

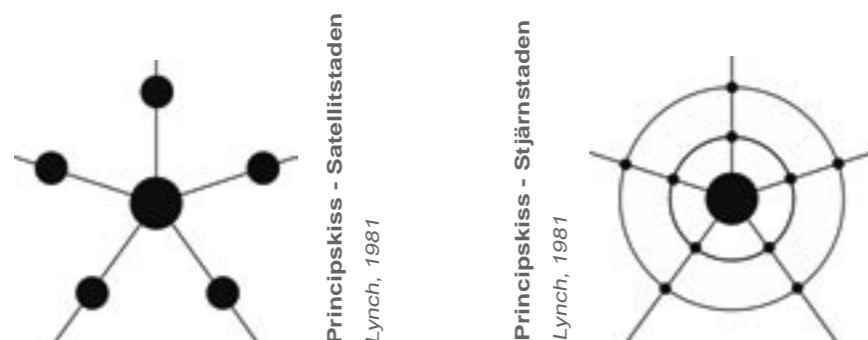
# 03 Teorier & analyser av regionen, staden och området

## 03 Teorier & analyser av regionen, staden och området

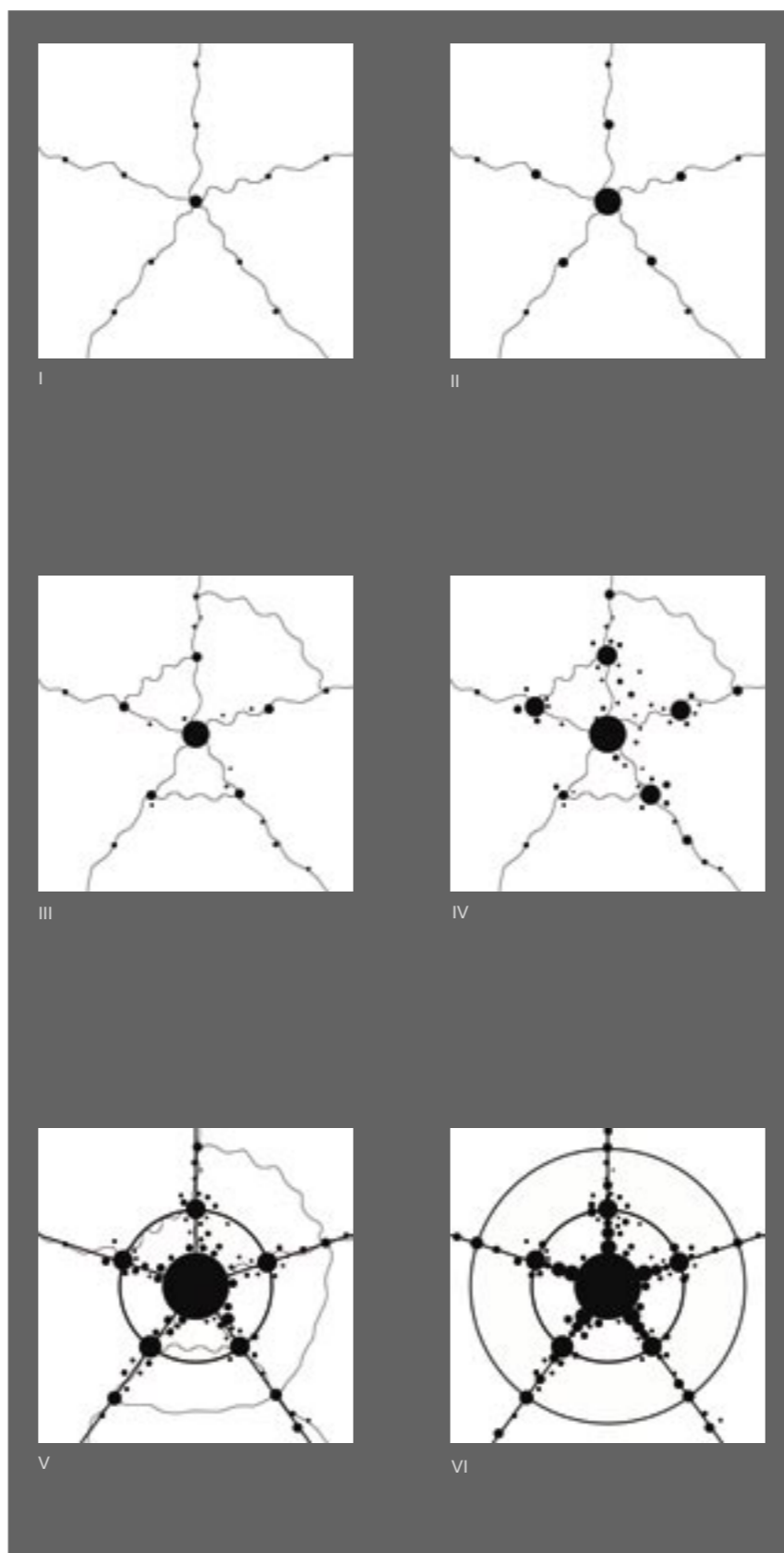
### 3.1 Området och regionen idag och i framtiden

Göteborgsregionen är idag boplats för nästan 800 000 invånare, varav drygt hälften bor i Göteborg och resterande är fördelat på 12 förortskommuner. Hela regionen fungerar på många sätt som en enhet med en gemensam bostads- och arbetsmarknad och pendlingen över kommungränserna är relativt omfattande. De kommuner som ligger närmast Göteborg blir som delar av tätorten Göteborg (Kommunal samverkan - Regional styrka. Inbjudan till rådslag, version 1.1, 2002, s. 6)

**Stjärnstaden.** Stadens struktur präglas mycket av topografin och geologin och dalgångarna har därmed blivit de naturliga kommunikationsvägarna. Även om bebyggelsen på senare år även börjat klättrat upp på bergsryggarna följer strukturen i stort vägarnas mönster som sträcker sig radiellt från stadskärnan ut mot sitt omland. I mitten finns Göteborg centrum och på behörigt avstånd ligger förortskommunernas centrum. Strukturen kan i stora drag jämföras med två typer av stadsmönster. Dels den så kallade stjärnstrukturen, vilken bygger på ett enda starkt centrum, utifrån vilken det sedan går fyra



till åtta större transport och kommunikationsleder ut mot dess omland. Stadens centrum har en hög täthet och ett blandat innehåll och längs de radiella stråken finns sekundära center med ett visst intervall. Mellan de sekundära centrumen går koncentriska kommunikationsstråk vilka är undantagna från omgivande exploatering och förbinder de radiella stråken. Betydelsen av dessa koncentriska förbindelser ökar ju längre ut från stadskärnan de radiella stråken växer sig. Verksamhetens intensitet avtar i takt med avståndet från den centrala stadskärnan. Mellan de radiella stråken sträcker sig den omgivande naturen likt gröna fingrar in mot kärnan och skapar tillgänglighet. En av de mer kända stjärnstäderna är Köpenhamn (Lynch, Kevin, 1981, s. 373)



**Satellitstaden.** Det andra stadsmönstret man kan avläsa i Göteborgsregionen, är Satellitstaden. Denna strukturen är på många sätt relaterad till Stjärnstaden genom att staden är uppbyggd kring en stark stadskärna som omges av ett antal förtätningar. Den stora skillnaden är att de omgivande centrumen är separata satellitstäder med en given och begränsad storlek. Istället för att stadskärnan växer kontinuerligt ut längs radiella stråk uppförs nya enheter separat från stadskärnan. Begränsningen av storleken på förtätningarna är det grundläggande konceptet för idén. Städer som blir för stora, förlorar en del av sin effektivitet och sina värden. Den centrala stadskärnan ska vara oförändrad, medan satelliterna kan växa till en optimal storlek. När dessa sedan är mättade, uppförs en ny satellit. Varje satellit har sitt egna centrum, servicefunktioner samt näringsliv (Lynch, Kevin, 1981, s. 374)

Dagens Göteborgsregion kan i sin helhet liknas vid dessa två mönster. En viktig skillnad är dock att båda ovanstående teoretiska begrepp byggs utifrån en enda ursprunglig förtätning som expanderar enligt en viss modell, för att till slut resultera i en storstadsregion, medan Göteborgsregionen från början är uppbyggt utifrån ett antal kommuner, med Göteborg som den viktigaste. Kommuncentrumen har sedan genom expansion växt sig allt närmare varandra och efterhand format en storstadsregion. Utvecklingen mot en flerkärnig region stärktes under mitten och andra halvan av 1900-talet då det i Göteborg liksom i de flesta andra stora och halvstora städer i Sverige skedde en decentralisering och funktionsuppdelning. Göteborgs stadskärna behöll sin roll som regionens centrum, men mindre bostads- och arbetsområden växte upp intill och i förortskommunernas huvudorter och i Göteborgs ytterområden. Bilen hade slagit igenom som kommunikationsmedel och prognoserna pekade mot en stark befolkningstillväxt i regionen eftersom näringslivet var lönsamt och expansivt. Lokaliseringen av nya verksamhets- och bostadsområden kunde då ske i delar av regionen med låga markpriser och lämpliga naturförhållanden. Detta var även ett sätt att angripa trångboddheten, som i Göteborg var bland de värsta i hela landet. Runt Göteborg växte från 40- och fram till 70-talet, stora flerfamiljshusområden upp på jungfrulig mark och ersattes efter 1970 av täta småhusområden. Den tidigare enkärniga regionen utvecklades snabbt mot en uppdelad och flerkärnig region (Översiktsplan för Göteborg 1999, s. 33-36).

I förortskommunerna har det utvecklats kompletta centrum med servicefunktioner och ett utvecklat näringsliv. Även om förortskommunerna fungerar självständigt likt satelliter kring regioncentrum, finns dock en stark koppling mot Göteborg och resten av regionen. Utefter de större radiella kommunikationsstråken som binder ihop Göteborgs centrum med förortscentrumen finns idag verksamheter och bostäder. Det som tidigare fungerade som transportlänkar mellan staden och förstaden utvecklas nu allt mer till att bli bebyggelselänkar och på så sätt knyts allt starkare samband. Om denna utvecklingen fortsätter kommer dagens förstäder att, om inte administrativt så i varje fall

fysiskt, bli som ett stadsdelscentrum i Göteborgs stad. Regionen utvecklas därmed allt mer ifrån 60- och 70-talets satellit stad, i Sverige mer känd som grannskapsenhet, till att istället likna den typiska stjärnstadens struktur.

**Förstaden och lägenhetsförorten.** Lägenhetsförorterna tillkom i huvudsak på 50- och 60-talet som separat öar utanför Göteborg och utanför förortskommunerna. Dessa lägenhetsförorter är fortfarande i stor utsträckning bebyggelsemässigt isolerade från regioncentrum, men fungerar som stadsdelscentrum med en stadsdelsnämnd. Områdena domineras framför allt av bostäder och de flesta invånare jobbar och handlar i andra delar av regionen.

Förstäderna till Göteborg är de närmast omgivande kommunernas stadscentrum. Förstädernas centrum blev med andra halvan av 1900-talets decentralisering allt starkare, och utvecklades till kompletta centrum med bostäder, handel, service och visst näringsliv. Förortskommunerna finns framför allt utmed de större vägförbindelserna in mot regioncentrum, och har geografiskt allt mer blivit som en del av Göteborgs stad, då bebyggelsen har tätat i dess mellanland. Dessa fungerar helt som egna kommuner, men påverkas i hög grad av utvecklingen som sker i Göteborg.

**Mölnadal.** Mölnadal kommun har idag ca 57000 invånare fördelat på tre kommundelar Mölnadal, Källered och Lindome. Mölnadal som är ett viktigt centrum för både kommunen och södra delen av Göteborgsregionen, är med sina drygt 30 000 invånare den största förstaden till Göteborg. Mölnadal som ort och centrum har från början sitt ursprung i Mölnadals kvarnby, som uppstod i samband med verksamheten i dalgången längs ån. Från 1830-talet växte det fram industrier som i sin tur utvecklade orten med både bostäder och handel. Expansionen har sedan fortsatt under hela 1900-talet och Mölnadal har utvecklats mot ett stadscentrum med egen karaktär och en stark identitet. Mölnadal är idag en del i Göteborgs flerkärniga regionstruktur och av stor vikt för de södra delarna. Bland annat på grund av Mölnadalsbro i Mölnadals centrum, som har utvecklats till en viktig kollektivtrafikknutpunkt med både tåg, pendeltåg, buss och spårväg. Både Mölnadals historia, dess nuvarande roll samt dess läge i regionen bidrar därmed till dess identitet. Identiteten är idag inte bara av betydelse för dess möjlighet att utvecklas som kommun och centrum utan har även stor betydelse för regionen som helhet i fråga om orienterbarhet och stadsidentiteten. Då mellanlandet nu förtätas, blir Mölnadal allt mer en del av Göteborg och som ett sekundärt centrum utmed dess radiella kommunikationsstråk (Översiktsplan 1990 för Mölnadal kommun, s. 3-13).

### 3.2 Riktlinjer för regionens utveckling

Även om man tar ett helhetsgrepp för att försöka utveckla dalgången kommer detta att ske under en längre tidsperiod då området är mycket stort. Storleken och dess läge i staden och regionen innebär däremot att det påverkar mycket av den övergripande strukturen och regionens expansion. En utveckling av dalgången bör därför förankras i kommunala och regionala planer, samt ske med utgångspunkt från de större förändringar som sker och ska ske de närmaste åren. Nedan följer en sammanfattning av de olika planer och projekt, både regionala och kommunala som berör området. Fokus ligger de på riktlinjer som kan påverka den regionala strukturen.

-I samtliga planer strävar man efter en integration av verksamheter och boende och en komplettering och utveckling av stadsdelscentrumen med stärkt närhandel. Målet är att förtäta och förnya regionens större tätorter och därmed skapa en flerkärnig regionstruktur med Göteborg som huvudort.

-Skapa utvecklingsstråk och kluster i anslutning till regionens större trafikleder samt regioncentrum.

-Utveckla de större transportsystemen för bättre kommunikation mot regioncentrum, samt skapa tvärförbindelser för bättre kommunikationer i stadens ytterområden.

-Sträva efter ett brett utbud av attraktiva rekreativsområden inom och kring regionens tätorter.

Området fungerar idag som transportlänk och har därmed en markanvändningen som till stor del utgörs av vägar, järnväg samt spårväg. Då dalgången är den enda länken mot söder, kommer områdets och regionens utveckling även i fortsättningen att i hög grad styras och begränsas av trafiken och infrastrukturens "nödvändiga" förändringar. Det vill säga, att även om man skapar en annan bebyggelsestruktur i Mölndalsåns dalgång och därmed på sikt förändrar rörelsemönstret och trafikmängden mellan Mölndal och Göteborg, kommer behovet av snabba och goda transporter och resor genom regionen och in mot regionens centrala delar att även i fortsättningen vara höga (Väg E6/E20 Mölndal - Göteborg, delen Åbromotet - Kallebäcksmotet. Sammanfattning av förstudie, 2001, s. 2-6).

För Mölndalsåns dalgång kan man därför börja med att se till det större transportsystemet, E6/E20 samt Väst kustbanan och vilka behov som finns fram över. Enligt vägverkets utredningar kommer trafiken på E6/E20 att öka från dagens 65000-75000 fordon per dygn till 80000-85000 fordon per dygn om 10 år. Samma sak gäller för Väst kustbanan som allt mer används av pendeltågstrafiken in mot Göteborg. För att svara mot den ökade trafikbelastningen föreslås att E6/E20 byggs om till sex genomgående körfält och att Väst kustbanan byggs ut till fyra spår (Väg E6/E20 Mölndal - Göteborg, delen Åbromotet - Kallebäcksmotet. Sammanfattning av förstudie, 2001, s. 11). Härmed förstärks befintligt stråk, och det skapas ett starkt kommunikationsstråk genom dalgångens östra sida. Kvar för omvandling finns då marken mellan kommunikationsstråket och dalgångens västra sida, samt några partier öster om stråket. Om man då går tillbaka till kommunernas samt kommunalförbundets (GR) generella riktlinjer kan utvecklingen i dalgången i stora drag se ut på följande sätt:

E6 ska förbättras samt förstärkas med goda på och avfarter mot Mölndal för en bättre kommunikation mot regioncentrum. Genom Mölndal och eventuellt genom området dra tvärförbindelser mot t.ex. Mölnlycke i öster och Partille i nordöst samt en förstärkning av förbindelsen mot Frölunda, Högsbo och Askim i väster. Områdets få grönytor bör i störst möjliga mån bevaras och utvecklas och tillgängligheten mot omgivande grönområden Lackarebäcksfjället, Salfjället, Ekekullen, Åbybergs parken, Papyrus parken samt området vid Skår, stärkas. Mölndalsån och dess närmaste omgivning ska göras mer tillgänglig och vital. Bebyggelsen och markanvändningen ska utvecklas till att vara ett sammanhållet stråk, med en samlokalisering av företag i likartade branscher. Framför allt är det företag inom It-branschen och företags-service som redan idag finns i området och i Gårda strax norr om som byggs ut. Kopplingen mot E6 samt regioncentrum förstärks och bebyggelsen längs med E6 och Väst kustbanan, som idag är relativt osammanhållen och skräpig, rustas upp och görs mer representabel för att annonsera företagen mot förbipasserande. Bostäder blandas med verksamheten i dalgången, och Mölndals centrum förstärks som stadsdelscentrum med utökad närhandel.

### 3.3 Dalgångens framtida roll - utvecklingsalternativ

Bilden som framträder känns både realistisk och intressant och kan ge området goda kvaliteter att bygga vidare på. Naturen och miljöerna kring ån förstärks och en blandning av olika verksamheter och användningar förs in i området. Men även om man på detta sätt kan omvandla dalgången, är det viktigt att förstå vilken roll området ska ha i staden och regionen, och därmed hur man ska översätta idéerna till en mer konkret plan. Mölndalsåns dalgång är idag redan relativt utbyggd och ytorna som finns tillgängliga för nybyggnation och förändring är på kort sikt ganska begränsade. Kvartersstrukturen är storskalig och bebyggelsen består till stora delar av kontors eller verksamhets komplex omgivna av asfalterade parkeringsytor. Om man vill genomföra större förändringar måste det troligen ske på längre sikt och utifrån tydliga riktlinjer. För att tydligare formulera riktlinjer utifrån områdets förutsättningar kan därför följande frågor ställas.

**A:** Vilken roll ska området i Mölndalsåns dalgång, mellan Göteborg och Mölndal ha, med avseende på Göteborgstillväxt och struktur? Ska man bevara och stärka Mölndals identitet med tydliga gränser eller ska man integrera förorten som en del av Göteborg?

**B:** Hur ska kopplingen, dvs. mellanlandet se ut? Ska man sträva efter fortsättning på staden med en hög stadsmässighet i ett rutnätssystem, eller som ett enda starkt stråk för att istället stärka individualiteten och hierarkin?

**C:** Hur ska man integrera ny bebyggelse med befintlig bebyggelse och verksamhet, hur ska man överbrygga barriärer, förstärka natur och kulturvärden och ta till vara på Mölndalsån? Hur ska denna sortens områden som är och har varit industrimark i stadens ytterområden förändras, utvecklas eller bevaras?

(Frågorna är formulerade med bakgrunden av att se till stadens fysiska struktur och sätt att expandera. Det vill säga, utan hänsyn till existerande markägoförhållanden eller hänsyn till ekonomiska eller politiska intressen)

För att kunna diskutera och svara på ovanstående frågor, kan en jämförelse mellan två olika alternativ göras. Alternativen kan i det här fallet representera två olika utvecklingsriktningar som sedan ställs mot varandra. Riktningarna bör skilja sig helt åt och samtidigt bygga på ett konsekvent genomförande av ett koncept snarare än att vara realistiska planer. Det första alternativet (A) skulle kunna bygga på en rutnätssystem som appliceras i området och det andra alternativet (B) skulle kunna vara en form av nollalternativ, där nuvarande hierarkiska struktur och roll som kommunikationsstråk förstärks och utvecklas. I första hand skiljer sig alternativen i fråga om markanvändning och struktur.

**A: Stadslänken.** Stadslänken bygger på en rutnätsstruktur och skulle innebära att Göteborg/Mölndalsvägen byggs om till en smalare stadsaveny och att bebyggelsen på båda dess sidor förstärks. Dagens genomgående trafik leds i större grad upp på E6/E20. De stora kvarteren bryts upp och ersätts av en finare gatustruktur med en hög blandning av bostäder, verksamheter och handel som etableras i området. Göteborgs stad expanderar därmed ut längs kommunikationsstråken mot omgivande förtätningar och bildar bebyggelsestråk. Mölndals centrum växer ihop med Göteborgs stad och blir en del av den centrala staden likt dagens stadsdelscentrum.

**B: Kommunikationsstråket.** Kommunikationsstråket bygger på en stark kommunikationslänk vilket skulle innebära att Göteborg/Mölndalsvägen behöll en god framkomlighet och att spårvägen byggdes om till att vara ett snabbare transportmedel. E6/E20 fortsätter att i första hand hålla genomfartstrafiken samt trafiken utifrån in mot centrum. Områdets nuvarande roll förstärks med Göteborg/Mölndalsvägen som det starka stråket mellan Mölndal och Göteborg. Ny exploatering av bostäder, verksamhet och handel koncentreras i första hand till förtätningsområden i centrala Mölndal samt ytterligare förtätning i Göteborg. Alternativet är inte liktydande med avsaknad av planering, men utgår mycket från nuvarande form, struktur och innehåll.



### 3.4 Diskussion

Här följer en diskussion av ovan beskrivna alternativ. Syftet är förstå hur olika utvecklingsriktningar och bebyggelsestrukturer kan påverka dalgången och Mölndals identitet som kommun och centrum. Diskussionen grundar sig på litteratur inom planerings- och stadsbyggnadsområdet, bakgrundsstudier samt egna tankar och slutsatser.

#### A: Stadslänken

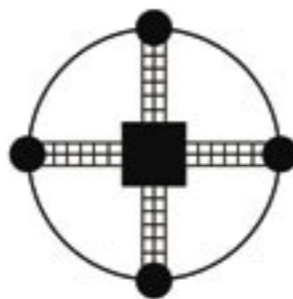
Stadslänken representerar i det här fallet en förtätning och fortsatt utbyggnad av rutnätsstaden. Den hastighetsinriktade region- och stadsplaneringen (vilken Mölndal som ort dock ej är ett resultat av) ersätts istället av en närhetsprincip som ska minska vårt dagliga transportbehov och återföra "staden" till staden.

En förespråkare för stadslänken är Jerker Söderlind, arkitekt, journalist och forskare i Samhällsbyggnad på KTH i Stockholm. Han beskriver i sin bok "Stadens renässans" om hur en fungerande stadskultur kan återskapas utifrån fyra riktningar vilka bygger på gatan, ägandet, politiken och marknaden. För "gatans renässans" ska närhet i stadsbyggandet ersätta dagens hastighetsinriktade planering. Genom att omvandla motorleder genom och kring städerna till stadsavenyer, kan externa anläggningar, bostadsområden och centrumbildningar sammanbindas med stadens centrum. Härmed skulle man kunna knyta kontakten mot staden och föra in ett kontinuerligt gatunät och därmed lättare komma till rätta med mycket av de problem som där finns. Längs den centrala avenyn kan bilar, spårvagnar, tunnelbanor och busslinjer löpa. Arbetsplatser, affärer och service placeras närmast längs gatan och bostäder utmed mindre trafikerade gator parallellt med avenyn. Med en tillräckligt hög genomströmning får den underlag för ett rikt urval av service, affärer och offentlig verksamhet. Den andra riktningen som är intressant i det här fallet är "äganderättens renässans", vilken skulle innebära ett utskifte av mark och byggnader i 1960-70 talens bostadsområden, med olika mer småskaliga ägande- och förvaltningsformer, med betoning på närhet mellan ägande och användning. På så sätt för man tillbaka makten och möjligheten till att påverka sin omgivning till de boende, istället för som idag, då dessa områden ofta domineras av en enda stark fastighetsägare (Söderlind, 1998, s. 193).

Stadslänken kompletteras med "gröna öar", och tillsammans ersätter de begreppet "gröna kilar" som är spridningskorridorer för naturmark in mot stadens centrum. Det gröna öarna uppstår när stadslänken kompletteras med tvärgående förbindelser likt "stjärnstadens" form men skiljer sig på så sätt att även dessa tvärförbindelser skulle ta formen av en stadslänk. Med stadslänkarna/avenyerna binder man därmed samman både stadsdelar och centrum samt stadsdel med stadsdel (Söderlind, 1998, s. 206-210).

Denna forma av expansion kan i Göteborg vara rätt naturlig, då region i stort har fått sin form från de topografiska förhållandena och därmed växt fram till att fungera och se ut som stjärnstaden med radiella stråk. Mölndalsåns dalgång är redan idag nästan helt exploaterad, varför valet mellan att bygga och inte bygga kan vara mindre relevant. Men även om man på längs sikt strävar efter en tätare bebyggelse och ett mer uppdelat gatunät i dalgången, begränsas dock dess utbredning av topografin. E6/E20 samt Väst kustbanan blir även mycket definitiva gränser i strävan mot en sammanhållen bebyggelse.

En annan viktig utgångspunkt i diskussionen om denna form av stadslänk, är dock förhållandet mellan Mölndal och Göteborg. I Söderlinds beskrivning representeras förorten av den typiska bostadsförorten, dvs. den som uppstod på 60- och 70-talet. Decentraliserade områden bestående av nästan enbart boende. När så stadens mer centrala delar behöver expandera, kan de göra detta längs de radiella kommunikationsstråken som går ut mot omlandet och dessa bostadsöar, för att samtidigt knyta dem till staden. Men om man då utgår ifrån ett exempel som Göteborg, där region i stort har växt fram till att fungera och se ut som stjärnstaden med radiella stråk och bostadsförorter men även har mer närliggande förortskommuner och dess centrum. Mölndals kommun och centrum har ett eget kommunalt styre (även om det på verkas mycket av besluten i Göteborg), ett lokalt och mer uppdelat markägande, varierat innehåll med handel och arbetsplatser samt stadens gatustruktur, dvs. inte på samma sätt de brister som man finner i den typiska bostadsförorten. Syftet med stadslänken i det avseendet att bygga ihop staden med förorten



"Stadslänken"  
Principskiss  
Söderlind, 1998

som en läkande effekt, blir i Mölndalsåns dalgång inte lika relevant. Förhållandet mellan staden och förorten kan beskrivas med begreppet "funktions-skugga". Söderlind utgår i det här fallet från staden och hur den påverkar sin omgivning utanför själva stadskärnan. Framför allt är detta tydligt i större städer som får ett väldigt stort gravitationsområde. Hur omgivande stadsdelar, förorter eller förstäder påverkas beror på sambandet mellan stadens storlek och omgivningens kritiska massa samt avståndet där emellan (avståndet mäts i restid och resekostnad – inte i meter och kilometer). Detta innebär, utifrån förortens storlek, att ju större kritisk massa förorten har i förhållande till stadskärnan, ju större möjlighet har den att överleva. Avståndet innebär i

sin tur att om förorten ligger långt från stadskärnan, kan den upprätthålla sin identitet, medan om den ligger nära, får svårare med att upprätthålla identiteten och stå emot stadskärnans "kommersiella gravitationskraft". Alternativet är att förorten istället ligger mycket nära och drar nytta av stadskärnans gravitationskraft. Om så är fallet, får den en väldigt vag identitet och blir istället som en stadsdel i den större stadens identitet (Söderlind, 1998, s. 55-57).

Mölndals centrum och närmaste omgivning kan nog sägas ha en relativt stor kritisk massa. Avståndet till Göteborg enligt ovanstående definition är däremot svårare att definiera. Om man jämför med de andra förortscentrumen i Göteborg så är avståndet väldigt litet. Detta bevisas bland annat av att Mölndals kommun i hög grad dras med i Göteborgs expansion (2002 utnämndes Mölndal till årets tillväxtkommun). Tittar man dessutom på pendlingsmönstret 2002, så var inpendlingen mot Göteborg 12 861 och i motsatt riktning 10 225 personer/dag (Mölndals kommuns hemsida, Mölndal i siffror). Trots det i så fall korta avståndet har Mölndals tätort en tydlig identitet, vilket talar för en hög kritisk massa. För Mölndal skulle detta innebära att, om regionens (Göteborgs) tillväxt i första hand sker i mellanlandet mellan stadskärnan och förstaden/förorten kommer Mölndals identitet att försvagas, men samtidigt att få ett större underlag då det ytterligare dras med i Göteborgs gravitationskraft.

Fördelarna med närhetsprincipen är enligt Söderlind att man kan spara tid, pengar, miljö, material och mark. Närhet, vilken från början är stadens grundläggande idé, skapas genom täthet. Täthet i sin tur skapas genom ett intensivt markutnyttjande, genom att ersätta avstånd som gränsdragning med bebyggda gränsdragningar. En annan förutsättning för närhetsprincipen, är en jämn fördelning av funktioner. Dess motsats, "funktionsuppdelning", skapar istället ett stort behov av resor och transporter (Söderlind, 1998, s. 108-109). Detta borde därmed innebära att om stadslänken ska kunna fylla sitt tänkta syfte, måste den kunna bidra till att skapa den täta och funktionsblandade staden. Mölndalsåns dalgång har i det här fallet sina begränsningar. Dels är området till stora delar bebyggt av en storskalig verksamhetsbebyggelse som kräver stora parkeringsplatser, och dels är området starkt påverkat av störningar från E6/E20 samt Väst kustbanan. Detta gör att man troligen behöver riva och flytta viss bebyggelse för att kunna få in en mer blandad och på många håll småskaligare bebyggelse samt att omfattande bullerdämpande åtgärder bör genomföras för att kunna få in en högre grad bostäder än vad som finns idag.

Ett argument mot stadslänken i allmänhet, är att även om kommunikationsstråken in mot centrum byggs om till stadsavenyer med minskad hastighet, kommer behovet av regionens genomfartstrafik att i stort sett vara densamma. Ur detta avseendet har Mölndalsåns dalgång däremot en klar fördel då E6/E20 redan idag håller genomfartstrafiken och Göteborg/Mölndalsvägen

håller trafik mellan kommunerna. Och andra sidan kan en alternativ väg till stadslänken kombinerat med en sämre framkomlighet på Göteborg/Mölnaldsvägen, leda till en lägre genomströmning både för Mölnalds centrum och vägen i sig.

**slutsats.** Slutsatsen blir att om dalgången byggs enligt alternativ A, kommer det att öka underlaget för Mölnalds centrum som allt mer blir en del av Göteborg, men samtidigt riskera att få svagare identitet som eget kommuncentrum. De rådande förutsättningarna i dalgången kräver stora förändringar för att genomföra stadslänken konsekvent.

Söderlind beskriver förortens identitet och hållbarhet (underlag) som ett resultat av dess avstånd från staden kombinerat med dess storlek i förhållande till staden. Men om man istället utgår från strukturen och karaktären i den fysiska miljön som uppstår, kan alternativet möjligtvis få ett annat resultat. Den norska arkitekturforskaren Christian Norberg-Schultz har tillsammans med Anne Marit Vagstein, arbetat mycket med en metod som går under namnet kvalitativ stadsanalys. Det är en fenomenologisk metod, vilket innebär att man i första hand koncentrerar sig på hur en miljö faktiskt framträder som en helhet med struktur och karaktär och inte i så hög grad försöker bryta ner dess egenskaper i kategorier. Landskapet har en grundidentitet, när så bebyggelsen tolkar eller svarar på landskapet, uppstår stadsidentiteten som en förstadd helhet.

(Norberg-Schultz: Genius loci, 1980)

(Norberg-Schultz: Mellom jord och himmel. En bok om städer och hus, 1978)

(Norberg-Schultz: Nattlandene, 1993)

(Norberg-Schultz: Stedsbruk, 1993)

(Vagstein: Kvalitativ stadsanalys, 1993)

(En sammanfattning av den fenomenologiska analysen enligt ovanstående arbeten av Norberg-Schultz och Vagstein, återfinns i Miljöverndepartementet, 1993, s. 26-29)

Teorin går ut på att se stad och liv som en enhet för att sedan greppa det som konkret föreligger som ett samspel av kvaliteter. Metoden kan delas in i fyra begrepp som beskriver denna helhet. Med utgångspunkt från dessa begrepp,

kan de två alternativen jämföras beträffande Mölnalds identitet och karaktär samt landskapet i dalgången. För att lättare göra denna jämförelse, kan man först se till området idag och vilka förutsättningar där finns.

**Orienteringsrummet.** Här söker man upptäcka de storskaliga dragen i miljön, naturgivna eller människoskapade, ofta urskiljbara i form av volymer, riktningar och gränser. Man iakttar branter, åsar dalgångar, stränder, vågar, stråk, stora byggnader, parker och andra stora volymer av grönska. Orienteringsrummet framställs ofta med fördel i en plan.



**Området sett från norr**  
Trafikstråket i mölnaldsåns dalgång. Utdrag ur gestaltningsprogram, 2000

-Ur detta perspektivet är Mölnaldsåns dalgång ett starkt element i staden, dels på grund av topografin i regionen som har skapat stadens form och expansion och dels som ett väldigt tydligt landskapsrum med stora nivåskillnader och volymer av grönska. Mölnaldsån tillsammans med kommunikationsstråken (E6/E20, Göteborg/Mölnaldsvägen samt Väst kustbanan) förstärker dess nordsydliga riktning samtidigt som de bildar tydliga gränser mellan dalgångens östra och västra sida. Inte fullt lika knivskarpt men ändå på ett tydligt sätt delar områdets tvärgående broar, varierade bebyggelse men framför allt omgivande nivåförändringar och vegetation, in dalgången i en serie rum från norr till söder.

**Identifikations- eller stämningrummet.** Här fokuserar betraktaren mer på de känslomässiga upplevelsorna av en plats, dess förhållande till en mänsklig skala och mänskliga behov. Är platsen storslagen eller intim, kanske trång och svåröverskådlig? Känner jag mig liten och nedtryckt eller känner jag att jag tryggt överblickar min omgivning från en säker plats? Hur jorden möter himmeln spelar en viktig roll för att forma denna upplevelse, liksom överhuvudtaget kontraster mellan olika element. Ljus, färg och material blir viktiga. Identifikationsrummet kan beskrivas i ett snitt eller en vy.

-Även ur den här synvinkeln kan man se dalgången som en serie rum, förstärkta av topografin, vegetationen, bebyggelsen och broarna. Ungefär vid kommungränsen, är den kanske som allra starkast, där de skarpa branterna på båda sidorna gör rummet mer dramatiskt och samtidigt trångt för att sedan övergå i en öppnare och inte fullt så dramatisk vy strax norr om. I söder kommer man istället in i Mölnalds centrumets tätare och mer småskaliga bebyggelse, vars karaktär skiljer sig en aning från resten av området.

Orienteringsrummet  
Identifikations- &  
stämningrummet  
Erinringsrummet  
Historiska rummet



**Området sett från syd**  
Trafikstråket i mölnaldsåns dalgång. Utdrag ur gestaltningsprogram, 2000

**Erinringsrummet.** I detta sätt att beskriva en plats får detaljerna mindre betydelse. Betraktaren kanske sluter ögonen och försöker enbart minnas de stora formerna i platsen. De många små olika husen smälter samman till en rad, en klunga, en fyrkant. Formerna svarar på landskapets konturer och bildar tillsammans en ordning som blir stadens kännetecken. Erinringsrummet kan beskrivas i en plan med stärkta konturer och former.







och Mölndal, både i form av skala, höjd, innehåll, färg och material, blir den känslomässiga upplevelsen av de olika landskapsrummen troligen likartad, vilket kan bidra till att försvaga Mölndals individualitet, karaktär och därmed dess identitet.

Att bygga ut enligt alternativ A i dalgången, skulle kunna innebära att dalgången enligt begreppet "eriningsrummet", på sikt kan tappa en del av de kvaliteter som trots allt fortfarande finns i området. Argumentet är ungefär detsamma som för "orienteringsrummet", dvs att om stadslänken ska genomföras konsekvent, kan planeringen huvudsakligen komma att styras av ett krav på en minsta täthet och utbredning. Dock innebär inte alternativ A att grönska eller öppna ytor inte ska finnas, utan istället att valet av att förtäta längs stadens kommunikationsstråk som en "stadslänk" går ut på att det fria landskapet i första hand tillåts att existera i de mellanliggande gröna kilarna. Då stadslänken i det här fallet kan betyda att man enligt "orienteringsrummet" riskerar att försvaga de olika rumsliga karaktärerna i dalgången och därmed också de naturliga gränser som upprätthåller stadsdelarnas och Mölndals identitet, kan den enligt "eriningsrummet" betyda att områdets strukturer och landskapsformer allt mindre ligger till grund för utformning och placering av bebyggelsen. Dock kan en uppdelad och stadsmässig bebyggelse i sig själv (ur avseendet skala och innehåll) bättre kompletterat den tidiga bebyggelsen i dalgången och dessutom vara lättare att inordna i landskapet.

Sett ur det "historiska rummet", skulle alternativ A vara en fortsättning på den tidigare utvecklingen kring ån och Göteborg/Mölndalsvägen. Att över huvudet taget föra in mer bebyggelse och förtäta behöver egentligen inte innebära att de historiska spåren suddas ut, möjligtvis att den bitvis öppna struktur som tidigare fanns i området kan försvagas. Om man däremot ser alternativ A utifrån hur området ser ut idag, kan en tätare bebyggelse i en mer uppdelad kvartersstruktur passa väl ihop med den gamla industribebyggelsen samt fortsätta att stärka gaturummet på Göteborg/Mölndalsvägen. Dessutom kan man åter skapa tillgänglighet till Mölndalsån som efterhand byggts bort med stora industri och verksamhetskomplex.

**Slutsats.** Slutsatsen blir att utifrån det fenomenologiska sättet att se på staden skulle alternativ A kunna innebära att man utifrån dagens situation har möjlighet att återupprätta miljöerna kring Mölndalsån med framför allt en bättre tillgänglighet samt även stärka gaturummet kring Göteborg/Mölndalsvägen med en sammanhål-

len och tät bebyggelse. Alternativet skulle kunna fungera som ett verktyg för att skapa en bättre miljö i dalgången och därmed få människor att vilja vistas där. Att bygga ut dalgången är en naturliga fortsättningen på Göteborg och regionen och ger den en väldigt tydlig struktur och med naturliga stadsdelar. Dock kan behovet av en minsta täthet, utbredning och kontinuitet påverka naturliga gränser, karaktärsskillnader, struktur, landskapsrum och därmed identiteter.

#### **B: Kommunikationsstråket**

Alternativ B bygger på en stark kommunikationslänk mellan Göteborg och Mölndal med bibehållen bebyggelsestruktur i dalgången. Mölndal som kommun och centrum förstärks och utvecklas mot att vara en fristående stad istället för att bli en förstad till eller stadsdel i Göteborg.

Om man återgår till Söderlinds teorier om närhetsprincipen, kan en utbyggnad av Mölndal istället för i Mölndals och Göteborgs mellanland, ses som ytterligare ett steg mot en hastighetsinriktad planering. Söderlinds beskrivning utgår då ifrån att förorten är en isolerad bostadsförort som en del av den funktionsseparerade staden och att förorten därför är helt beroende av staden och dess varor och tjänster (Söderlind, 1998, s. 193). Mölndals centrum innehåller däremot själv de grundläggande förutsättningarna, arbete, bostad och centrum. Anledningen att Mölndal överlever, är som diskuterades i alternativ B, att Mölndal har en tillräckligt stor kritisk massa i förhållande till Göteborg och i förhållande till avståndet från Göteborg. Om expansionen därför skulle ske i Mölndal och som en förtätning av Mölndals centrum skulle dess kritiska massa ökas ytterligare. Regionen skulle i det här fallet utvecklas mer mot att likna "satellitstaden". Om detta ska vara en fördel ur "närhetsprincipen", ska utvecklingen ske inom alla bitarna, arbeten, bostäder och service, så att Mölndal själv fungerar som en stad och kan erbjuda närhet till de boende i form av arbeten och bostäder. Detta skulle då också förhoppningsvis leda till att inpendlingen mot Göteborg minskar. Detta är dock svårt att uppnå då vi idag är så pass rörliga och dessutom har en arbetsmarknad som kräver en större dynamik. Frågan handlar alltså som ovan nämnts mycket om Mölndals storlek i förhållande till Göteborg, en slags tröskel som måste passeras. Identiteten skulle samtidigt bli starkare, då den kritiska massan ökar. "Avståndet" bör däremot kunna betraktas som oförändrat.

**Slutsats.** Sammantaget kommer Mölndal alltså ha lättare för att behålla sin identitet samtidigt som man skulle kunna uppfylla närhetsprincipens fördelar då den mer blir en helt självständig ort. På kort sikt kanske till och med bättre än i alternativ A, där man ska skapa samma närhet genom att bygga blandstad i Göteborgs ytterkant jämfört med alternativ B där man utgår från ett redan starkt centrum (förutsättningen är dock att utbyggnaden i Mölndal är väldigt central). Kommunikationsstråket i alternativ B innebär däremot att Göteborg/Mölndalsvägen behåller sin roll som en stark kommunikationslänk mellan Göteborg och Mölndal. Nuvarande verksamhet skulle stärkas och miljöerna förbättras. Genom ett lägre bebyggelsetryck, kan även mer grönska föras in.

Om man då även utgår ifrån Norberg-Schultz och ställer alternativ B mot den fenomenologiska analysen får man i stora drag se till hur området ser ut idag, då förändringarna i själva mellanlandet i första hand innebär bebyggelsekomplexer och miljöförbättrande åtgärder. Med ett något mindre bebyggelsetryck och krav på kontinuitet och täthet, kan större hänsyn tas till de olika stad- och landskapselementen som bland annat gränser, landskapsrum, karaktärer och variationer. För "orienteringsrummet", skulle detta på sikt kunna innebära en förstärkning av landskapsrummet, av de naturliga gränserna och de olika bebyggelsekaraktärerna. Det tillsammans med en förstärkning av Mölndals centrum, gör att dess avgränsning och rumsliga karaktär blir tydligare och därmed också kan stärka dess identitet.

Även för "identifikations- eller stämmningsrummet" blir resultatet för alternativ B, i stort sett det motsatta till alternativ A. Med en större koncentration av bebyggelsen och stadsfunktionerna till Mölndals centrum samtidigt som dalgången vidareutvecklas med nuvarande karaktär, struktur och skala, skulle Mölndal förstärka sin identitet. Identiteten bygger dock i det här fallet, enligt det fenomenologiska sättet att se på staden, på en mer utpräglad skillnad mellan Mölndal och det som uppstår i dalgången. Detta behöver därmed inte innebära att Mölndals centrum nödvändigtvis blir den "bättre" eller mer besökta platsen.

Enligt "erindringsrummet" sätt att beskriva platsen, kan alternativ B i högre grad än A, betyda att områdets strukturer och landskapsformer, på lång sikt, kan ges utrymme att utforma och påverka placeringen av bebyggelsen. Här handlar det dock om att försöka återskapa en slags ordning som tidigare fanns. Problemet ligger även i skalan på byggnader och parkeringsytor, som själva bildar landskapet istället för att inordna sig i och förstärka det naturliga ursprungliga landskapet. Här är skillnaden stor mellan det gamla industri och verksamhetsområdet jämfört med dagens område.

Sett ur det "historiska rummet" kan man med alternativ B, dvs. med en övergripande plan som syftar till att förbättra miljön och förstärka områdets nuvarande roll istället för att förtäta och omvandla, åter skapa ett något öppnare och mer varierat landskap likt det som tidigare fanns i området. På lång sikt kan man även som i alternativ A, skapa tillgänglighet till Mölndalsån som efterhand byggts bort med stora industri och verksamhetskomplex. Dock kommer bebyggelsen troligtvis att även i fortsättningen vara storskalig och området främst vara tillgängligt genom bilen.

**Slutsats.** Slutsatsen blir att utifrån det fenomenologiska sättet att se på staden skulle alternativ B innebära att man tar ett helhetsgrepp om området för att återupprätta områdets kvaliteter. Liksom i A kan Mölndalsåns miljöer förbättras och ges en bättre tillgänglighet, men här istället genom att grönska förs in mellan befintliga byggnader och anläggningar. Grönskan kan förstärka landskapet och dela in bebyggelsen i tydliga rum vilket ger en variation genom dalgången. Bebyggelsens och områdets karaktär som behålls storskalig, blir annorlunda från Mölndals centrum som sammantaget erhåller en starkare identitet.

### 3.5 Riktlinjer

Här följer en sammanfattning med slutsatser av ovanstående diskussion. De båda sätten att se på staden och hur den kan utvecklas bygger på helt olika grunder, men lyfter båda fram viktiga aspekter om staden som fenomen och identitet. Teorierna kan i det här fallet komplettera varandra, då frågan utifrån Söderlinds sätt att se på staden mest besvaras av "Var" man ska bygga och utifrån Norberg-Schultz, "Hur" man ska planera och bygga i dalgången. Att säga att man ska bygga efter det ena eller det andra alternativet i det här fallet, blir svårt, då området och frågan över huvud taget berör två kommuner. Däremot kan man formulera riktlinjer för åt vilket håll man bör sträva. Om man börjar med att gå tillbaka till ovan ställda frågor och försöker besvara fråga A:

**A:** Vilken roll ska området i Mölndalsåns dalgång, mellan Göteborg och Mölndal ha, med avseende på Göteborgs tillväxt och struktur? Ska man bevara och stärka Mölndals identitet med tydliga gränser eller ska man integrera förorten som en del av Göteborg?

Enligt tidigare fördiskussion, skulle en förtätning och fortsatt expansion i Mölndals centrum och dess närmaste omland, rent teoretiskt kunna vara ett bra alternativ. Mölndal stärks ytterligare som kommun och ort och dess identitet skulle stärkas i förhållande till Göteborg. Om denna förtätning och expansion dessutom är tillräckligt kraftig, kan den enligt "närhetsprincipen" på kortare sikt vara minst lika bra som den sammanbyggda region. På längre sikt kan enbart en förtätning i Mölndal däremot ha sina brister och bör troligtvis kombineras med en fortsatt förtätning även i mellanlandet. För det första är Göteborg så starkt i sin roll som regionens centrum, att även om Mölndal växer kommer Göteborg fortsätta att ha en stark "kommersiell gravitationskraft" och ge upphov till resor och transporter. Detta stärks troligen också av att "avståndet" mellan Göteborg och Mölndal är så pass kort. Och för det andra skulle den "närhet" som man eventuellt skulle uppnå genom att förena arbete, bostad och centrum i Mölndal, vara mycket känslig för de förändringar och förtätningar som samtidigt skulle ske i andra delar av Göteborgs kommun och hela regionen. En tredje anledningen är dessutom att Göteborgs region har, som tidigare nämnts, formats till stor del av de topografiska förhållandena och därmed växt fram till att fungera och se ut som "stjärnstan" med radiella stråk. Att staden därmed fortsätter att successivt växa längs med kommunikationsstråken ut mot stadens omland är troligen en naturlig och realistisk utveckling och som ger staden en tydlig struktur.

Då Mölndal efterhand knyts ihop med Göteborg stärks stjärnstrukturen och det bildas en bebyggelsearm från centrum ut mot periferin. Mölndal blir allt mer en del av Göteborg som ett sekundärt centrum vilket gör att behovet av tvärstråk mot omgivande bebyggelsearmar ökar. Den viktigaste anledningen

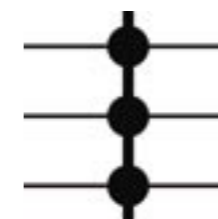
till detta är att ju tätare och mer exploaterade armarna är, ju större blir behovet av ta sig mellan dessa armar. Om man inte har några tvärgående länkar, blir man tvungen att transportera sig via centrum. Förutom att transportarbetet blir väldigt stort, skulle det även resultera i en slags hierarkisk trädstruktur där regionen blir väldigt odynamisk och förlorar mycket av dess liv och rörelse. Samtidigt uppstår ett väldigt tydligt hierarkiskt förhållande där Mölndal i högre grad blir underordnad och beroende av Göteborg (Alexander, Arkitekten vol 1, 1967).

**Förslag.** Som svar på fråga A kan man därmed säga att dalgången bör utvecklas mot att vara en bebyggelse-länk mellan Göteborg och Mölndal. Utbyggnadens främsta syfte är därmed inte att bygga ihop Mölndal med Göteborg för att stärka förorten, utan att för att på lång sikt skapa "närhet" och dynamik i regionen som helhet. Parallellt bör Mölndal stärkas och förtätas som kommun och centrum för att bevara en tydlig identitet och därmed skapa en flerkärnig region. Regionen i sin helhet måste även stärkas med tvärgående länkar.

**B:** Hur ska kopplingen, dvs. mellanlandet se ut? Ska man sträva efter fortsättning på staden med en hög stadsmässighet och rutnätsstruktur, eller som ett enda starkt stråk för att istället stärka individualiteten och identiteten

Om dalgången ska utvecklas mot att vara en bebyggelse-länk mellan Göteborg och Mölndal för att på lång sikt skapa närhet och dynamik i regionen som helhet, måste det även på sikt ske en förtätning och ett införande av en mer småskalig kvartersstruktur. Då dalgången redan idag är så pass exploaterad handlar dock frågan mest om hur mycket man ska förtäta och vilken sorts verksamhet som ska finnas i området. En förändring av området kan i riktning enligt både alternativ A och B, bidra till en bättre miljö i dalgången. Miljöerna kring Mölndalsån kan göras bättre och ges en högre tillgänglighet. Med rutnätsstrukturen enligt alternativ B, kan man dessutom stärka gaturummet kring Göteborg/Mölndalsvägen med en sammanhållen och tät bebyggelse. Om rutnätsstrukturen däremot genomförs allt för konsekvent är det en risk att man förlorar betydelsefulla kvaliteter som formar "stadsidentiteten" och Mölndals identitet. Rutnätsstrukturen behöver i sig själv inte vara fel, men den bör anpassas efter landskapet i dalgången och användas för att förstärka landskapsrummet, de storskaliga formerna, historiska drag, höjdkurvor, riktningar och gränser. Framför allt blir det i dalgången viktigt att förstärka variationen från norr till söder.

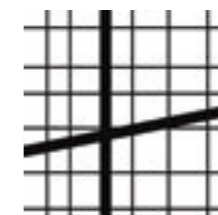
**Förslag.** Svaret på fråga B, kan vara att utvecklingen kan gå mot en rutnätsstruktur med hög stadsmässighet. Men att det måste finnas en balans mellan att förtäta och blanda för att skapa "närhet", mot att spara ut och variera för att skapa "stadsidentitet".



Fortsatt förtätning kring nuvarande och ursprungliga bebyggelsekoncentrationer samt korsningar / interaktionszoner



Skapa en variation från norr till söder med bebyggelse, öppna ytor och grönområden



Etablera en mer uppdelad och småskaligare gatustruktur som ger möjlighet att utveckla stadsmässighet och närhet



Sträva efter en varierad bebyggelse i form av skala, våningar, färg och stil



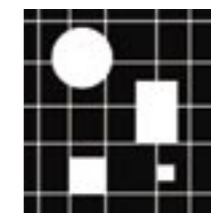
**C:** Hur ska man integrera ny bebyggelse med befintlig bebyggelse och verksamhet, hur ska man överbrygga barriärer, förstärka natur och kulturvärden och ta till vara på Mölndalsån? Hur ska denna sortens områden som är och har varit industrimark i stadens ytterområden förändras, utvecklas eller bevaras?

Markanvändningen i dalgången har till största delen alltid varit någon form av industri och verksamhet. Området har från börjat uppstått på grund av god tillgång till transportmedel och mark och samtidigt varit delar som ända fram till nu legat utanför staden och därför lämpat sig för tyngre, större och bullrigare verksamhet. Den täta och blandade staden kryper allt närmare inpå, och är i behov av marken för att kunna fortsätta att växa enligt tidigare mönster. För att staden även ska kunna utvecklas i dessa områden till att innehålla en jämn och tät blandning av bostäder, verksamhet och handel måste man finna nya lokaliseringar för viss befintlig verksamhet och handel, som idag tar upp stora delar av området. Mycket av verksamheten måste även flyttas för att man ur störnings-synpunkt överhuvudtaget ska kunna föra in mer bostäder. Samma problem gäller även för Väst kustbanan och E6/E20 som alstrar både buller och avgaser. Här är problemet dock ofrånkomligt och måste istället lösas genom vägförbättringar och bullerdämpande åtgärder. Längs den västra sidan av Göteborg/Mölndalsvägen finns idag den mesta delen av bostadsbebyggelsen i området. Då trafiken på vägen och spårvägen idag är ganska hög och därmed ger en dålig boendemiljö, måste någon form av åtgärd göras även här. Med en utökad kapacitet på E6/E20 kan man leda upp en del av genomfartstrafiken och på så sätt omforma Göteborg/Mölndalsvägen till en stadslänk. Visserligen förloras en del av genomströmningen och därmed underlag. Dock är troligen detta med fördel mest den tyngre trafiken.

Områdets läge i regionen längs E6/E20 och nu mera även allt närmare Göteborgs centrum, gör det fortfarande till ett attraktivt område för företagsetableringar. Framför allt är det i dagens läge mer inom bl.a. service och teknologi. Här bör man på längre sikt därmed ersätta den större och något tyngre verksamheten mot en lättare verksamhet, kontor och handel. Verksamheten bör troligtvis vara den dominerande markanvändningen för att efterhand blandas upp med bostäder och mer småskalig handel. Att bygga ut hela dalgången och på kort sikt sträva efter en hög täthet och stadsmässighet är troligen inget bra alternativ och dessutom svårt att genomföra. Visserligen är genomströmningen i området relativt hög, då Mölndal är en stark och viktig målpunkt i dess södra ände, men förändringar bör istället ske under en längre tid och följa utvecklingen i staden som helhet.

Ny bebyggelse ska i första hand förstärka gaturummet kring Göteborg/Mölndalsvägen samt fortsätta att förtäta kring dagens bebyggelsekoncentrationer för att förtydliga historiska drag och landskapsrum. Bebyggelsen och gatunätet bör anpassas efter Mölndalsån och på sina håll sparas ut för att skapa kontakter och stråk mot ån och mellan områdets olika delar. Skala och karaktär bör varieras, men möjligtvis vara samordnad inom de olika bebyggelsekoncentrationerna.

**Förslag.** Fråga C kan därmed besvaras med att området kan successivt utvecklas från att vara ett industriområde till att bli ett område med lättare verksamhet och kontor inom likartade branscher som drar nytta av varandra. Verksamheten förblir på kortare sikt den största markanvändningen men blandas efterhand med bostäder och handel. Bebyggelsen ges en tydlig struktur som anpassas efter landskapet.



Blanda upp verksamheter med en mer småskalig och varierad bebyggelse



Etablera handel och verksamhet längs Göteborg/Mölndalsvägen



Förstärka och binda ihop grönområden samt öppna och offentliga ytor för att skapa sammanhängande rum och gröna stråk



Anpassa bebyggelsen efter landskapet för att stärka landskapsrummen och skapa variation