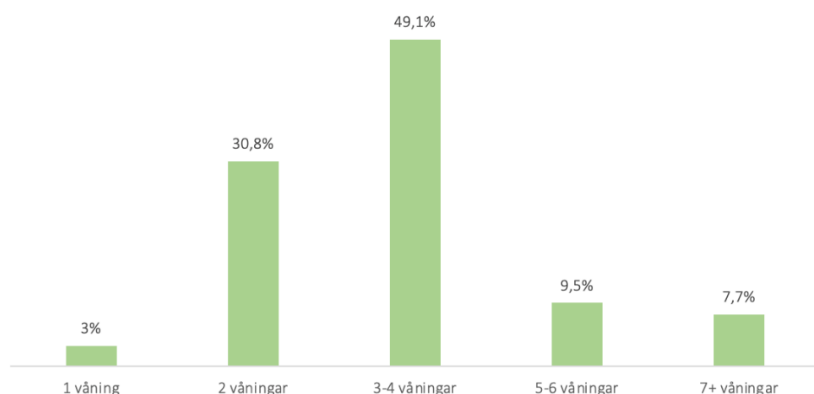


I denna fråga fanns det möjlighet för respondenterna att välja fler svarsalternativ. I majoriteten av fallen, 68 procent ansågs närhet till kollektivtrafik följt av hållbara energilösningar samt källsortering i närhet till bostaden som viktiga kvaliteter.



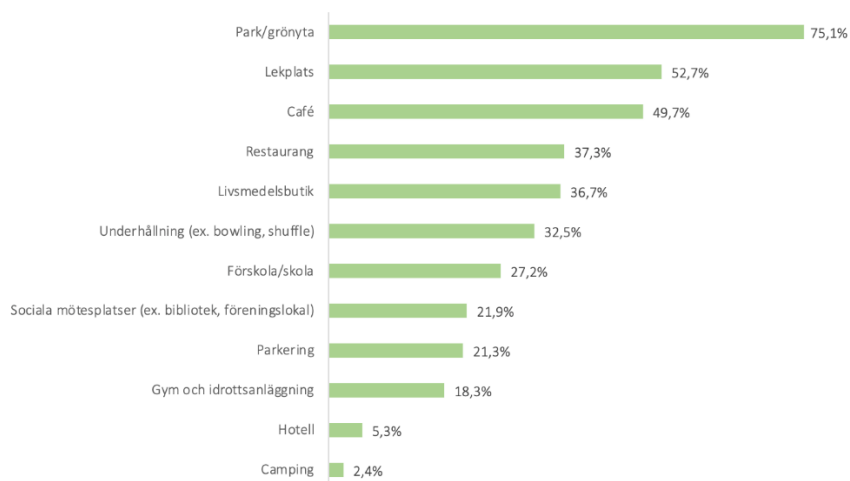
När invånarna i Mölndals kommun tillfrågades vad de vill se för bostäder på platsen svarade 60,4 procent att de vill se rad-, par- och kedjehus vilket följs åt av efterfrågan på bostads- och hyresrätter. Av de svarande uppger 6,5 procent att de inte vill se några bostäder på platsen.

Hur många våningar anser du att byggnaderna maximalt bör förses med?



Majoriteten, 49,1 procent anser att byggnaderna maximalt bör förses med 3–4 våningar, och 30,8 procent anser att en maximal höjd skall uppgå till 2 våningar.

Vad hade du velat se utöver bostäder på platsen?



I denna fråga fanns det möjlighet för respondenterna att välja fler svarsalternativ. Majoriteten vill se park/grönyta utöver bostäder på platsen vilket följs åt av lekplats och café.

Finns det något annat du anser att platsen bör förses med?

I denna fråga hade respondenterna i enkäten möjlighet att själva uttrycka vad de hade velat att platsen försågs med, se nedan.

"Fina parkbänkar med bord"

"Cykelväg"

"Grön yta som alla kan njuta av barn/vuxna
Biologisk mångfald
tänk möjlighet att odla även på tak".

"Om det finns plats, en stor hundrastgård"

"Det är viktigt att ta tillvara omgivningen och inte exploatera för mycket, gör det hållbart och ekonomiskt för alla typer av människor att bosätta sig där, hyresrätter är nödvändigt i rimliga

"Saknas färgfabriken har förmodligen släppt ut gift genom åren"

"Ett trygghetsboende för 55+"

"Ett riktigt bra glasscafé"

"Grönområden"

"Utescen för konserter"

"Smart placering av byggnader och allmänna ytor. Ta vara på utblick för de som vistas i området så det är enkelt att ta vara på den fina utsikten. Närheten till Bunketorp och Lindevi är toppen, kanske gångväg över ängarna dit för ännu bättre tillaänalighet?".

"Fler affärer"

"Uteservering längs ån"

"Affärer"

"Bättre vägar"

"Cykelbanor så man kan cykla även när man inte bor i centrum"

"Promenadstråk utmed ån".

"Bra belysning i området"

"En hundrastgård"

"Olika prisspann. Enklare hyresrätter till exklusiva bostadsrätter för att främja mångfald. Lindome behöver så många nya bostäder som möjligt, Det finns en extrem potential i Lindome. Dock behöver man tänka på naturen och jordbruket, men det finns väldigt mycket sådant i

"Verksamhet/aktivitet vid ån med beaktning till de årliga översvämningar samt genväg till Lindevi".

"Någon typ av scen under tank där man kan ha event för att bjuda in till mingel ute. Möjlighet till små lokala marknader och dylikt".

"Utomhuspool"

"Bättre cykelvägar"

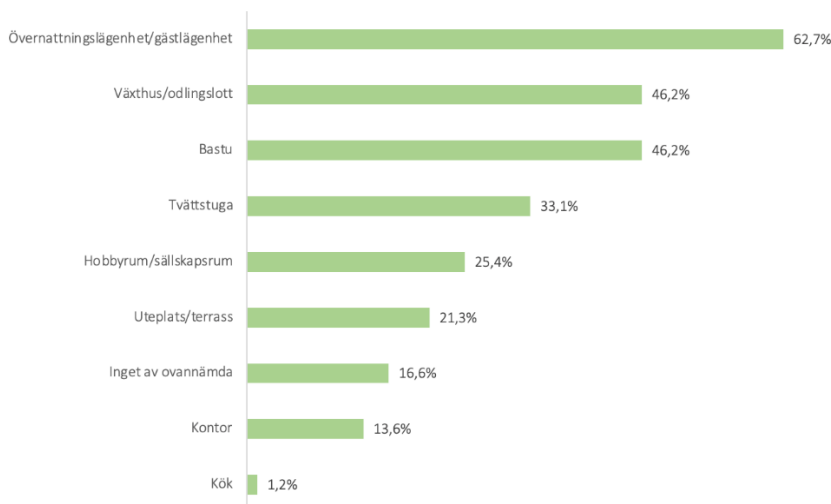
"Utegym"

Vad saknar du i Lindome idag?



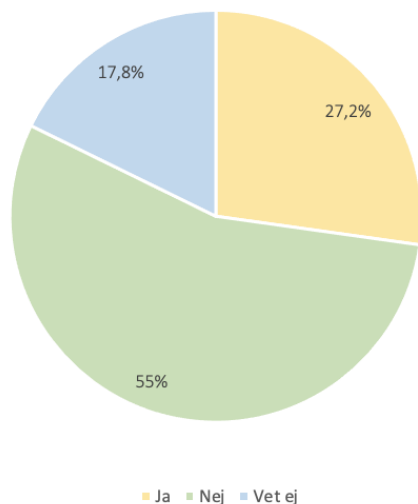
I frågan fanns det möjlighet för respondenterna att välja fler svarsalternativ. När de svarande tillfrågades om vad de saknar i Lindome idag framkom det att 53,3 procent saknar ett utökat utbud av restauranger. Vidare anses det saknas förbättrade gång- och cykelvägar samt mötesplatser.

Vilka gemensamhetsytor kan du tänka dig att dela med andra?

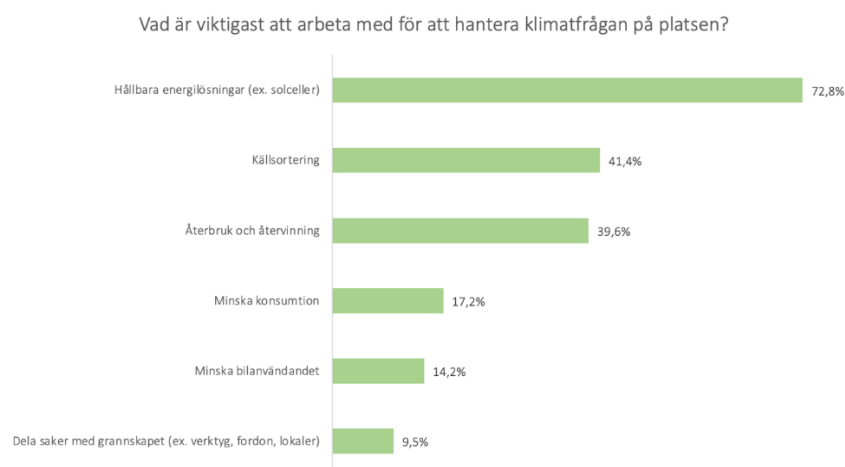


I denna fråga fanns det möjlighet för respondenterna att välja flera svarsalternativ. Majoriteten, 62,7 procent kan tänka sig att dela övernattningslägenhet/gästlägenhet följt av växthus/odlingslott och bastu.

Om du kan tänka dig att dela gemensamhetsytor med andra, hade du kunnat tänka dig att bo mindre?

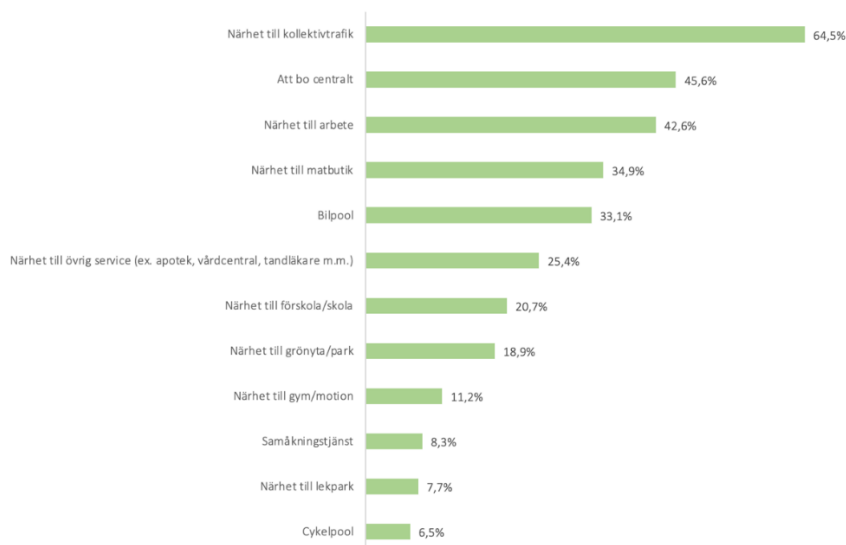


55 procent av de svarande kan inte tänka sig att bo mindre, trots att de kan tänka sig att dela gemensamhetsytor med andra. 27,2 procent av de svarade kan tänka sig att bo mindre vid delning av gemensamma ytor.



I denna fråga fann det möjlighet för respondenterna att välja flera svarsalternativ. 72,8 procent av invånarna anser att hållbara energilösningar är en viktig aspekt för att hantera klimatfrågan. Detta följs åt av källsortering och återbruk samt återvinning.

Vad skulle få dig att välja bort tillgång till egen bil?



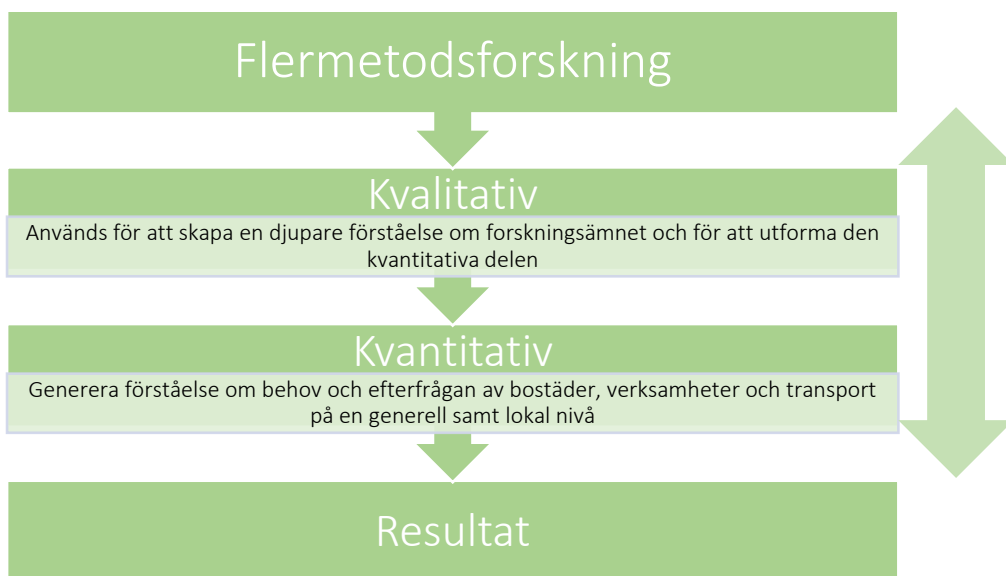
I denna fråga fanns det möjlighet för respondenterna att välja flera svarsalternativ. Av de svarande uppger 64,5 procent att närhet till kollektivtrafik skulle kunna få dem att välja bort bilen. Utöver det uppger en stor andel att närhet till att bo centralt, närhet till arbete och livsmedelsbutik är kvaliteter som skulle ha påverkat deras val av tillgång till egen bil.

Metod

I detta kapitel presenteras den undersökningsstrategi, undersökningsdesign och de undersökningsmetoder som har använts för att utreda, studera och analysera forskningsfrågan. Examensarbetet har utgjorts av en iterativ process som jämfört data och undersökt om den insamlade data varit tillräcklig eller om det har funnits behov av ytterligare data.

Undersökningsstrategi

Examensarbetet har utgjorts av undersökningsstrategin flermetodsforskning som inkluderar både ett kvalitativt- och kvantitativt angreppssätt (Bryman & Bell, 2017). Denna strategi har valts eftersom båda angreppssätten upplyser och kompletterar varandra (se figur 19). Till en början användes det kvalitativa angreppssättet för att skapa en fördjupad förståelse om hållbar stadsutveckling, och för att införskaffa kunskap om Lindome och dess förutsättningar. Det kvalitativa angreppssättet användes sedan för att utforma den kvantitativa delen som utredde hur behovet och efterfrågan avseende bostäder, verksamheter och transport såg ut i Storgöteborg, Lindome och aktuellt område. Triangulering har använts för att jämföra och bekräfta kvalitativa och kvantitativa data.



Figur 20. Hur flermetodsforskningen gått till väga för att generera ett resultat. Pilen illustrerar den iterativ process som varit. Visualiserad av egen författare.

Undersökningsdesign

Undersökningsdesignen för forskningsfrågan har utgjorts av en fallstudiedesign. Denna design valdes eftersom det är ett unikt fall som har studerats med en komplexitet som är beroende av fallets unika natur och förutsättningar (Bryman & Bell, 2017). En utmaning med fallstudiedesign är att den externa validiteten och generaliserbarheten är svag. Generaliserbarheten för resultatet anses vara begränsad eftersom delar av inhämtade data baseras på fallet och närliggande områden. Fallstudien kommer trots detta tendera att ge viss generaliserbarhet där resultatet från intervjustudien kan bidra med allmänna slutsatser om hållbar stadsutveckling till andra undersökningskontexter. Det som framkommit i examensarbetet kan således förhoppningsvis även stödja och inspirera andra stadsutvecklingsprojekt.

Undersökningsmetod

I detta avsnitt presenteras de kvalitativa och kvantitativa undersökningsmetoderna som flermetodsforskningen har bestått av (se figur 20). De kvalitativa metoderna har utgjorts av ostrukturerade intervjuer med sakkunniga inom hållbar stadsutveckling, studiebesök på det aktuella området i form av observationer och en områdesanalys. De ostrukturerade intervjuerna har utförts för att generera en fördjupad förståelse med syftet att använda beprövad erfarenhet och grundläggande fakta på det aktuella området. Studiebesöken genomfördes för att skapa kunskap om det lokala sammanhanget och det aktuella området, samt för att få en ökad förståelse om platsens historia och dess betydelse för tätorten. Områdesanalysen har bestått av en kartläggning av bostäder, verksamheter och transportmöjligheter i det aktuella området, med syftet att utreda falllets förutsättningar för en hållbar exploatering. Den kvantitativa metoden har utgjorts av två strukturerade enkäter vars syfte var att få kunskap om bostadsmarknaden och dess efterfrågan i Storgöteborg och Lindome. En av enkäterna syftade även till att utreda behovet av verksamheter och utvecklade transportmöjligheter i tätorten.



Figur 21. Figur över undersökningsmetodernas process. Visualiserad av egen författare.

Kvalitativa undersökningsmetoder

De ostrukturerade intervjuerna med sakkunniga inom hållbar stadsutveckling har utformats med stöd av Brundtlands rapporten där de tre dimensionerna av hållbarhet presenteras (Brundtland, 1987). Syftet med de ostrukturerade intervjuerna har varit att infinna mer kunskap om hållbar exploatering och stadsutveckling, samt skapa en djupare förståelse om det aktuella området. De ostrukturerade intervjuerna har även agerat stöd i områdesanalysens kartläggning och vid utformning av enkäterna. I kapitlet *resultat och analys* kommer resultat från samtliga undersökningsmetoder att presenteras och analyseras med syftet att applicera beprövad erfarenhet samt grundläggande fakta på det aktuella fallet. Enligt Bryman och Bell (2017) är *tillförlitlighet*, *överförbarhet*, *pålitlighet* och *konfirmering* viktiga begrepp att beakta vid kvalitativ forskning.

- **Tillförlitlighet:** insamlade data har inhämtats med stöd av flera metoder och respondentvalideringar har genomförts för de ostrukturerade intervjuerna samt för de personer som har uttalat sig i examensarbetet. Sammantagningsvis har dessa metoder tillsammans ökat tillförlitligheten.
- **Överförbarhet:** erfarenhet, kunskap och fakta som framkommit i intervjustudien anses vara överförbar då den både kan specificeras och i viss mån generaliseras. Resultatet kan däremot anses vara begränsat i sin överförbarhet då det är specificerat på det unika fallets kontext.

- Pålitlighet: under respondentvalideringen tilldelades intervjurespondenterna varsina referensnummer för att värna om deras integritet. De har därmed givits chansen att revidera och godkänna sina uttalanden. Vidare har examensarbetet granskats av opponenter, handledare och examinator innan publicering. Tillsammans har detta ökat pålitligheten.
- Konfirmering: Innebär att forskaren har varit objektiv och inte påverkat undersökningen på ett avgörande sätt (Bryman & Bell, 2017). Examensarbetet har utförts tillsammans med fastighetsbolaget Venturi fastigheter som är en partisk intressent i examensarbetet. Skribenterna har dock värnat om att uttrycka sina egna synpunkter för att bidra till god konfirmering. Intervjurespondenterna i de ostrukturerade personerna har även valts oberoende av dess företagstillhörighet, vilket ökat konfirmeringen i detta avseende. Områdesanalysen har genomförts av oss skribenter där subjektiva tolkningar har gjorts, vilket tenderar att försvaga konfirmeringen.

Ostrukturerade intervjuer

Metoden ostrukturerade intervjuer är fördelaktig då frågorna är öppna och respondenten tillåts ge mer djupgående och utförliga svar (Bryman & Bell, 2017). Metoden har varit lämplig för att kunna ställa olika frågor som har anpassats utefter de sakkunnigas kunskap och erfarenhet inom hållbar stadsutveckling. Några av intervjufrågorna var dock samma med syftet att utgå från vedertagna begrepp inom hållbar stadsutveckling för att jämföra respondenternas tolkning av begreppet och deras kunskap samt erfarenhet. Totalt har sju personer intervjuats med syftet att belysa olika aspekter av hållbar stadsutveckling (se avsnitt *intervjustudie*).

De intervjurespondenter som blev tillfrågade att delta i examensarbetet fick en kort beskrivning av examensarbetets syfte och innehåll. Innan varje intervju tillhandhöll intervjurespondenterna ett utkast av intervjufrågorna som var planerade att ställas. Syftet att tilldela denna information i förväg var för att ge intervjurespondenten en möjlighet att ge mer djupgående och genomtänkta svar. Vid intervjutillfället tillfrågades intervjurespondenterna muntligt om deras uttalanden fick användas i examensarbetet. Tre av intervjuerna har spelats in med digitala verktyg, och resterande fyra valdes att inte spelas in. Att vi valde att inte spela in samtliga intervjuer berodde främst på att vi skulle få ta del av mer explicit information med syftet att ingen information undanhölls på grund av inspelningen. Nackdelen med att inte spela in är att allt inte hinns anteckna och att det förvärras att citera intervjurespondenten, samt att subjektiva tolkningar görs. I två fall har det uppstått oklarheter vid sammanställningarna av intervjuanteckningar, och vi har då kontaktat intervjurespondenterna för att få en mer korrekt beskrivning av uttalandet. Fördelen med att spela in intervjuerna var att kunna gå tillbaka till det inspelade materialet i de fall oklarheter uppstod vid sammanställning. En övervägning gjordes även om intervjuerna skulle transkriberas, men valdes bort då transkribering är en tidskrävande process (Bryman & Bell, 2017).

För att uppträda på ett forsknings etiskt vis har intervjurespondenterna getts möjlighet att revidera och godkänna sina uttalanden med syftet att bli rättvist representerade. Pseudonymisering¹⁶ av materialet har genomförts där varje intervjurespondent tilldelats ett enskilt referensnummer för att uppträda i enlighet med god forskningsetik. När samtliga intervjurespondenter reviderat och/eller godkänt sina uttalanden har varje intervjurespondent blivit tilldelad examensrapporten med namngivelser. Efter namngivelse fick intervjurespondenterna ta del av examensrapporten en gång till för att ge ytterligare en möjlighet till revidering innan offentlig publicering. Namngivelser av respondenterna har gjorts i examensrapporten för att stärka trovärdigheten.

¹⁶ Pseudonymisering används för att koda personuppgifter så att de kan kopplas till en viss person med kodnyckel. I detta examensarbete har intervjurespondenterna kodats med ett referensnummer.

Studiebesök

Studiebesök på aktuell plats och i Lindome tätort har genomförts. Syftet med observationerna var att skapa en bild över aktuellt område och tätortens nuläge samt analysera vilka förutsättningar den aktuella platsen och Lindome har för exploatering. Studiebesöken genomfördes 16 februari 2022, 31 mars 2022 och 27 april 2022, och har dokumenterats med anteckningar och bilder.

Områdesanalys

Områdesanalysen har genomförts av oss skribenter med syfte att utreda vilket behov och vilken efterfrågan det finns i Lindome och aktuellt område. Områdesanalysen har inkluderat en kartläggning av bostäder, verksamheter och transportmöjligheter.

Kartläggning av bostäder

För att kartlägga Lindomes bostadsbestånd gällande hyresrätter har vi inhämtat data från Lindomes kommunala bostadsbolag, Förbo. Syftet med inhämtning av denna statistik var för att kartlägga behovet och efterfrågan av hyresrätter i Lindome. Statistiken från Förbo visade i vilka bostadsområden Förbo innehar hyresrätter och hur många hyresrätter de har inom respektive område. Förbo tillhandahöll också kvadratmeterpris för respektive objekt, och ett genomsnittligt kvadratmeterpris för dessa objekt har räknats ut. Förbo tillhandahöll även statistik om köpoäng, åldersfördelning, intressenter och uthyrningar för sina objekt.

För att kunna kartlägga bostadsmarknaden gällande ägande- och bostadsrätter i Lindome har statistik över försäljningar av småhus och bostadsrätter inhämtats via Mäklarstatistik. Syftet med kartläggningen var att kunna analysera den aktuella bostadssituationen och bostadsmarknaden i tätorten. I statistiken framkom antalet sålda småhus och bostadsrätter samt ett genomsnittligt kvadratmeterpris för sålda objekt som användes för att beräkna prisutvecklingen på dessa upplåtelseformer.

Kartläggning av verksamheter

För att kartlägga verksamheter i Lindome har Google Maps använts som verktyg. Kartläggningen har genomförts i flera steg och till en början kartlades verksamheter inom ett avgränsat område för att få indikation på vilka verksamheter som finns i området. Denna avgränsning gjordes utifrån vart majoriteten av Lindomes verksamhetsbestånd finns. Efter denna avgränsning kategoriserades verksamheterna efter bransch för att skapa en uppfattning om vilka branscher verksamheterna befinner sig i. Nästa steg var att välja vilka verksamheter som skulle presenteras vilket gjordes utifrån vilka verksamheter vi tror kan ha störst påverkan vid exploatering av aktuellt område. I de fall det förekom liknande verksamheter inom samma bransch, och vi skribenter ansåg verksamheterna som viktiga för en framtida exploatering valdes samtliga verksamheter att presenteras. Om det förekom liknande verksamheter med mindre betydelse för exploatering av aktuellt område valdes den verksamhet som var närmast Spinneriet (Spinmästarvägen 2) att presenteras. Denna kartläggning har kompletterats med personlig kommunikation med Jonna Kärnbratt (2022) som är uppvuxen i Lindome. Syftet med denna komplettering var för att säkerställa att ingen väsentlig verksamhet inte presenterats, eller att någon verksamhet som är irrelevant hade presenterats, samt för att stärka trovärdigheten i kartläggningen. En översiktlig kartläggning över närliggande orters större utbud av service har kartlagts, då vi tror att dessa verksamheter kan ha en påverkan på aktuellt område vid en exploatering,

I verksamhetskartläggningen för Lindome iaktogs det att de flesta verksamheterna hade öppet dagtid. För att få ett helhetsperspektiv över när verksamheter har öppet kvällstid inhämtades öppettider för verksamheter som vanligtvis har öppet kvällstid med stöd av Google- och Facebook sökning. Syftet med denna kartläggning var att studera i vilket tidsspänn verksamheter inte har

öppet i Lindome. Utöver det har Spinneriets verksamheter kartlagts för att se vilka verksamheter som redan är etablerade i aktuellt område. Öppettider för Spinneriets verksamheter kartlagdes genom Spinneriets hemsida och besöksstatistik för Spinneriet inhämtades från Venturi fastigheter. Syftet med kartläggningen av Spinneriet var för att utreda potentialen för en affärsutveckling.

Kartläggning av transportmöjligheter

För att kartlägga områdets transportmöjligheter med gång- och cykel, kollektivtrafik samt biltrafik har Google Maps och Västtrafik använts. Syftet med kartläggningen var att belysa hur dagens transportmöjligheter tillgodoser invånarnas behov i området och vilken möjlighet det finns att transportera sig. För att undersöka avstånd och tidsåtgång för gång- och cykeltrafik samt biltrafik mellan olika destinationer användes Google Maps. I intervjustudien framkom det även att trafikbeläggningen vid Lindomemotet var hög, vilket vi ansåg kan komma att påverkas vid exploatering av aktuellt område. För att utreda beläggningen vid Lindomemotet använde vi Google Maps funktion "Typisk trafik". Verktuget redovisade ett genomsnitt av trafikmängden vid en vald tidpunkt. Vi valde även att kartlägga de centrala delarna av Lindome då vi ansåg att det inte enbart är Lindomemotet som kan komma att påverkas vid en exploatering av aktuellt område.

För att kartlägga kollektivtrafiken användes Västtrafiks tidtabell. Vi inhämtade även statistik från Västtrafik genom kontakt med Pontus Gunnäs, affärsområdeschef för tåg, och Lovisa Borgström, samhällsutvecklare. I denna statistisk framgick antalet förseningar, inställda avgångar, antalet pendlare vid varje avgång och vilken beläggingsgrad som erhöles på pendeln. Syftet med insamlingen var att skapa en uppfattning om hur kollektivtrafiken kan komma att påverkas vid en exploatering.

Kvantitativa undersökningsmetoder

I detta avsnitt presenteras den kvantitativa undersökningsmetoden som har använts. Syftet med den kvantitativa metoden var att komplettera de kvalitativa metoderna och generera mer kunskap om det specifika fallet, dess närområde och förutsättningar. Inom kvantitativ forskning menar Bryman och Bell (2017) att *reliabilitet*, *replikation* och *validitet* är de tre viktigaste kriterierna.

- **Reliabilitet:** innebär att resultatet blir detsamma om undersökningen genomförs igen (Bryman & Bell, 2017). Enkäterna har delats via digitala kanaler där de svarande själva har avgjort om de vill besvara enkäten. Om enkäterna utförs igen kan det inte garanteras att samma personer besvarar enkäten, men resultatet hade kunnat bli likvärdigt vilket tenderar att ge en hög reliabilitet.
- **Replikation:** innebär att en undersökning skall kunna göras igen baserat på de förklarande tillvägagångssätten (Bryman & Bell, 2017). Replikationsbarheten för enkäterna anses vara hög.
- **Validitet:** innebär att ett mått på ett begrepp representerar en korrekt bild på vad det avser att mäta (Bryman & Bell, 2017). Extern validitet är i detta sammanhang mer aktuellt och beskriver hur resultatet från enkäterna kan generaliseras. Enkät 1 anses ha en låg extern validitet och enkät 2 anses ha hög extern validitet. Detta baseras på antalet svarande och därmed möjligheten till generalisering.

Strukturerade enkäter

Två strukturerade enkäter har utförts och har riktat sig till olika målgrupper, en till fastighetsmäklare i Storgöteborg (enkät 1) och en till de som bor/har bott och/eller är/ har varit verksamma i Mölndals kommun (enkät 2). Båda enkäterna har utformats med Google formulär. Enligt Bryman och Bell (2017) anses enkäter inte medföra någon intervjuvareeffekt, och vi ansåg därmed att det utgör ett

bra komplement de ostrukturerade intervjuerna. Det är också fördelaktigt ur den aspekt att enkäter möjliggör för många svar på enkelt sätt. Utmaningarna med enkäter är dock möjligheten att ställa följdfrågor och svårigheten i att utforma en tydlig enkät.

Enkät 1 riktade sig till fastighetsmäklare i Storgöteborg och urvalet av fastighetsmäklarkontor i Storgöteborg genomfördes med Google sökningar. Enkäten mejlades till de kartlagda fastighetsmäklareskontoren med uppmaningen att besvara enkäten och vidarebefordra den till anställda. Svartfrekvensen i enkät 1 var låg och vi valde därför att skicka ut en påminnelse till kontoren för att öka mängden svar, och därmed kunna öka generaliserbarheten av resultatet. Det fanns möjlighet att besvara enkäten i 15 dagar, och totalt inkom det 24 svar.

Enkät 2 riktade sig till de som bor/har bott och/eller är/eller har varit verksamma i Mölndals kommun. Enkäten delades via sociala medier. Fördelen med att dela enkäten på sociala medier är att den snabbt når ut till en stor mängd individer. Enkäten delades på skribenternas privata sociala medier i form av LinkedIn och Facebook. För att nå ut till rätt målgrupp publicerades enkäten även i Facebookgrupperna: "Händer i Lindome med omnejd", "Allt som händer och sker i Lindome" och "Vad händer i Mölndal?". Det fanns möjlighet att besvara enkäten i 17 dagar, och totalt har 169 personer besvarat enkäten.

Felkällor

Enligt Bryman och Bell (2017) beror felkällor i enkäter främst på fyra faktorer; *samlingsfel*, *samlingsrelaterade fel*, *fel vid datainsamling* och *fel vid bearbetning av data*. När det gäller samlingsrelaterade fel beror dessa ofta på en otillräcklig urvalsram och ett stort bortfall av respondenter. Enkät 1 skickades till de 109 fastighetsmäklarkontor som vi fann i Storgöteborg. Vi fick totalt in 24 svar vilket tyder på att bortfallet är stort, vilket leder till svårigheter att generalisera resultatet. Enkät 2 lades ut på sociala medier vilket gör det svårt att bedöma hur stort bortfallet är. Antal svarande i enkät 2 utgjordes av 169 personer och vi anser att resultatet därmed har högre generaliserbarhet än resultatet i enkät 1.

Fel vid datainsamlingar utgörs ofta av otydlighet i frågeformuleringar, vilket vi efterhand funnit i våra enkäter. Enkät 1 frågade vart fastighetsmäklarna var verksamma. Som svarsalternativet fanns "Övrigt" med, varav två av respondenterna svarade det. Det är en felkälla eftersom enkäten endast skulle utgöras av fastighetsmäklare verksamma i Storgöteborg. I en annan fråga tillfrågades fastighetsmäklarna vad de tror om en framtida exploatering i Lindome. Ett svarsalternativ i denna fråga var "Övrigt/vet ej", varpå åtta av respondenterna valde detta svarsalternativ, vilket tyder på osäkerhet. En fråga vi skribenter ställt oss i efterhand var om denna felkälla hade kunnat minskats genom att endast skicka ut enkäten till fastighetsmäklarkontor i Mölndals kommun. Vi anser dock att detta hade kunnat missgynna generaliserbarheten. I samma fråga hade respondenterna möjlighet att besvara om de trodde på en framtida exploatering i Lindome där två respondenter uppgav att de inte trodde på en framtida exploatering. I frågan därpå hade fastighetsmäklarna möjlighet att skriva varför de inte trodde på en framtida exploatering i Lindome. Frågan kunde besvaras av samtliga respondenter, och fyra svar inkom trots att det endast var två fastighetsmäklare som inte trodde på en exploatering. Felkällan i denna fråga hade kunnat minskas om endast de som inte trodde på en framtida exploatering hade kunnat besvara frågan.

Det förekom även fel i enkät 2 vid datainsamling. I beskrivningen av enkäten ställdes det krav på att de svarande skulle bo/ha bott och/eller vara verksam/ha varit verksamma i Mölndals kommun. Begreppet "verksam/verksamma" kan ha missförstått i detta avseende, och för att undvika denna felkälla borde en definition på "verksam" funnits med. En annan fråga var hur många våningar respondenterna anses att byggnaderna vid exploatering av aktuellt område maximalt bör förses med. Ordet "våning" är tolkningsbart och i denna fråga hade en definition av begreppet "våning" behövts

finnas med för att minimera felkällan. I enkätens sista fråga tillfrågades de vad som kan få dem att välja bort tillgång till egen bil. Denna fråga var obligatorisk att besvara, men det fanns inget svarsalternativ där respondenten kunde uppge "jag kan inte tänka mig att välja bort tillgång till egen bil". Detta kan leda till att resultatet är missvisande och har besvarats av respondenter som inte kan tänka sig att välja bort tillgång till egen bil.

Statistik av hyresrätter i Lindome inhämtades via kontakt med Veronica Sundbergh på det kommunala bostadsbolaget Förbo. Förbo är det enda bostadsbolaget som tillhandahåller hyresrätter i Lindome. Det bortfallet som finns av kartläggningen av hyresbeståndet i Lindome avser de eventuella privatpersoner som hyr ut sina bostäder. Andelen privatpersoner som hyr ut bostäder anses dock vara i minoritet så avseende felkällan är den relativt liten. När det årliga genomsnittliga kvadratmeterpriset för Förbos hyresrätter beräknades gjordes ingen avskiljning gällande bostadens antal rum, vilket kan anses vara en felkälla. Denna bedöms dock vara liten då objektens kvadratmeterpris var relativt lika, oavsett antalet rum.

De felkällor som föranletts vid kartläggningen av transportmöjligheter beror främst på Google Maps brister, där ett genomsnitt presenteras som inte visar de faktiska avstånden eller tidsåtgången. Den kartläggningen som har utförts på verksamheter har också genomförts med stöd Google Maps. I det avgränsade området som undersökts visades olika verksamheter beroende på zoom, därav kunde inte samtliga verksamheter kartläggas på ett korrekt sätt. Detta är en felkälla, och för att minska felkällans påverkan på resultatet kontaktade vi en person som är uppvuxen i Lindome som undersökte om någon väsentlig verksamhet saknades i kartläggningen. Kartläggningen av verksamheter innehöll även en kartläggning av verksamheternas öppettider som utfördes med Google. En felkälla i detta avseende är att verksamheternas öppettider på Google inte alltid är uppdaterade.

Resultat och analys

I detta examensarbete har det framkommit att det är av yttersta vikt att tillgodose det ekonomiska, sociala och ekologiska perspektiven för att uppnå en hållbar stadsdel. I intervjustudien framkommer det att en syn på hållbar stadsutveckling är att se det sociala perspektivet som målet, medan det ekologiska perspektivet utgörs av miljömässiga gränser samt det ekonomiska perspektivet som är medlet för att kunna uppnå målet om en hållbar stadsdel. I tolkningen av FN:s globala mål i form av en tårta ses hållbar utveckling på ett likande sätt där basen utgörs av de miljömässiga gränserna och ovanför det miljömässiga taket återfinns den ekonomiska och sociala hållbarheten. I munkmodellen görs ytterligare en likande tolkning där det mellan det ekologiska och sociala taket återfinns utrymme för människor att utvecklas och frodas. I examensarbetet har det framkommit att en hållbar stadsdel skall vara till för alla, där ingen av dimensionerna bortprioriteras till förmån för någon annan.

För att exploatera det aktuella området på ett hållbart sätt framkommer det i intervjustudien att det tidiga skedet är en central del i projektet. Det behöver skapas kunskap om det lokala sammanhanget och dess förutsättningar samt att det aktuella området sätts i ett större sammanhang då det är beroende av omlandet. I ett tidigt skede skall behovet identifieras genom att undersöka vad som finns i området, och vad som saknas för att främja balansen mellan behov och tillväxt. I ett tidigt skede är det viktigt att identifiera och analysera den befintliga infrastrukturen för att utreda behovet. Att skapa en ömsesidig relation till de representativa parterna där de känner tillit och trygghet är en viktig del av stadsplanering. Genom att involvera dem i processen skapas trygghet och tillit vilket möjliggör för dialog, och en stad för alla kan skapas. Det belysas att kommunen skall involveras i ett tidigt skede och verka för att gestaltning och klimat skall verka i symbios. Att involvera kommunen i ett tidigt skede lyfts även i styrdokument^f som en viktig aspekt för att hantera klimatfrågor och uppnå en hållbar stad, vilket även är ett av FN:s globala mål 13, *bekämpa klimatförändringar*.

Behov och efterfrågan av bostäder i Lindome

I kartläggning av bostäder i Lindome framkommer det att tätorten främst består av småhus och äganderätter. För att möjliggöra för en hållbar exploatering av bostäder är det viktigt att utreda om det finns ett behov och i så fall vilket behov som finns i Lindome. I kartläggningen av bostäder beskrivs den utredda bostadsbristen i Mölndal där de uppgav att de hade ett stort bostadsbehov år 2021, men att de år 2022 infinner en balans på bostadsmarknaden. Kommunen spår en befolkningstillväxt där andelen äldre kommer att öka och likaså behovet av bostäder för äldre. I enkät 2 framgår det att 34,3% av invånarna saknar fler bostäder i Lindome, och en respondent antyder att det finns stor potential för bostadsbebyggelse.

“Lindome behöver så många nya bostäder som möjligt. Det finns en extremt stor potential i Lindome. Dock behöver man tänka på naturen och jordbruket, men det finns väldigt mycket sådant i Lindome, så det borde inte vara svårt. Storgöteborg behöver väldigt många fler bostäder och Lindome är ett perfekt ställe att bygga bostäder på”.

I examenarbetet har det identifierats att det finns ett behov av en blandning av bostäder gällande bostadstyper, lägenhetsstorlekar och upplåtelseformer i Lindome. I styrdokument^e beskrivs det att en blandning av bostäder främjar integration och jämställdhet. I styrdokument^a definieras ett specifikt behov av ungdomsbostäder och i bostadsmarknadsanalysen framgår det att underskottet på bostäder främst drabbar utsatta grupper med lägre socioekonomisk status. Det beskrivs att dessa grupper inte har samma ekonomiska förutsättningar att ta sig in bostadsmarknaden. I intervjustudien framgår det att det behövs insatser och ekonomiska modeller för att minska trösklarna på bostadsmarknaden. Detta är en aspekt som kan minska de ekonomiska skillnaderna och uppnå FN:s globala mål 10 *minskad ojämlikhet*. Enligt bostadsmarknadsanalysen kan ungdomsbostäder likställas med studentbostäder då målgrupperna anses ha likvärdiga behov. Det framkommer att det inte finns

några studentbostäder i Mölndals kommun, men en respondent i intervjustudien anser att det inte finns något behov av studentbostäder i Lindome idag. Anledningen sägs vara att studenter efterfrågar mer än att bara bo. För att Lindome skall bli en attraktiv plats att bo på för studenter menar respondenten att service behöver utökas och det mentala avståndet till universitet minskas.

I enkät 1 anser 75 procent av de tillfrågade fastighetsmäklarna att det finns en ökad efterfrågan på bostäder i kranskommuner till Göteborg, och 87 procent tror att efterfrågan i kranskommunerna kommer att fortsätta öka. I intervjustudien framkommer det att det efterfrågas större bostäder och att det finns ett ökat intresse att arbeta och studera hemifrån. Det beskrivs vidare i att detta kan resultera i att fler kan komma att vilja flytta till landsbygden, och att Lindome kan bli en attraktiv plats att bo på. I intervjustudien framkommer det även att om aktuellt område byggs attraktivt kommer attraktiviteten att bo i Lindome öka. Att fler väljer att flytta till kommunen är gynnsamt utifrån en ekonomisk aspekt och styrdokument^f förklarar att tillgängliggörandet av varierande, flexibla bostäder och hållbar infrastruktur samt grönområden kommer skapa attraktiva miljöer och locka fler. Fastighetsmäklarna i enkät 1 tror att efterfrågan i Lindome kommer att vara störst på villor (54,2%) följt av rad-, par- och kedjehus. Det framkommer även att 75 procent av dem tror att prisutvecklingen generellt på bostadsmarknaden kommer att fortsätta öka medan 16,7 procent tror att den kommer att stagnera. I kartläggningen av bostäder i Lindome framkommer det att prisutvecklingen på bostadsrätter i Lindome har de senaste fyra åren (2018–2021) ökat med 26,5 procent och prisutvecklingen för småhus har ökat med 35,7 procent. I år (2022) har prisutvecklingen för äganderätter hittills varit negativ, och bostadsrätters prisutveckling har hittills haft en liten ökning

I enkät 2 ställer sig 81 procent av de svarande positiva till bostadsbebyggelse på platsen. Majoriteten av dem (60,4%) ser främst en efterfrågan på rad-, par- och kedjehus, följt av bostadsrätter (59,2%). En respondent lyfter även behovet av ett 55+ boende. Vidare uppger 56,2 procent att de vill se fler hyresrätter på platsen. Förbo lyfter behovet av fler hyresrätter i tätorten, och behovet intygas i intervjustudien. Kötiden för Förbos 70+ boende uppgår till 25 år och kötiden i Förbos mest populära radhusområde, Kyrkängen uppgår till 19 år samt så är kötiden för att få en bostad i Lindome centrum nio år.

I intervjustudien det att Lindome under en längre tid har bortprioriterats för utveckling, men att det nu finns ett politiskt tryck på att något skall ske och att Lindome skall utvecklas. Det framkommer i styrdokument^e att Lindome skall växa från stationen och utåt, samt förse invånarna med bostäder och arbetsplatser nära kollektivtrafik. I den framgår det att 95 procent av alla bostäder som beviljas för detaljplan skall återfinnas inom 400 meters gångavstånd till en kollektiv hållplats med kvartstrafik, alternativt 800 meter till Lindome station. Bostäderna som planeras i detaljplan skall vara tillgängliga för alla. Förbo ser positivt på utvecklingen i Lindome centrum där de idag driver en detaljplan med planen att bygga 225 nya hyresrätter. I bostadsmarknadsanalysen och intervjustudien framkommer det att det även skall planeras för flerbostadshus i form av bostads- och hyresrätter i framtida projekt, och det finns pågående planering för fler villor och radhus i Lindome.

Behov och efterfrågan av verksamheter i Lindome

Det framkommer i intervjustudien att verksamheter, mötesplatser och social service skall komma det övriga samhället till godo. Vid planering av en hållbar stadsdel krävs det därför en kartläggning av vilka verksamheter som återfinns i Lindome och vad som efterfrågas för att tillgodose individens behov. I styrdokument^d framkom behovet av att utveckla Lindome centrum och Lindome station, utvidgning av gång- och cykelnätet samt belyses behovet av en stadspark. I styrdokument^f beskrivs även behovet av övernattningsmöjligheter i kommunen.

I enkät 2 framgår de svarandens avsaknad av verksamheter i Lindome där majoriteten (53,3%) uppger att de saknar ett utökat utbud av restauranger och 49,7 procent uppger att platsen skall förses med café, följt av restaurang (37,3%). I kartläggningen av verksamheter framkom det att restaurangers och caféers öppettider i Lindome framkommer det att öppettiderna varierar, där en restaurang har öppet

sena kvällar på fredagar och lördagar. I byggnaden Spinneriet återfinns ett café och i Lilla Spinneriet huserar restaurang och café. Spinneriet är ett välbesökt och välkänt turistmål och har cirka 114 000 besökare per år. I Spinneriet huserar främst kulturella verksamheter där öppettiderna varierar, och majoriteten har öppet torsdag till söndag klockan 11:00-16:00.

I enkät 2 menar respondenterna att det saknas förbättrade gång- och cykelvägar, mötesplatser och tätare kollektivtrafik i Lindome. I kartläggningen av verksamheter framkom det att det finns tomma platser på grundskolor och förskolor. I kartläggningen av Lindome framkommer det att det inte finns någon gymnasieskola i tätorten och majoriteten av de elever som är i gymnasieförbar ålder väljer att studera i Kungsbacka. Det finns även ett antal elever som väljer att studera i Mölndal och Göteborg. I enkät 2 uppger 16,6 procent att de saknar en gymnasieskola.

I enkät 2 uppger en majoritet (75,1%) att de vill att platsen förses med park/grönyta, och ungefär hälften av respondenterna uppger att de vill se en lekplats på platsen. I intervjustudien beskrivs tillgänglighöret av naturområden runt om platsen som en viktig del för att öka möjligheterna till rekreation. I styrdokument^f beskrivs det att grönområden skall tillgängliggöras för alla, och att de har viktiga funktioner i form av rening av dagvatten, luft och minska buller samt att grönområden har positiva effekter på individens hälsa och välbefinnande. I FN:s globala mål 11.7 *skapa säkra och inkluderande grönområden för alla* tydliggörs det att det skall skapas säkra och inkluderade grönområden. I enkät 2 framkommer det att flera av respondenterna efterfrågar rekreationsmöjligheter på platsen, utöver bostäder.

”Grönområden”

”Promenadstråk utmed ån”

”Om det finns plats, en stor hundrastgård”

”[...] Ta tillvara på utblicken för de som vistas i området så det är enkelt att ta tillvara på den fina utsikten”

I kartläggningen av verksamheter presenteras det att många av invånarna i Lindome väljer att göra sina livsmedelsinköp i Kungsbacka och/eller Kållerred där det återfinns större livsmedelsbutiker. I styrdokument^d beskrivs tillgänglighöret av centrum för biltrafik som viktig för att behålla konsumtion och ekonomi inom kommunen. I enkät 2 framgår det att 36,7 procent av respondenterna anser att platsen bör förses med livsmedelsbutik. Invånarna hade också möjlighet att komplettera med ytterligare verksamheter som de anser att platsen bör förses med, se nedanstående citat.

”[...] En ishall saknas i Lindome och det är brist på ishallar i Storgöteborg och i Mölndal. De i Lindome tvingas söka till Kungsbacka och Kållerred”

”Uteservering längs ån”

”Verksamhet/aktivitet vid ån med beaktning till de årliga översvämningar samt genväg till Lindevi”

”Affärer”

”Någon typ av scen under tank där man kan ha event för att bjuda in till mingel ute. Möjlighet till små lokala marknader och dylikt”

”Ett riktigt bra glasscafé”

”Utomhuspool”

”Utegympa”

Behov och efterfrågan av transportmöjligheter i Lindome

I enlighet med FN:s globala mål 11.2 *tillgängliggör hållbara transportsystem för alla* skall det finnas tillgängliga och hållbara transportsystem för alla. I intervjustudien framgår det att mobilitet är viktigt att belysa utifrån ett stadsutvecklingsperspektiv, och att den skall anpassa efter vilken typ av mobilitetslösning som lämpar sig i området. I styrdokument^a framkommer det att gång- och cykelstråken i Lindome skall utvecklas. I styrdokumen^d belyses det att flera delar av gång- och cykelnätet i Lindome har låg framkomlighet, med en trafiksäkerhet som är bristande. Enligt FN:s globala mål 11.2 är det primärt att *trafiksäkerheten förbättras*. Utöver det lyfts det i styrdokument^d att det saknas gång- och cykelväg mellan Lindome och Kungsbacka. I intervjustudien nämns det att det saknas god cykelväg som upplevs trevlig och trygg mellan Mölndal och Lindome. Utöver det presenteras det i styrdokument^d att det finns en barriär mellan Lindome centrum och Lindome station som anses förekomma med anledning av att det saknas tydliga stråk för gång- och cykel mellan destinationerna.

I enkät 2 uppger 48,5 procent att de saknar förbättrade gång- och cykelvägar i Lindome och 43,8 procent anger att de vill att gång- och cykelvägarna skall utvecklas vid bebyggelse på platsen. Tre respondenter nämner att cykelvägar bör utvecklas på platsen, och två av respondenterna uppger att de saknar tillgång mellan aktuellt område och friluft- och idrottsplatserna Lindevi och Bunketorp.

“Bättre cykelvägar”

“Cykelväg”

“Cykelbanor så man kan cykla även när man inte bor i centrum”

Närheten till bunketorp och Lindevi är toppen, kanske gångväg över ängarna dit för ännu bättre tillgänglighet?”

“[...] samt genväg till Lindevi”

I kartläggningen av transportmöjligheter framkommer det att Väst kustbanan som är belägen i Lindome ses som en tillgång för kollektiva möjligheter och från Lindome nås storstaden Göteborg på mindre än 20 minuter. Det framgår även att avgångsfrekvensen för Väst kustbanan norrut mellan Lindome och Göteborg är varje kvart underunder rusningstrafik, så även söderut till Kungsbacka. För den aktuella platsens nuvarande hållplats (Annestorpsvägen) är den kartlagda avgångsfrekvensen under rusningstrafik varje halvtimme. I styrdokument^f beskrivs möjliggörandet av gång-och cykel samt kollektivtrafik som förutsättningar för hållbart resande. Det beskrivs även att pendelparkering för cykel och bil är viktigt utifrån en klimataspekt och att de bör vara belägna i stationsområden. I intervjustudien anses det att mobilitetslösningar som är relevanta för Lindome bör placeras nära stationen för att göra dem tillgängliga och användarvänliga. I styrdokument^f beskrivs det att planering av pendelparkering gynnar arbetsmarknaden då fler kan transportera sig till sin arbetsplats. I kartläggning av transportmöjligheter framkommer att belägningsgraden på samtliga pendelparkeringarna i Lindome är över 90 procent på pendlingsparkeringar vid stationen. I genomsnitt pendlar dagligen cirka 950 personer i riktning mot Göteborg och cirka 200 personer i riktning mot Kungsbacka. Antalet pendlare har dock minskat sedan pandemin bröt ut i mars år 2020.

Det har observerats av skribenterna att det förekommer återkommande förseningar och/eller inställda avgångar med Väst kustbanan. I kartläggningen av transportmöjligheter uppger Väst trafik att punktligheten i genomsnitt är 92 procent i riktning mot Göteborg och 94 procent i riktning mot Kungsbacka. I enkät 2 uppger majoriteten av de svarande (68%) att de värderar närhet till kollektivtrafik i sin boendemiljö och 39,6 procent uppger att de saknar tätare kollektivtrafik. Utöver det anger 64,5 procent att de kan tänka sig att välja bort bilen om de har närhet till kollektivtrafik. I styrdokument^f framgår det att en utmaning på landsbygden är att det saknas tillgänglighet vilket försvårar för de individer som inte har bil. I FN:s globala mål 11.2 beskrivs det att *hållbara*

transport sätt skall tillgängliggöras för alla och dessa transport sätt skall vara säkra samt ekonomiskt överkomliga. Kopplingar mellan stadsnära områden och stadsområden skall främjas med nationell utvecklingsplanering enligt FN:s globala mål 11.A.

Till Lindome från norr och söder finns det transport möjligheter via E6/E20 och det framkommer i intervjustudien att Lindomemotet belastas av trafik. I kartläggningen av transport möjligheter framkommer det att trafikbeläggningen för Lindomemotet fastställs det att motet stundtals är högt trafikerat, främst klockan 08:00 på vardagar. Den största trafikbelastningen är stationerad kring Lindome centrum och Lindome station. En hållbarhetsaspekt som lyfts i intervjustudien är att minska bilanvändandet genom att öka möjligheten för bilpool och andra samåkningstjänster. Av de svarande i enkät 2 uppger 14,2 procent att de anser att en minskning av bilanvändandet är viktigt för att hantera klimatfrågan, och 33,1 procent uppger att de skulle kunna tänka sig att välja bort egen bil till förmån för bilpool. Utöver det uppger 8,3 procent att samåkningstjänst är en anledning till att välja bort egen bil. I frågan om vad som är viktigt att beakta vid bebyggelse på platsen i enkät 2 uppger 11,2 procent att de vill att framkomligheten för fordonstrafiken skall utvecklas. En respondent uppger ett önskemål om bättre vägar för fordonstrafik.

“Bättre vägar för fordonstrafik”

Hur görs exploateringen av bostäder & verksamheter så hållbar som möjligt?

I detta avsnitt presenteras hur en exploatering av bostäder och verksamheter skall exploateras så hållbart som möjligt. Hur exploateringen skall göras baseras på de tre dimensionerna av hållbarhet, men även begreppet cirkulär ekonomi kommer att inkluderas. Inledningsvis presenteras den ekonomiska, som följs åt av den sociala och ekologiska. Avslutningsvis presenteras det cirkulära perspektivet.

Ekonomisk hållbarhet

I styrdokument^d och styrdokument^e presenteras Lindome som en stationsort med stora möjligheter till utveckling. Att prioritera och utveckla tätorten bidrar till en god ekonomi vilket är en förutsättning för att uppnå hållbar utveckling. Det nämns i styrdokument^f att övernattningsmöjligheter också är en aspekt som bidrar till positiva ekonomiska effekter lokalt. I intervjustudien framkommer det att ekonomisk hållbarhet bör ses utifrån ett långsiktigt perspektiv, och om exempelvis sociala frågor såsom integration inte hanteras direkt tenderar det att på långt sikt drabba den ekonomiska hållbarheten negativt. Vidare framgår det att fler hyresrätter behövs i Lindome för att tillgodose behovet och uppnå ekonomisk hållbarhet lokalt. Det skall finnas möjlighet för verksamheter med lägre betalningsförmåga att bedriva sin verksamhet, och att det behöver erbjudas verksamhetsytor samt bostäder med differentierade prisnivåer som riktar sig till aktörer och individer med olika betalningsförmåga. I styrdokument^f framgår det att utmaningen att bygga hållbart är svårigheten att generera lönsamhet, vilket påverkar slutpriset. Det leder till höga priser för kunden och försvårar att erbjuda differentierade prisnivåer. I enkät 2 anser en respondent att platsen bör främja mångfald genom att erbjuda bostäder i olika prisklasser. En annan respondent menar att exploatering bör göras varsamt, och att det skall finnas möjlighet för alla att bo på platsen.

“Det är viktigt att ta tillvara omgivningen och inte exploatera för mycket, gör det hållbart och ekonomiskt för alla typer av människor att bosätta sig där, hyresrätter är nödvändigt i rimliga prisklasser”.

“Olika prisspann. Enklare hyresrätter till exklusiva bostadsrätter för att främja mångfald”.

I styrdokument^f framgår det att landsbygden har förutsättningar att erbjuda bostäder till individer med olika betalningsförmåga eftersom det tenderar att vara lägre bostadspriser på landsbygden. För att generera lägre prisnivåer på bostäder föreslås det i intervjustudien koncept i form av delning av gemensamhetsytor och andra boendeformer, exempelvis co-live. Gemensamhetsytor möjliggör det för individer att inneha en mindre privat boyta och dela ytor med andra, vilket kan generera lägre boendekostnader. Intresset för gemensamhetsytor anses enligt intervjustudien ha ökat, dock anser 55 procent av invånarna i enkät 2 att de inte kan tänka sig att bo mindre vid delning av gemensamhetsytor. Enligt fastighetsmäklarna i enkät 1 menar 91,7 procent att fler har efterfrågat större bostäder de senaste tre åren.

Det framgår i intervjustudien att en nackdel med hållbara projekt är att det i majoriteten av fallen är kostsamt och att hållbara projekt tenderar att bli dyrare. Det kan leda till att hållbara val inte görs då aktörer får lägre vinstmarginal. I ett längre perspektiv kan hållbara val och investeringar i form av exempelvis energieffektiva lösningar och miljömässiga materialval ge positiva ekonomiska effekter i längden. Att främja energieffektiva lösningar och användningen av förnybar energi är viktigt för att uppnå FN:s globala mål 7 *hållbar energi för alla*. Återanvändning och återvinning är exempel på miljömässiga val som anses vara hållbart utifrån både ekonomiska och ekologiska perspektiv i intervjustudien. En annan kostnadsaspekt som kan tendera att sänka kostnaderna är att inte bygga garage under mark. En av respondenterna i intervjustudien menar dock att de mest hållbara projekten skall vara de mest lönsamma. Det tydliggörs dock att det är marknadens efterfrågan som slutligen avgör vad som byggs.

“De mest hållbara projekten skall vara de mest lönsamma”

Amanda Borneke (2022)

Social hållbarhet

I styrdokument^f framgår det att en förtätning av stationsområdena bidrar till en ökad integration då människor kan förflytta sig inom kommunen. I FN:s globala hållbarhets mål 11.3 *Inkluderande och hållbar urbanisering* framgår det att stadsdelen skall verka för en hållbar och inkluderande urbanisering. I styrdokument^f framkommer det att det utifrån sociala aspekter är viktigt att planera och bygga för alla invånare i kommunen. Det framgår att avstånd till service och möjlighet att nyttja kollektivtrafik ses som viktiga faktorer för en inkluderande stadsdel. Enligt styrdokument^f är tillgängliga och hållbara transportsätt ett behov som behöver tillgodoses för att gynna integration, jämställdhet, jämlikhet och hälsa. Enligt FN:s globala mål 11.2 skall det finnas *tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem*. I examensarbetet har de framkommit att bostäder skall erbjudas utifrån olika bostadstyper, storlekar, upplåtelseformer och boendekostnader. För att uppnå FN:s globala mål 11.1 *säkra bostäder till överkomlig kostnad* skall det säkerställas att det finns tillgång för alla till fullgoda, säkra och ekonomiskt överkomliga bostäder. I intervjustudien beskrivs det att utifrån en socialt sammanhållen stad är det viktigt att olika individer med olika bakgrunder möter varandra för att skapa förutsättningar för integration, gemenskap och jämställdhet. I intervjustudien lyfts det att det är särskilt viktigt att lösa polariseringen och minska segregationen i Göteborg samt att arbetet med integration skall ske i hela staden, och inte endast i segregerade områden.

Att erbjuda andra och nya boendeformer samt gemensamhetsytor tenderar inte bara att ge lägre boendekostnader för individen. I intervjustudien beskrivs gemensamhetsytor även skapa sociala värden då det skapas social samvaro som möjliggör för grannar att integrera med varandra. Detta bidrar i sin tur till ökad trygghet, tillit och känsla av gemenskap. I intervjustudien framkommer även vikten av att kunna anpassa bostaden till olika skeden i livet. Det skall erbjudas bostäder med olika storlekar och utformning som kan anpassas utefter livssituationens dynamiska process, vilket gynnar både det ekonomiska och sociala perspektivet. Enligt intervjustudien finns det idag dessutom ett ökat intresse för gemensamhetsytor än vad det tidigare har funnits. I enkät 2 uppger 62,7 procent att de

kan tänka sig att dela övernattningsrum/gästlägenhet som följs åt av växthus/odlingslott och därefter bastu. Enligt styrdokument^f kan grönområden i bostadsområden gynna självordning och det är viktigt att främja samt öka odlingen så att fler får tillgång till närodlat mat. I ett längre perspektiv kommer det vara viktigt för att tillgodose behovet av matförsörjning.

Sociala mötesplatser innehar också en viktig betydelse för individers sociala hälsa, och i enkät 2 uppger 40,8 procent att de efterfrågar sociala mötesplatser i Lindome. I intervjustiden framgår det att mötesplatser möjliggör för interaktion och genom att skapa sociala mötesplatser som inte är byggda på konsumtion kan både de ekonomiska, sociala och ekologiska hållbarhetsaspekterna främjas. I FN:s globala mål *12 hållbar konsumtion och produktion* behöver konsumtionen minska för att minska negativ påverkan på klimatet, miljö och människors hälsa. En annan kvalitet som intervjustudien tar upp med sociala mötesplatser som inte är byggda på konsumtion är att de möjliggör för inkludering oavsett socioekonomisk bakgrund. För att göra mötesplatser attraktiva skall dynamiska, spännande, intressanta och inkluderande bottenåtgärder prioriteras. En viktig dimension är att de sociala mötesplatserna upplevs trygga och en kvalitet som kan gynna trygghet är god belysning.

Vidare framgår det i intervjustudien att gårdsrummet innehar en stor betydelse för de personer som bor i lägenhet, och att det där skall finnas en tydlig gräns mellan de publika och privata ytorna. Efterfrågan på tillgång till privat utomhusvistelse har ökat i takt med att städerna byggs allt tätare. En respondent i intervjustudien påpekar också att den tätaste staden inte alltid är den mest hållbara eftersom behovet av att transportera sig till rekreationsmöjligheter ökar. Det framkommer i styrdokument^f att grönytor kan minska tillgängligheten för grupper med rörelsesvårigheter att vistas på vilket missgynnar FN:s globala mål *10 minskad ojämlikhet*. Det har identifierats att Lindome som tätort har ett rikt natur-, kultur-, och friluftsliv och det skall tas hänsyn till vid exploatering för att skapa goda rekreationsmöjligheter och utomhusvistelse. Styrdokument^f hävdar att kultur- och fritidsanläggningar behöver samnyttjas för att öka tillgängligheten och minska belastningen vid exploatering. Enligt kartläggningen av verksamheter framkommer det att de råder hög efterfrågan på kultur- och fritidsanläggningar i Lindome, och att den kapacitet som finns idag inte tillmötesgår den höga efterfrågan. I enkät 2 svarar 75,1 procent att de vill att platsen förses med park och grönyta och en respondent uppger att de önskar att knyta samman Buntetorp och Lindevi. Det har tidigare identifierats en avsaknad av en stadspark i tätorten och att en park möjliggör för ekologiska värden i form av ökad biologisk mångfald samt sociala rekreationsvärden.

Ett annat perspektiv som lyfts i intervjustudien är byggnaders höjd kopplat till det sociala perspektivet. Det framgår att byggnaderna inte bör byggas för höga, och att det som byggs skall passa in i Lindomes kontext. En hållbarhetsaspekt som lyfts i intervjustudien är att byggnadernas höjd är viktigt utifrån ett ekologiskt hållbarhetsperspektiv då inte lika mycket mark tas i anspråk. I enkät 2 framgår det att 49,1 procent av invånarna anser att byggnaderna maximalt bör förses med 3 till 4 våningar. I 30,8 procent av fallen anser de svarande att byggnaderna maximalt bör förses med 2 våningar.

Enligt styrdokument^b beskrivs området kring Spinneriet som en plats som har rik och särpräglad identitet, som det bör värnas om. Det lyfts att Spinneriet har högt bevarandevärde som landmärke och karaktär. Enligt FN:s globala mål *11.4 skall kultur- och naturarv* skyddas för att stärkas. Det intygas i intervjustudien där det framkommer att värdet av att bevara en sådan byggnad bidrar till att platsen får behålla sin identitet och känsla. Ytterligare aspekter som lyftes är att eftersträva återanvändningen av material som fanns i byggnaden Färgeriet för att få en kulturell enhet som smälter samman och bevarar dess historia samt identitet. I enkät 2 anger 71 procent att det är viktigt att den nya arkitekturen smälter samman med befintlig bebyggelse. Det framkommer i intervjustudien att befintlig bebyggelsen skall kompletteras med ny för att inte generera för stora kontraster i den byggda miljön.

Ekologisk hållbarhet

I styrdokument^a anses de natur- och kulturvärden som Lindome har ge tätorten en särskild särprägel. Det belyses att det är viktigt att värna om den biologiska mångfalden och att den exploatering som planeras skall anpassas utefter området naturförutsättningar samt befintlig bebyggelse. I enlighet med FN:s globala mål 15 *ekosystem och biologisk mångfald* är hållbara ekosystem och biologisk mångfald grunden för ett liv på jorden. I styrdokument^a och styrdokument^d framgår det att en särskild viktig aspekt att beakta utifrån de förändrade klimatet är att planera för förhöjda vattennivåer och översvämningar i Lindomeån. I Lindome skall det planeras för att kunna hantera dagvatten, skyfall och översvämningar. Det nämns som ett av målen i FN:s globala mål 13 *bekämpa klimatförändringar* där främst utsläpp av växthusgaser utmanar klimatet. I styrdokument^b anses skyddandet av Lindomes dalgång och vattensystem vara särskilt viktig. I FN:s globala mål 11.4 *är det viktigt att skydda kultur- och naturarv*. I styrdokument^c lyfts det att biologisk mångfald skall prioriteras, främst i parker och naturområden. I intervjustudien lyfts det att naturen som finns skall ses som en stor tillgång och att det är viktigt att bevara naturen och sträva efter att organismer skall vara kvar i sina ekologiska system, samt att artrikedomen inte minskas vid en exploatering. Att värna om natur- och kultur anses även viktigt för invånarna då 69,2 procent uppger att det är en av de viktigaste aspekterna att beakta vid exploatering i Lindome. En respondent uttrycker sig att den biologiska mångfalden är viktig att beakta och ger förslag på möjligheten att odla på tak.

“Grön yta som alla kan njuta av, barn och vuxna. Beakta biologisk mångfald och tänk på möjligheten att odla på tak”

Enligt styrdokument^e skall det i de fall jordbruksmark tas i anspråk för bostadsbebyggelse fastställas att ingen alternativ mark finns för exploatering. I styrdokument^f framkommer det att andelen gröna miljöer minskas vid exploatering, vilket har en negativ påverkan avseende bullernivå och luftkvalitet. I FN:s globala mål 11.6 *minska städernas miljöpåverkan* skall städernas miljöpåverkan minskas och luftkvaliteten förbättras. Att ta mark i anspråk påverkar den biologiska mångfalden negativt, och i FN:s globala mål 15 framgår *bevarandet av biologisk mångfald*. I de planetära gränserna beskrivs också att gränsen för biologisk mångfald har överstigits. Det framkommer i intervjustudien att i de fall produktiv mark tas i anspråk skall den ersättas, förslagsvis med gröna tak och väggar, alternativt möjliggöra för annan mark att bli produktiv. Regenerativ utveckling och regenerativ design lyfts som förhållningssätt som blir allt viktigare. Målet är inte enbart att göra minimal skada, utan att varje projekt skall generera mer ekologiska resurser och ekosystemtjänster än vad som fanns på platsen innan exploateringen ägde rum. Det kan genomföras genom att använda byggnaden som en kolsänka, använda förnyelsebara material, öka den biologiska mångfalden eller placera solceller på en byggnad så att de genererar mer energi än vad byggnaden själv förbrukar. I styrdokument^f nämns det att innovativa lösningar skall främjas för att skapa nya ekosystemtjänster som kan bidra till synergieffekter. I enkät 2 uppger 65,7 procent att de efterfrågar energieffektiva lösningar, exempelvis solceller och utöver det uppger 72,8 procent att solceller är en viktig kvalitet för att hantera klimatförändringar. I FN:s globala mål 13 uppges målet om att begränsa klimatförändringarna. Två andra kvaliteter som uppges i enkät 2 är att laddstolpar till elbil och närhet till kollektivtrafik är viktiga kvaliteter att ha i närheten av sin bostad för att gynna det ekologiska perspektivet.

I FN:s globala mål 12 förespråkas en minimering av produktion och konsumtion och i intervjustudien förespråkas en hushållning av resurser samt användning av certifieringar viktiga för att minimera miljöpåverkan och göra byggnaden miljömässigt hållbar. I enkät 2 uppger 33,7 procent att de värderar att miljövänliga val har gjorts vid bebyggelse på den aktuella platsen, och 41,4 procent anser att källsortering är en av de viktigaste frågorna att beakta utifrån ett miljöperspektiv. I styrdokument^d framkommer det att det skall underlättas för hantering av avfall genom att placera återvinningsstationer nära bostaden. I de fall återvinningsstationer placeras en bit ifrån bostaden skall det finnas flera olika möjligheter med transport till platsen för att underlätta för återvinning. Det framkommer i enkät 2 att 61,5 procent efterfrågar källsortering i nära anslutning till sin bostad. Enligt

reformen "mer tillgänglig källsortering nära hemmet" som togs fram av Mi2018 bör det finnas möjlighet för bostadshavare att återvinna förpackningar och returpapper i närheten av bostaden. Enligt styrdokument^d planeras det för en ny återvinningscentral mellan Lindome och Kålleröd då de återvinningscentraler som finns idag inte uppfyller kapacitets- och tillgänglighetskraven.

Cirkulär ekonomi

I intervjustudien framgår det att i hållbara byggnadsprojekt skall det ekonomiska, sociala och ekologiska samt cirkulära aspekterna beaktas. Cirkulär ekonomi är en viktig aspekt för att skapa en hållbar stadsdel som tar vara på resurser och inte deponerar avfall. Enligt *avfallstrappan* är det deponering som skall undvikas i största mån för att främja en cirkulär ekonomi. I intervjustudiens beskrivning av fyra aspekter som har störst klimatpåverkan i ett byggprojekt som är avfall, material, bränsle och energi. Återanvändning och återbruk ses som två starka medel för att bidra till det cirkulära kretsloppet. Av respondenterna i enkät 2 uppger 39,6 procent att de anser att återanvändning och återbruk är viktigt att beakta för att hantera klimatfrågor vid bebyggelse av platsen. I intervjustudien framkommer det att det minst hållbara är att riva en befintlig byggnad, men genom att inventera material i byggnaden som skall rivas kan material återanvändas. För att underlätta det arbetet ges förslag på användningen av en materialbank som ett verktyg för att identifiera alla delar i byggnaden som hade varit användbar i rivningsprocessen av Färgeriet.

Det framkommer i intervjustudien att leksaksbibliotek är en möjlighet för individer att mötas och byta saker med varandra. Enligt EU-direktivet avfallstrappan skall återanvändning eftersträvas efter målet om att minska produktionen. Återbruk nämns som en aspekt som inkluderas i återanvändning, där syftet är att sälja produkten vidare till en annan individ som finner ett nytt värde av den. Enligt FN:s globala mål 11.6 skall avfall hanteras och negativa miljöpåverkan minskas. Zero Waste Lifestyle har en annan form av avfallshierarki där deponering inte ingår utan det sista steget i hierarkin är reparera som syftar till att återskapa produktens kvalitet, antingen i ett nytt syfte eller som dess ursprung. Att minska konsumtionen för att minska en negativ påverkan på klimatet är viktigt utifrån FN:s globala mål 12.

Delningsekonomi är en aspekt som främjar cirkulär ekonomi och i en enkätundersökning för Göteborg framkommer det att 90 procent har en positiv inställning till minskad konsumtion. De som använder sig av delningsekonomi menar att motivet främst är utifrån en miljösynpunkt men även den ekonomiska aspekten bedöms viktig. Utmaningen som framgår med delningsekonomi är att människor inte känner tillit till okända människor, och att de hellre hyr till samt från ett företag än privatpersoner.

Diskussion

I detta kapitel presenteras och diskuteras det som framkommit i examensarbetet samt skribenternas kunskap om hållbar stadsutveckling, Lindome och aktuellt område. Syftet med diskussionen är att diskutera och motivera vad som anses applicerbart på Lindome och aktuellt område, samt vad som är det mest primära att beakta för en hållbar exploatering av aktuellt område. Inledningsvis diskuteras värdet av det tidiga skedet och vad som bör beaktas utifrån aktuellt områdes förutsättningar för att uppnå Sveriges mest hållbara stadsdel. I avsnittet om det tidiga skedet diskuteras vad som anses vara värdefullt att bevara utifrån platsens identitet och karaktär innan exploateringsbehovet avseende bostäder, verksamheter och transportmöjligheter utreds, diskuteras, motiveras samt ifrågasätts. Avslutningsvis diskuteras det hur aktuellt område bör hantera klimat- och miljöfrågor. Målet med diskussionen är att finna vad som är viktigast att ha i åtanke vid exploatering av aktuellt område. Varje avsnitt i diskussionen sammanfattas i specifika mål för det aktuella området som skribenterna själva har utformat. I dessa mål lyfts konkreta idéer och förslag på vad skribenterna anser är värdefulla att applicera på Lindome och det aktuella området.

Det tidiga skedet

Det har konstaterats att det i ett tidigt skede är viktigt att utreda om det finns ett behov av exploatering. Om det inte finns ett behov av exploatering, är det inte hållbart att ta mark i anspråk. Det är viktigt att involvera intressenter tidigt i processen, både de som har en positiv och negativ inställning till exploatering av aktuellt område. Om parterna får delta tidigt i processen och komma med idéer som möts av lyhördhet kommer de uppleva en känsla av inkludering, även om deras idéer inte tillgodoses. Denna inkludering anser vi är viktig för att den positiva inställningen skall öka, och den negativa inställningen minska. En intressent som är viktig att inkludera i det tidiga skedet är kommunen eftersom det är den som beviljar detaljplan, och tar de huvudsakliga besluten. Vi anser att fastighetsägarna bör skapa en god relation till kommunen som inkluderas av trygghet och tillit, samt att det i längden kommer gynna båda parter. Vi ifrågasätter dock om kommunen är den viktigaste intressenten? Vi skribenter menar att andra intressenter är minst lika viktiga då deras inställning till exploatering kan påverka projektet och avgöra dess framgång. En annan intressent är aktörer som fastighetsägarna samarbetar med. Vi som skribenter menar att aktörerna bör väljas med omsorg, vilket vi menar i detta fall bör göras genom att välja de aktörer som prioriterar hållbarhet i sitt arbete. För att det slutgiltiga projektet skall anses hållbart anser vi att samtliga processer och aktörer som ingår i projektet är hållbara, och att det utgår från de tre hållbarhetsdimensionerna.

Spinneriet

Det må nämnas att många individer har starka förknippningar och känslor kopplade till Spinneriet och dess historia, och vi som skribenter undrar därför om det aktuella området är den mest lämpliga platsen att exploatera på i Lindome? Vi ställer oss frågan om inställningen till exploatering av aktuellt område kan påverkas negativt av den snabba planerade utvecklingen av tätorten, då Lindome tidigare bortprioriterats? Hur bör dessa känslor hanteras i det tidiga skedet? Vi anser att Spinneriet har en rik potential för exploatering, då det dels bedrivs verksamhet med många besökare, och att omgivningen är trevlig att vistas i. Det aktuella området anser vi ha rik potential men, för att göra det på ett attraktivt sätt behöver Spinneriet som landmärke och identitet bevaras. Vi anser att ny bebyggelse bör gestaltas med likvärdig arkitektur och material för att främja Spinneriets bevarandevärde. Vi anser att lyhördhet och ödmjukhet är viktigt i ett tidigt skede för att hantera invånarnas koppling till Spinneriets och de olika känslorna som kan uppstå.

För att bevara Spinneriets identitet och karaktär anser vi som skribenter att material och föremål bör återanvändas och återbrukas från den gamla byggnaden Färgeriet. Vi anser att kulturminnen från Färgeriet leder till att den industriella historien som många av invånarna i Lindome har en

förknippning till får leva vidare. Återanvändning av material ökar livslängden och minskar konsumtion, vilket gynnar den cirkulära processen. Vi som skribenter ifrågasätter om Färgeriet från början verkligen behövde rivas, och hade rivningsprocessen kunnat hanteras annorlunda för att bevara mer av byggnaden och dess historia? Färgeriet belyses i kulturprogrammet ha högt bevarandevärde, men saknar K-märkning, varav byggnaden har kunnat rivas. Det må ifrågasättas om en framtida detaljplan kommer att generera att byggnaden Spinneriet blir K-märkt, vilket därmed innebär en begränsning att förändra byggnaden i framtiden. Vi ser det som positivt att byggnaden kan komma att bli K-märkt då Spinneriet som landmärke och dess karaktär är värdefull att bevara.

Mål 1.1 Främja Spinneriets historia och bevara identiteten

Spinneriet är en byggnad som innehar ett högt bevarandevärde, och vi anser därför att det bör värnas om Spinneriet vid en framtida exploatering av aktuellt område.

Vi som skribenter anser att Spinneriet bör bevaras enligt följande:

- ★ Tillåt Spinneriet att behålla sin karaktär och ändra inte i dess arkitektur
- ★ Värna om och bevara den befintliga arkitekturen på platsen
- ★ Använd likvärdiga material och arkitektur för ny bebyggelse
- ★ Förädlade och lyft fram kulturminnen från Färgeriet som bevarar historien och sätter en prägel på stadsdelen

Bostäder

I detta avsnitt kommer först bostadsbehovet i Lindome att utredas. Därefter diskuterar och utreds det vilka upplåtelseformer, bostadsformer, boendeformer samt bostadsstorlekar som aktuell plats bör förses med vid en exploatering. Avslutningsvis diskuteras det hur bostäder skall kunna erbjudas till fler grupper genom differentierade och rimliga prisnivåer.

Bostadsbehov

Innan mark tas i anspråk är det av yttersta vikt att behovet utreds. Finns det inget behov av bostäder, är det inte hållbart att exploatera med bostäder. Det framkommer att aktörer har olika syn på bostadsbehovet i Mölndals kommun. Under år 2021 beskrev Mölndal att de hade ett underskott på bostäder och de såg även ett behov av nybyggnation av bostäder år 2022. I år (2022) menar de i stället att deras bostadsmarknad är balanserad. Vi skribenter ifrågasätter dock hur bostadsbehovet har kunnat förändrats så snabbt? Det säger emot det som har framkommit i detta examensarbete, och vi ifrågasätter hur Mölndals kommun kan uppge att de inte längre har ett underskott på bostäder, trots att den genomsnittliga kötiden för hyresrätter i Lindome uppgår till 15 år, bortsett från 70+ boendet med 25 års kötid? Vidare undrar vi varför kommunen planerar för fler bostäder år 2022, och lika många år 2023 om det inte finns ett behov? Vi som skribenter har i detta examensarbete utrett behovet och anser att det finns ett behov av bostäder i Lindome. Det motiveras i den långa kötiden som Förbo har och de ökade bostadspriserna på både ägande- och bostadsrätter inom tätorten de senaste åren. Det må diskuteras om de ökade bostadspriserna i Lindome följt samma trend som den generella prisutvecklingen som skett i landet, men vi som skribenter hävdar trots detta att det råder en ökad attraktivitet på att bo i kranskommuner i takt med att storstädernas bostadspriser ökar.

En ökad efterfrågan på bostäder leder till längre kötider och högre bostadspriser vilket tenderar att främst drabba utsatta grupper som inte har finansiella förutsättningar att finansiera en bostad, eller som saknar den kötid som hyresbostäderna har. Detta leder till ökade ekonomiska klyftor i samhället och Lindomes förutsättningar för att främja integration minskar. Det framkommer att Mölndals

kommun spår en ökad befolkningstillväxt de närmsta åren, och att andelen äldre kommer att öka. I takt med att befolkningen inom åldersgruppen ökar, ökar också behovet av bostäder för äldre. Förbo påvisade att deras efterfrågan på boende för äldre (70+) är hög, och att det krävs 25 år i kö för att bli beviljad en bostad inom det beståndet. Med dessa anledningar hävdar vi därmed att det behövs bostäder för äldre, och att de i framtiden kommer att behövas ännu fler. Det råder även svårigheter för ungdomar och studenter att finna en bostad för sina behov och ha möjligheter att finansiera den. In till centrala Göteborg tar det 16 minuter med pendeln där det finns god service och universitet. Därav anser vi att det finns goda förutsättningar för ungdomar och studenter att bo i Lindome, och vi tror att det kommer att finnas en ökad efterfrågan på bostäder av denna målgrupp. Ytterligare ett argument för att de skulle finnas en attraktivitet för ungdomar och studenter att bo i Lindome är att det generellt sätt är mindre kostsamt att bo i kranskommuner än i centrala Göteborg, vilket skapar förutsättningar för denna grupp att kunna finansiera sin bostad. Därav anser vi att det kommer att finnas ett behov och en efterfrågan på bostäder för denna målgrupp i Lindome.

Mål 2.1 Säkerställ framtidens bostadsbehov i Lindome

Vi som skribenter har konstaterat att det finns ett behov av bostäder, och att det därmed bör exploateras med bostäder för att säkerställa framtidens bostadsbehov i Lindome.

Vi anser att platsen bör förses med bostäder för att:

- ★ Säkerställa dagens behov av bostäder i Lindome
- ★ Säkerställa framtidens behov av bostäder i Lindome
- ★ Säkerställa dagens och framtidens behov av bostäder för äldre
- ★ Möjliggöra för unga och studenter att bo på platsen för att tillgodose deras behov av bostäder

Upplåtelseformer

Vi som skribenter anser att det finns ett behov av ägande-, bostads- och hyresrätter i Lindome. Det första argumentet för ägande- och bostadsrätter är prisutvecklingen på dessa upplåtelseformer som inom tätorten varit hög de senaste åren. Prisutvecklingen kan anses föreligga på grund av den generella prisutvecklingen på bostadsmarknaden. Dock återfinns det en stor mängd äganderätter i Lindome och vi vågar därmed hävda att prisutvecklingen på äganderätter inte enbart beror på den generella prisutvecklingen, utan att det även föreligger ett behov och en efterfrågan på äganderätter. Det kan diskuteras om det finns en svårighet i att utreda behovet på äganderätter då de befinner sig i majoritet, i jämförelse med andra upplåtelseformer i Lindome. Andelen bostadsrätter inom tätorten är låg, men även denna upplåtelseform har haft en hög prisutveckling de senaste åren. Bostadsrätters prisutveckling har i år (2022) dock inte minskat i jämförelse med äganderätters prisutveckling. Det är en indikation på att det finns ett behov och en efterfrågan på bostadsrätter. Det kan ifrågasättas om denna prisutveckling beror på att mängden objekt som kommit ut på bostadsmarknaden är få, och att de därmed sker en prisutveckling då antalet intressenter i förhållande till antalet objekt är många. Utöver det planeras det för både ägande- och bostadsrätter vilket är ytterligare en indikation på att det finns ett behov och en efterfrågan på dessa upplåtelseformer i tätorten. Det kan ifrågasättas om prisutvecklingen verkligen speglar ett behov och en efterfrågan. Vi som skribenter hävdar dock att dessa aspekter samspelar och att i takt med utvecklingen av tätorten ökar behovet och efterfrågan på dessa upplåtelseformer.

Som konstaterats är kötiden på hyresrätter i Lindome lång och antalet intressenter på uthyrningarna är många. Att kötiden är lång kan dels bero på att utbudet och andelen hyresrätter är låg, vilket kan vara ett argument för att det egentligen inte råder en efterfrågan på hyresrätter i tätorten. Vidare kan

den långa kötiden bero på att det faktiskt råder ett behov av hyresrätter, och att skillnaden mellan andelen ägande- och hyresrätter behöver minskas. Förbo planerar för att etablera fler hyresrätter i tätorten, men vi som skribenter ifrågasätter om denna planering är tillräcklig för att förse det konstaterade behovet? Kooperativa hyresrätter är en annan upplåtelseform som vi anser skulle kunna minska de ekonomiska klyftorna och därmed främja integration, samt möjliggöra för fler individer att få sina bostadsbehov tillgodosedda i aktuellt område.

Vi anser att det är aktörernas ansvar att säkerställa att bostäder finns för alla och att det således behöver investeras i både ägande-, bostads- och hyresrätter samt kooperativa hyresrätter. Vi anser att det behövs en utjämning av upplåtelseformerna för att minska de ekonomiska klyftorna. Slutligen tål vi att hävda att det råder störst behov av hyresrätter för att säkerställa bostadsbehovet och minska den långa kötiden.

Mål 2.2 Erbjud ett varierat utbud av upplåtelseformer

Det har konstaterats att det finns ett behov av ägande-, bostads- och hyresrätter, och för att bygga en hållbar stadsdel behöver olika upplåtelseformer erbjudas för att möjliggöra för fler.

Vi anser därför att platsen bör förSES med:

- ★ Ägande-, bostads- och hyresrätter samt kooperativa hyresrätter

Bostadsformer

För att skapa en inkluderande stadsdel som tillgodoser individers olika livssituationer och familjekonstellationer behövs det en blandning av bostadsformer. Vi ifrågasätter om dagens befintliga bestånd av bostadsformer i Lindome tillgodoser invånarnas behov och efterfrågan? Det har framkommit att majoriteten av dagens bostadsformer främst består av småhus i form av villor och rad-, par- och kedjehus samt att andelen flerbostadshus är låg. Vi skribenter anser att platsen bör förSES med de mer traditionella bostadsformerna, och att det främst har konstaterat att det finns ett behov av är bostadsformerna rad-, par- och kedjehus. Detta baseras på att majoriteten har uppgett att de vill se denna bostadsform på platsen, och att Förbo innehar längst kötid och störst efterfrågan på bostadsområdena som erbjuder radhus.

Vi som skribenter anser att det finns ett behov av en blandning av bostadsformer Lindome. Vi hävdar dock att högre byggnader, exempelvis flerbostadshus är mer hållbart utifrån ett ekologiskt perspektiv då det inte tar lika mycket mark i anspråk. Flerbostadshus tenderar även att generera ökade ekonomiska vinstmarginalen för fastighetsaktörer, vilket är en förutsättning för att bygga bostäder. För att passa in i Lindomes kontext anser vi att det behövs en blandning av byggnadernas höjd vid exploatering av aktuellt område, som maximalt bör uppgå till fyra våningar.

Mål 2.3 Erbjud ett varierat utbud av bostadsformer

Det har konstaterats att det finns ett behov och en efterfrågan av olika bostadsformer i Lindome. Samtliga bostadsformer som presenteras bör inneha olika upplåtelse- och boendeformer för att erbjuda något till alla.

Vi anser därför att platsen bör förSES med:

- ★ Småhus i form av villor och rad-, par- och kedjehus
- ★ Flerbostadshus

Boendeformer

Vi skribenter anser att det aktuella området även bör förses med de mindre traditionella boendeformerna för att generera andra värden, exempelvis Colive. Colive är ett koncept där de boende delar gemensamhetsytor och därmed innehar mindre privat bostadsyta, vilket tenderar att gynna den ekonomiska aspekten. Det tenderar även att gynna den sociala aspekten då gemensamhetsytor främjar social samvaro i boendemiljöer. Ytterligare ett argument för konceptet är att intresset för gemensamhetsytor har ökat och vi som skribenter tror att denna ökning kommer att fortsätta då den nya generationen kommer in på bostadsmarknaden, och värdesätter andra kvaliteter i sin boendemiljö. Vidare har det framkommit att det finns ett behov av ett 55+ boende, vilket vi anser är värdefullt att etablera, dels av den anledningen att det saknas ett sådant boende i Lindome idag och att andelen äldre i kommunen spås att öka.

Mål 2.4 Erbjud ett varierat utbud av boendeformer

Det har konstaterats att det finns ett behov och en efterfrågan av olika boendeformer i Lindome. Samtliga boendeformer som presenteras bör inneha olika upplåtelse- och bostadsformer för att erbjuda något för alla.

Vi anser därför att platsen bör förses med:

- ★ 55+ boende
- ★ Colive-boende

Bostadsstorlek

För att tillgodose olika individers behov och efterfrågan på bostadsstorlekar behöver det erbjudas en variation, i både antalet rum samt antalet kvadratmeter. Vi som skribenter anser att Lindome är attraktivt för barnfamiljer att bo på. Det motiveras med att det i tätorten finns ett rikt utbud av lekplatser, grönområden, natur-, kultur och friluftsliv, samt att det i dagsläget inte råder någon brist på förskola och skola vilket skapar goda förutsättningar för barnfamiljer att bo i Lindome. För att tillgodose barnfamiljers behov och efterfrågan anser vi att det behövs större bostäder som möjliggör för familjen att växa och ytor för barnen att leka. För att tillgodose de familjekonstellationer som har färre familjemedlemmar exempelvis singelhushåll och ungdomar, behövs även mindre bostadsstorlekar erbjudas. Det framkommer att det i Lindome finns en avsaknad av bostäder för unga, och att andelen singelhushåll i Sverige ökat den senaste tiden. Därav anser vi skribenter att aktuellt område även bör förses med mindre bostäder som kan erbjudas till dessa grupper.

Det har även framkommit att efterfrågan på större bostäder har ökat de tre senaste åren, och att det är en trend som ser ut att fortsätta. Vi tror att trenden dels kan bero på att fler väljer att arbeta och studera hemifrån sedan pandemins utbrott. En lösning för att tillgodose denna trend är att etablera gemensamhetsytor som kan möjliggöra för individer att exempelvis dela kontorsyta med grannarna. Det skapar även sociala möten för de individer som tillbringar mer tid i sin bostadsmiljö vilket främjar grannsamverkan. Det framkommer dock att få individer är villiga att bo mindre i förmån till delning av gemensamhetsytor, och därav behövs det utredas vad det finns för behov och efterfrågan på gemensamhetsytor och implementera dessa. Vi som skribenter anser inte att det är hållbart att både bygga större bostäder och fler gemensamhetsytor, då mer mark behöver tas i anspråk. En annan aspekt avseende bostäders storlek är att större bostäder tenderar att ta mer mark i anspråk, och vi som skribenter anser därmed att bostäderna främst bör byggas på höjden

En annan aspekt av att fler arbetar och studerar hemifrån kan tendera att ge ett önskemål om att vissa ytor kan avskiljas för att kunna arbeta och studera ostört. För att tillgodose denna efterfrågan

anser vi att aktuellt område bör förses med flexibla bostäder. Flexibla bostäder innebär även ett minskat behov av ombyggnation och minskar därmed behovet av att flytta när livssituationen förändras.

Mål 2.5 Erbjud ett varierat utbud av bostadsstorlekar

Vi som skribenter anser att det både finns en efterfrågan på mindre och större bostadsstorlekar i Lindome, samt anser vi att flexibla bostäder bör erbjudas.

Vi anser att platsen bör:

- ★ Erbjudna olika bostadsstorlekar för individers olika familjekonstellationer och livssituationer, gällande antal rum och antal kvadratmeter
- ★ Erbjudna bostäder som har mindre privat bostadsyta och möjliggör för gemensamhetsytor
- ★ Byggas på höjden för att ta mindre mark i anspråk
- ★ Erbjudna flexibla bostäder så att storleken enkelt kan förändras utifrån livssituation

Differentierade och prisrimliga bostäder

En förutsättning i en hållbar stadsdel är att alla skall ha råd att bo i den och att den skall erbjuda bostäder med differentierade samt rimliga prisnivåer som tillgodoser en bred målgrupp. Att bygga hållbart leder ofta till höga produktionskostnader för de aktörer som bygger, vilket tenderar att öka kundens slutpris. Vi som skribenter ställer oss dock frågan hur mycket dyrare det egentligen är att bygga hållbart, och vilket perspektiv är viktigast för att alla skall ha råd att efterfråga en relevant bostad? Det har konstaterats att kostnadsfördelar kan uppstå i förvaltningsfasen om hållbara och energieffektiva investeringar görs. Vi som skribenter anser att dessa konstadsfördelar enklare kan uppstå om det är samma aktör som bygger och sedan förvaltar då de enklare kan kontrollera hela värdekedjan. Det framgår även att återbruk kan generera lägre kostnader, men att det finns en återbruksmyt som säger att det är dyrt och svårt att återbruka. Vi skribenter ifrågasätter dock denna återbruksmyt och undrar hur mycket kostnadsfördelar återbruk kan ge? Vi skribenter anser att aktörerna bör ifrågasätta myten, och agera ledstjärna inom återbruk då detta i längden kan generera konkurrensfördelar. Vi anser att markrabatt bör erbjudas till de aktörer som investerar och bygger mest hållbart, för att bygga mer hållbart.

I år har bostadsmarknaden för ägande- och bostadsrätter i Lindome inte haft lika stor prisutveckling. Vi som skribenter anser att det kan bero på det osäkra läget i världen med pandemi, krig i Ukraina, ökade bolåneräntorna och hög inflation. När det rådande läget stabiliserat sig kan denna osäkerhet minskas och prisutvecklingen kan återigen tendera att öka, främst med anledning av den höga attraktiviteten att bo i kranskommuner. Vi anser att det rådande läget kan gynna en del individer då bostadspriserna sjunker och därav blir kontantinsatsen lägre, men det tenderar även att missgynna de individer som nyligen etablerat sig på den ägande bostadsmarknaden. För att möjliggöra för fler i aktuellt område anser vi att aktörerna bör skapa ekonomiska modeller som kan gynna den grupp som inte har ekonomiska förutsättningar att komma in på bostadsmarknaden, samt öka möjligheterna för de som investerat i sin bostad att ha råd och bo kvar. Colive-boenden är ett boendekoncept som beskrivs kunna generera lägre bostadspriser eftersom andelen privat bostadsyta för den enskilda individen minskar. Detta koncept möjliggör det för fler att efterfråga en relevant bostad.

Mål 2.6 Erbjud bostäder med differentierade och rimliga prisnivåer

För att skapa en hållbar stadsdel anser vi att platsen bör förses med bostäder med differentierade och rimliga prisnivåer, för att möjliggöra för fler.

Vi anser att detta kan åstadkommas genom att:

- ★ Samarbeta med aktörer som både bygger och förvaltar för att öka intresset i hållbara investeringar som i längden genererar ekonomiska fördelar
- ★ Återbruka material och agera ledstjärna inom branschen, detta kan skapa ekonomiska fördelar samt långsiktiga konkurrensfördelar
- ★ Ifrågasätt återbruksmyten
- ★ Erbjudna markrabatt till de aktörer som väljer investera och bygga hållbart
- ★ Erbjudna colive-boende
- ★ Skapa ekonomiska modeller som möjliggör för individer att komma in på bostadsmarknaden

Verksamheter, sociala mötesplatser & rekreationsmöjligheter

I detta avsnitt diskuteras vilket behov det finns av verksamheter i Lindome och en motivering till vilka verksamheter som anses vara lämpliga att etablera på platsen. Det har framkommit att det finns en avsaknad av verksamheter och sociala mötesplatser samt rekreationsmöjligheter i Lindome, samt att de verksamheter som återfinns har begränsade öppettider vilket tenderar att skapa en otrygg tätort. Verksamheter och sociala mötesplatser bidrar till en mer trygg och inkluderande plats att vistas på, och med relevanta verksamheter inom tätorten minskar behovet att transportera sig till andra platser.

Verksamheter

Det har konstaterats att utbudet av verksamheter i Lindome är begränsat, och att det främst anses finnas en avsaknad av ett utökat utbud av restauranger. Utöver det återfinns det få verksamheter med kvällsöppet, och vi skribenter anser att öppettiderna är bristfälliga under kvällar och helger. Därav anser vi att en viktig faktor när aktuellt område exploateras med verksamheter är att komplettera redan befintliga verksamheters öppettider för att öka tryggheten. Det begränsade utbudet av verksamheter tror vi skribenter kan bero på att det är en utmaning för verksamheterna att skapa ekonomisk lönsamhet i Lindome. Det kan också tänkas bero på att omkringliggande orter innehar ett större och mer lockande utbud, vilket tenderar att invånarna väljer att utträta sina ärenden på andra orter. Vi ifrågasätter om det kan leda till att verksamheter inte väljer att etablera sig i Lindome på grund av konkurrens i omkringliggande orter, och att det därmed blir än svårare att bedriva verksamheter som genererar ekonomisk lönsamhet? När invånare söka sig till andra orter för att tillgodose sina behov leder det till negativa effekter på den kommunala ekonomin, och tenderar att missgynna det lokala utbudet av verksamheter. Ytterligare en utmaning med det bristfälliga utbudet av verksamheter är att behovet av att transportera sig ökar vilket tenderar att missgynna den miljömässiga hållbarheten. Det har framkommit att många av invånarna i Lindome väljer att göra sina dagligvaruinköp i närliggande orter, och vi som skribenter anser därför att det aktuella området bör förses med en livsmedelsbutik och apotek, vilket minskar transportbehovet samt bidrar till en förbättrad kommunal ekonomi. Vi skribenter menar att med en växande befolkning kan det bli gynnsamt för verksamheter att etablera sig i Lindome, och vi anser därmed att Lindome behöver rustas upp och erbjuda ett utökat serviceutbud i samband med att tätorten växer. Vi som skribenter anser därav att det finns ett behov av att etablera verksamheter när aktuellt område exploateras, och

att det bör göras en intresseavvägning gällande invånarnas efterfrågan på verksamheter och verksameters öppettider.

I aktuellt område anser vi att det redan finns goda förutsättningar för verksamheter att etablera sig då Spinneriets affärsverksamhet attraherar många besökare. De redan befintliga verksamheterna i Spinneriet och tillkommande verksamheter bör i utvecklingen av aktuellt område planeras då det kommer det övriga samhället till godo. Vi skribenter anser att platsen bör förses med café och restaurang och för att berika den trevliga omgivningen anser vi att dessa verksamheter bör etableras med en uteservering längs med Lindomeån. För att öka tryggheten och skapa en mer levande stadsdel bör aktuellt område även förses med verksamheter som har öppet kvällstid och helger, förslagsvis en verksamhet med övernattningsmöjlighet. Att erbjuda övernattningsmöjlighet tenderar även att gynna den lokala ekonomin i Lindome, vilket vi skribenter ser som en viktig aspekt för att driva lönsamma verksamheter, och för att skapa en trygg och levande stadsdel.

Det har konstaterats att det inte finns någon gymnasieskola i Lindome idag och det kan diskuteras om avsaknaden av gymnasieskola är ett behov som behöver tillgodoses. Vi som skribenter anser att det inte finns något behov av gymnasieskola då en gymnasieskola i Lindome kan få svårigheter att konkurrera med de stora gymnasieskolorna som återfinns i Kungsbacka och Göteborg. Det har framkommit att många av eleverna söker sig till dessa orter, trots att Mölndals gymnasieskola är närmare vilket ytterligare motiverar till att en gymnasieskola i Lindome kan komma att få svårigheter att konkurrera. De transportmöjligheter som finns i Lindome idag anser vi som skribenter tillgodoser behovet för gymnasieelever att transportera sig. Det går dock att diskutera om det med en ökad befolkning i tätorten kommer att finnas ett behov av gymnasieskola i framtiden? Det har även framkommit att det finns tillgängliga platser på förskola och grundskola, men vi ifrågasätter om dessa platser är tillräckligt många om en exploatering görs? Eftersom Lindome är attraktivt för barnfamiljer tror vi skribenter att det kommer att finnas en ökad efterfrågan på förskola och skola i framtiden, och vi anser därmed att det behövs utökad förskola och skola vid en exploatering och utveckling av tätorten.

Mål 3.1 Erbjud varierande verksamheter

Det har konstaterats att det finns ett behov och efterfrågan av verksamheter i Lindome som kan komma det övriga samhället till godo.

Vi som anser att aktuellt område bör förses med:

- ★ Restaurang med varierande med öppettider och differentierade priser som tilltalar en utökad målgrupp
- ★ Livsmedelsbutik
- ★ Apotek
- ★ Café, förslagsvis ett bra glasscafé
- ★ Uteservering längs med Lindomeån
- ★ Övernattningsmöjlighet
- ★ Förskola och skola

Spinneriet

Spinneriet har en rik karaktär och kulturell känsla, samt är ett landmärke för Lindome som är värdefullt att bevara. Idag huserar ett antal verksamheter inom kultur och eget skapande i Spinneriet, men vi som skribenter ifrågasätter dock om de verksamheter som bedrivs i Spinneriet idag tilltalar en tillräckligt bred målgrupp? Vi som skribenter anser att Spinneriet bör förses med ett bredare utbud av

butiker som tilltalar fler. Vi som skribenter anser även att verksamheterna bör inneha en mer strategisk placering i byggnaden för att locka fler besökare. Vi anser att verksamheterna som återfinns i Spinneriet har en speciell karaktär, men att deras öppettider inte är tillräckligt tillgängliga, och hade behövt utökas för att öka besöksnäringen. Vi som skribenter hade gärna sett ett orangeri mellan Spinneriet och Lilla Spinneriet som bjuder in till rekreation i fler väderlekar. Detta orangeri bör även kunna hyras ut till verksamheter och invånare i aktuellt område för att öka nyttjandegraden.

Caféet och restaurangen som idag återfinns i Lilla Spinneriet håller hög standard med god kvalitet, men vi ifrågasätter om dess utbud är tillräckligt stimulerande för en bred målgrupp? Vi anser att Spinneriet bör etableras med ett mer varierat utbud av restauranger och caféer. Detta tror vi skulle leda till att fler besöker Spinneriet och får kännedom om dess verksamhet, vilket är en förutsättning för en lyckad affärsverksamhet. En annan viktig aspekt att ta i beaktning för att utveckla Spinneriet är att möjliggöra för verksamheter med lägre betalningsförmåga som bidrar till och värnar om Spinneriet. Detta kan förslagsvis göras genom att verksamheterna delar ytor med varandra för att minska kostnaden för varje enskild verksamhetsaktör, exempelvis lagerytor. Att dela dessa ytor tenderar även att öka nyttjandegraden av Spinneriet, och därmed bidra till mer ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet.

Vi som skribenter anser att det bör ske en affärsutveckling av Spinneriet för att nyttja den rika besöksmängden som årligen uppgår till 114 000 besökare, men även för att nyttja den redan etablerade affärsverksamheten. För att öka den sociala samvaron och gemenskapen i Spinneriet anser vi att verksamheterna bör erbjuda kurser för individer, förslagsvis inom eget skapande och matlagningskurser. Vi anser att det finns rik potential för en utvecklad affärsverksamhet i Spinneriet där befintliga och nya verksamheter kan dra nytta av varandra för att gynna det aktuella området samt även öka besöks- och turistnäringen i Lindome.

Mål 3.2 Affärsutveckla Spinneriet

Spinneriet har en rik och kulturell karaktär med god potential för affärsutveckling, med goda möjligheter att nyttja den rika besöksnäringen.

Vi anser att Spinneriets verksamhet bör utvecklas genom att:

- ★ Erbjuder butiker som tilltalar fler
- ★ Placera verksamheterna strategiskt
- ★ Utöka öppettiderna
- ★ Erbjuder ett orangeri mellan byggnaderna Spinneriet och Lilla Spinneriet
- ★ Erbjuder café och restaurang som tilltalar fler
- ★ Möjliggör för verksamheter med lägre betalningsförmåga genom delning av ytor
- ★ Erbjuder kurser i eget skapande och matlagning

Sociala mötesplatser

Sociala mötesplatser som bjuder in till rekreation bidrar till ett ökat värdeskapande, och för att locka fler individer än de som bor på platsen behöver de sociala mötesplatserna komma det övriga samhället till godo. Vi som skribenter anser att aktuellt område bör erbjuda sociala mötesplatser som inte enbart är byggda på konsumtion. Motiveringen till det är att det möjliggör för alla att känna en rättighet att befinna sig där, vilket främjar integrationen i området. Att minska konsumtionen bidrar även till ekologisk hållbarhet. Förslagsvis kan detta göras genom att utforma ett aktivitetsområde vid Lindomeån, vilket främjar rörelse och därmed individers hälsa. En annan idé vi har är att aktuellt

område bör förses med en scen som bjuder in till event för olika åldrar. En social mötesplats som är byggd på konsumtion, men som vi tror hade lämpat sig på platsen är en matmarknad som erbjuder lokala matvaror.

Det har framkommit att det finns ett behov av ett utökat utbud av idrotts- och motionshallar inklusive en ishall då det saknas ishall i tätorten idag. Vi som skribenter anser att platsen bör förses med en idrotts- och motionshall, men vi anser inte att en ishall är lämplig på aktuellt område. Vi föreslår däremot att det bör möjliggöras för skridskoåkning vintertid. Idrotts- och motionshallar tenderar att ta mycket mark i anspråk och för att de skall vara hållbara bör de samnyttjas. Sociala mötesplats där individer i olika åldrar möts vilket samtidigt främjar motion och bidrar till en god psykisk samt fysisk hälsa.

Mål 3.3 Främja sociala mötesplatser som är tillgängliga för alla

Sociala mötesplatser genererar viktiga värden i form av nöje och trygghet. Sociala mötesplatser bör komma det övriga samhället till godo.

Skribenterna anser att platsen bör förses med sociala mötesplatsen såsom:

- ★ Sociala mötesplatser som inte är byggda på konsumtion
- ★ Aktiviteter vid Lindomeån
- ★ Scen som bjuder in till event
- ★ Lokal marknad med närodlat mat
- ★ Idrotts- och motionshall
- ★ Skridskoåkning vintertid

Rekreativsmöjligheter

Vi som skribenter anser att det i Lindome finns potential för ett utökat utbud av rekreativsmöjligheter då utbudet av natur-, kultur- och friluftsliv är rikt i tätorten. Det finns en risk i att Lindomes natur påverkas negativt vid en exploatering då grönområden minskas vid förtätning och tillgången därmed blir begränsad. Vi som skribenter anser därför att det är viktigt att naturområdena skyddas och att en utveckling anpassas efter naturens förutsättningar. Vi anser att det är särskilt viktigt att värna om jordbruksmark och anser att det bör utredas om annan mark kan tas i anspråk vid en eventuell exploatering. Vi anser även att naturen i Lindome och runt Spinneriet bör tillgängliggöras så att fler har möjlighet att nyttja den, förslagsvis genom att nyttja Lindomeån med blågröna stråk som bjuder in för trevliga promenader längs med ån.

Det har framkommit att det finns en efterfrågan på park och grönyta och vi som skribenter menar att en park och grönyta hade varit lämplig att etablera på det aktuella området. En park och grönyta bidrar till god integration, och kan gynna den ekologiska aspekten genom att främja biologisk mångfald, förslagsvis med gemensamt växthus och odlingslott. Gemensamt växthus och odlingslott främjar inte enbart biologisk mångfald utan bidrar även till social samvaro och möjligheten till integration ökar. För att öka rekreativsmöjligheterna i parken anser vi att parken och grönytan bör vara trevlig att vistas i oavsett väderlek, och vi anser därmed att den bör förses med flexibelt tak och inglasad yta. Utöver det anser vi att parken och grönytan bör avsätta en yta för lekpark och utegym för att främja att olika åldrar möts.

Mål 3.4 Främja goda rekreativsmöjligheter

Det behövs bevara, värna och tillgängliggöra Lindomes natur-, kultur- och friluftsliv samt tillgodose efterfrågan av rekreativsmöjligheter.

Vi anser att platsen bör:

- ★ Främja Lindomes natur-, kultur- och friluftsliv och tillgängliggör dem med passager
- ★ Skydda och naturområden efter deras förutsättningar
- ★ Överväg exploatering av jordbruksmark
- ★ Exploatera "lagom" och ta vara på omgivningen
- ★ Förses med blågröna stråk längs Lindomeån
- ★ Förses rekreativsmöjligheter som är trevliga att nyttja, oavsett väderlek
- ★ Erbjuder park och grönyta
- ★ Erbjuder lekpark
- ★ Erbjuder utegym

Transport

Att förse tätorten med tillgängliga och hållbara transportsätt är en förutsättning för att uppnå en hållbar stadsdel. För att bidra till god miljömässig hållbarhet är det primära att frångå biltransport som föranleds på fossila bränslen, och främja mer hållbara alternativ som minskar bilanvändandet.

Gång- och cykelväg

Det har framkommit att Lindome är beroende av bil och det behövs därför investering och utveckling av transportmöjligheter som minskar beroendet av bil. En utmaning som presenterats är att det finns en barriär mellan Lindome centrum och Lindome station vilket förhindrar trygg och säker transport för gång- och cykeltrafikanter mellan dessa destinationer, därav behövs det tydliga gång- och cykelvägar med trygga undergångar. Det har identifierats att det generellt råder brister i gång- och cykelnätet inom tätorten, främst med avseende på framkomlighet och trafiksäkerhet. Det har även konstaterats att det finns ett behov av en utveckling och sammankoppling av gång- och cykelnätet mellan Lindome och Kungsbacka samt Lindome och Mölndal. Vi har identifierat att behovet av ett utvecklat gång- och cykelnätet funnits under en längre tid då de redan belystes i översiktsplanen år 2006. Vi skribenterna ifrågasätter varför gång- och cykelvägar inte har prioritet trots att behovet funnits i så många år? Detta tror vi skribenter dels beror på att tätorten alltid varit präglad av framkomligheten med bil, men även att Lindome under en längre tid har bortprioriterats. Att utveckla gång- och cykelvägar medför stora kostnader vilket kan ha förhindrat att investeringarna gjorts. Vi anser dock att det måste prioriteras för gång- och cykelväg vid utveckling av Lindome för att uppfylla kommunens mål om att minska beroendet av bil, och därmed möjliggöra för ett mer hållbart resande. Vi skribenter anser att utveckling av gång- och cykelvägar är en utveckling som är nödvändig både i Lindome som tätort och vid exploatering av aktuellt område.

Det har framkommit att det finns bristfällig belysning på gång- och cykelvägarna i Lindome. Belysning tenderar att öka tryggheten, och vi skribenter anser att det är av yttersta vikt att gång- och cykelvägarna förses med god belysning för att öka tryggheten i tätorten. Vi tror även att en ökad trygghet kan leda till att fler väljer detta som primärt transportsätt, vilket vi ser som positivt.

4.1 Utveckla och tillgängliggör gång- och cykelvägar

Vi anser att det finns ett behov av att utveckla och tillgängliggöra gång- och cykelvägar i tätorten samt till närliggande orter. Detta kan i sin tur leda till att fler väljer detta transportsätt.

Vi anser att Mölndals kommun bör:

- ★ Övervinna barriären mellan Lindome centrum och Lindome station genom tydliga gång- och cykelvägar
- ★ Förse gång- och cykelvägar med god belysning
- ★ Utveckla gång- och cykelnätet inom tätorten och gör framkomligheten mer säker och tillgänglig för alla
- ★ Planera och investera i gång- och cykelväg till Kungsbacka
- ★ Tillgängliggöra och öka tryggheten av gång- och cykelvägen till Mölndal

Vi anser att följande bör planeras och beaktas vid exploatering av det aktuella området:

- ★ Särskilj gång- och cykelväg från biltrafik mellan aktuellt område och centrala delar i Lindome, främst Lindome centrum samt Lindome station
- ★ Förse gång- och cykelvägar med god belysning för att öka tryggheten

Kollektivtrafik

Det har identifierats att kollektivtrafiken är god för transport till närliggande orter med Kungsbackapendeln. Det har dock framkommit att det förekommer inställda avgångar, förseningar och stundtals trängsel i rusningstrafik. Vi skribenter anser att det finns ett behov att arbeta med att förbättra pendelns punktlighet och minska antalet inställda avgångar. Vi tror att det kan leda till att fler väljer att åka kollektivt. En annan aspekt är att det kan finnas ett behov av att utveckla pendeln i takt med att Lindome växer och att fler efterfrågar kollektiva möjligheter.

Det har konstaterats att kollektivtrafiken inom tätorten är bristfällig i de avseenden att avgångsfrekvensen inte är tillräcklig, och att det behövs tätare kollektivtrafik inom tätorten. Det aktuella området kommer att behöva förseas med en ny kollektiv hållplats för att tillmötesgå styrdokument^e, om ett maximalt avstånd på 400 meter till kollektiv hållplats. Vi skribenter anser att detta förslag kan komma att gynna hållbart resande då avståndet och tidsåtgången för att transportera sig till hållplatsen minskar. Aktuellt område behöver även förseas med fler och frekventare avgångar för att uppfylla målet om kvartstrafik. Detta tror vi kommer att få positiva effekter, och att fler väljer att åka kollektivt då det tillgodoser människors olika behov av att transporteras vid olika tider. Utöver detta har vi identifierat att kollektivtrafiken inte går under dygnets alla timmar vilket försvårar för de grupper som har ett behov av att transportera sig vid mindre vanliga tider. Därav anser vi skribenter att förbindelserna till/från aktuellt område bör föreligga under fler av dygnets timmar.

De pendelparkeringar som återfinns vid Lindome station har hög belägningsgrad och vi anser att det därmed kan finnas en viss risk att parkeringarna är fulla och att individer riskerar att inte få tillgång till pendelparkering. Detta kan leda till att individer väljer att inte nyttja möjligheten till pendelparkering utan i stället transporterar hela sträckan med bil. Vi anser dock att det är positivt att pendelparkeringarna innehar en hög belägningsgrad då marken som tagits i anspråk nyttjas, och det tyder även på att många individer väljer kollektivtrafik, vilket är en god förutsättning för att utöka kollektivtrafiken i tätorten. Vi skribenter vågar dock hävda att det kommer att finnas ett behov av fler pendelparkeringar om Lindome växer. Hur dessa pendelparkeringar byggs hållbart är en annan aspekt

som behöver utredas vidare. En lösning för att inte behöva bygga fler pendelparkeringar kan vara att aktuellt område förses med en elektrifierad buss som transporterar individer mellan aktuellt område och Lindome station. En annan aspekt som hade kunnat öka intresset för hållbart resande är bil- och cykelpooler på strategiska platser. Vi som skribenter anser att dessa bör placeras vid Lindome centrum och Lindome station för att möjliggöra för invånarna att nå kollektiva möjligheter och det centrala serviceutbudet. För att anpassas efter tätortens förutsättningar anser vi som skribenter att cykelpooler bör förses med elcyklar för att erbjuda ett snabbare och roligare färd sätt.

Mål 4.2 Utveckla och tillgängliggör kollektiva möjligheter

Om kollektiva möjligheter inom tätorten utvecklas tror vi att fler kommer välja detta transportsätt.

Vi anser att följande bör beaktas och planeras vid exploatering:

- ★ Utred om Västtrafiks kapacitet är tillräcklig om antalet invånare i tätorten ökar
- ★ Tätare kollektivtrafik, främst inom tätorten
- ★ Förse aktuellt område med en ny kollektivhållplats för att tillgodose kravet om att ha en kollektivhållplats i nära anslutning till bostaden
- ★ Frekventare avgång för att säkerställa kvartstrafik för att tillgodose kravet om kvartstrafik
- ★ Förse med kollektiva möjligheter till/från aktuellt område under dygnets alla timmar
- ★ Utred att pendelparkeringarnas kapacitet är tillräcklig om antalet invånare i tätorten ökar
- ★ Erbjud elektrifierad buss som transporterar individer mellan aktuellt område och Lindome station
- ★ Placera bil- och cykelpool vid Lindome centrum och Lindome station för att tillgängliggöra för fler att välja kollektivtrafik
- ★ Erbjud elcykelpooler

Biltrafik

Att utveckla gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik är goda förutsättningar för att minska beroendet av bil i tätorten, men vi som skribenter anser att de finns andra kvaliteter som möjliggör för individer att välja bort bilen. Det har framgått att landsbygden har ett större behov av bil, och att de därmed har en större svårighet i att välja bort bilen som transportmedel. Vi skribenter tror därför att det kommer vara en utmaning att minska beroendet av bil i tätorten, men vi ser möjligheter för aktörer att använda detta till sin fördel och agera ledstjärna inom mobilitetslösningar. Detta tror vi som skribenter kommer kunna öka intresset för hållbara mobilitetslösningar och inspirera fler till att välja bort bilen. Intresset för mobilitetslösningar i form av bilpool och samåkningstjänster har uppgetts vara relativt lågt. Detta tror vi skribenter främst bero på att det ses som stadslösningar som inte direkt är applicerbara på Lindome. Därav anser vi att det krävs att mobilitetslösningar som är anpassade efter invånarnas behov. På landsbygden har en större majoritet egen bil, och vi tror därav att en lämplig samåkningstjänst kan vara att individer ges möjlighet att låna ut sin egen bil till grannskapet mot en rimlig ersättning. Vi som skribenter tror att det finns en stor andel i tätorten som är villiga att förändra sitt beteende om anpassade, tillgängliga och billigare mobilitetslösningar etableras i aktuellt område. Vi anser att det behöver skapas incitament i form av billigare alternativ som ökar intresset för mobilitetslösningar där färd sättet förenas med nöje och trygghet. Ett förslag är att stadsdelen förses med elbilar som laddas med överbliven energi från energieffektiva lösningar i det aktuella området. En annan kvalitet som vi skribenter anser möjliggör det för invånare i aktuellt område att välja bort bilen, är om vardagligservice kan erbjudas i närhet till bostaden. För att ytterligare underlätta för vardagsservice anser vi som skribenter att "leveransfack" är en kvalitet som kan vara applicerbar då individer kan hämta ut sin beställda leverans i närheten av bostaden.

Mål 4.3 Möjliggör för individer att välja bort bilen

Vi anser att mobilitetslösningar som är anpassade efter landsbygden och som är roliga, tillgängliga och användarvänliga är förutsättningar för att få fler att välja bort bilen. Vi tror att mobilitetslösningar som utgörs av gemenskap kan få fler att välja bort bilen.

Vi anser att följande bör beaktas och etableras vid exploatering av platsen:

- ★ Aktörer bör agera ledstjärna inom mobilitetslösningar
- ★ Erbjud och möjliggör för användarvänliga och tillgängliga samåkningslösningar i aktuellt område
- ★ Erbjud bilägare att dela sin bil med grannskapet mot en rimlig ersättning
- ★ Erbjud elcykelpooler
- ★ Förse området med energieffektiva lösningar där överbliven energi kan användas till mobilitetslösningar som därmed blir billigare
- ★ Förse med den främsta vardagligaservicen i aktuellt område
- ★ Förse platsen med leveransfack som möjliggör för hämtning av varor

Klimat och miljö

Ekologisk kompensation och regenerativ design är två metoder för att minska den negativa påverkan vid en exploatering. Vi skribenter anser att ekologisk kompensation bör användas för att höja det ekologiska värdet på annan mark i form biologisk mångfald vid exploatering. Vi anser även att regenerativ design bör användas för att generera mer resurser och ekosystemtjänster än vad som fanns innan exploatering. Vi anser att mark specifikt jordbruksmark bör exploateras med försiktighet eftersom biologisk mångfald och ekosystemtjänster minskar när mark och naturområden tas i anspråk. Om exploatering sker bör den kompenseras, detta kan exempelvis göras att förse byggnaderna med gröna tak och väggar. Kolsänka är ett annat förslag som vi skribenter anser applicerbart på aktuellt område, och fungerar genom att byggnader tar upp mer koldioxid än vad som släpps ut. Park och grönytor anses också främja biologisk mångfald och ekosystemtjänster, och vi skribenter anser att det aktuella området bör förse med en park och grönyta, dels för att främja det ekologiska perspektivet, dels det sociala då det bjuder in till rekreation.

För att hantera klimat- och miljöfrågor, och för att möta den utmaning som samhället står inför bör aktuellt område planeras för att kunna hantera klimatförändringar. För att hantera översvämningarna vid Lindomeån och mer extremväder anser vi att platsen bör förse med innovativa lösningar som hanterar översvämningar och dagvatten. Användningen av jordens resurser behöver också minskas för att minska klimatförändringar, och vi anser därmed att aktuellt området bör utformas med förnyelsebara material och förnyelsebar energi. Det framkommer även att det i förvaltningsskedet är särskilt viktigt att implantera energieffektiva lösningar som främjar en mer hållbar energianvändning, exempelvis genom solceller. Certifieringar kan förslagsvis användas för att minska miljöpåverkan vid exploatering. Dock undrar vi skribenter vilka certifieringar som bör användas för att exploatera så hållbart som möjligt utifrån ett ekologiskt perspektiv?

Mål 5.1 Öka biologisk mångfald och ekosystemtjänster samt hantera och minska klimatförändringar

Vi anser att aktuellt område bör bevara och öka den biologiska mångfalden samt generera mer ekosystemtjänster. Minst lika viktigt anser vi att det är att stadsdelen byggs robust för att minska och hantera de pågående klimatförändringarna.

Vi anser vi att platsen bör:

- ★ Exploateras med försiktighet, exploatera inte på brukbar jordbruksmark
- ★ Förses med gröna väggar och tak
- ★ Utforma byggnader som en kolsänka
- ★ Förses med park och grönytor
- ★ Förses med biodling
- ★ Utveckla kreativa och innovativa hållbarhetslösningar för att beakta de årliga översvämningarna i Lindomeån
- ★ Utveckla kreativa och innovativa dagvattenhanteringssystem för att hantera mer extremväder
- ★ Använda förnyelsebara material och förnyelsebar energi
- ★ Förses med energieffektiva lösningar, förslagsvis solceller som kan generera mer energi än vad det görs av med
- ★ Använda certifieringar i produktion- och förvaltningsfas

Resurshushållning och cirkulära processer

Det har framgått att konsumtion leder till linjära processer som påverkar och belastar jorden på ett negativt sätt. För att möjliggöra för framtida generationer att tillgodose sina behov behöver människors konsumtion och påverkan på jorden minskas, och det krävs att vi ställer om till mer cirkulära processer. Vi som skribenter anser att återanvändning och återbruk bör främjas, förslagsvis genom att etablera ett leksaksbibliotek, och en verkstad som möjliggör för byten samt reparation och renovering av produkter i grannskapet.

Det har framkommit att landsbygden är bättre på cirkulär ekonomi, men vi skribenter ifrågasätter dock det. Att Lindome som tätort är förhållandevis liten kan absolut bidra till att fler individer känner varandra, och att det redan från början finns en viss tillit. Vi skribenter anser dock att de finns flera faktorer som spelar in, exempelvis kunskap. Kunskap är viktigt för att bidra till god avfallshantering och källsortering i hushållet, och för att underlätta och tillgängliggöra det bör det finnas möjlighet för god avfallshantering och källsortering. Vi tror att kunskap kommer att kunna leda till att fler individer blir villiga och medvetna om att agera mer hållbart. För att öka kunskapen föreslår vi att workshops genomförs i aktuellt område med syftet att öka kunskapen om cirkularitet, avfallshantering och konsumtionens påverkan. Trots att det finns en viss tillit i tätorten anser vi att dessa workshops kommer bidra till ytterligare tillit, och vi tror att det kommer gynna den sociala samvaron samt öka benägenhet att dela med varandra.

Mål 5.2 Minska resursanvändandet och främja cirkulära processer

Vi anser att aktuellt område bör minimera behovet av resurser och främja cirkulära processer.

Vi anser vi att platsen bör:

- ★ Resurshushålla
- ★ Främja återanvändning och återbruk
- ★ Föres med god avfallshantering med hushållsnära källsortering
- ★ Föres med verkstad för retuschering och reparation
- ★ Skapa tillit och trygghet som främjar delning av varor och tjänster
- ★ Skapa incitament och kunskap för att öka intresset, förslagsvis genom att införa gemensamma städdagar, applikationer som gör det roligt att sortera

Slutsats

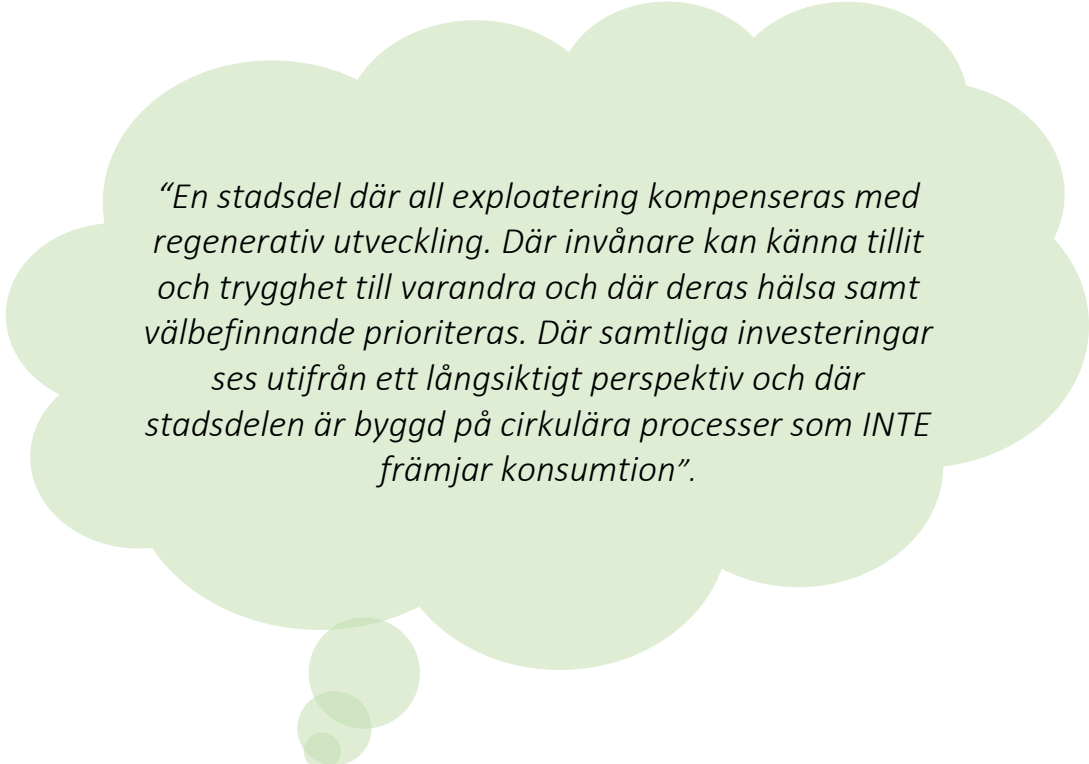
I detta kapitel presenteras examensarbetets slutsatser, och utgår från de delmål som tagits fram i kapitlet *diskussion*. Dessa delmål summeras i ett antal huvudmål som presenteras i detta kapitel (se tabell 12). Målen utgör tillsammans det skribenterna anser att aktörerna bör sträva efter för att skapa en hållbar stadsdel i det aktuella området. Dessa huvud- och delmål kopplas till de tidigare presenterade globala målen samt kategoriseras de efter de tre dimensionerna av hållbarhet som genomsyrat detta examensarbete. I examensarbetet har det framkommit att det finns ett dynamiskt samband mellan hållbarhetsdimensionerna och att sambandet är komplext. Tabellen illustrerar det som skribenterna själva anser är de främsta hållbarhetsdimensionerna som målen uppfyller.

Tabell 12. Hållbarhetsmål för det aktuella området kopplat till den ekonomiska, sociala och ekologiska dimensionen samt FN:s globala hållbarhetsmål. Om ett mål exempelvis uppfyller ekonomisk hållbarhet är det markerat med grön färg i kolumnen "ekonomiskt". FN:s globala hållbarhetsmål är markerat med grått i tabellen.

Hållbarhetsmål för akutellt område kopplat till hållbarhetsdimensionerna och FN:s globala hållbarhetsmål		Ekonomiskt	Socialt	Ekologiskt
Mål 1	Bevara Spinneriet			
Mål 1.1	Främja Spinneriets historia och bevara identiteten			
Mål 11.4	Bevara kultur- och naturarv			
Mål 2	Erbjud bostäder till alla			
Mål 2.1	Säkerställ framtidens bostadsbehov i Lindome			
Mål 2.2	Erbjud ett varierat utbud av upplåtelseformer			
Mål 2.3	Erbjud ett varierat utbud av bostadsformer			
Mål 2.4	Erbjud ett varierat utbud av boendeformer			
Mål 2.5	Erbjud ett varierat utbud av bostadsstorlekar			
Mål 2.6	Erbjud bostäder med differentierade och rimliga prisnivåer			
Mål 10	Minskad ojämlikhet			
Mål 11.1	Säkra bostäder till överkomlig kostnad			
Mål 11.3	Inkluderande och hållbar urbanisering			
Mål 3	Erbjud ett varierat utbud av verksamheter och sociala mötesplatser som är inkluderade och skapar trygghet			
Mål 3.1	Erbjud varierande verksamheter			
Mål 3.2	Affärsutveckla Spinneriet			
Mål 3.3	Främja sociala mötesplatser som är tillgängliga till alla			
Mål 3.4	Främja goda rekreationsmöjligheter			
Mål 10	Minskad ojämlikhet			
Mål 11.7	Skapa säkra och inkluderande grönområden för alla			
Mål 12	Hållbar konsumtion och produktion			
Mål 4	Möjliggör för hållbara transportsätt			
Mål 4.1	Utveckla och tillgängliggör gång- och cykelvägar			
Mål 4.2	Utveckla och tillgängliggör kollektiva möjligheter			
Mål 4.3	Möjliggör för individer att välja bort bilen			
Mål 10	Minskad ojämlikhet			
Mål 11. A	Främja nationell och regional utvecklingsplanering			
Mål 11.2	Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla			
Mål 5	Hantera klimat- och miljöutmaningar och främja cirkulära processer			
Mål 5.1	Öka biologisk mångfald och ekosystemtjänster samt hantera och minska klimatförändringar			
Mål 5.2	Minska resursanvändandet och främja cirkulära processer			
Mål 7	Hållbar energi för alla			
Mål 12	Hållbar konsumtion och produktion			
Mål 11.6	Minska städernas miljöpåverkan			
Mål 13	Bekämpa klimatförändringar			
Mål 15	Ekosystem och biologisk mångfald			

Vid exploatering av aktuellt område har det i examensarbetet konstaterats att det är viktigt att bevara Spinneriet som landmärke och den kulturhistoria samt identitet som återfinns i området. Behovet av bostäder och verksamheter har konstaterats i tätorten, och därav bör aktuellt område exploateras med både bostäder och verksamheter. För att exploatera hållbart bör aktuellt område erbjuda bostäder till alla. Detta görs genom att erbjuda olika upplåtelseformer, ett varierat utbud av bostadsformer, boendeformer samt bostadsstorlekar. Bostäderna bör även erbjudas i differentierade och prisrimliga nivåer. För att exploatera verksamheter utifrån ett hållbarhetsperspektiv bör aktuellt område erbjuda varierande verksamheter, och för att nyttja den stora potential som finns i området bör även Spinneriet utvecklas. Det behöver också främjas för att skapa sociala mötesplatser och rekreationsmöjligheter som är tillgängliga för alla. Examensarbetet har konstaterat att det finns ett behov av att utvecklade transportmöjligheter i tätorten och i aktuellt område. De som främst framkommit är att det finns ett behov av utvecklade gång- och cykelvägar samt utvecklad kollektivtrafik. Dessa utvecklande transportmöjligheter kan i kombination med innovativa mobilitetslösningar skapa förutsättningar för fler invånare att välja bort bilen, vilket är gynnsamt utifrån samtliga hållbarhetsaspekter. För att exploatera så hållbart som möjligt och minimera den negativa miljöpåverkan vid exploateringen bör biologisk mångfald och ekosystemtjänster främjas och ökas i aktuellt område med regenerativ utveckling. Stadsdelen bör även byggas robust för att kunna hantera och minska klimatförändringar samt möjliggöra för integration. Avslutningsvis anses ett minskat resursanvändande och cirkulära processer vara viktiga nyckelfaktorer för att skapa en hållbar stadsdel.

Slutligen, har vi konstaterat att de tre dimensionerna av hållbarhet måste inkluderas vid planering och exploatering, men att den fjärde dimensionen *cirkulär ekonomi* främjar samtliga. Detta har slutligen utformat vår egen definition på vad en hållbar stadsdel är utifrån det studerade området.



“En stadsdel där all exploatering kompenseras med regenerativ utveckling. Där invånare kan känna tillit och trygghet till varandra och där deras hälsa samt välbefinnande prioriteras. Där samtliga investeringar ses utifrån ett långsiktigt perspektiv och där stadsdelen är byggd på cirkulära processer som INTE främjar konsumtion”.

Framtida utredningar och studier

Under examensarbetet har nya funderingar och perspektiv tillkommit som inte har kunnat inkluderas eller utredas inom ramen för detta examensarbete. Vi har därför valt att presentera några av de tankar och funderingar som vi haft, i syfte att inspirera till framtida forskning inom området.

Under examensarbetets gång har det upptäckts att flera av hållbarhetsdimensionerna i många fall krockar och att någon av perspektiven tenderar att bortprioriteras. Det framkommit att social och ekologisk hållbarhet i projekt kan generera dyra kostnader. Frågor vi då funderat över är *“hur kan det byggas billigare i Sverige, utan att belasta miljön?”* och *“kan återbruk och cirkulära processer utvecklas och användas för att göra det mer ekonomiskt lönsamt?”*

En annan fundering som har nått oss när vi utrett Lindome är att det förespråkas att den täta staden anses vara den mest hållbara. Det har ifrågasatts av oss då sociala rekreativsmöjligheter i en tät stad upplevs minskas och utevistelsen begränsas. Vår fundering är därför, *“Är den täta staden den mest hållbara staden?”*. I en tät stad byggs hus tätare och byggnationer högre, vilket leder till att mängden mark som tas i anspråk minskas. Vår fundering är därmed *“Är höga byggnader mer hållbara och klimatsmarta än låga byggnader, och varför?”*

I början av examensarbetet studerades vi olika certifieringsverktyg för att skapa en förståelse om vilken/vilka certifieringar som hade varit lämpliga att applicera på det aktuella fallet. Detta insåg vi var en utmaning för branschen, då vi upplevde att det inte finns några tydliga likheter och skillnader i certifieringssystem. Därav är en annan fråga som kan utredas *“Vilket certifieringsverktyg bör tillämpas för att tillgodose perspektiven av hållbarhet?”* och *“Vilka likheter och skillnader det finns mellan de olika certifieringarna, och hur påverkas certifieringsval av exploateringens förutsättningar?”*

Referenslista

Agenda 2030-delegationen (2017). *I riktning mot en hållbar välfärd*. Regeringen.

<https://www.regeringen.se/49ba4d/contentassets/1a2de8e7c90747a9b2c96081ceed7c58/i-riktning-mot-en-hallbar-valfard.pdf>

Azote for Stockholm Resilience Centre, Stockholm University. (u.å.). *The SDGs wedding cake*.

<https://www.stockholmresilience.org/research/research-news/2016-06-14-the-sdgs-wedding-cake.html>

Balwan, W., Singh, A., & Kour, S. (2022). 5R's of Zero Waste Management to save our green planet: A Narrative review. *Biotechnology and Bioscience*, 10(1), 7-11.

https://www.researchgate.net/publication/358221324_5R's_of_Zero_Waste_Management_to_save_our_green_planet_A_Narrative_review

Boverket. (2010). *Socialt hållbar stadsutveckling – en kunskapsöversikt*.

<https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2010/socialt-hallbar-stadsutveckling.pdf>

Boverket. (2019, 6 februari). *Upplåtelseformer och boendeformer i Sverige*.

<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/bostadsmarknad/bostadsbestandet/upplattelseformer/>

Boverket. (2021, 20 december). *Utsläpp av växthusgaser från bygg- och fastighetssektorn*.

<https://www.boverket.se/sv/byggande/hallbart-byggande-och-forvaltning/miljoindikatorer---aktuell-status/vaxthusgaser/>

Boverket. (2022a, 12 maj). *Bostadsmarknadsenkäten 2022*.

<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/bostadsmarknad/bostadsmarknaden/bostadsmarknadsenkaten/>

Boverket. (2022b, 12 maj). *Fortsatt underskott på bostäder i storstadsregionerna*.

<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/bostadsmarknad/bostadsmarknaden/bostadsmarknadsenkaten/region-kommun/storstadsregionerna/>

Boverket. (2022c, 12 maj). *Öppna data – Boverkets bostadsmarknadsenkät*. <https://www.boverket.se/sv/om-boverket/publicerat-av-boverket/oppna-data/bostadsmarknadsenkaten/>

Boverket. (2022d, 2 februari). *Stöd för hyresbostäder och bostäder för studerande*.

<https://www.boverket.se/sv/bidrag--garantier/stod-for-hyresbostader-och-bostader-for-studerande/>

Brundtland, G. (1987). Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future. United Nations General Assembly document A/42/427.

Bryman, A. & Bell, E. (2017). *Företagsekonomiska forskningsmetoder*. (Upplaga 3). Stockholm: Liber.

Dearing, J. A., Wang, R., Zhang, K., Dyke, J. G., Haberl, H., Hossain, M. S., Langdon, P. G., Lenton, T. M., Raworth, K., Brown, S., Carstensen, J., Cole, M. J., Cornell, S. E., Dawson, T. P., Doncaster, C. P., Eigenbrod, F., Flörke, M., Jeffers, E., Mackay, A. W., . . . Poppy, G. M. (2014). Safe and just operating spaces for regional social-ecological systems. *Global Environmental Change*, 28(1), 227-238. <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2014.06.012>

Delmos. (2021). *Segregation i Sverige - årsrapport 2021 om den socioekonomiska boendesegregationen i Sverige*. <https://delmos.se/wp-content/uploads/2021/07/Segregation-i-Sverige.pdf>

Folkhälsomyndigheten. (2022, 8 mars). *Vad är social hållbarhet för oss?*

<https://www.folkhalsomyndigheten.se/motesplats-social-hallbarhet/social-hallbarhet/>

Förbo. (u.å.a.). *Om oss*. <https://www.förbo.se/Om-oss>

Förbo. (u.å.b.). *Mitt i Lindome*. <https://www.förbo.se/Vara-bostader/Underhalls--och-ombyggnadsprojekt/Mitt-i-Lindome>

Globala målen. (2016, 22 juni). *Ett nytt sätt att se de Globala målen: En tårta*. <https://www.globalamalen.se/ett-nytt-satt-att-se-de-globala-malen-som-en-tarta/>

Globala målen. (2021a, 27 december). *Mål 11 Hållbara städer och samhällen*. <https://www.globalamalen.se/om-globala-malen/mal-11-hallbara-stader-och-samhallen/>

Globala målen. (2021b, 27 december). *Mål 7 Hållbar energi för alla*. <https://www.globalamalen.se/om-globala-malen/mal-7-hallbar-energi-alla/>

Globala målen. (2021c, 27 december). *Mål 10 Minskad ojämlikhet*. <https://www.globalamalen.se/om-globala-malen/mal-10-minskad-ojamlikhet/>

Globala målen. (2021d, 27 december). *Mål 12 Hållbar konsumtion och produktion*. <https://www.globalamalen.se/om-globala-malen/mal-12-hallbar-konsumtion-och-produktion/>

Globala målen. (2021e, 27 december). *Mål 13 bekämpa klimatförändringar*. <https://www.globalamalen.se/om-globala-malen/mal-13-bekampa-klimatforandringarna/>

Globala målen. (2021f, 27 december). *Mål 15 Ekosystem och biologisk mångfald*. <https://www.globalamalen.se/om-globala-malen/mal-15-ekosystem-och-biologisk-mangfald/>

Globala målen. (2022, 7 april). *Logotyper*. <https://www.globalamalen.se/material/logotyper/>

Globala målen. (u.å.a). *Om globala målen*. <https://www.globalamalen.se/om-globala-malen/>

GlobalABC. (2018). 2018 global status report. <http://globalabc.org/resources/publications/2018-global-status-report-launch-communications-toolkit>

Google Maps. (2022a, 27 maj). *Lindome*. <https://www.google.com/maps/@57.5812819,12.0715151,13.45z>

Google Maps. (2022b, 27 maj). *Spinneriet*. <https://www.google.com/maps/place/Spinneriet+i+Lindome/@57.5843178,12.10181,16z/data=!4m5!3m4!1s0x464fefb85960865d:0x8f0648d8381cb35c!8m2!3d57.5850741!4d12.0993102>

Google Maps. (u.å.). *Lindome – Typisk trafik*. <https://www.google.se/maps/place/437+40+Lindome/@57.5734845,12.0761119,15z/data=!4m5!3m4!1s0x464fef945704646f:0xe56aeb40642237b9!8m2!3d57.5755218!4d12.0783006!5m1!1e1?hl=sv>

Google Maps. (2022c, 26 maj). *Spinneriet i Lindome – Lindome centrum, gång*. <https://www.google.se/maps/dir/Spinneriet+i+Lindome,+Spinnm%C3%A4starev%C3%A4gen,+Lindome/Lindome+centrum,+Lindome/@57.5813608,12.085095,14.69z/data=!4m14!4m13!1m5!1m1!1s0x464fefb85960865d:0x8f0648d8381cb35c!2m2!1d12.0993102!2d57.5850741!1m5!1m1!1s0x464fefb0143c2a9d:0x8757eaa890e4353b!2m2!1d12.089882!2d57.577448!3e2?hl=sv>

Google Maps. (2022d, 26 maj). *Spinneriet i Lindome – Lindome centrum, cykel*. <https://www.google.se/maps/dir/Spinneriet+i+Lindome,+Spinnm%C3%A4starev%C3%A4gen,+Lindome/Lindome+centrum,+Lindome/@57.5812723,12.0864244,15z/data=!3m1!4b1!4m14!4m13!1m5!1m1!1s0x464fefb85960865d:0x8f0648d8381cb35c!2m2!1d12.0993102!2d57.5850741!1m5!1m1!1s0x464fefb0143c2a9d:0x8757eaa890e4353b!2m2!1d12.089882!2d57.577448!3e1?hl=sv>

Google Maps. (2022e, 26 maj). *Spinneriet i Lindome – Lindome station, gång*. <https://www.google.se/maps/dir/Spinneriet+i+Lindome,+Spinnm%C3%A4starev%C3%A4gen,+Lindome/Lindome+station,+Lindome/@57.5792813,12.0779393,14.22z/data=!4m14!4m13!1m5!1m1!1s0x464fefb85960865d:0x8f0648d8381cb35c!2m2!1d12.0993102!2d57.5850741!1m5!1m1!1s0x464fefad98efa403:0x47cef04e9714446d!2m2!1d12.078477!2d57.576096!3e2?hl=sv>

Google Maps. (2022f, 26 maj). *Spinneriet i Lindome – Lindome station, cykel*.
<https://www.google.se/maps/dir/Spinneriet+i+Lindome,+Spinnm%C3%A4starev%C3%A4gen,+Lindome/Lindome+station,+Lindome/@57.5793396,12.0818739,14z/data=!4m14!4m13!1m5!1m1!1s0x464fefb85960865d:0x8f0648d8381cb35c!2m2!1d12.0993102!2d57.5850741!1m5!1m1!1s0x464fefad98efa403:0x47cef04e9714446d!2m2!1d12.078477!2d57.576096!3e1?hl=sv>

Gulliksson, H., & Holmgren, U. (2018). *Hållbar utveckling. Teknik, samhälle och livskvalitet* (Vol. 3). Lund: Studentlitteratur.

Göteborgs stad. (2021). *Göteborgarna och delningsekonomin*.
https://goteborg.se/wps/wcm/connect/a5a8a992-1e1d-4221-bae4-ad4e9e194d82/Göteborgarna+och+delningsekonomin_2021.pdf?MOD=AJPERES
<https://www.boverket.se/sv/byggande/hallbart-byggande-och-forvaltning/miljoindikatorer---aktuellt-status/vaxthusgaser/>

Kungsmässan (u.å.). *Kungsmässan*. <https://www.kungsmassan.se/>

Kållerred shopping. (u.å.). *Butiker*. <https://www.kallerredshopping.se/sv-se/stores>

Lag om kommunernas bostadsförsörjningsansvar. (SFS 2000:1383). Sveriges riksdag.
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-20001383-om-kommunernas_sfs-2000-1383

Lag om mottagande av vissa nyanlända invandrare för bosättning. (SFS 2016:38). Sveriges riksdag.
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-201638-om-mottagande-av-vissa-nyanlanda_sfs-2016-38

Lantmäteriet. (u.å.). *Min karta*. <https://minkarta.lantmateriet.se>

Miljödepartementet. (2018, 28 juni). *Mer tillgänglig källsortering nära hemmet*. Regeringen.
<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2018/06/mer-tillganglig-kallsortering-nara-hemmet/>

Miljödepartementet. (2019, 23 oktober). *Det globala tillståndet för biologisk mångfald*. Regeringen.
<https://www.regeringen.se/artiklar/2019/10/det-globala-tillstandet-for-biologisk-mangfald/>

Miljödepartementet. (2020). *Cirkulär ekonomi – strategi för omställningen i Sverige*. Regeringen.
https://www.regeringen.se/4a3baa/contentassets/619d1bb3588446deb6dac198f2fe4120/200814_ce_webb.pdf

Mölnalds galleria. (u.å.). *En stad i staden*. <https://molndalgalleria.se/om-molndal-galleria>

Mölnalds stad. (2006a). *Översiktsplan för Mölnalds stad centrala Lindome* (kapitel 13).
<https://www.molndal.se/download/18.53808c8a15893b22731141af/1553600116249/13.Lindome.pdf>

Mölnalds stad. (2006b). *Översiktsplan för Mölnalds stad Kållerred* (Kapitel 12).
<https://www.molndal.se/download/18.53808c8a15893b22731141ae/1553600116213/12.Kallerred.pdf>

Mölnalds stad. (2018a). *Grönplan Mölnalds stad*.
https://www.molndal.se/download/18.1d81bbc3169d8e1be12508a/1554282810212/gronplan_molndals_stad.pdf

Mölnalds stad. (2018b). *Kulturmiljöprogram Mölnalds stad*.
<https://www.molndal.se/download/18.7ce83e2a1661830f2bb187b/1554629747210/kulturmiljoprogram2018.pdf>

Mölnalds stad. (2021) *Bostadsmarknadsanalys*.
<https://www.molndal.se/download/18.d7e794717c118f55ee9cabd/1635168584738/Bilaga%201,%20Bostadsmarknadsanalys.pdf>

- Mölnadal stad. (2022a). *Grönplan östra Lindome grönplan*. https://www.molndal.se/download/18.539be5817009f2889fa37ec/1643707915322/Ostra_Lindomes_gronplan.pdf
- Mölnadal stad. (2022b). *Översiktsplan för framtidens Mölnadal*. <https://www.molndal.se/download/18.382cdb0517ea738d13b13fd8/1643794011539/Granskningshandling%20220111%20rev.pdf>
- Mölnadal stad. (2022c). *Hållbarhetsbedömning Mölnadal översiktsplan*. <https://www.molndal.se/download/18.31ce5ce17ea9e91588d07f/1643788481058/Hållbarhetsbedömning%20utställning%2020220202.pdf>
- Mölnadal stad. (2022e) *Bunketorp*. <https://www.molndal.se/startside/uppleva-och-gora/idrott-motion-och-friluftsliv/friluftsliv-och-motion/naturreservat-och-naturomraden/bunketorp.html>
- Naturskyddsföreningen. (2022, 1 februari). *Avfallstrappan*. <https://www.naturskyddsforeningen.se/faktablad/avfallstrappan/>
- NE. (u.å.a). *Lindome*. [https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/lindome-\(tätort-mölnadal-kommun\)](https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/lindome-(tätort-mölnadal-kommun))
- NE. (u.å.b). *Lindome*. <https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/lindome>
- NE. (u.å.c.). *Delningsekonomi*. <https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/delningsekonomi>
- Rachel Lewis. (2017). *Doughnut Economics: Finding the sweet spot between social justice and environmental sustainability*. <https://starfish-initiatives.org/doughnut-economics-finding-the-sweet-spot-between-social-justice-and-environmental-sustainability/>
- RISE. (2021). *Runt hörnet 2021 – en trendspaning om framtidens hållbara livsmiljöer*. https://www.ri.se/sites/default/files/2021-06/RISE_Trendspaning_Hållbara_Livsmiljöer_210602.pdf
- Sahlgrenska universitetssjukhuset. (u.å.). *Karta Mölnadal sjukhus*. <https://www.sahlgrenska.se/for-dig-som-ar/patient/kartor-over-vara-sjukhus/karta-molndals-sjukhus/>
- SCB. (2005). *Karta över storstadsområden metropolitan areas*. https://www.scb.se/contentassets/1e02934987424259b730c5e9a82f7e74/storstadsomr_karta.pdf
- SCB. (2020, 14 oktober). *Sverige har lägre materiell och social fattigdom än de flesta andra länder i Europa*. <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/levnadsforhallanden/levnadsforhallanden/undersokningarna-av-levnadsforhallanden-ulf-silc/pong/statistiknyhet/undersokningarna-av-levnadsforhallanden-ulf-silc-2019/>
- SCB. (2021, 18 november). *Priserna för nyproducerade flerbostadshus högre än föregående år*. <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/boende-byggande-och-bebyggelse/byggnadskostnader/priser-for-nyproducerade-bostader/pong/statistiknyhet/namnlos2/>
- SCB. (u.å.). *Socioekonomisk indelning (SEI)*. <https://www.scb.se/dokumentation/klassifikationer-och-standarder/socioekonomisk-indelning-sei/>
- Selting, L., Törnberg S. (2019). *Vad menas med co-living? Fastighetsnytt*. <https://www.fastighetsnytt.se/samhallsbyggnad/lagar-regler/vad-menas-med-co-living/>
- Skatteverket. (u.å.). *Olika typer av småhus*. <https://skatteverket.se/privat/fastigheterochbostad/fastighetstaxering/deklarerasmahus/olikatyperavsmahus.4.3aa8c78a1466c584587385c.html>
- Spinneriet. (u.å.). *Kreatörer*. <https://www.spinnerietlindome.se/kreatorer>

Steffen, W., Richardson, K., Rockström, J., Cornell, S. E., Fetzer, I., Bennett, E. M., Biggs, R., Carpenter, S. R., Vries, W. d., Wit, C. A. d., Folke, C., Gerten, D., Heinke, J., Mace, G. M., Persson, L. M., Ramanathan, V., Reyers, B., & Sörlin, S. (2015). Planetary boundaries: Guiding human development on a changing planet. *Science*, 347(6223), 1259855. <https://doi.org/doi:10.1126/science.1259855>

Trafikverket. (2022, 3 april.). *Västkustbanan*. <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/jarnvag/sveriges-jarnvagsnat/vastkustbanan>

Västtrafik. (u.å.). *Vart vill du resa?* <https://www.vasttrafik.se>

White. (2020). *Tätortsanalys Lindome*. Mölndals stad. <https://www.molndal.se/download/18.78a569b9177c24d669a17688/1614177087793/Lindome%20tätortsanalys.pdf>

World economic forum. (2022). *The global risks report 2022 17th Edition*. https://www3.weforum.org/docs/WEF_The_Global_Risks_Report_2022.pdf

WWF. (u.å.). *Ekonomi och planetens gränser*. <https://www.wwf.se/ekonomi-och-finans/inom-planetens-granser/>

Referenslista, personlig kommunikation

För att stärka trovärdigheten i examensarbetet och för att lyfta de personer som deltagit och hjälpt oss har vi valt presentera en referenslista över samtliga personer som deltagit i examensarbetet via personlig kommunikation.

- A. Borneke. Personlig kommunikation (14 mars, 2022).
- A. Braide. Personlig kommunikation. (23 februari, 2022).
- B. Marklund. Personlig kommunikation. (23 februari, 2022).
- E. Fischer. Personlig kommunikation. (16 januari, 2022).
- E. Winge. Personlig kommunikation. (1 mars, 2022).
- H. Flink. Personlig kommunikation. (24 maj, 2022).
- J. Kärnbratt. Personlig kommunikation. (16 maj, 2022).
- K. Käll. Personlig kommunikation. (23 mars, 2022).
- L. Borgström. Personlig kommunikation. (11 maj, 2022).
- L. Falkheden. Personlig kommunikation. (17 januari, 2022).
- P. Gunnäs. Personlig kommunikation. (9 maj, 2022).
- T. Johanson. Personlig kommunikation. (21 april, 11 maj, 2022).
- V. Sundbergh. Personlig kommunikation. (14 april, 9 maj, 19 maj, 2022).
- Å. Svensson. Personlig kommunikation. (1 februari, 2022).

Bilagor

Bilaga 1 - Bostadsmarknadsenkät, 2021 & 2022

Tabell 13. Bostadsmarknadsenkäten år 2021. Boverket (2022c).

Bostadsmarknadsenkät år 2021 för Göteborg och Mölndal							
Kommun	Bostadsmarknadsläget i kommunen som helhet	Bostadsmarknadsläget i kommunens centralort/i innerstan	Bostadsmarknadsläget i kommunens övriga delar	Förväntad påbörjad nybyggnad av bostäder flerbostadshus 2021	Förväntad påbörjad nybyggnad av småhus 2021	Förväntad påbörjad nybyggnad av bostäder i flerbostadshus 2022	Förväntad påbörjad nybyggnad av småhus 2022
Göteborg	Underskott	Underskott	Underskott	4958	240	4270	148
Mölndal	Underskott	Underskott	Underskott	246	10	806	70

Tabell 14. Bostadsmarknadsenkäten år 2022. Boverket (2022c).

Bostadsmarknadsenkät år 2022 för Göteborg och Mölndal							
Kommun	Bostadsmarknadsläget i kommunen som helhet	Bostadsmarknadsläget i kommunens centralort/i innerstan	Bostadsmarknadsläget i kommunens övriga delar	Bostadsmarknadsläget i kommunen som helhet (om 3 år)	Bostadsmarknadsläget i kommunen på centralorten och i innerstan (om 3 år)	Bostadsmarknadsläget i kommunens övriga delar (om 3 år)	
Göteborg	Underskott	Underskott	Underskott	Underskott	Underskott	Underskott	
Mölndal	Balans	Balans	Balans	Balans	Balans	Balans	

Kommun	Behovet av hyresrätter (3 år)	Behovet av bostadsrätter (3 år)	Behovet av äganderätt/småhus (3 år)	Behovet av andra former (3 år)	Förväntad påbörjad nybyggnad av bostäder i flerbostadshus 2022	Förväntad påbörjad nybyggnad av småhus 2022	Förväntad påbörjad nybyggnad av bostäder i flerbostadshus 2023	Förväntad påbörjad nybyggnad av småhus 2023
Göteborg	Stort behov	Stort behov	Stort behov	Kan ej bedömas	5335	155	4423	255
Mölndal	Stort behov	Litet behov	Litet behov	Litet behov	348	30	348	30

Bilaga 2 – Intervjufrågor

Generella

Dessa intervjufrågor har ställts till samtliga intervjurespondenter.

1. Berätta gärna om din roll och dina arbetsuppgifter
2. Vad betyder hållbar stadsutveckling för dig? Vad betyder de utifrån följande perspektiv?
 - a. Ekonomisk
 - b. Social
 - c. Ekologisk
 - d. Finns det något annat du anser är viktigt?
3. Finns det något övrigt du vill skicka med oss?

Åsa Svensson

Vad gör företaget du arbetar på som är bra utifrån ett hållbarhetsperspektiv?

Bör en stadsdel certifieras med Citylab? Varför? Fördelar? Finns det några bättre certifieringssystem på marknaden?

Vad är de mest utmanade vid planering och genomförande av statsutvecklingsprojekt med hållbarhet som genomsyrande tema? Varför?

Hur skiljer sig kommunens, invånarnas och fastighetsägares intressen när det gäller hållbar stadsplanering? Finns det andra intressenter? Skiljer deras intressen sig åt?

Har konsumenter som flyttar till en hållbar stadsdel högre betalningsvilja?

Ser du några nya och/eller förändrade trender inom hållbara stadsdelar? Finns det något i framtiden som vi kommer välja till/bort?

Lena Falkheden

Vad bör vi ha i åtanke vid utformningen av hållbarhetsprogrammet i Lindome? Finns det någon särskild viktig hållbarhetsaspekt som bör beaktas?

Finns det något/några relevanta referensprojekt som har likande förutsättningar som Lindome och kan användas i inspirationssyfte?

Vilket certifieringssystem hade du förespråkade som verktyg vid utvecklingen av denna stadsdel? Exempelvis Citylab, BREEAM. Varför?

Vilket/vilka byggmaterial anses vara lämpliga att använda utifrån Lindomes förutsättningar?

Hur planerar man för att minimera barriärer mellan det nya bostadsområdet och redan etablerade områden?

Har konsumenter som flyttar till en hållbar stadsdel högre betalningsvilja? Om så är fallet, hur kan sociala och ekonomiska skillnader minimeras?

Ser du några nya och/eller förändrade trender inom hållbara stadsdelar? Finns det något i framtiden som vi kommer välja till/bort?

Anna Braide

Lindome som område är mycket naturpräglad med mycket naturreservat osv. Kan det vara någon form av hinder? Det blir viktigt med anpassning, och att bevara naturen. Hur ska man tänka där?

Vi har tänkt använda Citylab vid utformning av hållbarhetsprogrammet. Anser du att det finns något bättre lämpat verktyg?

Vi har läst att du har varit delaktig vid planeringen och utvecklingen av Brf Viva. Finns det något specifikt i det projektet som kan vara relevant att presentera i vårt hållbarhetsprogram? Övriga referensprojekt?

Blir avgiften till föreningen med gemensamhetsytor dyrare? Blir kontantinsatsen lägre vid köp?

Med ett minskat bilanvändande kommer det i framtiden eventuellt finnas många tomma garage och parkeringsplatser. Vad kan man göra med dessa ytor?

Vilka hållbara val bör göras i detta projekt för att öka avskrivningstiden?

För att göra om ettorr, exempelvis genom att slå ihop två ettor till en tvåa behöver de vara belägna nära varandra?

Vilka former av upplåtelser anser du hade varit mest lämpat i detta område? Vad anser du är en optimal fördelning? Vilken typ av bostäder?

Att bygga hållbart är ofta dyrare. Tror du konsumenter som flyttar till en hållbar stadsdel har högre betalningsvilja? Hur bör man arbeta med eventuella sociala skillnader?

Vilka design aspekter avseende anpassbarhet, användbarhet och hållbarhet är viktigast att beakta för att resultera i positiva sociala kvaliteter?

Vilka svårigheter och utmaningar finns det i delningsekonomi och gemensamhetsytor? Ser du några andra trender inom bostadsutformning inom de närmsta tio åren, bortsett från gemensamhetsytor och flexibla lägenheter?

Kan en terrass väga upp en privat balkong?

Vid utformning av ett bostadshus i det framtida urbana boendet. Vilka kvaliteter kommer det att finnas en efterfrågan på?

Björn Marklund

Vad betyder hållbar stadsutveckling för Mölndals kommun? Hur påverkar en hög hållbarhetsagenda kommunens inställning till projekt?

- a. Ekonomisk?
- b. Social?
- c. Ekologisk?

Vad betyder Spinneriet för kommunen och Lindome?

Hur ser fördelningen av upplåtelseformer ut i Lindome?

Hur långt tid tar det i genomsnitt att få ett förstahandskontrakt i Lindome? Vilka objekt har störst efterfrågan?

Vilka utmaningar ser kommunen med en framtida exploatering på Lindome och aktuellt område?

Hur ser du på utvecklingen i Lindome? Hur tror du Lindome kommer att se ut om 10 år?

Vilken/vilka målgrupper tror du är mest benägna att bo i det aktuella området? Vilken/vilka typer av upplåtelseformer efterfrågas? Ser du någon nytta i att kombinera olika åldersgrupper, exempelvis studenter och pensionärer?

Varför har Lindome bortprioriterats för utveckling?

Finns det ett bra exempel på hur Mölndals kommun arbetar/har arbetat med sociala klyftor och barriärer?

Ser du några nya och/eller förändrade trender i Lindome? Finns det något i framtiden som vi kommer välja till/bort?

Embla Winge

Vi har tänkt använda Citylab vid utformning av hållbarhetsprogrammet. Finns det några lämpliga verktyg/certifieringar som kan kombineras med Citylab?

Vad bör vi ha i åtanke vid utformningen av hållbarhetsprogrammet? Finns det någon särskild viktig hållbarhetsaspekt som bör beaktas?

Vilket/vilka byggmaterial anses vara lämpliga att använda för projektet i Lindome, utefter dess förutsättningar?

Vilka material lämpar sig för att förlänga avskrivningstiden? Och därmed möjliggöra för lägre produktionskostnad som i sin tur gynnar samtliga hållbarhetsaspekter.

Vilka klimatsmarta val och tjänster bör prioriteras i bostadshavarnas kommande boendemiljö?

Vad anser du att det är det största hindret i att skapa ekonomiska lönsamhetskalkyler för hyresrätter?

Vi har läst att du varit aktiv för i ett projekt vars syfte varit att bevara gammal industrihistoria och återvinna material. Spinneriet är likaså en anrik byggnad i tegel som det har bedrivits industri i. Hur kan Spinneriets historia och arkitektur värnas om, och kombineras med nybebyggelse?

Lindome domineras av ägande- och bostadsrätter. Vilka former av upplåtelser anser du hade varit mest lämpat i detta område? Vad anser du är en optimal fördelning? Vilken typ av bostäder?

Att bygga hållbart är ofta dyrare. Tror du konsumenter som flyttar till en hållbar stadsdel har högre betalningsvilja? Hur påverkas betalningsviljan av att Lindome är en tätort, och därmed inte centralt beläget?

Amanda Borneke

Hur kan cirkulär ekonomi tillämpas för ett nytt stadsutvecklingsprojekt? Vad är viktigt att beakta i underlag för ett hållbarhetsprogram?

Hur kan mobiliteten effektiviseras och förbättras i tätorter? Hur ska negativa effekter av mobilitetslösningar hanteras?

Vilka faktorer tror du skulle få människor att välja bort bilen? Vilka styrmedel anser du är mest lämpliga och effektiva?

Vilka faktorer tror du skulle kunna få människor att vilja dela mer gemensamhetsytor och/eller tjänster/varor? Vilken inställning tror du folk har till delningsekonomi? Har människors syn förändrats, och hur har den i sådana fall förändrats? Finns det ett ökat/minskat intresse idag? Tror du på en ökad efterfrågan i framtiden? Vilka utmaningar finns med delningsekonomi? Lösningar?

Med tanke på att investeringsstödet för hyresrätter har försvunnit. Anser du att det finns något annat lämpligt sätt att stimulera bebyggelse av hyresrätter?

Avskrivningstiden för produktionskostnaden går att reglera genom hållbara val, vilka hållbara val/materialval är lämpliga i detta projekt för att öka avskrivningstiden?

Vilka certifieringssystem och certifikat anser du är lämpligt att nyttja för att certifiera stadsdelen och byggnaderna?

Vilka framtida trender ser du inom hållbar stadsutveckling? Vad eller vilka verktyg/styrmedel kan användas för att förändra konsumenters beteenden till det mer hållbara?

Vilka är de största utmaningar att exploatera en tätort som idag är relativt eftersatt i utvecklingen och exploateringen?

Kristian Käll

Hur jobbar man runt strukturella utmaningar? Hur hanteras osäkerheten?

Vilka är de största sociala utmaningarna i exploatering av en tätort som Lindome?

Anser du att Citylab är ett relevant verktyg i detta fall? Vilka aspekter är det mest primära att beakta utifrån Citylab vid exploatering av aktuellt område? För- och nackdelar att använda Citylab?

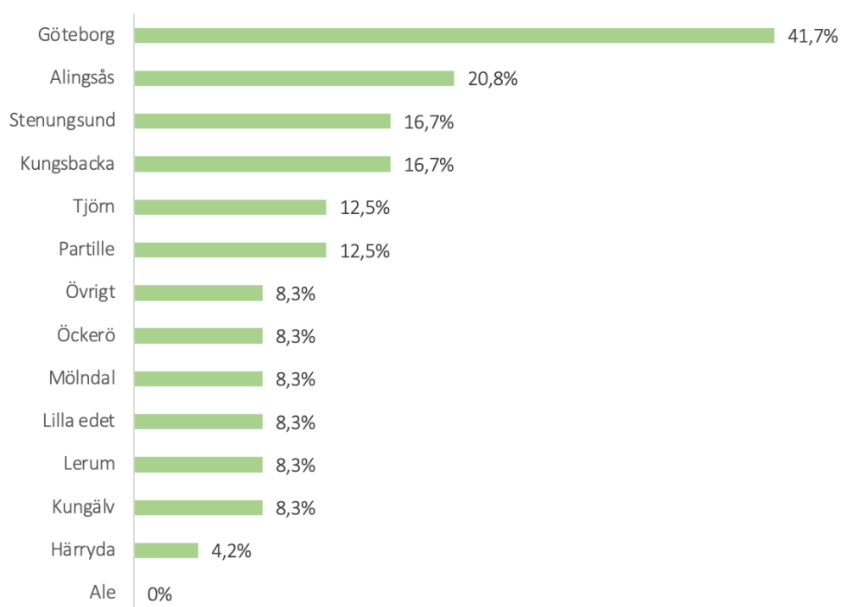
Hur undviks konflikten i att bygga en hållbar stadsdel som alla har möjlighet att bo i när kostnaderna för hållbart byggande ofta är högre?

Vilka framtida trender ser du inom hållbar stadsutveckling? Vad eller vilka verktyg/styrmedel kan användas för att förändra konsumenters beteenden till det mer hållbara?

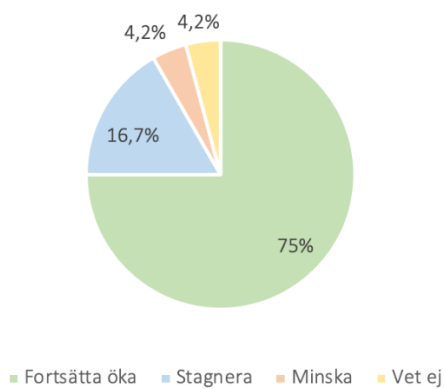
Bilaga 3

Enkät 1 – fastighetsmäklare

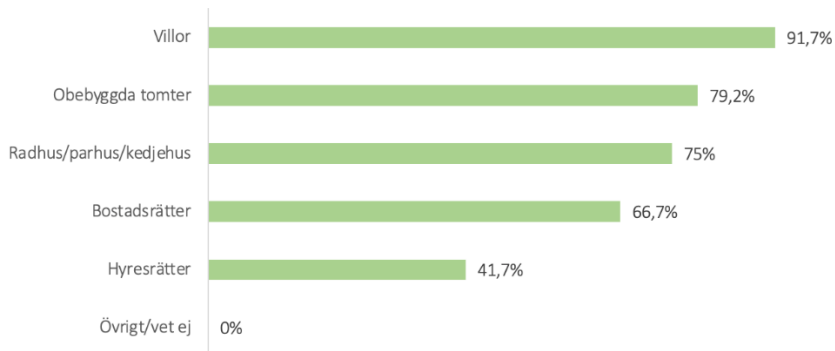
I vilket område verkar du som fastighetsmäklare?



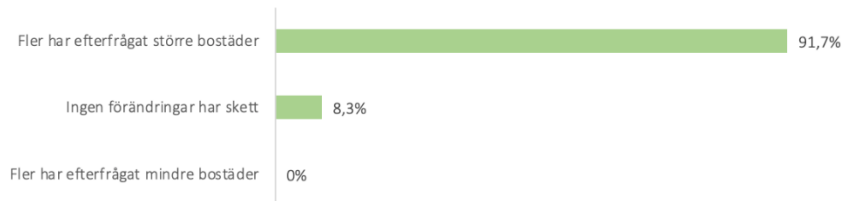
Hur tror du att prisutvecklingen på bostadsmarknaden kommer att se ut inom de närmsta 5 till 10 åren?



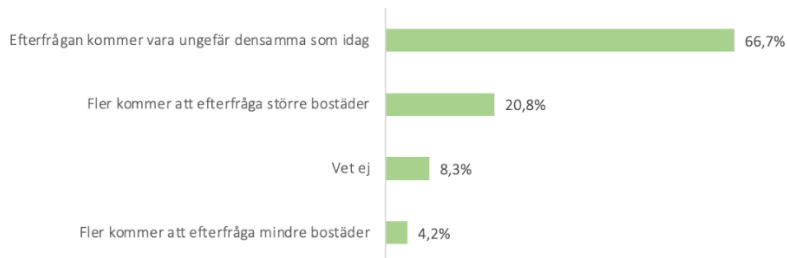
Vad tror du kommer att efterfrågas inom de närmsta 5 till 10 åren?



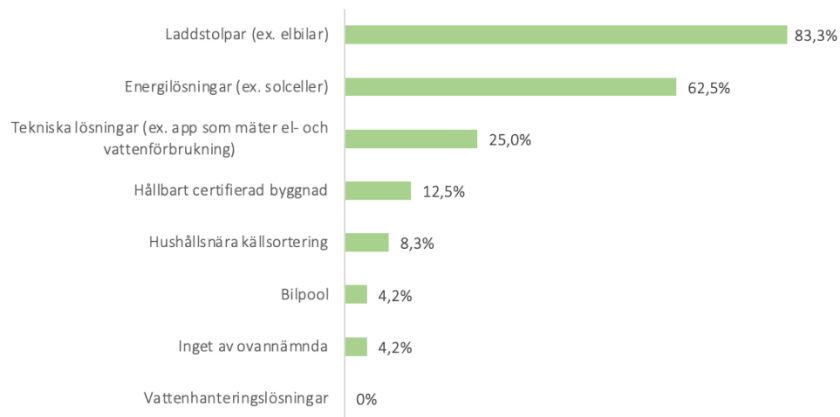
Hur har efterfrågan på bostadens storlek förändrats de senaste 3 åren?



Hur tror du att köparens efterfrågan på bostadens storlek kommer att förändras inom de närmsta 5 till 10 åren?



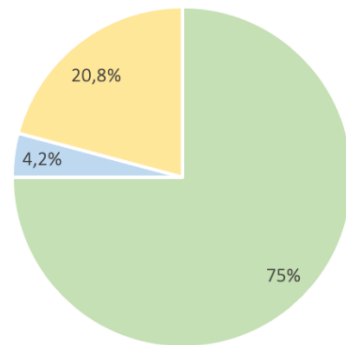
Vilken/vilka av följande kvaliteter utifrån ett miljöperspektiv ökar köparens betalningsvilja?



Finns det några andra kvaliteter utifrån ett hållbarhetsperspektiv som ökar köparens betalningsvilja?

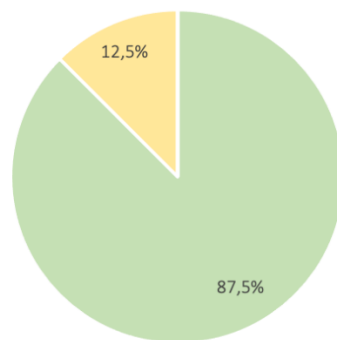
- Underhållsfritt/mindre underhåll
- Våldigt lite diskussion kring detta

Ser du en ökad efterfrågan på bostäder i Göteborgs kranskommuner?



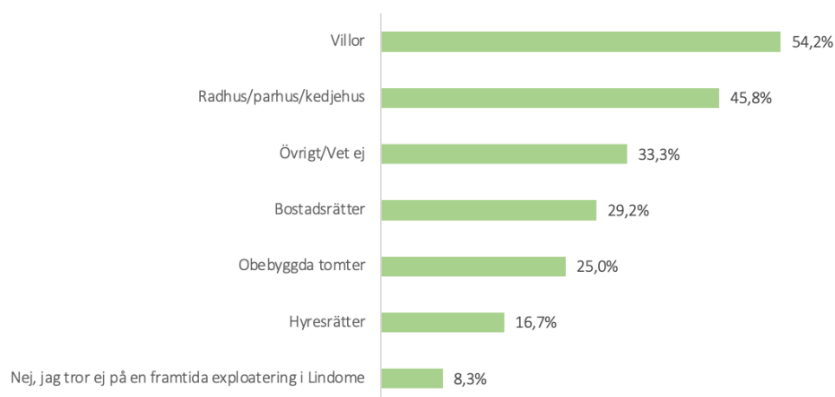
■ Ja ■ Nej ■ Vet ej

Hur tror du efterfrågan på bostäder i Göteborgs kranskommuner kommer att se ut inom 5 till 10 år?



■ Öka ■ Vet ej ■ Nej

Vad för typ av bostäder tror du kommer att efterfrågas vid en framtida exploatering i Lindome?

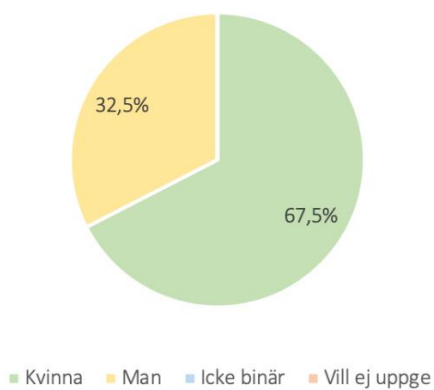


Om nej på ovanstående fråga, varför?

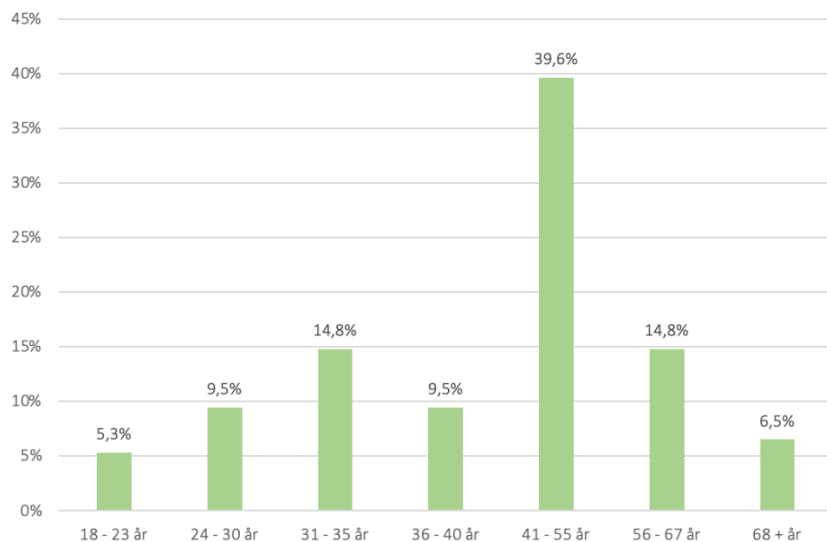
- Ej verksam inom det området
- Inte många som uppskattar Lindome. Mest bondfolk om man får välja
- Det är i så fall villor, övriga tror jag inte är hållbart utifrån ett ekonomiskt perspektiv
- Vet inget om Lindome

Enkät 2 – invånare och verksamheter i Mölndal

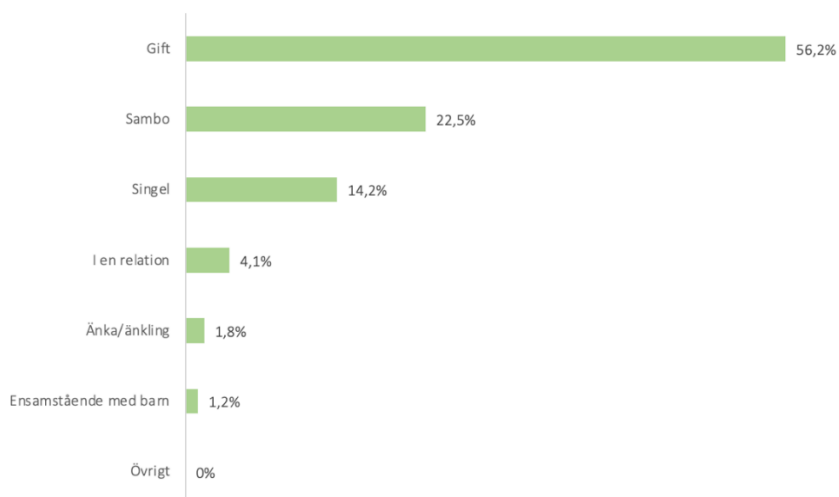
Vilket kön har du?



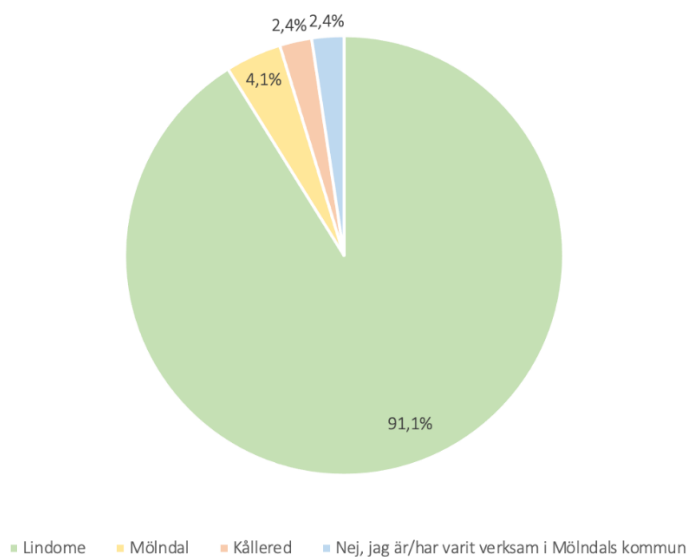
Hur gammal är du?



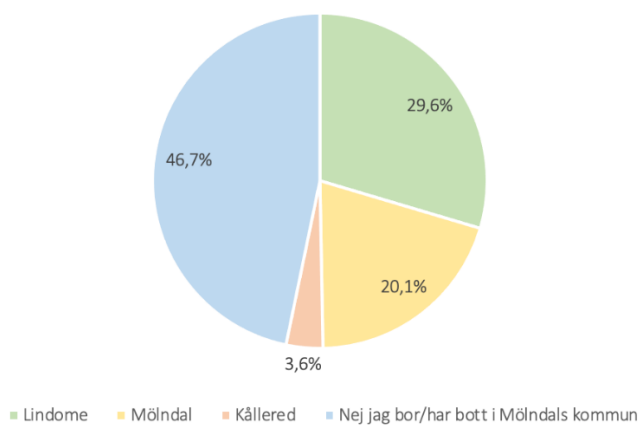
Vad är ditt civilstånd?



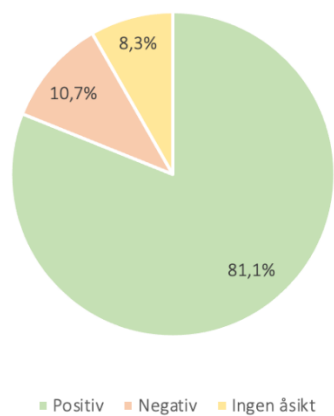
Bor du/har du bott i Mölndals kommun? Om ja, i vilket område?



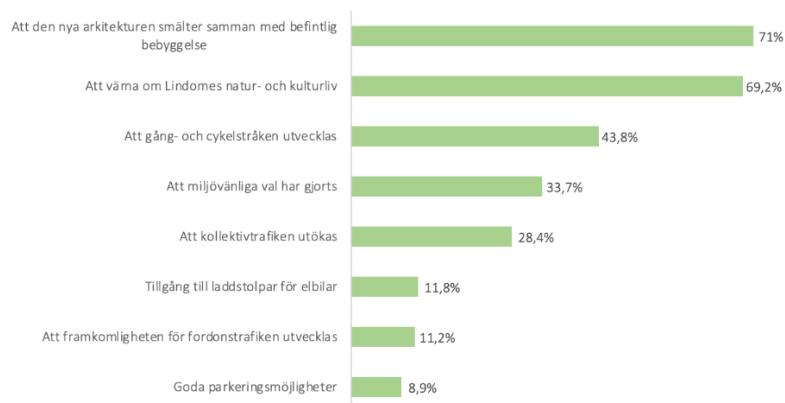
Är du/har du varit verksam i Mölndals kommun? Om ja, i vilket område?



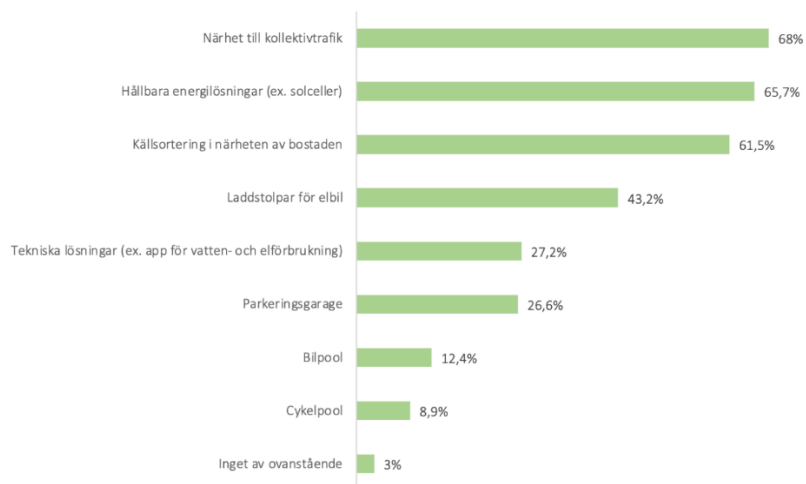
Vad är din åsikt om bostadsbebyggelse på platsen?



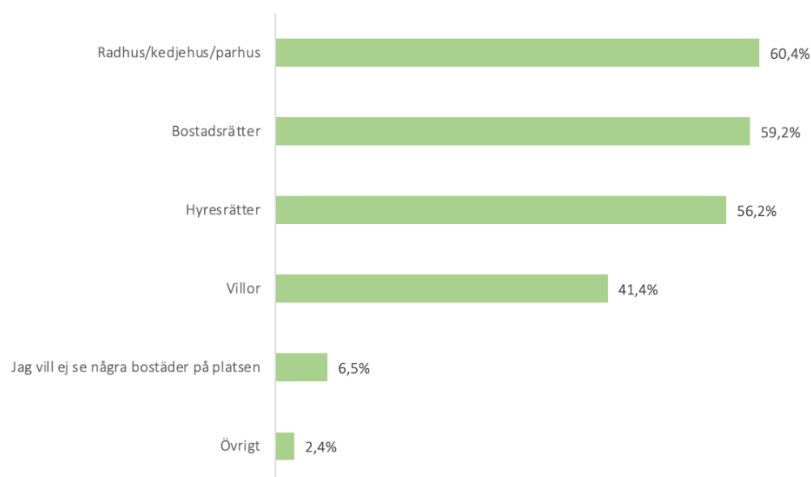
Vad anser du är viktigt att beakta vid bebyggelse på platsen? Välj max 3



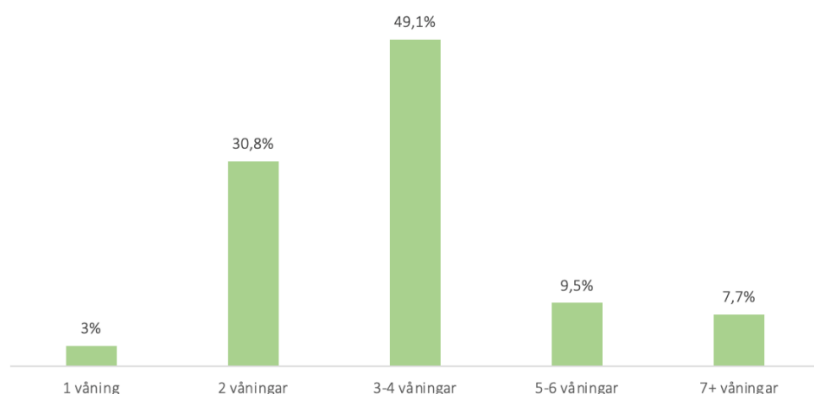
Vilka kvaliteter hade du velat ha i din bostad?



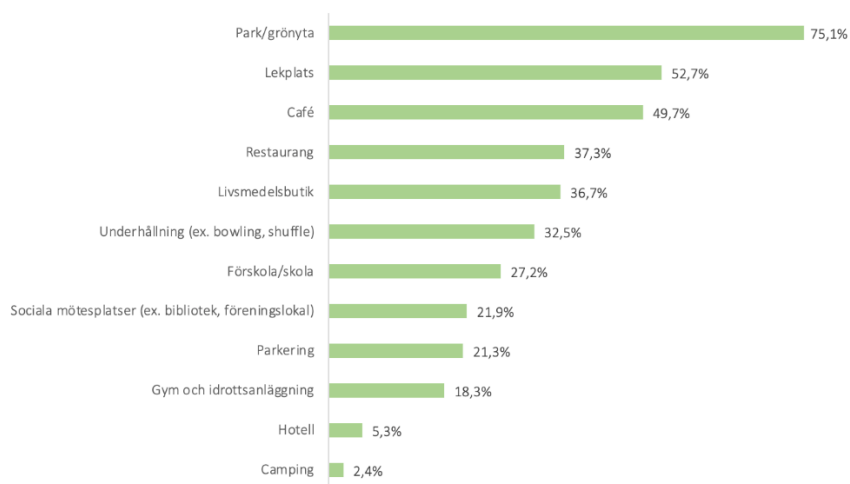
Vilken typ av bostäder vill du se på platsen?



Hur många våningar anser du att byggnaderna maximalt bör förses med?



Vad hade du velat se utöver bostäder på platsen?



Finns det något annat du anser att platsen bör förses med?

Fritextsvar publiceras nedan:

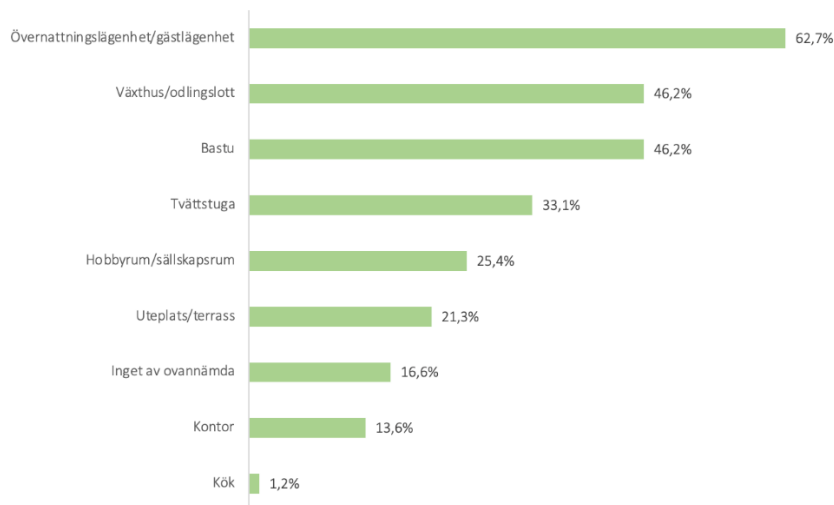
- Fina parkbänkar med bord
- Det är viktigt att ta tillvara omgivningen och inte exploatera för mycket, gör det hållbart och ekonomiskt för alla typer av människor att bosätta sig där, hyresrätter är nödvändigt i rimliga prisklasser
- Cykelväg
- Grön yta som alla kan njuta av barn/vuxna Biologisk mångfald tänk möjlighet att odla även på tak
- Utescen för konserter
- Ett trygghetsboende för 55+
- Fler affärer
- Grönområden
- Bättre cykelvägar
- Promenadstråk utmed ån

- Olika prisspann. Enklare hyresrätter till exklusiva bostadsrätter för att främja mångfald. Lindome behöver så många nya bostäder som möjligt, Det finns en extrem potential i Lindome. Dock behöver man tänka på naturen och jordbruket, men det finns väldigt mycket sådant i Lindome, så det borde inte vara svårt. Storgöteborg behöver väldigt många fler bostäder och Lindome är ett perfekt ställe att bygga bostäder på. En ishall saknas i Lindome och det är brist på ishallar i Storgöteborg och i Mölndal. De i Lindome tvingas söka till Kungsbacka och Källered.
- Saknas färgfabriken har förmodligen släppt ut gift genom åren
- Om det finns plats, en stor hundrastgård
- Uteservering längs ån
- Affärer
- Någon typ av scen under tank där man kan ha event för att bjuda in till mingel ute. Möjlighet till små lokala marknader och dylikt.
- Bättre vägar
- Cykelbanor så man kan cykla även när man inte bor i centrum
- Ett riktigt bra glasscafé
- Smart placering av byggnader och allmänna ytor. Ta tillvara på utblick för de som vistas i området så det är enkelt att ta tillvara på den fina utsikten. Närheten till Bunketorp och Lindevi är toppen, kanske gångväg över ängarna dit för ännu bättre tillgänglighet?
- Verksamhet/aktivitet vid ån med beaktning till de årliga översvämningar samt genväg till Lindevi
- Utomhuspool
- En hundrastgård
- Utegyms
- Bra belysning i området

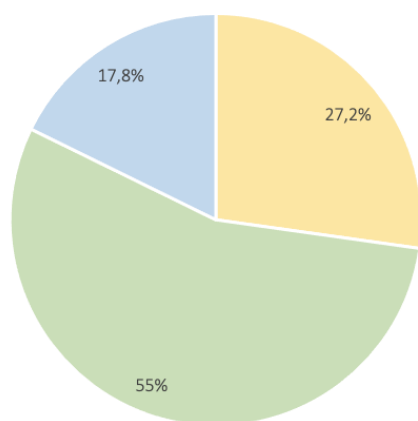
Vad saknar du i Lindome idag?



Vilka gemensamhetsytor kan du tänka dig att dela med andra?

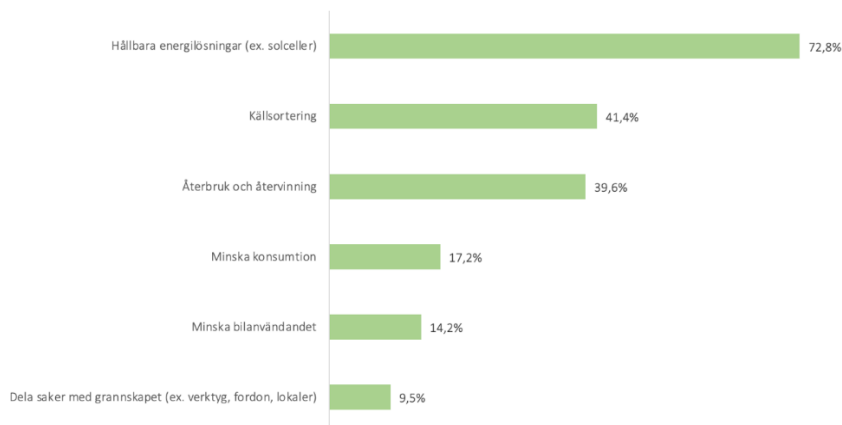


Om du kan tänka dig att dela gemensamhetsytor med andra, hade du kunnat tänka dig att bo mindre?

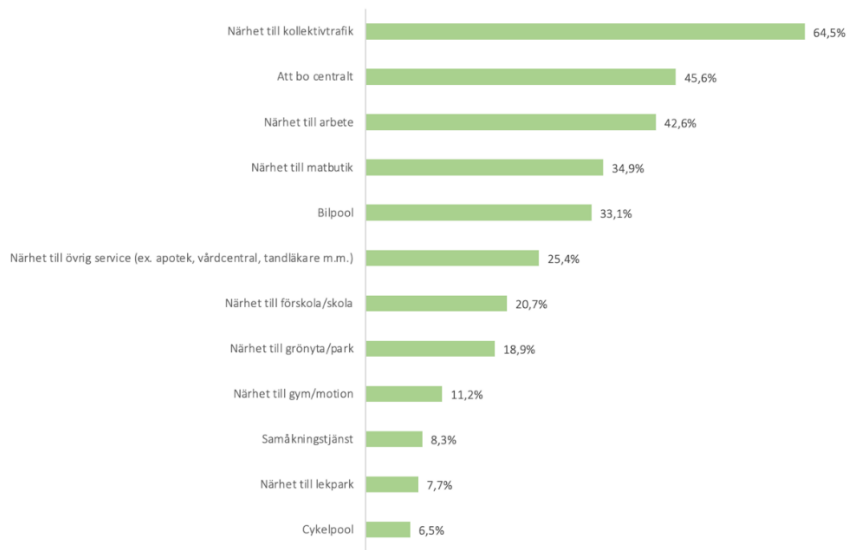


Ja Nej Vet ej

Vad är viktigast att arbeta med för att hantera klimatfrågan på platsen?



Vad skulle få dig att välja bort tillgång till egen bil?



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



CHALMERS