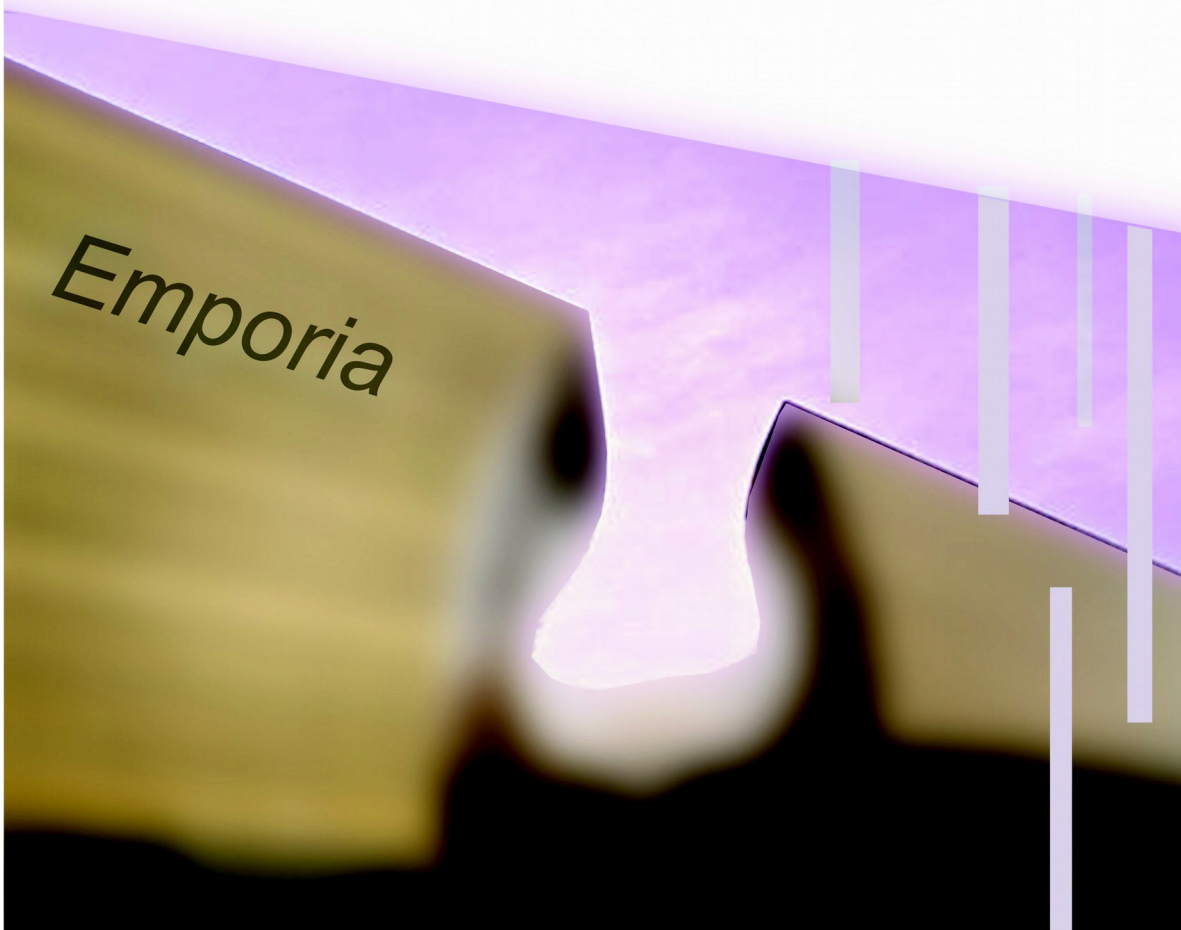


Stadsrummet i den nyliberala eran

- Analys av Hyllies stadsrum ur ett historiematerialistiskt perspektiv



Självständigt arbete • 15 hp
Landskapsarkitektprogrammet
Alnarp 2020

Stadsrummet i den nyliberala eran

- Analys av Hyllies stadsrum ur ett historiematerialistiskt perspektiv

Urban space in the neoliberal era

-Analysis of urban space in Hyllie from a historical materialist perspective

Otto Lundberg

Handledare: Linnéa Fridell, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Gunilla Lindholm, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 15 hp

Nivå och fördjupning: G2E

Kurstitel: Självständigt Arbete i Landskapsarkitektur

Kursansvarig inst.: Institutionen för Landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Kurskod: EX0845

Ämne: Landskapsarkitektur

Program: Landskapsarkitektprogrammet

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2020

Omslagsbild: Konstnärlig tolkning av Emporia i Hyllie, Otto Lundberg

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

Nyckelord: Nyliberalism, neoliberalism, planering, planning, Hyllie, Malmö, marknadskrafter, rätten till staden, the right to the city, urbanism

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Innehållsförteckning

Förord

Sammanfattning

Abstract

1 Inledning

1.1 Bakgrund.....	7
1.2 Syfte och mål.....	8
1.3 Frågeställning.....	8
1.4 Metod.....	8
1.4.1 Litteraturstudie.....	8
1.4.2 Exempel ”Hyllie och Emporia”.....	9
1.5 Avgränsningar.....	9
1.6 Viktiga begrepp.....	9
1.6.1 Stadsrum/mötesplatser.....	9
1.6.2 Jämställdhet.....	9
1.6.3 Resursförfogande.....	9
1.6.4 Fastighet.....	9
1.7 Disposition.....	9

2 Teori

2.1 Nyliberalismen.....	10
2.2 Kritik av nyliberalismen.....	10
2.3 Nyliberalismen och marknadskrafter i planeringen.....	11
2.4 Marknadskrafter i de urbana konsumtionslandskapen.....	12
2.5 Exkludering.....	14
2.6 Resurser i stadsrummet.....	15
2.7 Sammanfattning.....	16

3 Exempel Hyllie

3.1 Miljö.....	18
3.1.1 Buller.....	18
3.1.2 Ljus.....	19
3.1.3 Säkerhet.....	19
3.2 Verksamhetsanpassning.....	19
3.2.1 Verksamhet.....	19
3.2.2 Lek och grönytan.....	20
3.2.3 Stadsbild.....	21
3.2.4 Trafikmängd.....	21
3.3 Byggnadsdynamik.....	22
3.3.1 Bebyggelse.....	22
3.3.2 Upplåtelseform.....	22
3.4 Funktioner.....	23
3.4.1 Cykel.....	23
3.4.2 Parkering.....	24
3.4.3 Service.....	24
3.5 Sammanfattning.....	24
3.5.1 Satsningar.....	24
3.5.2 Problematiska effekter av Hyllies stadsplanering.....	25

4 Diskussion

4.1 Att relatera Hyllie till diskursen om nyliberal geografi.....	25
4.1.1 Miljöegenskaper.....	25
4.1.2 Verksamhetsanpassning.....	30
4.1.3 Upplåtelseform.....	32

5 Slutsatser i relation till frågeställning

5.1 Hyllies syfte.....	33
5.2 Framtiden och lärdomar.....	33
5.3 Vidare forskning.....	34
5.4 Metoddiskussion.....	34

Referenser

Figurförteckning

Förord

Jag vill först och främst tacka min Måmå, som alltid har trott på mig. Tack vare henne har jag ett självförtroende som gör att jag vågar ifrågasätta och röra mig utanför trygga farvatten.

För just detta arbete vill jag också tacka alla de som tidigare gjort forskning i ämnet. De har skapat en tradition med en lättåtkomlig stafettpinne. Personer som jag har träffat med passionerade hjärtan har också spelat en viktig och inspirerande roll. Jag vill tillkännage, bland andra, Terry Van Dijk, en professor i stadsplanering som jag kom i kontakt med under en studieresa i Nederländerna. Han fick mig att förstå att det finns en handgriplig koppling mellan samtida förhärskande maktstrukturer och stadsplanering.

Slutligen vill jag tacka min handledare för att hon har stått ut med mitt underliga arbetssätt, som har inneburit en massproduktion av material. Det har lett till att hon har behövt läsa en hel del.

Foreword

First and foremost I want to thank my grandma, for always believing in me. Thanks to her I have a confidence that gives me the courage to question and leave the safe harbor waters.

For this essay in particular, I also want to thank all the researchers before me. They've created a tradition and an easily accessible baton for me to carry on. People with passionate hearts, whom I've met, have also played an inspiratory role. I want to acknowledge, amongst others, Terry Van Dijk, a professor in landscape architecture I met on a field trip in the Netherlands. He made me realize the very real connection between contemporary hegemonic power systems and urban planning.

Lastly, but certainly not least, I want to thank my supervisor for abiding by my somewhat unorthodox way of working, which really implicates production of material en masse. That means that there's been a whole lot of pages to be read.

Sammanfattning

Den här uppsatsen undersöker hur marknadskrafter har påverkat på stadsrummet i Hyllie. Uppsatsen tar i huvudsak avstamp från marxistisk akademisk tradition, med akademiker såsom Hénri Lefebvre och David Harvey. Uppsatsen försöker utröna maktförhållanden, det vill säga till vems fördel har planeringen ägt rum.

Uppsatsens slutsats är att Hyllie i någon mån är en stadsstruktur vars huvudsyfte är ackumulation av kapital och investering, vilket uttrycker sig i stadsrummet på märkbara sätt för de boende i området. Det kan speglas i satsningar på ytor som genererar investeringar, som exempelvis shopping och parkering istället för ytor för allmänheten. Det gör att Hyllie kan ses som en yta där nyliberala marknadsideal har skapat ett stadsrum som är fördelaktigt för ackumulation av kapital.

Abstract

This bachelor's thesis tries to uncover the effects of market forces on the urban space in Hyllie, and how this is materialized in actual space. The thesis relies on theory based on the Marxist academic tradition, adhering academics such as David Harvey and Hénri Lefebvre. This thesis intend to inquire as to how the power systems in the urban landscape work, i.e. who will benefit from them.

The conclusion of this paper is that Hyllie, to some extent is a space whose main goal is the accumulation of capital and investment, which has real effects on the living conditions of its inhabitants. An example of these effects would be inclinatory towards investment generation, as shopping centre and parking, in lieu of space benefactory for the populous. This paints a picture of Hyllie as an urban district where business ideals have created an urban structure whose benefactor is the accumulation of capital. This thesis also argues that Hyllie is what Hénri Lefebvre(Lefebvre, 1974) would describe as a "productive space".

1 Inledning

1.1 Bakgrund

”Rätten till staden är något mycket mer än den enskildes fria tillgång till stadens resurser: det är en rätt att omforma oss själva genom att omforma staden. En sådan rätt kan inte vara individuell, utan måste vara kollektiv, eftersom omvandlingen kommer an på gemensam maktutövning som gör det möjligt att omforma urbaniseringsprocesserna.”

-Harvey, D. (2011) s 134

Min tolkning av det här citatet är att Harvey menar att rätten till staden inte innebär rätten för den enskilde att bygga ett köpcentrum, utan rätten för den stora massan att kunna använda staden som de vill. Det handlar också om ett ansvar, kopplat till en annan maktstruktur i staden. Min personliga utgångspunkt är en vilja att undersöka hur stadsrummet i Hyllie har påverkats av marknadskrafter. Det handlar för mig om ett intresse av att utvärdera hur det förhåller sig i maktbalansen mellan medborgare och kapital. Arbetet kommer ha kopplingar till idéer som ”rätten till staden” och ”demokratisk stadsplanering”.

Nyliberalismen är en ideologi som påverkar stadsrum i en global skala, det är inte något som bara fått efterdyningar i Sverige. Exempel på utländska marknadskrafter och företag som får makt över stadsrummet är verkligt och har behandlats akademiskt (Zanotto, 2016). Ur perspektivet av en större svensk stad, är det intressant att undersöka ett område som norra Hyllie, vars huvudsyfte är kommersiellt. Läget i öresundsregionen gör också att Hyllie inte bara kan ackumulera stora mängder kapital från Sverige, utan även från angränsande Köpenhamn.

Nyliberalismen används som begrepp för att vara tydlig och transparent med vilket teoretiskt ramverk som används. Det innebär att uppsatsen bygger på teorier av bland annat David Harvey och Henri Lefebvre. I huvudsak studeras kapitalets eventuella påverkan på stadsrummet, som har en stark koppling till nyliberala idéer och styrmedel. Eftersom nyliberala idéer har för avsikt att skydda och främja kapital, blir alltså ett nyliberalt stadsrum kapitalfrämjande. Det behöver emellertid inte innebära ett samband som går på båda hållen. Ett kapitalfrämjande stadsrum behöver inte per definition i praktiken vara nyliberalt. I marknadsliberala samhällen blir dock sambandet i praktiken sant i båda led, eftersom nyliberala idéer i mångt och mycket styr ekonomiska interventioner (Harvey 2, 2011). Det ekonomiska läget påverkar sedan stadsrummet i planeringen, som redogörs senare i uppsatsen. Det finns därför en stark koppling mellan nyliberala idéer, kapital, och stadsrummet.

Med det sagt är det marxistiska perspektivet endast ett, och det kan därför inte antas täcka alla infallsvinklar. Arbetet är undersökning av vad tidigare nämnda teorier kan ge om de används för att undersöka en plats som är skapt för ackumulering av kapital.

1.2 Syfte och mål

Syftet med det här arbetet är att bidra till en bättre förståelse för hur marknadskrafter påverkar stadsstrukturer, med hjälp av teorier om nyliberalism och stadsomvandling, med norra Hyllie som exempel.

Målet med uppsatsen är att kritiskt granska olika aspekter av Hyllies planering med hjälp av det teoretiska ramverket som presenteras i uppsatsen.

1.3 Frågeställning

Hur har marknadskrafter fått påverka stadsrummet i Hyllie?

Underfrågeställningar är följande:

Vilka miljöegenskaper har området?

Har området anpassats uteslutande till verksamheter?

Vilka funktioner och upplåtelseformer planeras det för?

1.4 Metod

1.4.1 Litteraturstudie

Innan fallstudien kan tas itu med krävs en grundlig förståelse för begreppen och teorin bakom marknadskrafterns påverkan på stadsplanering och stadsrummets tillgänglighet. Vidare krävs det även en förståelse för det nuvarande nyliberala läget i världsekonomin. Dessa förståelse teman behandlas i teoridelen. Eftersom detta är en samhällsvetenskaplig uppsats, kommer den i huvudsak fokusera på kvalitet istället för kvantitet. Nyliberalismen används som ett teoretiskt ramverk, för att förankra arbetet i en akademisk tradition av historisk materialism.

David Harvey, är en av världens mest renommerade kulturgeografer. Han är därför en självklar källa. I kritisk stadsbyggnadsteori är Hénri Lefebvre också en centralfigur som ses som oundviklig att ta upp för teorin. Mark Purcell, en forskare från University of Washington, blev jag tipsad om av en föreläsare på en studieresa.

Resten av källorna är i huvudsak funna genom att undersöka vilka källor som det refereras till av de huvudsakliga källorna, såsom Purcell och Harvey. På det viset har arbetet grundats med hjälp av tidigare forsknings framsteg.

Per Dannefjord skriver i *forskningsmetodikens grunder* att samhällsvetenskapliga arbeten inte kan bringa absoluta sanningar eller säga "hur det egentligen är", utan det handlar om att bidra till en pågående diskussion som existerar tillsammans med andra arbeten (Dannefjord, 1999). Det är en uppfattning som jag också delar. Det blir därför en styrka att fortsätta i en befintlig teoretisk tradition, inte minst för transparens.

1.4.2 Exempel "Hyllie och Emporia"

För att kunna besvara frågeställningen ” Hur har marknadskrafter fått påverka stadsrummet i Hyllie?”, används ett exempel. Det innebär i första hand ett studium av Malmö stads plandokument, som deras översiktsplan, detaljplan och andra relaterade dokument. De planerna analyseras sedan med hjälp av frågor som har uppkommit i teoridelen.

1.5 Avgränsningar

För att avgränsa används endast ett exempel, innefattande sex detaljplaneområden. Exemplet innebär endast en stadsdel, och inte en hel stad som Malmö. Genom en kritik av nyliberala idéer, och Lefebvres idéer om produktiv yta kommer arbetet fokusera på; *Vem* det planeras för, om Hyllie är en *produktiv yta* och hur det ser ut med olika *funktioner*. Dessa områden kopplas till frågeställningen om hur marknadskrafter har påverkat stadsrummet i Hyllie.

1.6 Viktiga begrepp

1.6.1 Stadsrum/mötesplatser

Stadsrummet i den här uppsatsen innebär en yta där människor rör sig och möts. Det vill säga platsen som finns mellan husen; gatemark, torg, parker men även privata ytor såsom köpcentra, kaféer, uteserveringar och klubbar.

1.6.2 Jämställdhet

När uttrycket jämställdhet används i denna uppsats avses ”intersektionell jämställdhet”, det vill säga en syntes mellan flera jämställdhetskriterier, såsom kön, etnicitet, socioekonomisk status, religion etc.

1.6.3 Resursförfogande

Detta uttryck kan i denna uppsats likställas med ekonomisk förmåga, hur mycket pengar en individ har. Eftersom det krävs resurser, eller pengar, att förflytta sig i stadsrummet är detta ett relevant begrepp för att kunna förstå olika gruppers begränsningar när det kommer till friheter i stadsstrukturen(Harvey, 2009).

1.6.4 Fastighet

I enighet med bland annat Malmö stad kommer begreppet ”fastighet” i denna uppsats på en markanvändning, som exempelvis parker eller parkeringsplatser, utöver bostadskomplex. Svenska akademiens ordlista definierar fastighet som ”markområde med byggnad(er) som utgör en rättslig enhet”(SAOL, 2015).

1.7 Disposition

Första delen av uppsatsen utgörs av en teoridel. Det handlar om att försöka förstå hur kapital formar en stad, eller i detta fall en stadsdel. Sedan tas ett exempel från Hyllie upp. Efter det förs en diskussion om resultatet med hjälp av exemplet och teorin.

2 Teori

2.1 Nyliberalismen

Nyliberalismen i sig var ett begrepp som uppkom på trettioalet, som en reaktion mot vad den "gamla" liberalismen. Den ansågs ha stått till grund för "the great depression", som var en stor ekonomisk kris i USA och omvärlden med kulmen under 30-talet. En grupp av liberala tänkare, däribland Freidrich von Hayek, formulerade en ny strategi. Den strategin skulle bevara liberalismens laissez-faire-ideologi - det vill säga att den ekonomiska marknaden ska vara fri från ingrepp, samtidigt som de ville addera statligt inflytande om än minimalt. Tanken med denna nya stat var att skydda det privata ägandet, upprätthålla den civila ordningen och även i viss mån att skydda fattiga. På det viset innebar nyliberalism i ett tidigt skede att staten inte skulle avvecklas, utan existera på ett mer kontrollerat plan (Bockman, 2013). Det skiljer sig emellertid sig från hur nyliberalismen används i dagens diskurs, menar Bockman et al, vilket leder till motsägelse (Venugopal, 2015 & Bockman, 2013, Larner, 2003). I dagens sammanhang kopplar nyliberalism till fenomen som i viss grad härrör till statlig avveckling såsom privatiseringar och låglönearbete (Bockman, 2013). Hayeks idéer hade dock svårighet att få genomslag i USA och Storbritannien till en början. Det stora genomslaget fick den istället i Chile under 1970-talet (Larner, 2003). Nyliberalismen är i dagens läge den förhärskande ekonomiska inriktningen i världen (Venugopal, 2015).

Det råder vetenskaplig konsensus om att de mest påverkade länderna började att omformas av nyliberala idéer på 1970-talet. Bockman skriver att nyliberalismen var ett försök att återskapa goda förhållanden för lönsamheten och kapitalets hegemoni ("capitalist power"). En teknik för detta var privatisering, fast det privata ägandet inte behövde generera nytt välstånd, kunde det istället dras vinst genom ägandet av institutioner, såsom skolor eller exempelvis service-relaterade marknader. Bockman menar att nyliberala samhällen går från att styras på ett nationellt plan, till att bli påverkade av privata intressen och skapar vad hon kallar "entrepreneurial citizenship", som betyder att individer får ta ett större ansvar för sig själva på grund av att staten inte längre erbjuder samma typ av skyddsnet. Folket får då vända sig till olika mikrofinansföretag, religiösa samfund eller andra privata verksamheter för att få hjälp vid potentiella kriser (Bockman, 2013).

Bockman skriver att nyliberalismens huvudidé är att staten inte kan skapa ekonomisk tillväxt eller erbjuda välfärd, och att detta bäst görs av privata aktörer (ibid).

2.2 Kritik av nyliberalismen

Kulturgeografen David Harvey har ägnat mycket tid åt att undersöka nyliberalismens effekter på människans vardag. Han menar att nyliberalismen egentligen blir en maximering av friheter för företagande. Det innebär en institutionalisering av bland annat; individuell frihet, avreglerade marknader, individuell äganderätt och den fria marknaden. Harvey menar att nyliberalismen effektivt har skapat ett flöde av kapital från utsatta samhällsklasser i fattiga länder, till välbärgade samhällsklasser i rika länder (Harvey, 2007). Vissa forskare menar på att det just nu sker en utveckling även i den svenska planeringen där nyliberala strategier tar över från den svenska välfärdsstaten genom bland annat privatiseringar (Kärrholm & Nylund, 2011). Andra forskare beskriver situationen som som allvarlig och kallar den en "nyliberal attack" (Harvey, 2007; Holgersen & Baeten, 2016; Koefoed, 2015).

David Harvey, pekar på ett tydligt samband mellan kapital och nyliberala marknadsideal och deras roll i uppbyggandet av stadsrummet på en global skala. Han menar på att områden "förädlas" för att

kunna tillgodose kapitalförankrade behov. För förädlandet använder Harvey begreppet ”kreativ förstörelse” för att förklara vikten av att ta kapitalsvag mark i anspråk i urbaniseringsprocessen. Harvey beskriver att effekterna av processen som ägde rum i Paris under ombyggnationen 1853 till 1870, under styret av Georges-Eugène Haussman (Svedberg, 1994). Harvey beskriver att det tog hundra år att ”förborgerliga” stadskärnan, med hjälp av expropriation och rivning, så att ny bebyggelse kunde få äga rum. Harvey menar att Haussman ämnade med sin nya urbana form att använda sig av militarisering och övervakning för att kunna kuva revolutionära och utsatta grupper. Harvey poängterar att detta emellertid ledde till dagens isolerade slumområden som omringar staden. Samma sak skedde i NYC där Robert Moses, offentlig tjänsteman känd som ”master builder”, kan citeras ”låt yxan gå över Bronx” - ett utsatt område i New York. Begreppet ”yxan” blir då en form av kreativ förstörelse i Harveys terminologi. (Harvey, 2011).

Harvey menar på att alla dessa exempel härrör från en undanträngningsprocess i den marknadsstyrda urbaniseringen som han väljer att kalla ”ackumulation genom fråntagande”. Harvey summerar det som att det handlar om expropriation av potentiellt värdefull mark som tillhör utsatta grupper för att absorbera kapital genom urban förnyelse. Harvey beskriver detta som en urban kolonisering av rum av där utsatta gruppers rum tas i anspråk. Ackumulationen är också starkt kopplad till kapitalets tendens till överackumulation, vilket leder till kriser som Harvey kallar ”systemövergripande risk för värdeminskning”. Detta löses emellertid via en av två strategier, antingen genom tidlig förskjutning eller genom exploatering av nya marknader. Tidlig förskjutning syftar på att vinsten förskjuts från att kunna tas ut i realtid. Vinsten beräknas istället tas ut i framtiden. Ett exempel på en tidlig förskjutning är en investering för ett långsiktigt kapitalprojekt. En exploatering av en ny marknad påpekar Harvey, i kontexten urbanisering, innebär exempelvis slumområden eller andra platser där kapital kan ackumuleras genom att fråntagande i en urbaniseringsprocess (ibid). Ett exempel på en exploatering av en ny marknad vore att bebygga det tidigare Dharavi, med exklusiva fastigheter. På det viset kan mark köpas billigt, för att sedan profiteras på.

I summering finns det enligt Harvey, Kärrholm & Nylund, Koefoed och Holgersen & Baeten tydliga tendenser av att nyliberalism går hand i hand med olika processer som fråntagande och bortträngning i stadsrummet.

2.3 Nyliberalismen och marknadskrafter i planeringen

Hénri Lefebvre var en fransk filosof med intresse för stadsbyggnad och sociala frågor. I boken ”la production de l'espace”(Lefebvre, 1974) beskriver han tendenser till maktordning i staden. För att upprätthålla denna maktordning i staden menar Lefebvre på att tjänstepersonerna, det vill säga planerare och designers, använde sig av vad han kallar strukturalism. Genom att behandla strategierna som vetenskapliga objekt, fokuserar strukturalismen på ”resonemang på hög intellektuell nivå”(intellectual reasons of high order, s 375) för att försvara intressen och arrangemang vars huvudsyfte enligt Lefebvre är att upprätthålla maktuppdelningen i staden. Resonemang på hög intellektuell nivå, syftar på argument som anses vara hög status i ett ”intellektuellt konsensus”. Ett exempel på ett sådant argument i en Hyllie-kontext vore förslagsvis att byggandet av en extern stadsdel är ”bra för ekonomin”. När det kommer till maktuppdelningen, argumenterar han för att uppdelningen handlar mer specifikt om att makt ska centraliseras i staden och att oönskade grupper, såsom utsatta och lågt bemedlade ska tvingas till stadsdelens periferi, likt det tidigare exemplet med ombyggnationen av Paris. Vidare beskriver han också hur det redan under hans tid fanns en tendens att den offentliga ytan blir allt mer modellerad efter privata intressen i nyliberalt manér. Dessa tendenser blir extra intressanta i en kontext av ytor som är skapta

för kommers. Exemplet som behandlas i denna uppsats, alltså Emporia och norra Hyllie, blir därför ett modernt bollplank för att bidra till förståelse för den moderna kontexten (ibid).

När det kommer till nyliberalisering av stadsrummet och det urbana livet menar forskare på att nyliberalismen har en nerbrytande effekt på detsamma i takt med att ojämlikheter ökar. Med nyliberalisering syftar artikelns författare (Purcell, 2009) på en utveckling mot ett nyliberalt maktskifte. Det vill säga att det skapas ett demokratiskt underskott på grund av att kapitalet får ett större spelrum i stadsrummet, inte bara på ett fysiskt plan utan även upplevelsemässigt plan. Genom att kapitalet får makt i det offentliga rummet kan dess företrädare även ta beslut som är avgörande för både människor och platserna de vistas på menar Purcell (ibid).

I exemplet Hyllie blir det därför viktigt att förstå vilket utrymme privata intressen har i planeringen. Det är relevant för idén om det ”demokratiska stadsrummet” eftersom det nyliberala maktskiftet tenderar till att skapa ett demokratiskt underskott(ibid).

2.4 Marknadskrafter i de urbana konsumtionslandskapen

Begreppet urbant konsumtionslandskap(Kärrholm & Nylund, 2011) syftar till köpcentra och annan typ av verksamhetsansamling. Studier visar en problematik där de moderna konsumtionslandskapen(”retail spaces”) inte har ett självklart förhållande till hållbarhetsbegreppet. Trots användande av begrepp som förnyelsebar och ”hållbar” i planeringsprocessen pekar Kärrholm & Nylund på att de urbana konsumtionslandskapen går emot hållbara mål om utsläpp och resursanvändande. De argumenterar för att så länge ekonomin är uppbyggd kring axiomatisk evig tillväxt, kommer effekterna bara bli mer utsläpp och miljöförstöring. Argumentationen går därför ut på att hållbarhetsbegreppet inte är förenligt med den typen resursanvändande och utsläpp som konsumtionslandskapen ger upphov till. Kärrholm och Nylund(ibid) menar att det idag finns två sätt som används för att försöka lösa problemen med de urbana konsumtionslandskapen, antingen genom en tilltro till marknaden eller en tilltro till reglering. Forskarna belyser vidare att *även* om det i Sverige finns regleringar mot exempelvis externa köpcentra, kan inte regleringarna användas på ett fullgott sätt. De menar att det beror i första hand på att planverktyget saknar den tyngd som det behöver ha för att kunna följa exempelvis miljömässiga mål (ibid).

I sin rapport ” Escalating Consumption and Spatial Planning: Notes on the Evolution of Swedish Retail Spaces” refererar Kärrholm och Nylund(2011) till en studie gjord av vägverket 2008 där 12 olika kommuner gjorde en miljöanalys av externa köpcentra. Ingen av kommunerna gjorde en uppskattning av utsläppsökningar på grund av det nya konsumtionslandskapet. Endast en studerade bullernivåerna. Sju av de tolv kommunerna studerade trafikmässiga effekter, men *ingen* av kommunerna drog slutsatsen att ett köpcentrum är trafikallstrande. Det till trots beskriver rapporten också att nio av tio resor till köpcentrum sker med bil, med en medelsträcka på 15-25 km, som *de facto* innebär en ökad trafikmängd.

I sin rapport hävdar Kärrholm och Nylund att länsstyrelsen okritiskt godkänner detaljplaner för köpcentra. Rapporten refererar till ett exempel i Skåne där endast en av åtta detaljplaner blev kommenterad och tillbakaskickad (ibid).

Filosofen Henri Lefebvre beskrev ett förhållande mellan ytor som kunde vara produktiva eller oproduktiva ur en marknadssynpunkt. I den här uppsatsen syftas det på den ekonomiska produktiviteten, det vill säga investeringsmöjligheterna. Min tolkning är att han hävdade att det finns ytor som tjänar allmänheten och att det finns ytor som tjänar kapitalet, och därigenom

attraherar investeringar. Platser som attraherar investeringar är sådana som kopplar an till kapital på olika vis, som till exempel en parkeringsplats eller en väg. Lefebvre använder ett exempel relaterat till bilism, han beskriver att anledningen till att det blir fördelaktigt för investeringar i det här fallet är att samhället kollektivt betalar omkostnaderna för underhållet av bilismen. Det leder i sin tur till att fler kan köpa bil, som uppskattas av biltillverkarna. Parker och grönytor å andra sidan beskrivs som oproduktiva ytor, eftersom dessa inte kan ackumulera kapital på ett självklart sätt. En modern motreaktion mot detta idag kan vara ekosystemtjänster, där naturvärden integreras i det ekonomiska systemet. Eftersom ett värde sätts på ytor som egentligen inte genererar privat kapital, som till exempel en allmän park, kan dessa gå från att betraktas som ekonomiskt värdelösa, till att ha ett faktiskt ekonomiskt värde. Därför ser situationen lite annorlunda ut idag än när Lefebvre var verksam. Idag sätter vi stundom ekonomiska värden på ytor som kan ses som ekonomiskt oproduktiva. Det handlar emellertid mer om ett värdesättande av det allmänna, istället för en konvertering av en yta till investeringsvänlig.

Dessa ”oproduktiva”platser beskrivs som att de tjänar allmänheten men inte attraherar kapital eller investeringar, vilket gör att deras huvudsyfte är rekreation. De här två typerna av ytor, alltså produktiva och oproduktiva, kan därför ses som nyliberala ytor som fokuserar på individen å ena sidan, och kollektiva ytor som fokuserar på den stora massan å andra. Lefebvre beskriver en problematik som handlar om att samhället investerar kollektivt i det privata. Exempel på det är vägar, garage med mera, medan offentliga ytor utan förmåga att skapa ekonomiskt mervärde har en tendens att ebba ut (Lefebvre, 1974). Fenomenet med kollektiva investeringar i privata är allestädes närvarande idag även beskrivs av samtida forskare, som ”*Aidez-faire*”(Purcell, 2009). *Aidez-faire* är franska och betyder bokstavligen ”hjälp er göra”, och syftar på kollektiva investeringar i det privata. Begreppet har en koppling till det mer kända begreppet ”*laissez-faire*”, som betyder ”(n)i låten göra”. *Laissez-faire* andra sidan är en referens till den ”fria” marknaden, och syftar till självreglering. Svenska akademiens ordlista beskriver *laissez-faire* som ”ekonomiskt system med ett minimum av statlig styrning”(SAOL, 2009). Det finns även ett förhållande av ägande på ena ytan, och appropriering å andra. En oproduktiv och allmän yta på ett torg kan inte ägas men väl approprieras, emedan motsatsen gäller för en produktiv yta som exempelvis en privat trädgård (Lefebvre, 1974). Det vore en mycket underlig tanke att någon skulle appropriera en plats i en annan persons privata trädgård, med tanke på det formella förhållandet med privat äganderätt som inte existerar på ett torg.

Det ska tas i beaktning att det endast syftas på ekonomi, med begreppet ”produktiv yta”. Det handlar därför inte om till exempel befolkningens välmående eller boendekvalitéer. Sådana kvalitéer återfinns istället enligt denna terminologi i de oproduktiva ytorna, som parker och lekplatser. Det kan därför bli lite förvirrande när boendekvalitéer beskrivs som ”oproduktiva”, men det menas då att de inte alstrar kapital lika effektivt som exempelvis en handelsyta. Det finns dock vissa samtida idéer som delvis motsäger detta. Ett exempel är ”ekosystem-tjänster”, där ”oproduktiva” ytor sätts i en ny ekonomisk kontext. Tanken är att försöka sätta ett pris på ”tjänsten” som människan får ta del av.

Enligt Kärrholm och Nylund finns det därför en stor anledning till konsumtionslandskapens existens, som är en brist på reglering av hur planverktyget tolkas. Det leder till ett stort utrymme för just tolkning, som kan utvecklas till eventuella kryphål. Det är också tydligt enligt föregående stycken i arbetet att kapitalet är en viktig del av stadsrummet som det ser ut idag. Det finns därför en relevans i frågan kring hur det förhåller sig med investeringsmöjligheterna i Hyllie.

2.5 Exkludering

I boken *Brave new neighbourhoods* (Kohn, 2004) görs en ansats att klassificera ytor i det offentliga och i det privata. Där beskrivs tre olika former av åtkomst; gratis, avgift och medlemskapskrävande. Vidare delas platser även in i deras ägandeform; huruvida de ägs av; en individ, ett företag eller staten.

Medlemsbunden yta är en yta som personer endast kan beviljas åtkomst till via medlemskap. Goda exempel på detta är klubbar av olika slag, som ofta kräver kapitalinsättning och även ibland social status för att bevilja ett medlemskap. Därför ska denna typ av yta betraktas än mer exklusiv än en som endast kräver kapital. Dessa kan vara starkare kopplade till status än till ekonomi, men eftersom dessa två begrepp många gånger är beroende av varandra blir det ofta onödigt att behandla dem separat (ibid).

Privat-kommersiell yta definieras av Kohn som en yta där besökaren måste köpa sin plats för att kunna få vistas där. Med det sagt kommer även de ytor som klassificeras som offentliga ha potential att vara föremål för marknadskrafter i form av olika typer av reklam (ibid). Offentlig yta å andra sidan kommer i definieras som platser där besökare kan vistas fritt och gratis (ibid). Åtkomst-typen kan, naturligen, skapa problem. Det beskrivs hur privat ägande ibland kan exkludera olika människor från stadsrummet, eller utrymmet där möten äger rum (ibid). Eftersom det i privata rum kan finnas säkerhetsvakter som nekar vissa personer tillträde, till exempel.

Från en annan synvinkel beskriver vissa forskare en problematik som kan uppstå i områden där alla kan mötas. David Harvey skriver i sin bok *"Social justice and the city"* (Harvey, 2009) om hur det kan uppstå konflikter när grupper med olika sociala och kulturella värderingar, det vill säga grupper med olika socioekonomisk bakgrund, ska leva i samma område. Han börjar med att ta upp skillnaden i värdet på deras ägodelar. Trots att ett hus och tak över huvudet är lika mycket värt för både en kapitalstark individ och en kapitalsvag, är det större sannolikhet att de med kapital inte kan tänka sig att sälja sitt hus, vilket än priset månne vara. Harvey menar på att situationen är annorlunda för en person som lever på fattigdomsgränsen, eftersom de är i behov av pengar på ett annat sätt. En människa kan leva utan ett hus, men inte utan mat. Problemet som uppstår i relationen mellan grupper med olika samhällsekonomisk status är att de har svårt komma överens om de underliggande reglerna som ligger till grund till förhandlandet, eftersom de har olika förutsättningar. Därför menar Harvey att det är omöjligt för ett urbant system med en heterogen befolkning att fungera relativt konfliktfritt utan att skapa ett mönster i staden som gör att färre möten sker mellan individer från olika grupperingar. Därför menar Harvey på att det är av allra största vikt att separera befolkningen genom etnicitet, klass, social status, religion och så vidare om syftet är att upprätthålla det urbana systemets ordning när det kommer till resursförfogande. Det blir extra tydligt när det kommer till socioekonomi, eftersom individer med stora tillgångar på resurser har råd att spendera mer resurser i sin vardag, blir de inte lika hårt drabbade av att det inte skulle finnas till exempel mataffärer i området eftersom dessa individer har råd att åka bil för inköp. Harvey påpekar att detta leder till att besluten i det urbana rummet kommer påverka olika personer olika mycket beroende på deras resurstillgång (ibid).

Enligt forskarna Baeten och Listerborn pågår det också en utveckling i Sverige, där kommuner börjar se billiga bostäder som ett problem. I mångt och mycket beror problematiken på vilka som bor i bostäderna. Kapitalstarka individer i dyra bostäder bidrar omsätter större mängd kapital än bidragstagare som bor i billiga bostäder. Baeten et al tar upp exemplet Landskrona, där kommunen

jobbar för att öka värdet på sina bostäder. De tar hjälp av fem byggnadsföretag och det ska satsas 100 miljoner, varav 95 miljoner statligt finansierat på projektet. Dessa forskare uppger att anledningen till att Landskrona vill göra detta är att utsatta personer ska ge plats åt kapitalstarka individer i stadskärnan. Baeten et al tar upp ett citat från den dåvarande borgmästaren Torkild Strandberg(2012), där han ombeder bidragstagare att inte flytta till Landskrona. Forskarna tar också upp den så kallade "Allbolagen", som tvingar offentliga bostadsföretag att agera "affärsmässigt", som de menar kommer leda till en segregerad stad (Baeten & Listerborn, 2015).

Det är därför inte självklart att möten och inkludering skapar ett gott stadsrum enligt Harvey, eftersom det belyser skillnader i resursförfogande. Huruvida det vore *än* mer skadligt att separera människor är en relevant fråga i sammanhanget. Exempelvis Malmö stad, en högst relevant kommun i sammanhanget, skriver på sin hemsida att de satsar på mångfald och diversitet.(Malmö stad, 2019) En blandning av funktioner kan leda till att olika grupper möts, vilket borde ha ett egenvärde för samlevnaden i staden.

2.6 Resurser i stadsrummet

En aspekt som Harvey tar upp i sin vetenskapliga diskurs, och som är viktig för teorin i denna uppsats är förståelsen för uppbyggnaden av staden. Han menar att en stadsdels utformning påverkar människors "faktiska inkomst"(eng. *Real income*). Eftersom resurserna i ett samhälle har ett pris beroende på tillgänglighet och närhet, skiljer sig monetär förmåga från "faktisk inkomst". Resursförfogande, som generellt brukar ses som en definition för faktisk inkomst är därför en effekt av åtkomst och närhet till en resurs menar Harvey. Han tar upp exemplet med parkmark, som antas vara något som alla människor uppskattar oberoende av ekonomiska förutsättningar. Beroende på hur denna placeras i staden kommer då stadsbefolkningens olika gruppers faktiska inkomst att förändras. En park långt borta som dessutom har speciella öppettider, leder till att just den del av befolkningen som bor långt borta kommer att få ett minskat resursförfogande. Harvey skriver att det därför skulle bli de fattigaste områdena som skulle tjäna mest på exempelvis öppna utemiljöer, eftersom de allra fattigaste inte har ekonomiska resurser att förflytta sig ut och in i det urbana landskapet. Det leder också till att de inte kan bo utanför staden och pendla in till arbetet, utan måste verka där de lever (Harvey, 2009). Det blir intressant i koppling till Lefebvres analys att utsatta blir tvingade till stadens periferi, eftersom utsatta gruppers resursförfogande gör att det innebär en större ekonomisk ansträngning att ta sig in till stadskärnan för arbete.

Det blir härav tydligt att utformningen av en stadsdel kommer påverka människor på ett märkbart sätt, inte bara ur ett perspektiv av upplevelse och trevnad, utan även genom effekterna den får på deras faktiska inkomst.

2.7 Sammanfattning av teori och potentiell tillämpning i fallet Hyllie

- Det finns tendenser till en koppling mellan nyliberalism, bortträngandeprocesser och fråntagande. I takt med att ekonomiska krafter får ett ökat spelrum i stadsrummet, prioriteras

olika sociala aspekter bort. Kapital-ackumulation blir ett fokus istället för det sociala hållbarhet (Kärrholm & Nylund, 2011; Holgersen & Baeten, 2016; Koefoed, 2015; Harvey, 2011).

- En viktig analys för undersökningen av Hyllie är i vilken grad privata intressen styr planprocessen. Det blir emellertid underligt att anta att de påverkar den direkt, utan en mer trolig version vore att planerna anpassas till fördel för deras verksamhet. Exempelvis en önskan om att verksamheter ska finnas på platsen, och försök att skapa förutsättningar som främjar verksamheter. (Lefebvre, 1974; Purcell, 2009).
- Anledningen till att konsumtionslandskapen har fått ett stort spelrum, är olika brister i planverktyget som kan leda till kryphål i planeringsprocessen. (Kärrholm & Nylund, 2011).
- När det kommer till möten skapas enligt kulturgeografen som David Harvey konflikter när olika samhällsgrupper blandas. Huruvida det vore ännu mer skadligt att separera människor är en relevant fråga i sammanhanget, eftersom det landskapsarkitektoniska yrket mycket handlar om att skapa möten. I analysen av Hyllie är det intressant att undersöka olika blandningar av funktioner och upplåtelseformer, för att ta reda på just detta (Kohn, 2004; Harvey, 2009; Baeten & Listerborn, 2015).
- Utformningen av en stadsdel och en stad påverkar de som bor där, inte bara med avseende på upplevelsen på ett vardagligt plan, utan även ur ett perspektiv av faktisk inkomst. Det kan därför vara intressant i exemplet att ta reda på vilka typer av funktioner som det planeras för i Hyllie (Harvey, 2009).

Eftersom Hyllie är en plats som planeras från start blir det intressant att undersöka vem det planeras för. I Hyllie undersöks därför vilka slags resurser som finns tillgängliga och för vem.

3 Exempel Hyllie

I den här delen kommer jag undersöka om det tyder på att den faktiska planeringen av Hyllie har blivit påverkad av marknadskrafter. Jag kommer att använda planhandlingarna för att undersöka hur grundläggande miljöegenskaper, såsom buller, ljus och säkerhetsaspekter, fastställts. Jag kommer också undersöka en eventuell verksamhetsanpassning, här undersöker jag grönyta, lektyta, stadsbild och trafikmängd. Sedan kommer jag undersöka om hur det ligger till med upplåtelseformerna, bostadsrätter eller hyresrätter? Slutligen kommer jag kolla på funktionerna som planeras erbjudas, cykelanpassning, bilanpassning och serviceutbud. Är det tänkbart att marknadskrafter har påverkat dessa aspekter i Hyllie?



Bild: Hyllie centrum, figur 1.

Norra Hyllie är en stadsdel i Malmös sydliga periferi, och är sista tågstationshållplatsen för Öresundstågen innan Danmark. Placeringen i området ”storköpenhamn”, gör att den ligger lättåtkomlig i en kapitalstark region med stora förutsättningar för kapitalackumulering. Hyllie ligger placerat 4 km från Öresundsbron och 4 km från Malmö centrum. Emporia är ett köpcentrum som ligger i denna stadsdel, vars detaljplan antogs 2012 (Malmö stad, 2009 Dp:4990). Malmö stad beskriver dessutom i sin översiktsplan att Malmö är en naturlig förlängning av Köpenhamn (s 9 Malmö stad, 2018).

Med närheten till storstaden Köpenhamn och sin funktion som köpcentrum gör Hyllie till en plats med möjligheter för att bli tydligt påverkad av marknadskrafter. Syftet med att studera strukturen kring just Emporia är att det är ett stort projekt som är relativt nyplanerat. Genom att analysera verkligheten i planeringen av norra Hyllie kommer ytterligare en dimension läggas till arbetet via koppling mellan teori och praktik. Tidigare alumner i ämnet identifierar också en problematik med stadsplanering påverkad av nyliberalismens logik när det kommer till den socialt hållbara staden (Petersson, 2013). Tidigare akademiker påvisar också att det finns ett hopp mellan vad Malmö stad beskriver i sina övergripande visioner för Hyllie, och vad som presenteras i detaljplanerna. Det beskrivs att skillnaden också ligger mellan Malmö stad som helhet, och projektet Hyllie. (Månsson, 2017) Området som tas i anspråk för att bebygga Hyllie har historiskt sett varit jordbruksmark, vilket också kan bli relevant i frågor om hållbarhet etc. (Malmö stad, 2005).

3.1 Miljö

3.1.1 Buller

När det kommer till buller inom bostadsområdet marknadsplatsen, det vill säga Emporia, uppger Malmö stad att bullret på fasadsidan kan vara upp till 63 dBA, och på gårdssidan kan uppgå till 45 dBA. Boverkets anvisningar är att bullernivåerna inte får överstiga 55 dBA. (Malmö stad, 2012 Dp:5229) Malmö stad beskriver även situationen för buller på det närliggande stationstorget som problematisk, och uppger i detaljplanerna att de vill jobba med ljuddämpande åtgärder. (Malmö stad, 2008 Dp:4828) Den problematiska situationen är något som länsstyrelsen håller med om, i detaljplanen till mässanläggningen finns det inte tillräckligt beskrivet angående hur planen påverkar människors hälsa och säkerhet i form av buller, som gör det omöjligt för dem att bedöma huruvida den följer plan- och bygglagen. Speciellt mycket kritik får Malmö stad från länsstyrelsen angående sina planer att upprätta ett punkthus söder om Mässan, där buller tillsammans med en brist på utemiljö gör att det blir svårt att skapa en god boendemiljö. Malmö stad får också ta emot kritik för höga bullernivåer vid Annetorpsvägen och Vattenparksgatan. Länsstyrelsen går så långt som att ifrågasätta om det överhuvudtaget är lämpligt att planlägga för bostäder, om det inte ens i detaljplaneläget är relevant att undersöka bulleråtgärder. (Malmö stad, 2010 Dp:5115) Enligt min uppfattning kan Malmö stads överksamhet när det kommer till bullerundersökningar bero en av två saker, antingen har de hunnit göra det innan samrådet eller har de undvikit det. Hursomhelst är min analys att en nedprioritering av buller slår hårt mot boende, medan verksamheter indirekt tjänar på det eftersom det finns en koppling mellan besökare och buller, vare sig det gäller tågtrafik eller biltrafik. Bullret kommer att påverka människors vardag, och hälsa om det rör sig om så pass mycket buller att de får svårigheter att sova.

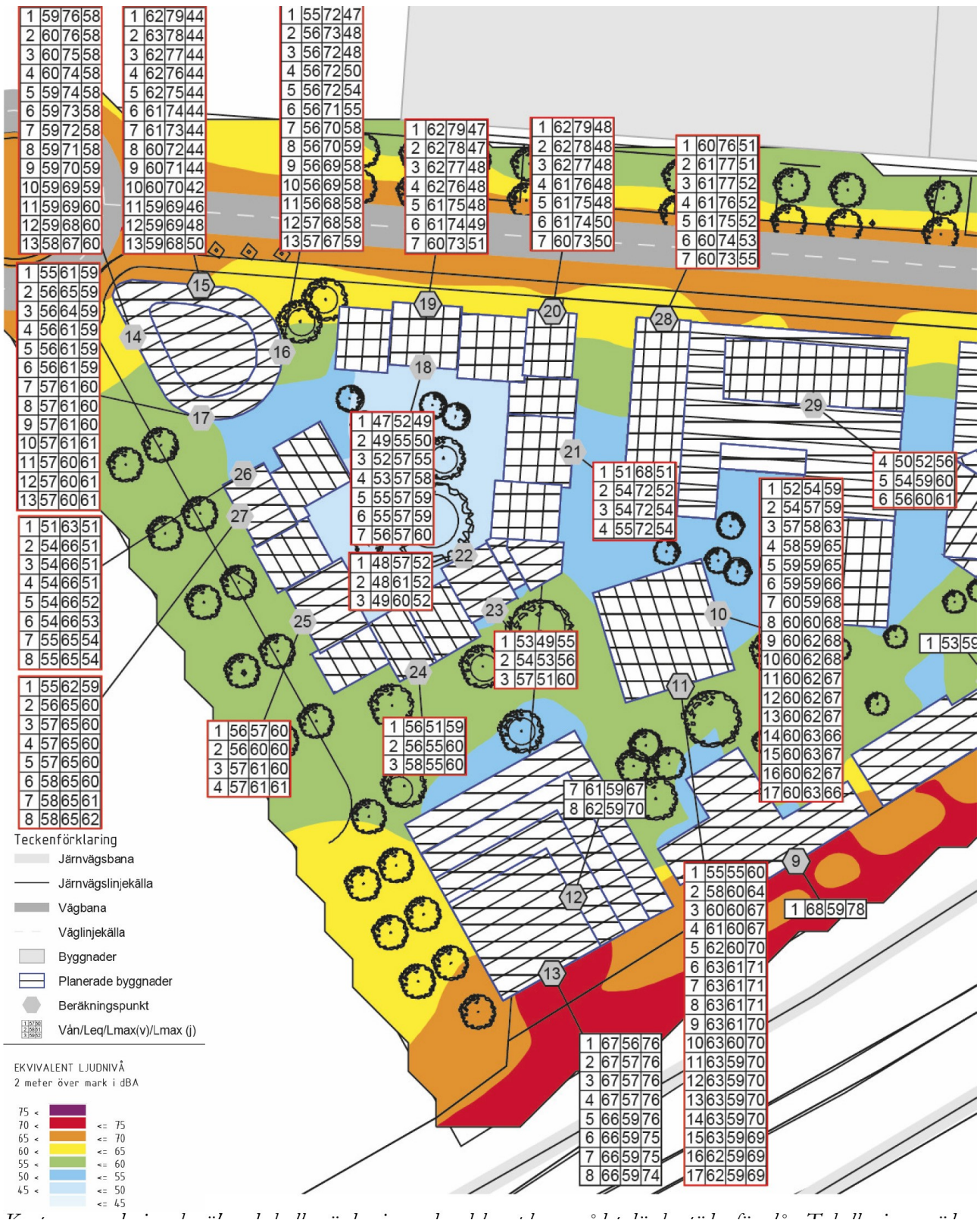


Bild: Tidig bullerkarta över kvarteret Härberget.



Bild: Kvarteret Härbergets placering i Hyllie, med stationstorget vid sidan, figur 3.

3.2.1 Ljus

Malmö stad skriver i detaljplanen att trafiken i området kommer påverka ljusföroreningar i bebyggelsen på marknadsplatsen 1 och 2 på grund av verksamheten i Emporia. Det rör sig främst om våning 2-4. Malmö stad påpekar å andra sidan att åtgärder såsom skyddsräcken i parkeringshuset ska minska skadeeffekterna (Malmö stad, 2012 Dp:5229). Ljushållandena på platsen är något som Malmö stad har fått kritik för innan. Under detaljplanearbetet för stationstorget (Malmö stad, 2008 Dp:4828) yttrade Miljönämnden kritik mot de planerade belysningsmasterna på torget. Miljönämnden ansåg att dessa kunde vara störande för de som bor i närområdet. På detta svarade Malmö stad att masterna var viktiga gestaltningsmoment och hänvisade till trygghetsaspekter i sin argumentation (Malmö stad, 2008 Dp:4828). När det kommer till belysning, och huruvida det är till fördel för boende eller verksamheter, anser jag att det i första hand är till fördel för de besökande. Båda grupper kan ta del av trygghetsaspekten som skapas med en upplyst utemiljö, skillnaden är att de som bor på andra platser inte sover med dessa master lysande under dygnets alla timmar. Lysandet kan antas vara ett störande moment eftersom miljönämnden valde att ta upp det. Ljushögreningar, kan liksom buller påverka människors hälsa eftersom det återigen kan leda till sömnsvårigheter.

3.1.3 Säkerhet

Malmö stad får också kritik för säkerhetsförhållandet på platsen. Länsstyrelsen kritiserar Malmö stad för att vilja ha en hastighetsbegränsning på 70 km/h på närliggande Annetorpsvägen. Eftersom den hanterar farligt gods uppmanades densamma av länsstyrelsen att hastighetsbegränsas till femtio kilometer i timmen. Malmö stad å andra sidan argumenterar för att det ligger utanför detaljplanens förfogande. De påpekar även att det har gjorts en riskanalys (innan denna detaljplan skapades) där det föreslås 70 km/h, och att samhällskraven på skyddsavstånden är fullgoda (Malmö stad Dp:5115). Höga hastigheter är också en problembild på andra platser i Hyllie. Ett sådant ställe är övergången mellan torget och köpcentret Emporia. Länsstyrelsen beskriver det som en naturlig överfart mellan två målpunkter, men på grund av vägens raka gestaltning, inbjuds det till höga hastigheter och en farlig miljö. (Malmö stad, 2008 Dp:4828) Vägarna kring torget beskrivs som speciellt problematiska och farliga för gående, med tanke på alla närliggande målpunkter som ökar rörelsen i området (Malmö stad, 2009 Dp:4990). I detaljplaneskedet för stationstroget får Malmö

stad också kritik från länsstyrelsen och miljöförvaltningen, att planerna borde fokusera mer på kollektivtrafik istället för bilism (Malmö stad, 2008 Dp:4828). Enligt min analys angående trafiksäkerhet är det tydligt att snabbare och effektiva transporter av gods och varor är fördelaktigt för de som har sina verksamheter i området, medan det innebär en säkerhetsrisk för de boende. En prioritering av verksamheter skulle därför troligen vara kopplat till förutsättningar för en ökad trafikalstring. Trafikalstringen innebär i sig en säkerhetsrisk, som kan vara direkt dödlig med tanke på bilars koalitionskraft. Det innebär en verklig och handgriplig risk.

3.2 Verksamhetsanpassning

3.2.1 Verksamhet

När det kommer till verksamhet är köpcentrumet Emporia betydande i området, det består av ett hundratal butiker, samt olika verksamheter för förströelse såsom restaurang, bowling och biograf (Malmö stad, 2012 Dp:5229). Fler samband finns verksamheterna emellan, som kopplingen till arenan som ligger bredvid. Andra kopplingar är till exempel till kvarteret Härbärgen som planläggs för att bygga en hotell- och konferensanläggning med 500 rum vid färdigställande. Detaljplanen fokuserar även på möjligheten att kunna upprätta verksamheter i byggnadernas bottenvåningar (Malmö stad, 2009 Dp:4990). I detaljplanen för mässan står det om byggrätter, kontor och verksamheter som alla ska centreras mot Hyllie Boulevard (Malmö stad, 2010 Dp:5115). På stationstorget är tanken också att det ska finnas arkader i lägsta planet med verksamheter de två första våningarna. Malmö stad vill skapa ”öppna fasader” med mycket kommersiell verksamhet runt torget såsom restauranger och butiker. På andra våningen görs plats åt restaurangerna så att besökarna får utsikt över torget och Öresund. På stationstorget beskriver Malmö stad höghusen Hyllie Point, de av tre huskroppar upphöjda på pelare. Husen har de planerade sluthöjderna 90, 50 och 15 meter (Malmö stad, 2008 Dp:4828). När det kommer till handelsytan runt stationstorget har den ökat väldigt mycket i förhållande till vad som kunde förutsägas i översiktsplanen, enligt länsstyrelsen. Enligt deras beräkningar kommer Hyllie innehålla mellan 60 000 och 70 000 kvadratmeter handelsyta. Kopplingen mellan verksamhet och parkeringsyta blir ofrånkomlig om det inte planeras för kollektivtrafik. Malmö naturskyddsförening är därför skeptisk till att det i området planeras för 9000 parkeringsplatser för bilar, återigen det kollektivtrafiknära läget till trots. De belyser problematiken och kopplingen mellan externa köpcentra och bilanvändande. De är även mycket kritiska till att Malmö stad förespråkar en grön linje som ska prägla området, men planerar för funktioner som kommer ge ”mycket biltrafik och stort parkeringsbehov”.(105) Malmö stad svarar på kritiken genom att argumentera för att externa köpcentra främjar avfallshanteringen (Malmö stad, 2008 Dp:4828).

Hyllie är en yta där det planeras för en hel del verksamhet och medföljande parkeringar. Jag anser därför att Hyllie har planerats till att bli en yta som har ett stort fokus på kommers. Det verkar vara en trend som också ökar genom planprocesserna i området, med tanke på länsstyrelsens kommentar angående den oförutsedda ökningen av handelsyta.

3.2.2 Lek och grönyta

Inom området för Marknadsplatserna och Emporia planerar Malmö stad för utrymme för närlek, och olika gång och cykel- och gångstråk som ansluter till området, som till exempel det så kallade Pildammsstråket(sedermera kallat ekostråket) som ligger med tvåhundra meters avstånd från

fastigheterna (Malmö stad, 2012 Dp:5229). Tekniska nämnden belyser dock en problematik med Malmö stads vilja att knyta samman Holma och Kroksbäck med Hyllievåg via en bilväg, eftersom denna med största sannolikhet skulle gå rätt igenom Pildammsstråket. Stadsbyggnadskontoret ämnar knyta samman den nya bebyggelsen med befintliga bostäder och parkmark, och på så vis skapa en tillfredsställande miljö för både vuxna och barn (Malmö stad, 2010 Dp:5115). Tekniska nämnden yttrar till Malmö att det finns ett imperativ att kombinera lektytor med dagvattenhantering, av platseffektiva skäl (Malmö stad, 2008 Dp:4828). Vidare när det kommer till lek och utemiljö, föreslår Malmö stad i detaljplanerna att takterrasser kan ”tillgodose behovet av uteplatser”(15), för alla de boende runt stationsområdet. Det beskrivs även i detaljplanen hur stationsområdet enda planerade närlekplats ska anläggas på en takterrass (Malmö stad, 2008 Dp:4828). Det till trots uppger Malmö stad att Hyllie präglas av stora byggnader, och att det därför är viktigt att införa mer grönyta. Gatan som löper längs med Hotellets konferensentré tycker stadskontoret ska vara grön med trädplanteringar (Malmö stad, 2009 Dp:4990). När det kommer till den värdefulla marken avsedd för utemiljö påpekar Länsstyrelsen att den tre meter breda förgårdsmarken längs med lokalgatan vid mässan verkar ofogad, eftersom boende skulle uppskatta de värdefulla kvadratmeterna på insidan av gården istället (Malmö stad, 2010 Dp:5115).

I sin kritik mot Malmö stadsbyggnadskontor tar fritidsnämnden upp försvinnandet av grönyteområdet som tidigare har kallats ”Elinelund”. De anmärker att detta grönområde numera delas itu av Lorensborgsgatan. De uppger att den delen som finns kvar väster ut har mycket lägre vistelsekvalitéer med medföljande bullernivåer. Den kvarvarande delen öster om vägen kommer i mångt och mycket åläggas omliggande infrastrukturens dagvattenhantering. För att kompensera för detta och än fler bortfall påbjuder fritidsnämnden att Malmö stad ska förlänga krokbäcksparken söder ut till Annetorpsvägen så att området blir lättillgängligt för gång- och cykeltrafikanter. Malmöstad svarar i deras replik att detta är en av deras huvudfrågor. Någon förlängning har i skrivande stund, 22042019, inte ägt rum (Malmö stad, 2008 Dp:4828).

Grönytan skulle förmodligen beskrivas som ”oproductiva” enligt Hénri Lefebvres teorier om ekonomiska krafter i stadsrummet(Lefebvre, 1974). Det vore därför, enligt min uppfattning, tämligen talande om sådan oproduktiv yta fick ge vika för framkomligheten till den produktiva ytan, som exempelvis Emporia och verksamhetsområdena. Det visar sig emellertid i plandokumentet att detta är fallet. Parker delas itu för vägbyggnation och verksamhetsbebyggelse. Det kan också talas om annan typ av produktion, som till exempel social interaktion, som är av stor vikt i ett samhälle

Röd linje anger kollektivtrafik med markerade hållplatser. Brun linje visar cykelnätet. Cirklar markerar platser med service och handel.



Bild: Grönområden runt Hyllie från en detaljplan från 2005, men som representerar dagens läge. Hyllie stationstorg och Härberget är inringade i blått, figur 7.

3.2.3 Stadsbild

Stationstorgets 100 meter höga byggnaden "Hyllie Point" skapar enligt Malmö stad ett riktmärke i Malmös utveckling. Dessa höga hus markerar ett centrum och en kommunikationsnod. Den ska

också fungera som ett regionalt riktmärke för ankomsten till Sverige (s 48)(Malmö stad, 2008 Dp:4828). En liknande process beskrivs också i kvarteret Härbärget. Genom en sextio meter hög byggnad på fastigheten skapas ett riktmärke tillsammans med de andra byggnaderna i området. Det vill säga Malmö arena, Hyllie Point, Hyllie vattentorn och Emporia. Byggnaderna ska fungera som ett regionalt riktmärke som kungör ankomsten till Sverige (Malmö stad, 2009 Dp:4990). Enligt min tolkning verkar det som att Hyllies stadsbild är viktig för att signalera till omvärlden att Hyllie just är en kapitalstark yta.

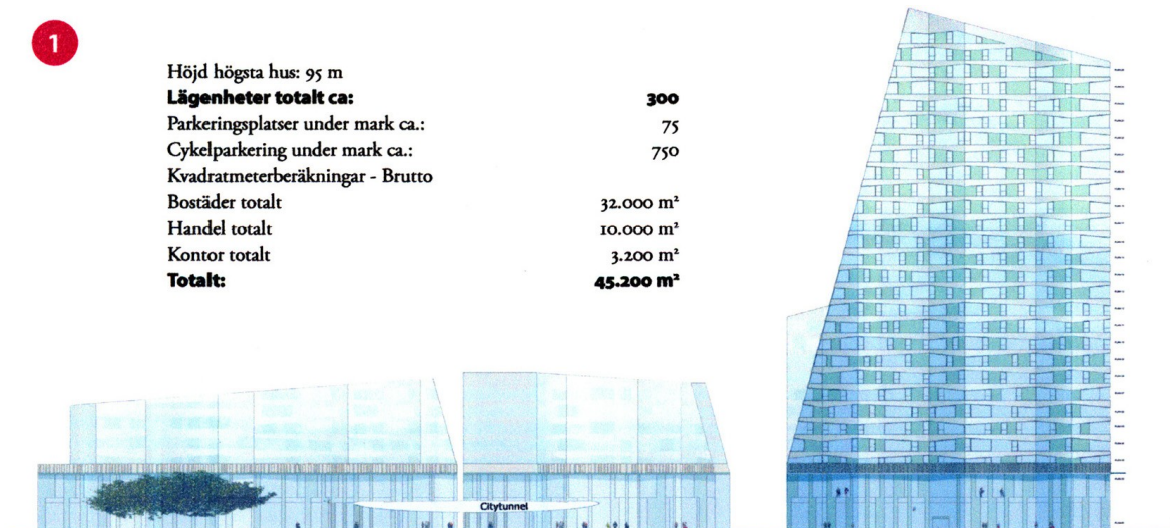


Bild: Visionsbild över stationstorget, figur 4.

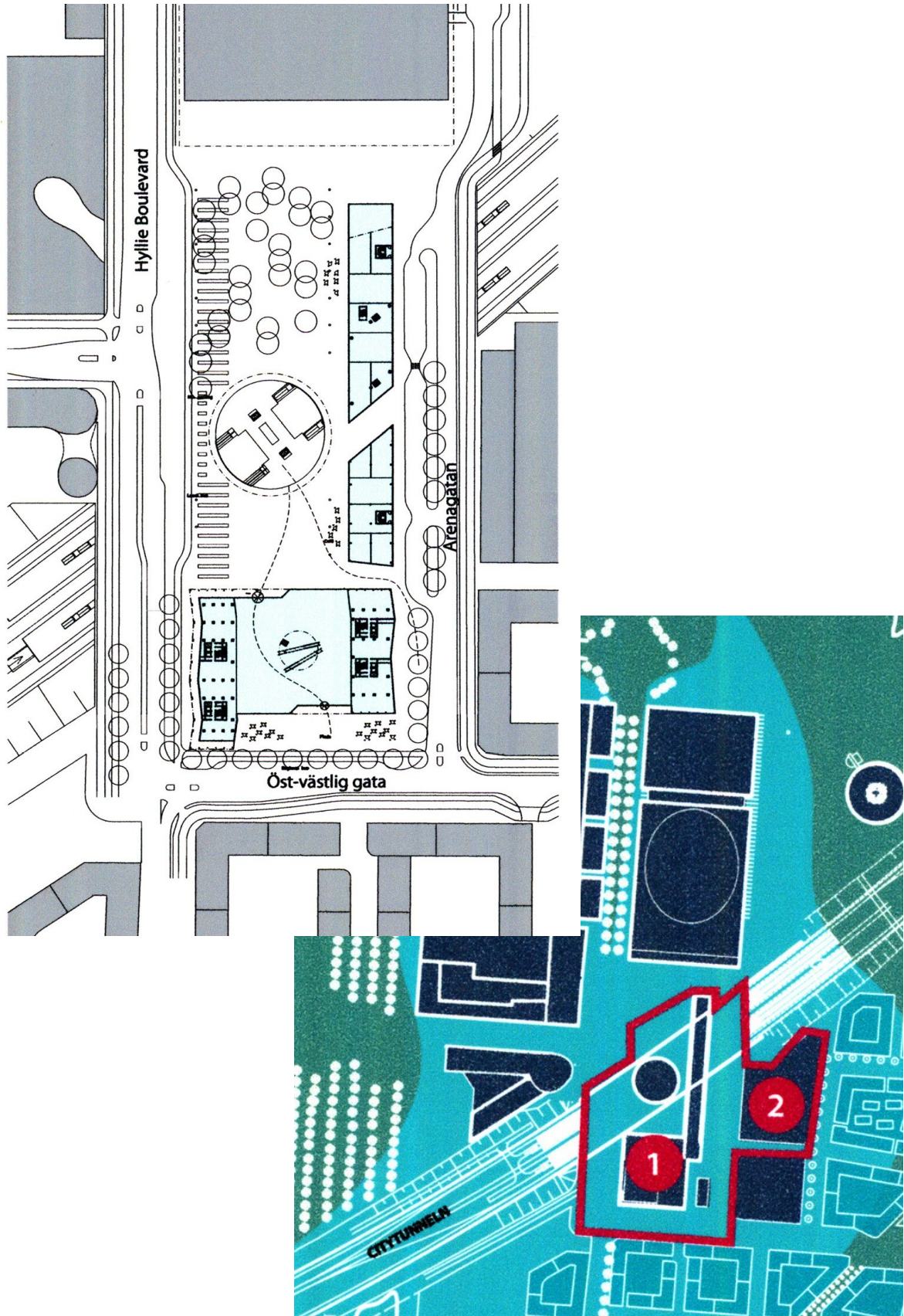


Bild: överst, Illustration över stationstorget, figur 5. Underst, stationstorgets placering i Hyllie centrum figur 6.

3.2.4 Trafikmängd

För att hålla sig inom riktlinjer för buller, gjorde länsstyrelsen bedömningen att åtgärder behövdes vidtas för hela området. Vidare beskriver de att de ökade transporterna i koppling till mässan borde tas i beaktning eftersom de leder till ökade utsläpp, och att det kollektivtrafikhärläget utgör möjligheter som inte tas upp fullgott i planförslaget. En annan aspekt som belyses är att trafiken i centrala Malmö kan öka till följd av byggandet. Det kan leda till förhöjda värden av kvävedioxider och är ännu en anledning att fokusera på det kollektivtrafikhärläget. Malmö stadsbyggnadskontor genmäler att de inte håller med om risken att öka trafiken i centrala Malmö, och förutspår istället positiva miljöeffekter i detaljplanen. Deras argument fokuserar på att mässan flyttade från västra hamnen till Hyllie, som har bättre kollektivtrafikförbindelser och därmed bidrar till lägre utsläpp (Malmö stad, 2010 Dp:5115). Jag tolkar detta som att i det i detta fall handlar om att verksamheterna är en prioritet i planprocessen, som bär stor vikt vid beslut-tagandet. Det finns därför en hög toleransnivå för eventuella negativa effekter av utbyggandet, såsom föroreningar och liknande. Det tyder på att trafikstringen är något som kan accepteras i förhållande till eventuella kapital-vinster.

3.3 Byggnadsdynamik

3.3.1 Bebyggelse

I detaljplanen för Emporia skriver Malmö stad att de bygger Emporia innan omslutande bostäder på fastighetsområdet, så att bostäderna kan anpassas utefter Emporia i efterhand. Tanken är enligt Malmö stad att funktionsblandningen ska leda till ett mer konstant flöde av människor, och att detta i sin tur ska leda till en tryggare boendesituation på marknadsplatsen 1 och 2, alltså Emporia(Malmö stad, 2012 Dp:5229). Den sociala hållbarheten målas upp som en viktig aspekt för stadsbyggnadskontoret. Enligt Malmö stad uppfyller planerna för området Mässan målen för social hållbarhet, de anser även att de har tagit hänsyn till behovet av bostäder i det kollektivtrafikhärläget. Det trots att det inte finns några bostäder inom planområdet (Malmö stad, 2010 Dp:5115).

Stadsbyggnadskontoret beskriver att infrastrukturen i kvarteret Härberget, inklusive cykel- och gångvägar, har stationsområdet som målpunkt och att denna nya bebyggelse ämnar fortsätta bygga in stationstorget (Malmö stad, 2009 Dp:4990).

På stationstorget ger länsstyrelsen kritik till att Malmö stad för att de inte följer Boverkets allmänna råd om skyddsavstånd mellan arbetsplats och större garage, som ska vara 200 meter. Malmö stads replik är att de har tänkt på detta allaredan, och lägger även till en aspekt om trafiksituation som gör frågan komplex (Malmö stad, 2008 Dp:4828).

Miljöförvaltningen beskriver en oro för den förslagna boendemiljön vid stationstorget. De tror att det inte är en bra idé att blanda bostäder, kommersiell verksamhet och parkeringshus på det viset som Malmö stad ämnar. De hänvisar i samrådet till studier gjorda i Stockholm som påvisar att buller är extra störande om det kommer från flera olika håll och källor samtidigt. De påpekar också att det på karolinska institutet att forskningen har uppdagat att det finns en koppling mellan högt blodtryck och höga bullernivåer. Miljöförvaltningen anser att "Hyllie Tower" är extra problematiskt eftersom det inte kommer att vara möjligt enligt förslaget att skapa en fasad med skonsamma bullernivåer (Malmö stad, 2008 Dp:4828).

Min analys av situationen i bebyggelsen i Hyllie är att boendemiljön inte alltid prioriteras högt. Det blir en komplex situation när kommersiell verksamhet, med medföljande trafik, kombineras med boendemiljö enligt Malmö stad själva. Det gör att jag tolkar situationen som att boendemiljön inte väger tyngst, också med tanke på exemplet Marknadsplatsen 1&2, där bebyggelsen fick anpassas till köpcentrumet i efterhand.

3.3.2 Upplåtelseform

SDF(stadsdelsförvaltning) Hyllie beskriver sin positiva inställning till att det skulle byggas bostäder i Hyllie centrum, men påpekar att det är viktigt att blanda upplåtelseformerna. På det viset kan ett bostadsområde av både hyresrätter och bostadsrätter uppnås. De beskrev en problembild för framtiden där centrum styrs av stora kommersiella krafter. Det blev emellertid omöjligt att bestämma boendeform eftersom fastigheterna var privatägda, Malmö stad genmäler därför att de inte kan uppge vilken upplåtelseform som "skulle bli aktuell". Även om det, enligt min personliga bedömning, redan i detta läge var tämligen tydligt av planhandlingarna att döma att det inte skulle bli några hyresrätter på grund av just ägandeformen (Malmö stad, 2012 Dp:5229).

Miljönämnden tar också upp att en majoritet av de planerade bostäderna är bostadsrätter. De påpekar även att det strider mot Malmö stadsdelsfullmäktiges beslut om att ha blandade boendeformer (Malmö stad, 2008 Dp:4828). I Malmö stads planprogram, som uppfördes innan byggnationen av Hyllie, uttrycktes också en vilja att blanda upplåtelseformer (Malmö stad, 2005). Enligt min analys, rör det sig om en prioritering från Malmös sida, dessa intentioner kunde dock inte urskiljas tydligt i planhandlingarna. De blandade upplåtelseformerna kan också säga en del om möten, eller rättare sagt vilka som möts. Eftersom inte alla i samhället har råd att köpa bostadsrätter, som exempelvis studenter i viss utsträckning, blir det svårt för dem att bosätta sig i området. Möten med dessa studenter uteblir därför, tillsammans med många fler samhällsgrupper. Det leder till en mer homogen stadsdel.

3.4 Funktioner

3.4.1 Cykel

När det kommer till cykling, påpekar Malmö stad att korsningar mellan gatunät och gång- och cykeltrafik i planområdet för Emporia är "hastighetssäkrade"(s13) (Malmö stad, 2012 Dp:5229). De vill också att kollektivtrafik samt cykel- och gångtrafikanter borde ha priori för att minska den tunga trafiken i området kvarteret Härbärgen (Malmö stad, 2009 Dp:4990). Planer på att anlägga cykelvägar längs med huvudgatorna Hyllie Boulevard och Hyllie vattenparksgata finns i planhandlingarna, Malmö stads vision var att området skulle vara "väl tillgängligt för gående och cyklister"(s 10). Det beskrivs även i detaljplanerna hur grönstruktur ska planteras längs med gatorna (Malmö stad, 2010 Dp:5115). Malmö tar vidare upp vikten av att möjliggöra för andra transportmedel än bil, som cykel eller buss. Malmö stad uppger också att det finns ett behov av 500 cykelparkeringar på torget (Malmö stad, 2008, Dp:4828). Deras cykelparkeringar får däremot kritik av bland andra tekniska nämnden, som skriver att cykelparkering till mässan inte har redovisats på planerna (Malmö stad, 2010 Dp:5115). Under ett senare skede, i detaljplanen för kvarteret Härbärgen, belyser tekniska nämnden också att "nästan inga"(27) planer som vid detta tillfälle (Malmö stad, 2017 Dp:5589), som hade tagits fram hade räknat med en cykelparkering vid stationen. De beskriver det som underligt eftersom det i trafikutredningen bedömdes vara "oerhört viktigt"(27) att ha dessa så nära uppgångarna som möjligt. De tar upp risken för gerilla-parkering som kan blockera entréer med mera som potentiella risker (Malmö stad, 2009 Dp:4990).

Malmö stadsdelsfullmäktige påpekar också under detaljplaneskedet för stationstorget att de vill se mer utbyggda cykel- och gångvägar och att de anser att cykelparkeringens behov har underskattats (Malmö stad, 2008 Dp:4828). En liknande kritik uppkommer under detaljplaneskedet för Emporia (marknadsplats 1 & 2). Både tekniska och miljömässiga nämnden pekar på att det borde specificeras hur cykelparkering löses (Malmö stad, 2012 Dp:5229). Fritidsnämnden skriver i samrådet för Hyllie stationstorg att de vill att Malmö stad jobbar mer med cyklismen inom planområdet, och belyser vikten av lättåtkomliga parkeringar. De skriver att användandet av cykeln i området starkt beror av möjligheterna att bekvämt göra detta (Malmö stad, 2008 Dp:4828). Enligt min uppfattning verkar det som att Malmö stad satsar en del på cykelvägar, och cykelparkeringar. Enligt de kritiserande instansernas utsago verkar det dock inte som att deras cykelvägssatsning håller måttet, och än mer kritiska är de till vad de beskriver som men brist på cykelparkeringar. Det verkar som intentionerna om cykelsatsningar blivit mindre ambitiösa i praktiken.

3.4.2 Parkering

Malmö stad beskriver att alla de parkeringsplatser som behövs för att tillgodose både Emporias, bostädernas och kontorens behov finns inplanerade inom planområdet. 2500 i parkeringshus, 400 i gatubebyggelsens källarplan och 500 platser i markparkeringen i väster. Cykelparkeringar omnämns inte till antal men dessa ska finnas på alla föregående nämnda platser, men i parkeringshuset endast på bottenvåningen. Den planerade cykelnormen för bostäderna är 2,5 per lägenhet och för bilar ska ett p-tal på 0,6 tillgodoses för bostadsbebyggelsen. Emporia förväntas enligt Malmö stad ha ett besökarantal som innebär 6000 personbilar per dag. Malmö stad beskriver de ska använda grönska för att kombinera dagvattenhantering på sin p-platser, och att skapa rum som är ”trygga, vackra och utgör tydliga egna rum”(s 12) (Malmö stad, 2012 Dp:5229). Planområdet för Mässan har 1500 parkeringsplatser vid normala evenemang, men dessa kompletterades med 300 i närområdet för att kunna nyttjas vid riktigt stora mässor. Malmö stad påpekar att de tillsammans med verksamheterna i området har ett gemensamt ”ansvar” att uppmuntra användandet av kollektivtrafiken i stadsdelen (Malmö stad, 2010 Dp:5115). En analys av detta vore att det planeras för en hel del parkeringsplatser, i verkligheten. Medan det i planhandlingar står saker som det tidigare nämnda ”gemensamt ansvar” för att folk inte ska använda bilen, och välja att åka kollektivt. Det kan betyda att Malmö stad har en intention om att kollektivtrafiken ska prioriteras.

3.4.3 Service

Utbudet av service är en kritiserad aspekt av Hyllie. Servicenämnden anmärker på att Malmö stad skriver mycket om mångfald i sina planprogram, men att det finns få funktioner för kommunal service på planområdet. De skriver att det enda inplanerade är skola och barnomsorg, och att det vore främjande att även inkludera service såsom LSS-boende, vårdboenden med mera. Malmö stad skriver i sin replik att de kommer ha en behovsdiskussion med ”ansvariga för social service”(95) under fortgången av stadsbyggandet. Det är en uppfattning som delas av Hyllie Fullmäktige (Malmö stad, 2008 Dp:4828). Bristen på kommunal service, är som omnämnt i teoridelen ett signalelement i den nyliberala stadsplaneringen.

3.5 Sammanfattning

3.5.1 Satsningar

Genomsyrande alla detaljplaner för Hyllie centrumområde är anpassningen efter bilen. Inte bara genom tillgänglighet för bilar i stadsrummen, men även genom satsningar som gör bil-livet mer bekvämt. Det handlar i första hand om förvaring av bilar, exempelvis markparkeringar eller parkeringshus. Upprepade gånger på samråden får Malmö stad frågan varför det satsas så mycket på bilar; givet å ena sidan miljömål, å andra sidan det kollektivtrafiknära läget.

En annan tydlig satsning är den på kommersen, eller kapitalet. Handeln beskrivs av Malmö stad som mycket viktig och tonsättande för området. I samtliga detaljplaner som har studerats har fokuspunkterna legat på att skapa möjligheter för kapitalackumulation genom både handel och verksamheter. Satsningen på bilen hänger ihop med verksamheten.

Något som Malmö stad inte vill tumma på är deras vision om stadsbilden. I flera av detaljplanerna (Malmö stad, 2008 Dp:4828; Malmö stad, 2009 Dp:4990) beskrivs det hur de höga byggnaderna ska vara riktmärken som ska påvisa ankomsten till Sverige från Danmark.

3.5.2 Problematiska effekter av Hyllies stadsplanering

Ett problem som den tekniska nämnden med flera tar upp upprepade gånger är bullernivåerna. (Malmö stad, 2008 Dp:2008; Malmö stad, 2012 Dp:5229) De höga bullernivåerna leder i sin tur till att Malmö stad får kritik för att ens planera för bostäder så nära tågbanan och verksamheter (Malmö stad, 2010 Dp:5115).

Något som Malmö stad har problem med är att de gröna ytorna försvinner i takt med att planarbetet fortgår i Hyllie (Malmö stad, 2008 Dp:4828). Det är också kopplat till bristande lek- och fritidsyta inne i staden. Malmö stad möter kritik bland annat med att uppge att de ska jobba med ”gröna tak” (Malmö stad, 2008 Dp:4828).

Hyllie har ett kollektivtrafiknära läge och dessutom en storskalig bebyggelse, det gör att cyklism inte bara skulle kunna idkas, utan även främja en hållbar stadsbild. Nämnderna kritiserar Malmö speciellt för att de Malmö stad inte satsar mer på cyklism. De syftar främst på parkeringar och cykelvägnät (Malmö stad, 2008 Dp:4828; 2009 Dp:4990; 2010 Dp:5115; 2012 Dp:5229; 2017 Dp:5589).

En replik som stadsbyggnadskontoret i Malmö stundom får begrunda är att området i mångt och mycket saknar kommunal service. De verksamheter som finns är alltså privatägda. De få kommunala verksamheter som det planeras för är barnomsorg och skola (Malmö stad, 2008 Dp: 2008).

Malmö stad blir också kritiserade för att de inte planerar för blandade upplåtelseformer när det kommer till bostäderna. Det trots Malmö kommunfullmäktiges bedjan (Malmö stad, 2008 Dp:4828) (Malmö stad, 2012 Dp:5229).

4 Diskussion

4.1 Att relatera Hyllie till diskursen om nyliberal geografi

Här kommer jag att analysera Hyllies miljöegenskaper, för att vidare utröna till vilken grad bullernivåer med mera har anpassats till en god boendemiljö. Sedan analyseras

verksamhetsanpassningen för att undersöka om Hyllie är vara en fördelaktig miljö för verksamheter. Slutligen analyseras upplåtelseformer, som kan indikera vilka typer av möten som kan ske på platsen. Eftersom det krävs en insättning för att ta ett lån till en hyresrätt, blir det något som indikerar inkomstnivåer.

4.1.1 Miljöegenskaper

I Hyllie planeras det för verksamheter, men det planeras även för bebyggelse. I vissa aspekter går prioriteten för att skapa en investeringsvänlig yta före boendemiljön, som Malmö stad får kritik för flera gånger av de kritiserande instanserna som exempelvis miljönämnden, servicenämnden, länsstyrelsen etc. Till vilken grad prioriteten går före är en fråga om tolkning, men både störande ljuskällor och bullernivåer vittnar om att de besökandes upplevelse i vissa hänseenden väger tyngre än de boendes. Det är en uppfattning som delas av tidigare akademiker. Det beskrivs hur både bostadsforskare och kommunanställda på Malmö stad är kritiska till resultatet (Pettersson, 2013).

Malmö stad beskriver också flera gånger i sina planhandlingar sin vision om stadsbilden i Hyllie. Enligt David Harveys teorier om urbanisering som ett medel för att investera kapital, kantas idag storstäderna av olika byggnationer av höga och stora fastigheter (Harvey, 2011). Även om det inte framgår i stadsbyggnadskontorets utsago är det tydligt enligt min personliga uppfattning, att avsikten är att skapa en stadsbild som liknar dessa väldiga och kapitalstarka projekt. Malmö stad beskriver Hyllie som den första platsen som tågresenärerna ser vid sin ankomst till Sverige. Vikten av att ha en stadsbild som signalerar att ytan är ekonomiskt produktiv blir därför påtaglig.

I fallstudien uppdragas det att planeringen i Hyllie nästan uteslutande satsar på kommersiell verksamhet, som är av privat karaktär. Den enda kommunala service som det planeras för har att göra med familjeliv, nämligen barnomsorg och skola. Detta kan tolkas som en av två saker, antingen är stadsdelen tänkt att vara fri från människor från utsatta samhällsgrupper. Ett annat tänkbart scenario är att Malmö stadsbyggnadskontor inte räknat med att det finns delar av befolkningen i Malmö som behöver kommunal service såsom bibliotek eller sjukhus, och inte har ett resursförfogande som gör att de kan röra sig fritt i stadsrummet utan ekonomiska uppoffringar. *Cui bono*, alltså vem som tjänar på planeringen, kan därför vara en relevant reflektion eftersom det är kopplat till vem som kan flytta dit. Ett område som är planerat för individer med lågt resursförfogande vore gynnsamt för den delen av befolkningen, och detsamma gäller för andra grupper.

4.1.2 Verksamhetsanpassning

Hyllie är enligt min analys en kapitalproduktiv yta i allra högsta grad. Området kantas av ytor med investeringsmöjligheter, som verksamheter och andra ytor som är ålagda privat bruk. Exempel på det är vägar, parkering och arena. De ekonomiskt oproduktiva ytorna som grönytor har igenom planprocessen fått ge plats åt kapitalproduktiva ytor som vägar med mera. Inom hela planarbetet är trafikalstring en verklig effekt som påverkar stadsrummet, som det tidigare i exemplet har redogjorts för.

En effekt av att inte prioritera ekonomiskt oproduktiva ytor kan vara att vissa ytor som uppskattas av barn uppfattas som onödiga. Det beror på att ytan är så pass hårt exploaterad för andra ändamål, att det inte finns utrymme för exempelvis lekplatser på marknivå. De planeras istället på takterrasser runt stationsområdet (Malmö stad, 2008 Dp:4828), bortprioritering av parker och minskat boendetrymme. Eftersom delar av barnperspektivet kräver ytor som kan klassificeras som ekonomiskt oproduktiva som parker och boendemiljö, blir barnperspektivet i viss mån lidande. Ett ytterligare exem-

pel på satsningar för att Hyllie ska bli en produktiv yta är länsstyrelsens kommentar till Malmö stad angående handelsytan. Länsstyrelsen skriver i sina utlåtanden att handelsytan har ökat oförutsägbart mycket mellan översiktsplaneskedet till detaljplaneskedet. Tidigare skribenter i ämnet har också fastslagit att fokuset i dagens stadsplanering har gått ifrån industri till handel, vilket är extra sant för Malmö med en historia som industristad (Pettersson, 2013). Pettersson föreslår att ett sätt att göra detta är att få invånarna att dröja sig kvar i stadsrummen, så att de konsumerar mer. Emporia, med klimatanpassat inre, skulle kunna vara ett exempel på det.

För alla de som äger verksamheter i Hyllie innebär planeringen en mycket fördelaktig utveckling. Emporia, och hela ytan i Hyllie kan därför klassificeras som en ekonomiskt produktiv yta.

4.1.3 Upplåtelseformer

Funktionerna blandas mycket i Hyllie, när det kommer till en blandning av kommers och boendemiljö. Om den goda anledningen till att blanda funktioner vore att få folk från olika samhällsgrupper att mötas, Harveys tidigare nämnda kritik till trots, kan det frågas huruvida detta är fullgott. Möten sker, men kanske inte mellan alla typer av samhällsgrupper. Det har att göra med vilka typer av funktioner som finns i Hyllie, som föranleder nästa frågeställning, ”vilka funktioner planeras det för?”. Malmö stad fick flera gånger genmäla kritik som var inriktad på att området saknar kommunal service. Den kommunala servicen var i huvudsak inriktad på barnfamiljer, och räknade inte med utsatta grupper. Service som utsatta grupper kan vara i behov av är exempelvis olika typer av boenden, och bibliotek.

När det kommer till det upplevda stadsrummet har arbetet tidigare försökt skapa en djupare analys av de nyliberala effekterna på Hyllie genom att använda Margret Kohns uppdelning av ytor genom tillgänglighet och inkludering. (Kohn, M., 2004) Hennes analys pekar tydligt på att privatisering av offentliga ytor minskar både tillgänglighet, inkludering, och upplevd jämställdhet. Genom att ytan privatiseras och att olika samhällsgrupper får olika tillträdesvillkor och det skapas en uppdelning. På det viset belyser den nyliberala privatiseringen skillnaden i penningförmåga mellan olika samhällsgrupper. Det skapar därmed spänningar mellan de olika grupperna, som tidigare i teorin David Harvey argumenterar för (Harvey, 2009). Det enda sättet att minimera konflikterna är emellertid enligt samme Harvey att skapa homogena befolkningar där åtgärder vidtas för att minska möten mellan stadsdelarna. Den lösningen förutsätter att det inte är acceptabelt att föreslå att alla samhällsgrupper borde vara jämlika och ha samma resursförfogande i staden.

5 Slutsatser i relation till frågeställning

Hur har marknadskrafter fått påverka stadsrummet i Hyllie?

Marknadskrafter har fått påverka Hyllie på det viset att kommers i vissa hänseenden har fått väga tyngre i gestaltningen av stadsrummet än andra aspekter. Dessa aspekter innebär exempelvis; naturmiljö, boendemiljö och barnperspektiv.

De generella effekterna som nyliberalismens idéer och marknadskrafter har haft på stadsrummet i Hyllie, relaterar inte bara till hur det har gestaltats utan vilka funktioner som det har planerats för i området. På det stora hela, spelar investeringsmöjligheter och verksamhetsmiljö en betydande roll, som resulterar i parkeringshus, vägar, butiker och kontor istället för parker, lekplatser, gårdar och kommunal service.

Hyllie är i första hand en ekonomiskt produktiv yta, som alstrar kapital. Det är också en yta som ska konsumeras, men då i första hand av de som besöker stadsdelen.

Ur ett perspektiv av stadsplanering handlar det om att göra en avvägning mellan olika intressen när funktioner planeras i planen för att utröna hur ytan på en plats ska användas. Ur en upplevelsemässig synvinkel, har Malmö stad som tidigare nämnt satsat mer på den kommersiella upplevelsen än den bomässiga enligt den kritik de får av länsstyrelsen och nämnder. I detaljplanerna blir Malmö stad även kritiserade (Malmö stad, 2010 Dp:5115) för att inte ha utfört utredningar som är kopplade till trafik och miljö. Det blir emellertid ganska naturligt och förståeligt, eftersom resultaten troligen inte vore fördelaktiga.

5.1 Hyllies syfte

Det kan slutledas att Hyllie är en yta som i första hand har skapats för att uppfylla kommersiella syften. Syftet för byggnationen är därför ett annat än den goda boendemiljöns, i alla fall av planhandlingarna att döma. Om det inte skulle ha planerats för något boende alls i Hyllie, skulle därför den produktiva ytan kunna ha ursäktats lättare. Emellertid blir det då problematiskt eftersom just boendemiljö planeras på ytan. Det blir därför en förmildrande omständighet att ytans huvudsyfte är kapitalackumulation och inte boendemiljö, situationen för de boende i området består dock.

5.2 Framtiden och lärdomar

När det kommer till framtiden, och vilka lärdomar som kan dras från Hyllie, kan olika saker utrönas beroende på vad som är syftet och intentionen. Det beror alltså på vilket stadsrum som vill uppnås, hur exemplet Hyllie bäst används. Hyllie är ett gott exempel som kan användas för påvisa hur planerare ska gå till väga för att skapa ytor som fokuserar på ackumulering av kapital, eftersom det är ett stadsrum som framgångsrikt gör just detta. Hyllie kan därför betraktas som ett stadsrum som kan främja kommersiell verksamhet.

Om det å andra sidan är tanken att skapa ett stadsrum som fokuserar på att vara anpassat för en god boendemiljö, är Hyllie ett exempel med blandad framgång. Länsstyrelsen gav under samrådsprocesserna flera råd för att uppnå goda boendemiljöer som kan vara till god hjälp. Olika gestaltningar och beslut kommer påverka olika personer i stadsrummet på olika vis, som påvisat tidigare i teorin (Harvey et al). Det handlar därför om vad som ska prioriteras i stadsrummet. Om den goda boendemiljön prioriteras över den kommersiella verksamheten, som inte är fallet i Hyllie, kommer densamma att bli bättre än om det skulle vara tvärtom. Hyllie är ett exempel på inversen av det förhållandet, hur en prioritering av kapitalet har lett till en dålig boendemiljö.

Teoretikerna som tas upp i arbetet pekar på att kapitalet och ytan är starkt kopplade till maktstrukturer. Det demokratiska och intersektionellt jämlika stadsrummet blir därför det ideala. Det skulle emellertid kräva mer åtgärder än vad som skulle vara möjligt att åstadkomma som planerare, med problematik kopplad till bland annat resursförfogande. Ett idealsamhälle vore alltså enligt dessa teoretiker ett samhälle där fokus ligger människorna som bor där och inte kapitalackumulering. Om intentionen är att skapa en god boendemiljö, och ett liknande projekt skulle antas i Nyhamnen, är det essentiellt att ändra grundpremisen för exploateringen. Hyllie är ett exempel på hur Malmö har misslyckats med att skapa en god boendemiljö i ett område vars huvudsyfte är ackumulering av kapital. Därför blir en möjlig lärdom att det är problematiskt att

skapa goda boendemiljöer i områden vars huvudsyfte är ackumulering av kapital. Vare sig det rör sig om en funktionsseparering, eller om det handlar om att ge boendemiljön huvuddelen av ytan, så går en sådan diskussion utanför denna uppsats.

Det mest förvånande med exploateringen för mig personligen var inte att den planerade boendemiljön var undermålig, utan att det planerades för boendemiljö över huvudet taget. En annan viktig förståelse var att begrepp som *”hur kan det göras bättre nästa gång”*, blir föremål för fri tolkning om de inte sätts i kontext av vem det är som ska gagnas. Enligt Harveys tankar om konflikter i stadsrummet, vore ett super-gentrifierat område mycket bra för de med resursförfogande nog att bo där, det är däremot mycket dåligt för de som blir utdrivna för att ge plats. *Cui bono, alltså för vem till gagn*, blir alltså den verkligt intressanta frågan i stadsbyggnaden enligt mig.

5.3 Vidare forskning

I fallet Hyllie kan det vara en intressant undersökning att utröna hur slutresultatet blev, eftersom detta arbete i huvudsak fokuserar på intentioner och planer.

När det kommer till nyliberalismens koppling till svensk stadsplanering kan det vara intressant att undersöka de projekt som Malmö utvecklar idag, som kommer att representera ett framtida samhälle. Ett förslag på ett sådant område är Nyhamnen i Malmö som just nu(120519) har fått en översiktsplan.

5.4 Metoddiskussion

Metoderna som har använts för att undersöka Hyllie har sin utgångspunkt i bland annat historisk materialism, som tidigare litteratur i ämnet(Persson, 2015). Det leder till att litteratur som kritiserar nyliberalism och marknadskrafter i planeringen har använts som källmaterial. Det gör att arbetet har undersökt Hyllie från en specifik vinkel, som inte är förhärskande. Arbetet har också fokuserat på förutsättande värden som resursförfogande och ekonomi. Det finns många fler delar som behövs för att skapa ett demokratiskt stadsrum. Den produktiva ytan fokuserar på ekonomi och maktstrukturer, och inte exempelvis *”socialt produktiva ytor”*. Det gör att metoden och teorierna fokuserar mer på första steget, och det viktigaste, för alla personers frihet i stadsrummet. Det blir emellertid underligt att tala om ett bostadsområde med *”sociala kvalitéer”*, med fri tolkning på vad det kan vara, om bara vissa har åtkomst till det.

Eftersom Hyllie är en yta vars huvudpremiss är att vara ett kapital-centrum, handlar arbetet mycket om kopplingen mellan teorin, och ett exempel på hur det kan te sig i verkligheten. Det handlar därför mer om hur det ser ut i Hyllie, än hur det ser ut i svensk stadsplanering överlag. Det sagt är naturligtvis dessa kopplade, som påvisas med exemplet Landskrona tidigare i teorin. Hyllie bör därför inte betraktas som en fingervisare på hur det generellt ser ut i svensk stadsplanering, utan mer som en fingervisare på hur extremt det kan bli, även i svensk stadsplanering.

Referenser

Baeten, Guy & Listerborn, Carina (2015) Renewing urban renewal in landskrona, sweden: pursuing displacement through housing policies. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*. [Online] 97 (3), 249–261 Vol 97 (3), ss 249–261

Bockman, J. (2013) ‘Neoliberalism’, *Contexts*, 12(3), pp. 14–15. doi: 10.1177/1536504213499873.

Dannefjord, Per(1999) “Forskningsmetodikens grunder- en inledning till sociologisk analys” Växjö: Institutionen för samhällsvetenskap

Fastighet, SAOL Svenska akademiens ordlista (2015). Tillgänglig: <https://svenska.se/saol/?id=0647844&pz=7> [2019-05-20]

Harvey, D. (2007) ‘Neoliberalism as Creative Destruction’, *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science*, 610(1), pp. 21–44. doi: 10.1177/0002716206296780.

Harvey, D. (2011) Rätten till staden I: Hansen, A. & Wennerhag, M.(red) *Ojämlighetens nya geografi*. Stockholm: Atlas s 133- 159

Harvey, D. 2 (2011) *Ojämlighetens nya geografi*. Stockholm: Atlas

Harvey, D. (2009) Redistribution of income in the urban system I: Heynen, N. & Herod, A. & Wright, M.(red) *Social justice and the city*. Athens: University of Georgia press s 50-96

Holgersen, Ståle & Baeten, Guy (2016) Beyond a Liberal Critique of ‘Trickle Down’: Urban Planning in the City of Malmö. *International Journal of Urban and Regional Research*. [Online] 40 (6), ss 1170–1185.

Koefoed, L. (2015) “Majority and minority nationalism in the Danish post welfare-state”. *Geografiska annaler: series B Human geography*, Vol 97(3) ss 223-232

Kohn, M. (2004) Introduction I: Taylor & Francis Group(red) *Brave new neighbourhoods, the privaization of public space*. New York, NY: Routledge s 1-18

Kärholm, Mattias & Nylund, Katarina (2011) Escalating Consumption and Spatial Planning: Notes on the Evolution of Swedish Retail Spaces. *European Planning Studies*. [Online] 19 (6), ss 1043–1059.

Laissez-faire, SAOL Svenska akademiens ordlista (2009). Tillgänglig: <https://svenska.se/tre/?sok=aidez-faire&pz=1> [2019-05-20]

Larner, Wendy. (2003) “Environment and Planning D: Society and Space”, vol 21, ss 509 -512

Lefebvre, H. (1974) From the contradictions of space to differential space I: Donald Nicolson Smith(red) *The production of space*. Blackwell: Oxford s 352 – 401

Malmö stadsbyggnadskontor (2017) *Detaljplan för fastigheten Härbärgen 1 m fl i Hyllie i Malmö, Dpnr 5589*. Malmö: Malmö stad. <https://malmo.se/Service/Bygga-och-bo/Detailplaner/Pagaende-planarbeten-och-antagna-detailplaner/5589.html> Hämtad 230519

Malmö stadsbyggnadskontor (2012) *Detaljplan för marknadsplatsen 1 och 2 i Hyllie, Dpnr 5229*. Malmö: Malmö stad. <http://kartor.malmo.se/Planvisaren?PLAN=DP5229> Hämtad 230519

Malmö stadsbyggnadskontor (2010) *Detaljplan för mässa m.m. norr om arenan i Hyllie i Malmö, Dpnr 5115*. Malmö: Malmö stad. <http://kartor.malmo.se/Planvisaren?PLAN=DP5115> Hämtad 230519

Malmö stadsbyggnadskontor (2008) *Hyllie stationstorg m m i Hyllie, Dpnr 4828*. Malmö: Malmö stad. <http://kartor.malmo.se/Planvisaren?PLAN=DP4828> Hämtad 230519

Malmö stadsbyggnadskontor (2008) *Kvarteret Arenan i Hyllie i Malmö, Dpnr 4988*. Malmö: Malmö stad. <http://kartor.malmo.se/Planvisaren?PLAN=DP4988> Hämtad 230519

Malmö stadsbyggnadskontor (2009) *Kvarteret Härbärgen m fl i Hyllie i Malmö, Dpnr 4990*. Malmö: Malmö stad. <http://kartor.malmo.se/Planvisaren?PLAN=DP4990> Hämtad 230519

Malmö stad, 2005. *Planprogram för område norr om Annetorpsvägen, Norra Hyllie, 6004*. Malmö: Malmö stad. <https://malmo.se/Service/Bygga-och-bo/Detailplaner/Planprogram/Pp-6004-Hyllie-norra-.html> Hämtad 230519

Malmö stad. <https://malmo.se/Service/Om-Malmo-stad/Jobb-och-praktik/Malmo-stad-som-arbetsgivare/Ny-medarbetare-i-Malmo-stad/Jamstallldhet-mangfald-och-antidiskriminering.html> Hämtad 291019

Malmö stad, 2018 *Översiktsplan för Malmö*. Malmö: Malmö stad. <https://malmo.se/op> Hämtad 230519

Persson, F (2015) "Det blev som jag sa" *En maktanalys över planeringsprocessen i Hyllie i en neoliberal kontext*. C-uppsats. Lund: Lunds universitet

Purcell, Mark (2009) "Resisting Neoliberalization: Communicative Planning or Counter-Hegemonic Movements?" *Planning Theory*. [Online] 8 (2), 140–165.

Svedberg, Olle (1994) *Arkitekternas århundrade : Europas arkitektur 1800-talet . 4. uppl.* Stockholm: Arkitektur.

Venugopal, Rajesh (2015) "Neoliberalism as concept, Economy and Society", 44:2, 165-187, DOI: [10.1080/03085147.2015.1013356](https://doi.org/10.1080/03085147.2015.1013356)

Xenofobi, Svenska akademiens ordlista (2015). Tillgänglig: <https://svenska.se/tre/?sok=xenofobi&pz=1> [2019-05-20]

Zanotto, Juliana Miranda (2016) *The Making of Global Suburbs: Globalization, Neoliberalism, and Planning Practices*. Diss Irvine: University of California Ss 93-95. [online]. Available from: <http://www.escholarship.org/uc/item/6bp439m0>.

Figurförteckning:

Figur 1

Lundberg, Otto(2019). Redigerad bild från Google maps

Figur 2

Malmö Stad(2017). Dp: 5589[Detaljplan]. URL: <https://malmo.se/Service/Bygga-och-bo/Detaljplaner/Pagaende-planarbeten-och-antagna-detaljplaner/5589.html>

Figur 3

Malmö Stad(2017). Dp: 5589[Detaljplan]. URL: <https://malmo.se/Service/Bygga-och-bo/Detaljplaner/Pagaende-planarbeten-och-antagna-detaljplaner/5589.html>

Figur 4

Malmö Stad(2008). Dp: 4828[Detaljplan]. URL: <http://kartor.malmo.se/Planvisaren?PLAN=DP4828>

Figur 5

Malmö Stad(2008). Dp: 4828[Detaljplan]. URL: <http://kartor.malmo.se/Planvisaren?PLAN=DP4828>

Figur 6

Malmö Stad(2008). Dp: 4828[Detaljplan]. URL: [http://kartor.malmo.se/Planvisaren?
PLAN=DP4828](http://kartor.malmo.se/Planvisaren?PLAN=DP4828)

Figur 7

Malmö Stad(2005). Dp: 6004[Planprogram]. URL: [http://kartor.malmo.se/Planvisaren?
PLAN=DP4828](http://kartor.malmo.se/Planvisaren?PLAN=DP4828)