



STADSRANDEN

- INGENMANSLANDET ELLER DET GIVANDE MÖTET

Josephine Rosendahl
Självständigt arbete • 30 hp
Hållbar stadsutveckling – ledning, organisering och förvaltning
Alnarp 2017

Stadsranden - Ingenmanslandet eller det givande mötet
Inner fringe - No man's land or a constructive union

Josephine Rosendahl

Handledare: Anna Peterson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Marie Larsson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Bitr-examinator: Christine Haaland, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 30 hp

Nivå och fördjupning: A2E

Kurstitel: Självständigt arbete i landskapsarkitektur

Kurs kod: EX0814

Program: Hållbar stadsutveckling – ledning, organisering och förvaltning

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2017

Omslagsbild: Josephine Rosendahl

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: stadsrand, mångfunktionella landskap, samband, stad och landsbygd, hållbar utveckling, planering, jordbruksmark.

Förord

Med detta examensarbete avslutas en 5-årig resa som har kommit att prägla mitt sätt att se på världen och samhället. Att kunskaper från mastersprogrammet Hållbar stadsutveckling - ledning, organisering och förvaltning och kandidatprogrammet Fysiskt planering skulle ge så många nya perspektiv hade jag aldrig förväntat mig. Problemen och frågeställningarna i detta arbete har sakta vuxit fram under utbildningarna. Framför allt har funderingar kring jordbruksmarkens värde och hur staden möter landsbygden uppstått under de två sista kurserna före mastersarbetet. Mitt intresse väcktes kring hur jordbruksmarken tas till vara i planeringen i svenska kommuner. Att rikta in arbetet just på stadsranden och dess värde blev intressant när Hyllies utbyggnadsplaner söderut studerades. I det området finns så mycket historia och värde som borde bevaras och tas hänsyn till i landskapet. Insikten om att det finns olika kvaliteter i staden och på landsbygden som borde kunna samspela med varandra gjorde att ämnesområdet blev intressant att studera.

Jag vill rikta ett stort tack till min handledare Anna Peterson som ständigt hjälpt mig att resonera kring alla mina frågor. Tack även för dina förträffliga metaforer och för de bilder du skissat i kladdokumentet. Det har hjälpt till att förstå och komma ihåg. Jag vill även tacka Niklas Tengheden för ditt resonerande och din hjälp att diskutera problem och Emil, min man, tack för ditt tålamod vid mina långa utläggningar och för din peppning under arbetets gång.

Jag hoppas att detta arbete kan ge nya insikter om hur värdefulla våra stadsränder är och att vi borde fånga upp detta i planeringen. Städerna växer och den hållbara framtiden skapar inte sig själv.



Josephine Rosendahl
Limhamn 2017-05-10

Sammandrag

Urbaniseringen har pågått i olika grad under lång tid och har under årens lopp diskuterats hur den ska regleras och styras upp. Svårigheten att ge alla möjlighet och plats i staden har lett till att städerna har fått växa och breda ut sig och jordbruksmarken och det befintliga landskapet har fått ge vika. Detta i många fall på bekostnad av andra funktioner då växande städer har varit idealet. I denna studie med en utgångspunkt i jordbruksmarkens viktiga värde har denna utveckling ifrågasatts. Är det så att alla städer alltid måste få växa? Eller finns det begränsningar som kan ge en begränsad stadsutväxt fördelar i förhållande till en stad som tillåts att öka obehindrat? Boverket (2004) lyfter fram hur svenska städer med dess småskalighet, gleshet och närhet till naturen kan bli viktiga och ge stora konkurrensfördelar i framtiden. Genom att dra gränser, inte möjligen på alla ställen men kanske längs vissa delar av stadsranden och satsa på att bygga upp dessa stadsränder till något värdefullt för invånarna, kan kanske dessa städer därmed bli attraktiva, konkurrenskraftiga och skapa hållbara stadsränder.

I detta arbete har mötet mellan staden och landsbygden undersökts. Hållbarhet och

mångfunktionalitet är två begrepp som genomsyrar arbetet och som ligger till grund för de undersökningar som gjorts. Den teoretiska delen har undersökt olika ideal kring frågan; vad det är som påverkat den historiska utvecklingen av stadsranden och fallstudien berör frågan; om hur stadsranden kan stärka sambandet mellan stad och land. Markanvändningen har kartlagts i fyra olika sydvästskånska orters stadsrand och värden och kvaliteter har studerats på 15 olika platser i stadsranden. Detta för att se i vilka stadsränder det finns stora värden för att framåt kunna planera för ett starkare samband mellan staden och landsbygden.

Det som har framkommit av studien är att modernismen varit en stark påverkansfaktor i utväxten av stadsranden. Detta då modernismens ideal sammanföll med de stora inflyttningsströmmar till städerna vilket ledde till att stora förändringar skedde för att göra plats för bostäder och verksamheter. Studien har även visat att de stadsränder som har en längre övergångszon mellan stad och landsbygd med fler olika markanvändningar även har fler värden och en mer mångfunktionell stadsrand. Detta till skillnad mot de stadsränder som har få funktioner och raka, skarpa gränser mellan staden och landsbygden. Sambandet mellan stad och kan bli starkare om stadsranden

blir mer mångfunktionell. Då fler människor får möjlighet att röra sig mellan stad och landsbygd skapas en större tillgänglighet och med det ett högre värde av marken. Därmed kan även jordbruksmarkens värde öka.

Abstract

Urbanization has been going on to some extent for a long time and has over the years been discussed on how it should be regulated and controlled. The difficulty of providing opportunity and space for people in the city has led to growing and expanding towns, and the agricultural land and the existing landscape has given way to the expanding city. This has occurred at the expense of the existing functionality of the agricultural land. In this study, based on the important values of agricultural land, this development has been questioned. Is it that all cities must grow? Or are there any constraints that can give a limited urban growth benefits relative to a city that is allowed to increase unrestricted? Boverket (2004) highlights how Swedish cities with its small scale, sparseness and proximity to nature can become important and give major competitive advantages in the future. By drawing boundaries, possibly not in all places but perhaps along certain parts of the city's edge, and aiming to build these urban areas into something valuable to residents, these cities may become attractive, competitive and create sustainable urban fringes.

In this work, the union of the city and the countryside has been investigated. Sustainability and multifunctionality are two concepts that influence the work and underlie the study that has been made. The theoretical part has examined different ideals about the question of what is affecting the historical development of the city's edge. While the case study concerns the issue of how the urban fringe can strengthen the relation between city and countryside. The land use has been mapped up in four cities in the southwest of Skåne, and the values and qualifications have been studied in fifteen different places in the city's edge, in order to see in which urban areas that got a greater value, to plan ahead for a stronger relation between the city and the countryside.

What has emerged from the study is that the modernism have had a powerful impact in the growth of the city's edge. This when the ideals of modernism overlapped with the major migration flows into the cities, which led to major changes to make space for homes and businesses areas. The study has also shown that the urban fringe areas that have a longer transition zone between town and countryside with more different kinds of land uses also have more values and a more multifunctional city edge. This is unlike the urban fringe that have few functions and straight, sharp

borders between the city and the countryside. The connection between city and the country can be stronger if the city's edge becomes more multifunctional. As more people get the opportunity to movement between town and countryside, greater accessibility is created and with it a higher value to the land. Thus, the value of farmland can also increase.

1.

INLEDNING

Syfte & Mål	s. 8
Frågeställning	s. 8
Avgränsning	s. 8
Disposition	s. 8
Begreppsförklaring	s. 9

2.

METOD

Litteraturstudie	s. 10
Fallstudie	s. 10
Studier av flygbilder	
Observation	
Sektioner	
Dokumentstudier	
Värderos	

3.

BAKGRUND

Landsbygden och landskapet	s. 16
Jordbruksmarkens värde	s. 16
Svensk urbanisering	s. 17

4.

TEORIGENOMGÅNG

Hållbarhet	s. 19
Vad är hållbar utveckling?	
Agenda 2030	
Nationella miljömål	
Hållbarhet - en länk	
Mångfunktionella landskap	s. 21
Ideal och idéer	s. 22
Trädgårdsstaden	
Modernismen	
Decentraliserade stadskärnor	
Blandstaden och förtätning	
Stationsnära lägen	
Lagstiftningen	
Friluftsliv och rekreation	
Stadsranden idag	s. 29
Begreppet	
Motsatsförhållandet	
Strategier	
Sambandet	

5.

FALLSTUDIE

Den stora skalan

s.33

Malmö
Lomma
Staffanstorp
Svedala

Den lilla skalan

s.41

Bostadsbebyggelse
Verksamheter
Blandzon
Aktiviteter

Analys

s.71

Bostadsbebyggelse
Verksamheter
Blandzon
Aktiviteter
Analys - Den stora skalan
Sammanvägning

6.

DISKUSSION

Utväxt och påverkan i stadsranden

Ringleder, naturen och funktionsseparering
Stadsrandens uppbyggnad

Stadsranden som mångfunktionellt landskap

Stadsranden och jordbruksmarken

Lagstiftning och planeringsverktygen

Ett vidare perspektiv

Förslag

Idealens möjligheter för planering av stadsranden
Gröna kilar som en sammanflätad övergångszon

7.

s.80

SLUTSATS & FRAMTIDA REFLEKTIONER

Slutsats & besvarande av frågeställningar

s.86

Metoddiskussion

s.87

Förslag för fortsatt forskning

s.89

8.

REFERENSER & BILAGOR

Referenser

s.90

Bilder

s.95

Bilagor

s.97

Bilaga I - observerade värden

Bilaga II - sammanställda värden

1. Inledning

Landskapet har ständigt förändrats efter vårt sätt att bygga och leva och så också städerna. Urbaniseringen har skett explosionsartat vilket har lett till en snabb framväxt och utväxt av många städer (Sarlöv Herlin 2012, Statistiska centralbyrån 2015). De svenska stadsbyggnadsprinciperna har påverkat utbyggnaden av våra städer. Mellan 1960 - 1995 ökade befolkningen i Sveriges städer med 50 %, dock mer än sexdubblades Sveriges tätortareal under samma period (Boverket 2004, s.59-60).

Skåne är en av de mest tätbefolkade delarna av vårt land med växande städer och stora krav på bostäder och hård konkurrens från företag (Svenska Naturskyddsföreningen 2006, Qviström 2008). Samtidigt innehar Skåne inte bara landets, utan även Europas mest högproduktiva jordbruksmark (Den goda jorden 2011). Detta ger upphov till konflikter som framförallt berör det stadsnära landskapet. Villamattor har brett ut sig och infrastrukturens krav på yta och buffertzon har fått ta plats på bekostnad av jordbruksmark och naturmark (Boverket 2004). Att de skånska städerna växer och bygger bort jordbruksmark är ett problem. Länsstyrelsen Skånes rapport (2012, s.29)

betonar denna problematik och påpekar att det dessutom är de bästa av de skånska jordarna som exploateras snabbast. Idag exploateras cirka 600-700 hektar jordbruksmark om året i Sverige (1ha = cirka 2 fotbollsplaner) och de tre vanligaste anledningarna till exploateringen är byggandet av småhus, flerbostadshus och industri- och företagsetableringar (Jordbruksverket 2013a).

Hotet från exploatering av jordbruksmark är alltid närvarande i gränsen mellan landsbygd och stad, den så kallade stadsranden. Stadens närhet till stadsranden och det öppna landskapet innebär att många värdefulla kvaliteter ofta går förlorade då inte samspelet mellan stad och land uppfattas och tas tillvara (Qviström 2005). Med det sagt betyder det inte att all möjlig jordbruksmark enbart bör vara till för livsmedelsproduktion. Men med stöd av flera olika värden kan ett samband mellan stad och land bli starkare vilket kan leda till större förståelse för jordbruksmarkens värde (Qviström, Caspersen & Thorén 2009). Det behövs således tas fram en tydligare strategi för hur värnandet om landsbygden och jordbruksmarken ska ske samtidigt som staden växer och påverkar landsbygden. Detta med fokus på hållbarhet. Staden är beroende av landsbygden och dess värde medan landsbygden är beroende av staden (Qviström 2008).

Detta arbete kommer att försöka tydliggöra vad det är som påverkat stadsrandens ständiga förflyttning, vilka ideal och värderingar som påverkat planeringen och sättet att se på stadsranden. Studien kommer att undersöka vad det finns för värden i stadsranden att ta hänsyn till i planeringen idag. Slutligen ska sedan arbetet mynna ut i en förståelse kring stadsrandens värde och mångfunktionalitet. Dess möjlighet till att skapa hållbara samband ska belysas och hur det går att arbeta vidare med vår tids stadsränder för att skapa en bättre koppling mellan stad och land. Detta för att stödja arbetet med mot en hållbar utveckling och ett gynnsamt förhållande mellan stad och land.

Arbetet utgår från en hypotes som sedan prövas i arbetet för att se om hypotesen stämmer med verkligheten eller ej. Hypotes: Sambandet mellan stad och land kan förstärkas om förståelsen och insikten om stadsrandens mångfunktionalitet och värde blir tydligare. Genom lärdomar från det historiska sättet att planera och att kunskapen om att mångfunktionaliteten kan minska konflikterna mellan stad och land kan detta motverka att stadsränderna blir förbisedda i framtiden. På så vis kan stadsränderna få en mer stadigvarande struktur och jordbruksmarken utanför staden förblir obebyggd.

1.1 Syfte & Mål

Syftet med arbetet är att ge en djupare förståelse kring hur värdefullt det är att planera övergången mellan stad och land för att skapa en hållbar framtid. Målet är att beskriva vilka kvaliteter och värden som finns i de olika stadsränderna för att belysa hur sambandet mellan stad och land kan stärkas.

1.2 Frågeställningar

- Vad är det som har påverkat utvecklingen av den stadsranden vi ser idag?
- Hur kan stadsranden stärka sambandet mellan stad och land?

1.3 Avgränsning

Arbetet kommer att avgränsas till att endast titta på stadsranden och ta upp ett antal exempel på sydvästska orters stadsrand som möter jordbruksmarken. Detta för att sydvästra Skåne har bland den bördigaste marken i Sverige och Europa och för att exploatering av jordbruksmark sker snabbast här. För att besvara frågeställningarna har arbetet avgränsats till att endast titta på planeringsidéer och några faktorer under 1900-talet och framåt som påverkat och influerat stadsutvecklingen och framväxten

av stadsranden. Vidare undersöks även hur stadsranden ser ut idag och de värden som går att observera i stadsranden. Det primära är att undersöka hur mötet mellan stad och land ser ut och vilka värden som går att hitta här och inte vad som produceras på jordbruksmarken eller hur stort värde varje studerad jordbruksmark har. Utgångspunkten tas i diskursen Hållbar utveckling som tillför ett större och mer långsiktigt perspektiv på mötet mellan stad och land. Dock kommer inte ekonomiska, monetära, värden så som markpriser och fastighetsvärden att tas hänsyn till i denna studie. Arbetet kommer inte att studera den kategorisering som kallas väntande zon djupare än att den uppmärksammas och har kartlagts genom studerande av flygbilder. Då denna mark är på väg att förändras och markarbeten har påbörjats kommer stadsranden för denna zon vara förändrad inom en snar framtid.

1.4 Disposition

Arbetet är uppbyggt av sju delar som följer mallen för ett vetenskapligt arbete och en utvecklingslinje men med återkopplingar till tidigare avsnitt. Dispositionen ger en kort introduktion till de olika delarna och det innehåll som kan läsas i respektive del. *Inledningen* ger en kort genomgång kring det problem som arbetet behandlar

och tar sin utgångspunkt i. Under denna rubrik återfinns syfte, mål samt arbetets frågeställningar. I slutet av inledningen finns en avgränsning och en begreppsförklaring som är till för att underlätta läsningen. *Metod* är det kapitlet som ger en grundlig genomgång av vilka metoder som används och hur de har plockats fram. Här behandlas litteraturstudien och fallstudien med dess olika delar. *Bakgrund* är det kapitel som ger läsaren en förförståelse kring landsbygden och landskapet, jordbruksmarkens värde och svensk urbanisering. Nästa kapitel *Teorigenomgång* är arbetets teoretiska kärna. Här återfinns de teoretiska utgångspunkterna hållbarhet och mångfunktionella landskap. Litteratur kring ideal och idéer som påverkat stadsranden behandlas samt hur forskningen ser på stadsranden som begrepp och funktion idag. I *Fallstudien* presenteras och redogörs för fallstudiens insamlade material genom sektionsskisser, kartor och bilder på de olika stadsrandskategorierna. Fallstudien baseras på tre delar, en studie som studerar hela stadsranden, den stora skalan och en djupgående studie på utvalda delar av stadsranden, den lilla skalan, samt en analys av det insamlade materialet. Analysen visar de framplockade värdena genom värderosor som ställs mot varandra och jämförs. Analysen är indelad efter stadsrandskategorierna där varje kategori diskuteras först enskilt

och sedan sammanfogas alla kategorier för att se vart det finns störst värden i stadsranden. *Diskussionen* knyter samman arbetet och kopplar ihop teori med fallstudien. *Diskussionen* berör utväxten av stadsranden, mångfunktionaliteten, jordbruksmarken, lagstiftningen, ett mer övergripande perspektiv och en förslagsdel. I *Slutsats och framtida reflektioner* dras slutsatser och frågeställningarna besvaras med utgångspunkt i de två olika frågeställningarna. En metoddiskussion som diskuterar arbetets metoder och alternativa metoder som kan ha påverkat arbetet redogörs för samt en reflektion kring framtida forskning. Slutligen återfinns *Referenser och Bilagor* som arbetet har använt och som kan ge vidare hänvisning till litteratur eller underlag som använts i arbetet.

1.5 Begreppsförklaring

Beträdor – Tillfälliga grönstråk av vallgräs som ligger mellan jordbruksmarker, tillgängliga för rekreation (Staffanstorps kommun 2012).

Biologisk mångfald – Alla levande organismer på land och i vatten.

Modernismen – Stadsbyggnadsideal som präglade Sverige under 1930- 1980-talet, även kallad funktionalismen.

Mångfunktionalitet – Svensk översättning av multifunktionalitet.

Planeringsidéer – Idéer som påverkar den fysiska planeringens syn på hur städer ska utvecklas.

Stadsrand – Zonen eller mellanrummet där stad och landbygd möts.

Urbanisering – Inflyttning till städer

Villamattor – Enfamiljsbostäder med stora trädgårdar som tar mycket mark i anspråk och där hela villaområden ofta har en enformig karaktär.

Väntande zon – Mark som varken har något pågående markarbete eller nyttjas av tidigare markanvändning. Begreppet är format utifrån Mattias Qviströms (2005) *Väntande landskap: om studier av stadsranden och dess morgondag*.

2. Metod

Arbetet bygger på en kvalitativ studie som har försökt bringa klarhet i vilka värden och kvaliteter stadsranden innehar och vad som påverkat stadsrandens utveckling. Arbetet grundar sig delvis på en *litteraturstudie* och delvis på en *fallstudie*. Den forskningsdesign som arbetet följer är en fallstudie där fyra stadsränder studerats och kategoriserats. Fallstudien innehåller *studerande av flygbilder* för kartläggning av stadsranden, *studier av plandokument* kring de olika orterna, *observationer* av 15 olika platser i stadsranden, framtagande av *sektioner* till varje observation samt analys av platsobservationerna genom ett *värderosdiagram*. Litteraturstudien och fallstudien kan sedan tillsammans skapa ett större perspektiv kring sambandet vid stadsranden. Slutligen vävs alla delar samman och diskuteras, frågeställningarna besvaras och slutsatser dras.

2.1 Litteraturstudie

Litteraturstudien bygger på en kvalitativ innehållsanalys vilket innebär att texter analyseras och det väsentliga plockas ut och tolkas. I denna process är det viktigt att förstå helheten och vad det är forskaren vill säga med texten. Det insamlade materialet

måste sällas och prioriteras. På så vis blir det insamlade textmaterialet djupgående i ett visst ämne men relativt begränsat. Validiteten i materialet som trovärdighet och autenticitet är grundläggande för att arbetet ska blir tillförlitligt. Nackdelen med en kvalitativ innehållsanalys är även trovärdigheten, speciellt då texter kan vara präglade av andra ämnen inom ett annat område än det efterfrågade. Det är även viktigt att vara uppmärksam på om tolkningar av texten görs på rätt vis och inte blir missvisande gentemot källan (Denscombe 2009).

Litteratur som har används i detta arbete är framför allt tidigare forskning så som avhandlingar och artiklar, publikationer från myndigheter och utgiven litteratur inom området. Då detta forskningsfält inte är ett specifikt utan består av flera sammanvävda forskningsfält har inte ett fåtal enskilt vedertagna verk kunnat användas. Istället har flera olika verk och rapporter sammanflätats för att få med flera aspekter och kunskaper. Litteraturen har framförallt plockats fram genom Google Scholar och SLUs söktjänst Primo men även utifrån tidigare kunskap från andra arbeten och litteratur som berört ämnet i tidigare kurser i Hållbar stadsutveckling och Fysisk planering. Vid framtagandet av litteratur har arbeten och forskning lästs. Där har sedan nya källor hittats utifrån den lästa

texten som lett vidare till nästa text, den så kallade snöbollseffekten (Bryman 2012, s. 202, 427). I detta efterforskande har även sökord funnits som kunnat användas och som har utvidgat sökfältet. Dessa har bland annat varit stadsrand, stadsväv, inner fringe, urban sprawl, edge-cities och edgeless cities. Litteraturstudien är tänkt ligga som en grund som sedan fallstudien kan ta utgångspunkt i.

2.2 Fallstudie

Den forskningsdesign som arbetet följer är en fallstudie av stadsränder i fyra orter i sydvästra Skåne. En fallstudie är en strategi som undersöker en företeelse, en process eller ett förhållande. Fallstudien riktas mot enskilda fall istället för ett större urval och lämpar sig för studier på en mindre skala genom att fördjupa sig i fåtal frågor eller en särskild händelse. På så vis kan komplexiteten i verkliga situationer hanteras och förståelse och nya insikter kan skapas. Att välja metod och att använda sig av flera olika metoder och källor är fallstudiens starka sida. Svagheten med fallstudien är att det är svårt att dra generella slutsatser då studien endast förlitar sig på ett fåtal fall. Det är även svårare att följa upp en fallstudie då det är mjuk data som produceras som inte är mätbar på samma vis som en kvantitativ hård data är. Mallar och tillvägagångssätt är därför viktigt att redovisa

för att kunna följa processen och förstå arbetets ramar och olika val (Denscombe 2009).

Detta arbete har på så sätt lämpat sig att följa fallstudiens strategi då fyra stadsränder har studeras och där vissa utvalda delar av stadsränderna har studeras mer djupgående. De metoder som användes är studier av flygbilder, observation, sektioner, dokumentstudie av plandokument samt värderosdiagram.

Val av orter

Eftersom arbetets grund bygger på att bevara jordbruksmarken och hur stadsranden påverkar jordbruksmarken valdes Skånes sydvästkust som utgångspunkt. Detta då jordbruksmarken här klassas som en av de bästa i Europa. Valet föll sedan på Staffanstorp, Svedala, Lomma och Malmö. Dessa orter ligger i närheten av varandra i sydvästra Skåne och valdes utifrån praktiska aspekter för att kunna möjliggöra att studera och observera dem ur flera synvinklar och besöka dem flertalet gånger. Orterna har väldigt olika storlek och har vuxit fram under olika perioder. Orterna har också relativt skilda förutsättningar kring vägstrukturer som avgränsar, tryck på exploatering samt historia.



Figur 1: De valda orternas placering i sydvästra Skåne

Studier av flygbilder

De fyra utvalda orternas stadsrand studerades genom flygfoto. De bilder som användes är Google Maps karttjänst samt Eniros karttjänst. I studien lokaliserades stadsranden och snittet av stadsranden bestämdes vara mellan där bebyggelsen slutade och där den mer storskaliga jordbruksmarken tog vid. Bebyggelse är i detta fall bostäder, verksamheter eller industrier som karaktäriseras av en tätare bebyggelse in mot stadskärnan. Den storskaliga jordbruksmarken som har stora öppna fält utan särskilt mycket

bebyggelse, bara enstaka gårdar definieras som stadsrandens gräns mot landsbygden. Med detta som utgångspunkt studerades stadsränderna. En kategorisering kring stadsränderna genomfördes utifrån fem kategorier; bostadsbebyggelse, verksamheter, blandzon, aktivitetszon samt en väntande zon. Kategorierna valdes utifrån en första generell överblick kring olika stadsränder för att förstå vilka olika sorters markanvändning som återkommer som möter jordbruksmarken. Kartor skrevs ut för att för hand kunna ringa in olika markanvändningar i stadsranden. Efter en första översyn kunde olika sorters markanvändningar grupperas efter återkommande drag i de olika stadsränderna. Nedan ses kategorierna och dess respektive kriterier som avgjorde vilket kategori av stadsrand som marken skulle delas in efter.

Bostadsbebyggelse

- Villamatta, utspridda flerbostadshus
- Utan flertalet bostadshus på jordbruksmarken
- Gränsar till storskalig jordbruksmark

Verksamheter

- Verksamheter – företag, industrier, m.m.
- Större bebyggelseexploatering - inga bostäder
- Gränsar till storskalig jordbruksmark

Blandzon

- Varierande bebyggelse
- Utspridd bebyggelse
- Blandad jordbruksmark och bebyggelse
- Gränsar till storskalig jordbruksmark

Aktivitzonszon

- Aktiviteter – golfbana, idrottsplats, fotbollsplaner, anlagda löpslingor m.m.
- Blandad jordbruksmark med aktiviteter
- En eller flera aktiviteter
- Gränsar till storskalig jordbruksmark

Väntande zon

- Områden utpekade i översiktsplan för kommande bebyggelse
- Områden som delvis är förberedda för bebyggelse – schaktade, skövlade eller vägar dragna.
- Gränsar till storskalig jordbruksmark

Dokumentstudier

Kommunernas respektive översiktsplaner har studerats för att ge en ingång och förståelse kring deras syn på framtida utbyggnadsområden i stadsranden. Även någon fördjupad översiktsplan var med i en övergripande kartläggning och förståelse för framtida markanvändning. Planerna söktes igenom kring frågan om jordbruksmarkens värde och vilka utbyggnadsområden i

stadsranden som var utpekade. I dessa texter framgick hur kommunen ser på utbyggnad på jordbruksmark och hur de argumenterar kring stadsranden idag.

Dokumentstudierna har även gett information kring kategorin väntande zon. De delar där kommunen pekar ut ny bebyggelse och där platsobservationerna visar början till exploatering utelämnas i denna studie då marken inom en snar framtid kommer att förändras.

Observation

Den metod som används för att studera de valda stadsränderna är observation. Metoden bygger på att samla in data genom direkt observation av händelser och naturliga miljöer. För att studera stadsränder passar sig systematisk observation då den framför allt används vid kvalitativ data och registrerar direkta händelser eller situationer utifrån snarare än beskrivna händelser och situationer (Denscombe 2009). Vid utförandet av observationer och tolkning av data är det viktigt att tänka på subjektiviteten. Det är alltid svårt att vara objektiv och därför blir det viktigt att vara lyhörd och uppmärksam kring vilka delar som kan komma att påverkas av tidigare kunskap och erfarenheter. Ett bra sätt för att undvika och minimera variationer och

subjektivitet under observationer som baseras på individuell bedömning av händelser eller situationer är att ett observationsschema tas fram. Genom ett schema struktureras riktlinjer och ramar upp för det som ska studeras. På så vis blir observationen trovärdig och skapar en större tydlighet kring hur observationen utförts. Punkterna i observationsschemat kan ta utgångspunkt i litteraturen och därmed ge kunskap om vilka punkter som är mest relevanta att studera utifrån frågeställningarna (Denscombe 2009).

Observationer har gjorts på alla fyra orterna genom att följa stadsranden och försöka förstå dess läge, genom att studera markanvändningen på platsen samt förstå hur sambandet ser ut i mötet mellan bebyggelse och jordbruksmark. Platsobservationer gjordes sedan en för varje kategori i varje ort, dock har kategorin väntande zon valts att utelämnas då denna mark är i förändring och kommer att ha andra fysiska strukturer när den är färdigbyggd. Totalt observerades 15 platser, fyra olika platser i varje ort, förutom i Lomma där tre platser observerades. Detta då det inte fanns någon aktivitzonszon i stadsranden i Lomma. Platserna som studerades var mellan 100-200 meter breda längs stadsranden och sträcker sig från tät stadsbebyggelse ut till storskalig jordbruksmark.

För att få en bredd i observationerna av fallstudieobjekten har inventeringar gjorts både med bil och till fots. Detta gav förståelse ur flera perspektiv. Med bilen skapas förståelse kring trafikrörelser och hur stadsranden upplevs på avstånd. Genom att röra sig till fots upplevs stadsranden utifrån en mindre och mänsklig skala och hörsel-, lukt- och synintrycken förstärktes. Observationer till fots gav även möjligheter att inte följa de planerade vägarna utan det underlättade rörelsen på mer otillgängliga platser. Ett observationsschema togs fram efter ett första besök ute i fält. Testobservationen gav insikter kring vilka aspekter som var värdefulla att skriva ner och få med i observationerna. Observationsschemat gav underlag till bedömning av värden på den utvalda platsen (se bilaga I). I schemat hade alla värden, underkategorier och dess bedömningsskala strukturerats upp. De olika värdena och dess underkategorier bedömdes sedan utifrån det som kan ses och upplevas i stadsranden. Värdena som använts bygger på teorin kring *mångfunktionella landskap* och värdena plockades fram från teorien omgången för stadsranden där flera olika forskare och myndigheter har framfört vilka värden som är viktiga för mångfunktionella stadsränder. De fem värden som valdes ut var *biologisk mångfald*, *stadsnära*, *friluftsliv*, *kultur/historia* och *klimatanpassning*. Dessa värden fick

sedan underkategorier av värden som togs fram dels genom litteraturen som berörde underkategorivärdet och dels genom att det gick att observera på plats. Varje underkategorivärde har sedan en bedömningsskala från noll till tre för att göra bedömningen av hur stort värdet är på platsen (se figur 3). Skalans fyra steg har lite olika kriterier beroende på värde och skiljer sig därför lite åt beroende på vilket värde som bedöms. Men utgångspunkten är om underkategorivärdet finns eller inte på platsen och sedan i vilken utsträckning underkategorivärdet finns på platsen (se figur 2).

Biologisk mångfald – skalan i bedömningarna av underkategorivärdena bygger på antal.

- Varierande växtarter
- Djurliv

Stadsnära – berör möjligheten för människor att ha nära till upplevelser till de två underkategorierna.

- Vardagsnära natur – skalan är satt utifrån upplevelsen, värdet i upplevelsen av naturen
- Odling – skalan berör hur nära livsmedelsproduktionen och kopplingen till den som odlar upplevs

Friluftsliv – värdet berör möjligheten att använda landskapet i stadsranden.

- Tillgänglighet – skalan bygger på hur stora möjligheter det finns för människor att röra sig i landskapet
- Aktiviteter – skalan bedöms utifrån antalet möjliga aktiviteter

Kultur/historia – värdet innefattar hur stor möjlighet människor har att se en plats historia och dess kultur.

- Gamla byggnader – skalan följer hur pass det går att se och förstå att det funnits/finns äldre bebyggelse på platsen
- Fornlämningar – skalan bedömer utifrån om fornlämningar finns/har funnits och om de på något sätt går att se eller att förstå av platsen

Klimatanpassning – värdet bygger på om platsen använts till att anpassas efter klimatpåverkan.

- Kretsloppslösning – skalan bygger på lösningarnas framhävande i stadsranden

Dessa värden som observerats efter observationsschemat ligger sedan som grund till analysen. Som komplement till observationsschemat togs även fotografier av platsen för att dokumentera de olika värdena och som en hjälp till när de olika värdena sedan beskrivs.

Bedömningsvärden

Djurliv - spår, ljud rörelse 1 = enstaka 2 = fåtal 3 = flertal	Varierande växtarter 1 = enstaka 2 = fåtal 3 = flertal
Vardagsnära natur 1 = klippt gräsmatta 2 = buskage 3 = mindre naturområde	Odling 1 = storskalig jordbruksm. 2 = mindre jordbruksm. 3 = småskalig odling/ koloniodling
Tillgänglighet 1 = gång o cykelväg 2 = otydlig stig 3 = tydlig stig	Aktiviteter - golfb., löp- och ridspår 1 = enstaka 2 = fåtal 3 = flertal
Gamla byggnader 1 = rester 2 = går att ana 3 = framhävs	Fornlämning 1 = finns 2 = syns 3 = framhävs
Kretsloppsanpassade lösningar - öppet dagvatten, våtmark, förnybar energi 1 = finns 2 = syns 3 = framhävs	

Figur 2: Bedömningsvärden och dess individuella skala

Sektioner

I varje kategori och en för varje ort togs en principsektion fram för att skapa förståelse kring avståndet mellan de olika markanvändningarna och vad de olika stadsränderna har för olika markanvändning. Med hjälp av sektioner blev det tydligt vilka fysiska strukturer som fanns i de olika stadsränderna och hur mycket plats de tog i förhållande till varandra. Sektionen följer i stort sett en rak linje som skär igenom det valda området. Dock tillämpades det i ett fåtal fall en förflyttningsprocess av träd, buskage eller dike som inte fanns i den dragna linjen men som präglar övriga området påtagligt. Sektionen togs fram genom att mäta de olika markanvändningarna i Eniro Maps för att få fram längden på varje delanvändning. Sedan har platsen besökts och observerats för att välja en sektiondragning som representerar den studerade platsen. Höjdskillnaderna har uppskattats efter platsbesöken och kan variera något i exakthet.

Värderos

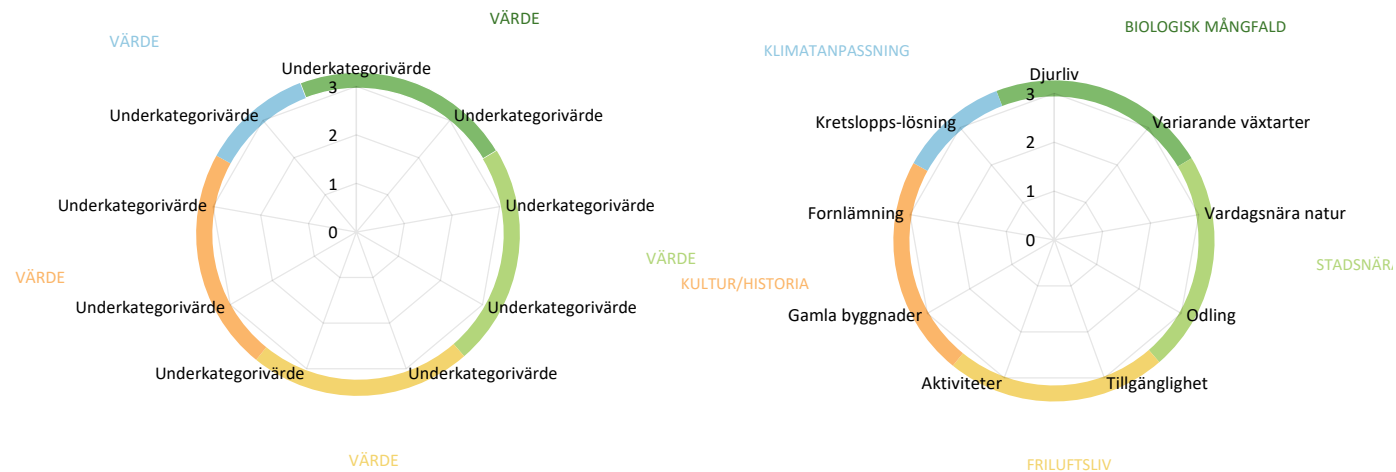
Värderos är ett polärt diagram som beskriver eller grafiskt illustrerar egenskaper, aspekter eller värden. Verktöget kan användas vid analyser av olika aspekter för att öka förståelsen för hur starka och välfungerande respektive hur svaga eller

mindre välfungerande olika aspekter är i det som analyseras. Värderosen kan behandla både hårda och mjuka värden, nuläge och framtida alternativ. Ett valfritt antal aspekter väljs, värderas och redovisas på en axel i valfritt antal steg med utgångspunkt i värderosens mitt (Boverket, Svenska Kommunförbundet, Vägverket & Banverket 2005, s.40). Beroende på vilka aspekter som väljs kan värderosen ta fram olika sorters analyser. Ekologigruppen (u.å.) har arbetat fram hållbarhetsanalyser som bygger på ekologisk, social, ekonomisk och fysisk hållbarhet. Under dessa kategorier finns sedan ett antal olika aspekter eller indikatorer som bedöms. Fördelarna med en värderos är att det blir tydligt och lättförståeligt kring vilka aspekter som bedöms, att det går att jämföra olika värderoser med samma aspekter med varandra samt att det går att jämföra olika alternativa lösningar. Nackdelen är att bedömningarna ibland kan uppfattas som godtyckliga.

I detta arbete används värderosen som en analysmodell kring de värden som finns i stadsranden. Värdena och dess underkategorier som analyseras kommer från observationsschemat som bedömt och plockat fram värdena. Hur detta gjorts beskrivs i stycket *observationer* ovan. Underkategorivärdena fördes sedan in i

METOD

ett Excel-dokument där de strukturerades upp och polära diagram av alla platserna togs fram. Totalt togs 15 enskilda diagram fram, en för varje plats. Alla diagram från samma stadsrandskategori har sedan sammanställts till ett diagram. Ett snitt över bedömningsvärdena för varje underkategori räknades fram för att kunna förstå ungefär vilka värden de olika stadsränderna kan tänkas inneha. Sedan kunde de olika stadsrandskategorierna jämföras med varandra kring dess olika värden och hur mångfunktionella de olika stadsränderna är.



Figur 3: Värderosdiagram som förklarar benämningarna

3. Bakgrund

3.1 Landsbygden och landskapet

Landskapet är ständigt i förändring och en del av det är naturens gång. Landskapet i Sverige har påverkats av inlandsisens framfart och tillbakadragande, av skogsbränder, havsnivåhöjningar, stormar och temperaturförändringar. Men även människan har format landskapet. De första människorna som brukade marken och lät sina djur beta marken förändrade radikalt markanvändningen och så har det fortsatt, gruvdrift, skogsbruk, transporter, stadsutbyggnad, industrier, energiproducering och livsmedelsproduktion. Det finns idag inte många ytor som människan idag inte har rört och förändrat (Sarlöv Herlin 2012).

I den *Europeiska Landskapskonventionen* som utformats av Europarådet definieras ett landskap som "ett område sådant som det uppfattas av människor och vars karaktär är resultatet av påverkan av och samspel mellan naturliga och/eller mänskliga faktorer" (Riksantikvarieämbetet 2000). Landskapet definieras väldigt brett och kan på så vis innefatta alla typer av landskap som finns i vardagen. Konventionen menar att landskapet ligger till grund för människors välbefinnande.

Hur ett landskap tolkas bedöms av betraktaren. Ett landskap kan innefatta allt som betraktaren upplever på en plats visuellt men även med minnen, känsel, lukt och hörsel (Boverket 2014). Konventionen lyfter även fram att alla landskapen är betydelsefulla inte bara de som ofta betraktas som vackra (Wingren & Germundsson 2009, s.51).

Jordbruksverket (2013c) lyfter fram svårigheten i att definiera landsbygden. I rapporten *Så gjorde vi, Allt om landet* beskrivs flera olika definitioner av landsbygd beräknade på olika sätt att se på befolkning utifrån tätort, kommuner, regioner eller län. Definitionerna utgår ofta ifrån vad som ska analyseras eller vad som efterfrågas. En definition kan vara hur tillgängligheten är till en tätort, en annan definition utgår ifrån vad som är och inte är tätort. Landsbygden har väldigt varierande förutsättningar och möjligheter beroende på hur den specifika platsen ligger i förhållande till större tätorter och dess utbud. Idag går en trend mot att allt fler unga flyttar från landsbygden. Fler vill ha närmre till jobb och skola och i staden erbjuds ett större utbud. Landsbygden utarmas, service flyttar eller lägger ner och de tidigare familjejordbruken blir färre och färre. Landsbygden blir istället ett jordbrukssamhälle för stora produktionsenheter eller en turismorienterad plats (Jordbruksverket 2013c).

Samhället har förändrats mycket mer drastiskt än vad som ofta upplevs i stunden. I det korta tidsperspektivet går det att uppleva att det är möjligt att göra stora förändringar som påverkar och inverkar på landskapet. Men sett till det långa perspektivet har landskapet fått stora inverknings av alla små punktvisa förändringar vilket omskapar landskapet till någonting annat än vad det naturliga hade varit. Den historiska förståelsen kring utvecklingen och framväxten av den landsbygd vi har idag blir viktig att ha med sig när landskapets studeras och planeras. Den fysiska planeringen behöver på så vis skapa en större förståelse för landskapet, landsbygden och dess kvaliteter (Frisén 2003).

3.2 Jordbruksmarkens värde

Den jordbruksmark som finns idag bildades under inlandsisens framfart och tillbakadragande. Isen malde ner berg och sten till finkornig jord. Den baltiska moränleran är den jord som bäst är lämpad att odla på då den håller mycket vatten och växtnäring och har en bra sammansättning av olika partikelstorlekar (Den goda jorden 2011, Länsstyrelsen Skåne u.å. a). Jordbruksmarken är en förnybar resurs om den behandlas på rätt sätt, marken kommer att gå att återanvända om och om igen. Men om

jordbruksmarken bebyggs eller grävs bort då har marken svårt att återfå samma luftighet och näringssammansättning och på så vis blir jordbruksmarken en ändlig resurs (Den goda jorden 2011, Jordbruksverket 2013b). Ett globalt problem för jordbruksmarken är att det förstörs mycket mer jordbruksmark än vad som tillkommer (Jordbruksverket 2013a) eller återställs vilket leder till att andelen god jordbruksmark förvinns och ersätts med mark med sämre produktionskraft, till exempel regnskog eller stäpplandskap (Den goda jorden 2011). Den svenska jordbruksmarken har på så vis stora värden som bör bevaras för att kunna odla nu, men framför allt för framtida odlingsmöjligheter då det troligvis kommer att bli en stor efterfrågan på mat på grund av kommande klimatförändringar (Jordbruksverket 2013b, Eklund 2016).

Längs Skånes syd- och västkust finns Sveriges bästa jordbruksmark. Men den försvinner i snabb takt under asfalt och betong, villamattor rullas ut, köpcentrum och infrastruktur byggs. Dessutom är det den mest produktiva marken som exploateras snabbast (Jordbruksverket 2013b). Jordbrukslandskapets utveckling har präglats framför allt av den maskinella utvecklingen. Dagens jordbrukslandskap har en helt annan karaktär än vad tidigare har varit. De stora skiftena förändrade landskapet enormt

under 1600- och 1700-talen. Storskifte och Laga skifte är de två skiften som påverkat utvecklingen mest. Skiftena förändrade vem som brukade jorden genom att dela upp markerna mellan gårdarna för att ha närmre till sin mark och ha markerna samlade (Länsstyrelsen u.å. b). Detta var början på en process som idag består av storskaliga gårdar med sina enorma maskiner som behövs för att bruka de stora jordarealerna.

Jordbruksmarken har inte bara ett värde som livsmedelsproducent, den ser även till att hålla landskapet öppet, håller kulturspår levande och ger möjlighet till rekreation (Jordbruksverket 2013b). Idag börjar dessa värden bli mer uppmärksammade av människor. Efterfrågan på närproducerad mat, förnybar energi och ett tillgängligt landskap med åkrar och skogar har stigit (Nationella Landsbygdsnätverket arbetsgrupp för planering 2011).

3.3 Svensk urbanisering

Svenska städer kan ses ha tre ursprung, medeltidsstäder, 1600-1700-tals städer och industriella epokens städer (Ahlberg 2005). Under medeltiden bodde endast cirka 4 % av befolkningen i dåtidens städer som endast var som större byar. Redan medeltidstäderna i Sverige uppskattas vara planlagda utifrån

vissa givna förutsättningar (Ahlberg 1998). De svenska medeltidsstäderna såg väldigt olika ut, vissa med permanent, koncentrerad, tät bebyggelse och andra mer utspridd och tillfällig bebyggelse. Gränsen mot landet var under tidig medeltid otydlig och staden hade ingen definierad avgränsning. Staden bestod inte av en stadskärna utan av en mångkärnighet med tillhörande bebyggelse utanför staden. Efterhand började invånarna själva definiera vad som tillhörde staden och vad som var en by på landsbygden. De städer som grundades under senmedeltiden hade istället en stadskärna men med tydliga landsvägar för bönderna. Landsvägarna gick genom staden och ner till stranden. De flesta av de svenska städerna under medeltiden hade inte stadsmurar eller vallar utan var öppna. Orterna såg troligtvis relativt lika ut då det inte gjordes någon skillnad i terminologin kring om det var en by på landet eller en stad (Andersson 1997).

Under 1600-1700 talet grundades många av dagens svenska städer. Stadens gräns blev tydligare genom tullhus och tullstaket runt staden som infördes för att beskatta handel och hantverk som bara var tillåtet i staden. Många av de svenska städerna hade en liten befolkning som inte ökade särskilt mycket. Under 1690-talet hade städerna ett medianvärde på 676 invånare vilket under

1810-talet hade förändrats till 1200 invånare. Invånarna hade tillgång till mark i staden för komplementförsörjning genom småskaligt jordbruk och boskapsskötsel (Ahlberg 1997).

I början på 1800-talet ökar städernas befolkning bland annat på grund av skiftesreformerna. Förindustrialismen gör sitt intåg med till en början ett fåtal arbete i städerna som sedan utvecklats till allt fler arbeten vilket påverkar inflyttningen till städerna (Svenska Naturskyddsföreningen 2006). Stadsutvidgningar blev vanligt förekommande när befolkningen växte. Planerna i stadsranden kunde skilja sig mycket från stadskärnan, de kunde istället planeras mer fritt. Urbaniseringen ökade, på mindre än 100 år bodde nu 80 % i städerna (Statistiska centralbyrån 2015).

Under denna snabba urbaniseringsprocess skulle även städerna hänga med och utvecklas för att ta emot alla dessa människor. Städerna växte och människor behövde någonstans att bo. Under industrialismen bosatte sig människor längs med infartslederna och städerna växte oplanerat (Andersson 1997). Förstadsbebyggelsen var ofta undermålig och hade usla sanitära förhållande, de boende var fattiga och trångboddheten var stor. Befolkningen ökade och expanderingsbehovet

var stort men staden ville förhindra vidare förstadsrum (Hall 1997). De styrande insåg att reglering och planläggning krävdes och så kom 1874 års byggnadsstadga att införas. Denna stadga brukar räknas som den första moderna bygglagstiftningen i Sverige. Med detta följde stadsplaneringens intåg och städerna började steg för steg regleras upp (Blücher 2006). I takt med att städerna växte förändrades även städernas omkringliggande omland. Staden tog mer mark i anspråk. Stadens omland kom att påverkas av de nya städerna som behövde järnvägar och infrastruktur knutet till sig. Järnvägen och industrialismen utveckling ledde till att nya städer etablerades och infrastruktur drogs kors och tvärs genom landet. Omlandet fick tydliga barriärer och delade marker och städer. Trafiken fick allt större fokus och därmed större plats i stadsbilden (Boverket 2002, Svenska Naturskyddsföreningen 2006).

4. Teorigenomgång

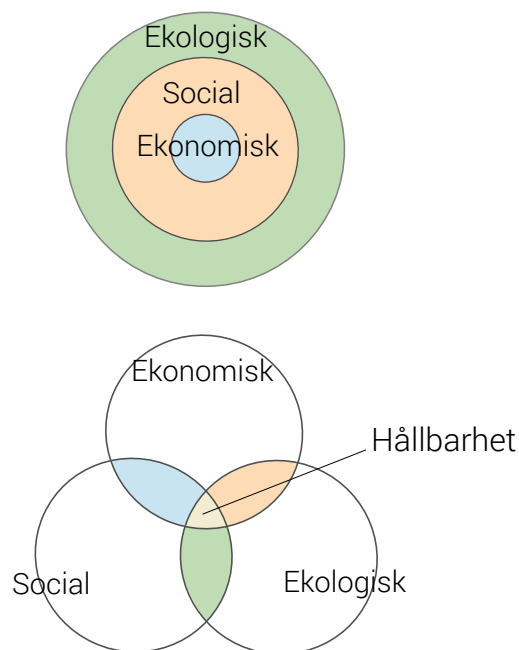
4.1 Hållbarhet

Klimatförändringar, hållbarhet och globala intressen har blivit nya ämnen i samhällsdebatten. Påverkan på vår värld är större än någonsin tidigare. Klimatkonferenser avlöser varandra och mer och mer kunskap blir uppmärksammas inom området. Hållbarhet och hållbar utveckling har blivit allt större begrepp inom samhällsutvecklingen. Idag är det ett värdefullt och viktigt begrepp som alla kommuner och samhällsplanerare försöker att använda och applicera i utvecklingen.

Vad är hållbar utveckling?

Begreppet myntades av Lester R. Brown redan 1981 men kom inte att bli välkänt internationellt förrän 1987 då Brundtlandkommisionen kom med rapporten *Vår gemensamma framtid*. I den beskrivs hållbar utveckling som en utveckling som tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjlighet att tillgodose sina behov (Boverket 2016a). Hållbarhet brukar oftast beskrivas utifrån två modeller med de tre dimensioner ekologisk, social och ekonomisk som Bruntlandrapporten definierar.

Systemmodellen innebär att ekologin sätter gränsen för vad som är möjligt där den sociala dimensionen verkar, det vill säga det mänskliga samhället. Inom samhället finns sedan ekonomin. I sfärmodellen ses istället de tre dimensionerna som jämlikar och verkar tillsammans. Där alla tre dimensionerna ges hänsyn verkar hållbar utveckling. Dessa dimensioner kan ses fungera på olika sätt men det viktiga med dimensionerna är att belysa att hållbarhet består av flera delar och flera aspekter vilket är viktigt att tänka på i stadsutvecklingsprojekt (Hedenfelt 2013).



Figur 4: Överst systemmodellen, underst sfärmodellen

Agenda 30

År 2015 antogs nya mål för världens länder, *Agenda 30*. Målen togs fram internationellt för att alla länder skulle jobba åt samma håll mot att bland annat utrota fattigdomen och främja en hållbar framtid. I agendan tydliggörs det att hållbar utveckling är avgörande för den gemensamma framtiden och att de tre dimensionerna behöver samverka. Med dess 17 globala mål och 169 delmål ska varje nation själva se till hur detta förverkligas i politik och planeringsprocesser. De mål som kan anses aktuella i denna uppsats är mål 11 - Hållbara städer och samhällen, mål 12 - Hållbar konsumtion och produktion och mål 15 - Ekosystem och biologisk mångfald (Regeringen 2016). Mål 11 berör städer och relationen till landsbygden. 11.a handlar om att *"Främja positiva ekonomiska, sociala och miljömässiga kopplingar mellan stadsområden, stadsnära områden och landsbygdsområden genom att stärka den nationella och regionala utvecklingsplaneringen"* (Regeringen 2015a). Mål 12 talar om hur resurser ska användas effektivt och med hänsyn till ekosystemtjänsterna som stödjer försörjningen. Delmål 12.8 talar om mänsklig inställning till naturen *"Senast 2030 säkerställa att människor överallt har den information och medvetenhet som behövs för en hållbar utveckling och livsstilar i harmoni med naturen"*

(Regeringen 2016b). I det sista delmålet, mål 15.4 berörs synen på jordbruksmark och hur det ska ses "*Till 2030 bekämpa ökenspridning, återställa förstörd mark och jord, inklusive mark som drabbats av ökenspridning, torka och översvämningar, samt sträva efter att uppnå en värld utan nettoförstöring av mark*" (Regeringen 2016c.)

Nationella miljömål

Sverige har även nationella miljömål, ett övergripande generationsmål, 16 miljömål och 24 delmål. Målen ska försöka integreras med Agenda 30 globala mål (Miljömål 2016a). God bebyggd miljö och ett rikt odlingslandskap är de två mål som berör detta arbete. God bebyggd miljö handlar om att tillgodose en långsiktigt god hushållning med mark och vatten. Den byggda miljön ska erbjuda bra livsmiljöer och fylla människors behov på ett hållbart och miljöanpassat sätt (Miljömål 2016b). Ett rikt odlingslandskap innebär att ta hand om dagens miljöer för att bevara och utveckla natur- och kulturvärdena. Målet berör markanvändningen och den biologiska mångfalden som lever i dessa miljöer. Många kulturmiljöer skulle förvinna om inte marken fortsätter att brukas som den tidigare gjorts. Även den biologiska mångfalden behöver en viss typ av skötsel av odlingslandskapet för att överleva (Miljömål 2016c).

Hållbarhet - en länk

Jackson skriver i sin bok *Välfärd utan tillväxt* (2009, s.22-25) om hur tillväxt varit det enskilt största målet under 1900-talet. Short (2006, s.113-115) menar att mycket idag handlar om att marknadsföra sig och bli en attraktiv stad. Detta är två exempel på vad som lett till att ekonomi fått makt att styra och påverka mycket av utvecklingen både i och utanför städerna. Behov och värden som inte ger ekonomisk vinning har ofta prioriterats ner.

Naturen och ekosystemen som finns i städernas parker, i grönytorna i mellanzonen och i stadsranden kan vara svårt att sätta ett värde på. Genom att förstå den ekologiska dimensionens koppling till ekosystemen och dess tjänster kan den ekologiska dimensionen få ett större värde. Naturen och grönytorna påverkar så väl ekonomin, klimatet, livskvaliteten, hälsan och attraktiviteten av en plats. Dessa ytor kan erbjuda möjlighet till rekreation och minskad stress. De kan även förbättra luftkvaliten och ge ett större ekonomiskt värde för bostäder som ligger i närheten av ett grönområde (Jansson 2014, s.139-140). Boverket (2004, s.118) lyfter upp att naturmiljön och dess värde inte bara berör den ekologiska dimensionen utan även är en fråga om attraktivitet, den sociala dimensionen.

På så vis kan det ses att intressen står mot intressen. Den ekonomiska dimensionen i stadsranden handlar ofta om billig mark i stadens utkant, behovet av avkastning på mark och fastigheter och jordbruksmarkens idag låga ekonomiska värde (Jordbruksverket 2013a). Den ekologiska dimensionen i stadsranden står ofta upp för natur och jordbruksmark i stadens närhet, för rekreationsmarker, den biologiska mångfalden och livsmedelsproduktion. Däremot är den sociala biten idag inte särskilt omtalad i stadsranden. Ekonomiska värden ställs mot ekologiska värden, att exploatera jordbruksmark mot att behålla landsbygden och jordbruksmarken. Boverket lyfter i *Hållbara städer och tätorter i Sverige* (2004, s.62-63) upp att i landskapet finns det möjlighet att uppleva platsens kultur och historia, varierande landskap med öppna fält och tätare skogar, olika sorters växter och djur och växlingen av årstider. Sådant som staden inte kan erbjuda i lika stor utsträckning. På så vis kan en minskande kontakt med landskapet innebära en minskad förståelse för hållbarhetsfrågorna.

I mötet mellan stad och land går det att anta att olika personer och förvaltare har olika perspektiv och visioner för framtiden. Stadens perspektiv är ofta helt andra än landsbygdens och jordbruksmarkens perspektiv (Qviström 2008). En viktig aspekt i arbetet som berör

hållbarhet är att mark som en gång bebyggts aldrig kommer att återfå samma bördighet igen. Med vetenskapen om att efterfrågan på mat, vatten och energi kommer att bli större krävs en försiktighet i hanteringen kring jordbruksmarken. Därför blir det viktigt att tänka ur ett långsiktigt perspektiv där stadsranden berör jordbruksmarken (Jordbruksverket 2013a). Med det som utgångspunkt kring hållbarhet skapas nya förutsättningar kring vilka värden som bör värderas i hållbarhetsfrågan.

4.2 Mångfunktionella landskap

Mångfunktionella landskap är ett begrepp utan en entydig definition. Men det finns ändå en konsensus kring mångfunktionella landskap. Begreppet beskrivs ofta som en samexistens mellan flera olika riktningar på landskapsbegreppet så som ekologisk, ekonomisk, kulturell och historisk och estetisk (Peng, Chen, Liu, Lü & Hu 2016). Naveh (2001, s.271) beskriver mångfunktionella landskap som att det inte bara handlar om det naturliga komponenterna utan även kulturella delar med regionala och geografiska aspekter som landskap med skog, våtmarker och jordbrukslandskap. Men även att bostäder, industrier och infrastruktur bidrar till en större helhet av landskapet och där funktionerna är relaterade till varandra på många olika sätt.

Mångfunktionella landskap är inte en specifik typ av landskap utan de bestäms av flera olika funktioner i landskapet. Detta kallas också ekosystem. Funktionerna eller ekosystemen skapar sedan ekosystemtjänster som gynnar människan genom upprätthållande eller förbättrande av livsvillkor och välmående. Ekosystemfunktioner kan då beskrivas vara antingen en inre funktion av ekosystemet som energiflöde eller kan det beskrivas som de fördelar som ges till människan av systemen så som exempelvis livsmedelsproduktion. Genom interaktioner mellan de olika ekosystemfunktionerna skapas konkurrenskraftiga relationer och flera samverkansprocesser som ger värdefulla ekosystemtjänster. Ekosystemfunktioner kan delas på många olika sätt (Costanza et al. 1997, de Groot 2006). Ett internationellt vedertaget sätt att dela upp funktionerna är; stödjande funktioner som berör naturens processer som fotosyntes, näringsupptag och bördighet. Reglerande funktioner som handlar om naturens sätt att reglera sig som nedbrytning av organiskt material, klimat eller översvämningar. Kulturella funktioner som innefattar bland annat rekreation, skönhet och inspiration och till sist de försörjande funktioner som producerar varor som exempelvis mat, trä och vatten (Miljödepartementet 2013).

Många landskap uppfattas och ses fortfarande som enfunktionella och icke komplexa istället för att se dess rätta värde eller att se dem som ett naturkapital (de Groot 2006). Mångfunktionella landskap måste ses i sin komplexitet, som en process och ett nätverk. Den mänskliga vetenskapen kring naturens system ännu är begränsad och på så vis bör större plats lämnas till de naturliga processerna. De mångfunktionella landskapen är mer än enbart de olika delarna tillsammans. Summan av delarna skapar tillsammans ett nytt och större värde (Naveh 2001). I många studier lyfts det fram att de naturliga förhållandena så som naturliga habitat på en specifik plats har en högre ekonomiskt fördelaktighet än att förändra markanvändningen och skapa onaturliga system på platsen. Ett stort problem är att det är svårt att beskriva de värden som finns i de multifunktionella landskapen. Dessutom är det svårt att sätta ett monetärt värde på de mångfunktionella värden i ett system som skapats just för de monetära värdena (de Groot 2006).

Att förstå vilka ytor som kan ses vara mångfunktionella kan vara svårt. Flera funktioner kan finnas inom samma yta samtidigt och interagera eller bara finnas sida vid sida. Men funktionerna kan även finnas på samma yta men under olika tidpunkter

(Boverket 2010, Hersperger, Langhammer & Dalang 2012). Ett sätt menar Hersperger, Langhammer och Dalang (2012) är att samla in data om olika värden för att börja förstå mångfunktionaliteten i landskapet.

Idag ställs allt större krav på den urbana marken och högkvalitativa landskap som innefattar många funktioner efterfrågas i allt större utsträckning. I planeringen går det att se att mångfunktionella landskap kan anses vara ett sätt att minska inlänspråktagande av mark och på så sätt spara på ytor genom att nyttja ytan till mer än en funktion (Boverket 2010). För att kunna ta till vara på alla funktionerna är det viktigt att förstå att många olika aspekter behöver övervägas och tas hänsyn till. Olika krav och begränsningar måste vägas mot varandra för att hitta en balans. Ofta är det de ekonomiska värdena som prioriteras högst och de ekologiska, sociala och kulturella värdena kommer i skymundan. Men genom att förstå och ta fram information om de ekonomiska fördelaktigheterna med att bevara naturliga habitat och naturkapital kan landskapen få en annan och högre prioritering som syftar åt mer hållbara lösningar (de Groot 2006). Dock kommer inte en ökad förståelse för de mångfunktionella landskapen ta bort konflikter och olikföreläggande kring hur landskapet ska användas (Fry 2001). Långsiktigheten är även

en viktig faktor i diskussionen kring naturens mångfunktionalitet. Ett alltför kortsiktigt maximerande av olika ekosystemtjänster eller för ensidigt maximerande skapar på lång sikt stora problem för produktionsförmågan (Miljödepartementet 2013).

4.3 Ideal och idéer

I detta avsnitt behandlas olika starka ideal som präglat planeringen under 1900-talet. De stora idealen är trädgårdsstaden, modernismen/funktionalismen och blandstaden/förtätning. Avsnittet tar även upp idéer som även haft stor inverkan på planeringen av framförallt stadsranden. Planeringsidéer och påverkansfaktorer så som stationsnära läge, lagstiftning och friluftsliv och rekreation beskrivs utifrån stora händelser och hela utvecklingen tas inte upp. Slutligen beskrivs stadsranden och hur synen på stadsranden är idag, begreppet förklaras, motsatsförhållandet och sambandet reds ut och strategier för stadsranden lyfts fram.

Trädgårdsstaden

Redan på 1800-talets slut fanns idéer om hur balansen mellan stad och landsbygd skulle kunna vara och se ut. Ebenezer Howards idéer om staden har kommit att influera många planerare och planer kring hur städer

kan planeras. Trädgårdsstaden byggde på att staden skulle vara en mindre stad som var självständig, inte bara en förort utanför storstaden. Staden skulle ha ett begränsat antal invånare och det skulle finnas en mindre stadskärna med kulturinstitutioner, fabriker och småbostadshus där alla hade en privat liten trädgård (Howard 1898). Ett större grönområde skulle omringa staden och dessa småstäder skulle ligga på lagom långt avstånd till varandra och till storstaden. Grunden i denna vision som Howard arbetade för var att städerna skulle ha nära till naturen och till landet. Det skulle finnas ett bälte av småbruk runt och utanför staden och därutöver större åkrar och ängar. Staden var tätt sammanknuten med landet, småbruken låg intill småbostäderna och de egna trädgårdarna. Raymond Urwin byggde vidare på Howards idéer om trädgårdsstaden och ritade både stadsplan och bostäder i Letchworth som kom att bli den första stad som förverkligades utifrån Howards tankar. Urwin resonerade även kring glesheten och den uppfattningen kring trädgårdsstadens sätt att breda ut sig och ta plats. Med billiga och effektiva kommunikationer skulle stora avstånd inte vara något problem i framtiden (Rådberg 1997). Trädgårdsstadens idéer påverkade även den svenska planeringen. I Sverige skulle bostadshusen vara låga och inbäddade i grönska. Områdena skulle

vara terränganpassade och gatunätet oregelbundet. På så vis hävdades det att de naturliga förutsättningarna tog bättre hänsyn. Stadsplanerna blev till konstnärliga mönster. Framförallt byggdes mycket i ytterområdena som kom att efterlikna Urwins trädgårdsstäder (Ahlberg 1998).

Villaförorter och synen på naturen är ett problem som Jacobs (1961/2005, ss. 234-238, 475-478) tar upp med trädgårdsstadens ideal. Villaförorter som tidigare låg i stadens ytterkant med en geografisk närhet till naturen omsluts istället av stadens utväxt. Närheten till naturen som var den stora kvaliteten förlorades och stadens funktioner fanns inte längre att tillgå i området. Men även synen på naturen som romantisk kom att förändra bilden av hur staden skulle se ut. Naturen skulle finnas i staden och bland villaträdgårdarna. På så vis schaktades jordbruksmark och skövlades skogsmark för att göra plats för naturen i staden. Men Jacobs menar att den natur som staden erhöll var en ordnad natur med inte mycket mer än frisk luft och gröna klippta grasmattor och inte den natur som av människor ses som oordnad men i själva verket kanske är mycket mer komplex än vad människan kan se.

Modernismen

Modernismen hade sitt genombrott i Sverige under 1930-talet och kom även att kallas funktionalismen (Ahlberg 1998). Detta nya ideal kom som en kraftig motreaktion på tidigare problem med trångboddhet, sanitära olägenheter, dålig luft och brist på solljus som präglade början på 1900-talet (Bellander 2005). Idealet präglades av en syn på staden som ett maskineri, ett teknikcentrerat ideal, funktioner delades upp i olika zoner och allt kunde mätas och räknas fram (Rådberg 1997). Ljus och rymd var nu viktiga ideal. Funktionalismen spred ut staden genom all den nya infrastrukturen och så smått börjades de gamla principerna med närhet och sammanhållen struktur suddas ut. De nya områdena knöts inte naturligt ihop med de befintliga (Boverket 2002a). Funktioner separerades, bostäder från smutsiga industrier, bilvägar från gångstråk, och butiker och livmedelsaffärer skulle nu samlas i speciella handelskvarter (Bellander 2005). Allt skulle ske på olika platser och allt med hjälp av den stora rörelsefriheten som bilen tillförde. Bilen möjliggjorde stadsutbredning utan att det påverkade tillgängligheten och närheten till andra funktioner. Staden blev ett trafiklandskap. Ytterområdena blev till stora transportleder med flera filer i varje riktning. Kvar lämnades ett ingemansland

och ett mellanrum som var obebyggt och svårtillgängligt (Boverket 2002).

Modernismen är starkt förknippad med både miljonprogramsområden och förorten som växte fram under mitten på 1900-talet (Tunström 2009, s.68). Förortsområdena kom att influeras av 1930-talets bebyggelseutveckling i USA. Det som kom att kallas urban sprawl handlade om utflyttning från staden till de nya vidsträckta förorterna bestående endast av villamattor och bilvägar. Denna process ökade i USA efter andra världskriget och massproduktionen av villor, subventionering av utbyggnad av vattenledningar och gatunät öppnade upp för fler människor att bo i enfamiljshus. Beroendet av bilen blev avgörande för att ta sig till och från sin arbetsplats och köpcentrumet för att handla, detta då utbyggnaden och gång- och cykelbanor hade blivit eftersatt och nedprioriterat (Svenska Naturskyddsföreningen 2008). Även detta kom att ske i Sverige i en mindre skala. Förorter började byggas upp och människor fick möjlighet att bo i enfamiljshus med stora trädgårdar (Boverket 2002). Flerfamiljshusen präglades även av detta tänk, byggnaderna skulle placeras i det öppna landskapet på stora rymliga avstånd från varandra i städernas ytterkanter och utan trånga innergårdar (Ahlberg 1998).

Allt eftersom växte kritiken mot detta stadsbyggnadsideal sig allt starkare. Idealet hade gett upphov till industrialiserat byggande och med effektiva och universella lösningar som skulle passa allt. Rådberg (1997) menar att byggandet under denna tid skedde helt utan att se till förutsättningarna och invånarnas behov. Med modernismens intåg klipptes även banden till naturen av. I Boverkets rapport *Hållbara städer* (2004) beskrivs zonplaneringen som till en början att vara en god tanke. Att skilja på industrier för att minska miljöstörningarna i närheten av bostäderna gjordes möjlig då transporterna och de stora förbifartslederna utvecklades. Stora ytor fanns att tillgå och verksamheterna kunde bre ut sig och få tillgång till generösa skyddszoner av naturmark. Dock gav detta även upphov till att fler verksamheter flyttade till stadens utkant som även de såg fördelar med mindre restriktioner kring utsläpp, enklare logistik och ett bättre utbyte av varor och tjänster med andra företag. Stadens handel hade nu förflyttats från innerstaden till olika delar längs stadsranden. Detta menar Boverket skapat slitningar kring stadens funktion. I flera studier har det enligt Boverket (2002a, s.198) även påvisats hur stormarknader i stadens utkant har ökat antalet bilresor. Då stadens uppdelning blev allt tydligare försvann ofta möjligheten till den nära och nåbara staden speciellt för de som

inte hade tillgång till bil. Detta medförde att bilresorna ökade men även att infrastrukturen tog mer plats och skapade svåröverkomliga barriärer. Qviström och Saltzman (2008) skriver att denna nya planeringsepok kom att förändra synen på stadsranden för flera årtionden framåt. Landskapet i stadsranden sågs som något problematiskt som behövdes planeras och struktureras upp. Men på grund av svårigheten i mötet mellan de olika intressena som staden och landet stod för blev stadsranden bara en övergiven plats utan varken värde för staden eller landet.

Decentraliserade stadskärnor

1950-1960-talet kom delvis att uppstå som en motreaktion mot bilismen, den funktionsuppdelade staden och rutnätsstaden. Inspirationen för bebyggelsen kom från trädgårdsstadens tankar, grannskapsenheter och ABC-städer, Arbete Bostad Centrum-städer, började byggas i Sverige (Urban utveckling 2016). Under den här tiden var staden innerstad redan färdigbyggd och diskussioner uppstod kring hur myndigheterna skulle tackla tillväxten av storstäderna. Slutligen landade det i att hindra tillväxt och decentralisera städer, göra dem glesare för att minska belastningen och av militära skäl sprida ut bebyggelsen. På så vis kunde regionplaneringen bli starkare

och reglering av bebyggelse utanför staden blev lättare att ta sig an och dessa nya delar placerade på obebyggd mark en bit från de centrala delarna i staden. Nu blev de sociala aspekterna viktiga. Grannskapsenheter skulle innehålla service och skola i varje nytt område som försök till att skapa en småstad med trygga kvarter med låg biltrafik och gemenskap. Dock började även tillväxten bli mer accepterad och nya funderingar kring hur tillväxt skulle tacklas dök upp.

Fingerplanen i Köpenhamn är ett exempel på där de decentraliserade grannskapsenheterna kunde skapa ett pärlband av mindre småstäder som knöts samman av effektiva trafikleder. Grannskapsenheterna kan ses ta utgångspunkt i Howards trädgårdsstäder (Svedberg 1988). Dessa enheter skulle tydligt avgränsas från omkringliggande bebyggelse likt trädgårdsstaden. Naturen skulle skapa denna avskildhet och fungera som ett isoleringsmaterial (Tonell 2009). Rådberg (1997) menar att denna syn på stadens ut- och tillväxt påverkat hela den svenska planeringen kring stadsranden. Staden och landet har ständigt sätts som två olika delar och att det dragits en tydlig gräns mellan dem. Inte likt Howards idéer för trädgårdsstaden där staden och landet går hand i hand.

Blandstaden och förtätning

Idag råder ideal som förtätning och blandstad när nya planer tas fram. Dessa begrepp är inga nya fenomen utan ses som rester från tidigare ideal. En av de mest uppmärksammade författarna som förespråkar blandstad är Jane Jacobs. Jacobs (1961/2005) tankar om staden handlade om att den skulle vara funktionsblandad och tillräckligt komplex för att skapa rörlighet inom stadsdelar. Jacobs utgår ifrån fyra villkor för blomstrande mångfald som handlar bland annat om att funktioner måste finnas för att tilltala ett folkliv. Bellander (2005) är även inne på mångfald och folkliv och beskriver att en blandstad inte bara handlar om tät stad, funktionsintegrering och en blandning av olika verksamheter. Utan det handlar likväl om befolkade gator och offentliga rum olika tider på dygnet. På nationell nivå framhålls blandstaden som en modell för en hållbar stadsutveckling men många tankar lever ändå kvar i funktionsuppdelningen än idag (Boverket 2004).

Jacobs (1961/2005) talar om blandstaden som att interagera funktioner och att minska på gränser, barriärer och vakuumzoner. Det är viktigt att förstå sambandet mellan funktioner och hur dessa interagerar med

varandra. Många funktioner menar Jacobs tvingas ut till periferin där de riskerar att få minskad effekt och produktivitet. Men även att planerarnas oförstånd i att staden segregeras och minskar mångfalden då fritidsaktiviteter skiljs åt från bostäder och arbetsplatser. Gränser kan även skapa denna vakuumzon, då gränsen skiljer objekt från varandra och bildar utkanter av stadsmiljön med utsträckta likformiga användningsområden. På så vis skapas vakuumzoner som skapar barriärer och minskar folklivet. Gränser kan även dela av och stycka upp städer i olika delar. Motorvägar, storskaliga parkeringsplatser, järnvägar och grönområden kan skapa dessa gränser.

Mycket av blandstaden idéer är kritik mot modernismens funktionsuppdelning. Detta leder även till att många diskussioner förs kring stadens utkanter och förorter även om stadskärnan är en viktig faktor. På så vis finns en del argument för förändring just kring stadsranden med dess monotona landskap. En fundering som Bellander (2005) tar upp handlar om hur blandstaden ska fungera med dagens krav på säkerhet som till exempel skyddsavstånd, buller eller miljökvalitetsnormer. Dessa skapar idag delvis funktionsuppdelning vilket gör det svårt att blanda funktioner i de mått som blandstaden beskriver. Kunskapen kring hur detta ska ske

menar Bellander idag inte finns hos planerarna och på så vis kan en integrering av funktioner bara förberedas. En viktig aspekt att tänka på när det talas om blandstad handlar om att den största stadsutvecklingen kommer att ske inom redan bebyggda områden till skillnad mot tidigare stadsbyggnadsideal. Detta skapar något andra förutsättningar och svårigheter att arbeta med då mycket funktioner redan ligger på fasta platser eller att den bästa lokaliseringen för en integrerande funktion redan är upptagen. Dessutom går det inte enbart med planering att skapa denna funktionsblandning. Då marknaden styr vad som etableras var och när är det svårt att skapa nya områden som från början har det innehåll som är tilltänkt.

I funktionsintegrerade städer är tätheten viktigt vilket då medför diskussioner om förtätning och dess potential att stärka varandra (Bellander 2005). Förtätning har under den sista tiden blivit en trend inom planeringen och ursprunget kommer från stenstadens sätt att bygga och planera. Trenden beror till stor del på högt tryck på inflyttning till städerna och bostadsbristen som finns i svenska städer. Men förtätningens ideal är även ett försök till att minska utbredningen av städerna och därmed ett minskat tryck på klimatet (Boverket 2016b). Förtätning handlar inte

bara om att bygga tätt i innerstaden utan även om att komplettera och bygga till i stadsområdena runt stadskärnan (Bellander 2005). Andra funktioner så som att skapa närhet, länka ihop staden, minska segregation men även skapa kvalitativa livsmiljöer är viktiga bitar i förtätningsidealet (Boverket 2016b). Idag sker stora förtätningsprojekt i tidigare verksamhetsområden, hamnområden och militärområden, områden som har förändrat sin verksamhet. När förtätning sker skapas nya förutsättningar. Investeringar av infrastrukturen kan nyttjas mer effektivt och underlaget för service kan stärkas. Men kunskapen om effekterna av förtätade områden bör även tas hänsyn till (Bellander 2005).

Kritik mot förtätningsidealet handlar till stor del om att grönytor försvinner samt att det blir så trångt så att ljuset inte når ner mellan byggnaderna (Boverket 2016b). Men även att ytvatten har byggts bort för att underlätta i vid bebyggelse av gator och nya kvarter (Boverket 2004). Förtätning bör inte ske på bekostnad av dessa kvaliteter då de har stor inverkan på stadens ekosystem och biologiska mångfalden (Boverket 2004). I Boverkets rapport (2016b) beskrivs hur de olika funktionerna måste kunna fungera och tillåtas att förändras på olika vis allt efter de behov som finns och uppstår.

Hållbarhetsidealet är starkt förknippat med förtätning både genom den ekologiska aspekten med ett minskat tryck på miljön samt den sociala aspekten som kan stärkas genom tillgänglighet och möten mellan människor. Även funktionsmässig blandning lyfts ofta in som värdefull när förtätning kopplas till hållbarhet. Dock tas det även upp i rapporten att ordet förtätning är laddat med olika betydelser och det är viktigt att förstå vilken mening det innehar för olika människor inom planeringsprofessionen så att det talas om samma intentioner.

Stationsnära lägen

Under 2000-talet har nya idéer om stadutveckling tagit fart. En av dessa är att planera och bygga i stationsnära lägen. Pendlingen har ökat, fler och fler arbeten flyttar till de större städerna och med att pendlingen ökat, ökar efterfrågan på bostäder i stationsnära områden. I en rapport från Länsstyrelsen Skåne, Region Skåne, Trafikverket och Skånetrafiken (2010) skriver de att 80 % av marken inom en kilometer från Skånes järnvägsstationer idag är obebyggd. Skånes järnvägsnät är väl utbyggt och då det blir allt viktigare att tänka långsiktigt och värna om de resurser som redan finns och utnyttja redan gjorda investeringar. På så vis menar rapporten att det finns stor potential

att se över marken i översiktplanerna och fokusera på mark i stationsnära läge. Boverket (2002) skriver att utglesningen påverkar även kollektivtrafiken, desto glesare människor bor desto fler hållplatser och stationer efterfrågas dock med ett mindre kundunderlag. Linjenätet skulle på så vis spridas ut än mer och kostnaderna för detta öka. Genom att se till att planera nya bostäder med gångavstånd till hållplatser eller stationer skapas större möjligheter för människor att kunna resa smidigare, snabbare och billigare. Med effektiv markanvändning ges då stora fördelar för resor och pendling och den övriga marken bevaras.

Denna idé om att bygga stationsnära har sina största argument i att minska transporter och på så vis minska miljöpåverkan men det finns också inslag av argument för att ta vara på åkermarken och utnyttja de resurser som finns genom befintliga stationer (Länsstyrelsen Skåne, et al. 2010). Vidare menar länsstyrelsen att utbyggnad på värdefull jordbruksmark är en svår fråga då marken kan bli än mer värdefull i framtiden. Men kanske, menar de, att de enda möjligheter att tillåtas bygga är i stationsnära läge. Definitionen på stationsnära är dock inte riktigt självklar. Olika myndigheter och företag gör olika bedömningar med allt från 600 meter till 3 kilometer beroende på om

förflyttning sker till fots eller med cykel. Dock tar rapporten avstamp i 1 kilometer som ett stationsnära läge. Då det inte är självklart vad som är ett bra stationsnära läge kan svårigheter skapas i att hitta en avgränsad exploatering av omkringliggande mark.

Lagstiftningen

Strömgren (2007) lyfter i *Samordning, hyfs och reda* upp hur lagstiftningen under första delen av 1900-talet inte reglerade spridning av bebyggelsen. Regleringen under denna tid tog endast hänsyn till ett visst samhälle eller begränsat område. Tätbebyggelse kunde komma till stånd på otillgängliga platser dit det var svårt att dra vägar, vatten och avlopp. Lagstiftningen behövdes på så vis ses över för att få till en bredare översyn kring marken och hur den användes för att undvika okontrollerad utspridning. Blücher (2008) beskriver denna problematik kring den oreglerade bebyggelsen i förhållande till markägaren och dennes makt över sin egen mark. Det blev tydligt att det var viktigt att reglera upp så att den enskilda markägaren inte skulle skapa olägenheter och kostnader för samhället genom olämplig exploatering. 1947 års byggnadsstadga bidrog till att kommunerna nu fick planmonopol till att bestämma var, när och hur bebyggelse skulle få tillkomma.

Åhréns uttrycker under denna tid, i *Bostadssociala utredningen 1949*, att utvecklingen är något avskyvärt och problematiskt som varken är tätort eller landsbygd. Bebyggelsen har växt upp som "... veritabla kåksamlingar, avskräckande fula och trista..." (Åhrén 1949 s.600) Inte bara är det bebyggelsens utformning som innebär ett problem utan även att samhälls- och kulturlivet påverkas av rotlöshet och att individer klumpats ihop i dessa städer (Strömgren 2007).

Under 1950 och 60-talet får planeringen arbeta för att komma ikapp den inflyttning och utväxt som skett i städerna. Lagstiftningen och planeringen anpassades till att hänga med i utvecklingen och fokus blev att arbeta för utbyggnad och exploatering av nya bostäder och arbeten i tätortsområden. Eftersom trycket varit så hårt behövdes tydliga regleringar för markens användning. Dock lades inte någon större vikt vid landsbygdens utveckling under denna tid. Det saknades en helhetssyn som kom att påverka vart både verksamheter och ekonomi förlades (Reiter 2009, s.51).

Detaljplanen som instrument har funnits i olika former och under olika namn under lång tid till exempel som stadsplan och byggnadsplan (Boverket 2002b). Detta

planverktyg kan även hävdas ha kvar rester från modernismens funktionsseparering då detaljplaner är till för att strukturera upp markanvändningen och dela in marken i olika funktioner. Dock börjas detta ses över. Idag innehåller ofta innerstadsmiljöerna fler och fler planer där kombinationer av flera olika markanvändningar sker inom i samma avgränsade område. Ytterstadsområdena är fortfarande relativt funktionsuppdelade (Bellander 2005).

Dagens planprocesser har även högre krav på sig att hantera många olika frågor samtidigt som de kan vara mer eller mindre komplexa. Det kan handla om sociala, ekonomiska och miljömässiga frågor (Cars & Thune Hedström 2006). Cars och Thune Hedström (2006) menar att även frågan kring relationen mellan stad och land bör lyftas upp i planeringssammanhang trots dess komplexitet. Relationen har ett samband som idag inte tas hänsyn till och sambandet krävs för att var del ska fungera. I plan- och bygglagen finns det inget som skiljer staden och landet åt. I lagen står det att tjänstemännen och politikerna inte bara har ansvar för staden utan lika mycket för landsbygden. På så vis går det att tolka att stad och land hör ihop i ett samspel som stöttar varandra och inte som två skilda enheter som ska behandlas olika (Brandin

2008, s.179). Trots att inte lagen skiljer stad och land åt sker den största delen av planeringen på olika sätt och olika stadier för staden respektive landsbygden. Detta kan vara en orsak till att planeringen av stadsranden eftersatts och försummats eftersom det är svårt att förstå och veta hur planeringen ska tillämpas (Qviström 2009).

Friluftsliv och rekreation

Under 1900-talets första hälft skedde exploatering och utveckling ofta utan större hänsyn och förståelse för vilket inverkan det hade på miljön och landskapet (Frisén 2003). På 1930-talet var intresset för friluftsliv påtagligt. En fritidsutredning förordnades för att försöka hitta möjligheter för stadsborna att kunna komma ut i naturen (Skogssverige u.å.). I slutet på 1940-talet ökade bilanvändandet och friluftslivets förutsättningar förändrades något. Fler kunde nu ta bilen och besöka natur som tidigare hade varit mer svåråtkomlig (Schantz 2008). Motionsslingan dyker i slutet på 1950-talet upp som ett nytt begrepp och under 1960- och 70-talet byggs anläggningar för löp- och skidspår, friluftsgårdar, stugbyar, föreningsanläggningar och mycket mer i hela Sverige (Hultman 1999, Schantz 2008). I samband med ett allt större intresse för friluftslivet blev även allemansrätten ett vedertaget begrepp. Dock har allemansrätten

funnits i Sverige i sedan långt tillbaka. Redan på medeltiden talas det om regler för vistelse i skog och mark (Bengtsson 2004). Under 70-talet skapades Fysisk Riksplanering, FRP, som ett led i att få en helhetsbild över bland annat mark för friluftslivet både regionalt och på riksnivå (Hultman 1999).

I stadsranden finns det idag mycket mark som bara står öde och oanvänd och som skulle kunna användas och betraktas som en resurs för friluftslivet och som ett komplement till grönområdena i närheten (Qviström, Caspersen & Thorén 2009). Det stadsnära landskapet är mycket viktigt för människors möjlighet till närrekreation och dagens forskning visar på värdet av just närrekreation. Det motverkar stress och livstilsjukdomar och verkar för friskvård. I det stadsnära landskapet där många marker är övergivna eller ligger i väntan på förändring borde friluftslivet och allemansrätten uppmärksammas. Dessa områden kan ses som en resurs för närboende människor (Qviström, Caspersen & Thorén 2009). Det är i denna miljö som människor kommer i kontakt med naturen och skapar nya friluftsvanor och hämtar rekreation (Eknert 2009, Lisberg Jensen 2009). För att människor i vardagen ska kunna nyttja marken krävs det ofta lättillgängliga områden i stadens närhet (Boverket 2004).

Gröna kilar är exempel på en planeringsidé som skapar denna möjlighet och som kan kopplas till den tidigare nämnda fingerplanen. Kilarna börjar ofta inne i staden för att sedan vidgas och kopplas ihop med landsbygdens natur- och grönområde som är betydligt större och kan erbjuda ett mer varierat landskap. Att från sin bostad ha nära ut till ett grönområde som kan leda dig ut på landsbygden anses ofta som mycket värdefullt (Boverket 2004). Att vistas i naturen ger lugn och ro, genom tysta platser och en annan känsla och upplevelse än vad stadsparken kan göra. Kilarna ger inte bara möjlighet att uppleva naturen utan också platsens historia och kultur. För den biologiska mångfalden är detta även en betydelsefull korridor då den hjälper till i spridningen och ihopkopplingen mellan grönområden. Detta för att det inte ska uppstå isolerade öar utan möjlighet till utveckling och utbyte (Boverket 2004, Regional utvecklingsplan för stockholmsregionen u.å.). Genom att knyta samman tomma och öde ytor med friluftsliv och gröna kilar kan markerna nyttjas bättre och får en bredare användning, en mångfunktionalitet.

4.4 Stadsranden idag

Begreppet

Meeus och Gulinick (2008) har studerat över 200 stycken olika forskningsrapporter och kommit fram till att det finns mängder med begrepp för att benämna landskapet/zonen mellan stad och land. De två begrepp som används flest gånger i forskningsrapporterna är "sprawl" och "fringe". I svenska språket finns inga självklara översättningar vilket gör det svårare att anpassa till en svensk kontext. Qviström (2005) resonerar även över dessa begrepp med en svensk utgångspunkt och väljer att tala om stadsranden. En plats som ständigt förändras, ett ingemansland som ligger i väntan på en annan framtid. Begreppen vrider sig något beroende på hur synen är på landskapet mellan staden och landsbygden men även kring vad forskaren vill fånga in i resonemanget. Det intressanta i begreppsdiskussionen är dock ändå den bredd av begrepp och avsaknad av definitioner som finns inom ämnet. På så vis går det att se en komplexitet kring ämnet som är svår att helt och hållet fånga in. Begreppen påverkar även sättet att se på landskapet och beroende på vilka ord som beskriver marken och platsen skapas olika uppfattningar och förväntningar. Qviström och Vicenzotti (2016) påpekar att planeringsprofessionen behöver bli bättre på att vara lyhörda och uppmärksamma på vilka

begrepp och idéer som används. Många idéer är importerade från andra länder och har på så vis skapats utefter de förutsättningarna som fanns där. Men ofta glöms den historiska och platsspecifika egenskaperna bort och idéerna appliceras utan större reflektion rakt in i en annan kontext.

Motsatsförhållandet

Idag sker den största delen av planeringen utifrån stadens synvinkel, att staden ska växa och hur den ska växa. Landsbygden ses ofta som något kvarvarande från en annan tid. Dessutom ses stad och land som två motsatser med tydliga konflikter. Barriärer skapas och att då arbeta med mellanrummet där stad och land möts skapar motsättningar. Stadsranden uppmärksammas inte och får på så vis inte heller något större värde i sig själv (Qviström & Vicenzotti 2016). Staden betraktas som den aktiva och som representerar utveckling medan landsbygden ses som passivt, som natur. Genom att problematisera stadsranden och ifrågasätta vad den är och innebär kan stadsranden få mer uppmärksamhet och ett större värde (Qviström 2005). Värdena i och kring stadsranden går inte att göra en fullständig redogörelse för. Dock går det att beskriva i stora drag för att lyfta fram ett nytt tankesätt som inte delar upp stad och landsbygd.

Stadsranden kan beskrivas som något formbart och som expanderar och drar ihop sig och som påverkas av topografin, politiken och ekonomin (Gallent 2006). Zonen där stad möter land är inte en jämn kant runt hela staden utan zonen varierar ofta beroende på var infartsleder och stora målpunkter finns men även vem som äger marken (Bryant, Russwurm & McLellan 1982). Randen tillhör staden men ses ofta om en buffertzona där det som inte får plats eller passar i staden placeras (Gallent 2006). Stadens kant har fått följa utvecklingen och urbaniseringen men med tiden har staden och stadsranden förlorat sin kraft i att förmedla vilken stad som möter den som besöker staden. Karaktären och identiteten har gått förlorad och platsens kultur och historia är svårupptäckt. Stadsranden kan upplevas som en barriär (Boverket 2004) eller ses som en temporär plats som väntar på en förändring (Qviström 2005).

Dagens konflikter mellan stad och land är många och kan vara svåra att hantera. Ökad påtryckning på jordbruket sker då staden närmar sig jordbruksmarken och markpriserna stiger (Qviström 2008). Samtidigt sprider staden ut sig och skapar en glesare stad. Stadens utkant kan ofta även erbjuda fler och mer varierande rekreationsmöjligheter men även ogästvänliga

tomma områden och byggarbetsplatser. Infrastruktur med stora bilvägar och järnvägar skapar barriärer och försvårar den vardagliga tillgängligheten till landsbygden (Qviström 2005). Ytkrävande köpcentrum som byggs för bilburna människor skapar oattraktiva och avskärmade delar för den vardagliga rörelsen för cyklister och gångtrafikanter. Bostäderna i ytterkanten ligger glest utspridda med stora trädgårdar och gatustrukturer (Boverket 2004) och stadens industrier, energi- och avfallsanläggningar, kraft- och elstationer och kommunens avstjälningsplatser finns också ofta samlade här. De tomma och öde markerna som finns i stadsranden har tidigare varit jordbruksmark som blivit fragmenterad av ny infrastruktur. Det rationella jordbruket ser inte längre de små markbitarna som produktiva ur avkastningssynpunkt och låter dem vara eller försöker sälja av dem (Gallent 2006).

Strategier

Även om stadsranden är definierad och det finns kunskap om den behövs det visioner och strategier för att kunna göra en förändring. Ett fokus Storbritannien måste ha i sin strategi menar Gallent (2006) är att få tillbaka liv till landsbygden runt omkring dagens städer. Sarlöv Herlin (2012) skriver i boken *Landskap för mångbruk* hur Englands Countryside

Agency lyfter fram plandokumentet som viktiga för att ge kunskap om de möjligheter som stadsranden innehar. Med hjälp av dokumentet kan värdena beskrivas och sättas i ljuset för att ge andra möjlighet att genomföra olika projekt för att öka värden och mångfunktionaliteten. Vizzari och Sigura (2015) menar att om nya koncept behövs inom den fysiska planeringen för stadsranden behöver dess värden förstås och uppmärksammas. Fokus bör ligga på att ta till vara de naturliga ekosystemen eller funktioner som finns innan nya planer tar över hela områden och raderar de redan befintliga värdena.

Boverket (2004) lyfter fram att sambandet mellan stad och land är viktigt och värdefullt. Det finns mängder att kunskap att utbyta på så vis behövs detta ömsesidiga beroende tas till vara i större utstäckning. Att stadsranden kan få vara denna mötespunkt som skapar förbindelsen och samhörigheten ger nya möjligheter att faktiskt få till stånd en tydligare övergång som visar på hur olika värden kan mötas och samspara. En konkurrensfördel som svenska städer borde ta större hänsyn till och skapa strategier kring menar Boverket (2004, s.57) är städernas tillgång till tätortsnära natur. Svenska städer är ofta små med långa avstånd emellan till skillnad från övriga Europeiska städer. Detta skapar

stora möjligheter och kan ge framtida fördelar att fundera över strategier att knyta ihop staden med landsbygden och dess natur.

Sambandet

För att värna om den landsbygd som kan försörja oss med matproduktion, där människor kan få tillgång till rekreation och turism och som kan stödja arbetet med klimatförändringar bör det finnas planer för hur samhället utformas i en hållbar utveckling (Sarlöv Herlin 2012). På många ställen i stadsranden ersätts mångfunktionella landskap med monofunktionella och Qviström, Caspersen och Thorén (2009) menar att det troligen beror på okunskap kring de befintliga värdena. Sambandet mellan stad och land kan öka om stadsbor ser och möter jordbruket och bönderna. På så vis blir kunskaperna om jordbrukets värden större (Qviström, Caspersen & Thorén 2009). Men sambandet kan även stärkas genom att skapa möjligheter för människor att röra sig i rekreativt syfte i stadsranden mellan staden och landsbygden (Sarlöv Herlin 2012).

Eklund (2016) menar att den fysiska planeringen behöver ta ett större ansvar kring de strategiskt långsiktiga frågorna. Då de väntade klimatförändringarna kan förvärra bland annat odlingsförutsättningarna på

många av jordens platser och skapa mer gynnsamma förutsättningar för odling och livsmedelsproduktion i Sverige behövs planer för hur detta ska förvaltas. Vidare menar Eklund att jordbrukslandskapet behöver få ett högre värde då här finns levande kulturlandskap, turism, värdefulla biotoper och möjlighet till både arbetstillfällen och energiproduktion. Qviström, Caspersen och Thorén (2009) är inne på samma tanke och framhåller att jordbruksmarken inte tvunget i alla lägen måste vara enbart för storskalig jordbruksproduktion. Den skulle istället kunna tillgodose flera andra olika intressen samtidigt så som friluftsliv och biologisk mångfald, kulturhistoriska och estetiska värde men även kretsloppslösningar och anpassning till klimatet. Ett stort värde som genomsyrar hela Qviström, Caspersen och Thoréns rapport är närheten till staden. Sambandet mellan stad och land måste styrkas genom närheten för att ge möjligheter till att använda och vistas i stadsranden för människor. Närheten berör delvis livsmedelsproduktionen men även rekreationen. Sarlöv Herlin (2012, s.148-155) lyfter fram Countryside Agencys 10 nyckelfunktioner hos stadsranden, vilka är; länken, entrén, friskvårdscentrum, klassrum, återanvändning och förnybar energi, produktionslandskap, kulturarv, hållbart boende, drivkraft för förnyelse och område för naturen. Dessa kan ses som viktiga funktioner

som återfinns eller skulle kunna nyttjas i stadsranden om möjligheter skulle ges. Vidare skriver Sarlöv Herlin att Countryside Agency menar att jordbruket i stadsranden kan ge fler värden genom dess närhet till staden och stadsborna. Men även här nämns att faktorer som fritidsaktiviteter, miljötjänster och fysiskt- och psykiskt välbefinnande är viktiga värden i stadsranden då det skapar en koppling till landsbygden och en närhet för stadsborna. Mötet mellan stad och land kan på så sätt skapa mervärden och hållbara livstilar. Germundsson och Wingren (2009, s. 48) talar om hur monofunktionella landskap skulle kunna förändras genom att ge mer plats för olika aktiviteter som koloniodlingar, monutinbikecykling, ridvägar eller fiske. På så vis menar Germundsson och Wingren att stadsranden skulle kunna ge fler människor möjligheter att använda sitt omland. Även Reiter (2003) lyfter upp att i relationen mellan stad och land är det viktigt att landsbygden visar upp sin mångfunktionalitet för att landsbygdens värden ska blir fler och tydligare. Landsbygdens kvaliteter behöver på så vis lyftas fram och talas om mer för att öka kunskapen om vad som går förlorat då staden expanderar.

5. Fallstudie

I den inledande delen i fallstudien där studier av flygfoto gjordes kartlades fyra stadsränder. Stadsrändernas kategorisering följde samma mall som hade satts upp som riktlinje. I de fyra olika orterna Lomma, Malmö, Staffanstorp och Svedala finns de stadsränder som återkommer genom hela arbetet och som kommer att redogöras för nedan. Fallstudiens andra del består av en redogörelse av det material som inhämtats genom observationerna i varje stadsrand. Även sektionerna och värdena redovisas här. Slutligen analyseras de olika stadsrandskategorierna; vad som skiljer dem åt för att se vilka värden som är mest framträdande i dessa stadsränder. I det andra steget jämförs de olika stadsrandskategorierna med varandra för att förstå vilka stadsränder som har fler värden och vilka värden som saknas för att skapa mångfunktionella stadsränder. En övergripande analys av stadsränderna och en sammanfattande del av alla kategorierna finns även med.



5.1 Den stora skalan

Malmö

Bakgrund

Malmö är Skånes största ort med 300.000 invånare och ligger beläget i sydvästra delen utmed kusten. Redan på 1100-talet fanns en kyrkby med namnet och allt eftersom har många mindre byar växt ihop till en större stad. Under 1800-talet ökade invånarantalet betydligt och Malmö blev till Sveriges tredje största stad. Malmö vetter i väster och norr mot havet och den södra och östra delen möter jordbruksmark och mindre förorter (Wikipedia 2017). Malmö avgränsas i stort av yttre ringleden som är motorväg E6/E20. I nordost växer Malmö stad in i Burlövs kommun och på så vis tillhör inte hela stadranden Malmö stad.

Plandokument

Malmö stads översiktsplan är uppdelad i ett dokument med strategiska ställningstagande, en planstrategi och en interaktiv karta med planeringsriktlinjer. Malmö stad har även fördjupade översiktsplaner och planprogram för olika delar av stadens ytterkant. Dessa kommer dock inte att gås igenom då de är för många och för djupt ingående för denna översiktliga studie av planerna i stadsranden.

Planstrategin talar i svepande ord om jordbruksmarken som kommunens viktigaste naturresurs. Jordbruksmarken ska verka för ökad energiproduktion och livsmedelsproduktion med lokalproducerade och ekologiska varor. Landsbygdens samband till staden beskrivs behöva stärkas och möjligheten till rekreation behöver bli bättre. Dock menar Malmö stad att storskaliga jordar minskar dessa möjligheter. Ett viktigt begrepp i planstrategin är förtätning och fokus ska ligga på att bygga staden inåt istället för vidare ut på landsbygden för att bevara omlandet. De skriver att det kommer att krävas längre och mer komplexa processer på grund av detta istället för att bygga vidare ut på jordbruksmarken. Detta ger flera fördelar för miljö men även för närheten och tillgänglighet i vardagen för människor (Malmö stad 2014a). Trots kommunens argument kring att inte bygga på jordbruksmarken pekas flera områden längs stadsranden ut för ny bostadsbebyggelse och för nya verksamhetsområden (Malmö stad 2014b). I sydvästra delen pekas både bostadsbebyggelse och verksamhetsområden ut på båda sidor om yttre ringvägen med en blandad täthetsgrad (Malmö stad 2014b). I sydöstra delen i anslutning till trafikplatserna ges möjlighet för nya verksamhetsområden i en låg täthetsgrad (Malmö stad 2014b). Likaså pekas bostadsbebyggelse ut i områden

i östra Malmö innanför yttre ringvägen med låg täthetsgrad (Malmö stad 2014b). Alla de utpekade områdena består helt eller delvis av småskaliga odlingsfält där närheten till den småskaliga odlingen idag finns tillgänglig för de boende.

Stadsranden

Malmö stadsrand möter bara jordbruksmark i öster och i söder. Största delen av stadsranden avgränsas av yttre ringleden. Dock är marken innanför yttre ringleden inte bebyggd längs hela randen hela vägen fram till motorvägen och således skapar randen inte en tydlig gräns. Stadsranden är relativt varierad mellan de olika kategorierna och är något svårdefinierad på olika platser på grund av att många områden är storskaliga med stora byggander och anläggningar. Bostadsbebyggelse är den kategori som det går att se minst av i stadsranden. I sydvästra delen, söder om yttre ringvägen, möter bostäderna den storskaliga jordbruksmarken både direkt in på knuten med en gång- och cykelväg mellan eller med en bilväg mellan. I det andra området där bostäderna möter jordbruksmarken finns ett större grönområde och ett mindre koloniområde i mellan. På två ställen möter verksamheter jordbruksmark yttre ringvägen en tilltagen grönzon som gränsar

till motorvägen. Blandzonerna i Malmö är ganska olika i bebyggelsesammansättning och odlingsmöjligheter. I sydväst är jordbruksfälten relativt stora fyrkantiga och bebyggelsen sammanhållen till olika öar. I öster består bebyggelsen mer av enstaka hus längs med vägarna och omgivande växlande stora och små jordbruksfält i varierande form mellan bebyggelsen. Aktivitetszonerna präglas av golfbanor, hästsport och motorsport men även fotbollsplaner och löpslingor.

-  Blandzon
-  Aktivitetszon
-  Verksamheter
-  Bostadsbebyggelse
-  Väntande zon



Figur 5: Malmö stadsrand med kategorisering

Lomma Bakgrund

Lomma är en ort med cirka 10000 invånare som ligger längs den skånska västkusten med ungefär en mil till både Malmö och Lund. Orten ligger med sin västra sida längs med havet, den södra och östra sidan möter jordbruksmark och den norra delen spricker upp i vattenfyllda lertäkter, aktiviteter och utspridd äldre bebyggelse. Lomma antas ha äldre anor och kan ha fungerat som hamnplats åt Lund och Uppåkra. Alnarp som en gång i tiden var ett gammalt herresäte är en småort som ligger strax söder om Lomma. Här ligger idag Sveriges lantbruksuniversitet, ett campus, en större park och trädgård samt många företag med specialiserade verksamheter (Lomma kommun 2010a). Lomma tätortsgräns präglas av flera vägar av olika karaktär. Orten är i princip avgränsad av Malmövägen och endast ett stenkast utanför Lommas tätortsgräns går motorvägen E6/E20.

Plandokument

Lomma har två plandokument som berör den studerade stadsranden. Dessa dokument är översiktsplanen från 2010 och den fördjupade översiktsplanen för Lomma tätort från 2003. Eftersom

den fördjupade översiktsplanen är från 2003 och inte innehåller några större markanvändningsplaner som inte finns med i översiktsplanen kommer därför plankartan från den fördjupade översiktsplanen inte läggas någon större vikt vid i undersökningen. Däremot kan det vara intressant att förstå hur de beskriver stadsranden i den fördjupade översiktsplanen.

I översiktsplanen beskrivs den jordbruksmark som finns inom kommunen som klass 9 och klass 10 jord vilket innebär att de är bland de bördigaste jordarna i klassningen. Kommunen påvisar även att dessa jordar är några av de mest produktiva i Europa. Vidare skrivs att kommunen ska vara mycket restriktiva mot ny utbyggnad på jordbruksmark om det inte finns direkta kopplingar till jordbruksnäringen. Utanför tätbebyggt område bör bebyggelse till största grad undvikas på jordbruksmark. Översiktsplanen talar även om möjligheten att anlägga rekreatiionsstråk i jordbrukslandskapet, dock beskrivs det inte mycket mer ingående (Lomma kommun 2010a). I den fördjupade översiktsplanen beskrivs tydligt hur viktig gränsen är mellan bebyggelse och jordbruksmarken och att det ger Lomma en egen karaktär och identitet. Lilla Lomma som ligger i nordost beskrivs ha en annan egen karaktär som är värd att bevara. Den omgivande jordbruksmark

som avgränsar Lilla Lomma från Lomma vill kommunen fortsätta att odla (Lomma kommun 2003a).

Enligt översiktsplanens plankarta visas dock några andra tankar. Rakt öster om Lomma där bostäder idag övergår till jordbruksmark avgränsat av en väg är jordbruksmarken utpekad för ett nytt verksamhetsområde. I den södra delen av Lomma rakt norr om Alnarp vill kommunen skapa ett nytt verksamhetsområde för gröna näringar. Kommunen menar att den befintliga marken inom orten inte räcker till för den utbyggnad som behövs. Detta gör att högklassig jordbruksmark ändock måste tas i anspråk (Lomma kommun 2010b). I plankartan från den fördjupade översiktsplanen går det att se att marken som är kategoriserad som väntande zon ska bli område för verksamheter (Lomma kommun 2003a).

Stadsranden

Lomma stadsrand består till största del av bostadsbebyggelse som gränsar till jordbruksmark. Denna zon är avgränsad av en större väg och ett mindre buskage eller grönstruktur som varierar lite i storlek. Direkt bortanför vägen tar jordbruksmarken vid. I den nordöstra delen där Lilla Lomma ligger beläget förändras markanvändningen

och bostadsbebyggelse, verksamheter, jordbruksmark och naturområde varvas och blandas med varandra. I denna del är det långt ut till närmsta storskaliga jordbruksmark vilket gör att marken blir klassad som blandzon. Till väster om denna norra blandzon har Lommas stadsrand inte kategoriserats då stadsranden blir otydlig och spricker upp i vattenfyllda lertäkter och skogsområden. På så vis uppfylls inte kriteriet för att stadsranden ska gränsa till jordbruksmark. I den södra delen av Lomma med koppling mot Alnarp kan även denna blandzon ses finnas. Detta då närheten till Alnarps småhusbebyggelse, verksamheter men även dess småskaliga odlingsfält ger en annan karaktär än en öppen och storskalig jordbruksmark. I stadsranden finns även inslag av två mindre fält, ett med kategorin verksamheter och en med kategorin väntande zon där markförberedning pågår för kommande bebyggelse.

-  Blandzon
-  Aktivitetszon
-  Verksamheter
-  Bostadsbebyggelse
-  Väntande zon

Figur 6: Lomma stadsrand med kategorisering



Staffanstorp

Bakgrund

Staffanstorp ligger beläget nordost om Malmö och söder om Lund mitt i det skånska slättlandskapet. Orten har 15000 invånare och beskrivs ofta som en förort och en pendlingsstad. Staffanstorp blev en större by i samband med järnvägens tillkomst. Under 1870-talet och under 1950-talet växte invånarantalet ytterligare med inflyttning och kommunsammanslagning. Staffanstorp har två större motorleder, väg 11 och väg 108. Söder om Staffanstorp ligger byarna Önsvala och Greve med sin spridda bebyggelse längs vägarna. I väster och norr gränsas orten av Västanvägen och Gullåkravägen. Jordbruksmarken gränsar till den täta bebyggelsen i väster, norr och öster men i nordväst finns en större mosse, ett våtmarksområde.

Plandokument

Staffanstorps kommuns översiktsplan är från 2012 och kallas Framtidens kommun – perspektiv 2038. De beskriver den som en framtidsvision som även fungerar som en översiktsplan. Kommunen lägger stort fokus på att vilja skapa något som de kallar en hembygd där jordbruksmarken är en viktig tillgång och utgångspunkt i upplevelsen

av landskapet. Men jordbruksmarken kan även bidra med möjligheter att utveckla landsbygdsnäringar. Översiktsplanen tar ställning för jordbruksmarken på landsbygden med en utveckling mot trädgårdsnäring, hästar och turism. De menar att jordbruksnäringen skapar arbetstillfällen och därför bör avvägningar göras i varje enskilt fall mellan expolatering och jordbrukets intressen. Marken runt Staffanstorp är klass 9 och 10 i bördighet på en 10-gradig skala och översiktsplanen anger att marken tillhör de bästa i Europa. Vidare menar kommunen att utblickar och kontakten med jordbruksmarken ska bevaras och marken ska tillgängliggöras med beträdor och målpunkter. I orterna prioriteras bostadsbebyggelse i kollektivtrafiknära lägen, det vill säga i söder och sydost i närhet av väg 11. Verksamheter planeras öster och väster om Staffanstorp på högklassig jordbruksmark. Kommunen redogör för storleken på de ytor som tas i anspråk för bostäder och verksamheter. De skriver även ut hur många procent det är av hela kommunens jordbruksmark och att exploateringsgraden bör vara relativt hög på den ianspråktaga marken för att hushålla med jordbruksmarken. I övrigt nämns problematiken med utbyggnad på jordbruksmark i samband med alternativförslagen och att det kan leda till minskade arbetstillfällen för

livmedelsproduktionen om jordbruksmarken bebyggs. Dock finns det inte tydligare ställningstagande kring varför valet har hamnat på att bygga i ortens utkant (Staffanstorps kommun 2012).

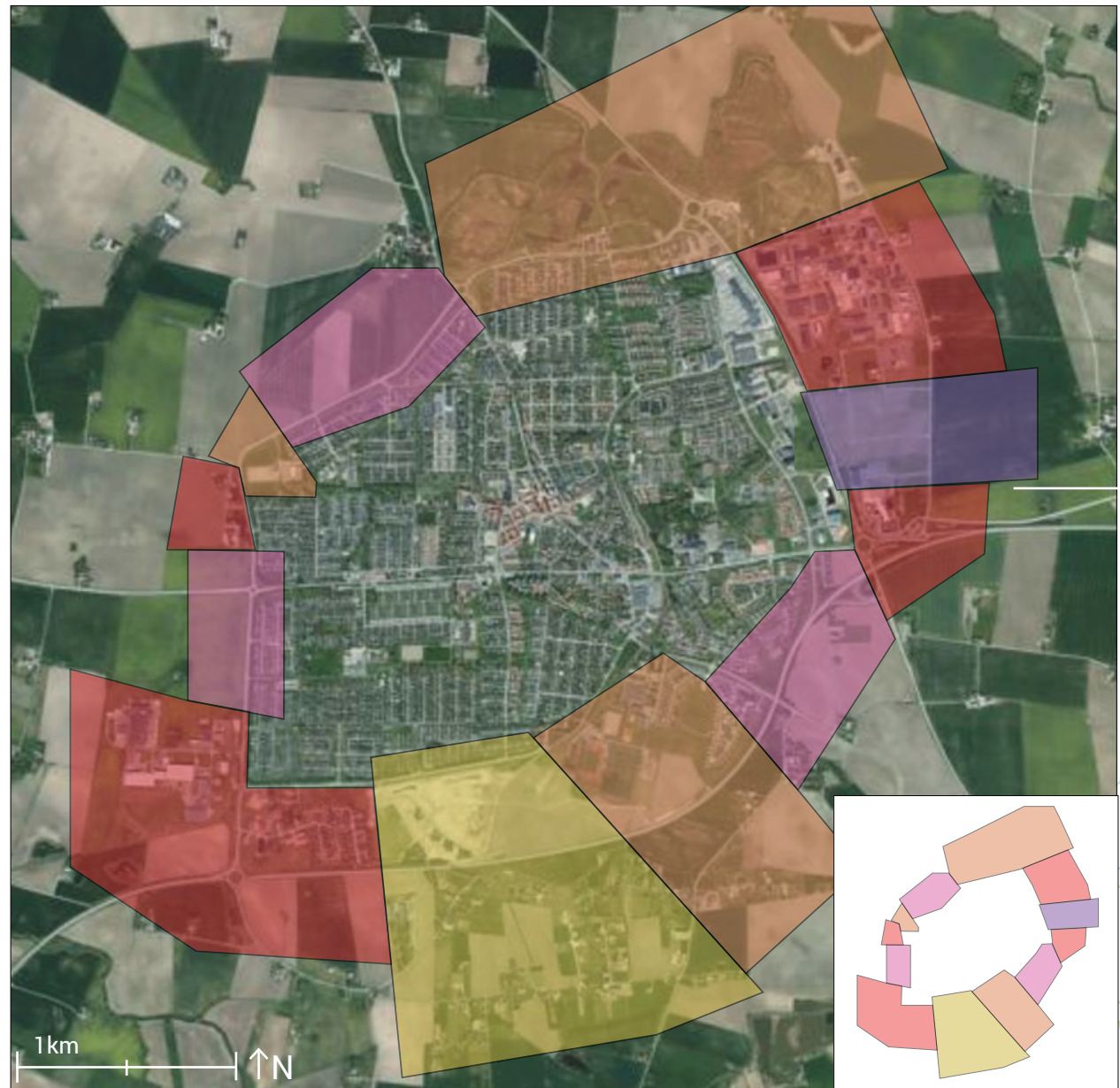
Stadsranden

Staffanstorps stadsrand påverkas till stor del av de befintliga vägarna då de upplevs fungera som gränzoner. Stadsranden är väldigt föränderlig och olika karaktärer av bebyggelse blandas om vart annat. Verksamhetsområdena ligger utspridda på tre till fyra olika ställen runt Staffanstorp, alla med jordbruksmarken direkt in på husknuten eller med en mindre väg mellan. Bostadsbebyggelsen har inte så stora ytor i Staffanstorp. På endast ett ställe gränsar jordbruksmarken till bostäderna in på knuten. I övrigt har bostäderna ett större eller mindre grönstråk utanför och sedan en större väg eller motorled innan jordbruksmarken tar vid. Staffanstorp har relativt stora ytor aktivitetszoner som gränsar till bostäder och verksamheter i norr och bebyggelse i söder. Aktivitetszonerna är av väldigt blandad karaktär med våtmarksområde med spångångar, mindre naturområde med utegym och grusstigar och fritidsområde med fotbollsplaner, tennisplaner, hundrastgård med mera. Staffanstorp har däremot inte

så många blandzoner. Endast i den södra delen går det att uppfatta hur orten sprider sig ut på jordbruksmarken. Gårdarna följer de större vägarna och mellan gårdarna finns hästhagar, mindre trädgårdsodlingar och större odlingsfält. I öster finns en väntande zon mellan två verksamhetsområden som redan har börjat markberedas.

-  Blandzon
-  Aktivitetszon
-  Verksamheter
-  Bostadsbebyggelse
-  Väntande zon

Figur 7: Staffanstorps stadsrand med kategorisering



Svedala

Bakgrund

Svedala ligger cirka en mil sydost om Malmö och har ett invånarantal på ungefär 10000. Svedalas historia kan följas ända tillbaks till medeltiden. Men det var under 1870-talet när järnvägen kom, som Svedala blev en järnvägsknut och byn växte sig större. Under 1960-talet byggdes stora delar av Svedala ut och motorväg E65 norr om Svedala tillkom. Norr om Svedala ligger ett större skogsområde, i övrigt gränsar till jordbruksmarken bebyggelsen runt staden. Runt Svedala finns många mindre byar och bostadsansamlingar, topografin är relativt varierande med böljande kullar och jordbruksfälten är av väldigt varierande skala och form.

Plandokument

Svedala kommun har en översiktsplan från 2010 men de arbetar nu med en uppdaterad version av planen. Denna finns dock inte att tillgå ännu. Enligt den gällande översiktsplanen verkar kommunen vara väl införstådd med vilket värde jordbruksmarken har och att utbyggnadsområden inte ska ta onödigt mark i anspråk. Marken i kommunen är klassad mellan 5 och 9 på en 10-gradig skala. Diskussionen kring framtida

klimatförändringar som kan komma att ställa högre krav på avkastningen på de skånska jordarna redogörs för i översiktsplanen. Även förändrade förutsättningar för jordbruket beskrivs och att jordbruket ska försöka anpassa sig efter de nya förutsättningarna. Småbruk, hästgårdar, bed- and breakfast och friluftsupplevelser ges som förslag på alternativa användningar. Kommunen talar om fåkärnighet och lokalisering av bebyggelse till de större samhällena i första hand men även ge möjlighet att utveckla landsbygden och dess värden. Om bebyggelse tillkommer i anslutning till befintlig bebyggelse med hänsyn till jordbrukets intressen och landskapets natur- och kulturvärden menar kommunen att det kan vara av intresse för en utvecklad landsbygd (Svedala kommun 2010).

I Svedalas södra och sydvästra delar föreslås ny bebyggelse både för idrottsanläggningar, utbildning och för bostäder. Dessa planer menas ha ett bra kollektivtrafiknära läge och närhet till centrum och är därför en naturlig utväxt av Svedala. Områdena planeras bestå av villor och marklägenheter i tätare exploatering närmre centrum. Dock nämns ingenting om den jordbruksmark som tas i anspråk för de nya planerna utan det konstateras enbart att den kommer att behöva byggas. Utbyggnadsområdets jordar är klassade som 8 och 9 i bördighet

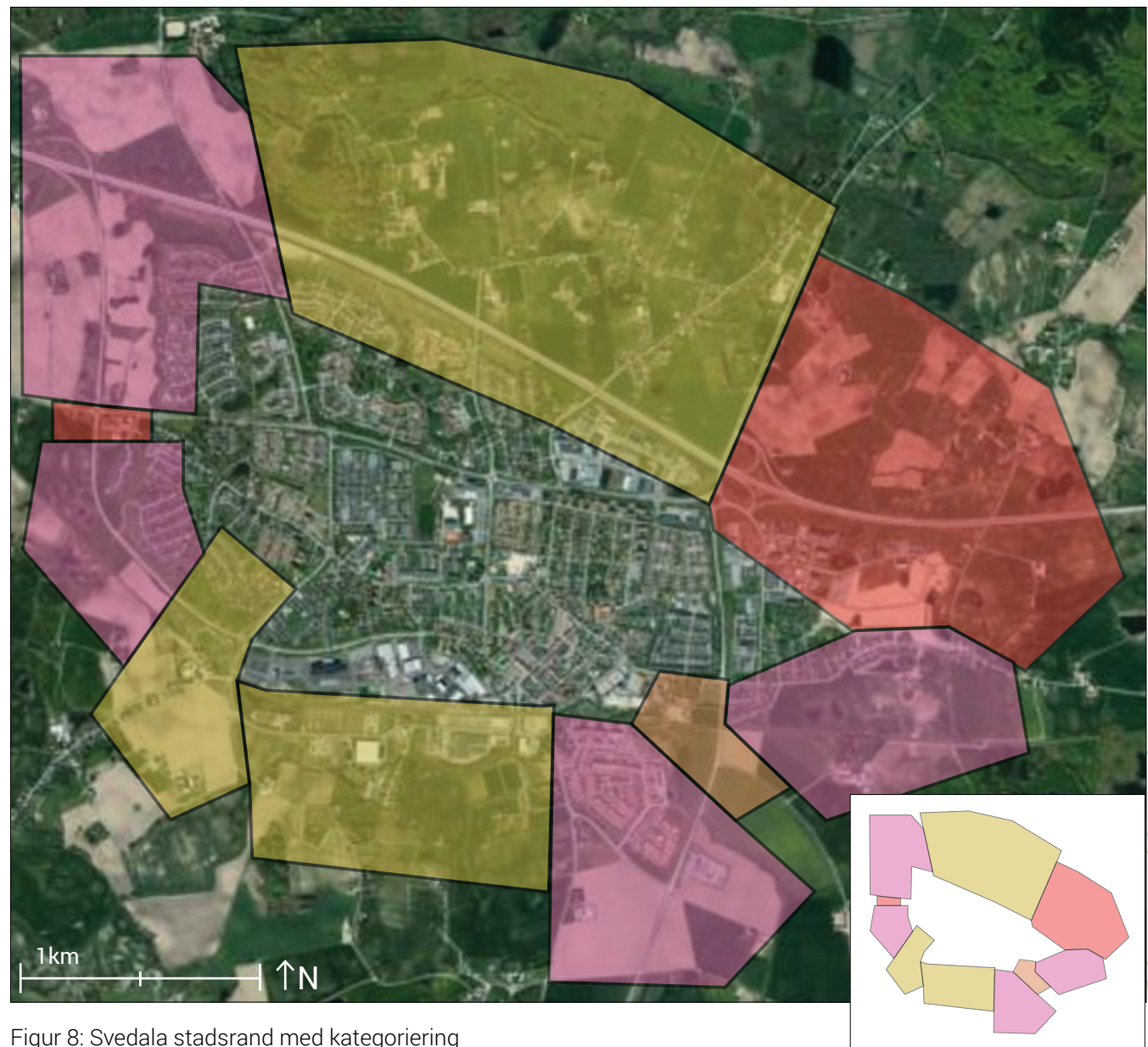
av 10. Kommunen skriver ändå i samband med de nya utbyggnadsområdena att det är viktigt att ny bebyggelse inte ska begränsa jordbruksverksamheten men inte tydligare hur det ska gå till (Svedala kommun 2010).

Stadsranden

Svedala stadsrand är väldigt oskarp och varierad. I väster och sydväst avgränsas Svedala av en större väg och en järnväg, i norr ligger motorvägen medan i sydväst och väster är stadsranden mer utsuddad och följer inte längre en rak kant. Stadsranden är på så vis väldigt varierad, dels i tydlighet i gränsdragning och dels i vilken typ av bebyggelse och aktiviteter som möter jordbruksmarken. Stadsranden präglas än dock av stora zoner av bostadsbebyggelse och blandzon. I de flesta delar runt staden finns de vägar som avgränsar bostadsbebyggelsen från de större jordbruksmarksområdena. Zonen innanför vägarna är väldigt böljande och här finns det jordbruksmark, ängsmark eller grönzoner som möter upp bostadsbebyggelsen. Endast på ett fåtal kvarter i sydöstra delen möter bostäderna den mer storskaliga jordbruksmarken direkt utanför vägen. Svedalas nordöstra del innehåller i princip bara verksamheter med en motorväg mellan. Stadsranden i Svedala har även

flera stor blandzonsområden. I norr, norr om motorvägen ligger en mindre by och spridd bebyggelse längs med vägarna. De omkringliggande fälten består av hästhagar, betesmarker, jordbruksmarker och mindre skogsområde. I söder avgränsas staden av järnvägen och ett verksamhetsområde och utanför detta ligger spridd bebyggelse längs de äldre vägarna. De södra blandzonsområdena har flera olika storlekar på jordbruksfälten som blandas upp med små trädungar. Svedala har bara ett mindre aktivitetsområde i sydöstra delen av orten. I området finns fotbollsplaner, utegym och vandringsstigar. Området avgränsas av järnvägen vilket gör att området upplevs lite svårdefinierat då fotbollsplanerna avgränsas från resterande aktiviteter och jordbruksmarken.

-  Blandzon
-  Aktivitetszon
-  Verksamheter
-  Bostadsbebyggelse
-  Värtande zon



Figur 8: Svedala stadsrand med kategorisering

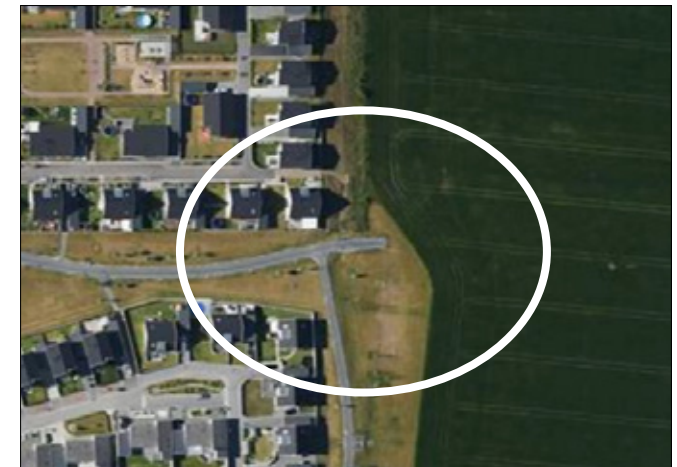
5.2 Den lilla skalan

MALMÖ - Bostadsbebyggelse

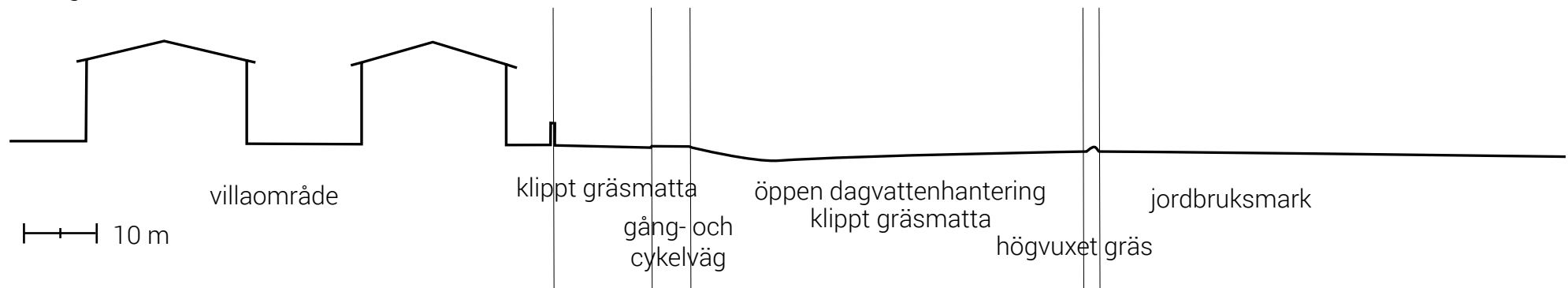
I sydvästra Malmö återfinns det studerade området. Bostäderna är relativt nybyggda vilket påverkar både upplevelsen av området och den minimala vegetation som knappt hunnit växa till sig ännu. Avståndet mellan bostäder och jordbruksmarken är kort. Bostädernas tomter är på max 500 m² och baksidan som vetter ut mot jordbruksmarken består endast av en smal trädgårdsremsa. Längs med tomterna ut mot jordbruksmarken finns en anlagd park/naturmark och en asfalterad gång- och cykelväg. Norrut består vegetationen som gränsar mot jordbruksmarken av buskage och åt söder består vegetationen till största delen av gräs och mossor med ett fåtal träd utplanterade. Marken söderut har även anlagts som ett svackdike för uppsamling av större regnmängder med lokalt omhändertagande av dagvatten.



Figur 9: Studerat bebyggelseområde i Malmö i den stora skalan



Figur 10: Studerat bebyggelseområde i Malmö i den lilla skalan

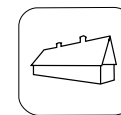




Djurliv – Ett enstaka antal spår av djur identifierades på platsen



Odling – Bostäderna möter en storskalig jordbruksmark med stora öppna fält



Gamla byggnader – Inga gamla byggnader finns i området



Varierande växtarter – Fanns nyplanterade träd längs stadsranden men även ett uppvuxet buskage med några fler träd och buskar



Tillgänglighet – En asfalterad gång- och cykelväg ligger mellan bostäderna och jordbruksmarken



Fornlämning – Fornlämningar finns i området med syns ej



Vardagsnära natur – Till största del bara klipp gräsmatta längs stadsranden samt ett något mindre buskage



Aktiviteter – Det ges endast möjlighet till aktiviteter genom rörelse längs med gång- och cykelvägen



Kretsloppslösning – Ett större dike för hantering av öppet dagvatten finns och är väl framträdande i det studerande området

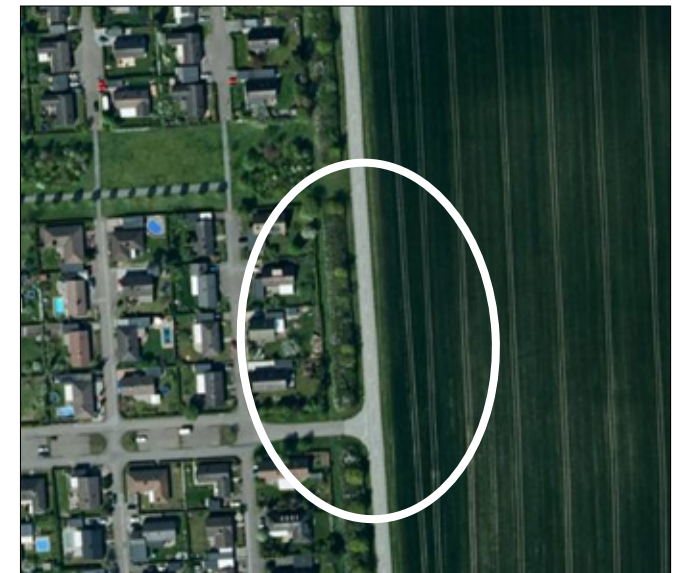


LOMMA - Bostadsbebyggelse

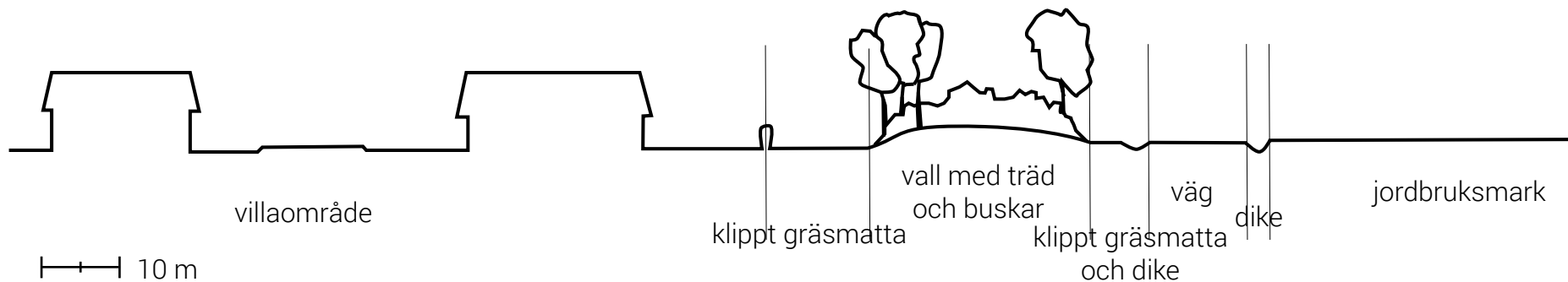
Platsen som studerades i Lomma är ett 70-tals område med stora hus i en- och enhalvplan. Stora trädgårdar på cirka 1000 m² ligger till största del på husens baksidor ut mot grönzonen. Vegetationen består av ett tätare buskage ut mot vägen och jordbruksmarken och avgränsar bebyggelsen från vägen. Mellan buskaget och trädgårdarna finns ett smalare parti med gräs/mossa som löper längs med trädgårdskanten. Detta parti är delvis upptrampat och skapar stigar på sina ställen. Det täta buskaget består av flera olika sorters växtarter. Vägen som löper mellan bostäderna och jordbruksmarken har en hastighetsbegränsning på 60km/h och är relativt trafikerad. Där vägen slutar finns ett mindre dike innan jordbruksmarken tar vid.



Figur 11: Studerat bebyggelseområde i Lomma i den stora skalan



Figur 12: Studerat bebyggelseområde i Lomma i den lilla skalan

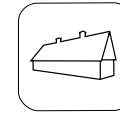




Djurliv – På platsen observerades ett enstaka antal fåglar



Odling – Odlingsfälten utanför består endast av ett större jordbruksmarksområde



Gamla byggnader – Det finns inga gamla byggnader i området



Varierande växtarter – Det större buskaget innehåller flera olika sorters växter



Tillgänglighet – I grönzonen går det att ana en upptrampad stig



Fornlämning – Fornlämningar finns i området men är ej synliga



Vardagsnära natur – Området mellan tomterna och vägen upplevs som ett mindre naturområde med blandad täthet och i varierande storlek



Aktiviteter – Endast enstaka olika aktivitet lämpar sig i området

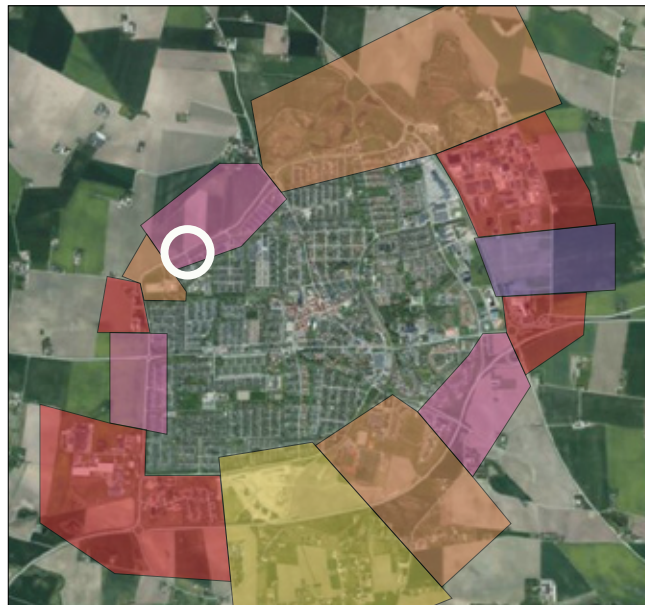


Kretsloppslösning – Längs med vägen finns smala diken för vattenuppsamling

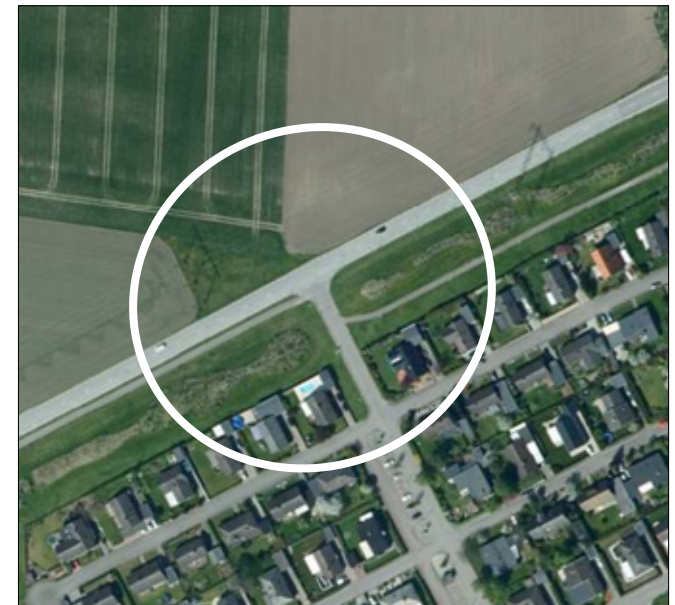


STAFFANSTORP - Bostadsbebyggelse

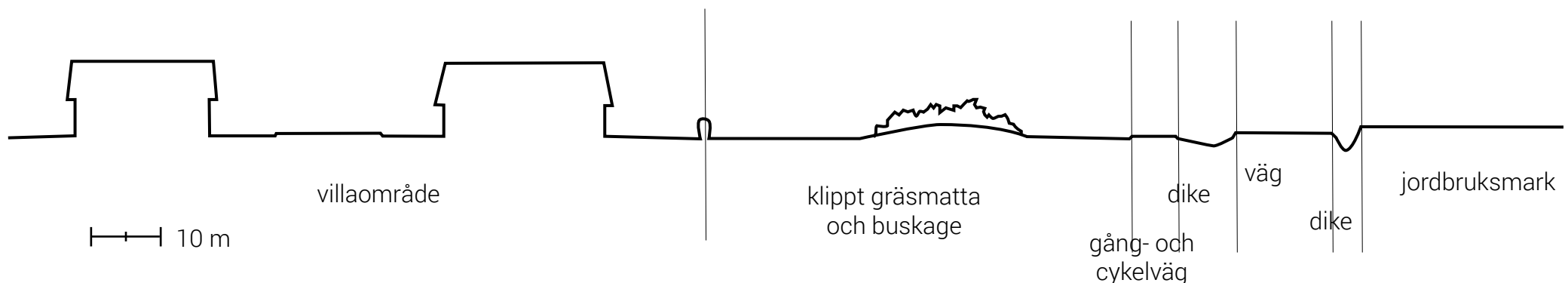
Staffanstorps stadsrand mellan bostäder och jordbruksmark i nordvästra delen av orten består av öppna gräsytor, ett mindre buskage och en kraftverksledning. Bostädernas tomter ligger på cirka 800 m². Trädgårdarna har uppvuxna träd och växter. Området är troligtvis uppbyggt under 1960-talet. Grönzonen är något kuperad på mitten där buskaget återfinns, närmst trädgårdarna finns på den västra sidan av infartsvägen en upptrampad stig och längs med den stora vägen finns en asfalterad gång- och cykelbana. På den östra sidan av infartsvägen ligger istället den asfalterade gång- och cykelvägen mellan bostäderna och buskaget. Det täta buskaget består av ett fåtal olika växter och följer längs med hela stadsranden. Bilvägen, med en hastighet på 60km/h, är en tydlig avdelare till jordbruksmarken.



Figur 13: Studerat bebyggelseområde i Staffanstorps i den stora skalan



Figur 14: Studerat bebyggelseområde i Staffanstorps i den lilla skalan

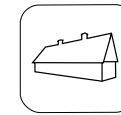




Djurliv – Flertal fåglar med fågelsång observerades på platsen



Odling – Storskalig odlingsmark tar vid efter bilvägen



Gamla byggnader – Det finns inga äldre byggnader i området



Varierande växtarter – Fåtal olika sorters buskar syntes på platsen borträknat de privata trädgårdarna



Tillgänglighet – Området har en asfalterad gång- och cykelbana samt en upptrampad stig längs grönzonen



Fornlämning – Inga fornlämningar är kända i området



Vardagsnära natur – Endast låga buskar i tät plantering samt gräsmatta finns på platsen



Aktiviteter – Området inbjuder inte till flertal aktiviteter, då det bara finns en gång- och cykelväg

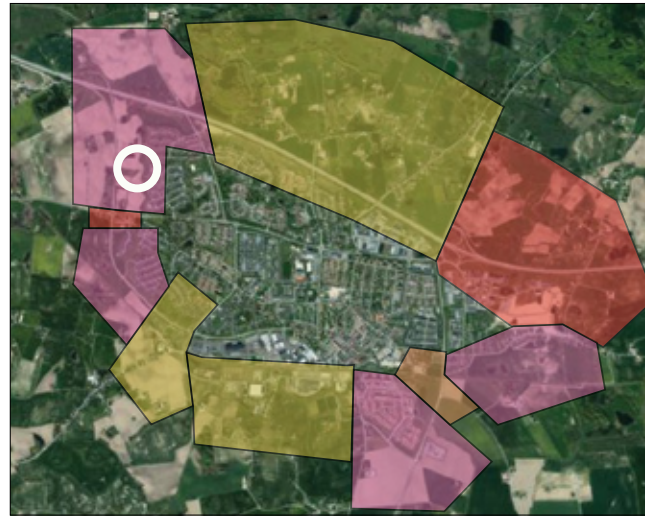


Kretsloppslösning – Mindre diken återfinns längs bilvägen



SVEDALA - Bostadsbebyggelse

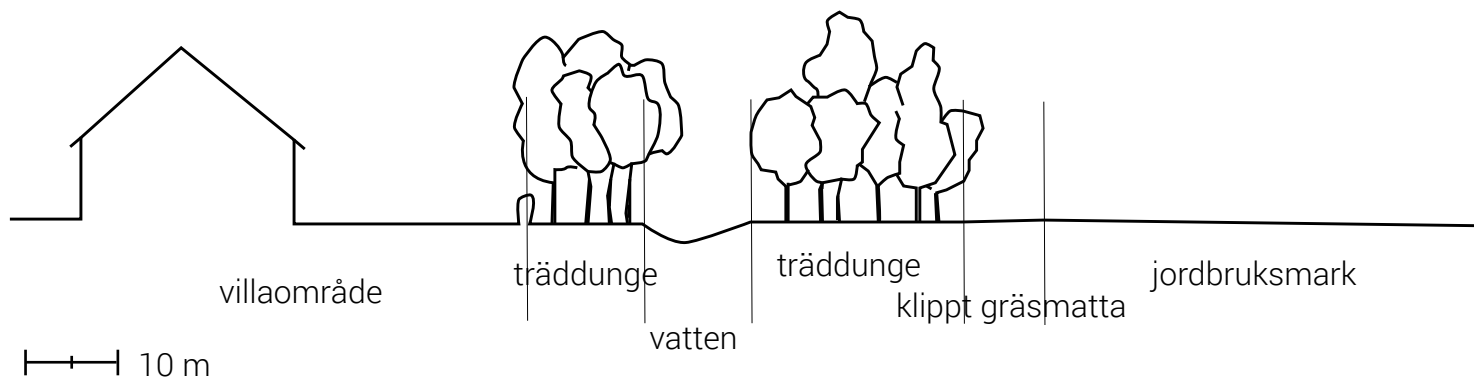
Det studerade området återfinns i västra delen av Svedala. Bostäderna ligger i små enklaver och kan uppfattas vara byggda under 1980-talet. Tomterna är runt 500 m² och vetter ut mot jordbruksmarken avgränsat av en remsa vegetation med varierande bredd och innehåll. Längs med vegetationen och jordbruksmarken går det att ana en upptrampad stig. Trädgårdarna är uppvuxna med varierande antal buskar och träd. Vissa delar av remsan består endast av gräs och mossor och på andra delar finns både buskage, uppvuxna träd och mindre vattenansamlingar. Enstaka djur och fåglar, syns och hörs på platsen. Jordbruksmarken har mer eller mindre direktkontakt med bostäderna men en yttre väg runt Svedala delar jordbruksmarkens fält i ett mindre närmre bostäderna och ett sedan större fält utanför vägen.



Figur 15: Studerat bebyggelseområde i Svedala i den stora skalan



Figur 16: Studerat bebyggelseområde i Svedala i den lilla skalan

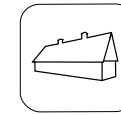




Djurliv – Enstaka fåglar och fågelsång observerades på platsen



Odling – Odlingsfälten är mindre och inte av storskalig karaktär



Gamla byggnader – Inga gamla byggnader finns i området



Varierande växtarter – Flera olika sorters buskar och träd finns i området



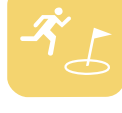
Tillgänglighet – Stigar går att ana längs gräsytan närmst jordbruksmarken



Fornlämning – Inga fornlämningar har påträffats i området



Vardagsnära natur – Större vegetationsområden och trädgångar finns i stadsranden



Aktiviteter – Endast ett fåtal aktiviteter ges möjlighet till på platsen



Kretsloppslösning – Vattenansamlingarna som finns utanför bebyggelsen kan klassas som öppen dagvattenhantering

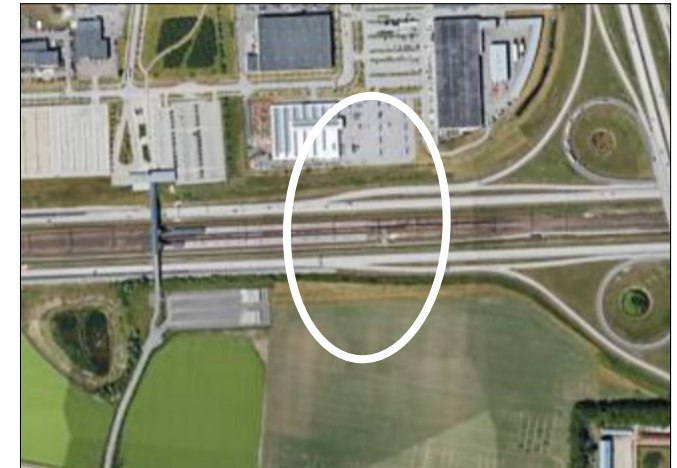


MALMÖ - Verksamheter

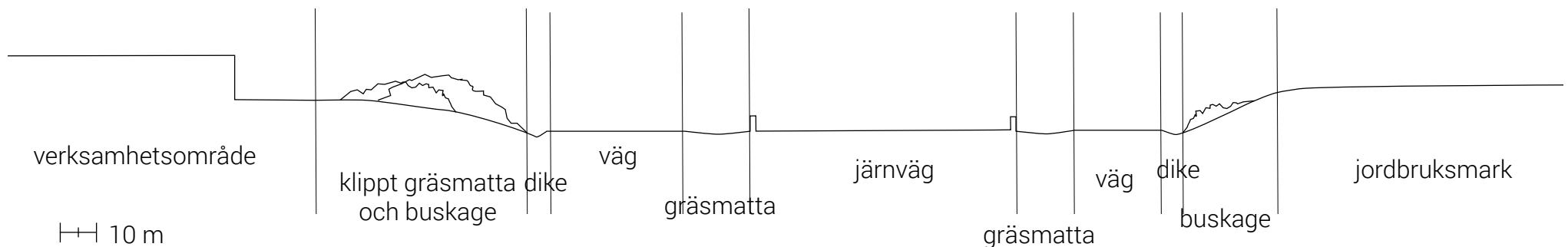
Verksamhetsområdet Svågertorp ligger beläget i södra delen av Malmö och är ett handelscentrum med storskaliga byggnader. Området präglas av asfalterade ytor och stora avstånd. Mellan verksamhetsområdet och jordbruksmarken ligger yttre ringvägen som är en motorväg med två filer i vardera riktning samt en järnväg med tre spår. Verksamhetsområdet omges av asfalterade parkeringar och avlastningsmöjligheter. En grönzon med högvuxet gräs och ett buskage med ett fåtal arter återfinns i sluttningarna ner mot motorvägen. Järnvägen som delar av motorvägen avgränsas av en mindre mur på båda sidorna om järnvägen. Höjdskillnaden mellan verksamhetsområdet, jordbruksmarken och motorvägen/järnvägen är mellan 10-15 meter. Längs den södra delen av området tar jordbruksmarken vid.



Figur 17: Studerat verksamhetsområde i Malmö i den stora skalan



Figur 18: Studerat verksamhetsområde i Malmö i den lilla skalan

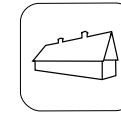




Djurliv – Endast enstaka spår av djur gick att observera i området



Odling – Jordbruksmarken som finns i stadsranden är av storskalig karaktär



Gamla byggnader – Inga gamla byggnader återfinns i området



Varierande växtarter – Området har fåtal olika sorters buskar



Tillgänglighet – I området finns inga möjligheter att röra sig till fots



Fornlämning – Fornlämningar har påträffats i området men inget som går att uppfatta på plats



Vardagsnära natur – I grönzonen mellan och längs med vägen finns buskar och ett fåtal små träd



Aktiviteter – Området har inga aktiviteter av den karaktär som efterfrågas



Kretsloppslösning – Vägdiken finns för vattenavrinning



LOMMA - Verksamheter

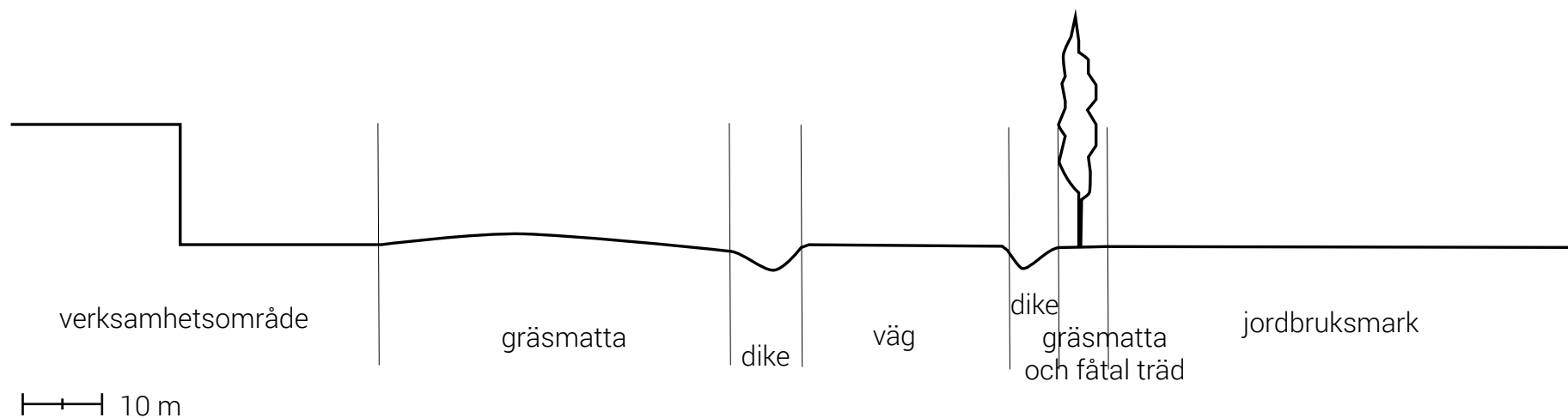
Verksamhetsområdet i Lomma är ett smalt område som ligger i nordöstra hörnet av tätorten. Området har ett fåtal verksamheter så som bilförsäljare, snabbmatsrestaurang och bensinstation. Området som ligger närmst jordbruksmarken har asfalterade ytor för bilparkering. En gräsyta med endast enstaka buskar är belägen mellan vägen och verksamhetsområdet och avslutas i ett dike innan vägen tar vid. På andra sidan om vägen från verksamhetsområdet finns ett fåtal träd innan jordbruksmarken tar vid.



Figur 19: Studerat verksamhetsområde i Lomma i den stora skalan



Figur 20: Studerat verksamhetsområde i Lomma i den lilla skalan





Djurliv – Enstaka djur gick att observera på platsen



Varierande växtarter – I området finns bara enstaka växtarter



Vardagsnära natur – Klippt gräsmatta finns mellan verksamheterna och vägen



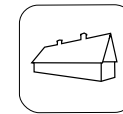
Odling – Storskalig odling präglar området



Tillgänglighet – Det finns en asfalterad gång- och cykelväg i området



Aktiviteter – Inga aktiviteter går att observera inom området



Gamla byggnader – I området finns inga äldre byggnader



Fornlämning – Inga kända fornlämningar finns i området

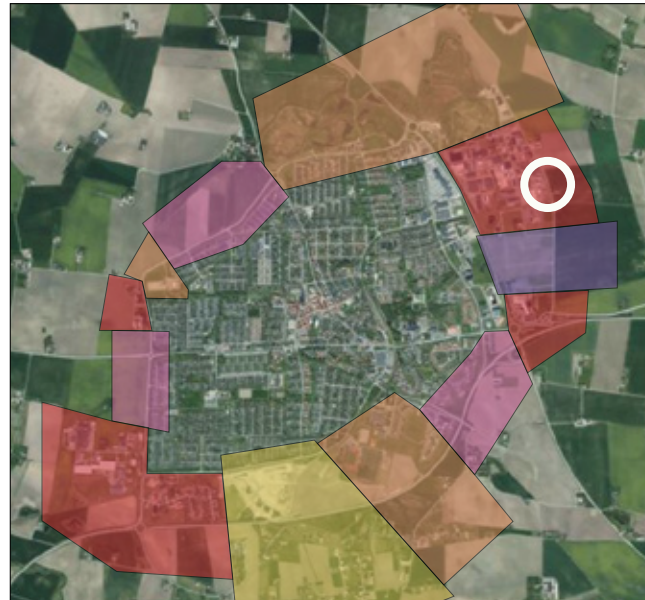


Kretsloppslösning – Diken återfinns längs vägen



STAFFANSTORP - Verksamheter

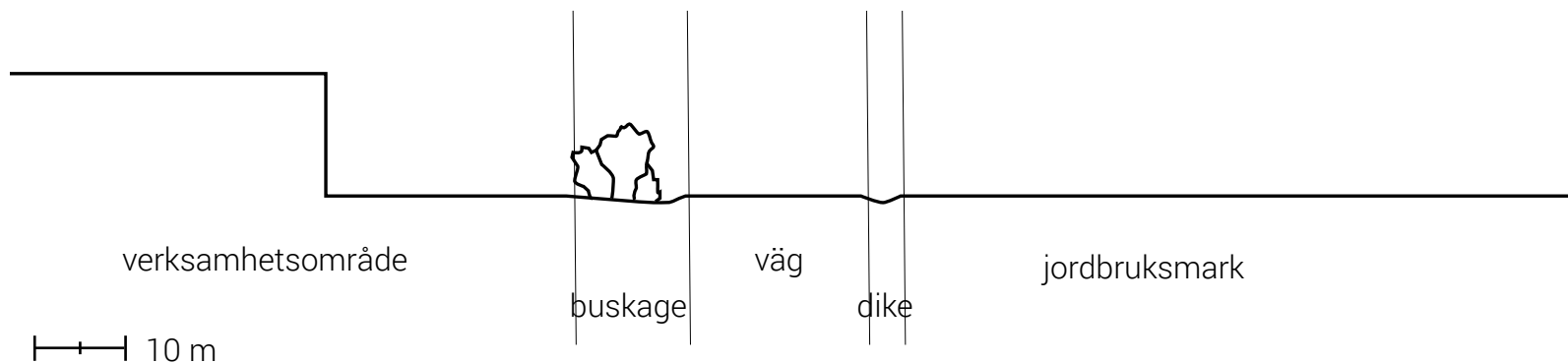
I Staffanstorp ligger verksamhetsområdet i den östra utkanten. Det är ett blandat område av olika sorters företag, lagerlokaler och småindustrier. Byggnaderna är av olika storlek och höjd och området har varierande antal asfalterade ytor och vegetation. I den studerade delen mellan den asfalterade parkeringsytan och vägen finns ett smalt buskage med endast ett fåtal arter. Innan jordbruksmarken tar vid efter vägen finns ett mindre dike.



Figur 21: Studerat verksamhetsområde i Staffanstorp i den stora skalan



Figur 22: Studerat verksamhetsområde i Staffanstorp i den lilla skalan

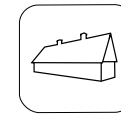




Djurliv – Endast enstaka fåglar sågs och hördes



Odling – Storskalig odling tar vid och gränsar till bilvägen



Gamla byggnader – Inga gamla byggander finns i området



Varierande växtarter – Buskaget har enstaka olika arter



Tillgänglighet – Platsen uppmuntrar inte till rörelse för annat än biltrafik



Fornlämning – Fornlämningar har påträffats i området men det finns inget synligt



Vardagsnära natur – Ett buskage avgränsade verksamhetsbyggnaden från vägen och jordbruksmarken



Aktiviteter – Inga aktiviteter finns eller ges möjlighet för längs stadsranden

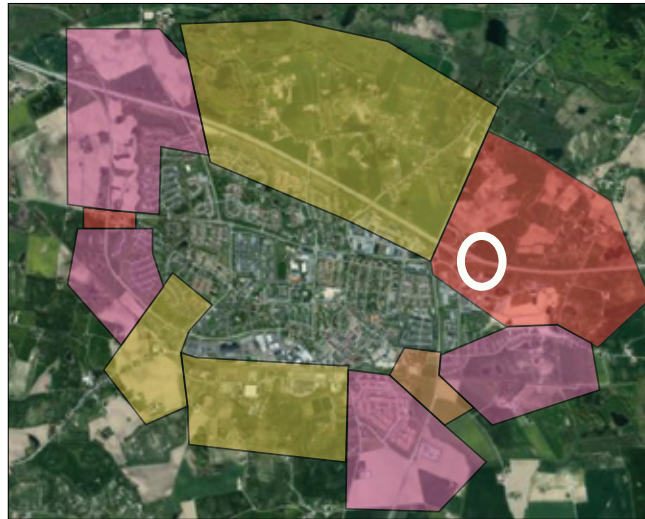


Kretsloppslösning – Det finns ett dike längs med bilvägen



SVEDALA - Verksamheter

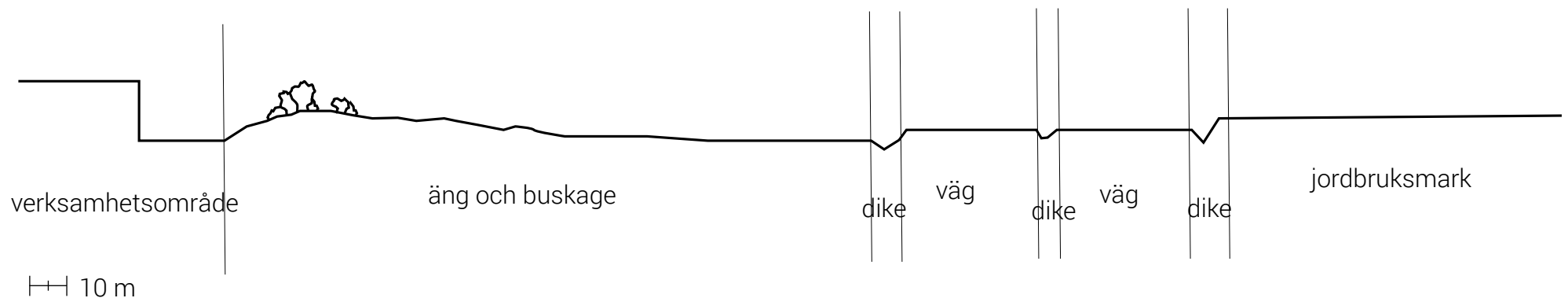
I nordöstra Svedala ligger det studerade verksamhetsområdet. Byggnaderna är stora och höga och har en asfalterad yta runt sig. En större grönyta finns mellan byggnaderna och motorvägen som avgränsar jordbruksmarken. Grönytan är delvis kuperat med högt gräs och ett fåtal olika träd och buskar. Utanför grönytan tar den fyrfiliga motorvägen vid som en stor barriär i landskapet innan jordbruksmarken breder ut sig.



Figur 23: Studerat verksamhetsområde i Svedala i den stora skalan



Figur 24: Studerat verksamhetsområde i Svedala i den lilla skalan





Djurliv – Inget djurliv observerades på platsen



Varierande växtarter – Området hade ett fåtal olika sorters växter



Vardagsnära natur – Enstaka träd och högt gräs finns på platsen men inga mindre naturområde



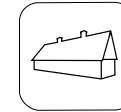
Odling – Den storskaliga odlingen tar vid norr om motorvägen



Tillgänglighet – I området finns traktorspår men inga stigar eller vägar som går att röra sig vidare längs



Aktiviteter – Området inbjuder inte till några aktiviteter



Gamla byggnader – Det finns inga gamla byggnader längs stadsranden



Fornlämning – Området har inga kända fornlämningar



Kretsloppslösning – Endast vägdiken finns i området



MALMÖ - Blandzon

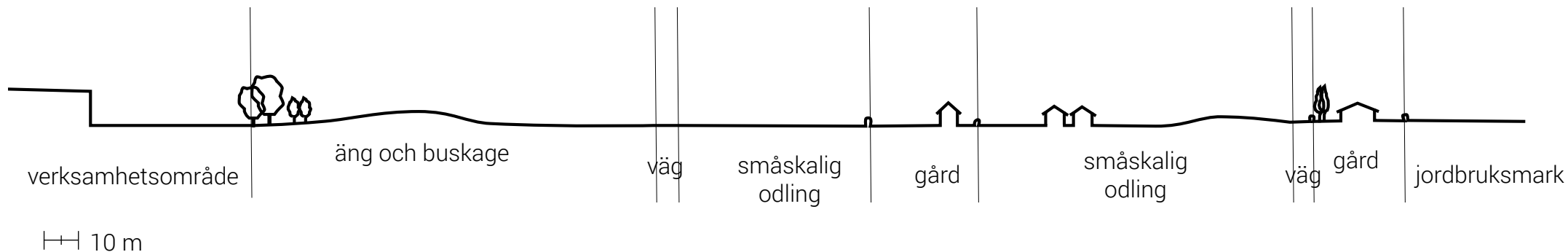
Blandzonen som studerats i Malmö ligger i Toftanäs i östra delen av Malmö strax söder om kommungränsen till Burlöv. Blandzonen börjar med flera olika verksamhetsområden med större byggnader. Utmed den studerade randen varvas grönytor i form av högt gräs och små trädgångar med bostadshus och åkermark. I området finns storskaliga odlingsfält blandat med småskalig odling som växthusodling och mindre trädgårdsland. I området finns flera äldre byggnader i olika utseende och från olika byggnadsepoker. De tillhörande trädgårdarna och tomterna är av olika karaktär, storlek och utseende. Tillgängligheten i området sker främst genom asfalterade vägar för biltrafik och en gång- och cykelväg. Det finns även flera grusvägar som leder ut till de olika gårdarna.



Figur 25: Studerat blandzonsområde i Malmö i den stora skalan



Figur 26: Studerat blandzonsområde i Malmö i den lilla skalan





Djurliv – Djurlivet på platsen var inte särskilt stort, endast enstaka fåglar syntes till



Varierande växtarter – På platsen finns ett fåtal varierande växter av buskar och träd



Vardagsnära natur – Platsen har inga mindre naturområde med större vegetationstäthet utan snarare enstaka träd och några få buskage



Odling – I området finns odling i olika skala, både storskaliga odlingsfält, växthus och mindre trädgårdsodlingar



Tillgänglighet – Till området finns en gång- och cykelbana men i övrigt finns det bara grusvägar som upplevs privata



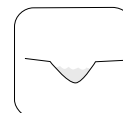
Aktiviteter – Det finns inga självklara aktiviteter som är framträdande i området



Gamla bygggander – En hel del gamla gårdar och bostäder går att se längs stadsranden



Fornlämning – Platsen har fornlämningar, men inga synliga



Kretsloppslösning – Inga kretsloppslösningar finns inom området



LOMMA - Blandzon

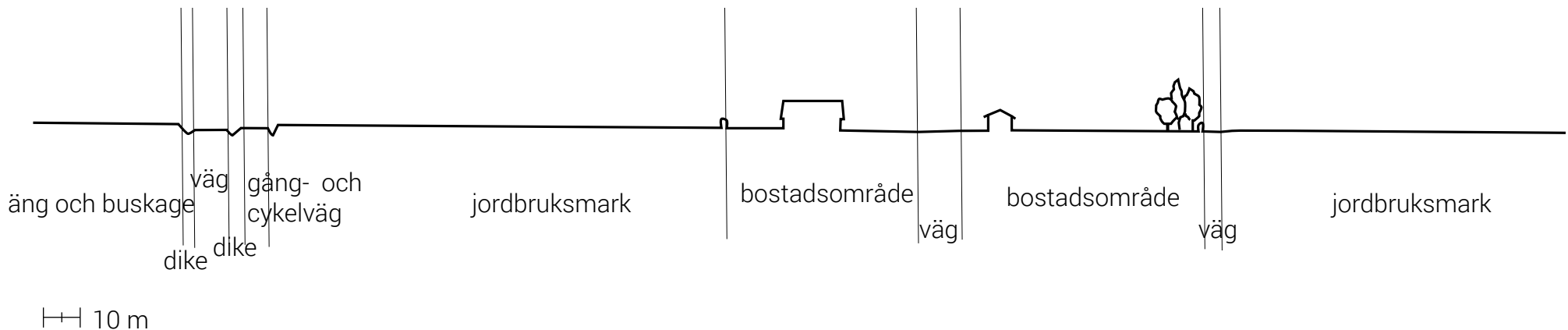
Blandzonen i Lomma ligger i nordöst och tar sin utgångspunkt i verksamhetsområdet. Jordbruksmarken varvas med vägar och ett bostadsområde. I området finns jordbruksmark som består av mindre odlingsfält som ligger tätt intill bostäderna. Lilla Lomma som bostadsområdet kallas har en äldre bebyggelse som kompletterats med nyare inslag. I det studerade området finns även ängar, delar av en våtmark och dungar av träd och buskar. Utanför det studerade området ligger ett verksamhetsområde och utanför det den mer storskaliga jordbruksmarken. I området finns några stigar och flera asfalterade gång- och cykelbanor.



Figur 27: Studerat blandzonsområde i Lomma i den stora skalan



Figur 28: Studerat blandzonsområde i Lomma i den lilla skalan





Djurliv – Ett antal olika fåglar och spår av djur gick att uppleva i området



Varierande växtarter – I området finns flera olika sorters buskar och träd på flera olika ställen



Vardagsnära natur – Mindre naturområde återfinns på flera olika platser i området



Odling – Jordbruksmarken består i området av mindre odlingsfält



Tillgänglighet – Asfalterade gång- och cykelvägar finns i området men även några mindre smalare stigar



Aktiviteter – Endast aktiviteter som promenader och löpning uppfattas ges möjligheter i området



Gamla byggnader – Flera äldre bostadshus finns i området



Fornlämning – Fornlämningar finns i området men de går inte att se



Kretsloppslösning – I området finns våtmarker och vägdiken.



STAFFANSTORP - Blandzon

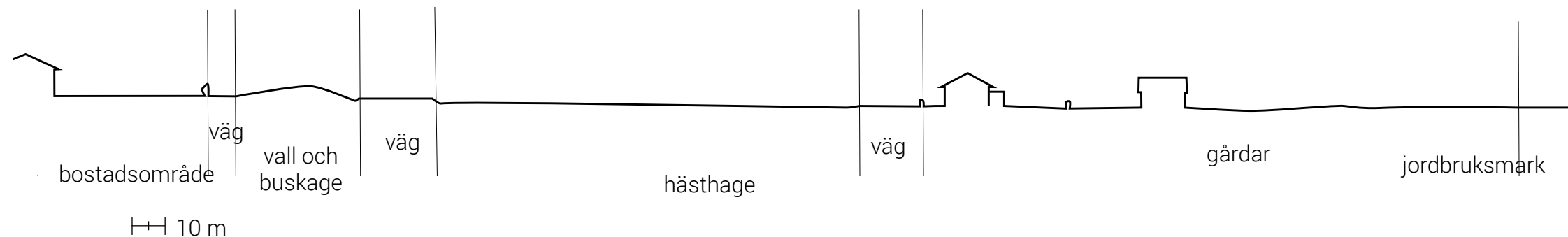
Staffanstorps studerade blandzon ligger i den södra delen av orten och delas av en motorled. Norr om motorleden ligger tätare bostadsbebyggelse med både några äldre byggnader och flera nybyggda. Längs motorleden finns en hög vall med ett fåtal nyplanterade träd och ett smalt dike. Bostäderna har även häckar och träd i tomtgränsen. På den södra sidan av motorvägen finns en mer spridd bebyggelse uppblandad med hästhagar, hundrastgårdar, trädgångar och mindre jordbruksmarker. Bebyggelsen är till stor del av äldre karaktär men det finns även ny bebyggelse som tillkommit med åren. I området finns upptrampade stigar som leder längs med kanten på jordbruksmarken mellan de olika bebyggelseområdena men det finns även några grusvägar och asfalterade vägar för gång- och cykeltrafikanter.



Figur 29: Studerat blandzonsområde i Staffanstorps i den stora skalan



Figur 30: Studerat blandzonsområde i Staffanstorps i den lilla skalan





Djurliv – I stadsranden uppfattas ett fåtal djurarter genom spår och ljud



Odling – Odlingen i området består både av storskaliga odlingsmarker och mindre odlingsfält



Gamla byggnader – Ett antal äldre bostadshus och gårdar präglar området



Varierande växtarter – Området har relativt mycket vegetation med många olika arter



Tillgänglighet – Längs med några jordbruksmarker finns ett fåtal stigar samt mindre grusvägar och en asfalterad gång- och cykelväg



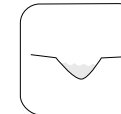
Fornlämning – Inga kända fornlämningar finns i det studerade området



Vardagsnära natur – Det finns inga mindre naturområde men flera träd och buskage



Aktiviteter – I området upplevdes bara att ett enstaka antal aktiviteter erbjöds

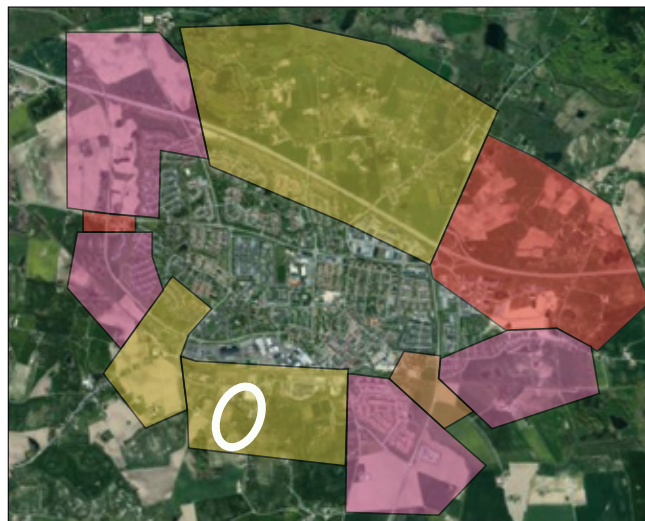


Kretsloppslösning – Inga synliga kretsloppslösningar finns i området



SVEDALA - Blandzon

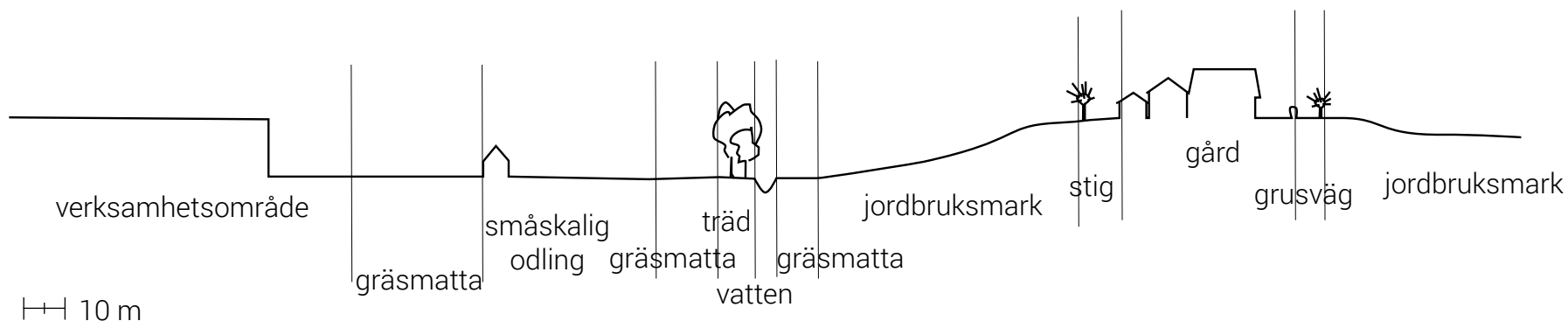
I Svedala återfinns en blandzon i södra delen av orten. Blandzonen tar utgångspunkt i ett verksamhetsområde. Utanför verksamhetsområdet finns ett växthus, en bit gräsmatta, ett koloniområde, en å och en trädkant innan jordbruksmarken tar vid. Ute på jordbruksfälten återfinns gårdar av olika bebyggelsekaraktär och några bostadshus längs med en grusväg. Terrängen är kuperad och höjdskillnaderna är stora. Jordbruksmarken blir storskaligare längre ut från staden och i närheten av verksamheterna består jordbruksmarken av mindre ytor men även av några obrukade marker med högt gräs. På gårdarna och i bostadshusens närhet finns vegetation i form av äldre pilträd, häckar, buskar och blommor. Det finns flera olika grusvägar och även några få stigar i området.



Figur 31: Studerat blandzonsområde i Svedala i den stora skalan



Figur 32: Studerat blandzonsområde i Svedala i den lilla skalan





Djurliv – Ett antal olika djurarter observerades i området både genom spår och ljud



Varierande växtarter – Vegetationen är relativt växlande med ett antal olika arter



Vardagsnära natur – Området har flera olika mindre naturområden, tätare vegetation och träd



Odling – Odling i området är blandad, både storskaliga jordbruksfält, växthus och mindre kolonilotter



Tillgänglighet – Flera synliga och mindre synliga stigar gör området tillgängligt



Aktiviteter – Området har både naturområde, ängsmark och stigar som ger möjlighet till några fler olika aktiviteter, spår från både hästar och cykling gick att observera



Gamla byggnader – Det finns ett antal olika äldre byggnader och gårdar i området



Fornlämning – Fornlämningar finns i området men de är ej synliga



Kretsloppslösning – En å ringar sig genom området dit många vattenavrinningar leds



MALMÖ - Aktivitetszon

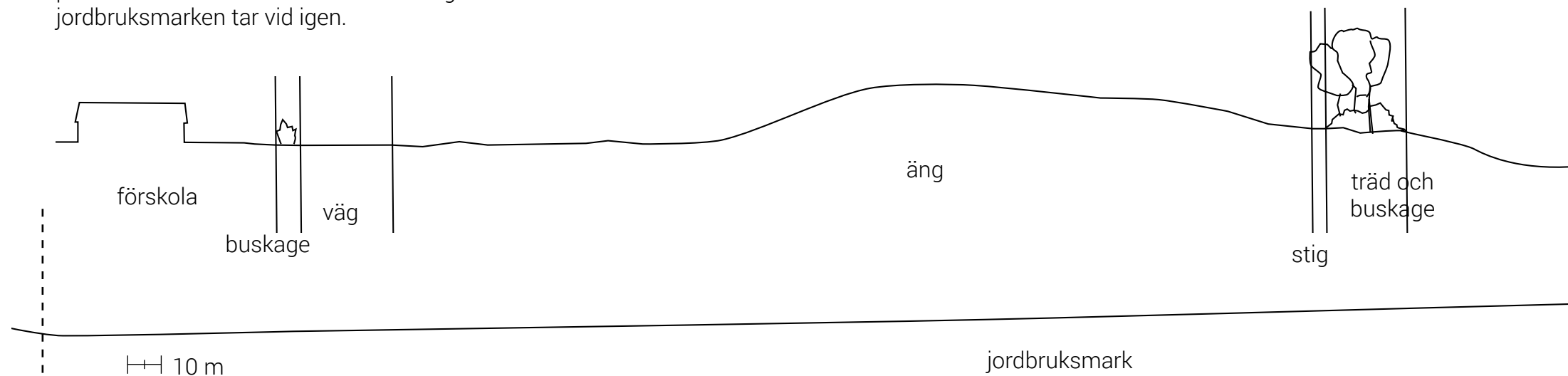
Den studerade aktivitetszonen ligger i den östra delen i Malmös ytterkant och observationerna har gjorts i en relativt utdragen zon. Aktivitetszonen har stora topografiska skillnader med ett vattenområde i den lägsta delen. I bebyggelsens utkant finns en skola och en idrottsplats sedan en väg som avgränsar mot ett större naturområde som delvis består av gräs och mossor och delvis består av tätare vegetation. En kulle med ditlagda stenar skapar höjdskillnaden som sedan sluttar ner mot vattenområdet. Längs vattenområdet och grönområdet finns en grusad vandrings slinga. På andra sidan av vattenområdet tar jordbruksmarken vid. En väg och en golfbana möter jordbruksmarken på andra sidan innan den mer storskaliga jordbruksmarken tar vid igen.



Figur 33: Studerat aktivitetszonsområde i Malmö i den stora skalan



Figur 34: Studerat aktivitetszonsområde i Malmö i den lilla skalan





Djurliv – Flera olika sorters fåglar och djurspår observeras på platsen



Tillgänglighet – Stigar, både tydliga och otydliga går att se i området



Kretsloppslösning – Inga kretsloppslösningar finns i området



Varierande växtarter – Flera olika sorters träd, buskar och andra växter går att se i området



Aktiviteter – Flera aktiviteter framhävs i området så som golf, promenader, utkiksområde och friluftsområde



Vardagsnära natur – Området har flera mindre naturområden med öppna ytor med träd och tätare vegetation



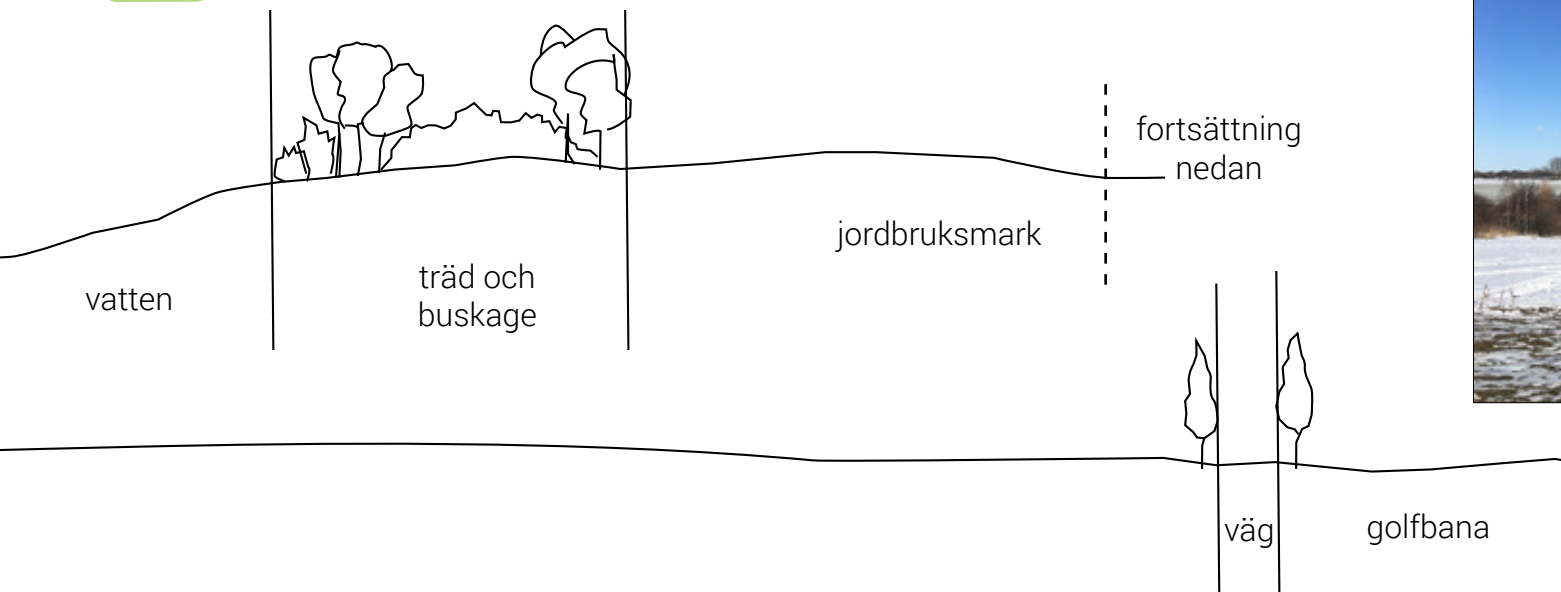
Gamla byggnader – Det finns några enstaka gamla byggnader som syns väl i området



Odling – Området präglas av storskalig odling



Fornlämning – I området finns fornlämningar dock inga framträdande i landskapet



STAFFANSTORP - Aktivitetszon

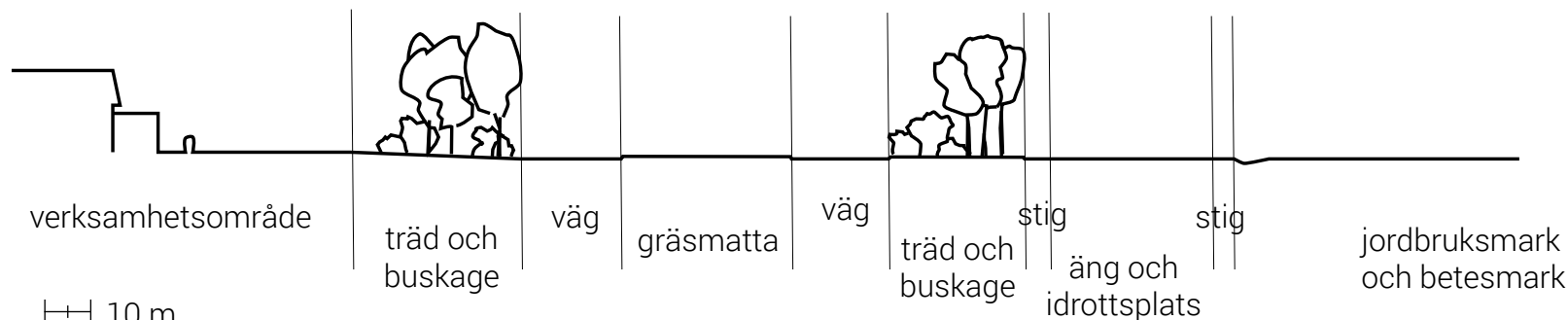
I den norra delen av Staffanstorp ligger ett större aktivitetsområde som gränsar till bostäder i söder och jordbruksmarken i norr. Bostadsområdet har en gräsyta, ett tätare buskage, en mindre väg, en gräsyta till samt ytterligare en väg innan området för aktiviteter nås. Det finns således flera olika markanvändningar innan det område kommer som inbjuder till aktiviteter. I det yttersta området är vegetationen blandad av tätare vegetation med träd och buskage och öppna ängsytor med träd. Aktiviteterna i det anlagda området är bland annat anlagda stigar och upptrampade stigar, parkbänkar och utegym. I aktivitetszonen finns även ett inhägnat område för betande djur och en kraftverksledning.



Figur 35: Studerat aktivitetszonsområde i Staffanstorp i den stora skalan



Figur 36: Studerat aktivitetszonsområde i Staffanstorp i den lilla skalan





Djurliv – Ett antal olika djurarter observerades i området både genom spår och ljud



Varierande växtarter – Vegetationen är relativt växlande med ett antal olika arter



Vardagsnära natur – Området har flera olika mindre naturområden, tätare vegetation och träd



Odling – Odling i området är blandad, både storskaliga jordbruksfält, växthus och mindre kolonilotter



Tillgänglighet – Flera synliga och mindre synliga stigar gör området tillgängligt



Aktiviteter – Området har både naturmark, ängsmark och stigar som ger möjlighet till några fler olika aktiviteter, spår från både hästar och cykling gick att observera



Gamla byggnader – Det finns ett antal olika äldre byggnader och gårdar i området



Fornlämning – Fornlämningar finns i området men de är ej synliga

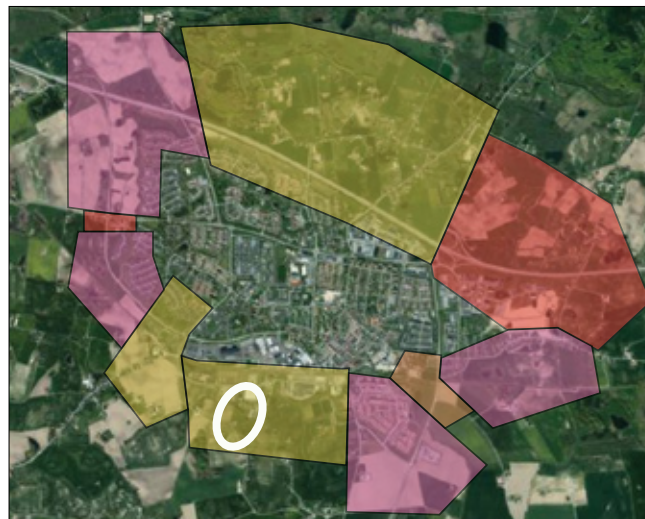


Kretsloppslösning – En å ringlar sig genom området dit många vattenavrinningar leds



SVEDALA - Aktivitetszon

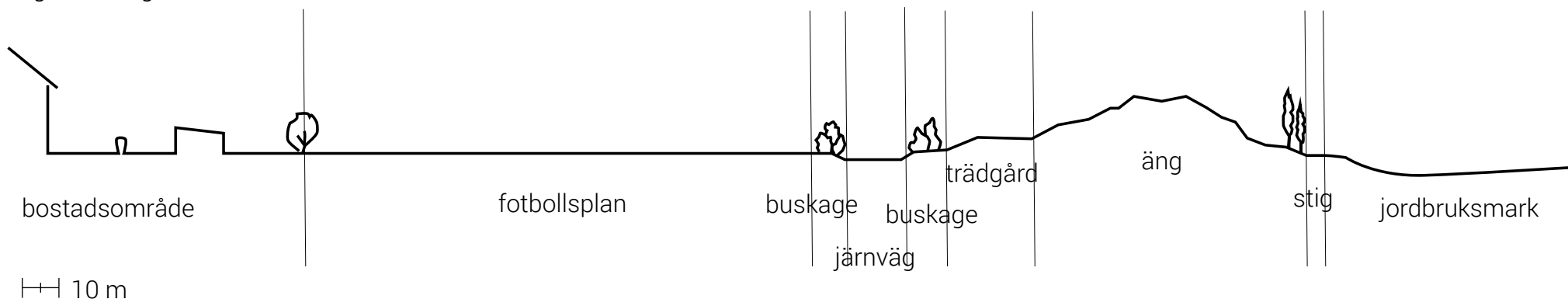
Svedala aktivitetszon ligger i sydöstra delen av orten. Aktivitetszonen består av två fotbollsplaner, utegym, en mindre grusplan samt flera olika stigar och gång- och cykelbanor. Järnvägen avgränsar fotbollsplanerna från de andra aktiviteterna som ligger söder om järnvägen tillsammans med jordbruksmarken. Topografin i området är kuperad med en stor kulle med högt gräs närmst järnvägen samt en böljande jordbruksmark och planterad tät sumpskog. Området ligger i anknytning till både äldre och nyare bostadsområde längs med aktivitetszonen ut mot yttre jordbruksmarkerna och in mot centrum norr om järnvägen. Vegetationen i området består inte av särskilt mycket tätare skog eller dungar förutom sumpskogen. I övrigt finns nyplanterade träd, några äldre träd samt några buskage.



Figur 37: Studerat aktivitetszonsområde i Svedala i den stora skalan



Figur 38: Studerat aktivitetszonsområde i Svedala i den lilla skalan





Djurliv – I området observerades fåglar både genom hörsel och syn



Varierande växtarter – Flera olika växtarter finns i området både genom olika sorters buskar, träd av olika ålder samt i den anlagda skogen



Vardagsnära natur – Området består av både högt gräs, mindre buskage samt några mindre naturområde



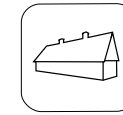
Odling – Odlingsfälten är av mindre karaktär än de storskaliga odlingsfälten runt omkring Svedala



Tillgänglighet – Tillgängligheten är god både genom flera anlagda och upptrampade stigar men även genom tillgång till gång- och cykelväg i området



Aktiviteter – Fotbollsplaner, en mindre grusplan för bollsport samt motionsmöjligheter finns inom området



Gamla byggnader – Det finns inga gamla byggnader i området



Fornlämning – I området finns fornlämningar dock inga synliga



Kretsloppslösning – Öppen dagvattenhantering och uppsamlingsmagasin finns anlagda i området



5.3 ANALYS

Bostadsbebyggelse

Det som går att se av att analysera resultaten för de olika studerade områdena för bostadsbebyggelse är att det överlag är liknande värden i denna typ av stadsrand. Poängen överväger åt värdena biologisk mångfald och stadsnära. I Malmö stadsrand finns utmärkande *klimatanpassningsåtgärder* med anlagda diken för vattenuppsamling men i de andra studerade stadsränderna handlar klimatanpassade åtgärder endast om vägdiken som leder bort vattnet från vägarna.

Den *biologiska mångfaldens* två underkategorivärden skiljer sig lite åt. Djurlivet är inte särskilt stort i stadsranden. I de flesta fall handlar det om fåglar som trivs på tomterna eller som sitter i buskagen och

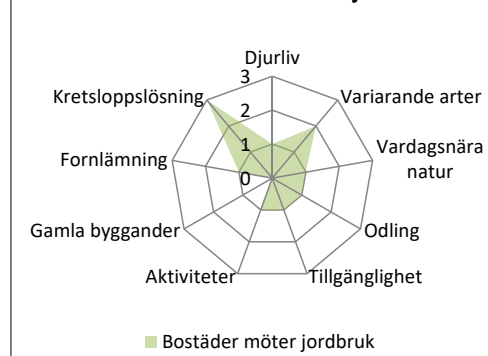
träden. Några få spår från andra djur syntes men platserna hade inget större djurliv. Desto fler värden finns det i underkategorin varierande växtarter. Underkategorin har fåtal eller flertal olika sorters växter i stadsranden. Detta troligen på grund av att det i de flesta av fallen finns någon form av mer högvuxen växtlighet än bara klippt gräsmatta. I många av de studerade stadsränderna avgränsas jordbruksmarken av en bilväg vilket ofta gör att det även finns en bullervall eller buskage för att avskärma biltrafiken från bostadsområdet.

De *kulturhistoriska* värdena är inte något vidare framträdande i stadsranden mellan bostadsbebyggelse och jordbruksmark. Det finns inga äldre byggnader i de studerade områdena eller fornlämningar som syns eller framträder på platsen. I två av fallen finns det

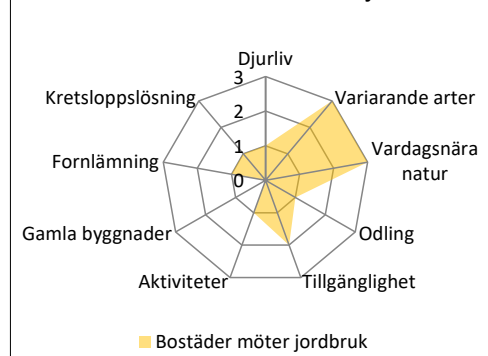
registrerade fornlämningar i område, vilket tyder på att platsen har bebotts eller används tidigare.

Tillgängligheten som tillhör värdet *friluftsliv* är på platsen relativt hög dock ges det inte möjlighet till många olika sorters aktiviteter i stadsranden. Aktiviteterna som kan utövas berör motion längs stigar. I många fall finns det upptrampade stigar längs med de större buskagen och mindre naturområde, ofta på insidan av grönområdet mot tomterna om jordbruksmarken avgränsas av bilvägar. Men om det inte finns någon bilväg mellan tomterna och bostadsområdet är istället de upptrampade stigarna på utsidan av vegetationen och buskagen, längs med jordbruksmarken. Dock finns det i detta fall inga anlagda stigar att röra sig längs i stadsranden utan alla möjligheter till motion

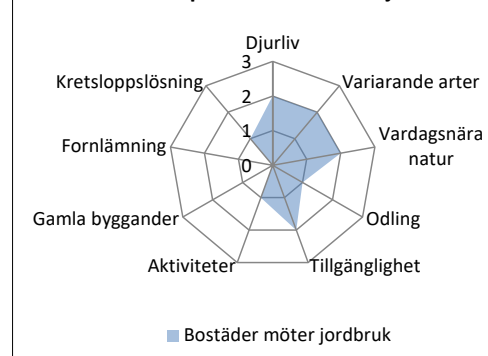
Malmö - bostäder möter jordbruk



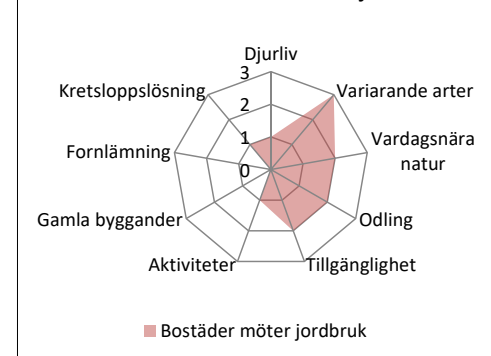
Lomma - bostäder möter jordbruk



Staffanstorps - bostäder möter jordbruk



Svedala - bostäder möter jordbruk



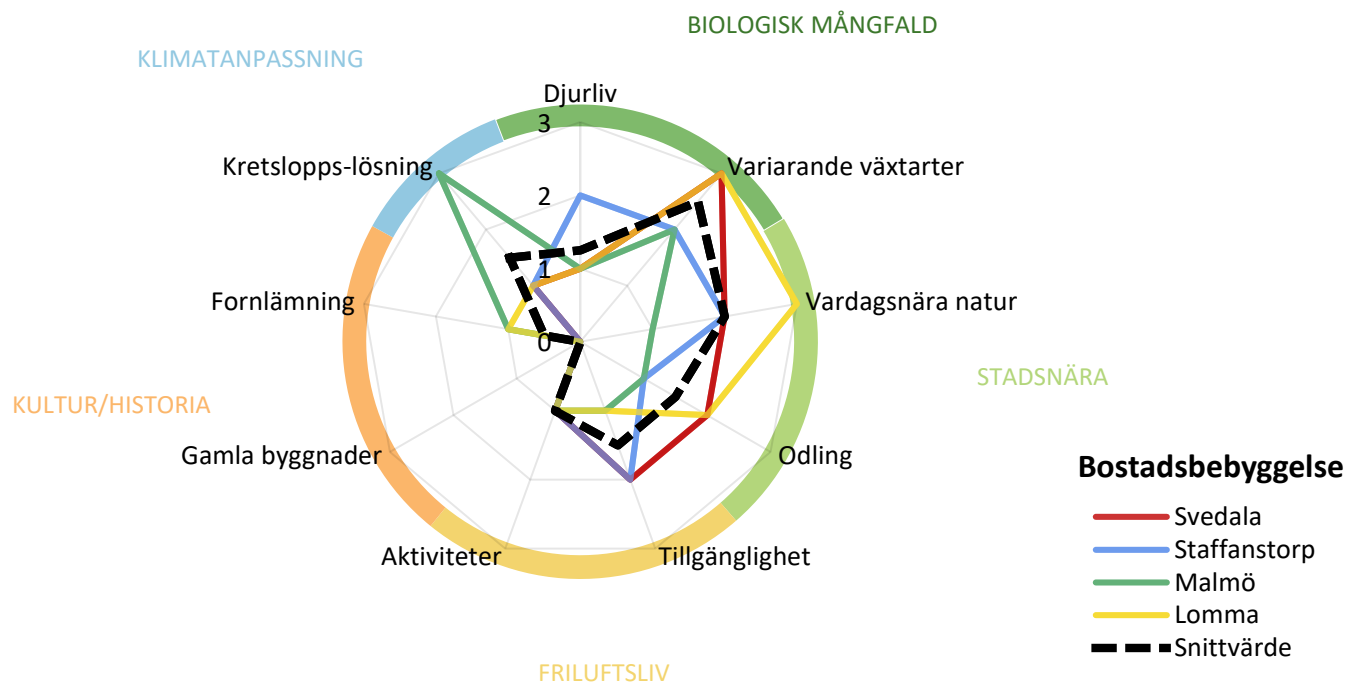
har människor själva skapat för att ta sig fram över platsen.

Värdet *stadsnära* är det värdet i stadsranden som är något mer framträdande än de övriga. Av de två underkategorierna ligger fokus snarare på varierande natur än odling. Odlingen är på två observerade platser i mindre skala således inte storskaliga jordbruksfält som de två andra platserna. Men överlag går det ändå att säga att odlingsskalan inte är anpassad till en mänsklig skala som går att knyta an till. Naturen i området är

i alla fall utom i Malmö mer än bara en klippt gräsyta. Det vanligaste är buskage. Buskagen i de studerade områdena inbjuder inte till vistelse i och runt buskagen utan de fungerar mer som visuell avskärmning till bakomliggande funktioner längs stadsranden.

Sammanfattningsvis går det att säga att zonerna ofta är ganska korta innan jordbruksmarken tar vid. I de fall där bilvägar avgränsar bostäderna från jordbruksmarken handlar det till stor del om avskärmning från biltrafik och vägar genom buskage. Men

det syns ändå att människor vill röra sig längs med stadsranden utanför bostäderna på något sätt, kanske ofta för att det finns grönytor och någon form av vegetation här. Kulturhistorien och att bostäderna byggts ut på jordbruksmark har inte präglat utbyggnaden då det inte går att se några spår av den markanvändningen som tidigare präglat platsen. Värdena i denna zon är relativt låga generellt sett och får bara ett snittvärde på 1,3 poäng. Det finns ingen stadsrand som utmärker sig och har mycket högre värden än någon annan. Utan alla har lite olika värden som troligtvis beror på flera olika faktorer. Således finns det värden på platsen men det går att få dessa värden mycket högre genom ganska enkla åtgärder då förutsättningarna i många fall finns för att få en mer mångfunktionell stadsrand.



Verksamheter

Värdena i stadsranden för verksamheter är inte särskilt stora och inte särskilt många. De värden som framträder tydligast berör värdena stadsnära och biologisk mångfald. Områdena präglas av stora öppna ytor, ibland som kuperade och ibland utan några topografiska skillnader alls. Alla verksamhetsområden avgränsas av bilvägar och en grönyta med en varierande bredd på vegetation och som saknar andra funktioner än att skapa avstånd och avskärmning.

Värdena för *friluftsliv* saknas nästan helt på platserna och på så vis är inte det mänskliga perspektivet i fokus. Det finns inga inbjudande möjligheter att vistas i stadsranden om det inte är av ärende till de olika verksamheterna. Områdena präglas även av bilvägar och

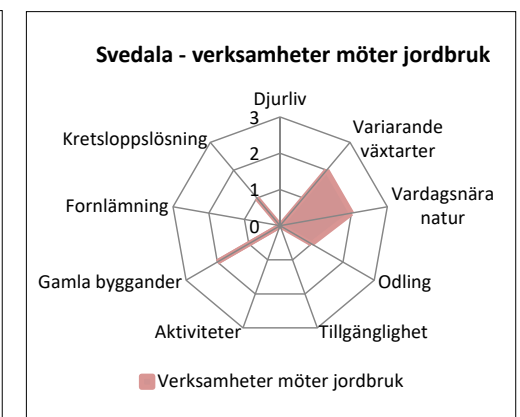
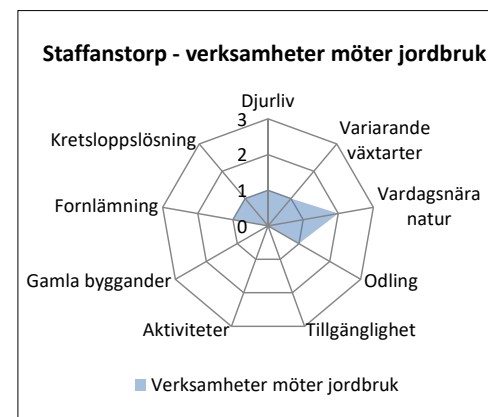
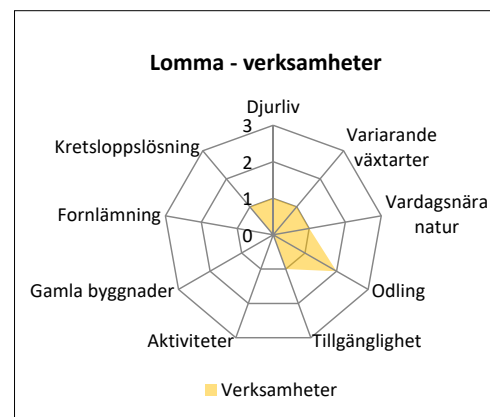
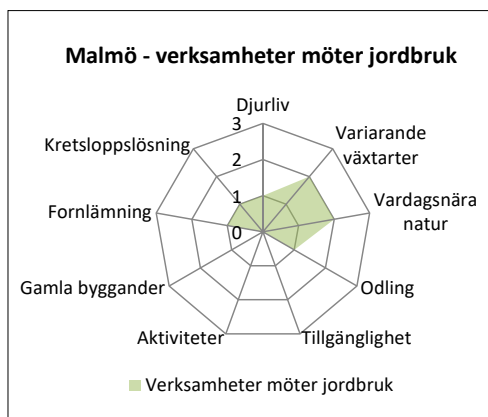
saknar nästan helt gång- och cykelvägar eller stigar. Så varken aktiviteter eller tillgängligheten är särskilt hög för annat än bilkörning.

Sett till värdet *klimatanpassning* finns det i dessa områden inga lösningar för hantering av dagvatten eller översvämningar bortsatt från bilvägens kantdike som i princip alla kantzoner har där vägar gränsar till jordbruksmarken.

De *kulturrehistoriska* värdena finns det i princip heller inget av i dessa stadsränder. På ett ställe har fornlämningar påträffats men det syns inga spår från detta och det går inte att ana på något vis att marken har brukats till annat tidigare. Likaså finns det inga äldre byggnader i områdena. Kanske har det heller aldrig gjort det. Det är svårt att veta.

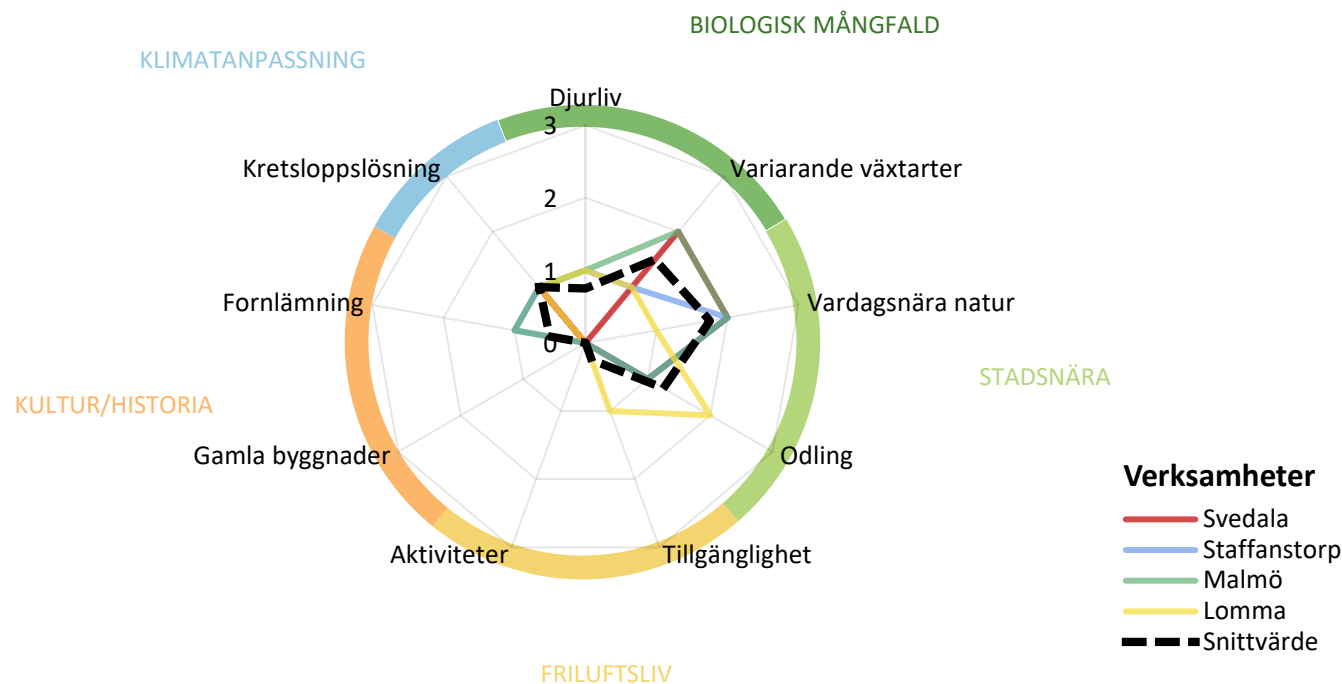
Den *biologiska mångfalden* på platsen är något högre när det gäller varierande växtarter än djurlivet på platserna. Djurlivet är endast knutet till enstaka fåglar som observerades på platserna. Variationen av växtarter är inte stor men på tre av fyra platser var det mer än en sorts växtart i stadsranden.

Värdet *stadsnära* och dess två underkategorier vardagsnära natur och odling är liksom de övriga värdena väldigt låga. Den vardagsnära natur är ändå den underkategori som har ett av de högsta värdena. Det finns på tre av platserna lite mer natur än bara klippt gräsmatta. Odlingsmöjligheterna längs dessa stadsränderna är på tre av de studerade platserna endast storskalig jordbruksmark. I Lomma är marken inte lika storskalig, dock avgränsas den istället av stora motorvägar.



Alla områden har liknande värden och mängd av värden. Det går inte att peka ut en tätort som har mycket högre värden än någon annan. Istället är de utmärkande dragen att alla hade någon form av grönyta ut mot jordbruksmarken. Syftet för dessa är troligtvis av olika karaktär. I Lomma fanns i princip bara klippt gräsmatta, troligtvis för att förbipasserande ska kunna se verksamheterna från vägen. I Svedala och Malmö är däremot grönytorna mycket bredare

och kanske fungerar de som skyddsavstånd från motorvägarna. I Staffanstorps är grönytan bestående av ett litet buskage som kanske mer kan förstås vara till för avskärmning. Detta är ändå bland de största värdena i zonen verksamheter. Snittvärdet i zonen hamnar på under 1, närmare bestämt 0,78 poäng. Således finns det sammanlagt knappt några värden i denna typ av stadsränder utifrån de undersökta underkategorierna.



Blandzon

Blandzonen har flera olika värden som delvis skiljer sig lite åt mellan de olika platserna, dock överväger värdena lite kring värdena stadsnära och biologisk mångfald. Det finns även värden för kulturhistoria i alla de studerade områdena.

Klimatanpassningsåtgärder finns inte i särskilt stor grad i de observerade områdena. Längs med vissa större vägar finns vägdiken för vattenuppsamling men längs mindre trafikerade vägar finns inte dessa vägdiken. Detta är det värde som det finns minst utav av blandzonens värde i stadsranden.

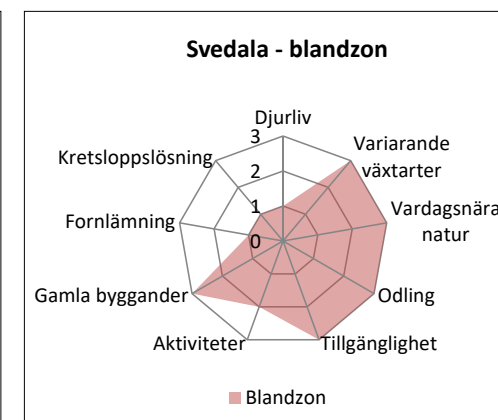
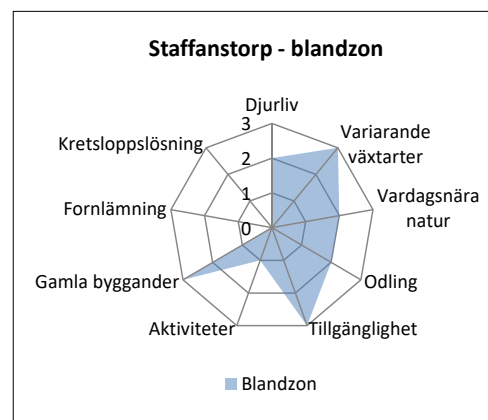
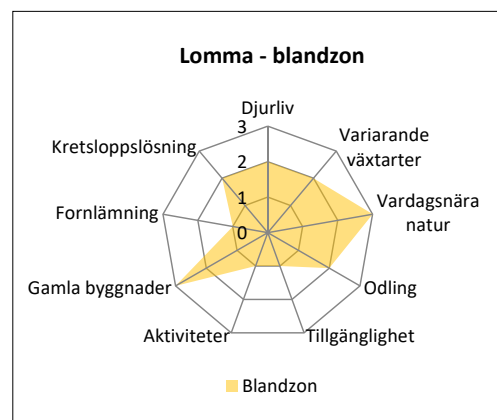
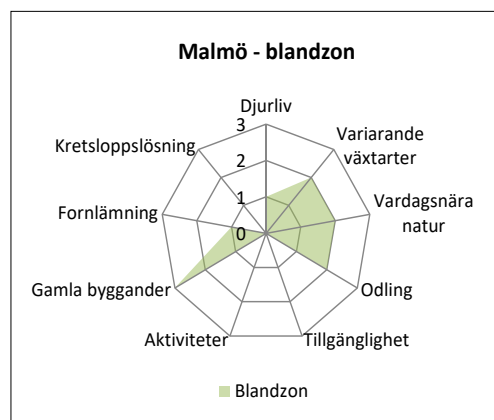
Kulturhistoriska värden med äldre bebyggelse och fornlämningsområden finns i flera av dessa zoner. Men tyvärr är ingen av dessa

fornlämningar framhävda eller synliggjorda på något vis. Många av bostadshusen som ligger spridda i landskapet eller i mindre bysamhällen har byggnader som har en äldre historia. Hur lång historia byggnaderna har framgår dock inte av dessa observationer.

Även värdet *stadsnära* har höga värden i blandzonen. Odlingsmöjligheterna är fler då tre av fyra observerade områden har mindre odlingsfält som ger mer möjligheter för människor att knyta an och komma närmre de odlade miljöerna. Detta i förhållande till storskaliga odlingsfält som skapar en distans mellan jordbruket och människors vardag. Eftersom det finns flera mindre odlingsfält och mer utspridd bebyggelse inbjuder det även till mer grönska och vegetation i närområdet. Detta skapar fler ytor av mindre grönområde och inte bara klippta gräsytor.

Två av platserna har vegetation i form av ett fåtal buskage och träd medan de andra två platserna har flera områden med trädgångar och större buskage.

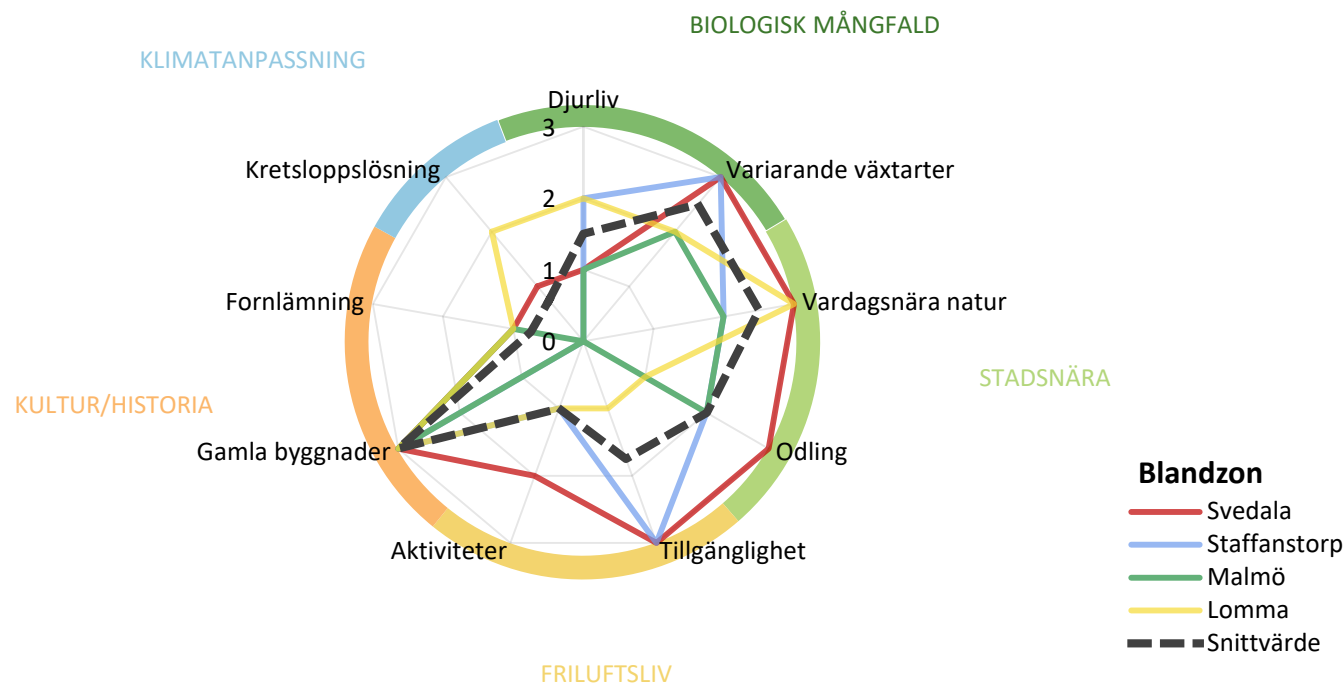
Den *biologiska mångfalden* är relativt hög gällande varierande växtarter. Detta då områdena har stor växtlighet vilket även inbjuder till att flera olika sorters växter kan få möjlighet att växa på platserna. Även i denna värdekategori har två av platserna större omfattning av växtarter än de två andra. Dock är det inte samma platser som har mycket vegetation som även har fler växtarter utan detta skiljer sig något. Djurlivet på platserna präglas av framför allt av fågelliv och det går inte att se något samband mellan de två underkategorierna. Djurliv finns på platserna men det handlar mer om några enstaka djur eller ett fåtal än ett flertal.



Värdena för *friluftsliv* följer mönstret som de ovanstående. Det finns inte mycket möjligheter till aktiviteter på platserna som drar ner värdena för friluftsliv i förhållande till tillgängligheten som på två av platserna är väldigt god och på de andra två platserna inte är lika god. I Malmö finns det i princip ingen tillgänglighet utanför bilvägarna och de privata vägarna. Detta förhållande till Staffanstorp och Svedala där det finns stigar och upptrampade vägar längs med jordbruksmarken och grusvägarna skyltas inte som privata.

Av de fyra stadsränderna har Svedala de högsta värdena och Malmö de minsta värdena. Den stora skillnaden mellan dessa platser handlar framför allt om tillgängligheten till landskapet och möjligheter till aktiviteter i närområdet. Kanske påverkas det även av mindre odlingsfält som gör landskapet mer formbart än med stora vidsträckta fält. Mer grönska kan få plats i mellan åkrarna och på så vis mer växtarter och djurliv. Överlag har blandzonen höga värden då det ges möjlighet för andra än de boende att använda sig av

platsen men när platsen upplevs som privat och sluten minskar snabbt de olika värden av mångfunktionella stadsränder. Snittvärdet för blandzonen hamnar på 1,78 poäng.



Aktivitzszon

Stadsranden för aktivitzszonen är den kategori som har flest observerade värden. I denna kategori finns dock bara tre observerade områden då Lomma stadsrand inte bedömdes ha någon aktivitzszon. Även i denna zon var det stora värden av biologisk mångfald och värdet stadsnära men även av värdet friluftsliv.

Värdet *klimatanpassning* har framträdande och stora värde på två av tre platser. Kanske är det så att det funkar bra att kombinera kretsloppsanpassade lösningar i områden med aktiviteter då funktionerna går in i varandra då båda använder sig av naturen på något vis.

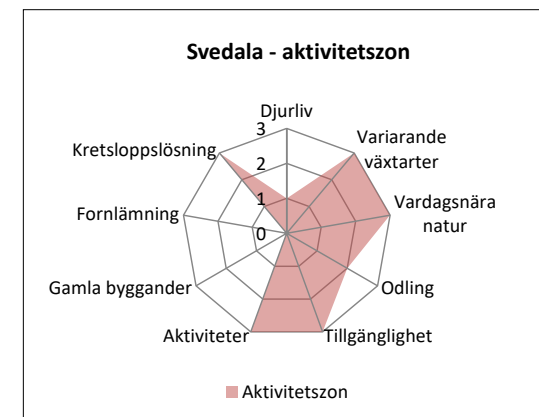
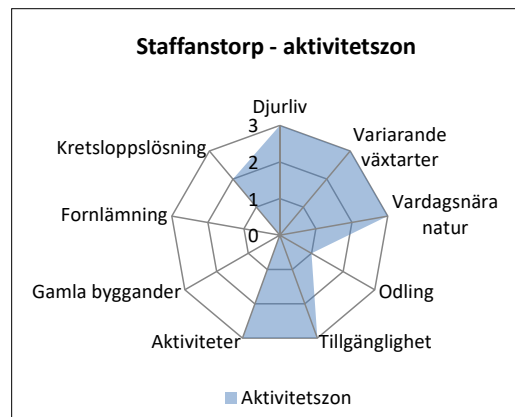
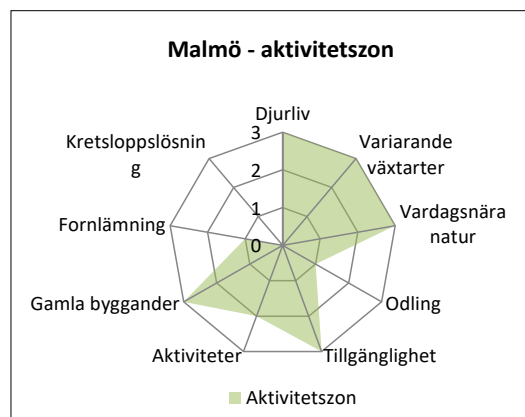
Ingen av platserna hade särskilt höga värden av *kulturrehistoriska* värden. Det fanns i princip

varken äldre bebyggelse eller fornlämningar i områdena. Stadsranden i Malmö hade något äldre hus som drog upp snittet och även fornlämningar som hade dokumenterats men dock inget som syntes under observationen på plats.

Värdet för *friluftsliv* hade däremot ett mycket högre snitt och det fanns både flera aktiviteter på varje plats men även stora möjligheter att röra sig i detta landskap. På alla de studerande platser utom i Malmö var det så stora värden det kunde vara. Malmö aktivitzszon hade något färre aktiviteter än de övriga. Eftersom zonerna hade bra stigar och möjligheter att röra sig i området kan det gå att säga att även aktiviteterna påverkades av detta. Då det inspirerar till att fler vill och kan använda området ökar även möjligheten till antal aktiviteter.

Sett till värdet *stadsnära* med dess två underkategorier är odlingens värden i dessa områden relativt låga. Det finns på något ställe mindre odlingsfält men överlag har inte jordbruksmarken fått möjligheter att vävas samman med stadsrandens aktiviteter. I området finns däremot höga naturvärden och den vardagsnära naturen i områdena består av mindre naturområde. Även detta kan sägas hänga ihop med aktiviteterna och tillgängligheten. Då det finns mer vegetation som skapar ett mindre naturområde vill även människor röra sig i dess närhet vilket leder till stigar och aktiviteter i området.

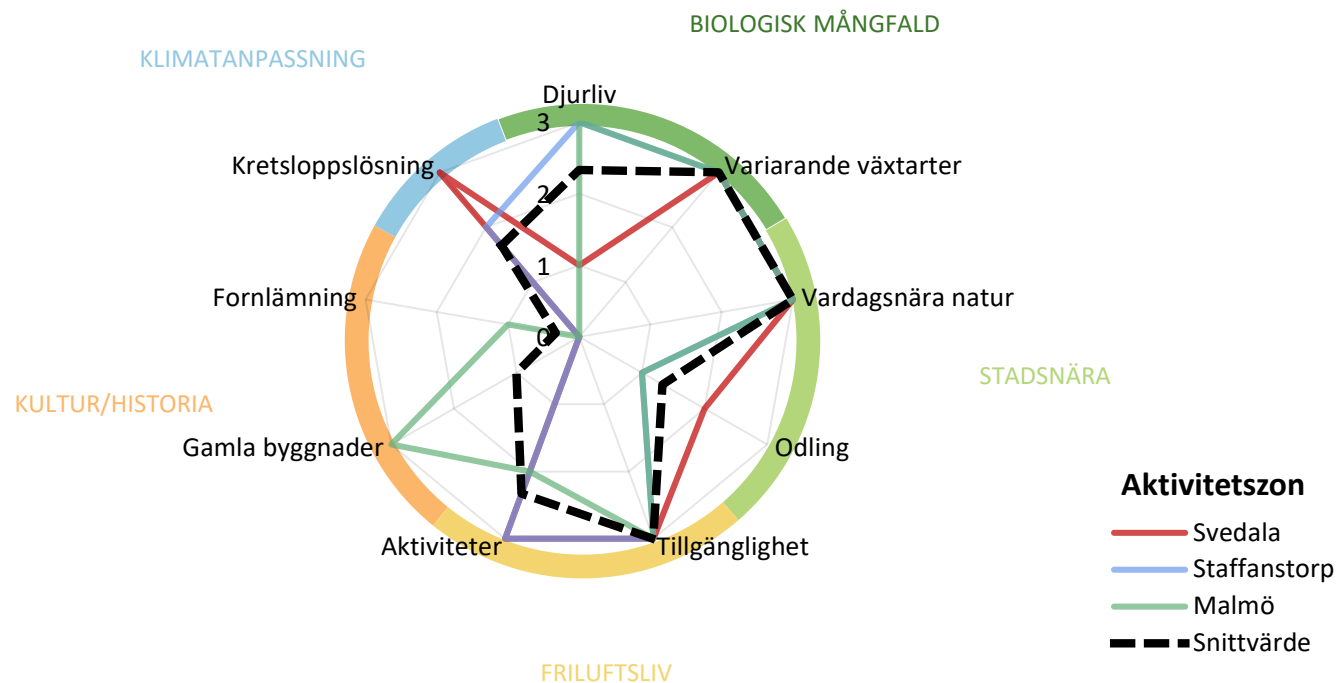
Den *biologiska mångfalden* har stora värden vad gäller varierande växtarter men djurlivet skiljer lite åt mellan de studerade områdena. På alla platser fanns det ett flertal arter som observerades. Detta troligen på grund



av all den vardagsnära natur som finns på platserna. Djurlivet på platsen hade höga värden i både Malmö och Staffanstorps men i Svedala var värdena inte lika höga. Vad det beror på är svårt att säga.

De olika områdena har en väldigt olika lång aktivitetszon. Men trots detta har de ändå ungefärligt liknade mönster vad gäller vilka värden som platserna innehåller. Sedan finns några variationer mellan underkategorierna. En stor skillnad skulle kunna vara att

Svedala aktivitetszon upplevs ha anlagts och planerats mer än vad Malmö och Staffanstorps aktivitetzoner har. Där den sistnämnda troligen mer har vuxit fram då markförutsättningarna fanns för att kunna skapa aktiviteter och möjlighet att röra sig på platsen. Snittvärdet för aktivitetszonen landar på 2.0 av 3 poäng.



Analys - den stora skalan

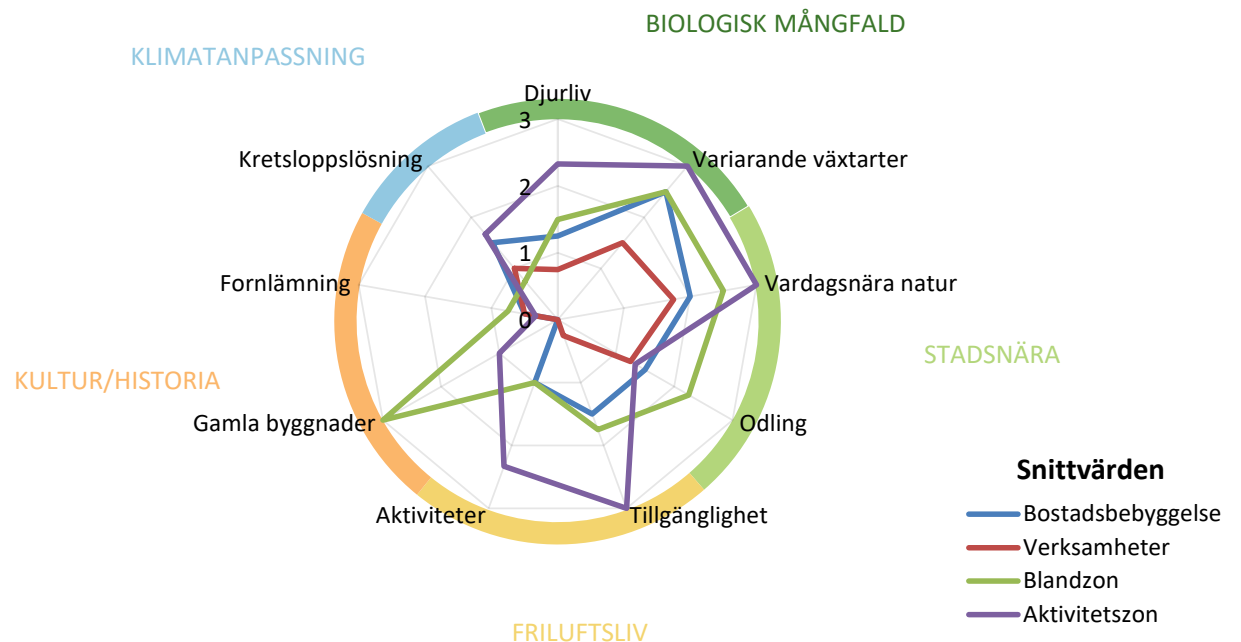
Den övergripande analysen av de olika stadsränderna när hela stadsranden studeras är att stadsränderna skiljer sig relativt mycket från varandra. Det går inte att säga att en kategori alltid är mer framträdande eller präglar stadsranden mer än någon annan. De flesta stadsränderna har relativt stora eller breda områden med enstaka och liknande funktioner och uppdelningen är ganska tydlig mellan de olika funktionerna. Malmö har väldigt lite bostadsbebyggelse längs stadsranden och väldigt stora ytor blandzon och aktivitetszoner. Lomma och Svedala har istället väldigt mycket bostadsbebyggelse och blandzon. Staffanstorp har en väldigt blandad och uppdelad zon med många mindre olika stadsrandskategorier om vart annat.

Sammanvägd analys

De olika stadsränderna har olika stora värden beroende på vilket zon det handlar om. Kategorin verksamheter har betydligt färre värden än de övriga medan aktivitetszonen har högst värden. Räknat efter en summering av poäng blir resultatet av kategorin verksamheter 0,78 av 3 poäng. Kategorin bostadsbebyggelse har ett snittvärde på 1,3p, blandzonen ett snitt på 1,78p och aktivitetszonen ett snitt på 2p. Det betyder att det finns mycket att arbeta på för att

skapa dessa mångfunktionella stadsränder då flera av värdena är väldigt låga. De olika stadsränderna har höga värden inom samma underkategorier. Värdena följer på så sätt varandra. I ett fåtal fall sticker något värde ut från den annars jämt ökade poängskalan. Det som även går att se är att det finns fler värden i stadsränderna som inte har en tydlig markuppdelning och där det inte är en rak och tydlig gräns. I blandzonen och aktivitetszonen är markstrukturen mer fördelad. Odlingfälten är överlag mindre och vegetationen kan ta plats mellan de olika markanvändningarna. Zonerna avgränsas inte heller av några större vägar i området. I aktivitetszonen gavs flera

möjligheter till att röra sig i stadsranden på olika vis. Vissa delar av platserna upplevdes privata, framför allt i blandzonen, vilket skapade distans och osäkerhet kring tillgängligheten. Området mellan staden och landsbygden är oftast längre och fler värden och funktioner får på så vis även plats. I stadsranden för verksamheter och bostadsbebyggelse är markstrukturen mer präglad av ett fåtal stora markanvändningar som skapar tydliga gränser. I dessa stadsränder finns inte samma ytor för att flera olika värden ska få plats mellan staden och landsbygden.



6. Diskussion

I detta kapitel kommer fallstudien att diskuteras i relation till teorienomgången. Olika infallsvinklar och aspekter kommer att vridas och vändas på för att förstå och skapa en helhet kring vad som har framkommit av studien. Teorienomgången med fokus kring frågorna om vad som har påverkat stadsranden har gett värdefull kunskap för att förstå vad fallstudien visar. Litteraturen har bistått med kunskap om stadsrandens utveckling genom planeringsideal och idéer, lagstiftning och rekreationsmöjligheter. Avslutningsvis förs en diskussion om att använda sig av ideal och idéer som förlag för framtida planering av stadsranden.

6.1 Utväxt och påverkan av stadsranden

Med den starka urbaniseringen som grund förändrades stadsränderna snabbt och nya ideal påverkade även sättet att se på stadsränderna. Från att ha haft landsbygden och naturen som en självklar koppling till bebyggelsen, till att ha skapat stadsmurar och tullar, till att ha fått en stadsrand som vuxit utan möjlighet till reglering, till att ha placerat alla mindre tilltalande industrier i stadsranden. Alla dessa händelser ligger

till grund för förändringar som påverkade stadsrandens utveckling. Stadsrandens framväxt har haft många olika ideal genom historien men det ideal som framför allt kan ses ha påverkat stadsranden är modernismen och tiden runt 1900-talets mitt. Då skedde urbaniseringen i snabb takt. Lagstiftningen har stundtals präglat urbaniseringen och utväxten av stadsranden men det går även att uttyda urbaniseringen i diskussionen kring och i lagstiftningen. Strömgren (2007) lyfter fram Uno Åhréns uttalade från 1949 om att en tydligare lagstiftning behövdes för att reglera upp den okontrollerade spridningen av bebyggelse. På så sätt går det att förstå vilken snabb utbyggnad och urbanisering som skedde under denna tid. Reiter (2009) nämner att ett helhetsperspektiv på planeringen ofta saknades under mitten på 1900-talet vilket påverkade vart verksamheter och ekonomi förlades. Inte heller landsbygdens utveckling fick någon närmre översyn vid denna tidpunkt. Idag går det att se spår efter ett bebyggelsesätt som har saknat detta helhetsperspektiv.

Ringleder, naturen och funktionsseparering

Modernismen som i flera fall går att se ha präglat stadsranden med stora ringleder och funktionsuppdelade ytor, styr planeringen

till viss del än idag. I en stor del av de studerade stadsränderna är det påtagligt när bebyggelsen består av separerade funktioner. Funktionsuppdelningen präglar framför allt stadsrandskategorin verksamheter men även till viss del kategorin bostadsbebyggelse. Bellander (2005) lyfter fram hur funktionalismen separerade olika funktioner och delade upp områden i olika zoner. Boverket (2004) beskriver vidare hur detta gav upphov till att flera olika sorters verksamheter flyttade till stadens utkant. Detta på grund av de fördelar de såg med minskade restriktioner kring utsläpp och enklare logistik. De värden som idag finns i stadsranden för verksamheter är få och har lägst värde av de fyra kategorierna. Zonplaneringen och funktionsuppdelningen blir på så sätt tydligt framträdande och påverkar fortfarande dessa områden. Det finns i princip inga förutsättningar att röra sig på annat än längs med bilvägarna i områdena vilket då inte tilltalar människor att använda området i syfte för varken friluftsliv, aktiviteter eller odling i mindre skala. Det finns på så sätt ingen anledning för människor att vistas i denna stadsrand om de inte har ett ärende till en verksamhet.

I fallstudien framträder även bristen på större vardagsnära naturområden, men även problematiken med barriärer och de

avskurna markerna. Rådbergs (1997) kritik mot modernismen stärker denna syn då Rådberg lyfter fram att kopplingen och närheten till naturen försvann. Men även att ett trafiklandskap skapades med ringleder och transportleder och mellanrumen blev till ett ingenmansland. Studien visar att bilvägarna avgränsar många av stadsränderna mot landsbygden och dess natur. Bilvägarna är ofta breda och med höga tillåtna hastigheter vilket skapar gränser och svårigheter att ta sig över och förbi. Dessutom finns det på flera ställen även motorvägar och motorleder som är förbjudna att ta sig över. Det som däremot går att se är att i många av de stadsränderna som hade lite natur i direkt närhet till bebyggelsen gav detta stora möjligheter för människor att kunna röra sig ut med naturen på antingen anlagda vägar eller egenupptrampade stigar. Boverket (2002) tar även fasta på bilens påverkan på rörelsen. Bilens möjligheter skapade långa avstånd, tillgängligheten försvann och infrastrukturen tog mer plats. Barriärer uppstod som en konsekvens av detta och blev därmed ännu ett hinder för människors rörelse. Även Qviström (2005) nämner hur ringlederna skapade och skapar barriärer som försvårar tillgängligheten till landsbygden.

Den natur som går att observera i stadsrandskategorin verksamheter består till största del av ytor med klippt gräsmatta, som vallar eller buskage. Dessa ytor bidrar till viss del med grönska och i vissa fall artrikedom beroende på vegetationens förutsättningar. Detta kan ses som en konsekvens av stadsbyggnadsidealet med de generösa ytorna som fanns att tillgå och de stora skyddsavstånden som krävdes (Boverket 2004). Skyddsavstånden går att se i större utsträckning i kategorierna för bostadsbebyggelse och verksamheter i förhållande till blandzoner och aktivitetszoner där marken inte är lika starkt funktionsuppdelad. Blandzonen och aktivitetszonen har fler funktioner och en annan struktur. Där går det inte att se att de följer samma stadsbyggnadsideal. Dessa zoner har på så vis inte alls dessa tydliga kopplingar som verksamhetsområdena och bostadsområdena har till stadsbyggnadsidealet.

Stadsrandens uppbyggnad

I fallstudien går det inte att hitta något generellt mönster just efter hur stadsranden är uppbyggd. Men det som går att se är att stadsranden har olika zoner med olika sorters funktioner. Ibland finns bara ett fåtal funktioner så som verksamhetskategorin

och i andra fall finns flertal funktioner som kategorin aktivitetszon har visat. Längs de studerade stadsränderna och dess utbyggnad går det inte heller att se att ett helhetsperspektiv har funnits i planeringen kring stadsranden. I Malmö är stadsranden uppdelad och avskuren med större vägar och de olika delarna saknar på många platser koppling till varandra. I de mindre orterna finns inte dessa större vägar men ändå finns det en tydlig skillnad i övergångarna framför allt mellan bostadsbebyggelse och verksamhetsbebyggelse.

Studerad kategorierna lite djupare framträder olika karaktärer för de olika kategorierna. Blandzonen och aktivitetszonen kan inte uppfattas ha präglats lika starkt av modernismen då dessa områden har växt fram mer succesivt under olika perioder. Detta går att anta genom att se till de olika bebyggelsestilar som återfinns i områdena. Aktivitetszonerna har troligtvis utvecklats till stor del efter 1950-talets slut då motionsslingor och friluftsaktiviteter fick stort genomslag (Hultman 1999, Schantz 2008). I kategorin för bostadsbebyggelse består stadsranden till största delen av buskage och bullervallar, oftast som avskärmning till bostäderna. Verksamheterna har inte alltid denna avskärmning men ofta finns det en grönytta mellan väg och verksamhet.

Stadsranden har ofta bara fått följa stadens tillväxt och flytta vidare ut efterhand som staden expanderat menar Boverket (2004). På så vis har staden förlorat sin karaktär och alla stadsränder har fått liknande uttryck. På många platser finns även mellanrum som inte har några direkt påtagliga funktioner, detta gäller speciellt i området kring och i stadsrandskategorin för verksamheter. Ytorna skapar avstånd mellan de platser där det finns funktioner och bildar på så vis tomma ytor utan större värde. Qviström och Saltzman (2008) skriver att funktionsuppdelningen försökte att strukturera upp stadsranden genom att skilja intressena mellan landsbygden och staden åt. Detta har sedan lett till svårigheter att få till nya möten och samband mellan stad och land. Funktionsuppdelning och zonplanering är något som talar emot att skapa värdefulla och användbara stadsränder med flera funktioner på samma yta.

6.2 Stadsranden som mångfunktionellt landskap

Mångfunktionella landskap är ett komplext ämne som berör flera olika områden och ännu finns det många samband kvar att studera för att förstå dess potential. Denna studie har bara berört det övergripande perspektivet och

en bråkdel av alla olika ekosystemfunktioner och dess tjänster. I detta arbete har värdet av mångfunktionella landskap kopplats samman med stadsranden för att försöka visa på möjligheterna i att planera för övergången mellan staden och landsbygden.

Många forskare menar att värdena i stadsranden behöver tas till vara (Naveh 2001, Qviström 2005, Vizzari och Sigura 2015) och att de kan bidra med tjänster som vi människor idag kanske inte har förstått vidden av (de Groot 2006). Genom att samutnyttja ytor med flera olika funktioner av olika hållbarhetsaspekter kan den mark som finns tas till vara på ett bättre sätt menar Naveh (2001) och Boverket (2010). Med det skapas också förutsättningar för en hållbar utveckling. Fallstudien bekräftar denna syn. De värden som var starkast och mest framträdande, aktivitetszonen och därefter blandzonen hade en tydlig skillnad mot kategorierna för bostadsbebyggelse och verksamheter. Aktivitetszonen och blandzonen är oftast längre och ytan mellan staden och landsbygden är uppdelad i flera olika mindre enheter. Fler olika funktioner får plats istället för bara ett fåtal stora ytkrävande funktioner. På så sätt blir värdena fler och stadsranden blir mer en typ av övergångszon som flätar ihop staden med landsbygden. Zonerna för verksamheter och

bostadsbebyggelse är kortare och har färre värden. Stadsranden är mer monoton med stora ytor av liknande markanvändning som skapar en tydligare gräns mellan staden och landsbygden. Gränsen är i de studerade fallen ofta rak, antingen bestående av vegetation eller en bilväg och i många fall både och. Skillnaden mellan kategorierna blir då att verksamheter och bostadsbebyggelse har en rak och tydlig gräns med få värden medan blandzonen och aktivitetszonen har mer en typ av sammanflätad övergångszon mellan stad och landsbygd.

En gräns skapar ett tydligt budskap om att det sker något annat på andra sidan. Men samtidigt kan gränsen också uppfattas som temporär och något som går att flytta på och förändra. Den sammanflätade övergångszonen har fler funktioner som tillsammans kan uppfattas vara svårare att förändra. Marken har redan flera värden och på så vis kan det skapas en undermedveten tröskel mot att riva och exploatera marken. När fler värden uppskattas av människor kan det vara svårare att förändra markanvändningen radikalt. På så vis kan kopplingen mellan staden och landsbygden stärkas och övergångszonen kan bevaras.

Det stadsnära landskapet är viktigt för att må bra. Lättillgängliga områden där rekreation

kan hämtas har visat sig vara värdefullt för hälsan och välbefinnandet. Många forskare nämner friluftslivet och rekreationen som en viktig del, specifikt värdefullt är närrekreationen (Eknert 2009, Lisberg Jensen 2009, Qviström, Caspersen & Thorén 2009). Att möjliggöra för detta i stadsranden där det finns ytor och marker att röra sig längs kan leda till att fler människor kan röra sig i stadsranden och det omgivande landskapet. Även Jacobs (1961/2005) lyfter fram värdet av närheten till fritidsaktiviteter och menar att när funktioner sammankopplas ökar folklivet istället för att vakuumzoner skapas. I flera av de stadsränder för bostadsbebyggelse som hade tillgång till uppväxt vegetation i närheten gick det att se att människor ville röra sig där. Fanns det inga anlagda stigar eller vägar så hade människor skapat egenupptrampade stigar.

Med ett fokus på en långsiktighet i den framtida planeringen och utvecklingen av staden bör därför de mångfunktionella landskapen prioriteras högre. Att ge utrymme till de olika funktionerna skapar fler värden och ger fler människor möjlighet och tillgänglighet till landsbygden. På så vis stärks landsbygden och dess funktioner blir framträdande för människor. Staden och landsbygden får därmed ett större utbyte genom att fler människor kan röra sig i

närområdet och tillåts att nyttja stadsranden, likt vad Sarlöv Herlin (2012) påpekar. Att sprida kunskapen om de mångfunktionella ytorna och dess betydelse för både staden och landsbygden kan också leda till att dessa zoner i framtiden får större värde. Qviström (2005) och Qviström och Vicenzotti (2016) menar just detta, att desto mer uppmärksammas stadsranden blir desto större värde får stadsranden. Sveriges små städer och dess tillgänglighet och närheten ut till landsbygden och naturen kan på så vis bli en viktig konkurrensfördel jämfört med övriga Europa (Boverket 2004).

6.3 Stadsranden och jordbruksmarken

I stadsranden är jordbruksmarken ständigt närvarande. Sättet att bruka jordbruksmark kan ske på olika vis och i olika skala. Arbetet behandlar inte sättet att bruka marken men visar på dess värde med att bevara den. Eklund (2016) menar att jordbruksmarken är och kommer att bli viktigare för produktion av livsmedel i takt med ökade klimatförändringar. Det som viktigt att komma ihåg i denna kontext är att mark som en gång bebyggts aldrig kommer att återfå samma bördighet igen (Jordbruksverket 2013a).

I alla de studerade orternas plandokument visas en medvetenhet om hur värdefull den jordbruksmark som ligger runt orterna är. Dock har de lite olika syn på hur jordbruksmarken bäst tas till vara. Plandokumenten talar om att stärka sambandet till landsbygden, öka möjligheterna för rekreation, tillgängliggöra genom beträdor, utblickar och målpunkter eller ta hänsyn till jordbruksmarkens intresse samt natur och kulturvärden. Qviström, Caspersen och Thorén (2009) menar att om sambandet mellan stad och land blir tydligare kan även jordbruksmarkens värde förstås. När stadsranden är mer definierad kan det vara svårare att expandera staden utanför stadsranden då den marken har definierats som landsbygd. Med detta kan jordbruksmarken på så vis få en stabilare framtid och marken hotas inte ständigt av exploatering. De som har makten över marken har därmed tagit ställning mot en mer hållbar framtid där stad och landsbygd får framhäva och leva efter sina olika kvaliteter. Dock finns det alltid en risk att stadsrandens funktion ses förbi eller att värdena inte får lika stor betydelse för människor som rör sig i området som de skulle kunna få. I plandokumenten går detta att se. Dokumenten talar om att det behövs göras avvägningar kring värdena och i fall att det inte är så stora ingrepp så är det ändå möjligt att exploatera. Detta visar

att trots god kunskap om jordbruksmarken och dess värde är det ändå svårt att låta bli att exploatera jordbruksmarken. Många av plandokumentet talar även om att exploatera tätt för att inte röra för mycket mark eller om att bara exploatera ut till vissa givna gränser. Detta talar emot tanken kring mångfunktionalitet och möjligheter till en övergångszon istället för den skarpa gränsen.

Kopplingen mellan mångfunktionella landskapen och människors möjlighet att nyttja stadsranden till att jordbruksmarken kan bevaras kan även vara svår att tolka. Det är inte heller helt självklart att jordbruksmarken får en mer framträdande roll och blir mer framhävd bara för att fler människor rör sig i dess närhet, ser hur marken brukas och kanske får möjlighet att hälsa på en bonde. Till följd av det skulle då jordbruksmarken ändå kunna hotas av exploatering. Men samtidigt menar många forskare att när människor får mer kunskap och möjlighet att vistas på en plats knyter människor lättare an till platsen.

6.4 Lagstiftning och planeringsverktygen

Detaljplanen har varit ett instrument för att strukturera upp och dela in marken i olika funktioner och användningar. Detta menar Bellander (2005) påverkar sättet att se på markanvändningen. Genom att olika funktioner placeras ut och delas upp skapas undermedvetet en funktionsuppdelning. På så sätt kan detaljplanen påverka sättet att arbeta för mer mångfunktionella stadsränder. Men Bellander (2005) skriver även att planerna börjar bli bättre på att hitta alternativa sätt att arbeta för att integrera flera olika funktioner på samma mark. Dock handlar detta fortfarande mer om innerstadens planer än planerna som tas fram kring stadsranden. På så vis är det viktigt att skapa en bättre kunskap om värdena i stadsranden så att innerstadens sätt att detaljplanera även används i stadsranden om än med andra funktioner. I lagstiftningen och den fysiska planeringen finns det fortfarande inga incitament för att skapa planer för alla delarna av hållbarhetsdimensionerna. Det är fortfarande svårt enligt de Groot (2006) att försvara ekologiska och sociala ekosystemfunktioner i förhållande till ekonomiska funktioner med stora monetära värden. De mångfunktionella landskapen kan på så vis vara svårare att planera för och

ta hänsyn till då lagstiftningen inte tillåter att hänsyn tas till hållbarhetsaspekter i detaljplanen.

Ett annat dilemma med dagens lagstiftning är att det fortfarande till stor del bara är planering för bebyggelse och inte planering för landskapet som helhet. Detta leder till att mark som inte är planerat för bebyggelse eller park ofta uppfattas som oplanerad och möjlig för framtida exploatering. En stor del av planeringen påverkas även av avsaknaden av den historiska förståelsen och utvecklingen av landskapet. Frisén (2003) menar att den fysiska planeringen måste skapa en större förståelse för landskapet och ha ett långsiktigt perspektiv i planerna för att förstå dess kvaliteter.

6.5 Ett vidare perspektiv

Studien talar om stadsränder i kontext till jordbruksmarken i Sverige. Skåne har mycket högproduktiv jordbruksmark men sett till resten av Sverige finns det inte särskilt mycket högproduktiv jordbruksmark vilket kan påverka bredden av användbarhet av studien. I övriga delar av landet där det inte är jordbruksmarken som möter staden blir inte studien lika självklar att relatera till. Likväl är landsbygden och dess koppling till staden lika värdefull i dessa områden. Den

mångfunktionella stadsranden med dess möjligheter kan likväl appliceras även på andra typer av stadsränder. Sätts studien i relation till Europa och olika stadsränder där kan de ha helt andra påverkansfaktorer för stadsrandens framväxt. Dock är diskussionen om den mångfunktionella stadsranden lika viktigt oavsett vilken stad som studeras. Det som i varje sammanhang bör tas hänsyn till är kontexten, landskapets förutsättningar och människors kultur. Detta bör även sätta ramarna för hur utveckling bör ske.

6.6 Förslag

Idealens möjligheter för planering av stadsranden

Många av de ideal som redogjorts för i teorienomgången kan ha värdefulla aspekter att plocka med sig i planering av den framtida stadsranden. Trädgårdsstadens idéer om att ha nära ut till landet och en stark koppling till landsbygden (Howard 1898) kan ses som värdefulla idéer för planeringen av framtida stadsränder. Detta för att göra stadsränderna mer mångfunktionella. På så vis knyts städerna tätare ihop med landsbygden och människor får möjlighet att lättare hämta rekreation i vardagen. De stationsnära lägena kan ses som ett sätt att skapa en ny dimension av mångfunktionalitet. Idealet talar

om närhet, avstånd, flera målpunkter och effektivt användande av ytor (Boverket 2002, Länsstyrelsen Skåne, et al. 2010). Detta är samma tänk som skulle kunna tillämpas på stadsranden för att skapa mångfunktionalitet. När det finns flera målpunkter i stadsranden skapas fler värden som intresserar fler. Ytor som används effektivt för flera olika funktioner ger en större bredd av alternativ och genom att fundera kring närhet och avstånd mellan olika funktioner ges större möjligheter att fler kan nyttja funktionerna i stadsranden. Blandstaden och förtätningssidealet har även kvaliteter som går att applicera i stadsranden för att bidra till en mer mångfunktionell stadsrand. Blandstaden förespråkar funktionsblandning för att fler människor ska vilja använda platsen eller vistas i området (Jacobs 1961/2005). Även detta skulle kunna vara en viktig aspekt att ha med för att förstå stadsrandens möjligheter att utvecklas. Förtätningssidealet talar om att skapa tätare strukturer så att fler människor kan använda samma yta och ta del av samma utbud (Bellander 2005). Istället för att tala om en förtätning av bostäder i stadsranden skulle förtätning kunna användas för stadsrandens funktioner. Att förtäta stadsranden med funktioner, inte bara bebyggelse skulle leda till en mer mångfunktionell och hållbar stadsrand.

Gröna kilar som en sammanflätad övergångszon

De gröna kilar eller fingerplaner, som används i vissa planeringssammanhang, skulle kunna användas som ett koncept för att skapa mångfunktionella stadsränder. Gröna kilar ger en möjlighet för naturen att kila sig in i staden och ger staden möjlighet att utvecklas ut mot landsbygden. Sambandet mellan stad och land kan uppfattas bli tydligare om den sammanflätade övergångszon som nämns i diskussionen ovan används som ett sätt att knyta ihop staden och landsbygden. Om gröna kilar som typidé får sätta idealet ihop med hänsyn till möjligheterna för mångfunktionalitet i stadsranden kan denna sammanflätade zon bli verklighet på fler platser.

Flera forskare talar även om mångfunktionella stadsränder som något kommuner och invånare borde jobba mer mot. Stadsranden behöver inte bara bedömas efter bebyggelse utan av helheten med alla funktioner som platsen innehar. På så sätt behöver stadsranden inte betraktas som utglesning eller urban sprawl utan istället handlar det om att olika funktioner kan samexistera. All yta behöver inte vara bebyggd och förtätad, utan ytan kan ha flera andra funktioner som behövs för att skapa en hållbar samhällsstruktur.

7. Slutsats & Framtida reflektioner

I detta kapitel kommer slutsatser att dras från diskussionen och på så vis besvaras frågeställningarna. Den hypotes som presenterades i inledningen kommer även att dras slutsatser kring. Metoddiskussionen berör arbetets valda stadsrandskategorier och värden. En mer allmän diskussion om hur metodvalen kan ha påverkat arbetet förs även. Slutligen ges förslag på fortsatt forskning och hur arbetet kan utvecklas vidare.

7.1 Slutsats & besvarande av frågeställningar

- *Vad är det som har påverkat utvecklingen av den stadsranden vi ser idag?*

Stadsranden har förändrats både av ett ökat tryck på inflyttningen till städerna men även av sättet som städerna har expanderat. Urbaniseringen är en självklar faktor som har påverkat stadsrandens utveckling. Det som går att se är att den stora urbaniseringsvägen sammanfaller med modernismen vilket har haft stor påverkan på stadsrändernas form och funktion. Modernismen skapade stora ytor med generösa mellanrum av ingenmansland i ett område som blev starkt funktionsuppdelat. Stora byggprojekt som

miljonprogrammet, byggandet av ringleder och verksamhetsförflyttningar har skapat de stora förändringarna och påverkat kontakten mellan stad och land. Studien har även visat att kontakten mellan stad och land ändå succesivt har minskat genom historien i takt med att självförsörjningen mer och mer blev något sekundärt.

Den lagstiftning som har påverkat utvecklingen av städerna har även präglat sättet att bygga i stadsranden. En generell slutsats är att detaljplanernas sätt att planlägga marken genom att dela upp olika funktioner kan ha haft stor inverkan i hur dagens stadsränder ser ut.

- *Hur kan stadsranden stärka sambandet mellan stad och land?*

För att kunna stärka sambandet mellan stad och land har litteraturstudien visat att fler människor behöver få möjlighet att få tillgång till landskapet och inhämta kunskap om närområdet. För att kunna inhämta denna kunskap i närområdet behöver fler människor kunna vistas i området och på så vis öka sin kunskap. Mångfunktionella landskap har visat sig ha stor betydelse för sättet att se på kopplingen mellan staden och landsbygden. Många forskare talar om att när olika funktioner eller värden finns att tillgå skapas fler incitament för fler människor att vilja röra

sig i stadsranden. Att ta vara på stadsrandens olika värden samt skapa nya funktioner är de aspekter som bör arbetas för, för att stärka sambandet.

Fallstudien stärker denna slutsats genom att visa på att där det finns fler värden är kopplingen till landsbygden starkare. Det har visat sig att det finns fler värden i de sammanflätade stadsränderna och det mångfunktionella landskapet är därmed starkare här. De sammanflätade stadsränderna har flest funktioner och störst möjlighet för människor att röra sig i området. Här är markanvändningen mer varierad och mer uppdelad i olika stora användningsområden vilket påverkar storleken på jordbruksmarken men även möjligheten till mindre naturområden. Tillgängligheten blir större när markanvändningen blir mer uppdelad och när det erbjuds aktiviteter i området. Detta till skillnad mot den raka och tydliga gränsen som inte har samma möjligheter att tillhandahålla mångfunktionella ytor. Stadsränderna med tydliga gränser har långt mellan funktionerna och få funktioner att tillgå. Stadsränderna är i många fall otillgängliga för andra än just den specifika uppgift de är skapade till. Detta gör att stadsränder blir monotona och trista och därför lockas inte människor att röra sig i dessa zoner. Däremot finns det potential för

att öka mångfunktionen även i de stadsränder som består av raka gränser eller som framåt planeras som raka gränser.

I flera av de ideal som litteraturstudien gått igenom finns olika idéer som kan hjälpa till att tydligare skapa de mångfunktionella stadsränder som kan stärka sambandet mellan stad och land. Blandstad talar om att blanda funktioner. Förtätningssidealet talar om att förtäta vilket kan användas till att förtäta med olika funktioner. Trädgårdsstaden talar om bostädernas värdefulla närhet till landsbygden. Stationsnära läge talar om att mångfunktionalitet behövs för att skapa ett bra underlag så att människor använder och rör sig i området. Alla dessa idéer finns redan och är redan kända för planerarna. Detta kan hjälpa till att stödja arbetet för att skapa nya sorters stadsränder.

Det konstateras även i studien att den fysiska planeringen behöver hitta nya strategier och verktyg för att kunna lyfta sambandet mellan staden och landsbygden. Planeringsverktygen behöver omformas för att passa planeringen inte bara för bebyggelse utan även för ekosystemfunktioner. Likaså behöver värdet för mångfunktionaliteten bli tydlig för att planerare och beslutsfattare ska få upp ögonen för denna viktiga länk och möjlighet.

• *Hypotes*

Den hypotes som presenteras i inledningen kan därmed delvis bekräftas. Då slutsatser kan dras att om sambandet mellan stad och land blir tydligare och lättare att förstå kan på så vis även jordbruksmarkens värde förstås. Tas de befintliga funktioner som finns i stadsranden tillvara på och nya tillförs för att skapa mångfunktionella stadsränder kan detta leda till att även jordbruksmarkens värde blir påtagligt. När värden framhålls som viktiga och människor tar del av platsen kan kunskap formas genom interaktioner, möten och upplevelser om de olika värdena och dess funktioner. Jordbruksmarkens värde blir därmed framhävt. När en plats används och nyttjas kan människor börja knyta an till platsen och platsen börjar ingå i människors vardagsbild. På så vis uppmärksammas relationen mellan stad och land och det mångfunktionella landskapet. Stadsranden blir i och med det inte en plats som bara ses som tillfällig och temporär. Dock går det inte att dra entydiga slutsatser om att jordbruksmarken utanför staden skulle förbli obebyggd genom ett starkare samband mellan staden och land i denna studie.

7.2 Metoddiskussion

Val av orter skedde utifrån de givna förutsättningarna som beskrivs i metodkapitlet. Dock finns det fler orter än de valda i sydvästra Skåne som kan passa in på beskrivningen och bland de orterna skedde en slumpartat val. I efterhand skulle kanske några andra orter ha valts ut då många av de valda orterna präglades av ringleder som sätter tydliga gränser kring orten. Denna insikt fanns inte i början av arbetet utan har efterhand blivit tydligare.

Observationerna gjordes under vintertid vilket påverkar upplevelsen av området. Då det är vinter är det svårare att bedöma hur djurlivet är på platsen. Under delar av observationerna av Malmös stadsrand låg även ett snötäcke på marken vilket försvårade bedömningarna av hur marken användes och såg ut. Det gick att skrapa bort snön för att se vilken markstruktur som fanns på platsen och det förutsattes att all mark inom ett område hade samma markstruktur. En fördel med snön var å andra sidan att det gick lättare att se spår av djur på platsen. Observationerna ska inte ha påverkas av vilken tid på dygnet som observationen sker då det inte är människor som studeras utan de fysiska strukturerna på platsen.

Stadsränderna har studerats flera gånger och besökts mer än en gång för att en bred uppfattning ska bildas. På så sätt ifrågasätts det första intrycket av platsen och kategoriseringen av stadsränderna. Dock har bedömningarna av värdena valts att göras vid endast ett tillfälle för att inte väga in flera olika andra aspekter än den första upplevelsen av det valda området.

Alternativa metoder som hade kunnat passa för studien är bland annat intervjuer, mer omfattande studier av plandokument eller enkätundersökningar. Det finns många olika metoder som även hade passat en undersökning av stadsranden ur ett historiskt perspektiv. Ur perspektivet att bedöma värden i stadsranden kan kritik till de valda metoderna även innefattas av att det saknas information från medborgarna för att få kunskap om platsspecifika värden.

Valen av kategorier av värden bygger på litteraturen om stadsrandens samband. Dessa värden har sedan fått underrubriker som plockades fram utifrån vilka delar som ansågs viktiga i stadsranden och som kunde gå att värderas. Valet av underkategorier bygger på en tolkning av värden som litteraturen tar upp. Det bör finnas en medvetenhet kring detta när studien läses. Det finns självklart fler värden i stadsranden som inte behandlas

i denna studie. Ett värde som förlorades i tolkningsprocessen och som ofta räknas som en kvalitet är vyer eller siktstråk i landskapet. De kan placeras i kategorin estetiska värden som omnämns i litteraturen om stadsrandens samband. Att bedöma vyer kan dock ifrågasättas då det är ett upplevelsevärde som kan skilja sig åt mellan människor till skillnad mot fysiska värden och subjektiviteten är därmed stor.

Även nivåerna eller stegen i de olika värdena kan ifrågasättas. Eftersom nivåerna inte har samma kriterier mellan de olika underkategorivärdena kan nivåerna ha olika stora hopp. Men hoppen kan vara även i förhållande till de andra underkategorivärdena. Detta kan spela stor roll i hur bedömningen blir av ett underkategorivärde och utslaget för hela värdet. En annan aspekt i bedömningen kring värden är att kategorin aktivitetszon kan bedömmas snarlik med värdena för friluftsliv. Detta kan göra att resultatet kan uppfattas bli något skevt då zonen redan är utvald för just dessa funktioner som sedan bedöms. Att ha delat upp stadsranden i olika kategorierna och funktioner går även att fundera över. Det kan bli lite motsägelsefullt då arbetet diskuterar mångfunktionalitet och samutnyttjande av ytor. Delas arbetet upp i olika kategorier kan detta påverka och stärka synen på stadsranden som

funktionsuppdelad. Samtidigt kan det även påvisa den funktionsuppdelning som finns idag och på så vis kan kunskapen kring hur dagens stadsränder ser ut bli större.

Arbetet har utgått ifrån att det är bättre med många värden, mångfunktionella landskap, till skillnad mot att det istället finns ett fåtal värden som är väldigt starka och framhävda. I den litteratur som tas upp i arbetet påtalar alla att det är viktigt att skapa mångfunktionella platser istället för monotona platser. Men i vissa fall kan det finnas värden som behöver värnas mer specifikt och som inte klarar av en mångfunktionalitet. Detta handlar kanske främst om värden som idag håller på att försvinna på grund av människans förändring av landskapet. Det som arbetet framhåller är att fler stadsränder generellt sätt behöver planeras och utvecklas till mångfunktionella ytor eller landskap. Men att det inte behöver beröra hela eller alla delar av stadsränderna.

Den metod som valts i arbetet kan ses som ett sätt att utveckla en metod för att lyfta fram värden i stadsranden. Hersperger, Langhammer & Dalang (2012) menar att för att börja förstå det mångfunktionella landskapet och dess värden måste data börja samlas in. På så vis kan detta arbete ses som en ingång till att kunna arbeta för mer mångfunktionella stadsränder. Arbetets

värden är på så vis möjliga att utveckla, strukturera om och bearbeta för att mer information och kunskap ska bli tillgänglig kring stadsranden och kring dess möjligheter och potential.

De metoder som använts i arbetet har båda samma negativa kritik riktad mot sig vilket kan påverkat utfallet. Svagheten med en fallstudie är att dra generella slutsatser på endast ett fåtal fall och att värderosens bedömningar kan uppfattas som godtyckliga. Dock är de slutsatser som dras mer övergripande och påverkas inte direkt av vilka värden som valts och hur de bedömts. Däremot behöver slutsatserna om att vissa stadsrandskategorier har lägre värden stötts upp av fler och mer omfattande studier för att kunna dra mer långtgående slutsatser om värdena i stadsränderna.

7.3 Förslag för fortsatt forskning

Arbetets inriktning blev tydligare allt eftersom ny kunskap inhämtades från tidigare forskning som berörde ämnet. Många forskningsartiklar tar upp problematiken med att stadsrändernas värden undervärderas. Flera författare till den studerade forskningen efterfrågar även mer kunskap och fler studier kring stadsranden. Idag finns det exempelvis inget självklart begrepp för övergångszonen

mellan stad och land. I arbetet har detta begrepp valts att kallas för stadsrand men det finns flera andra begrepp som även kan ha samma betydelse och mening. Qviström och Vicenzotti (2016) menar att det behöver bli tydligare vad stadsranden är och innebär för planerare. Qviström (2005) talar om att begreppet behöver lyftas upp och diskuteras för att få mer uppmärksamhet och ett större värde. Kunskapen om stadsranden, hur den kan fungera som ett samband mellan stad och land och hur värdena kan skapa en mångfunktionell miljö behöver likaså mer efterforskning anser Hersperger, Langhammer och Dalang (2012); Vizzari och Sigura (2015). Detta arbete har på så vis bidragit med en liten del av detta kunskapsfält men fortfarande finns det mycket som är outforskat och det finns flera kunskapsluckor som behöver fyllas.

Metoden som använts för att studera stadsranden har utvecklats som ett verktyg framtaget efter värden som forskningen använt sig av. Denna metod kan utvecklas vidare och prövas med nya infallsvinklar, värden och funktioner, för att hitta verktyg som kan användas mer kontinuerligt vid framtida planering av stadsränderna. Forskningen kanske därmed skulle kunna bli mer framhävvd genom att tala om vilka värden som är viktiga för kopplingen mellan stad och land.

I arbetet med stadsranden och sambandet mellan stad och land har flera andra spännande infallsvinklar dykt upp efter hand. Att studera stadsranden i sidledes för att binda ihop stadens olika stadsränder, att studera ekonomiska aspekter av markanvändning eller effektiviteten i odlingen av jordbruksmark är andra infallsvinklar som hade byggt vidare eller stärkt detta arbete inom forskningsfältet. Dock har det inte legat inom ramen för denna studie. Men det finns stora kunskapsbrister kring ämnet och det behövs mer kunskap och forskning för att påvisa problematiken med dagens stadsränder.

8. Referenser & Bilagor

8.1 Referenser

Andersson, H. (1997). Den medeltida staden – struktur och bebyggelse. I Hall, T. & Dunér, K. (red.) *Den svenska staden: planering och gestaltning – från medeltid till industrialism*. Lund: Sveriges Radios förlag, ss. 49-66

Ahlberg, N. (1997). Stadsgrundningar och gaturegleringar. Svensk stadsplanering under tre hundra år. I Hall, T. & Dunér, K. (red.) *Den svenska staden: planering och gestaltning – från medeltid till industrialism*. Lund: Sveriges Radios förlag, ss. 67-89

Ahlberg, N. (1998). *Stadens mönster – de historiska kartorna berättar*. Borås: Riksantikvarieämbetet

Ahlberg, N. (2005). *Stadsgrundningar och planförändringar, Svensk stadsplanering 1521-1721*. Diss. Uppsala: Institutionen för landskapsplanering Ultuna
http://pub.epsilon.slu.se/930/1/avhandling_ahlberg_low_res.pdf

Bengtsson, B. (2004). *Allemansrätten - vad säger lagen?* (Rapport) Stockholm: Naturvårdsverket
<http://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer/620-8161-6.pdf?pid=3915> [2017-02-08]

Boverket (2002a). *Stadsplanera – istället för trafikplanera och bebyggelseplanera*. Karlskrona: Boverket

Boverket (2002b). *Boken om detaljplan och områdesbestämmelser*.
<http://www.boverket.se/contentassets/aab66a88bd3c4ed9a10b7dca693ce4a6/boken-om-detaljplan-2002.pdf> [2017-02-10]

Boverket (2004). *Hållbara städer och tätorter i Sverige – förslag till strategi* [Rapport 2004]. Karlskrona: Boverket
http://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2004/hallbara_stader_och_tatorter_i_sverige.pdf [2017-01-30]

Boverket (2010). *Mångfunktionella ytor, Klimatanpassning av befintlig bebyggd miljö i städer och tätorter genom grönstruktur*. Karlskrona: Boverket
http://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2010/mangfunktionella_ytor.pdf [2017-03-07]

Boverket (2014). *Europeiska Landskapskonventionen*
<http://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/kulturvarden/andra-Styrmedel-for-kulturvarden/landskapskonventionen/> [2017-02-07]

Boverket (2016a). *Hållbar utveckling*
<http://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/oversiktsplan/hallbar-utveckling-i-oversiktsplaneringen/begreppet-hallbar-utveckling/fn/> [2017-02-07]

Boverket (2016b). *Rätt tätt. En idéskrift om förtätning av städer och orter*.
<http://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2016/ratt-tatt-en-ideskraft-om-fortatning-av-stader-orter.pdf> [2017-04-20]

Bellander, G. (2005). *Blandstaden, ett planeringskoncept för hållbar bebyggelseutveckling*. Boverket & Formas
<http://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2005/blandstaden.pdf> [2017-02-02]

REFERENSER & BILAGOR

- Blücher, G. (2006). 1900-talet det kommunala planmonopolets århundrade. I Blücher, G. & Graninger, G. (red.) *Planering med nya förutsättningar, ny lagstiftning nya värderingar*. Linköping, ss. 133-155.
- Bryant, C.R., Russwurm, L.H. & McLellan A.G. (1982). *The city's countryside. Land and the rural-urban fringe*. Waterloo: University of Waterloo
- Bryman, A. (2012). *Social research methods*. 4. uppl., New York: Oxford University Press Inc.
- Cars, G. & Thune Hedström, R. (2006). Nya villkor för den kommunala planeringen. I Blücher, G. & Graninger G. (red.) *Planering med nya förutsättningar, ny lagstiftning nya värderingar*. Linköping: ss. 157-175.
- Costansa, R., d'Arge, R., de Groot, R., Farber, S., Grasso, M., Hannon, B., Limburg, K., Naeem, S., O'Neill, R., Paruelo, J., Raskin, R., Sutton, P. & van den Belt, M. (1997). The value of the world's ecosystem service and natural capital. *Nature* 387, ss. 253-260.
- Den goda jorden (2011). *Hopp för jorden*
<http://www.dengodajorden.se/2011/03/10/hopp-for-jorden> [2017-01-17]
- Denscombe, M. (2009). *Forskningshandboken – för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. Lund: Studentlitteratur
- Eklund, H. (2016). *Jordbruksmark i planering – att bruka eller förbruka*. Hållbar stad, [Blogg] 13 april.
<http://hallbarstad.se/kronikor-om-hallbarhet/jordbruksmark-i-planeringen-att-brukas-eller-forbruka/> [2017-01-27]
- Eknert, B. (2009). Inledning, varför en konferens om det urbana landskapet? I Lisberg Jensen, E. (red.) *Det urbana landskapet*.
<https://www.slu.se/globalassets/ew/org/centrb/cbm/dokument/publikationer-cbm/cbm-skriftserie/skrift37.pdf> [2017-02-08]
- Riksantikvarieämbetet (2000). *Europeisk landskapskonvention*
<https://rm.coe.int/CoERMPublicCommonSearchServices/splayDCTMContent?documentId=09000016802f3fbe> [2017-01-30]
- Frisén, R. (2003). Landskapsförändringar och exploateringar i västra Skåne från 1960-talet – en naturvårdares perspektiv. *Kungliga skog- och lantbruksakademiens tidskrift*, 2003(1), ss. 25-30.
- Fry, G. (2001). Multifunctional landscapes – towards transdisciplinary research. *Landscape and Planning* 57, ss. 159-168.
- Gallent, N. (2006). The Rural–Urban fringe: A new priority for planning policy? *Planning Practice & Research*, 21(3), ss. 383-393. DOI: 10.1080/02697450601090872
- Germundsson, G. & Wingren, C. (2009). Sättet att se landskap – om förlopp-, handlings- och värdelandskap. *Kungliga skog- och lantbruksakademiens tidskrift*, 2009(5), ss. 44-52.
- de Groot, R. (2006). Function-analysis and valuation as a tool to assess land use conflicts in planning for sustainable, multi-functional landscapes. *Landscape and Urban Planning* 75, ss. 175-186.
- Hall, T. (1997). Från Hippodamos till Howard. I Hall, T. & Dunér, K. (red.) *Den svenska staden: planering och gestaltning – från medeltid till industrialism*. Lund: Sveriges Radios förlag, ss. 15-47.

- Hedenfelt, E. (2013). *Hållbarhetsanalys av städer och stadsutveckling. Ett integrerat perspektiv på staden som ett socio-ekologiskt, komplext system*. Malmö högskola: MAPIUS
- Hersperger, A., Langhammer, D. & Dalang, T. (2012). Inventorying human-made objects: A step towards better understanding land use for multifunctional planning in a periurban Swiss landscape. *Landscape and Urban Planning* 105, ss.307-314.
- Howard, E. (1898). Garden Cities of To-morrow. I Wheeler, S.M. & Beatley, T. (red.) *The sustainable urban development reader*. 3.uppl., London and New York: Routledge.
- Hultman, S-G. (1999). Myndigheternas engagemang. I Sandell, K. & Sörlin, S. (red.) *Friluftshistoria: från härdade friluftsliv till ekoturism och miljöpedagogik: teman i det svenska friluftslivets historia*. Stockholm: Carlsson bokförlag
- Jackson, T. (2009). *Välfärd utan tillväxt: så skapar vi ett hållbart samhälle*. Stockholm: Ordfront
- Jacobs, J. (1961/2005). *Den amerikanska storstadens liv och förfall*. Göteborg: Diadalos. [Ursprunglig titel: The Death and Life of Great American Cities]
- Jansson, M. (2014). Green space in compact cities: The benefits and value of urban ecosystem service in planning. *Nordic Journal of Architectural Research* (2), ss. 139-160
- Jordbruksverket (2013a). *Väsentligt samhällsintresse? Jordbruksmarken i kommunernas fysiska planering* [Rapport 2013:35]. Jönköping: Jordbruksverket
http://www2.jordbruksverket.se/webdav/files/SJV/trycksaker/Pdf_rapporter/ra13_35.pdf [2017-01-31]
- Jordbruksverket (2013b). *Allt om landet, så gjorde vi* [Rapport AOL:18] Jönköping: Jordbruksverket
http://www2.jordbruksverket.se/webdav/files/SJV/trycksaker/Pdf_ovrigt/aol11_1.pdf [2017-01-31]
- Jordbruksverket (2013c). *Exploatering av jordbruksmark 2006-2010* (Rapport 2013:3). Jönköping: Jordbruksverket
http://www2.jordbruksverket.se/webdav/files/SJV/trycksaker/Pdf_rapporter/ra13_3v2.pdf [2017-01-30]
- Lisberg Jensen, E. (2009). På utfärd i den urbana grönskan. I Lisberg Jensen, E. (red.) *Det urbana landskapet*, ss. 81-84.
<https://www.slu.se/globalassets/ew/org/centrb/cbm/dokument/publikationer-cbm/cbm-skriftserie/skrift37.pdf> [2017-02-08]
- Lomma kommun (2003a). *Fördjupning för Lomma tätort - en attraktions- och möjlighetsplan för Lomma tätorts framtida utveckling, antagen 2003-01-30*.
<https://lomma.se/download/18.2f61993515a5f2b1e31107ee/1488815378826/F%C3%96P%2BLomma%2Bt%C3%A4rtort%2Bi%2Bsin%2Bhelhet%5B1%5D.pdf>
- Lomma kommun (2003b). *Plankart, antagandehandling fördjupad översiktsplan för lomma tätort*.
<https://lomma.se/download/18.2f61993515a5f2b1e31107ef/1488815378788plankarta%2BF%C3%96P%2BLomma%2Bt%C3%A4rtort.pdf> [2017-03-09]
- Lomma kommun (2010a). *Översiktsplan 2010 för Lomma kommun, antagen 2011-02-10*.
https://lomma.se/download/18.2f61993515a5f2b1e3110c18/1488815395029/%C3%96P2010_webb.pdf [2017-03-09]
- Lomma kommun (2010b). *Plankarta – Översiktsplan 2010 för Lomma kommun*.
<https://lomma.se/download/18.2f61993515a5f2b1e3110c19/1488815394172Plankarta%2Bmark%2Bvatten.pdf> [2017-03-09]

REFERENSER & BILAGOR

Länsstyrelsen Skåne (u.å. a). *Odlingslandskapet geografiska förutsättningar*.

http://www.lansstyrelsen.se/skane/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/landskapsvard/kulturmiljoprogram/historia-utveckling/jordbrukets-landskap/Pages/Odlingslandskapets_geografiska_forutsattningar.aspx [2017-01-31]

Länsstyrelsen Skåne (u.å. b). *Skiftesreformer och jordbrukets rationalisering*

<http://www.lansstyrelsen.se/skane/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/landskapsvard/kulturmiljoprogram/historia-utveckling/jordbrukets-landskap/skiftesref-jordbr/Pages/index.aspx> [2017-01-31]

Länsstyrelsen Skåne (2012). *Skånska åtgärder för miljömålen, regionalt åtgärdsprogram för miljö kvalitetsmålen 2012-2016* [Rapport 2012:7]. Kristianstad/Malmö: Länsstyrelsen Skåne

https://www.ystad.se/globalassets/dokument/lou/avd-f-strat-miljoarb/skanska_atgarder_for_miljomalen.pdf [2017-01-24]

Länsstyrelsen Skåne, Region Skåne, Skånetrafiken & Trafikverket (2010). *Stationsnära läge*.

http://www.lansstyrelsen.se/skane/SiteCollectionDocuments/sv/publikationer/pluskatalogen/Stationsnara_rapport_webb.pdf [2017-02-02]

Malmö stad (2014a). *Översiktsplan för Malmö öp 2012 - planstrategi utställningsförslag*.

http://malmo.se/download/18.723670df13bb7e8db1bc547/OP2012_planstrategi_utstallningsforslag_web_jan2013.pdf [2017-03-10]

Malmö stad (2014b). *Översiktsplan för Malmö – interaktiv karta*.

http://kartor.malmo.se/rest/ol/2.1/?config=../configs-2.1/config_op.js [2017-03-10]

Meeus, S. & Gulnick, H. (2008). Semi-Urban Areas in Landscape Research: A Review. *Living Reviews in Landscape Research* 2, 2008(2), ss. 5-45.

Miljömål (2016a). *Integrera miljömålen med de globala målen*.

<http://www.miljomal.se/sv/Aktuellt/Alla-nyheter/Integrera-miljomalen-med-de-globala-malen/> [2017-02-07]

Miljömål (2016b). *God bebyggd miljö*.

<http://www.miljomal.se/sv/Miljomalen/15-God-bebyggd-miljo/> [2017-02-07]

Miljömål (2016c). *Ett rikt odlingslandskap*.

<http://www.miljomal.se/sv/Miljomalen/13-Ett-rikt-odlingslandskap/> [2017-02-07]

Nationella Landsbygdsnätverkets arbetsgrupp för planering (2011). *Planering i landsbygder – en fråga också för städer*. Landskapsobservatorium [blogg], 27 januari. <http://www.landskapsobservatorium.se/?p=860> [2017-01-27]

Naveh, Z. (2001). Ten major premises for a holistic conception of multifunctional landscapes. *Landscapes and Urban Planning* 57, ss.269-284.

Peng, J., Chen, X., Liu, Y., Lü, H. & Hu, X. (2016). Spatial identification of multifunctional landscapes and associated influencing factors in the Beijing-Tianjin-Hebei region, China. *Applied Geography* 74, ss. 170-181.

- Regeringen (2015a). *Hållbara städer och samhällen*.
<http://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/hallbara-stader-och-samhallen/> [2017-02-07]
- Regeringen (2015b). *Hållbar konsumtion och produktion*.
<http://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/hallbar-konsumtion-och-produktion/> [2017-02-07]
- Regeringen (2015c). *Ekosystemtjänster och biologisk mångfald*.
<http://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/ekosystem-och-biologisk-mangfald/> [2017-02-07]
- Regeringen (2016). *Agenda 30 för hållbar utveckling*.
<http://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/agenda-2030-for-hallbar-utveckling/> [2017-02-07]
- Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (u.å.). *Gröna kilar*.
<http://www.rufs.se/sakomraden/gronstruktur/grona-kilar/> [2017-02-08]
- Reiter, O. (2003). Stadslandskapets utveckling. *Kungliga skog- och lantbruksakademins tidskrift*, 2003(1), ss 49-56.
- Riksantikvarieämbetet (2000). *Europeiska Landskapskonventionen*
<https://rm.coe.int/CoERMPublicCommonSearchServices/DisplayDCTMContent?documentId=09000016802f3fbe> [2017-02-07]
- Rådberg, J. (1997). *Drömmen om atlantångaren. Utopier & myter i 1900-talets stadsbyggande*. Stockholm: Atlantis
- Sarlöv Herlin, I. (2012). *Landskap för mångbruk, erfarenheter från England*. Forskningsrådet formas
- Schantz, P. (2008). Det tätortsnära naturmötet. I Sandell, K. & Sörlin, S. (red.) *Friluftshistoria: från härdade friluftsliv till ekoturism och miljöpedagogik: teman i det svenska friluftslivets historia*, ss. 238-257.
<http://gih.diva-portal.org/smash/get/diva2:320711/FULLTEXT01.pdf>
- Short, J. R. (2006). *Urban theory: a critical assessment*. Houndmills, Basingstoke, Hampshire: Palgrave Macmillan
- Skogssverige (u.å.). *Allemansrättens ursprung*.
<http://www.skogssverige.se/skog/skogshistoria/skogshistoriskt-forum/allemansrattens-ursprung> [2017-02-08]
- Statistiska Centralbyrån (2015). *Urbanisering – från land till stad*.
http://www.scb.se/sv_/Hitta-statistik/Artiklar/Urbanisering--fran-land-till-stad/ [2017-01-27]
- Strömgren, A. (2007). *Samordning, hyfs och reda: stabilitet och förändring i svensk planpolitik 1945-2005*. Diss. Uppsala: Uppsalas universitet
- Svedala kommun (2010). *Översiktsplan*.
<http://svedala.se/bo/bygga-bo-och-miljo/samhallsplanering/oversiktsplan/> [2017-03-09]

REFERENSER & BILAGOR

Svedberg, O. (1988). *Planerarnas århundrade, Europas arkitektur under 1900-talet*. 5. uppl. Stockholm: Arkitektur Förlag

Svenska Naturskyddsföreningen (2006). *Den glesa staden*. Stockholm: Svenska Naturskyddsföreningen
http://www.naturskyddsforeningen.se/sites/default/files/dokument-media/2006_energi_transport_den_glesa_staden.pdf [2017-01-24]

Miljödepartementet (2013). *Synliggöra värdet av ekosystemtjänster - Åtgärder för välfärd genom biologisk mångfald och ekosystemtjänster* (SOU 2013:68) Stockholm: Miljödepartementet

Tunström, M. (2009). *På spaningen efter den goda staden. Om konstruktioner av ideal och problem i svensk stadsbyggnadsdiskussion*. Diss. Örebro universitet

Urban utveckling (2016). *ABC-stad*.
<http://urbanutveckling.se/ordlista/abc/abc-stad> [2017-01-24]

Qviström, M. (2005). Väntans landskap: om studier av stadsranden och dess morgondag. *Nordisk arkitekturforskning*, 2005(03), ss. 96-105.

Qviström, M. (2008). Stadsnära landskap och fysisk planering i städerna. I Qviström (red.) *Nordiska studier av stadsnära landskap* [Rapport 2008:4] Alnarp, ss. 84-129.

Qviström, M. (2009). A waste of time? On spatial planning and 'wastelands' at the city edge of Malmö (Sweden). *Urban Forestry & Urban Greening*, 2008(7), ss. 157–169.

Qviström, M., Caspersen, O.H. & Thorén, A. (2009). *Stadsnära landskap – en resurs i samhällsplaneringen* [Rapport 2009:526]. Köpenhamn: Nordiska ministerrådet
https://books.google.se/books?id=skpCxU5otjkC&pg=PA15&lpg=PA15&dq=v%C3%A4rden+i+stadsranden&source=bl&ots=RWdF_1n1e5&sig=SpxfgKG7jE_MBHkQjrb1t5K7pB8&hl=sv&sa=X&ved=0ahUKEw1ckbfE7PvRAhUECZoKHQpfBhIQ6AEIKDAC#v=onepage&q=v%C3%A4rden%20i%20stadsranden&f=false [2017-02-13]

Qviström, M. & Saltzman, K. (2008). Ambiguous edgelands: Landscape studies beyond rural–urban divides and disciplinary trench-lines. *Urban Forestry & Urban Greening*, 2008(7), ss. 143–144.

Qviström, M. & Vicenzotti, V. (2016). Urban sprawl på skånska? Om planeringsdebattens språkbruk och begreppens dolda landskap. *Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap*, 2016(14).

Wikipedia (2017). *Malmö*
<https://sv.wikipedia.org/wiki/Malm%C3%B6> [2017-03-10]

Åhrén, U. (1949). Ett planmässigt samhällsbyggande. I Bostadssociala utredningen (red.) *Slutbetänkande* (SOU 1945:63). Stockholm: Socialdepartementet

8.2 Bilder

De bilder och kartor som finns i arbetet är egenproducerade om inget annat anges.

Figur 1: Hitta. Digital karta, © Mapbox © Lantmäteriet/Metria, <https://www.hitta.se/kartan?s=7eb58cab> [2017-04-26]

Figur 5, 9, 17, 25, 33 : Eniro, Digital karta, flygfoto, © Lantmäteriet/ Respektive kommun, <https://kartor.eniro.se/m/hsTii> [2017-04-05]

Figur 6, 11, 19, 27: Eniro, Digital karta, flygfoto, © Lantmäteriet/ Respektive kommun, <https://kartor.eniro.se/m/hlcbt> [2017-04-05]

Figur 7, 13, 21, 29, 35: Eniro, Digital karta, flygfoto, © Lantmäteriet/ Respektive kommun, <https://kartor.eniro.se/m/W9eBr> [2017-04-04]

Figur 8, 15, 23, 31, 37: Eniro, Digital karta, flygfoto, © Lantmäteriet/ Respektive kommun, <https://kartor.eniro.se/m/aXou2> [2017-04-04]

Figur 10: Eniro, Digital karta, flygfoto, © Lantmäteriet/ Respektive kommun, <https://kartor.eniro.se/m/XlwjK> [2017-04-06]

Figur 12: Eniro, Digital karta, flygfoto, © Lantmäteriet/ Respektive kommun, <https://kartor.eniro.se/m/bmAC1> [2017-04-05]

Figur 14: Eniro, Digital karta, flygfoto, © Lantmäteriet/ Respektive kommun, <https://kartor.eniro.se/m/foINf> [2017-04-06]

Figur 16: Eniro, Digital karta, flygfoto, © Lantmäteriet/ Respektive kommun, <https://kartor.eniro.se/m/bAqeO> [2017-04-05]

Figur 18: Eniro, Digital karta, flygfoto, © Lantmäteriet/ Respektive kommun, <https://kartor.eniro.se/m/4ISul> [2017-04-05]

Figur 20: Eniro, Digital karta, flygfoto, © Lantmäteriet/ Respektive kommun, <https://kartor.eniro.se/m/Kzano> [2017-04-06]

Figur 22: Eniro, Digital karta, flygfoto, © Lantmäteriet/ Respektive kommun, <https://kartor.eniro.se/m/i5Poe> [2017-04-06]

Figur 24: Eniro, Digital karta, flygfoto, © Lantmäteriet/ Respektive kommun, <https://kartor.eniro.se/m/KTcLS> [2017-04-05]

Figur 26: Eniro, Digital karta, flygfoto, © Lantmäteriet/ Respektive kommun, <https://kartor.eniro.se/m/LuDpD> [2017-04-04]

Figur 28: Eniro, Digital karta, flygfoto, © Lantmäteriet/ Respektive kommun, <https://kartor.eniro.se/m/gMq7o> [2017-04-04]

Figur 30: Eniro, Digital karta, flygfoto, © Lantmäteriet/ Respektive kommun, <https://kartor.eniro.se/m/LjKhl> [2017-04-06]

Figur 32: Eniro, Digital karta, flygfoto, © Lantmäteriet/ Respektive kommun, <https://kartor.eniro.se/m/FGtll> [2017-04-07]

Figur 34: Eniro, Digital karta, flygfoto, © Lantmäteriet/ Respektive kommun, <https://kartor.eniro.se/m/6CTnV> [2017-04-06]

Figur 36: Eniro, Digital karta, flygfoto, © Lantmäteriet/ Respektive kommun, <https://kartor.eniro.se/m/A3qoE> [2017-04-07]

Figur 38: Eniro, Digital karta, flygfoto, © Lantmäteriet/ Respektive kommun, <https://kartor.eniro.se/m/KOAed> [2017-04-07]

8.3 Bilaga I - observerade värden

Svedala	Bostadsbebyggelse	Verksamheter	Blandzon	Aktivitetszon
Djurliv	1	0	1	1
Variarande växtarter	3	2	3	3
Vardagsnära natur	2	2	3	3
Odling	2	1	3	2
Tillgänglighet	2	0	3	3
Aktiviteter	1	0	2	3
Gamla byggander	0	2	3	0
Fornlämning	0	0	1	0
Kretsloppslösning	1	1	1	3

Staffanstorps	Bostadsbebyggelse	Verksamheter	Blandzon	Aktivitetszon
Djurliv	2	1	2	3
Variarande växtarter	2	1	3	3
Vardagsnära natur	2	2	2	3
Odling	1	1	2	1
Tillgänglighet	2	0	3	3
Aktiviteter	1	0	1	3
Gamla byggander	0	0	3	0
Fornlämning	0	1	0	0
Kretsloppslösning	1	1	0	2

Malmö	Bostadsbebyggelse	Verksamheter	Blandzon	Aktivitetszon
Djurliv	1	1	1	3
Variarande växtarter	2	2	2	3
Vardagsnära natur	1	2	2	3
Odling	1	1	2	1
Tillgänglighet	1	0	0	3
Aktiviteter	1	0	0	2
Gamla byggander	0	0	3	3
Fornlämning	1	1	1	1
Kretsloppslösning	3	1	0	0

Lomma	Bostadsbebyggelse	Verksamheter	Blandzon
Djurliv	1	1	2
Variarande växtarter	3	1	2
Vardagsnära natur	3	1	3
Odling	1	2	2
Tillgänglighet	2	1	1
Aktiviteter	1	0	1
Gamla byggnader	0	0	3
Fornlämning	1	0	1
Kretsloppslösning	1	1	2

8.4 Bilaga II - sammanställda värden

Bostadsbebyggelse	Svedala	Staffanstorp	Malmö	Lomma	Snittvärde
Djurliv	1	2	1	1	1,25
Variarande växtarter	3	2	2	3	2,5
Vardagsnära natur	2	2	1	3	2
Odling	2	1	1	2	1,5
Tillgänglighet	2	2	1	1	1,5
Aktiviteter	1	1	1	1	1
Gamla byggnader	0	0	0	0	0
Fornlämning	0	0	1	1	0,5
Kretslopps-lösning	1	1	3	1	1,5

1,3

Verksamheter	Svedala	Staffanstorp	Malmö	Lomma	Snittvärde
Djurliv	0	1	1	1	0,75
Variarande växtarter	2	1	2	1	1,5
Vardagsnära natur	2	2	2	1	1,75
Odling	1	1	1	2	1,25
Tillgänglighet	0	0	0	1	0,25
Aktiviteter	0	0	0	0	0
Gamla byggnader	0	0	0	0	0
Fornlämning	0	1	1	0	0,5
Kretslopps-lösning	1	1	1	1	1

0,78

Blandzon	Svedala	Staffanstorp	Malmö	Lomma	Snittvärde
Djurliv	1	2	1	2	1,5
Variarande växtarter	3	3	2	2	2,5
Vardagsnära natur	3	2	2	3	2,5
Odling	3	2	2	2	2,25
Tillgänglighet	3	3	0	1	1,75
Aktiviteter	2	1	0	1	1
Gamla byggnader	3	3	3	3	3
Fornlämning	1	0	1	1	0,75
Kretsloppslösning	1	0	0	2	0,75

1,78

Aktivitetszon	Svedala	Staffanstorp	Malmö	Snittvärde
Djurliv	1	3	3	2,33
Variarande växtarter	3	3	3	3
Vardagsnära natur	3	3	3	3
Odling	2	1	1	1,33
Tillgänglighet	3	3	3	3
Aktiviteter	3	3	2	2,33
Gamla byggnader	0	0	3	1
Fornlämning	0	0	1	0,33
Kretsloppslösning	3	2	0	1,67

2

Snittvärde	Bostadsbebyggelse	Verksamheter	Blandzon	Aktivitetszon
Djurliv	1,25	0,75	1,5	2,33
Variarande växtarter	2,5	1,5	2,5	3
Vardagsnära natur	2	1,75	2,5	3
Odling	1,5	1,25	2,25	1,33
Tillgänglighet	1,5	0,25	1,75	3
Aktiviteter	1	0	1	2,33
Gamla byggnader	0	0	3	1
Fornlämning	0,5	0,5	0,75	0,33
Kretsloppslösning	1,5	1	0,75	1,67
Snittvärde	1,3	0,78	1,78	2