

Handelsintensiva boendemiljöer

- om att skapa attraktiva ytor i svåra lägen



**LUNDS
UNIVERSITET**

Lunds Tekniska Högskola

**LTH Ingenjörshögskolan vid Campus Helsingborg
Institutionen för Bygghälsa / Avdelningen för Projekteringsmetodik**

Examensarbete:
Henrik Mörk

© Copyright Henrik Mörk

LTH Ingenjörshögskolan vid Campus Helsingborg
Lunds universitet
Box 882
251 08 Helsingborg

LTH School of Engineering
Lund University
Box 882
SE-251 08 Helsingborg
Sweden

Tryckt i Sverige
Media-Tryck
Biblioteksdirektionen
Lunds universitet
Lund 2011

Sammanfattning

Huvudtitel: Handelsintensiva boendemiljöer.

Innerstadsmiljöerna förtätas allt mer – marken i stadskärnorna är attraktiv för många olika ändamål. Det blir allt vanligare att man samutnyttjar de byggda ytorna. Till exempel undersöks hur man kan skapa attraktiva boendemiljöer i närheten av trafikintensiva volymhandelsområden. Man vill på många håll skapa en blandstad – en tät och trygg stad där olika verksamheter existerar tillsammans och ger liv till närmiljön under dygnets alla timmar.

Som ett led i denna utveckling tillkom i Sverige för en tid sedan lagen om tredimensionell fastighetsbildning, som tillåter en smidigare och mer anpassningsbar indelning av fastighetsägandet.

Backaplan i Göteborg är en stadsdel som just nu genomgår stora förändringar. Detta område har länge varit en viktig handelsplats för regionens befolkning, men kommunen vill nu öka exploateringen och skapa bostäder i attraktiva lägen.

Samtidigt har företagen naturligtvis ett stort intresse av att behålla områdets status som välbesökt handelscentrum. Man vill därför tillsammans hitta ett sätt att skapa attraktiva bostadsmöjligheter, utan att inkräkta på handelsförutsättningar. Först måste man dock, för att ta ett exempel, klara av att utforma säkra lekmiljöer för barn i en trafikintensiv miljö nära ett stort varuintag. Lyckas man inte åstadkomma detta – och mycket annat – så hamnar investerarnas pengar istället i andra stadsdelar, där dessa svårhanterliga frågor inte finns.

Det unika med Backaplan är kombinationen av låg exploatering och centralt läge, något som gör närmiljön väldigt intressant ut stadsplaneringssynpunkt. Här finns definitivt potential att skapa ett mervärde genom en bättre stadsplanering.

Det finns oändligt antal aspekter att beakta i arbetet med att omvandla en hel stadsdel. Bland annat måste man titta på de ekonomiska, ekologiska, sociala och kulturella frågorna. Finns det möjlighet att utnyttja den befintliga infrastrukturen? Är den befintliga grundläggningen dimensionerad för att kunna bära mer bebyggd yta? Vilka vinster kan i så fall göras? Detta är en viktig del i arbetet med att förtäta stadsmiljöer.

Det gäller också att respektera historien. Till exempel vill man undvika en skövling av innerstadsmiljöer likt den som genomfördes i Sverige under 1960-

och 70-talen – som kanske var rätt då, men som ofta kritiserats i efterhand. De behov och beteenden som man då trodde var framtiden, har visat sig ligga rätt långt ifrån sanningen.

Naturligtvis finns för- och nackdelar med att kombinera olika verksamheter inom samma ytor. Ett ökat markutnyttjande kan skapa tillväxt och ge en tryggare miljö, men för att uppnå detta krävs en ömsesidig respekt och en gemensam strävan från de olika intressenterna. Man kan tillsammans skapa en helhet som blir starkare än vad varje enskild aktör hade kunnat åstadkomma själv, men man måste vara medveten om att de behov som styr idag kanske ser helt annorlunda ut i framtiden.

Det som gör omvandlingen av Backaplan så spännande är att det finns en tydlig och gemensam strävan från såväl kommun som företagare att verkligen åstadkomma en förbättrad stadsdel. Denna gemensamma målsättning är essentiell för att slutresultatet skall bli bra. Backaplan är på många sätt väl lämpat för den typen av förtätning som är planerad att genomföras.

Nyckelord: Backaplan, blandstad, exploateringstal, handelsbyggnader, hållbart byggande, stadsplanering, tredimensionell fastighetsindelning, volymhandel.

Abstract

Main title: Trading-intense residential environments.

City centers tend to condense – these pieces of land are attractive for many different purposes. Co-using of buildings becomes more and more usual. For instance there are on-going investigations regarding how to create attractive residential environments close to shopping areas with high traffic density. In many places, the vision is a mixed-use neighbourhood – a dense and safe townscape where various activities can take place and give life to the surroundings at all hours.

As part of this development there has been introduced a new law in Sweden regarding three-dimensional divisioning of property units, which allows a more flexible and adaptive way of partitioning the ownership.

Backaplan (see keywords at bottom of page) is about to undergo some major changes. This district is since decades a major shopping area for the locals, but now the municipality wants this district to evolve into a nice place to live as well. Therefore the involved parts together want to find a way of creating attractive housing environments, without trespassing on the commercial conditions. First though, for instance, there must be a solution of how to design a safe play area for kids in a traffic-intense environment and close to a large-scale goods reception bay. This issue – and many others – must be mastered in order to keep the investors money from being locked up in other town sectors, where these difficulties do not exist.

The unique point of Backaplan is the combination of low exploitation and a location near the city centre. This makes the area interesting regarding city planning. There is really a big potential in these surroundings.

There are an infinite number of aspects to consider in the efforts of transforming an entire neighbourhood – the economical, ecological, social and cultural issues among others. Can the existing infrastructure be used? Is the present foundation work dimensioned to bear an increased built area? If so, which benefits can be made thanks to this? These are all important issues in the process of increasing development density in urban environments.

Also, the history must be respected. As an example, this is important in order to avoid a devastation of urban environments like the one that was fulfilled in Sweden during the 1960's and -70's – which maybe was right at that time, but often has been criticized afterwards. The needs and behaviors that in these decades was considered the future, has proved to be quite far from the reality.

Obviously there are pros and cons of combining different activities in a specific space. An enhanced land use can generate economical expansion and provide a safer local environment, but achieving this requires a mutual respect as well as a common aspiration of the various operators. There is a possibility to co-operate and create an entirety much stronger than what each part would be able to do alone. Keep in mind though that the needs of today might not be the same as the needs of tomorrow.

What makes the conversion of Backaplan so exciting is the fact that there is a distinct and common aspiration from the municipality and the commercial parties to really create an improved town sector. This mutual ambition is essential in order to make a proper final result. Backaplan is in many ways well adaptable for the compacting of urban environments planned to be performed.

Keywords: Backaplan (a district in the city of Gothenburg), mixed-use neighbourhood, floor space index, commercial buildings, eco-constructioning, city planning, three-dimensional divisioning of property units, large-scale trading.

Förord

Detta examensarbete omfattande 22.5 högskolepoäng har genomförts som avslutande moment i utbildningsprogrammet Byggteknik med arkitektur vid LTH Ingenjörshögskolan, Campus Helsingborg. Examinator är Anders Robertson, universitetsadjunkt vid Lunds Tekniska Högskola.

Examensarbetet behandlar problematiken kring att åstadkomma goda närmiljöer (för boende) i handelsintensiva områden. Tanken har varit att brett belysa de frågeställningar och vägval som man ställs inför i ett planeringsskede.

Vill passa på att tacka de personer som varit behjälpliga med att svara på frågor och delge mig värdefull kunskap under resans gång.

Speciellt tack till Cecilia Strömer på Älvstranden Utveckling AB, som under inledningsfasen av mitt examensarbete tog sig tid och fungerade som inspiratör och bollplank.

Ett särskilt tack även till Bodil Fritzon, universitetsadjunkt vid Lunds Tekniska Högskola, som varit min handledare och ledsagat mig genom examensarbetet med klok och nyanserad rådgivning.

Slutligen ett tack till examinator Anders Robertson, som fått ta ett större ansvar än vad som var planerat från början, och hjälpt mig i mål med examensarbetet.

Göteborg den 27 november 2011

Henrik Mörk

Innehållsförteckning

1	Backplan	8
1.1	Förutsättningar	8
1.1.1	Exploatering	8
1.2	Allmänt	9
1.3	Historik	9
1.3.1	1900-talet	9
1.4	Nulägesbeskrivning	11
1.4.1	Porslinsfabriken	11
1.4.2	Backplan idag	11
1.5	Trafikförutsättningar	13
1.5.1	Flaskhalsar och barriärer	13
1.5.2	Framtida trafikökning	14
1.6	Framtidsvision	14
1.6.1	Planläggning av området	15
1.6.2	Framtida utveckling	16
2	Hållbart stadsbyggande	18
2.1	Ekonomiska aspekten	18
2.2	Ekologiska aspekten	18
2.3	Sociala aspekten	18
2.4	Kulturella aspekten	19
3	Begränsningar i befintliga konstruktioner	20
3.1	Geotekniska förutsättningar	20
3.2	Infrastruktur	20
4	Stadsomvandling under rekordåren	21
4.1	Omvandling av Backplan	22
5	Handeln lämnar innerstaden	23
6	Tredimensionell fastighetsindelning	24
6.1	Lagens innebörd	24
6.1.1	Bostadsrättsföreningar – ett exempel ur verkligheten	24
6.1.1.1	Innebörd	24
6.1.2	Några exempel	25
6.1.3	3D-fastigheter och 3D-fastighetsutrymmen	26
6.2	Resultat och effekter	27
7	Diskussion	28
7.1	Handelsbyggnader och innerstadsområden	28
7.2	Exploatering i centrala delar	28
7.3	Möjligheter och begränsningar	29
7.3.1	Allmänt	29

7.3.2 Olika alternativ	29
7.3.2.1 Bostäder	30
7.3.2.2 Kontor och service	31
7.3.2.3 Andra alternativ	31
7.4 Ett exempel – bostadsbyggande	32
7.4.1 Viljan att investera	32
7.4.2 Trafik	33
7.4.3 Personlig frihet och integritet	33
7.4.4 Parkerings- och uppställningsytor	33
7.5 Analys av planerna för Backaplan	34
7.5.1 Samarbete mellan kommun och näringsidkare	35
7.5.2 Resultatet i Porslinsfabriken	35
7.5.3 Trafiken	35
7.5.4 Varsam stadsomvandling, tack!	36
8 Slutsatser	37
8.1 Generellt	37
8.2 Modetrenderna i stadsplaneringen	37
Referenser	39
Bildbank	42

Inledning

Städerna växer, allt fler vill bo centralt. Man vill ha nära till service och butiker. Utrymmet är begränsat och man måste därför möta efterfrågan genom att bygga på höjden för att åstadkomma en hög exploateringsgrad (d.v.s. ett högt markutnyttjande). Detta ställs emot de kommersiella intressenternas vilja att bygga billiga och effektiva försäljningslokaler i tätbefolkade områden. Både stora matvarukedjor och företag inom den så kallade sällanköpshandeln har idag – i många städer – stora envåningshus på relativt attraktiva platser. På 1960- och 70-talen byggdes till exempel Domus-varuhus i ett eller två plan på flera håll i landet. Många av dessa hus står fortfarande kvar, men har idag i många fall omvandlats till gallerior.

På dessa platser hade man med lätthet kunnat åstadkomma en mångdubblad exploateringsgrad. Detta genom att bygga på ett antal extra våningar, eller genom att bygga separata byggnader på parkeringsytorna i närheten. Dessa parkeringsytor utnyttjas i dagens läge ofta väldigt dåligt utanför butikernas öppettider.

Ett område där just denna problematik är aktuell just nu är Backaplan i Göteborg. Området står inför stora förändringar, och kommunens intressen stämmer inte alltid så väl överens med företagens kommersiella intressen. Kommunen vill skapa en trygg miljö, med mångfald och plats för både kultur, kommersialism och service. Företagarna vill åstadkomma effektiva, lättillgängliga försäljningslokaler. Går det att kombinera stormarknader och storskalig handel med bostäder, kontor, fritidslokaler och liknande – och samtidigt tillfredsställa såväl den enskilda människans som kommunens och företagarnas intressen?

Bakgrund

I och med det ständigt ökande intresset för att etablera i innerstadsområden så ökar också intresset för att kombinera olika verksamheter på samma tomt. Man försöker hela tiden hitta nya sätt att göra detta på. På Backaplan finns önskemål om att kunna kombinera volymhandel med exempelvis en god boendemiljö.

Ny lagstiftning

Sedan den 1 januari 2004 är det i Sverige tillåtet med så kallad tredimensionell fastighetsindelning. Detta innebär att fastigheter numera kan avgränsas även i höjdlid, till skillnad från tidigare då fastigheter endast avgränsats på markplan. En fastighet behöver efter att den nya lagen trätt i kraft inte omfatta någon markyta.

Syftet med lagändringen är bland annat att det ska bli lättare att till exempel bygga och förvalta bostäder ovanpå handelslokaler, och på så sätt ska

bostadsbyggandet i attraktiva innerstadsområden främjas. En fastighetsägare som är specialiserad på bostäder kan, i och med den nya lagen, till exempel äga endast de delar av en byggnad som innehåller bostäder, medan de delar som innehåller butiker kan ägas av en annan fastighetsägare som är inriktad på kommersiella lokaler.

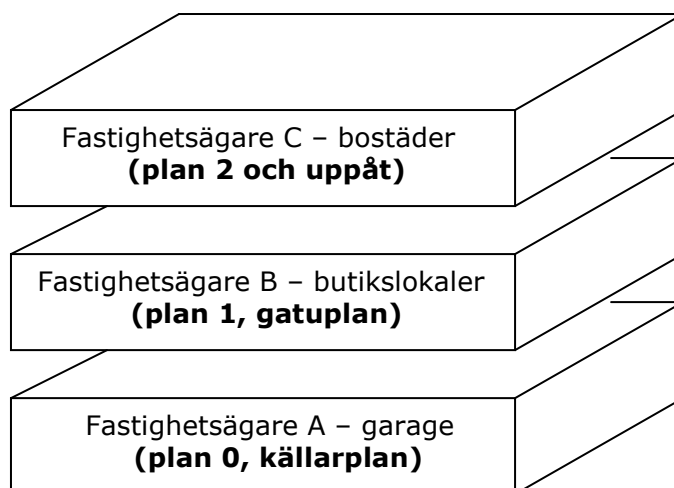


Bild 0.1. Principskiss. Exempel på tredimensionell fastighetsindelning. (Illustration: Henrik Mörk.)

Den nya lagen ökar även möjligheterna för mindre byggherrar att satsa på nybyggen, då det blir lättare att dela upp kostnaderna för ett byggprojekt på flera olika investerare. På detta sätt kan nyproduktion främjas, och framöver inte vara något som enbart de stora byggherrarna har möjlighet till (Tredimensionell fastighetsindelning (3D) – en välkommen nyhet, ss 1-6).

När det i den följande löpande texten hänvisas till ”den nya lagstiftningen” eller liknande så är det lagen om tredimensionell fastighetsbildning som åsyftas.

Begreppet blandstad

Ett återkommande begrepp i den här texten är blandstad. Det här är ett begrepp som blivit relativt vanligt på senare år. Detta trots att det kan sägas sakna en vedertagen definition, och därmed lätt kan missbrukas och feltolkas. Följande ska följdaktligen inte ses som en definition av begreppet, utan som en förklaring till vad som menas med begreppet blandstad när det används i den här rapporten.

Begreppet blandstad kan tolkas på följande sätt (Bellander, 2005):

Blandstaden beskrivs som komplex till utformning och innehåll med en tät men fattbar bebyggelsestruktur vilken anses ge närhet mellan verksamheter och

människor, kontinuerliga upplevelser och händelser i rummet och ett omväxlande och rörligt folkliv som vi förknippar med begreppet stad. Blandstaden anses också ge en socialt och mångfaldig boendemiljö och ett minskat resande, varför den framhålls som planeringsmål i många kommunala plandokument. En avgörande kvalitet i blandstaden är att den är befolkad hela dygnet och därigenom ger förutsättningar för ökad säkerhet och trygghet.

En lite mer konkret och direkt förklaring av begreppet blandstad ges av Stadsbyggnadskontoret i Göteborgs Stad (Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan, s 46):

Begreppet blandstad används ofta i Göteborg och innebär bl.a. att man vill åstadkomma en blandning av bostäder, kontor, kultur, rekreation, service, handel m.m. Ett område med blandat innehåll höjer upplevelsen av trygghet och har även visat sig minska antalet faktiskt brott eftersom det ofta finns folk som rör sig i området. Det bidrar också till attraktiva stadsmiljöer där folk trivs att vistas.

Blandstaden är ett av de viktigaste elementen i de nutida försöken att åstadkomma attraktiva och trygga miljöer. Den bidrar dels till att minska miljöpåverkan i och med minskat resande. Blandstaden bidrar också till säkrare miljöer som befolkas under en större del av dygnet.

Blandstadsbebyggelse i innerstaden

Man kan lätt föreställa sig att det i framtiden kommer vara ännu viktigare än idag att utnyttja marken maximalt i innerstadsområden, för att åstadkomma attraktiva städer där människor kan bo och leva med en relativt hög standard. Det kommer då vara av yttersta vikt att man kan hitta nya lösningar till att kombinera olika verksamheter i samma byggnad, eller åtminstone i samma kvarter.

Vad som menas med hög standard kan även det diskuteras. Vill man bo centralt får man ofta räkna med en lite lägre standard på vissa områden, till exempel tillgången till närliggande grönytor och bullernivåer. Samtidigt är det ofta väldigt attraktivt att bo i innerstaden, och läget i sig kan på det viset vara ett sätt att höja standarden på boendet. Ofta, till exempel i bostadsannonser, skiljer man på begreppen boendestandard och läge. Ett hus kan vara slitet och föråldrat och därmed ha en låg standard, men kompensera detta med ett bra läge eller vice versa. Hög boendestandard kan uppnås på flera olika sätt, och det som ses som hög standard i ett specifikt område behöver inte nödvändigtvis betraktas så överallt. Geografiska förutsättningar och skillnader i klimat är saker som kan påverka vad som anses vara en hög standard.

Det är således en komplex fråga vad som egentligen efterfrågas när människor vill ha en hög boendestandard. I mångt och mycket är boendestandard ett begrepp som definieras av den enskilda människan, och man har ofta en personlig uppfattning kring vad som är en hög boendestandard.

En inte alltför vågad gissning är att många områden som idag är ämnade enbart för ett ändamål inom en överskådlig framtid kommer att utvecklas mot blandstadsområden. Det här har man redan sett på många platser i den moderna världen – exempelvis har gamla industri- och hamnområden förvandlats till levande områden med bostäder, kontor, butiker och restauranger. Det här gäller inte bara i Sverige, utan även internationellt. Amsterdam har haft en av världens största hamnar, men den har numera i stort sett helt och hållet förvandlats till blandstad, med fokus på bostäder (Thorsell, 2008). I Storbritannien har det införts ett nytt nationellt planeringssystem som ska främja blandstadsbebyggelse. Även i Tyskland försöker man åstadkomma mer blandad bebyggelse – i Berlin finns det speciella kvoter för hur många procent av arean som ska vara avsedda för exempelvis boende i ett specifikt kvarter (Henriksson, 2007).

På Backaplan har man planerat för ett att en del av planområdet ska innehålla volymhandelslokaler. Här vill kommunen gärna skapa en mix av olika byggnadstyper, för att göra området tryggare under de mörka timmarna när butikerna är stängda. Detta är av extra vikt just i detta området, då kollektivtrafiken kommer att ha viktiga knutpunkter på båda sidor av handelsytorna. Det är av yttersta vikt att människor lugnt och säkert kan passera här även under kvälls- och nattetid (Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan, ss 57, 77).

Syfte

Rapporten ska ge läsaren en inblick i den förändring som sker på många håll, där blandstadsbebyggelse växer fram. Rapporten ska ge en rättvis bild av förutsättningarna och problematiken, samt förtydliga hur den nya lagstiftningen kan underlätta. Läsaren ska få en bättre förståelse för hur de olika aktörerna resonerar, både generellt och specifikt i fallet Backaplan. Rapporten skall redogöra för vilka skillnader som kan finnas mellan att etablera i ett redan tätbebyggt område jämfört med att genomföra motsvarande byggnation i ett glesbyggsområde.

Kopplingen till Backaplan blir väldigt konkret. Rapporten skall utreda om – och i så fall varför – just Backaplan lämpar sig väl för denna typ av förtätning och stadsbebyggelse. Läsaren skall kunna se de skillnader som finns mellan att bygga bostadskvarter kontra kontorslokaler, och varför den ena är ett bättre val än det andra. Vidare skall rapporten redogöra för en del av de problem

man ställs inför när man ska lyckas skapa attraktiva bostadsmöjligheter, utan att inkräkta på handelns förutsättningar.

Rapporten berör vilka problem som måste lösas för att investeringarna skall ge önskad avkastning, såväl ekonomiskt som socialt och stadsbyggnadsmässigt. Detta för att ge läsaren en god överblick över omfattningen av de frågor man kan ställas inför. Läsaren skall efter att ha läst rapporten förhoppningsvis ha fått en djupare förståelse både för stadsbyggnad i stort, och för de konkreta frågeställningarna som tas upp i rapporten.

Frågeställningarna belyses från olika infallsvinklar, och en del möjliga problem påvisas. Tyngdpunkten ligger dock framför allt på att peka på fördelarna och möjligheterna som finns med en blandad bebyggelse i städernas fortsatta utveckling. Förhoppningsvis kan rapporten medverka till en framtida trygghet och levande stadsmiljö, på många håll.

Metod

I och med att ämnet är så aktuellt som det är just nu på Backaplan så kommer rapporten att få en direkt verklighetsanknytning där igenom. Med informationsinsamling från både kommun och företag, samt mycket bakgrundsinformation i form av till exempel den nya lagstiftningen så ges rapporten både djup och bredd.

Rapportskrivningen har föregåtts av en grundläggande mediastudie. I denna har det ingått att samla in information från såväl tryckta källor som elektroniska medier och filmat material. Utöver detta har egna observationer och iakttagelser gjorts på plats.

Mycket information om just Backaplansområdet har hämtats från dokumentet Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan (utfärdad 2009-01-27 av Stadsbyggnadskontoret i Göteborg).

I mindre utsträckning har uppgifter inhämtats direkt från sakkunniga inom arkitektur, stadsplanering och konstruktion. Detta har skett genom muntliga och / eller skriftliga intervjuer och frågeställningar, där jag själv sökt upp vederbörande för att få svar på specifika frågor. Uppgifterna samt respektive källa anges i den löpande texten. Dessa personer har alla lång erfarenhet inom sina respektive områden, och har arbetat antingen med undervisning och / eller med projektansvar inom fastighetsbranschen.

I den löpande texten har viktiga ord och begrepp accentuerats med ***fet och kursiv*** text. Förklaringar till dessa finns på sidan 6.

Nyckelbegrepp

Förklaringar av i rapporten förekommande nyckelbegrepp:

Blandstad – Term inom nutida stadsplanering. Se sidorna 2-3 för utförlig beskrivning.

Ekologiskt fotavtryck – Mått som anger hur stor areal av förnyelsebara resurser som krävs för att ta hand om människors konsumtion och avfall.

Exploateringstal – Kvoten av den sammanlagda bruttoarean för byggnader inom ett område och områdets markyta. Exempel: Ett trevåningshus med en bruttoarea av 100 m² per våningsplan, på en fastighet med en total markyta av 300 m², ger exploateringstalet $3 \times 100 / 300 = 1,0$.

Göteborgsregionens kommunalförbund – Samarbetsorganisation för kommunerna i Stor-Göteborg (totalt tretton stycken). Arbetar för ett samarbete över kommungränserna (GR).

Sub-centralt område – Utrymmet närmast utanför stadskärnan i en stad, fortfarande med närhet till centrum. Jämför ”halvcentralt”. Se illustration nedan.

Stadskärna – tät bebyggelse och små möjligheter till större nyetableringar.

”Sub-centralt” område – nära till centrum men ändå med viss möjlighet till nyetablering.

Ytterområden – glest befolkat och svårt att få ekonomi i större nyetableringar.

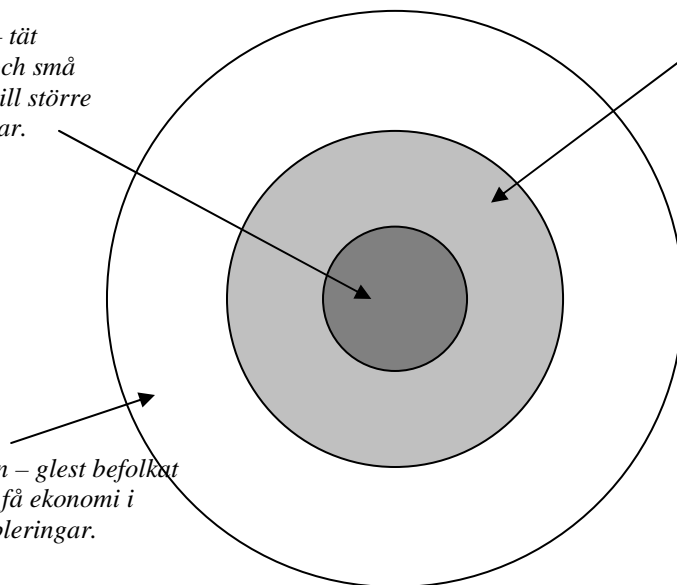


Bild 0.2. Principskiss. Ju mörkare nyans desto mer tätbebyggt område. (Illustration: Henrik Mörk.)

Tredimensionell fastighetsindelning – Innebär att det är möjligt att avgränsa en fastighet i höjd- och djupled; fastigheten behöver alltså inte omfatta någon del av markytan. Reglerna om tredimensionell fastighetsindelning gör det

bland annat lättare att bygga bostäder ovanpå kommersiella byggnader (Regeringskansliet).

Volymhandel – Begreppet saknar en allmänt vedertagen tolkning. Ett försök till definiering, som på ett bra sätt förklarar vad som avses med begreppet volymhandel i denna rapport, gjordes av Westlin m fl (2007): ”Handel med tunga och skrymmande varor, som till exempel möbler, vitvaror och byggvaror. Varorna kan vara tunga/skrymmande i sig eller så den typ av inköp som görs vara av sådan omfattning att den totala inköpsvolymen blir tung och/eller skrymmande”. Generellt bedrivs denna typ av handel i större lokaler, och med mestadels bilburna kunder. Möbelbutiker, byggvaruhus och stormarknader är tre exempel på volymhandel.

1 Backaplan

I Göteborgs nordvästra delar och vidare norrut sträcker sig – faktiskt – Sveriges mest befolkade ö, Hisingen. Hisingen avgränsas i öster och söder av Göta Älv, i norr av Nordre Älv och i väster av Kattegatt / Skagerrak. Ytorna kring Göta Älvs norra strandkant på Hisingens södra sida kallas för Norra Älvstranden. Detta är en stadsdel till stora delar uppbyggd på pirar i före detta hamnområden, positionerad i stort sett rakt över älven sett från de västra delarna av centrala Göteborg. På Norra Älvstranden har det satsats stora resurser för att skapa en attraktiv miljö, nära vattnet och endast några få minuter från Göteborgs centrum. I direkt anslutning till Norra Älvstranden finns Backaplan, som vi nu ska titta närmare på (se Bild 1.1, sidan 9).

Backaplansområdet är i sig relativt stort (cirka 100 hektar). Mycket av marken är lågt nyttjad, om ens något. Det finns med andra ord goda möjligheter att åstadkomma omfattande nya ytor för både bostäder, handel och service, med därtill hörande parkerings- och uppställningsytor (Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan, ss 22-23).

1.1 Förutsättningar

Backaplan är beläget i anslutning till många viktiga trafikstråk. Avståndet till Gustav Adolfs Torg i de allra mest centrala delarna av Göteborg är endast två kilometer. Bebyggelsens utformning och täthet är dock inte stadsmässig (Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan, ss 10, 18).

Området domineras i dagsläget av stora markparkeringsytor i anslutning till de stora handelshusen. Med tanke på läget, närheten till city, infrastrukturen och den väl utvecklade kollektivtrafiken så har Backaplan ett dåligt markutnyttjande och en ensidig typ av bebyggelse (Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan, s 18).

1.1.1 Exploatering

Inom stadsplanering talar man ofta om ett specifikt områdes *exploateringstal*. Exploateringstalet är kvoten av den sammanlagda bruttoarean för byggnader inom ett område och områdets markyta. Området i fråga är ofta en enskild fastighet, men kan även vara en hel stadsdel eller dylikt.

Sett till hela Backaplan så är exploateringstalet i dagsläget runt 0,3. Detta är – med tanke på läget i staden – anmärkningsvärt lågt. Med planerad rivning, omdisponering och nybyggnation så stiger exploateringstalet till cirka 0,95. Det motsvarar alltså ett markutnyttjande som är mer än tre gånger så effektivt som det nuvarande och fullt jämförbart med Göteborgs innerstad (Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan, ss 22-23).

1.2 Allmänt

Sedan flera årtionden är Backaplan en viktig handelsplats för en stor del av befolkningen i Göteborgsregionen. Här finns gallerior, livsmedelsbutiker, småbutiker och *volymhandel*. Även industrin och maskinsektorn tar dock mycket mark i anspråk i området – här finns fabriker, bilförsäljning, lagerlokaler, bussgarage och andra storskaliga verksamheter (Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan, ss 21, 24, 35). Detta har – i kombination med de stora handelsbyggnadernas parkeringsplatser – gett Backaplan ett opersonligt, kallt och tråkigt ansikte. Bostäder saknas helt inom området. Dock finns det gott om sådana i den närmaste omgivningen, vilket torde bädda för ett stort kundunderlag och därmed goda förutsättningar för lokal handel. Det saknas platser och torg som uppmuntrar till utevistelse och spontana möten mellan människor. Närmiljön saknar ”liv”.

Kollektivtrafikförsörjningen får sägas vara god. En av Göteborgs större knutpunkter för kollektivtrafik finns redan i områdets södra del (Hjalmar Brantingsplatsen). Centralstationen ligger endast några minuter bort med cykel eller spårvagn. I den fördjupade översiktsplanen finns dessutom utrymme reserverat för en pendeltågsstation i närheten. Backaplan är även lätt att nå med bil, och marken är relativt centralt belägen. Allt detta sammantaget borde göra området väldigt attraktivt för etablering av både handel och bostäder (Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan, ss 29-30, 48).

1.3 Historik

Om vi backar klockan ända tillbaka till första halvan av 1600-talet så utgjorde Kvillebäcken (som idag avgränsar Backaplan från Kvillestaden i väster) gränsen mellan Sverige och Norge. Merparten av marken i närheten var då norskt territorium. Området har sannolikt haft en lantlig karaktär innan industrialiseringen – och med den hamnverksamheten – nådde Sverige. Under 1800-talet pågick en förtätning av området, då det bland annat anlades kajer och kanaler för den ökande hamnverksamheten. Även bostäder uppfördes i viss omfattning under den här tiden. Vidare tillkom det många nya industrier, exempelvis Göteborgs porslinsfabrik, som senare köptes av än idag välkända Rörstrands (Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan, s 20).

1.3.1 1900-talet

I början av 1900-talet var området mest använt som industrimark, men det dröjde ända till mitten av seklet innan en riktigt omfattande bebyggelse växte fram. Fram till 1960-talet var Backaplan ett område enbart inriktat på industri, men sedan dess har det successivt förändrats till en handelsplats. 1969 tillkom storskalig volymhandel i området, då en byggnad som tidigare huserat en kassaskåpsfabrik gjordes om till handelslokaler. Denna byggnad innehåller



*Bild 1.1. Kartor för läsarens orientering.
På kartan längst ned syns Backaplans läge
i förhållande till city (Nordstaden,
Otterhällan). (Kartor: Eniro.)*

idag bland annat stormarknaden Coop Forum, och förvaltas av KF Fastigheter (Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan, s 21).

Resterna av gamla tiders industriverksamhet ser man idag mest på andra sidan av vattendraget Kvillebäcken, i den stadsdel som – även den – benämns Kvillebäcken.

1.4 Nulägesbeskrivning

Stadsdelarna Kvillebäcken och Backaplan nämns i dagsläget ofta tillsammans då man pratar om stadsförnyelse, eftersom de båda står inför en gemensam upprustning. De separeras av vattendraget Kvillebäcken, som idag utgör en svårkorsad barriär mellan områdena. Man vill framöver istället utnyttja vattnets potential som naturelement till att binda ihop stadsdelarna med varandra (Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan, ss 25, 57, 67).

1.4.1 Porslinsfabriken

Tomten där Rörstrands porslinsfabrik tidigare låg har redan börjat få en ny bebyggelse. Peab bygger bostäder som man marknadsför med orden ”city living”, med hänvisning just till den absoluta närheten till Göteborgs innerstad. Kvarteret Porslinsfabriken är tänkt att bli Hisingens nya landmärke och en port mellan Hisingen och Göteborgs centrum. Det högsta huset kommer att vara 17 våningar högt, med en takterrass som ger en härlig utsikt över Göteborgs hamn. Totalt sett kommer runt 400 lägenheter att byggas på den gamla porslinsfabrikens tomt (Silén, 2007).

1.4.2 Backaplan idag

Backaplan är idag ett område som består nästan uteslutande av industrimark och handelslokaler, med stora tillhörande uppställnings- och parkeringsytor. Stadsbilden är ogästvänlig och svårorienterad, med ett glest gatunät. Bitvis är området ödsligt, speciellt kvällstid, när det ofta är folktomt. Parkeringsytorna intar då en skepnad av platta och tråkiga gråa ytor. Vegetationen är i stort sett obefintlig. Detta bidrar ytterligare till det kalla och opersonliga intrycket. Området är dock väletablerat som kommersiellt centrum, och detta är ett värde i sig som man inte vill gå miste om (Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan, ss 18, 28, 35).

Hela Backaplan är i stort sett platt och saknar egentliga höjdskillnader. Området omges dock av markanta grönskande höjdparter, bland annat Brunnsboberget och Ramberget. Det finns resurser i dessa naturliga orienteringselement som man kan utnyttja i en framtida bebyggelse (Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan, ss 33, 67).

Markägandet på Backaplan är idag i stora drag uppdelat på ett antal privata fastighetsägare. Några av de största är KF Fastigheter, Siba Holding AB,

Fastighets AB Balder, NCC och Wallenstam (Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan, s 25).

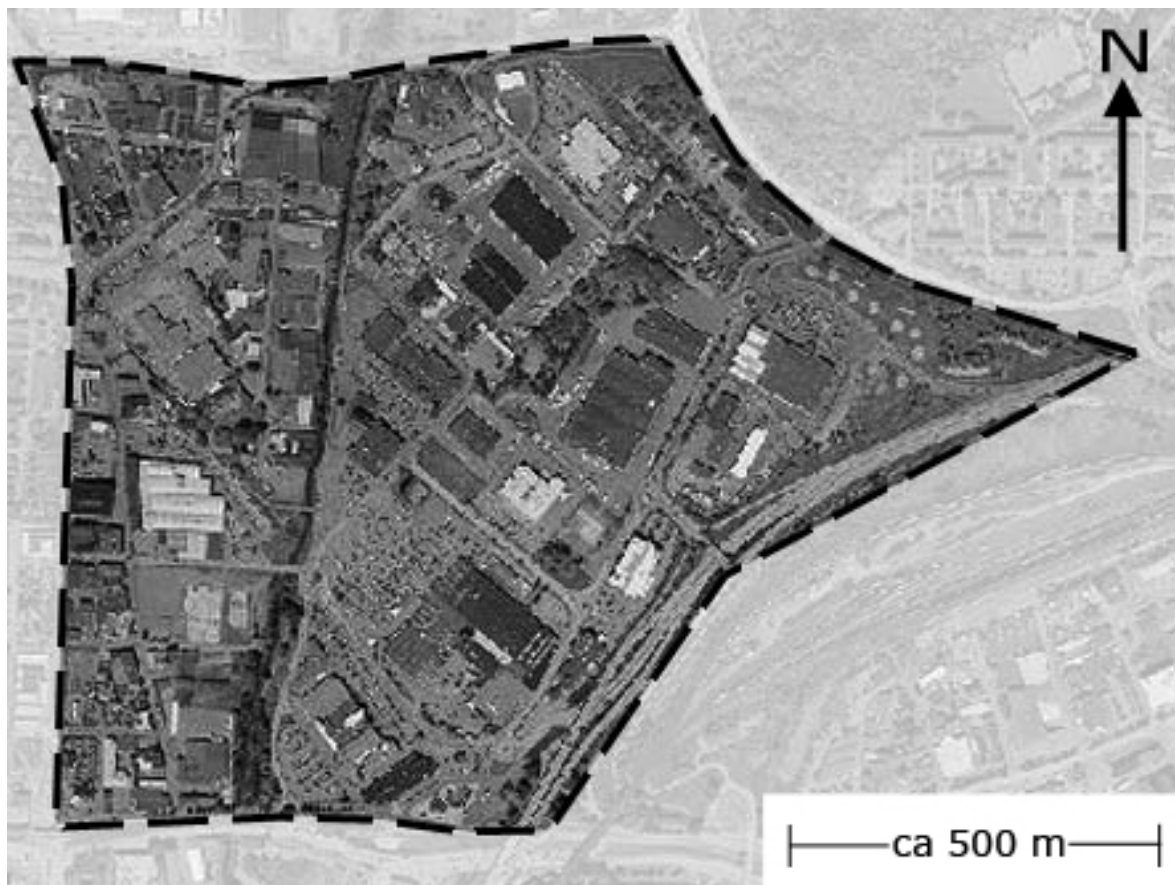


Bild 1.2. Karta över Backaplan och intilliggande stadsdelen Kvillebäcken, separerade av vattendraget Kvillebäcken. Lägg märke till den storskaliga gatustrukturen och de stora öppna ytorna som idag till stor del är parkerings- och uppställningsytor. Området saknar stadskaraktär och är svårorienterat. (Karta: Eniro. Bearbetad av: Henrik Mörk.)

KF Fastigheter äger stora områden centralt på Backaplan. Här bedrivs i dagsläget volym- och dagligvaruhandel. Ambitionen är att på sikt omvandla dessa ytor till blandstadskvarter med butiker, caféer, restauranger och bostäder – en innerstadslig miljö. Detta förutsätter naturligtvis att KF är beredda att flytta sina handelsytor till ett annat läge, vilket man har deklarerat att man är (Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan, ss 79-81, 85).

Även om det såklart finns konfliktområden mellan kommunens intressen och de privata företagens intressen så finns det ändå oftast en samsyn mellan de berörda parterna. Man är överens om att området behöver genomgå en upprustning och en förädling. Om man lyckas förvandla Backaplan till en attraktiv stadsdel, finns det stora humana och ekonomiska vinster att hämta för både kommunen, företagen och de enskilda människorna. Göteborg har en mer eller mindre unik möjlighet att utvidga stadskärnan genom omvandling av tidigare hamn-, järnvägs- och industriområden i centrala lägen (Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan, s 10).

Markanvändningen i området är, med hänsyn till läget, alldeles för låg. Byggnationen på Backaplan består av hus i en till tre våningar, vilket ger ett lågt exploateringsstal. Vidare är parkeringsytorna i stort sett outnyttjade under de tider då butikerna är stängda vilket ytterligare förstärker den låga markanvändningen (Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan, ss 18, 23).

1.5 Trafikförutsättningar

Infrastrukturen kring Backaplan är väl utbyggd, vilket gör att området är lätt att nå – både med kollektivtrafik och med egen bil. Området ligger i direkt anslutning till flera stora trafikleder och knutpunkter. Detta har ju dock – som på många andra ställen – en negativ inverkan på närmiljön och leder till att området blir ”avskärmat” från omkringliggande bebyggelse (Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan, ss 28-30).

Man talar i allmänhet om en trafikfaktor på cirka 10 när det gäller en nyetablering av ett handelsområde likt det på Backaplan (Löfmark, 2008), vilket betyder att belastningen på gatunätet kommer att tiofaldigas jämfört med om köpcentrat inte fanns där.

1.5.1 Flaskhalsar och barriärer

Backaplan ligger i anslutning till Tingstadstunneln – regionens mest trafikerade punkt – med i genomsnitt cirka 120 000 passerande fordon varje dygn (Göteborgs Stad, Trafikkontoret). I rusningstid flyter trafiken genom Tingstadstunneln mycket långsamt. En ny tunnel under Göta Älv planeras strax norr om den nuvarande.

Väster om Tingstadstunneln, och i direkt anslutning till Backaplan, finns Göta Älv-bron. Denna bro är i mycket dåligt skick, och kommer att ersättas alternativt kompletteras med en ny bro inom ett par års tid. Det är ännu inte beslutat exakt var den nya bron kommer att placeras. Backaplans förhållande till innerstaden kan påverkas av den nya bronns läge och utformning (Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan, s 29).

Sydost om Backaplan går den hårt trafikerade Lundbyleden, med en stor andel tung trafik och med transporter av farligt gods. Trafiken här förväntas inom en överskådlig framtid att öka ännu mer, och en förändring av utformningen kan därför bli aktuell. För Backaplans utveckling är det viktigt att Lundbyleden i större utsträckning än idag anpassas till det närliggande, mer småskaliga, gatusystemet. Det lokala gatunätet vid och runt om Backaplan behöver dessutom förbättras för att minska beroendet av Lundbyleden för lokala transporter (Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan, s 28).

Lundbyleden utgör tillsammans med Hamnbanan en kraftig barriär mellan Backaplan och Göta Älv (och därmed även mellan Backaplan och innerstaden). Hamnbanan är redan idag en viktig länk för godstågstrafiken till och från Göteborgs hamn, och kommer att behöva byggas ut än mer (en förstudie avseende kapacitetsförstärkning av Hamnbanan har redan genomförts). För att göra Backaplan mer attraktivt är det viktigt att man lyckas mildra den barriärverkan som Lundbyleden och Hamnbanan gemensamt åstadkommer (Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan, ss 28-29).

1.5.2 Framtida trafikökning

Den planerade utbyggnaden av handels- och bostadsytor på Backaplan kommer att medföra en ökad trafikbelastning på de befintliga vägarna i området. Vägnetet på Backaplan kommer att behöva byggas ut och kompletteras för att få en tätare innerstadsstruktur. De storskaliga kvarteren behöver brytas ned och delas in i mindre delar. Trafikflödet behöver förbättras och delas upp på ett antal större stråk. Varutransporterna måste effektiviseras samt delvis döljas för att åstadkomma en trivsammare miljö.

Kollektivtrafiken i området är redan väl utbyggd och nyttjas i relativt hög grad, något som bör beaktas och tas till vara vid en framtida utbyggnad. Att få en ännu större andel av trafikanterna att använda sig av kollektiva färdmedel för att färdas till och från Backaplan blir dock den kanske enskilt största utmaningen. Ett första steg i detta har tagits i och med att en del av färjetrafiken över älven numera är gratis. Planer finns på att förlägga spårväg genom Backaplan, och även på att skapa en pendeltågsstation i närheten (Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan, ss 28-30).

1.6 Framtidsvision

Göteborgs stad har, tillsammans med kommunägda Älvstranden Utveckling AB och KF Fastigheter arbetat fram en vision för ett framtida Backaplan (Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan, s 6):

Backaplan – Göteborgs city växer över älven. Göteborgs city med dess stadsmiljöer har expanderat över älven. På Backaplan finns en trivsam, tät stadsbebyggelse med en spännande mångkulturell mix av boende, arbete, handel, kultur och rekreation som gör Backaplan till en självklar mötesplats för alla åldrar och grupper. Hela stadsdelen har blivit en förebild för hållbar stadsutveckling med allt inom räckhåll. Genom Backaplan tas första steget mot en utbyggnad av

stadskärnan på båda sidor älven till en livskraftig helhet.

Detta ligger till grund för arbetet med en utveckling och upprustning av Backaplan. Man vill närma sig visionen genom att skapa en blandad stadsbebyggelse, i ett attraktivt läge och med en trygg närmiljö. Man vet av erfarenhet att det är viktigt med en stor andel bostäder för att åstadkomma en sådan miljö. Samtidigt vill man behålla Backaplans status som en attraktiv plats för handel. Ett av de problem man därför står inför är hur man ska lyckas skapa attraktiva bostadsmöjligheter, utan att inkräkta på handelns förutsättningar (Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan, ss 47-51).

1.6.1 Planläggning av området

Det nu pågående projekterings- och planläggningsarbetet rörande Backaplan syftar till att behålla områdets status som kommersiellt gångbar handelsplats, samtidigt som man vill åstadkomma en mer stadsmässig miljö. Området ska få högre bebyggelse och fler platser och torg där folk kan mötas. Från kommunens sida så vill man se en byggnation som ger området liv och rörelse under dygnets alla timmar. Man försöker därför att – tillsammans med övriga intressenter i området – hitta vägar att kombinera handelsytor med i första hand bostäder på ett sätt som gynnar alla parter (Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan, ss 42-51).

Delar av området planeras innehålla mestadels bostäder, medans andra delar av området i första hand planeras innehålla storskalig volymhandel och / eller offentlig service. För att ge Backaplan en helhet och åstadkomma en behaglig atmosfär är det dock viktigt att skapa bostäder även i de delar av området som i första hand ska innehålla andra verksamheter. Här kommer den nya lagstiftningen om tredimensionell fastighetsindelning in i bilden, och en sak som man tittar noga på är hur man ska kunna kombinera KF Fastigheters planer på ett nytt köpcentrum med i första hand byggandet av attraktiva bostäder (Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan, s 77).

Områdets förvandling måste ske i etapper. Man kan likna det vid ett spel, där pjäserna måste flyttas i en speciell ordning för att så småningom komma på rätt plats. Flera åtaganden från både kommun och privata fastighetsägare är nödvändiga för att omvandlingen ska vara möjlig att genomföra (Olofsson, 2008).

Första fasen i omvandlingen av Backaplan blir en nybyggnation på de till stora delar öde ytorna väster om Kvillebäcken. Steg två blir etableringen av KF:s nya köpcenter på en tomt som i dagsläget huserar mer eller mindre oanvända

lagerlokaler samt uppställningsytor. Först därefter kan det nuvarande Coop Forum-huset rivas, och de centrala delarna av Backaplan börja bebyggas med bostäder och blandstadsbebyggelse.

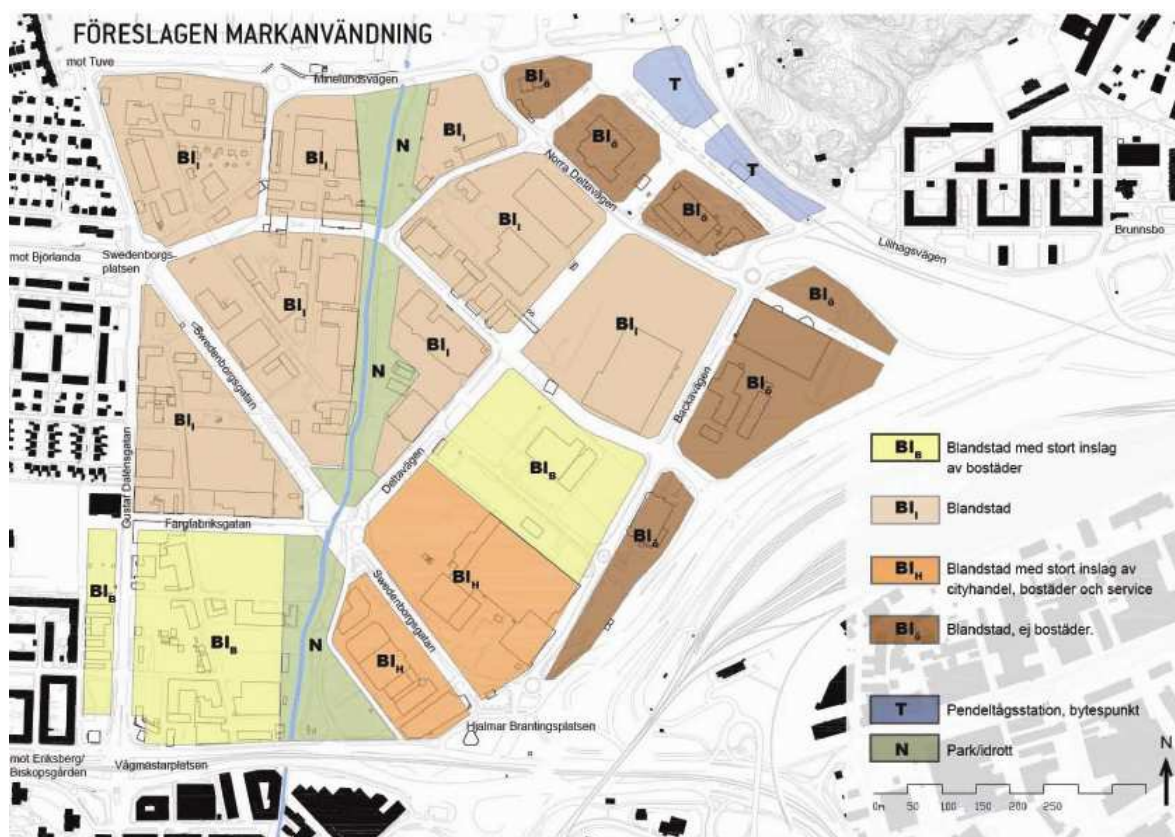


Bild 1.3. Skiss över ett framtida Backaplan. Stadsdelen Kvillebäcken, gula fält i nedre vänstra hörnet (BI_B), kommer att omvandlas först. Det nya köpcentret kommer sedan att etableras på det beige fältet (BI_I) längst till höger, mellan Deltavägen och Backavägen. Bruna fält (BI₀) är ej lämpliga för bostadsbyggande på grund av närheten till stora trafikstråk och järnväg. (Skiss: Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs stad.)

När dessa etapper sedan är avslutade kan det bli aktuellt att även börja bygga bostäder ovanpå och i den direkta närheten av köpcentret. Tanken är då att man ska få en känsla av **blandstad** även här. Området ska på så sätt bli mer levande även då affärerna inte är öppna. Man vill komma ifrån ”spökstadssymptomen” som annars lätt uppenbarar sig efter att butikerna stängt för dagen (Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan, ss 74-81).

I och med att Backaplan får den nya täta bebyggelsen och ett ökat antal invånare så är förhoppningen att området ska bli säkrare och mer inbjudande. Man vill skapa en attraktiv stadsdel där boende och besökare har ”nära till allt” (Olofsson, 2008).

1.6.2 Framtida utveckling

Det finns enorma möjligheter med bostadsbyggande på Backaplan, då området i sig är ganska stort (runt 100 hektar) och kan rymma stora mängder bostäder. För detta krävs dock en rejäl upprustning, där man till stora delar ändrar

markanvändningen i området. Med sin storlek och sitt läge är Backaplan ett av de områden som måste få en ny bebyggelse, en ny användning, och en höjd utnyttjandegrad om Göteborg med omnejd ska kunna utvecklas (Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan, ss 16-18).

Enligt studier från *Göteborgsregionens kommunalförbund* kommer befolkningmängden i de berörda kommunerna årligen öka med totalt minst 8000 invånare, fram till år 2020. Göteborgs innerstad bör, enligt samma organisation, förstärkas med 30 000 bostäder och 40 000 arbetsplatser fram till år 2020 (Uthållig tillväxt – Mål och strategier med fokus på hållbar regional struktur, ss 4-5).

Backaplan är med sitt relativt centrala läge en mycket viktig pjäs för expansionen av Göteborgs innerstad. Studier visar att handelsytorna i området med lätthet kan fördubblas, samtidigt som det kan tillkomma i runda tal 4000-5000 nya lägenheter. Bedömningar av möjlig ny- / utbyggnadsyta visar att Backaplan totalt bör kunna bebyggas med ca 700 000 m² ny våningsyta (Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan, ss 10-11).

Stora delar av närområdet kommer efter genomförda förändringsarbeten att lämpa sig väl för bostäder. Mot de stora trafikstråken och järnvägarna i områdets östra delar (se Bild 1.3, sidan 15) är miljön dock ej lämplig som bostadsmiljö. Här kan istället handelslokaler, kontorshus och andra typer av byggnader etableras. På så sätt kan de olika verksamhetsformerna kombineras med varandra till en livskraftig helhet (Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan, s 45).

Rent generellt är det dessutom så att det är lättare att samordna kontors- och servicebyggnader med storskaliga handelsytor, gentemot alternativet med bostäder. Detta bland annat beroende på att kraven är högre när det gäller boendemiljö jämfört med kontorsmiljö (Henrichsén, 2008).

2 Hållbart stadsbyggande

Målet för framtiden är att Backaplan ska ses som en naturlig utvidgning av Göteborgs centrumkärna. Detta ska åstadkommas genom en hållbar utvecklingsstrategi – såväl ekonomiskt som ekologiskt, socialt och kulturellt. Tanken är att en stark stadskärna ska gynna hela regionen (Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan, s 35).

2.1 Ekonomiska aspekten

Ekonomisk hållbarhet innebär bland annat att skapa en mer effektiv markanvändning. Den täta staden ger givetvis förbättrade förutsättningar för företag att utvecklas och leva vidare. Ett gott företagsklimat ger människor jobb och bidrar till en levande stad.

Det handlar också om att vara beredd på att göra stora investeringar i ett tidigt skede, och att kunna ställa dessa mot de samhälls- och företagsekonomiska vinster som kan åstadkommas på längre sikt. Man måste se utvecklingen över en längre tid. Ekonomiskt hållbar stadsutveckling är inget som sker över en natt (Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan, s 35).

2.2 Ekologiska aspekten

Det är viktigt att man inser att en utbyggnad av Backaplansområdet troligtvis totalt sett påverkar miljön mindre än vad en motsvarande utbyggnad i ett mer perifert område skulle göra. Till exempel kan man anta att en stor andel av persontransporterna till och från Backaplan kan ske med kollektivtrafik eller cykel. Större avstånd frambringar mer utsläpp av farliga växthusgaser. En tät stadsbebyggelse minskar behovet av förflyttningar.

Man kan även utnyttja den redan befintliga infrastrukturen i området. Såväl gator som vattenledningar, avlopp, elnät med mera är i många fall redan på plats – ofta dessutom dimensionerade för att klara av den växande nyttjandegraden som en ökad exploatering medför. Detta är naturligtvis viktigt även ur en ekonomisk synvinkel – en befintlig infrastruktur minskar behovet av nyinvesteringar.

Över en längre tid blir det *ekologiska fotavtrycket* mindre vid en utbyggnad i stadens mitt, än vad det blir vid motsvarande utbyggnad i ett inte lika centralt läge (Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan, ss 36-37).

2.3 Sociala aspekten

Att lyckas integrera olika stadsdelar med varandra och skapa goda möjligheter till förflyttningar mellan områden är elementära utgångspunkter vid nutida

stadsplanering. Trygga gångstråk, befolkade gator och inbjudande offentliga rum är ett par verktyg man kan använda sig av. Det handlar om att skapa tillgänglighet istället för avskildhet och isolering (Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan, s 37).

2.4 Kulturella aspekten

Kulturhistorien är ofta en stor del av ett områdes hjärta och själ. Man bör alltid vara varsam vad gäller stora omvandlingar av en stadsdel / miljö, annars riskerar man att förstöra värden som aldrig går att återskapa.

I samband med framtida detaljplanering av Backaplan måste en grundlig inventering av kulturhistoriska värden i befintlig bebyggelse göras. Området ingår i dagsläget inte i kommunens så kallade bevarandeprogram, men några byggnader och vägsträckningar av historiskt och kulturellt intresse finns att ta hänsyn till (Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan, s 37).

3 Begränsningar i befintliga konstruktioner

Man ska vara medveten om komplexiteten i att bygga på ett par extra våningar ovanpå en befintlig volymhandelsbyggnad. Dessa "lador" är allt som oftast dimensionerade för att klara enbart de laster som de utsätts för i originalutförandet. Pelaravstånden är för stora för att man ska kunna öka lasten speciellt mycket, och man får problem med bjälklagskonstruktioner och vindlaster. Att förstärka en befintlig stomme är ofta både komplicerat och dyrt. Det är därför orealistiskt att någon skulle vilja genomföra en sådan sak. Istället är det enklast och billigast att bygga nytt, varför den här typen av lösningar i första hand kan bli aktuella vid nybyggnationer av handelsytor, och endast i mindre utsträckning på redan befintliga byggnader (Sentler, 2008).

3.1 Geotekniska förutsättningar

Det kan ju också vara så att marken inte tål högre belastning än vad den utsätts för i nuläget. Beroende på tidigare genomförd grundläggning och pålning kan möjligheten till ekonomiskt försvarbar påbyggnation vara starkt begränsad.

I vissa fall är dock grundkonstruktionerna överdimensionerade för de befintliga byggnaderna, och den ökade tyngden som en påbyggnad medför måste inte nödvändigtvis ställa till problem. Antingen har man varit förutseende och dimensionerat för en framtida påbyggnad, eller också har man ett underlag som är väldigt stabilt, exempelvis om man har byggt direkt på berg. I dessa fall kan man nästan helt slippa grundläggningkostnader, vilket är en klar fördel gentemot nybyggnationer.

3.2 Infrastruktur

Man måste också ta hänsyn till om vägar, kommunikationer, ledningar och rör är av tillräcklig dimension. Ofta är till exempel vattenledningarna i ett område överdimensionerade, just för att klara en vidare förtätning av närmiljön. Är den maximala kapaciteten i dessa redan uppnådd tillkommer dyra kostnader för anläggandet av erforderlig ny infrastruktur.

Här finns ju en stor fördel med en förtätning i en redan bebyggd stadsmiljö jämfört med motsvarande etablering i ett mer perifert läge. Troligtvis behövs inte lika omfattande utbyggnader av vägar, järnvägar, elnät, avlopp och bredbandsuppkopplingar som det skulle göras i ett mer glesbebyggt område.

4 Stadsomvandling under rekordåren

Under 1960- och 70-talen skulle i stort sett varje svensk småstad få sitt egna Domus-varuhus. Varuhuset – ofta stora anonyma betonglådor – var en symbol för välfärds-Sverige. De skulle ligga på bästa platsen i staden, gärna vid det största torget, paradgatan eller liknande. Det nya city skulle ligga på samma plats som det gamla city låg. Hela kvarter med äldre bebyggelse revs för att lämna plats åt de nya varuhusen. På kort tid byggdes nästan 200 nya Domus-varuhus, men även 80-talet konkurrerande Epa-varuhus och runt 90 Åhléns-varuhus. Ofta med tillhörande parkeringshus (När Domus kom till stan, 2004).



Bild 4.1. Typexempel på 60- och 70-talens varuhus och parkeringshus. (Bild: från dokumentärfilmen "När Domus kom till stan".)



Bild 4.2. DOMUS-varuhus och i bakgrunden Åhléns-varuhus. Byggnaderna utfördes ofta i ett plan, enligt amerikansk modell. (Bild: från dokumentärfilmen "När Domus kom till stan".)

Visionen av ett Sverige där alla ägde bil, där du snabbt och enkelt kunde köra in till centrum, parkera bekvämt i ett av de stora parkeringshusen och handla allt på ett och samma ställe mer eller mindre ödelade många svenska stadskärnor. Man ville tillgodose de bilburna kundernas behov. Innerstaden skulle domineras av trafikleder och parkeringshus. Handeln skulle koncentreras till storköpen. Bostadsområden förlades till mer perifera ytor; det var ju ändå så lätt att ta bilen in till city. Man ville åstadkomma en funktionsseparering – rena motsatsen till visionen om blandstad.

Den stora rivningshysterin ledde till likformiga och ödsliga svenska stadskärnor. När butikerna stängde för dagen tömdes staden på folk. Varuhusen uppfördes överallt i samma förutbestämda stil, ritade av samma arkitekter på ett och samma arkitektkontor. Historielösheten växte sig starkare då allt fler gamla stadsdelar revs för att ge plats åt nya betonglådor. I Norrköping revs under denna tid ungefär 500 trähus för att ge plats för fem

stora, konkurrerande varuhus med tillhörande parkeringsanläggningar. I Gävle byggdes samtidigt sju stycken nya parkeringshus med totalt 8000 parkeringsplatser.

Idag är varuhusen i många fall nedlagda. Ett minne från det förgångna. Kvar står byggnaderna som en påminnelse om värdet av kulturhistoria. I många städer har de tidigare varuhusen omvandlats till gallerior (När Domus kom till stan, 2004).



Bild 4.3 och 4.4. Byggnaderna står kvar men har omvandlats till gallerior. (Bilder: från dokumentärfilmen "När Domus kom till stan".)

4.1 Omvandling av Backaplan

För att återknyta dessa historiska "snedsteg" till Backaplan så kan vi konstatera att området i sig ej är att betrakta som innerstad. Det ligger dock positionerat på ett sådant sätt att en framtida utbyggnad av närområdet enkelt kan förena Backaplan med city. Byggnader av kulturhistoriskt värde på Backaplan är emellertid lätträknade, varför området är väl lämpat för en nyetablering av såväl bostäder som verksamheter i ett innerstadsnära läge (Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan, ss 16, 37).

5 Handeln lämnar innerstaden

En kartläggning gjord av branschtidningen Market och undersökningsföretaget GFK visar att allt fler konsumenter föredrar att handla i större köpcentrum utanför stadskärnorna (Jansson 1, 2010). Här kan företagen erbjuda stora parkeringsytor, vilket gör handeln enkel och bekväm för bilburna konsumenter. I innerstaden är det dyrt för företagen att etablera och existera, och dessutom är det ont om plats (Jansson 2, 2010).

”Allt under ett tak” tycks vara ett vinnande koncept, i ett läge då många upplever att tiden inte räcker till. Många butiker i stadskärnorna försvinner efterhand. Dessa ersätts ofta med restauranger och / eller caféer. Hoppet är dock inte ute för innerstadshoppingen. Det gäller för cityhandeln att ta till vara på det kundunderlag som naturligt finns i och med den stora genomströmningen av folk. Främst i lite större städer är ju innerstaden ”alltid” befolkad med potentiella kunder. Mysiga caféer och promenadstråk förmedlar dessutom en annan känsla än ett köpcentrum, och detta måste handlarna i innerstaden försöka marknadsföra bättre (Mårtensson, 2010).

6 Tredimensionell fastighetsindelning

När riksdagen i oktober 2003 beslutade att införa möjligheten till *tredimensionell fastighetsindelning* var det ett efterlängtat beslut som bejublades av många bygg-, anläggnings- och fastighetsföretagare. Lagändringen ses som branschens största förändring sedan 1970-talet, och öppnar helt nya möjligheter för de berörda parterna (Lantmäteriet).

6.1 Lagens innebörd

Den tredimensionella fastighetsindelningen avgränsar, till skillnad från den traditionella, en fastighet även i höjddled. Med traditionell fastighetsindelning definierades en fastighet av x- och y-koordinater i markplanet, och var sedan obegränsad i höjddled.

Möjligheten till tredimensionell fastighetsindelning skapar förutsättningar för effektivare fastighetsanvändning, till exempel genom att befintliga hus enklare kan byggas på med en helt ny fastighet. Man kan även låta en underjordisk byggnation – som exempelvis ett parkeringsgarage eller dylikt – vara en egen fastighet och därmed ha en egen fastighetsägare som inte nödvändigtvis behöver äga marken ovanför. Vidare kan olika fastighetsägare dela upp ägandet av en byggnad – olika våningsplan kan ha olika ägare, men det kan även vara så att man delar upp ett våningsplan efter exempelvis aktivitet (Tredimensionell fastighetsindelning (3D) – en välkommen nyhet, s 3).

6.1.1 Bostadsrättsföreningar – ett exempel ur verkligheten

Bostadsrättsföreningar som äger hus med butiker i markplan har tidigare tvingats ansvara även för dessa lokaler, trots att man helst fokuserat alla sina krafter på bostadsutrymmena. Med den nya lagstiftningen kan en bostadsrättsförening sälja exempelvis gatuplanet till en fastighetsägare som inriktar sig på kommersiella lokaler, och endast behålla de våningsplan som innehåller bostäder. Detta kan ses som en rationalisering av verksamheten, såväl för den aktuella bostadsrättsföreningen som för fastighetsägaren specialiserad på handelslokaler – även om skillnaden inte syns utåt för gemene man.

6.1.1.1 Innebörd

Tittar vi på en bostadsrättsförening så har man kanske inte haft möjligheten att vårda de kommersiella lokalerna på ett tillfredsställande sätt. Man har kanske inte heller haft en korrekt uppdatering av hyresnivån – man sätter en hyra på en affärslokal och låter den sedan ligga oförändrad under många år utan hänsyn till inflation eller andra faktorer. Större bostadsrättsföreningar har naturligtvis bättre förutsättningar än små att klara av att även agera hyresvärd gentemot handlare och andra företagare, men rent generellt så kan man utgå

från att det finns organisationer som är bättre lämpade än bostadsrättsföreningar för att bedriva uthyrning av kommersiella lokaler.

På samma sätt kan ju en handlare vilja äga sin egen butikslokal, något som både ger en större trygghet och en ökad frihet. Handlaren riskerar inte att drabbas av oskäligen hyreshöjningar eller att bli nedröstad i en specifik fråga i bostadsrättsföreningens (hyresvärdens) styrelse, där man som företagare ofta är i minoritet gentemot de boende.

I slutändan blir det en uppdelning av kompetenser. De som är duktiga på att driva, utveckla och förvalta bostäder kan fokusera på det medan de som vet vad som krävs för att skapa goda kommersiella lokaler kan lägga allt sitt krut på det. Fastighetsägare kan anställa personal med smalare – men inom sitt område högre – kompetens.

6.1.2 Några exempel

Den nya lagen ger fastighetsbranschen nya möjligheter att utvecklas. Det har under en ganska lång tid funnits önskemål om en möjlighet att få bygga och äga en fastighet ovanpå en befintlig byggnad, och även under jord. Vidare har det funnits intresse – framför allt från mindre byggherrar – att kunna investera gemensamt i nybyggnadsprojekt, och i slutändan dela upp ägandet.

Investeringen, och därmed risktagandet, blir då inte lika omfattande för dessa aktörer (Tredimensionell fastighetsindelning (3D) – en välkommen nyhet, s4).

I de högt exploaterade storstadsområdena, där bebyggelsen är tät och markutnyttjandet högt, ser man det största behovet av tredimensionella fastigheter. Det finns dock ett intresse för detta även i mindre städer och vid glesare bebyggelse (Sjödén & Wiström, 2007).

Bild 6.1. Exempel på möjligheter med tredimensionell fastighetsindelning – en fastighet kan delas upp i höjdled mellan olika fastighetsägare. (Bild: Henrik Mörk.)



Bild 6.2. Exempel på möjligheter med tredimensionell fastighetsindelning – en fastighetsägare kan äga alla butikslokaler i gatuplan längs en gata utan att äga resterande delar av byggnaderna. (Bild: Henrik Mörk.)



Viktigt att påpeka är dock att lagen inte har tillkommit för att möjliggöra uppdelning av fastigheter som lämpligen kan förvaltas sammanhållet. En bostadsfastighet kan således inte delas upp i flera tredimensionella bostadsfastigheter. Detsamma gäller för en kontorsfastighet, som inte kan delas upp i flera tredimensionella kontorsfastigheter. I första hand är det typ av verksamhet som styr den tredimensionella fastighetsindelningen (Regeringskansliet).

6.1.3 3D-fastigheter och 3D-fastighetsutrymmen

I och med den nya lagstiftningen så tillkommer också två nya begrepp; 3D-fastigheter och 3D-fastighetsutrymmen. En 3D-fastighet är en fastighet som avgränsas både horisontellt och vertikalt. I jordabalken, som styr den svenska fastighetsrätten, anges sedan tidigare att ”fast egendom är jord och denna är uppdelad i fastigheter”. Detta kompletterades i och med införandet av den nya lagstiftningen med tillägget ”en fastighet avgränsas antingen horisontellt eller både horisontellt och vertikalt”.

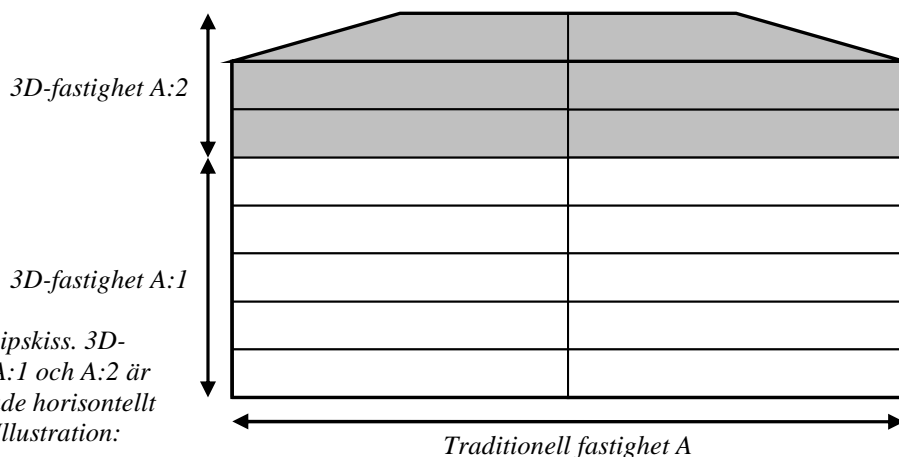


Bild 6.3. Principskiss. 3D-fastigheterna A:1 och A:2 är avgränsade både horisontellt och vertikalt. (Illustration: Henrik Mörk.)

Ett 3D-fastighetsutrymme avgränsas även det både horisontellt och vertikalt, men det är däremot ingen egen fastighet. Detta är istället ett utrymme som kan fogas till en traditionell fastighet (Tredimensionell fastighetsindelning (3D) – en välkommen nyhet, s 2).

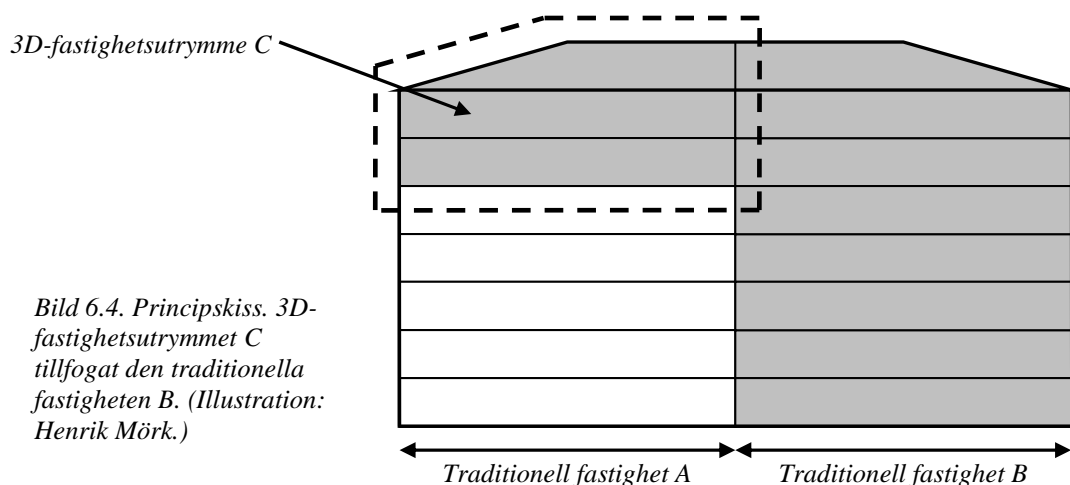


Bild 6.4. Principskiss. 3D-fastighetsutrymmet C tillfogad den traditionella fastigheten B. (Illustration: Henrik Mörk.)

6.2 Resultat och effekter

Lagen om tredimensionell fastighetsindelning trädde i kraft den 1 januari 2004. Redan vid årsskiftet 2007-2008 fanns 175 stycken tredimensionella fastigheter alternativt fastigheter med tillfogat tredimensionellt fastighetsutrymme inregistrerade. Tendensen vid denna tidpunkt var dessutom att antalet nyregistreringar ökade. Detta visar tydligt att det fanns en stark önskan från branschen att få tillgång till denna möjlighet.

Tredimensionella fastigheter och fastigheter med tillfogat tredimensionellt fastighetsutrymme har registrerats över i stort sett hela landet, från norr till söder. Dock ser man en tydlig koncentration till de större städerna. Stockholm och Göteborg står ensamma för totalt 42 procent. Den stora merparten av dessa är koncentrerade till innerstadsnära områden. Vanligast förekommande är kombinationer av bostads-, parkerings- och handelsytor (Sjödin & Wiström, 2007), det vill säga exakt vad som är aktuellt på Backaplan.

7 Diskussion

Att en byggnad idag har flera olika användningsområden är inget ovanligt. Stadskärnornas hus innefattar ofta både butiker, kontor och bostäder. Längre ut från stadskärnorna är det ovanligare med den här typen av kombinerade byggnader. Där är ett bostadshus ofta just ett bostadshus. Anledningen till detta är i grund och botten att stadskärnorna ses som ett mer attraktivt ställe att etablera på, alldeles oavsett vad du ska ha för verksamhet i lokalen – butik, kontor eller bostad.

7.1 Handelsbyggnader och innerstadsområden

Stormarknader och andra volymhandelsbyggnader byggs ofta upp som stora ”plåtskjul”, nästan uteslutande i enplansutförande. Ofta finns dessa byggnader i lite mindre centrala områden, där de kanske inte utgör ett problem för effektivt markutnyttjande. Mitt inne i stadskärnorna finns ingen möjlighet för, eller vilja från, företagen att etablera en lokal av den här typen. Många gånger är det de ekonomiska förutsättningarna som sätter stopp då marken är för dyr, men hänsyn måste även tas till aspekter som trafik och stadsbild. Det finns dock en zon strax utanför kärnorna, ett s.k. *sub-centralt område*, där det dels finns ett intresse för att etablera ”handelslador”, men där det även är attraktivt att bo.

I exemplet Backaplan, som klassas som ett sub-centralt område, så finns dels ett intresse från kommunen att bygga bostäder i attraktiva lägen. Detta krockar delvis med de kommersiellt intressena att bevara området som det väletablerade och välkända handelsområde som det i dagsläget är för hela Göteborgsregionen. Man behöver hitta ett sätt att skapa en trevlig bostadsmiljö i en intensivt exploaterad handelsyta.

7.2 Exploatering i centrala delar

Större städer förtätas mer och mer. Det blir allt vanligare att man försöker hitta sätt att samutnyttja delar av en fastighet eller att kombinera flera olika verksamheter i samma byggnad. Detta vill man nu applicera på Backaplans volymhandelsytor.

Då markutnyttjandet i stadskärnorna i många fall redan är näst intill optimerat så blir det istället de subcentrala delarna av städerna som blickarna riktas mot när det gäller att få kärnan att växa. På många ställen är marken även i de områdena redan utnyttjad i hög grad, men det finns definitivt möjligheter till effektivisering i många fall.

7.3 Möjligheter och begränsningar

Stora volymhandelsbyggnader ligger ofta för sig själva, gärna en bit från övrig bebyggelse. Detta beror dels på att det är billigare för företagen att etablera på mindre attraktiv mark, och dels på att människor på grund av exempelvis trafikstörningar inte vill bosätta sig i närheten av en sådan byggnad. Dock så finns det alltid en potential i att låta verksamheter samutnyttja mark, vilket man ofta ser i innerstadsområden. Detta borde gå att applicera även på volymhandel och stora köpcenter, som det är tal om i fallet Backaplan.

7.3.1 Allmänt

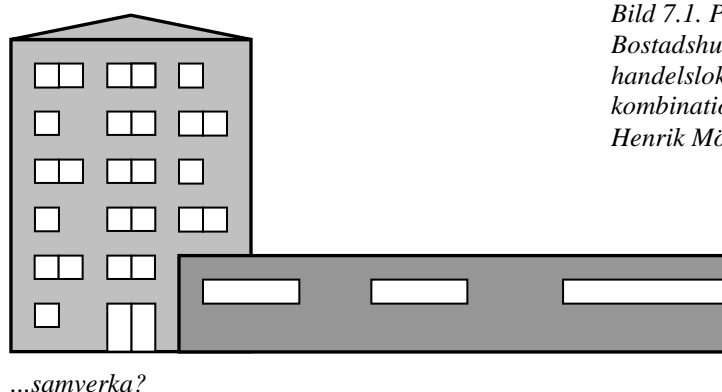
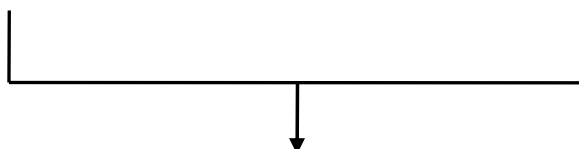
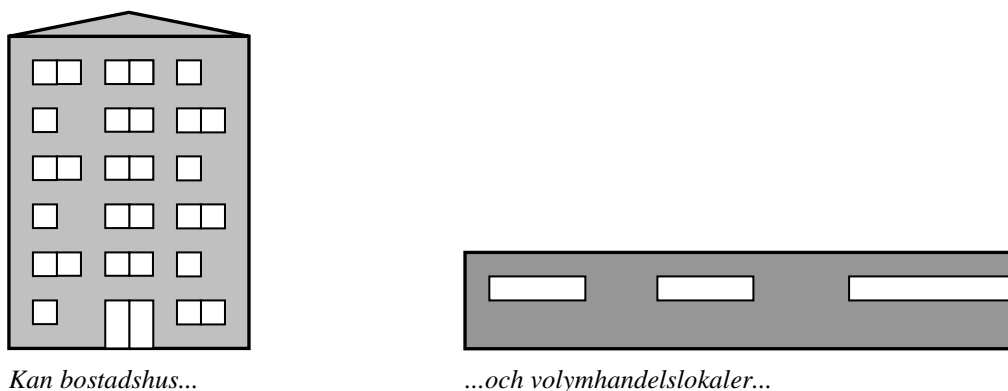
Rent generellt kan man säga att det man måste väga mot varandra är fördelen av ett bättre markutnyttjande – och allt vad det medför i form av samnyttjande av befintlig infrastruktur – gentemot de negativa sidor som uppkommer när olika verksamheter stör varandra.

Det finns naturligtvis i ett verkligt läge näst intill oändligt antal faktorer som spelar in och som man behöver ta hänsyn till. Är det till exempel flera olika fastighetsägare så behöver dessa sinsemellan göra upp avtal kring exempelvis hur de gemensamma fasaderna ska utformas, underhållas och repareras. Vidare måste ju stommen dimensioneras och utföras på ett helt annat sätt om man ska bygga fem-sex våningar på varandra istället för en volymhandelsbyggnad i ett plan. Detta medför extra kostnader, och hur dessa ska fördelas kan variera från fall till fall.

Lyckas man – som i fallet Backaplan – inleda ett samarbete där alla aktörer strävar mot ett gemensamt mål så finns det stora möjligheter att åstadkomma attraktiva platser och miljöer. Om ambitionen och viljan finns så kan de olika verksamheterna stärka varandra, och på så sätt tillsammans ge området en själ som var och en aldrig kunnat frambringa på egen hand.

7.3.2 Olika alternativ

Att handelsytor går alldeles utmärkt att kombinera med både bostadsytor, kontorsytor och andra utrymmen är uppenbart i de flesta stadskärnor. Då handlar det dock nästan uteslutande om mindre butiker. Den storskaliga handeln ser man nästan aldrig i kombination med varken bostäder, kontor eller andra verksamheter.



*Bild 7.1. Principskiss.
Bostadshus och storskaliga
handelslokaler – en ovanlig
kombination. (Illustration:
Henrik Mörk.)*

Backaplan är såpass centralt beläget att det säkerligen finns ett stort intresse för att både bosätta sig och etablera kontor här. Dock är området i dagsläget mer eller mindre synonymt med just volymhandel, och företagarna släpper inte gärna inte ifrån sig en sådan resurs. Återstår då att finna vägar för de olika funktionerna att kunna existera tillsammans.

7.3.2.1 Bostäder

Att kombinera storskalig handel med bostäder kan ha både positiva och negativa sidor. Bland de positiva finns naturligtvis att man åstadkommer en förhöjd exploateringsgrad om man kan komplettera handelsytorna i markplan med ett visst antal våningar bostadsytor ovanpå. Detta gäller ju dock inte bara bostäder utan för alla typer av verksamheter, och är därför mer av en generell fördel med kombinerade byggnader.

Man kan, som man vill i fallet med Backaplan, åstadkomma en ökad säkerhet och en tryggare känsla i ett område genom att bygga bostäder. Det är alltid trevligt om det är liv och rörelse i ett område under större delen av dygnet. Ett handelsinriktat område blir öde på kvälls- och nattetid. På samma sätt blir en

miljö med enbart bostäder ofta mer eller mindre folktom om dagarna. Detta är ett tydligt och konkret exempel på när olika verksamheter kan komplettera och stärka varandra till att gemensamt bli både livfullt och säkert, dygnet runt.

Likväl är det en smart lösning att volymhandelns stora parkeringsytor, istället för att stå tomma om nätterna, kan utnyttjas av boende i området. Även om detta inte ökar exploateringsgraden så är det ändå ett sätt att öka markutnyttjandet; marken kan användas under en större del av dygnet.

En negativ aspekt med att bygga bostäder i sådana här lägen är att närmiljön kommer påverkas av exempelvis buller, trafikflöde, dofter, avgaser och liknande. Ett projekt av den här typen måste utföras med största finess för att slutresultatet ska bli bra. Hur ska man till exempel kunna uppföra säkra lekutrymmen för barn, när närmsta grannen är ett varuintag och / eller en lastbrygga?

Mycket av det här går att lösa, med smarta idéer och tekniska lösningar. Bullret kan man till viss del skärma av, trafiken kan ledas om, lastbryggan och varuintaget kan byggas in och så vidare. Det krävs dock en helhetssyn och en gemensam strävan från alla inblandade parter för att hitta vägarna till en bra boendemiljö.

7.3.2.2 Kontor och service

Kanske är det en bättre idé att kombinera volymhandel med kontorsutrymmen och samhällsservice? Jämfört med bostadsalternativet så slipper man till exempel problemet med att ordna säkra lektytor. Vad gäller buller så är de rekommenderade gränsvärdena för sådana utrymmen högre än motsvarande värden för bostäder. Det kan därför tillåtas en lite högre ljudnivå. Vidare kan toleransen tänkas vara högre för ett kraftigt trafikflöde utanför till exempel ett kontorshus jämfört med utanför ett bostadshus.

En mix av volymhandel och kontorsutrymmen är därmed lättare att åstadkomma. Då kvarstår dock problemet med att området blir folktomt på kvällarna, vilket just i fallet med Backaplan är en av de viktigaste faktorerna. Man tappar på samma sätt också fördelen med ett samutnyttjande av parkeringsytorna.

Kontor och samhällsservice är en enklare lösning än bostäder, men därmed inte sagt att den är att föredra. En större initial ansträngning kan helt klart få stora positiva utfall i förlängningen.

7.3.2.3 Andra alternativ

Det finns närmast oändligt många alternativ att undersöka. Kanske vore det bra med en skola? Idrottshall? Teaterlokal? Fritidsgård? Alla alternativ har

både för- och nackdelar och det är inte troligt att det finns ett alternativ som man kan utnämna till det bästa i alla lägen. Istället krävs en ordentlig utredning varje gång ett sådant här projekt skall genomföras. Man måste ta hänsyn till det specifika områdets förutsättningar och till vad man har för målbild.

Man kan säga att begreppet blandstad kan appliceras även på ett enskilt handelskomplex och dess kombinationsmöjligheter. Det bästa är troligtvis att försöka mixa flera olika verksamheter. Man kan låta bygga kontor riktade ut mot trafiken, och på så sätt låta dessa skärma av bullret för att åstadkomma en bättre boendemiljö där bakom. På så sätt kan man dra mest nytta av de olika alternativens fördelar, samtidigt som man snirklar sig runt de flesta nackdelar. Konfrontationspunkter kommer dock alltid att finnas.

7.4 Ett exempel – bostadsbyggande

Låt oss titta närmare på hur tankegångarna skulle kunna gå när man överväger att bygga bostäder i anslutning till en storskalig handelsplats. Vad finns det för problem? Hur löser man dessa? På de kommande sidorna presenteras ett par av de komplikationer som kan uppstå, samt ges förslag på möjliga åtgärder för att komma runt svårigheterna.

Observera att detta endast är ett fåtal exempel på när olika aktörers intressen frontalkrockar. Det finns massor av sådana här till synes ganska ”små” problem som måste lösas för att man ska kunna ro i land ett projekt av den här typen med ett gott resultat. Ofta är lösningen inte självklar. Man måste hela tiden väga för- och nackdelar mot varandra. Det krävs att samtliga inblandade aktörer är beredda att göra vissa uppoffringar för att i slutändan gemensamt kunna åstadkomma ett bra resultat.

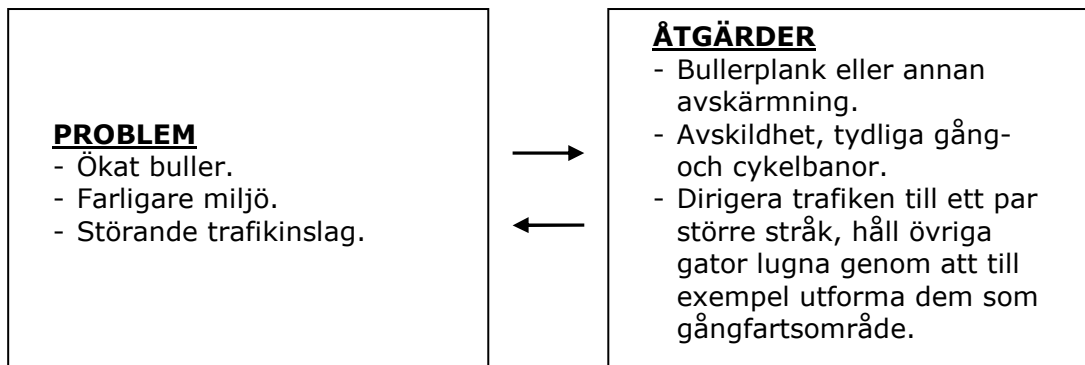
7.4.1 Viljan att investera

Bostäderna som ligger i anslutning till handeln måste ju ha samma attraktionskraft som de bostäder som ligger något eller några kvarter bort, för att kunna vara intressanta ut investeringsynpunkt. Med utgångspunkt i detta, och om man förutsätter att människor i allmänhet inte ser något större plusvärde i att ha sin bostad tätt intill ett volymhandelsområde, så måste man på ett eller annat sätt ”bygga bort” alla negativa sidor som finns med närheten till handeln.

Den som satsar pengar i ett sådant här projekt vill naturligtvis ha maximal avkastning på sin insats över en given tid. Finns inte de rätta förutsättningarna för detta så investerar man i någonting annat istället.

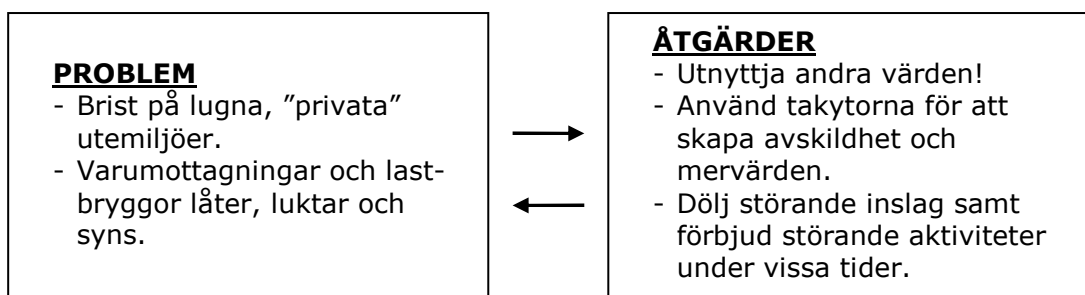
7.4.2 Trafik

Det antagna tiofaldigandet av trafiken leder dels till ett ökat buller, men även till en farligare miljö för små barn. Man kan också förutsätta att en hel del av trafikökningen består av varutransporter, och därmed blir den tunga trafiken ett betydande inslag i närmiljön.



7.4.3 Personlig frihet och integritet

Vidare kan det bli svårt att skapa en attraktiv närmiljö. En grön innergård, eller bara någonstans att kunna koppla av i direkt anslutning till huset, ses ofta som ett stort plus. Dessa så kallade halvprivata områden blir svåra att åstadkomma nära en stor handelsplats. Istället får man försöka utnyttja de värden som finns i folktätheten – uteserveringar, caféer och liknande höjer intrycket av området. En takterrass kan fungera som ett alternativ till innergård. Lastbryggor och liknande ”bakomutrymmen” bör döljas i så stor utsträckning som möjligt. Man kan exempelvis lösa detta genom att bygga in dem, eller se till att placera dem avskilt.

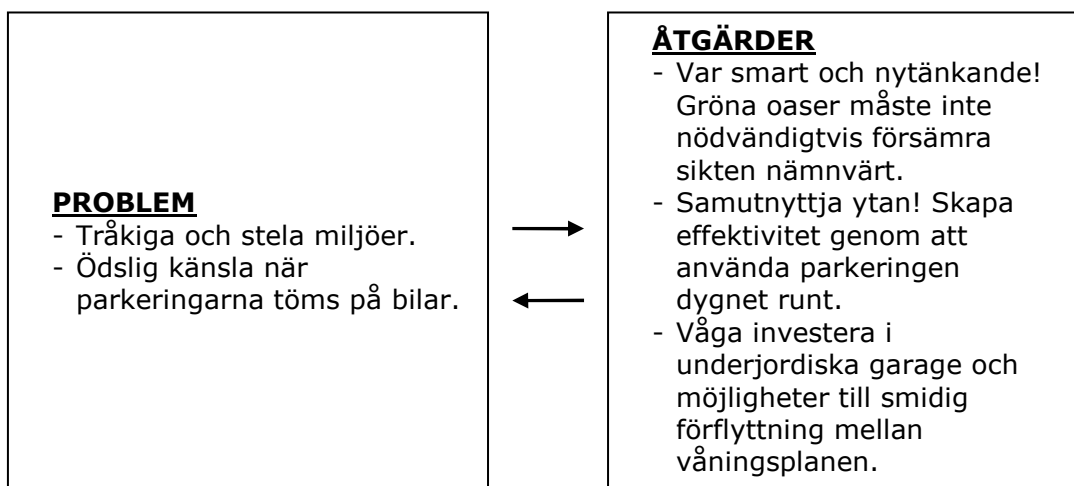


7.4.4 Parkerings- och uppställningsytor

Parkeringsytor måste ju finnas och hur man gör med dessa blir mest en kostnadsfråga. Parkeringshus eller underjordiska garage hade varit de bästa sätten att slippa undan de stora asfaltsytor som annars bildas. Båda dessa

alternativ är dock betydligt dyrare än en vanlig parkeringsyta på marken, och ofta finns det ingen som vill stå för den merkostnaden. Det är även en stor fördel för kunderna, speciellt i ett volymhandelsområde, att slippa flytta sig mellan våningsplanen. Har du en TV, ett kylskåp eller en matsalsmöbel med dig från butiken så går du gärna rakt ut på en platt parkering!

Man kan naturligtvis göra parkeringarna ”grönare”. Rader av träd och grönska över parkeringen minskar intrycket av ”asfaltsöken”. Detta försämrar dessvärre sikten, vilket dels leder till fler påkörningsolyckor, men även inverkar negativt på de kommersiella intressena då skyltar och banderoller kan döljas av träden. Butiksägarna vill naturligtvis att deras skyltar ska synas var man än befinner sig på parkeringen. Kunderna ska lätt kunna orientera sig och hitta till rätt butik. Vidare kan vi antaga att fastighetsägaren vill ha en så rationell parkering som möjligt, det vill säga det ska inte slösas med utrymmet. Parkeringsytan ska optimeras för att innehålla så många bilar som möjligt.



7.5 Analys av planerna för Backaplan

Vissa stadsdelar runt omkring Backaplan har rustats upp under de senaste åren. Dessa är idag populära, främst för boendeändamål. Med detta i åtanke låter det lockande att på sikt skapa ett nytt Backaplan, med plats för rekreation, service, bostäder, handel och mångfald.

Konflikten, och problemet, i det här fallet är givetvis det tänkta samutnyttjandet av ytorna. Är det verkligen genomförbart att bygga attraktiva bostäder i en sådan handelsintensiv miljö som Backaplan är, och skall vara? Det är dock också så att denna mix av verksamheter är området styrka och potential – Backaplans särart.

7.5.1 Samarbete mellan kommun och näringsidkare

För en lyckad omarbetning av närmiljön krävs en gemensam strävan från kommun och näringsidkare. En välvilja från de privata fastighetsägarna samt en samverkan mellan kommun och markägare är viktiga förutsättningar. Det krävs en acceptans och en förståelse för att vissa uppoffringar måste göras, från alla parter. Den eventuella – troliga – vinsten, hämtas hem i ett senare skede.

Saker att ta ställning till och gemensamt hitta lösningar för är till exempel parkeringsytor, innergårdar, mötesplatser, rekreativsmöjligheter, boendemiljöer, trafikströmmar samt in- och utlastning av varor.

KF Fastigheter är en av de större fastighetsägarna på Backaplan. De har – som förvaltare av handelslokaler – naturligtvis ett intresse av att området förblir kommersiellt gångbart. Deras nuvarande lokaler är gamla, slitna och oinspirerande. Ett helt nytt, modernt köpcentrum skulle troligen kunna lyfta hela området.

KF Fastigheter ser som vinstdrivande företag naturligtvis fördelar i att hela närmiljön fräschas upp och befolkas av potentiella kunder. Kommunen kan i sin tur skapa attraktiva och trygga bostadsmöjligheter. Detta är således en win-win-situation mellan kommunen och företaget, där ansträngningarna från båda parter kan leda till större vinster än vad respektive part kunnat åstadkomma på egen hand.

7.5.2 Resultatet i Porslinsfabriken

Kvarteret Porslinsfabriken är till viss del färdigställt. Inflyttning har redan skett i en del av området. Det centrala läget, närheten till vattnet, den historiska referensen och den attraktiva miljö som kan bildas i samspelet mellan dessa komponenter har lockat köpare.

Man kan dock kritisera nybygget. Visionen om blandstad tycks här bortglömd. Nybyggnationerna innehåller endast bostäder och parkeringsutrymmen. Handel och övriga verksamheter lyser med sin frånvaro. Vill du handla får du ta bilen och bege dig någon annanstans.

7.5.3 Trafiken

Den planerade nya älvförbindelsen kommer att avlasta Tingstadstunneln, men leder rimligen också till att en ännu större andel av trafiken över älven koncentreras till Backaplans omgivning. Tre av Göteborgs fyra förbindelser över Göta Älv kommer då att vara positionerade i områdets direkta närhet. Hur detta påverkar trafikströmningarna är svårt att veta. Av yttersta vikt är dock troligen att andelen kollektivtrafikresande ökar.

Volymhandelsområdet behöver försörjas med varustransporter. Detta innebär att mycket tung trafik ska in i närheten av bostadskvarteren. Denna problematik måste man använda sig av mycket stor finess för att lyckas lösa på ett bra sätt. Det blir av yttersta vikt att denna trafik leds in och ut ur området på ett sätt som stör boendemiljön så lite som möjligt. Man bör också ta extra hänsyn till buller, avgaser, dofter från avfallshantering och inte minst estetiska aspekter. Ett sätt att göra detta är att ”bygga in” lastkajer, lastbryggor och liknande och låta in- och utlastning ske dolt innanför fasaderna.

7.5.4 Varsam stadsomvandling, tack!

Nu för tiden etableras volymhandel allt som oftast utanför städerna, där ingen rivning av befintlig bebyggelse är nödvändig. Backaplan är inte unikt, men speciellt i det avseendet att det planerade nya handelsområdet är så centralt beläget. Även om området allmänt betraktas som nedgånget och slitet, samt utan större kulturell betydelse, så är det viktigt att man bevarar områdets identitet. Fördelen som Backaplan har är att området uppfyller två kriterier som sällan uppfylls samtidigt; marken är central, och lågt exploaterad. Förutsättningarna borde därmed vara goda för att en omvandling och upprustning av området kan leda till många långsiktiga positiva effekter.

8 Slutsatser

Backaplans centrala läge utnyttjas idag dåligt. Med kollektivtrafiken tar du dig från Backaplan in till centrala staden på ett fåtal minuter. Ändå är området lågt exploaterat och ofta – utanför butikernas öppettider – mer eller mindre folktomt.

Backaplan har en särart som bör lyftas fram. Man måste våga stå för att man är ”den handelsintensiva boendemiljön”, och peka på de fördelar och smarta lösningar som gör att området kan fungera för såväl boende som kommersiella intressenter. Potential bör onekligen finnas för att göra Backaplan till en tät, attraktiv och livfull stadsdel.

8.1 Generellt

Det finns inte ett enkelt och entydigt svar på vilka verksamheter som bäst kan existera tillsammans, utan att störa varandra. Man måste utreda detta från fall till fall. Det står dock klart att det finns samordningsvinster som kan göras när man låter olika verksamheter växa in i varandra. Ett sådant exempel är samnyttjandet av butikers parkeringsytor, som nattetid lämpligen kan användas som boendeparkering för invånarna i området.

Vidare finns det många förhållanden att beakta, vad gäller utformningen av närmiljön för de boende. Det går att skapa bra boendemiljöer även i trafikintensiva shoppingområden, men det krävs kanske att man tänker ett steg längre redan i den tidiga planeringen. Samtidigt får inte boendemiljön inkräkta på de kommersiella möjligheterna, för då hamnar investeringarna någon annanstans – där man inte behöver samsas med de boende.

I en perfekt värld samspekar de inblandade aktörernas intressen. En stor andel bostäder ger butikerna ett bra kundunderlag. Ett stort utbud av butiker skapar rörelse, och därigenom en livfull och trivsamt stadsbild. En tätare stad ger förutsättningar för bättre kollektivtrafik, och därmed en minskad biltrafik. Tillsammans åstadkoms en synergieffekt som är till gagn för ”alla”. I praktiken uppstår dock alltid intressekonflikter mellan olika aktörer, och dessa kan vara svåra att lösa. Samsynen är av oerhörd vikt, och en ömsesidig respekt för de olika intressenternas behov och viljor är nödvändig.

8.2 Modetrenderna i stadsplaneringen

Det känns oundvikligt att referera Kvarteret Porslinsfabriken till 1970-talets funktionsseparering. Ska du handla – bege dig till Backaplan. Ska du sova – bege dig till sovstaden Porslinsfabriken. Gärna med bil. En tydlig koppling och en sammanlänkning av dessa två områden känns essentiell om visionen

om blandstad ska bli verklighet här. Man måste överbrygga barriärer i form av vägar och trafikstråk. Förflyttningar ska kännas naturliga och enkla.

Vill man verkligen närma sig visionen om blandstad så krävs det stora uppoffringar. Vad ingen kan svara på idag är om blandstaden även är framtidens melodi. Om 40 år skrattar vi kanske åt visionen om en stadsmiljö med blandade verksamheter – precis som vi gjorde för 40 år sedan! Det är ofrånkomligt att konstatera att vad som ses som god stadsplanering varierar med tiden. Man kan säga att det går mode i stadsplaneringen, och det har det gjort i alla tider. Framtiden lär oss säkerligen att inte heller blandstaden var den perfekta staden. Nutidens behov styr dagens utveckling, framtidens behov kommer att styra framtidens utveckling. I dagsläget är blandstaden dock en attraktiv målbild.

Vi kan inte veta hur behovet och önskningarna ser ut i framtiden. Vad vi däremot kan göra är att låta bli att upprepa tidigare misstag. Vi måste dra lärdom av den rivningsvåg som plöjde fram genom de svenska småstäderna på 1970-talet. All ny bebyggelse, liksom all planering av densamma, måste utgå inte enbart från dagens behov – utan även från en djup respekt för historiens avtryck i städerna. Den värdefulla identitet som gått förlorad i många stadskärnor går aldrig att återfå.

Referenser

- Bellander, G. (2005). *Blandstaden – ett planeringskoncept för en hållbar bebyggelseutveckling?*. Utgivningsort ej angiven: Boverket. Även tillgänglig via Internet (pdf-format)
<<http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2005/blandstaden.pdf>> (2011-08-02).
- GR. (Göteborgsregionens kommunalförbund). *Om GR*. Tillgänglig: Internet
<<http://www.gr.to/omgr/omgr.4.4fea3bce1110929824680001128.html>> (2011-11-13).
- Göteborgs Stad, Trafikkontoret. *Trafik på Tingstadstunneln*. Tillgänglig: Internet
<<http://www.statistik.tkgbg.se/statistik.asp?sGata=Tingstadstunneln>> (2011-08-01).
- Henrichsén, J. (2008). *Mailkorrespondens*. (Arkitekt SAR/MSA, universitetsadjunkt vid Malmö Högskola, Fakulteten för Kultur och samhälle)
- Henriksson, E. (2007). *Exempel: Tyskland, Berlin – Byggnadskvoter för blandad stad*. Utgivningsort ej angiven: Länsstyrelsen i Skåne Län. Även tillgänglig via Internet (pdf-format)
<http://www.lst.se/NR/ronlyres/641864CA-B6B6-4EDE-8935-3395CA2227F5/86189/Exempel_Tyskland_Berlin_071202.pdf> (2011-08-02).
- Jansson, D 1. (2010). Så flyttar handeln bort från centrum. *Market* nr 50-52, ss 12-13.
- Jansson, D 2. (2010). *Därför flyttar handeln ut från centrum*. Tillgänglig: Internet
<<http://www.market.se/Brancher/Ovriga/Handeln-flyttar-ut-fran-stadskarnorna>> (2011-08-05)
- Lantmäteriet. *Tredimensionell fastighetsindelning (3D) – Mera fakta*. Tillgänglig: Internet
<http://www.lantmateriet.se/templates/LMV_Page.aspx?id=1885> (2011-08-09).
- Löfmark, B. (2008). *Muntligt samtal*. (Projektansvarig vid KF Fastigheter).
- Mårtensson, J. (2010). Folk åker utanför stan för att shoppa. *Metro*, 15 december.

När Domus kom till stan (2004). Film i regi av Anders Wahlgren för Sveriges Television. (Video: DVD)

Olofsson, A. (2008). Trivsamt, tät stadsbebyggelse på nya Backaplan. *Detaljer* nr 2, ss 6-9.

Regeringskansliet. *Tredimensionell fastighetsindelning*. Tillgänglig: Internet <<http://www.sweden.gov.se/sb/d/11128>> (2011-08-09).

Sentler, L. (2008). *Mailkorrespondens*. (Professor vid LTH Ingenjörshögskolan, Lunds Universitet, Institutionen för Bygghälsa).

Silén, M. (2007). *Hisingen får nytt landmärke*. Tillgänglig: Internet <http://www.byggindustrin.com/byggprojekt/hisingen-far-nytt-landmarke__4708> (2011-08-09)

Sjödin, E. & Wiström, P. (2007). *LMV-rapport 2007:15, tredimensionell fastighetsindelning*. Utgivningsort ej angiven: Lantmäteriet. Även tillgänglig via Internet (pdf-format) <http://www.lantmateriet.se/upload/filer/diariet/rapporter/LMV-rapport_2007_15.pdf> (2011-08-02).

Thorsell, T. (2008). Amsterdam förebild för Göteborg – igen. *GP.se*. Tillgänglig: Internet <<http://www.gp.se/nyheter/goteborg/1.115779-amsterdam-forebild-for-goteborg-igen>> (2011-08-02).

Tredimensionell fastighetsindelning (3D) – en välkommen nyhet (2003). Lantmäteriet och de kommunala lantmäterimyndigheterna i samverkan. Utgivningsort ej angiven: Lantmäteriet och de kommunala lantmäterimyndigheterna i samverkan.

Uthållig tillväxt – Mål och strategier med fokus på hållbar regional struktur (2006). GR – Göteborgsregionens kommunalförbund. Utgivningsort ej angiven: GR. Även tillgänglig via Internet (pdf-format) <<http://www.grkom.se/download/18.4fea3bce1110929824680003114/Uth%203%A5llig+tillv%C3%A4xt+m%C3%A5l+och+strategier+2006.pdf>> (2011-08-02).

Westlin, K. m fl. (2007). *Handla rätt – vägledning för en hållbar handelsutveckling i Skåne*. Utgivningsort ej angiven: Länsstyrelsen i Skåne Län. Även tillgänglig via Internet (pdf-format) <http://www.lansstyrelsen.se/skane/SiteCollectionDocuments/sv/publikationer/pluskatalogen/HandlaRAtt_070330_webb.pdf> (2011-08-02).

Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan (2009). (Version 2009-01-27). Göteborgs Stad, Stadsbyggnadskontoret. Utgivningsort ej angiven: Göteborgs Stad, Stadsbyggnadskontoret

Bildbank

Bilder och illustrationer skapade, framställda och / eller redigerade av författaren själv får ej användas utan dennes medgivande. Övriga villkor enligt respektive rättighetsinnehavare.

Bild 0.1, sidan 2. Rättigheter: Henrik Mörk.

Bild 0.2, sidan 6. Rättigheter: Henrik Mörk.

Bild 1.1, sidan 10. Rättigheter: Eniro.

Bild 1.2, sidan 12. Rättigheter: Eniro. Bearbetad av Henrik Mörk.

Bild 1.3, sidan 16. Rättigheter: Stadsbyggnadskontoret, Göteborgs Stad.

Bild 4.1, sidan 21. Rättigheter: Sveriges Television.

Bild 4.2, sidan 21. Rättigheter: Sveriges Television.

Bild 4.3, sidan 22. Rättigheter: Sveriges Television.

Bild 4.4, sidan 22. Rättigheter: Sveriges Television.

Bild 6.1, sidan 25. Rättigheter: Henrik Mörk.

Bild 6.2, sidan 26. Rättigheter: Henrik Mörk.

Bild 6.3, sidan 26. Rättigheter: Henrik Mörk.

Bild 6.4, sidan 27. Rättigheter: Henrik Mörk.

Bild 7.1, sidan 30. Rättigheter: Henrik Mörk.