



Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för landskapsplanering,
trädgårds- och jordbruksvetenskap

Tätare och grönnare

- En fallstudie längs Eriksfältsgatan i Malmö

Denser and greener

- A casestudy along Eriksfältsgatan in Malmö

Gustav Aulin

Tätare och grönnare

- En fallstudie längs Eriksfältsgatan i Malmö

Denser and greener

- A casestudy along Eriksfältsgatan in Malmö

Gustav Aulin

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

Bitr. handledare: Lars Böhme, Malmö stad, Stadsbyggnadskontoret, Strategiavdelningen

Examinator: Maria Kylin, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Bitr. examinator: Bengt Persson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 30 hp

Nivå och fördjupning: A2E

Kurstitel: Examensarbete i landskapsplanering / Master thesis in Landscape planning

Kurskod: EX0735

Program/utbildning: Landskapsarkitektprogrammet / Landscape Architecture Master Programme

Ämne: Landskapsplanering

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsmånad och -år: Oktober 2013

Serienamn: Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten, SLU

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

Nyckelord:

Förtätning, helhetsgrepp, grönska, parkkaraktärer, konsekvensanalyser, win-win

Foto och illustrationer är av författaren om inget annat anges.

SLU - Sveriges lantbruksuniversitet

Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för Landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Sammanfattning

Att växa inåt, eller att förtäta, är något som man i många städer strävar efter. En av dem är Malmö som i sin nya översiktsplan, ÖP2012, lägger mycket fokus på just förtätning. Det är ett viktigt steg ifrån den funktionsuppdelade till den blandade staden och kan innebära både miljömässiga, sociala och ekonomiska fördelar. Exempelvis genom att resurser samutnyttjas bättre, färre transporter, större trygghet, bättre integration och större attraktivitet. En ogenomtänkt förtätning kan dock innebära negativa konsekvenser. Förtätning är därför förenat med vissa risker. En risk är att förtätningen sker på bekostnad av stadens parker. Ett annat problem handlar om att andelen parkyta per invånare krymper i och med att befolkningen ökar. Men en bra förtätning innebär inte bara fler byggnader. En bra förtätning måste innefatta mer av allt - mer bostäder, mer arbetsplatser, mer förskolor, mer skolor, mer service, mer parkering och mer park. Park kräver dessutom mycket yta vilket gör att en hållbar förtätning i ett befintligt bostadsområde är väldigt komplex .

Den fallstudie som presenteras visar att det är möjligt att göra det både tätare och grönare i ett befintligt bostadsområde. Det som krävs är en planering med helhetsgrepp samt en förändring av den fysiska strukturen på området. Mer av allt och en vinna-vinna situation för alla intressenter kan då uppnås.

Abstract

Densification is something that many cities strive for. One of them is Malmö that in its new comprehensive plan, ÖP2012, puts a lot of focus on densification as the primary way to grow. It is an important step when going from single functions to a mixed city. Densification can have both ecological, social and economical benefits through more effective use of resources, less transport, better safety, stronger integration and higher attractiveness. But densification can also lead to negative consequences if it is done in a thoughtless way, and is therefore subject to certain risks. One risk is that the densification will diminish parks in the city. Another risk is that the proportion park per capita shrinks as the population increases. But a good and sustainable densification does not only add more buildings. It includes more of everything - more housing, more jobs, more nursery schools, more schools, more service, more parking and more park. Densifying an existing neighborhood in a sustainable way while making it greener is therefore very complex.

The case study presented in this thesis shows that it is possible to make an existing neighborhood both denser and greener in a sustainable way by taking a holistic approach to planning and changing the physical structure of the neighborhood. It makes it possible to add more of everything and results in a win-win situation for all stakeholders.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	3	Förslag - ”stadsdel i park”	33
Abstract	4	Struktur	35
Innehållsförteckning	5	Täthet	36
Del 1 - bakgrund och förutsättningar	7	Förslag	36
Bakgrund	7	Idag	36
Malmös nya översiktsplan och viljan att växa inåt	7	Berörda markägare och tomträttshavare	37
Spårvägen som strukturerande element	8	Genomförandeplan	38
Mål	9	Etapp 1	39
Syfte	9	Etapp 2	40
Material, metod och disposition	9	Etapp 3	41
Avgränsningar	10	Etapp 4	42
Förklaringar	10	Etapp 5	43
Förtätning	11	Etapp 6	44
Fördelar med en lyckad förtätning	11	Etapp 7	45
Risker med en misslyckad förtätning	15	Etapp 8	46
Grönskans betydelse i städer	16	Etapp 9	47
Parkkaraktärer	17	Konsekvenser i bokstavsordning	48
Utmaningar	19	Aktiviteter	48
Tätare och grönnare	19	Arbetsstillfällena	48
Helhetsgrepp	20	Barriärer	48
		Bostäder/Invånare	48
		Buller	49
		Dagvattenhantering	49
		Elförsörjning	49
		Fastighetsförändringar	49
		Framsidor/Baksidor	50
		Förskolor	50
		Kollektivtrafik	51
		Kontor	51
		Kulturhistoriska värden	51
		Lekplatser	52
		LSS-bostäder	52
		Luftkvalitet	52
		Mikroklimat	53
		Miljö	53
		Multifunktionalitet	53
		Parker/torg	54
		Parkering	54
		Privat/Offentligt	58
		Sociala konsekvenser/Trygghet	58
		Service	58
		Skola	59
		Telefon/Bredband	59
		Trafik	59
		Täthet	60
		Vattentillförsel/Avlopp	60
		Verksamheter	61
		Vårdboende	61
		Vägar	61
		Återvinningsstationer	61
Del 2 - undersökning och förslag	21		
Bakgrund	22		
Spårväg skapar möjligheter	22		
Förtätning med helhetsgrepp kan åtgärda brister och stärka kvaliteter	22		
Analyser	23		
SWOT-analys	23		
Statistik	23		
Funktioner, våningar	24		
Upplåtelseformer, lägenhetsstorlekar	25		
Parker, parkkaraktärer	26		
Vägar, järnväg, trafik, parkering	27		
Mötesplatser	28		
Kollektivtrafik	29		
Buller	30		
Markägoförhållanden	31		
Kulturhistoria	32		

Del 3 - resultatdiskussion **63**

Helhetsgrepp i stadsomvandling	63
Behovet av en omgestaltning	63
Mer park	63
Mer av allt	64
Relation till omgivningen	65
Helhetsgreppet	65
Att riva eller spara	66
Dialog och engagemang	67
Förtätning eller utglesning?	
Tankar kring Malmös utveckling	67
Det svenska villabeteendet	67
Oviljan att investera i Malmös storskaliga bostadsområden	67
ÖP2012 - ett instrument för utglesning	68

Källförteckning **71**

Bilaga 1

utbyggnadsmöjligheter längs spårvägen

Del 1 - bakgrund och förutsättningar

Att växa inåt, eller att förtäta, är något som man i många städer strävar efter. En av dem är Malmö som i sin nya översiktsplan, ÖP2012, lägger mycket fokus på just förtätning. Att förtäta kan innebära både miljömässiga, sociala och ekonomiska fördelar men kan också få negativa konsekvenser. Många av dem som är kritiska mot förtätning är det av rädsla för att förtätningen ska ske på bekostnad av parkerna i staden. Det är en befogad rädsla eftersom städernas parker ofta är de största obebyggda ytorna och det finns flera exempel där det har naggats i kanter på parker till förmån för ny bebyggelse. Men att bygga i park är inte den enda faran med förtätning. Ett annat problem handlar om att andelen parkyta per invånare krymper i och med att befolkningen ökar. Även om parkerna förblir i sin nuvarande storlek och form så blir trycket på dem högre vilket kan innebära sämre kvalitet. Fler invånare kräver dessutom fler samhällsfunktioner som också blir ett hot mot parkerna.

Men att förtäta innebär inte bara fler byggnader. En bra förtätning innefattar mer av allt - mer bostäder, mer arbetsplatser, mer förskolor, mer skolor, mer service, mer parkering och mer park. En relativt enkel förtätning kan utan större svårigheter innebära mer av de mesta, men att få in mer parker i befintliga bostadsområden i kombination med all annan nödvändig samhällsservice är väldigt komplext. Men genom att förändra den fysiska strukturen på bostadsområdet som ska förtätas är det möjligt. Då kan området få mer av allt och en vinna-vinna situation för alla intressenter kan uppnås. Den här uppsatsen syftar till att undersöka förtätningens fördelar och risker samt att genom en fallstudie utreda bästa sättet att förtäta i ett befintligt bostadsområde.

Bakgrund

Malmös nya översiktsplan och viljan att växa inåt

Malmö är en stad vars invånarantal stiger kontinuerligt. Fortsätter befolkningen att växa som den gjort de senaste tio åren, vilket enligt Stadsbyggnadskontoret, Malmö (2013a) innebär ca 5 000 invånare om året, så kommer invånarantalet att överstiga 400 000 om 20 år vilket är en ökning med 25 % jämfört med idag. ÖP2012 som är Malmös nya översiktsplan (som i skrivande stund är på utställning), försöker skapa möjligheter för ett så stort invånarantal. Huvudinriktningen med översiktsplanen är att förtäta befintliga bostads- och verksamhetsområden, främst längs infartsleder som kan omvandlas till stadsgator (Stadsbyggnadskontoret, Malmö 2013a, s. 57-58). Genom att förtäta kan kommunen spara åkermark som enligt Länsstyrelsen i Skåne län (2006) har klassen 8-10 vilket är den bördigaste i Sverige (Länsstyrelsen i Skåne län 2006, s. 11). Yttre Ringvägen är den gräns som kommunen satt som gräns för hur långt från stadens centrum som ny bebyggelse får uppföras (Stadsbyggnadskontoret, Malmö 2013a, s. 5).

Malmö har enligt Stadsbyggnadskontoret, Malmö (2013a) en vision om en stadsbild som om 20 år kännetecknas av liv och rörelse med mycket butiker och restauranger. Fler folk ska cykla, gå och åka kollektivt och barriärer mellan stadsdelar ska suddas ut. Staden ska bli grönare med nya gröna stadsrum och parker, och befintliga infartsleder ska byggas om till stadsmässiga gator (Stadsbyggnadskontoret, Malmö 2013a, ss. 7, 11). För att nå visionen presenteras ett övergripande mål som leder vidare till tre prioriterade inriktningar. De mynnar till slut ut i flertalet strategier.

Det övergripande målet handlar om att staden ska växa på ett hållbart sätt som innebär en kombination av miljömässig, social, och ekonomisk hållbarhet. Som del

av den miljömässiga hållbarheten nämner Stadsbyggnadskontoret, Malmö (2013a) att biologisk mångfald, naturvärden och vattentillgångar ska skyddas, samtidigt som befolkningens transportvanor ska ändras till mer miljövänliga. Mycket fokus läggs också på att befintlig åkermark ska värnas. För en socialt hållbar stad nämns jämställdhet, rättvisa, demokrati och delaktighet. Malmös barriärer ska suddas ut och olika delar av staden ska läka samman. Segregation och utanförskap ska minska och hela staden ska vara attraktiv. Genom fysiska åtgärder i kombination med andra initiativ kan förutsättningar för social hållbarhet skapas. Den sociala hållbarheten med trygga invånare, låg kriminalitet, attraktiva bostäder och bra skolor är en viktig del av den ekonomiska hållbarheten. Det höjer utbildningsnivån vilket gynnar staden näringsliv. Malmö ska också göra smarta investeringar för att leda stadsbyggandet i en önskvärd riktning med fler investeringar från andra håll (Stadsbyggnadskontoret, Malmö 2013a, ss. 13-15).

För att nå det övergripande målet presenteras tre prioriterade inriktningar varav två direkt kan kopplas till förtätning. Den första handlar om en nära, tät, grön och funktionsblandad stad. Malmö ska i framtiden växa inåt, innanför Yttre Ringvägen. På så sätt minskar miljöbelastningen, fler människor möts och staden blir attraktivare. Genom att växa inåt minskar dessutom behovet av att ta befintlig jordbruksmark i anspråk. En tätare stad skapar incitament för handel och service nära bostäder. Det har stor betydelse för socialt liv och jämställdhet, samtidigt som det skapar förutsättningar för mer resurseffektiva transportsystem vilket minskar bilberoendet i staden. Den täta staden ska förutom att vara funktionsblandad också ha lättillgängliga parker, väl integrerade med bostäder. Bostäderna ska bestå av blandade boendeformer för att minska de sociala skiktningar som finns i staden idag. Det betyder att befintliga bostadsområden ska kompletteras med ny bebyggelse som skiljer sig från den befintliga (ibid., ss. 17-18).

Den andra prioriterade inriktningen som kan kopplas till förtätning är staden som kulturell och demokratisk arena. Det handlar om ett mer socialt sammanhållet Malmö. Utsuddade

barriärer, förbättrade stråk och nya målpunkter kan bidra till att minska mentala avstånd mellan stadsdelar. Då kan fler röra sig över större delar av staden vilket befolkar stadsrummen och läker samman staden socialt. Att bygga om infartsleder till stadsgator är ett sätt att minska fysiska barriärer i och mellan stadsdelar vilket bidrar till att staden läks samman. Alla ska dessutom ha nära till parker för en bättre mental och fysisk hälsa (ibid., ss. 20-21).

De prioriterade inriktningarna nås genom flera olika strategier. Exempel på strategier är:

- Omvandling av industri- och hamnområden till blandad stadsbebyggelse, och att bygga bort barriärer genom att förtäta längs stora vägar. Det ska först och främst ske i stationsnära lägen och längs kollektivtrafikstråk med hänsyn till platsspecifika förutsättningar.
- Förenklade rörelsemönster och orienterbarhet genom nya och förbättrade stråk och målpunkter. Olika funktioner ska blandas så mycket det går, samtidigt som bostadstyper ska variera i samma område.
- Nya parker inne i staden ska anläggas genom att bland annat omvandla markparkeringar till grönytor. För att få många olika karaktärer på grönytorerna krävs det dock stora parker vilket är svårt att anlägga inne i staden. Gröna kopplingar och stråk mellan parker, torg, stränder och natur, som också passerar genom bostadsområden långt från stora parker är därför en viktig strategi. Gröna skolgårdar, gaturum och torg ska eftersträvas. Parker ska vara lättillgängliga och integreras i stadsstrukturen med byggnaders framsidor vända mot dem.
- Fler och bättre mötesplatser ska skapas och, med hänsyn till folkmängden, vara jämnt fördelade i staden. Den fysiska strukturen på kvarter och stadsdelar ska ge lokal identitet och stolthet, vilket bidrar till trygghet och sociala band (ibid., ss. 28-29, 34-36, 38).

Spårvägen som strukturerande element

Fallstudien som presenteras senare i arbetet

är gjord i ett område längs Eriksfältsgatan i Malmö. Den är gjord på uppdrag av Stadsbyggnadskontoret, Malmö för att testa om det är möjligt att förtäta i befintliga bostadsområden, och på vilket sätt det i så fall bör göras. Malmö har enligt Malmö stad (2012a) en ambition att bygga spårväg längs Eriksfältsgatan med flera hållplatser i projektområdet. Spårvägsprojektet ska skapa ett mervärde för staden genom att fungera som ett kombinerat infrastruktur- och stadsbyggnadsprojekt. Målet är att spårvägs-etableringen ska minska barriärer och bidra till en grönare stad genom nya trädplanteringar och spår i gräs. Spårvägs-etableringen kan också vara en drivkraft och ibland en förutsättning för nyexploatering i Malmös ytterområden. På så sätt kan spårvägen lyfta vissa av Malmös mindre attraktiva områden. Då kan också externa investerare lockas att satsa pengar där (Malmö stad 2012a, ss. 3-4). En studie gjord av Evidens och Spacescape (2011) visar att bostäder närmare än 500 meter från en spårbunden hållplats i Stockholm har ett högre pris än de som ligger längre bort (Evidens och Spacescape 2011, s. 18). Det finns en möjlighet att en liknande situation uppstår i Malmö i och med att spårvägen byggs. Staden har därmed möjlighet att utveckla hållplatslägena till mer attraktiva platser. Börjar staden att investera vid rätt tillfälle kan det innebära en utveckling åt rätt håll där fler väljer att investera och nya bostäder, arbetsplatser och mötesplatser kan utvecklas.

Mål

Ett av målen med arbetet är att undersöka fördelar och risker med förtätning i befintliga bostadsområden och hur den kan påverka parker och grönområden. Ett annat mål är att undersöka hur en förtätning i ett befintligt bostadsområde i Malmö kan genomföras på bästa sätt, och om det är möjligt att göra området grönare samtidigt som det blir tätare. Ett ytterligare mål är att ge förslag på hur en funktionsuppdelad och monotom stadsstruktur kan förändras till en mer stadsmässig struktur med alla fördelar det medför. Det sista målet är att använda ett helhetsgrepp i planeringen för att kunna stärka befintliga värden och åtgärda

befintliga brister i området på ett bättre sätt än en mer sektoriserad planering kan.

Syfte

Syftet med arbetet är att utreda om Malmös ambition att växa inåt är realistisk och kan ske på ett sätt som inte påverkar befolkningens tillgänglighet och syn på stadens parker på ett negativt sätt. Syftet är också att visa möjligheterna som finns med att använda ett helhetsgrepp i planeringen.

Material, metod och disposition

Arbetet är uppdelat i tre delar: del 1 - bakgrund och förutsättningar, del 2 - undersökning och förslag, och del 3 - resultatdiskussion. I del 1 presenteras hur en bra respektive dåligt genomförd förtätning påverkar hållbarhetsaspekterna, samt vilka konsekvenser förtätningen kan få på parker och grönområden. Vidare följer betydelsen av grönskan för invånare i städer och en genomgång av Patrik Grahns 8 parkkaraktärer. Informationen är sammanställd genom en litteraturoversikt där de texter som citeras i många fall är sekundärkällor. Det anser jag försvarbart eftersom det inte rör sig om kontroversiella ställningstaganden som behöver kontrolleras. På grund av att källorna är resultat av omfattande litteraturgenomgångar blev det på så sätt också möjligt att få in många perspektiv med rimlig arbetsinsats. Litteraturoversikten inkluderar både utländska och svenska källor med en blandning av vetenskapliga artiklar, publikationer från kommuner, myndigheter och intresseorganisationer, och böcker skrivna av forskare med inriktning på ämnet. Sist i del 1 presenteras arbetets verkliga utmaningar som handlar om att göra ett område både tätare och grönare och att genom ett helhetsgrepp i planeringen motverka de nackdelar som en mer sektoriserad planering kan innebära.

Del 2 i arbetet är en fallstudie som visar ett förslag på förtätning i ett befintligt bostadsområde

längs Eriksfältsgatan i Malmö. Den utgår från en framtida spårvägslinje genom området men ser till hela närområdet. Utgångspunkten i fallstudien är att genom förtätning framhäva de värden och åtgärda de brister som finns i området idag. De teorier om förtätning och grönska som presenteras i del 1 av arbetet ligger till grund för tankesättet som fallstudien är gjord efter genom att minimera förtätningens risker och framhäva dess fördelar, samt att jobba med ett helhetsgrepp i planeringen. Förslaget i sig grundar sig på analyser av området som bygger på både litteraturstudier, information från Malmö stad och platsbesök. Fallstudiens konsekvenser har utretts tidigt och integrerats i gestaltningen. Konsekvenserna har främst analyserats med hjälp av kontakter med personer i förvaltningar och företag med de kunskaper som behövts, litteraturstudier och publikationer från Malmö stad. Konsekvensanalyserna innebär att inte mycket av förslaget behöver ändras i ett senare skede. Förslaget ska därmed fungera som både gestaltungsförslag, ekonomisk kalkyl och konsekvensanalys.

Del 3 av arbetet är en resultatsdiskussion. Först diskuteras resultatet av fallstudien med dess för- och nackdelar. Här vävs del 1 och del 2 av arbetet ihop. Därefter diskuteras om Malmös uttalade ambitioner om förtätning är realistiska och vilka eventuella problem den nya översiktsplanen kan innebära.

Avgränsningar

Arbetet fokuserar på relationen mellan tätt och grönt. Många ser de två begreppen som motpoler som inte fungerar tillsammans. Som landskapsarkitekt känns det ytterst relevant att reda ut relationen mellan begreppen för att förstå om de två kan samexistera eller inte. Fokuset har gjort att andra relevanta aspekter av förtätning inte har utretts lika noggrant. Exempel är sociala aspekter eller finansiella lösningar som endast diskuteras ytligt.

Fallstudiens projektområde är längs en del av Eriksfältsgatan i Malmö. Spårvägens två första linjer kommer att gå genom flera områden med

stora förtätningspotentialer och mer eller mindre sociala problem. Fallstudien är avgränsad till ett av områden. Lindängen och Rosengård är två andra bostadsområden med stora sociala problem och där spårvägen också är planerad. De områdena har dock olika typer av aktuella planprogram och pågående områdesprogram som skulle låsa arbetet på ett oönskat sätt.

Projektområdet är avgränsat av tydliga fysiska infrastrukturella barriärer - Ystadvägen i norr, Kontinentalbanan i öster, Inre Ringvägen i söder, och Munkhättegratan i väst. Gränserna stämmer dessutom ganska väl in på att vara 500 meter från de planerade spårvagnshållplatserna, vilket enligt Evidens och Spacescape (2011) skulle innebära en tydlig skillnad på bostadspriser i Stockholm (Evidens och Spacescape 2011, s. 18).

Skalan som fallstudien är gjord i är relativt övergripande med förslag på ny struktur och bebyggelse med givna höjder för att skapa rumslighet och nya gatu- och stadsrum. En mer detaljerad gestaltning av gårds- och gatumiljöer har inte utretts.

Förklaringar

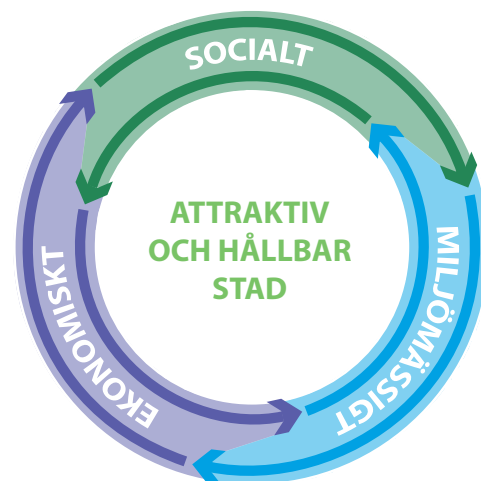
- **BYA** står för "byggnadsarea" och avser den area som byggnaderna tar upp på marken.
- **BTA** står för "bruttoarea" och avser våningsyta. Det räknas ut genom att BYA multipliceras med antalet våningar.
- **E** står för "exploateringstal" och är ett mått på bebyggelsetätheten. Det definieras genom förhållandet mellan BTA och den totala markytan. Det räknas ut genom att dividera BTA med markytan. Ett högt E-värde innebär därför en hög täthet (Stadsbyggnadskontoret, Malmö 2008, s. 3).
- **Blandad stadsbebyggelse** innefattar i Malmö alla stadens funktioner som kan fungera tillsammans. Bostäder, skolor, kontor och mindre parker är exempel på funktioner som inkluderas i den blandade staden (Stadsbyggnadskontoret, Malmö 2013b).

- **Särskilda verksamhetsområden** är områden för störande verksamheter i Malmö som inte kan kombineras med andra funktioner (Stadsbyggnadskontoret, Malmö 2013b).
- **Gångfartsgator** innebär biltrafik på gåendes villkor.
- **Områdesprogram** är investeringar för att ge fler jobb, öka trygghet och förbättra livsvillkor i de områden med störst sociala problem i Malmö (Malmö stad 2012b).
- **Två-spännare** innebär två lägenheter per våning och trapphus vilket gör lägenheterna genomgående (Stadsbyggnadskontoret, Malmö 2012b). Det är lätt att räkna på det sätt, men i praktiken är det billigare med fler lägenheter per våning och trapphus (MKB 2012). När området byggs kommer många av husen därför förmodligen byggas som tre-spännare med den tredje lägenheten mot en tyst sida.
- **Vombledning** innebär en huvudledning för tillförsel av vatten (VA Syd 2012b).

Förtätning

Fördelar med en lyckad förtätning

Fler och fler i Sverige bosätter sig i tätorter, men tätortsarealen växer mer än befolkningen och har enligt Boverket (2007) sexdubblats de senaste 60 åren (Boverket 2007, s. 18). Det beror enligt Boverket (2007) och Svensk Naturskyddsförening (2006) till stor del på biltrafikens framväxt kombinerat med ekonomisk tillväxt som i sin tur har lett till en kraftig ökning av personbilstrafiken. Det har genererat en spiraleffekt där bilen kräver stora ytor i form av vägar och parkering som på så sätt glesar ut städerna ännu mer, samtidigt som den skapar fysiska barriärer, buller och luftföroreningar (Boverket 2007, s. 18; Svensk Naturskyddsförening 2006, s. 4). Utglesningen bidrar till att folk bor längre från varandra och färre spontana möten sker vilket kan leda till mindre förståelse mellan människor och en mer segregerad stad. Glesheten minskar incitament för handel och service i bostadsområden och delar enligt Svensk Naturskyddsförening



© Illustration Stadsbyggnadskontoret, Malmö stad

(2006) upp städer mellan olika funktioner. Ett exempel är externa köpcentrum som idag står för ca 30 % av all detaljhandel. Den allt större funktionsuppdelningen av Sveriges städer gör att transportbehoven ökar ännu mer. Det blir en spiral där allt färre får tillgång till service och offentliga verksamheter inom gångavstånd. Det leder i sin tur till större utsläpp, sämre luft och mer buller i våra städer (Svensk Naturskyddsförening 2006, s. 4). Malmö använder i sin nya översiktsplan, ÖP2012, förtätning som ett av sina främsta verktyg för att komma bort från denna spiral. Staden har en ambition att växa inåt på ett sätt där miljömässig, ekonomisk och social hållbarhet står i fokus (Stadsbyggnadskontoret, Malmö 2013a, s. 4).

Miljömässig hållbarhet

En tätare stad kan innebära större fysisk närhet mellan invånare, service och arbetsplatser. Enligt Ståhle (2009), Boverket (2007) och Alexander och Tomalty (2002) kan då olika typer av resurser samutnyttjas, vilket i sin tur leder till minskade utsläpp. Om många människor bor nära varandra ökar exempelvis incitament för god kollektivtrafik till och från området vilket leder till att färre väljer att köra bil (Ståhle 2009; Boverket 2007, s. 18; Alexander och Tomalty 2002, ss. 398, 408). Det gäller både jobbrelatera och privata transporter (Burton 2000, s. 1982; Masnavi 2000, s. 70). En högre täthet innebär enligt Alexander och Tomalty (2002) därför ofta ett lägre bilinnehav och mer kollektivtrafik. Det gör att kollektivtrafiken även blir billigare att

driva (Alexander och Tomalty 2002, s. 398). En undersökning gjord av Brownstone och Golob (2009) visar att om tätheten minskar med 1 000 bostäder per 260 ha innebär det ca 2 000 km mer bilkörning per hushåll och år, motsvarande ca 250 liter bränsle (Brownstone och Golob 2009, ss. 92, 95-96). Det leder enligt Svensk Naturskyddsförening (2006) till en ökning av transportrelaterade luftföroreningar som ozon, svaveldioxid, kolväte, kväveoxid, kolmonoxid och partiklar. Förutom nedsmutsning, dålig lukt och allmän otrevnad, orsakar luftföroreningarna bland annat luftvägsinfektioner, astma, allergier och lungcancer, samtidigt som de bidrar till en ökad växthuseffekt, övergödning och skadar växtlighet. Vägar och annan infrastruktur innebär också markexploatering som delar upp naturområden och på så sätt påverkar djur- och växtliv. Det kan leda till problem med fröspridning, pollination och djurs fortplantning på grund av att det påverkar deras rörelsemönster (Svensk Naturskyddsförening 2006, ss. 3-4, 31-32). I och med att infrastrukturen kan samutnyttjas i tätare städer genom att vägar, avlopp, ledningar och kablar inte behöver dras till avlägsna platser med få invånare, sparas naturområden och jordbruksmark vid förtätning (Alexander och Tomalty 2002, s. 398). Enligt City of Vancouver (2008) gynnas då också lokal matproduktion, vilket ger möjlighet för invånarna att välja närproducerat (City of Vancouver 2008, se Boyko och Cooper 2011, s. 13). Malmös jordbruksmark är dessutom av högsta klass i Sverige (Länsstyrelsen Skåne 2006, s. 11).

Incitament för service inom området ökar med antalet invånare vilket gör att många kan cykla eller gå för att tillgodose sina behov (Burton 2000, s. 1981; Frost och Dingle 1995, s. 21). På så sätt förbättras den fysiska hälsan (City of Vancouver 2008, se Boyko och Cooper 2011, s. 12). Enligt Svensk Naturskyddsförening (2006) förekommer fetma och hjärt- och kärlsjukdomar oftare i glesa än täta områden, och risken för att drabbas av en hjärtinfarkt är 50 % större för den som åker bil till sitt jobb än den som går eller cyklar (Svensk Naturskyddsförening 2006, s. 33). Enligt Stadsbyggnadskontoret, Göteborg (2008) kan det skilja över en timmes nyttig rörelse i veckan mellan promenadvänliga och

mer bilanpassade områden. Närheten till service och handel är en väsentlig faktor, kombinerat med sammanhängande gång- och cykelstråk och dess utformning (Stadsbyggnadskontoret, Göteborg 2008, s. 61).

Områden med låg täthet är mer energislukande per capita än tätare områden på grund av att byggnaderna kräver mer uppvärmning och att de därmed har högre genomsnittliga koldioxidutsläpp (Alexander och Tomalty 2002, s. 398). En viss bebyggelsetäthet krävs dessutom för att ansluta till fjärrvärmenätet vilket innebär att uppvärmningen i glesa områden ofta sker med mindre hållbara metoder som exempelvis oljepannor, som höjer utsläppen ytterligare (Svensk Naturskyddsförening 2006, ss. 4, 31; Holden och Norland 2005, s. 2156).

Social hållbarhet

En förtätning kan innebära ökade möjligheter för en större blandning av bostäder, service och arbetsplatser och bättre tillgänglighet (Frost och Dingle 1995, s. 21). Det skapar en bättre livskvalitet för exempelvis barn, äldre och föräldrar med småbarn på grund av att de lättare kan uträtta sina ärenden (Alexander och Tomalty 2002, s. 398). Det ökar enligt Burton (2000) också valfriheten på arbetsmarknaden för den som har en begränsad rörlighet. På så sätt kan arbetslösheten minska i områden som förtätas, och därmed också utanförskapet (Burton 2000, s. 1979). Enligt svensk Naturskyddsförening (2006) tar kvinnor generellt sett större ansvar för barnen i familjen. Om de har långt till sitt arbete kan de tvingas gå ner i arbetstid eller börja arbeta med något mindre meriterande närmare hemmet. Därför kan förtätning innebära en ökad jämlikhet mellan könen (Svensk Naturskyddsförening 2006, s. 33).

Enligt Stadsbyggnadskontoret, Malmö (2006) kan slutna bostadsområden med stängda bottenvåningar öppnas upp på ett positivt sätt vid förtätning. Då lockas fler till området (Stadsbyggnadskontoret, Malmö 2006, s. 12) vilket enligt Boverket (1998) och Gehl (1996) innebär mer liv och rörelse vid fler av dygnets timmar. Det medför att människor känner sig

tryggare, och fler möjligheter för olika former av interaktion mellan människor skapas (Boverket 1998, ss. 69-70; Gehl 1996, s. 163). Känslan av samhörighet och gemenskapen i stadsdelen ökar då. Trygghet är enligt regeringen (Skr. 2008/09:24) högt värderat i bostadsområden och har stor betydelse för människors livskvalitet. Trygghet i ett område är på så sätt en betydande faktor för dess status och popularitet (Skr. 2008/09:24, s. 15). Otrygghet leder till att färre använder bostadsmiljön vilket leder till ytterligare otrygghet (Brå 2009, s. 37). Förtätning i stadsdelar med sociala problem kan därmed förbättra områdena och göra dem mer attraktiva vilket skulle få fler att vilja flytta dit. En effekt skulle då kunna bli att fler önskade bo kvar vilket skulle minska omflyttningsfrekvensen. En hög omflyttningsfrekvens motverkar enligt Brå (2009) sociala nätverk och möjligheter till social kontroll. Bristande social kontroll kan få som följd att boende inte bryr sig om varandra eller den offentliga miljön och inte ingriper om problem skulle uppstå. En låg omflyttningsfrekvens kan å andra sidan leda till god social kontroll vilket med större sannolikhet leder till att boende ingriper om någonting stör den sociala ordningen (Brå 2009, ss. 23-24).

Enligt Boverket (2004) och Brå et al. (2002) är byggnaders placering i förhållande till den omgivande strukturen och till varandra betydande för områdets trygghet (Boverket 2004, s. 46; Brå et al. 2002, s. 14). En förtätning kan medföra att byggnader kommer närmare gator och parker med entréer vända mot dessa. På så sätt sker det enligt Brå et al. (2002) och Gehl (1996) en naturlig övervakning över närmiljön vilket ökar den sociala kontrollen. Det kan i sin tur leda till minskad kriminaliteten i området (Brå et al. 2002, s. 14; Gehl 1996, s. 163).

En problematik i många storskaliga bostadsområden är stora innergårdar som är otydligt avgränsade mot offentliga platser. Det skapas då en osäkerhet kring vad som tillhör vem, vilket kan leda till en sämre social kontroll och att de boende inte bryr sig om sin närmiljö (Boverket 2008, sid 51). En attraktiv och avgränsad gård i rätt skala med god tillgänglighet skapar enligt Brå (2009) och Boverket (1998) bättre kontakt mellan grannarna vilket kan leda

till en ökad trygghet och en större social kontroll (Brå 2009, s. 22; Boverket 1998, s. 58). Det ökar även trivseln och gör därmed de boende mer positivt inställda till andra människor (Boverket 2005b, s. 70). En typ av förtätning kan vara att genom bebyggelse bryta ner storskaligheten på gårdarna och skapa tydligare övergångszoner mellan det privata och det offentliga. Boverket (1998) nämner två olika typer av övergångszoner – det halvprivata som kontrolleras av flera ägare eller hyresgäster och som bara används av dem (exempelvis en bostadsgård), och det halvoffentliga som till skillnad från det halvprivata också är öppet för offentligheten (Boverket 1998, s. 55). Övergångszonerna förenklar för människor att röra sig mellan det privata och offentliga och lockar på så sätt fler att använda utemiljön (Boverket 2008, s. 51). Tydliga gränser mellan de olika zonerna är ofta betydligt mer effektivt för att inge en känsla av trygghet än exempelvis staket och murar (Boverket 1998, ss. 53-55; Listerborn 2000, s. 52). Det är enligt Gehl (1996) också viktigt att kunna se det offentliga från det privata för att underlätta rörelsen mellan dem. Barn har exempelvis lättare att gå till en lekplats om de ser den hemifrån. På samma sätt har vuxna lättare att gå in i en lokal med fönster än en utan fönster (Gehl 1996, s. 107). Att skapa mer intima och privata gårdar har enligt Holden och Norland (2005) också betydelse för den miljömässiga hållbarheten genom att det ändrar på människors transportvanor. De som har tillgång till en privat gård kör mindre bil och flyger mindre under sin ledighet än de utan tillgång till privata gårdar (Holden och Norland 2005, ss. 2156, 2159).

En förtätning kan också innebära fler funktioner, aktiviteter och mötesplatser vilket underlättar för fler spontana möten mellan människor (Stadsbyggnadskontoret, Malmö 2006, ss. 2-3; Lilja 1999, ss. 105-106). Ett sätt att skapa fler möten genom förtätning är enligt Gehl (1996) att samutnyttja olika funktioner som inte direkt motarbetar varandra. Genom att exempelvis ha en skola utspridd bland bebyggelse med andra funktioner så kan ett torg även fungera som en skolgård och gator som korridorer. Då kan vuxna och barn använda samma plats parallellt eller tillsammans (Gehl 1996, ss. 121-123). Det

är stimulerande för människor att samlas genom att förtäta aktiviteter och händelser. Däremot är det lika viktigt med motsatta lugna platser som kontraster till de mer aktivitetsstimulerande platserna (ibid., ss. 77-78).

Att förtäta kan enligt Boverket (2005a), Burton (2000) och Alexander och Tomalty (2002) också leda till ett kompletterande bostadsutbud med nya typer av bostadsstorlekar och upplåtelseformer. På så sätt attraheras många olika människor till samma område och skapar en mer blandad befolkning som kan spegla ett genomsnitt av stadens invånare (Boverket 2005a, s. 57; Burton 2000, s. 1985; Alexander och Tomalty 2002, s. 398). En mer blandad befolkning skapar nya typer av interaktionsmöjligheter som kan ge nya möjligheter till jobb för de som bor i resurssvaga hushåll. De resurssvaga kan enligt Boverket (2008) också stimuleras av de mer resursstarkas normer till utbildning och karriär (Boverket 2008, s. 33). Den blandade bebyggelsen med olika storlekar på lägenheter och olika typer av upplåtelseformer skapar dessutom möjligheter att bo kvar i ett område trots ändrade livssituationer. Ungdomar kan flytta hemifrån inom samma område, skaffa barn i området, bli gamla i området, eller stanna kvar trots att ekonomin förbättras eller försämras. Det skapar starka sociala och åldersblandade nätverk som leder till en bra stabilitet (Boverket 2008, ss. 31, 33).

Enligt Ståhle (2008) kan integration främjas genom att separerade stadsdelar byggs ihop genom förtätning. Då får områdena en naturlig koppling mellan varandra vilket kan ge fler sociala kontakter, ökad trygghet och ett större ekonomiskt utbyte (Ståhle 2008).

Ett problem i många storskaliga bostadsområden är dess fysiska struktur med få korsningar och många gång- och cykeltunnlar. Alla korsningar och gathörn är enligt Klingberg (2006) potentiella mötesplatser (Klingberg 2006, ss. 95-96). När få korsningar finns försvåras enligt Listerborn (2000) och Ståhle (2009) orienterbarheten och som utomstående besökare är det svårt att hitta på grund av att en bristande överblick. Överblicken försämras ytterligare med gång- och cykeltunnlar som dessutom ofta har en

motsatt effekt på tryggheten i och med att de ofta är mörka och ödsliga (Listerborn 2000, ss. 43-45; Ståhle 2009). Att förtäta i områden med denna problematik kan innebära en förändring av den befintliga strukturen med fler korsningar och färre gång- och cykeltunnlar vilket leder till bättre orienterbarhet och större trygghet.

Genom förtätning kan ett område bli unikt. Det är enligt Stadsbyggnadskontoret, Malmö (2006) ett sätt att locka olika typer av människor till samma plats (Stadsbyggnadskontoret, Malmö 2006, s. 13). Det leder i längden till ökad trygghet på grund av fler människor i rörelse vid fler av dygnets timmar (Boverket 2004, s. 46).

Ekonomisk hållbarhet

Enligt Svensk Naturskyddsförening (2006) är det ofta dyrare att bygga glest i och med att avstånden innebär större kostnader för infrastruktur. Det krävs mer väg, belysning och längre ledningar. Driftkostnader som avfallshantering och snöröjning blir därför också större (Svensk Naturskyddsförening 2006, s. 33). I och med att transportbehovet minskar i tätare områden så går mindre pengar åt till bränsle för de boende (Kenworthy och Laube 1999, s. 719).

Förtätning kan innebära ett mer attraktivt område vilket ökar värdet på marken och gör investeringar lönsamma (Audirac och Smith 1992, se Boyko och Cooper 2011, s. 14). Den trevliga miljön gör de boende stolta över sitt område. Det minskar omflyttningar vilket leder till starkare sociala band, mer stabilitet (Boverket 2005a, s. 49) och lägre förvaltningskostnader som även ger ekonomiska vinster till fastighetsägare (Popoola 2001, s. 198; Boverket 2005a, s. 49). De fastigheter som stiger mest i värde är de som ligger längs småskaliga gator och som har verksamheter i bottenvåningen (Olsson 2009, s. 13). Att skapa denna typ av bebyggelse kan därför lättare locka olika typer av investerare till den förtätning som planeras.

Många sociala problem är enligt Miljöförvaltningen, Malmö (2012) en produkt av arbetslöshet och utanförskap. Det kostar

samhället väldigt stora summor. Vid förtätning i områden med sociala problem kan arbetslösa från området utbildas och anställas som byggarbetskraft. Det vinner samhället på då arbetslösheten minskar samtidigt som de boende upplever en stolthet över att vara en bidragande faktor till områdets utveckling (Miljöförvaltningen, Malmö 2012).

Vid förtätning ökar incitament för service i området. Det kan locka mer detaljhandel och kultur till området som på så sätt stimulerar den lokala ekonomin (Ståhle 2009; Faludi och van der Valk 1994, s. 254). En tät stad med olika verksamheter och intressen skapar dessutom möjligheter till en ännu tätare stad i och med att gemensamma funktioner kan samutnyttjas. Parkering är ett exempel som i en blandad stad kan samutnyttjas mellan invånare och verksamheter som använder den vid olika tider på dygnet (Ståhle 2008). På så sätt föder förtätning mer förtätning. Motsatsen är områden med endast bostäder eller endast en viss typ av verksamhet. Då används alla parkeringsplatser samtidigt medan de står tomma vid andra tider av dygnet.

Risker med en misslyckad förtätning

Att förtäta kan ha många fördelar men kan också innebära vissa risker. Förtätas ett område på ett ogenomtänkt sätt eller med fel ingångsvinkel kan det dessutom innebära att många av de fördelar som nämnts ovan vänds till nackdelar. Om förtätningen exempelvis inte leder till att området blir attraktivare kan det istället hamna i en spiral där det stigmatiseras mer vilket gör att färre vill besöka det och otryggheten ökar. Då ökar också omflyttningar vilket minskar sociala nätverk och stabilitet. Det är således viktigt att med väl genomtänkta förtätningar i befintliga bostadsområden.

Miljömässiga aspekter

Att förtäta kan enligt Troy (1996) innebära mer trafik lokalt vilket kan leda till trängsel, oljud och fler trafikolyckor. Även då fler cyklar och går så

kan koncentrationen av människor betyda att fler kör bil än i ett mindre tätt område (Troy 1996, s. 100). Det medför då större luftföroreningar och mer buller lokalt (Boverket 2007, s. 18; Troy 1996, s. 94).

Att förtäta kan också innebära att området får mer hårdgjorda ytor, vilket kan försvåra dagvattenhanteringen (Tratalos et al. 2007, s. 312). Det gör dessutom området varmare på grund av att värme absorberas på de hårdgjorda ytorna (Bonan 2000, s. 109). Förutom ett otrevligare klimat leder det till en högre koncentration av marknära ozon vilket har en negativ effekt på människors hälsa (Svensk Naturskyddsförening 2006, s. 31). Få gröna ytor innebär också mindre ekosystemtjänster och påverkar den biologiska mångfalden negativt (Tratalos et al. 2007, s. 312). För att nå en lyckad förtätning krävs därför ett stort fokus på vegetation av olika slag. Förutom parker och gröna gårdar, är det viktigt med gröna tak och väggar, och många träd. Vegetationen och de gröna miljöerna har en avkylande effekt och kan kompensera för en del av den värme som absorberas i de hårdgjorda ytorna (Peper et al. 2007, s. 19).

Enligt Rydin (1992) går det åt mer energi att bygga höga än låga byggnader. Höga byggnader riskerar dessutom att blockera solen för andra byggnader, vilket kan leda till mindre attraktiva boenden och minskade möjligheten att utvinna solenergi på de blockerade byggnaderna (Rydin 1992, se Boyko och Cooper 2011, s. 16).

Sociala aspekter

Ett område med en hög befolkningstäthet och med få gröna ytor kan enligt Scoffham och Vale (1996) leda till stress och annan mental ohälsa. Det kan bero på att folk inte känner att de får tillräcklig avskildhet och integritet på grund av för mycket människor i närområdet. Det finns då en risk att folk håller sig hemma för att undvika interaktion med andra människor (Scoffham och Vale 1996, se Boyko och Cooper 2011, ss. 16-18). För mycket folk kan enligt Aiello et al. (1985) också innebära att föräldrar får svårt att hålla uppsikt över sina barn och

det blir svårare att urskilja brottsligt beteende hos ungdomar, vilket i sin tur kan leda till ökad kriminalitet i området (Aiello et al 1985, s. 111). Känslan av samhörighet och stoltheten för sitt område kan därmed bli lidande och området hamnar i en nedåtgående spiral.

Ett områdes kulturhistoria kan också bli lidande om för mycket av den fysiska strukturen förändras när det förtätas (Boverket 2007, s. 18). Det kan leda till att de som bor där förlorar en del av sin lokala identitet vilket kan minska samhörigheten mellan de boende och stoltheten för området.

Enligt Baum et al. (1978) känner boenden på gator med affärer mer stress och har svårare att kontrollera sociala interaktioner än boende på gator utan affärer. Det beror på att de inte har samma sociala kontroll utanför sin bostad som de utan affärer på sin gata. Boende på gator med affärer interagerar inte heller lika ofta med sina grannar som de som bor på gator utan affärer (Baum et al. 1978, se Boyko och Cooper 2011, s. 28). Att bo i närheten av restauranger och caféer kan också innebära störande ljud och lukter (Troy 1996, s. 102). Det visar en klar förtätningsskonflikt. Å ena sidan gynnar förtätningen sociala aspekter genom att den skapar mer liv och rörelse i ett område, å andra sidan gynnar den inte alla, utan bara de som inte bor i de mest befolkade delarna.

Det är viktigt att engagera de boende vid olika typer av ingrepp i befintliga bostadsområden. Görs inte det kan enligt Boverket (2005a) de boendes känsla av samhörighet tas bort. Det finns då en risk att de blir negativt inställda till de förändringar som sker vilket skapar onödiga klyftor mellan de boende och planerarna (Boverket 2005a, s. 53). Förändringar kan även skapa osämja mellan grannar (Boverket 1998, s. 129).

Ekonomiska aspekter

Att förtäta kan få en del negativa ekonomiska konsekvenser. Högre byggnader och infrastruktur i täta områden kostar enligt Alexander (1993) ofta mer att både underhålla och bygga

än låga byggnader och infrastruktur i områden med låg täthet. Kostnaden per person blir dock billigare i tätare områden. Däremot är ofta priset på marken högre i tätare områden, vilket ökar trycket på byggnader istället för att exempelvis anlägga parkmark (Alexander 1993, se Boyko och Cooper 2011, s. 16). I vissa fall kan det också vara dyrare att öka kapaciteten på befintlig infrastruktur, så som vatten och avlopp, än att bygga nytt (Troy 1996, s. 64).

På kort sikt kan det vara billigare att bygga glest och med endast en funktion på grund av dagens stadsbyggnadsprocesser. En plan med många funktioner kan enligt Svensk Naturskyddsförening (2006) lättare fastna i planhanteringen. Det är också ofta mer smärtfritt att bygga på jungfrulig mark. Vid förtätning i befintliga bostadsområden och med flera olika intressenter inblandade är det vanligt med protester som fördröjer genomförandet. Om mycket av bebyggelsen dessutom planeras att se likadan ut över hela området går det också snabbare att bygga (Svensk Naturskyddsförening 2006, s. 27).

Förtätning är enligt DETR (1998) förenat med risker om det blir till ett mantra där politiker och tjänstemän försöker höja exploateringstal till varje pris i tron om att det leder till en hållbar utveckling. Då finns en risk att ett områdes behov och brister inte tillgodoses vilket kan sänka områdets och hela städens attraktivitet (DETR 1998, se Boyko och Cooper 2011, s. 3). Ett exempel är då bebyggelse planeras i parker för att höja exploateringstal i staden. Det kan i sin tur leda till en sänkt levnadsstandard för stadens invånare.

Grönskans betydelse i städer

Parker och grönska bör finnas i åtanke vid förtätning eftersom de är viktiga delar av våra städer. Parker får inte minska i storlek vid förtätning. Tvärt om måste förtätningen ge mer park då fler människor än tidigare bor i området för att andelen park per invånare inte ska minska. Parker och grönska kan dessutom innebära ekonomiska vinster för staden.

Ett besök i en park kan minska stress, skapa eftertänksamhet, vitalisera och ge fridfullhet och stillsamhet till de besökande (Kaplan 1983, se Cheisura 2004, s. 130). Parker i täta bostadsområden är enligt LSE (2006) värderade högre än parker i mindre täta områden. Det är på grund av att det i täta områden råder ett högre tempo med mer liv och rörelse. Det ger ett ökat behov av lugna platser med frisk luft och en stor biologisk mångfald som kontrasterar den täta staden (LSE 2006, se Boyko och Cooper 2011, s. 15). Enligt Davies et al. (2008) och KSLA (2005) har människor som frekvent besöker och använder parker med större sannolikhet en bättre hälsa än de som inte gör det. Vistelsetiden beror också till stor del på avståndet mellan hemmet och parken (Davies et al. 2008, s. 270; KSLA 2005, ss. 7-8). Korta avstånd mellan bostad och park innebär enligt Kuo och Sullivan (2001) därför att fler rör sig utomhus. Då skapas fler interaktionsmöjligheter mellan grannar vilket stärker sociala band i området, stärker tryggheten och minskar kriminaliteten genom att området konstant övervakas av dem som rör sig utomhus (Kuo och Sullivan 2001, s. 361). Att se en park från sitt fönster kan också påverka hälsan. Ullrich (1984) har i en undersökning påvisat att patienter på ett sjukhus med utsikt över grönska tillfrisknade snabbare än de med utsikt utan grönska (Ulrich 1984, s. 421).

Parker och grönska ger ekonomiska fördelar. Peper et al. (2007) har undersökt stadsträdens ekonomiska fördelar i New York. Undersökningen visar att träd tar upp och håller vatten vilket leder till minskad erosion, färre utgifter för dagvattenhantering, högre vattenkvalitet i sjöar och vattendrag och färre översvämningar, motsvarande ca 400-450 kr per träd och år. De innebär också mindre energiförbrukning genom minskade luftströmmar in i byggnader och skuggning av hårdgjorda ytor motsvarande ca 300-350 kr per träd och år i New York (Peper et al. 2007, ss. 19-23). Enligt Peper et al. (2007) och Davies et al. (2008) innebär minskningen i energiförbrukning också mindre utsläpp. Träd binder dessutom koldioxid och tar upp andra typer av utsläpp (Peper et al. 2007, ss. 19-21; Davies et al. 2008, s. 270). Enligt Vägverket (2008) har koldioxid en samhällsekonomisk

kostnad på ca 1,5 kr/kg (Vägverket 2008, s. 117). Summan av de utsläpp som ett genomsnittligt träd i New York skapar (vid plantering, skötsel och avverkning), förhindrar (genom mindre energiförbrukning) och tar upp (genom att binda utsläpp) motsvarar enligt Peper et al. (2007) en besparing på ca 300 kr per träd och år samtidigt som luften i staden blir bättre (Peper et al. 2007, s. 22). Enligt Luttik (2000) och Davies et al. (2008) höjer också träd värdet på marken runt trädet (Luttik 2000, s. 164; Davies et al. 2008, s. 270) som tillsammans med de extra skatteintäkter som det innebär, enligt Peper et al. (2007) motsvarar ca 600-650 kr per träd och år (Peper et al. 2007, s. 24). Adderas summorna innebär varje träd årliga osynliga inkomster och minskade utgifter motsvarande ca 1 700 kr. I Malmö kostar det ca 12 000 kr att plantera ett träd (Gatukontoret, Malmö 2012b) och ca 50 kr per år att sköta det (Gatukontoret, Malmö 2012a). Kostnaderna är intjänade på 7 år, innan träden blir rena inkomster tills de dör. Parkers estetiska, rekreativa och historiska värden kan också påverka stadens attraktionskraft och turism, vilket kan leda till mer jobb och därmed också mer inkomster till staden (Tagtow 1990, se Cheisura 2004, s. 130).

Parkkaraktärer

Enligt Grahn (2006) finns det 8 olika parkkaraktärer – rofylldhet, vildhet, artrikedom, rymd, allmänning, lustgård, centrum/fest och kultur. Karaktärerna lockar på olika sätt beroende på vilken sinnesstämning besökaren har. Ju fler karaktärer som finns inom promenadavstånd från bostaden desto fler lockas att gå ut oberoende av vilken humör besökaren är på (Grahn 2006, ss. 4-5). Både den fysiska och psykiska hälsan blir bättre hos personer som rör sig i grönområden, och fler känner sig trygga eftersom det blir mer liv och rörelse i utemiljön. Det är därför viktigt att människor har så många parkkaraktärer som möjligt nära sitt hem. Enligt Grahn och Stigsdotter (2003) tar det generellt sett ca 5 minuter att gå 300 meter. De som bor med det avståndet till en park besöker den i snitt 3 gånger i veckan. Vid längre avstånd sjunker besöksfrekvensen markant och vid 1 000 meter

mellan hem och park är besöksfrekvensen endast ca 1 gång i veckan (Grahns och Stigsdotter 2003, ss. 11, 14). Därför bör det finnas så många parkkaraktärer som möjligt inom 300 meter från bostaden. Att endast skapa mer parkmark vid förtätning räcker alltså inte då det endast syftar till kvantitet. För att få många människor att använda parker måste de planeras utifrån dess kvalitativa egenskaper som inkluderar så många parkkaraktärer som möjligt. Grahns (2006) och Skärbäck och Rydell-Andersson (2010) förklarar parkkaraktärerna på följande vis:

Rofyllighet

En lugn plats med naturliga ljud och med begränsat buller från trafik. Det ska vara välskött och utan störande människor (Grahns 2006, s. 4; Skärbäck och Rydell-Andersson 2010, s. 18).

Vildhet

En vegetativ plats med begränsat buller. Den ska se ut att vara utformad av naturen själv vilket skapar en känsla av mystik, men platsen får samtidigt inte kännas skrämmande (Grahns 2006, s. 4; Skärbäck och Rydell-Andersson 2010, s. 22).

Artrikedom

En mångfald av djur och växter. Den kan återfinnas på platser som kan verka ointressanta, exempelvis övergivna järnvägsspår eller refuger vid en väg. I parkmiljöer kan flera vegetationsskikt bidra till att karaktären lättare skapas (Grahns 2006, s. 5; Skärbäck och Rydell-Andersson 2010, s. 28).

Rymd

En miljö där besökaren känner att hen kommer in i en annan värld, bort från staden. Området bör kännas som en enhet utan skarpa gränser. Bebyggelse bör heller inte finnas för nära (Grahns 2006, s. 5; Skärbäck och Rydell-Andersson 2010, s. 34).

Allmänning

En grön, centralt belägen och öppen plats. Det är en plats för lek, sport och picknick för unga som gamla. Den kan förekomma i både små och stora parker och är en vanligt förekommande karaktär (Grahns 2006, s. 5; Skärbäck och Rydell-Andersson 2010, s. 40).

Lustgård

En plats där barn och vuxna kan umgås i trygghet. Här kan barn springa fritt och leka utan att föräldrarna behöver oroa sig. Därför bör platsen vara omgärdad på något sätt. Lekredskap och buskage är viktiga element eftersom de främjar lek och kreativitet hos barn (Grahns 2006, s. 5; Skärbäck och Rydell-Andersson 2010, s. 46).

Centrum/fest

En plats där människor möts för att ha trevligt. Det kan exempelvis vara en nöjespark eller ett torg där människor kan lyssna på musik, äta mat eller bara titta på andra människor (Grahns 2006, s. 5; Skärbäck och Rydell-Andersson 2010, s. 52).

Kultur

Platsen karakteriseras av gamla byggnader eller träd. Det kan också vara en historisk plats eller ett monument. Karaktären återfinns därför mest i centrala delar av städer. Kolonilotter och begravningsplatser är andra platser där karaktären ofta är tydlig (Grahns 2006, s. 5; Skärbäck och Rydell-Andersson 2010, s. 58).

En del parkkaraktärer så som rymd och rofyllighet fungerar bra ihop. Andra karaktärer som exempelvis centrum/fest och rofyllighet motarbetar varandra vilket gör att de inte kan finnas på samma plats. Att ha många parkkaraktärer i samma park innebär därför en väldigt stor park. Exempel på sådana parker i Malmö är Pildammsparken som har 6 karaktärer och Slottsparken som har 5 karaktärer (Skärbäck och Rydell-Andersson 2010, s. 63). En del av karaktärerna, som rymd och vildhet kräver enligt Grahns och Stigsdotter (2010) och Stoltz et al. (2012) dessutom en stor plats för att fungera ensamma. Då måste parken dessutom ha ett stort djup (Grahns och Stigsdotter 2010, s. 273; Stoltz et al. 2012, s. 23). Ett långsmalt parkstråk kan innebära många kvadratmeter park men få karaktärer. Långsmala parkstråk kan dessutom fungera som barriärer mellan olika bostadsområden på grund av att människor i vissa fall kan känna sig otrygga då de passerar genom parker kvällstid (Solecki och Welch 1995, s. 105).

Utmaningar

Malmö har som ambition att förtäta staden. Det ska dels ske genom omvandling av gamla industriområden men också genom att befintliga bostadsområden förtätas. På uppdrag av Stadsbyggnadskontoret i Malmö har jag gjort en fallstudie för att undersöka hur en förtätning på bästa sätt kan genomföras i ett befintligt bostadsområde i Malmö.

De teorier som presenterats om förtätning visar att en lyckad och hållbar förtätning i ett befintligt bostadsområde kräver att den är väl genomtänkt. Den ska skapa närhet mellan människor, och närhet mellan människor och jobb genom nya bostäder, nya arbetsplatser och fler mötesplatser, men området får inte bli för tätt eller högt. Bebyggelsen ska tillföra något nytt och komplettera det befintliga bostadsutbudet samt skapa tydligare övergångszoner mellan privat och offentligt men för mycket hårdgjorda ytor bör undvikas. Området ska få fler aktiviteter och mötesplatser och boende ska engageras i planeringen. Ny bebyggelse ska vara väl genomtänkt och skapa bra rumslighet på gator och i parker med entréer vända utåt. Området bör få fler korsningar och färre tunnlar för en bättre orienterbarhet och tillgänglighet, men utan att biltrafiken ökar. Förtätningen kan också innebära att olika stadsdelar byggs ihop och bör göra området unikt i staden utan att områdets kulturhistoria går förlorad. Förtätningen ska tillfredsställa alla intressenter. Sist men inte minst så ska förtätningen tillgodose tillräckligt mycket park med många olika karaktärer.

Det har lett fram till uppsatsens övriga mål som handlar om att ge förslag på en hållbar förtätning som gör ett befintligt bostadsområde både tätare och grönare och hur en funktionsuppdelad och monotom stadsstruktur kan förändras till en mer stadsmässig struktur. Ett annat mål är att använda ett helhetsgrepp i planeringen för att tillgodose så många av förtätningens fördelar som möjligt och undvika de nackdelar som en mer sektoriserad planering kan innebära.

Tätare och grönare

En risk med en misslyckad förtätning är att den sker på bekostnad av befintliga parker (Boverket 2007, s. 18). De är ofta de största obebyggda ytorna i staden och det finns flera exempel där förtätning inneburit ny bebyggelse i kanterna på parker. Ett exempel är Rosengårdsfältet i Malmö där planprogrammet för Herrgården och Rosengårdsfältet föreslår ny bebyggelse i kanterna av parken (Stadsbyggnadskontoret, Malmö 2012a, s. 33). Rosengårdsfältet är en långsmal park som påverkas negativt av förslaget då parkens djup ytterligare minskar och förutsättningarna för flera olika parkkaraktärer försämras. Ny bebyggelse i park kan enligt Grahn och Stigsdotter (2010) också innebära att parker förlorar befintliga karaktärer. Rofylldhet och Rymd är karaktärer som stressade människor främst föredrar. De är också de karaktärer som kräver mest plats och som är mest känsliga för störningar (Grahn och Stigsdotter 2010, s. 273). Även små förändringar kan innebära att sådana karaktärer går förlorade då de också är beroende av lågt omgivningsbuller (Stoltz et al. 2012, s. 24).

Tätare områden i en stad har enligt Tratalos et al. (2007) ofta sämre kvaliteter för ekosystem än mindre täta områden i samma stad. Det är på grund av att de ofta har mindre grönytor, mindre och mer fragmenterade växt och djurmiljöer, högre temperaturer, mindre koldioxidbindning och större förändringar i artsammansättningar (Tratalos et al. 2007, s. 313). Boende i täta områden har dessutom ofta längre till närmaste grönyta än boende i mindre täta områden (Burton 2000, s. 1981). En väl genomtänkt förtätning med tydliga planer på hur tillräckligt mycket park och andra gröna ytor som kan tillgodoses är därför nödvändigt. Parkerna måste dessutom vara tillgängliga för alla och rymma så många kvaliteter som möjligt. Att skapa nya parker i befintliga bostadsområden som inkluderar de mer platskrävande karaktärerna kan vara svårt. Det krävs att befintliga parker omgestaltas eller förstoras.

Om parker görs mer tillgängliga kombinerat med en högre täthet kommer det enligt Ståhle

(2005) att innebära ett högre besöksstryck och fler kommer att se parken som en viktig del av bostadsområdet. Med tiden får parken därmed politisk betydelse och ges ytterligare resurser. Därför kan förbättringar av gång- och gatusystemet, kombinerat med utformningen av parker, skapa goda spiraler som gynnar hela bostadsområden (Stähle 2005, s. 189). Enligt Stähle (2008) är blandningen av tätt och grönt nyckeln till den lyckade blandstaden. Miljöer i exempelvis Stockholm som både är täta och gröna har högre fastighetsvärden, högre exploateringsstryck, större blandning av boyta och lokalyta, och bättre hälsotal (Stähle 2008). Parker lockar på så sätt folk att bo i staden. Enligt Stähle (2005) kan motsatsen ses i städer som Aten och Detroit med få stora parker och få boende i de centrala delarna. I de här städerna är det attraktivare att bo i stadens förorter. Inne i städer med mycket parker som Stockholm, New York och London är det däremot attraktivt att bo (Stähle 2005, s. 4).

Den fallstudie som presenteras i arbetet har som utgångspunkt att göra ett befintligt bostadsområde i Malmö både tätare och grönare. För att lyckas krävs nya tankesätt och ett helhetsgrepp i planeringen.

Helhetsgrepp

Att använda sig av ett helhetsgrepp i planeringen kan innebära mycket. Det innebär dels att många eller alla aspekter i planeringen inkluderas i ett tidigt skede. På så sätt kan en del av de nackdelar som en mer sektoriserad planering innebär motverkas. Då behöver inte aspekter eller behov adderas senare på ett sätt som måste anpassa sig till de redan skapade förhållandena. Istället finns allting med från början på samma eller mer liknande villkor.

Fallstudien som presenteras i nästa del är ett utvecklingsförslag längs Eriksfältsgatan i Malmö. Det helhetsgrepp som använts i fallstudien syftar bland annat till att hela närområdet är med i planeringen och inte bara exempelvis hållplatslägena för den planerade spårvägslinjen som ska gå längs gatan. Genom att utreda ett mycket större område är det lättare

att tillgodose olika behov som skapas i och med förslaget, så som skola, service och parker. Punktvisa förtättningsinsatser utan en plan för hela området kan långsiktigt innebära negativa konsekvenser för de boende i området.

Helhetsgreppet innebär också en genomarbetad gestaltning efter ett starkt koncept. En bra gestaltning innebär bland annat fokus på rumslighet och intressanta platser som i sin tur leder till attraktiva mötesplatser som kan locka folk från hela staden. Gestaltningen påverkar också hur folk i området rör sig både med bil, cykel och till fots. På så sätt kan integration främjas mellan olika bostadsområden och med resten av staden och samtidigt lösa befintliga problem som är låsta i den befintliga fysiska strukturen. Ett starkt koncept innebär att en sammanhållning kan skapas mellan de boende i projektområdet och en stolthet för sitt bostadsområde. Det kan också bidra till att området känns unikt och på så sätt locka folk från resten av staden.

En annan innebörd av helhetsgreppet, som också används i fallstudien, är att i planeringen analysera alla konsekvenser som förslaget innebär och integrera dem direkt i gestaltningen. Det gör att förändringar i senare skeden kan undvikas. Utan ett helhetsgrepp kommer planen förmodligen att ändras i ett senare skede för att exempelvis behoven av parkering eller förskolor inte har tillgodosetts från början. Det finns då en risk att de sent påkomna behoven hänvisas till ytor där inga andra byggnader planerats, exempelvis parkmark. I Malmö finns flera exempel på förskolor som byggts i parker då behovet har uppstått när barnfamiljer har flyttat till området. I andra fall kan de uppkomna behoven påverka det föreslagna konceptet på ett negativt sätt.

Helhetsgreppet i fallstudien innebär också en genomförandeplan som i detalj redogör för vilken ordning allting ska byggas. På det sättet kan förslaget ske på ett sätt som gynnar markägare och tomträtthavare, samtidigt som ingen står utan bostad, lokal, förskola, skola eller parkering vid någon tidpunkt under uppförandetiden.

Del 2 - undersökning och förslag



Bakgrund

På uppdrag av Stadsbyggnadskontoret i Malmö har jag genomfört en fallstudie i ett av stadens bostadsområden. Den syftar till att undersöka hur den nya översiktsplanen kan implementeras genom att utreda och komma fram till bästa sättet att förtäta stadens befintliga bostadsområden. Fallstudien utgår från en del av Eriksfältsgatan och innefattar delområdena Almhög, Nydala, Gullviksborg, Hermodsdal och Östra Söderkulla som är avgränsade av Munkhättegatan i väster, Ystadvägen i norr, Kontinentalbanan i öster och Inre Ringvägen i söder. Det bor 16 375 invånare (2008) i projektområdet (Stadskontoret, Malmö 2008, ss. 146-154). Det mesta är byggd under 60-talets miljonprogram med den tidens planeringsprinciper vilket innebar en tydlig trafikseparering och funktionsuppdelning, och en relativt enförmig och gles bebyggelse med mycket parkeringsplatser och stora innergårdar som flyter samman med offentliga parker (Malmö Kulturmiljö och Länsstyrelsen Skåne län 2002, ss. 32, 50, 64, 120, 152). Projektområdet har också stora kvantiteter grönyta som utnyttjas dåligt (Stadsbyggnadskontoret, Malmö 2010a, s. 25). Det finns en del sociala problem i området men det är ändå inte en del av Malmös områdesprogram (Malmö stad 2012b). Det finns heller inga aktuella planprogram eller fördjupade översiktsplaner för området vilket gör det extra intressant för en förtätningsstudie.

Spårväg skapar möjligheter

Malmö har som ambition att bygga flera spårvägslinjer i Malmö i framtiden. Tanken är att spårvägen ska fungera som ett kombinerat infrastruktur- och stadsbyggnadsprojekt. Den ska således fungera som en bidragande faktor till att områden den passerar utvecklas och förbättras. Ambitionen är att utnyttja de stationsnära lägena och kombinera ombyggnaden av vägen med andra förändringar (Malmö stad 2012a, s. 4). De två första linjerna är tänkta att gå mellan Stenkällan och Västra Hamnen, och mellan Lindängen och Västra hamnen. Den sistnämnda kommer bland annat att gå längs Eriksfältsgatan med tre hållplatser i projektområdet.

Förtätning med helhetsgrepp kan åtgärda brister och stärka kvaliteter

Utgångspunkten för fallstudien är att genom förtätning åtgärda de brister samt stärka de värden som finns i området idag. För att det ska ske på ett bra och hållbart sätt är det viktigt att se till hela närområdet och inte bara till hållplatslägena. Med flera små ingrepp utan en helhetsplan finns risk att hamna i en framtiden situation som innebär mer begränsade möjligheter att åtgärda områdets brister. Spårvägen kan fungera som en utvecklingsbidragande faktor men det är inte den som får stå i centrum för utvecklingen. Det är också viktigt att inte se förtätning som endast större exploateringstal. Förtätning bör ses som ett verktyg i stadsbyggande som kan åtgärda problem och där bostäder och verksamheter kan vara en del av åtgärderna.

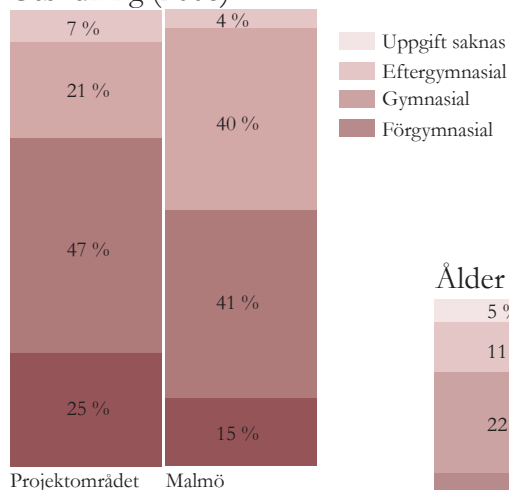
Analys

SWOT-analys

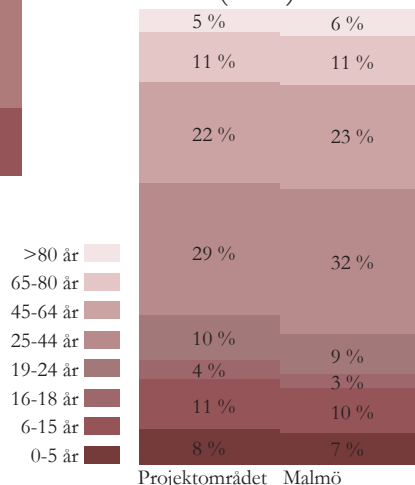
SWOT står för strengts, weaknesses, opportunities och threats. SWOT-analysen till höger visar att projektområdet har flera värden som bör stärkas men desto fler brister som bör åtgärdas. Det finns också stora förtätningsmöjligheter i området. Det största hotet är om få vill investera i området.

• Stora kvantiteter grönytor • Barnsäkert • Stora tysta områden • Goda parkeringsmöjligheter • Mycket gröna element på privata gårdar • Många olika kulturer • Många gamla träd • Låga boendekostnader	S	W	• Få verksamheter • Få fungerande mötesplatser • Smalt bostadsutbud • Dålig kvalitet på grönytor • Otrygghet kvällstid • Enformig bebyggelse • Dålig tillgänglighet • Stora barriärer • Otydliga övergångszoner mellan privat och offentligt • Otydliga gaturum och stadsrum
• Mycket markparkering ger goda förtätningsmöjligheter • Mycket grönyta ger möjlighet till fler parkkaraktärer • Dåligt utnyttjad mark längs Eriksfältsgatan ger god förtätningspotential • Spårvägsanläggning skapar incitament för förtätning	O	T	• En ogenomtänkt förtätning kan leda till större brister • Spårvägen kan innebära en större barriäreffekt • Förtätning kan innebära mer trafik i området • Förtätning innebär högre tryck på allmänna ytor • Många intressenter försvårar en förtätning • Utan tillräcklig finansiering blir det ingen förtätning

Utbildning (2008)



Ålder (2008)



Statistik

I jämförelse med Malmö tjänar invånarna i projektområdet mindre och har sämre utbildning än genomsnittet för Malmö. Arbetslösheten, försörjningsstödet och andelen utlandsfödda är högre. Åldersfördelningen och bilinnehavet är dock liknande det i Malmö som helhet.

(All statistik kommer från Stadskontoret, Malmö 2008, ss. 6-7, 146-154)

	Projektområdet 16 375 invånare (2008)	Malmö 280 801 invånare (2008)
Inkomst/invånare och år (2006)	95 558 kr	131 082 kr
Arbetslöshet (2008)	5 %	3 %
Försörjningsstöd (2007)	23 %	10 %
Utlandsfödda (2008)	48 %	28 %
Bilinnehav (2007)	29 bilar/100 invånare	29 bilar/100 invånare

Funktioner, våningar

Området är funktionsuppdelat och innehåller främst bostäder, skolor och förskolor. En del andra verksamheter finns runt Nydalatorget och Almtorget som tillsammans med Hermodsdalstorget fungerar som lokala centrum.

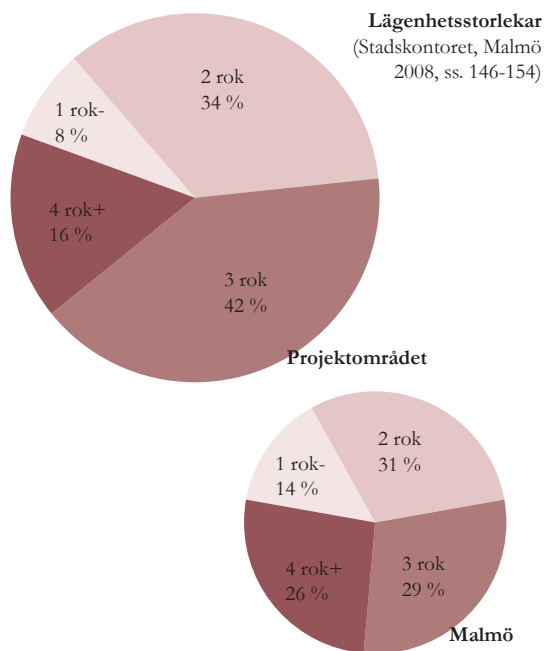
Enligt Malmö Kulturmiljö och Länsstyrelsen Skåne län (2002) är, förutom småhusbebyggelsen, de flesta byggnader 3, 4 eller 8 våningar höga lamellhus, vilket var väldigt vanligt att bygga under 60-talets miljonprogram. På den tiden var det inte ovanligt att det byggdes ett högt hus vid det lokala centrumet som ett utropstecken, vilket i projektområdets fall är ett 13 våningar högt hus vid Nydalatorget.

För övrigt är området byggt på ett planestetiskt sätt med ett tydligt mönster som dessvärre endast ses i plan (Malmö Kulturmiljö och Länsstyrelsen Skåne län 2002, ss. 32, 50, 64, 120, 152).



Upplåtelseformer, lägenhetsstorlekar

De flesta av bostäderna är hyresrätter, förutom en del småhus och några kvarter bostadsrätter. Lägenhetsstorlekarna har en klar överrepresentation av 2or och 3or (Stadskontoret, Malmö 2008, ss. 146-154) vilket hindrar många människor att flytta dit, samtidigt som det är svårt att göra en boendekarriär inom området. Det kan få som följd att många väljer att flytta därifrån vilket gör att möjligheter för starka sociala nätverk hindras.



Parker, parkkaraktärer

Enligt Malmös grönplan från 2003 råder det ingen brist på grönområden i projektområdet (Gatukontoret, Malmö et al. 2003, s. 28). Grönplanen är dock endast en kvantitativ bedömning av Malmös grönområden. Grön-tyterna i projektområdet är ofta i formen av långsmala parkstråk. Formen begränsar antalet parkkaraktärer och därmed kvaliteten på parken (Grahn och Stigsdotter 2010, s. 273; Stoltz et al. 2012, s. 23). En GIS-undersökning om antalet parkkaraktärer i Malmö gjord av Skärbäck och Rydell-Andersson (2010) visar att de tre grönytor med flest parkkaraktärer i projektområdet endast har två karaktärer (Skärbäck och Rydell-Andersson 2010, s. 63). Identifieringen av parkkaraktärer i projektområdet har senare bekräftats med platsbesök. Med hjälp av GIS har jag analyserat antalet parkkaraktärer inom

300 meter från bostäderna i projektområdet. Det är ett avstånd som de flesta kan gå på 5 minuter och dessutom innebär 300 meter mellan hem och park att parken besöks ca 3 gånger i veckan (Grahn och Stigsdotter 2003, ss. 11, 14). Det är också ett riktvärde i Malmö för maxavstånd mellan bostad och grönyta för vardagligt användande (Gatukontoret, Malmö et al. 2003, s. 16). Analysen visar att väldigt många boende endast har en eller två parkkaraktärer inom 300 meter. Undantaget är norra delen av projektområdet med upp till sex karaktärer inom 300 meter. Bristen på karaktärer kan vara en orsak till att grönyterna idag används dåligt. Det får som följd att de känns otrygga kvällstid och parkstråken blir då som barriärer mellan bostadsområdena vilket motverkar integrationen i området.



Vägar, järnväg, trafik, parkering

Projektområdet är, i likhet med många andra storskaliga bostadsområden från samma tid, trafikseparerat. Det innebär enligt Stähle (2009) att stora områden känns barnvänliga, avskilda och lugna. Däremot har utomstående besökare svårt att hitta på grund av en bristande överblick. Känslan förstärks av många gång- och cykeltunnlar (Stähle 2009) som också finns under Eriksfältsgatan. De upplevs som otrygga vilket i kombination med mycket trafik och höga hastigheter gör gatan till en stor barriär (Stadsbyggnadskontoret, Malmö 2010, ss. 28-29). Gatan är bred och rak vilket inbjuder till höga hastigheter. Dess tvärgator är dessutom

återvändgränder vilket innebär att all trafik i området leds till den. Trafiksepareringen leder också till dålig tillgänglighet i vissa delar av området vilket späder på otryggheten kvällstid. Det finns dessutom väldigt stora arealer markparkering i området som förutom att vara ytkrävande också känns tråkiga och opersonliga.



Mötesplatser

Det finns få fungerande mötesplatser i projektområdet. Undantagen för unga är Nydala fritidsgård och multisportarenan. För de lite äldre finns Lilla växthuset med olika kreativa aktiviteter för ungdomar mellan 16 och 20 år. För övrigt är Nydalatorget och Almtorget fungerande mötesplatser. Båda har verksamheter i bottenvåningarna och en väl definierad rumslighet. Nydalatorget delas dock på mitten av en gång- och cykeltunnel vars nedfart börjar mitt på torget. Hermodsdalstorget består i princip av endast en parkeringsplats utanför en matvarubutik och ett gym. Tomasgården är ett kristet församlingshem med ett café på dagtid. AIC Fosie står för Arbets- och integrationscenter Fosie, och är mer en påtvingad mötesplats än en plats som lockar människor.

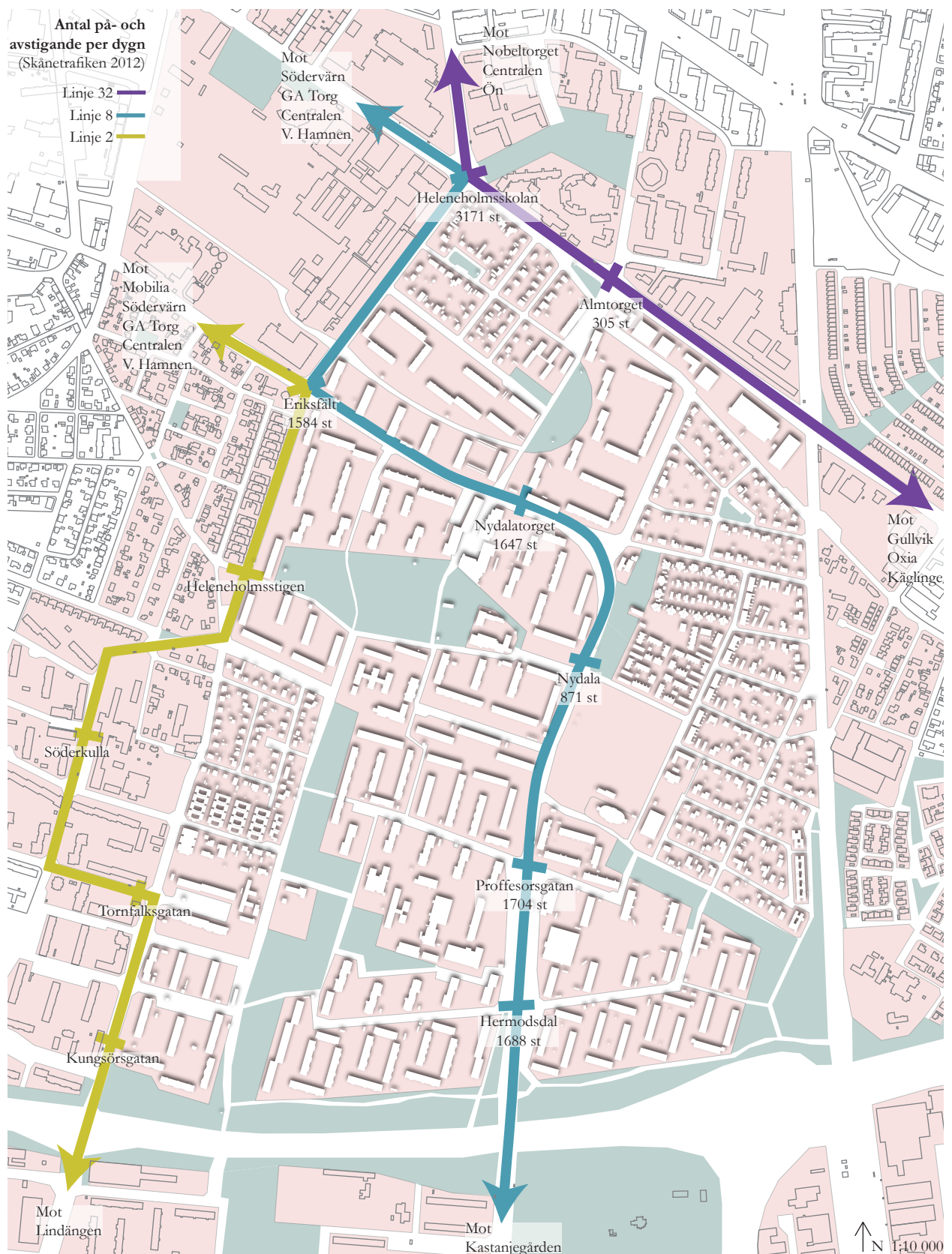
På Gullviksborgs idrottsplats finns flera fotbollsplatser, en löparbana och en tennisbana. Platsen är dock stängd för allmänheten och är ofta tom. Den fungerar därmed mer som en barriär mellan de olika bostadsområdena än en mötesplats.

Enligt Stadsbyggnadskontoret, Malmö (2010a) är antalet mötesplatser ytterst få i förhållande till områdets befolkning. Områdets fysiska struktur med få korsningar och otydliga gaturum förhindrar också för naturliga mötesplatser att uppstå (Stadsbyggnadskontoret, Malmö 2010a, s. 6).



Kollektivtrafik

Idag finns ett oerhört tryck på linje 8 som går genom området (Skånetrafiken 2012). Det är anledningen till att en av de två första spårvägslinjerna är planerad till området (Malmö stad 2012a, s. 37).



Buller

Trafiksepareringen gör att det finns stora tysta områden i projektområdet, samtidigt som det är väldigt bullrigt vid Eriksfältsgatan. Det förekommer också en del tågbuller längs Kontinentalbanan.



Markägoförhållanden

Det finns väldigt många markägare och tomträttshavare i projektområdet. Därför visar analysen endast de markområden som påverkas av det förslag som presenteras senare i uppsatsen. De markområden som inte är utmärkta har markägare eller tomträttshavare som inte påverkas av de förändringar som senare föreslås.

Nästan all mark i projektområdet ägs enligt Stadsbyggnadskontoret, Malmö (2012) av Malmö stad som förutom den mark som är utmärkt i analysen nedan också äger alla parker och vägar. En annan stor markägare är MKB.

Den största tomträttshavaren i projektområdet som påverkas av förslaget är Ejendomsselskabet Malmö AB (Stadsbyggnadskontoret, Malmö 2012e).

De områden som är märkta med rött är fastigheter som endast påverkas med ytterligare byggrätter och där fastighetsgränser inte ändras. Övriga markerade områden har markägare och tomträttshavare som i och med förslaget får nya fastighetsgränser och ändrade markägoförhållanden.



Kulturhistoria

Stora delar av projektområdet byggdes enligt Malmö Kulturmiljö och Länsstyrelsen Skåne län (2002) utifrån grundtanken ”hus i park”. Parken och innergårdarna skulle flyta samman på ett sätt så att gränserna inte skulle gå att se (Malmö Kulturmiljö och Länsstyrelsen Skåne län 2002, ss. 25, 120-122). Det har fått som följd att ingen riktigt vet vad som tillhör vem och väldigt få tar ansvar för den omkringliggande miljön. I andra fall har bostadsrättsföreningar byggt höga staket mellan det offentliga och deras gårdar.

Från tiden före området byggdes finns inte mycket kvar. En snutt av en pilallé är sparad och namnen på delområdena härstammar från de gårdar som en gång låg i området (Malmö Kulturmiljö och Länsstyrelsen Skåne län 2002, ss. 32, 50, 64, 120; Stadsbyggnadskontoret, Malmö 2010, ss. 34).



Cykelväg som delar Nydalatorget



Helenetorpsgatans återvändsplats



Bostadshus vid Nydalarondellen



Markparkeringar vid Kollegiegatan



Nydalaparken med karaktärerna Allmänning och Rofyllldhet



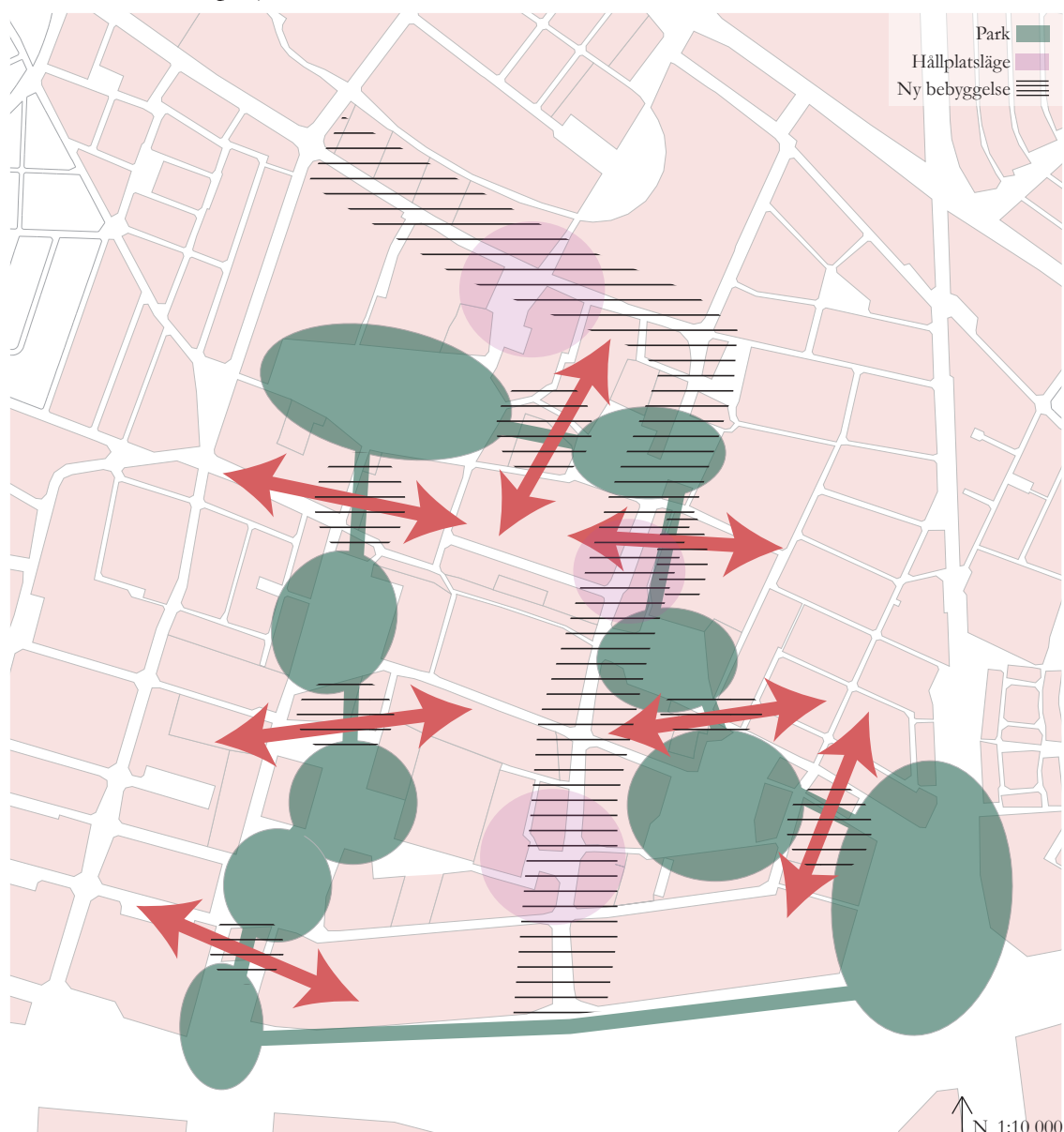
Gång- och cykeltunnel under Eriksfältsgatan

Förslag - "stadsdel i park"

För att främja integration och trygghet i området bryts de befintliga långsmala parkerna, som idag fungerar som barriärer mellan bostadsområdena, upp till stora parkrum med bebyggelse emellan. På så sätt förenklas en rörelse mellan bostadsområdena utan en känsla av att gå genom park. För att skapa mer liv och rörelse, bättre tillgänglighet, större möjligheter för verksamheter att etableras och för att minska Eriksfältsgatans barriäreffekt tillåts gångfartsgator genom vissa delar av projektområdet som idag är bilfria.

Parkrummen blir som ett pärlband av parker som är lätta att röra sig mellan utan att lämna parkområdet. Det skapar en helhet som binder samman projektområdet och stärker

lokal identitet och stolthet. Områdena mellan parkrummen gestaltas förslagsvis genom en tydlig trädrad med en speciell trädsort, samtidigt som byggnader bör täckas av vegetation. I och med att sträckorna är korta kommer de endast att kännas som passager till andra delar av parken. Därför rör sig besökaren i ena riktningen utan att gå genom park och i andra riktningen utan att lämna parken. De skilda parkrummen ger förutsättningar för många olika karaktärer som skapar identitet, hemkänsla och sammanhållning till de boende runtomkring, samtidigt som hälsa och trygghet främjas på grund av att fler lockas ut till parkrummen. Totalt anläggs 35 000 m² mer park och andelen parkyta per invånare ökar från 11 m² till 11,5 m².



Entréer till ny bebyggelse vänds mot parkerna för att öka tryggheten i utemiljön och skapa mer liv och rörelse. Området byggdes från början med grundtanken ”hus i park”, där det skulle finnas en obruten grönska mellan parker och innergårdar (Malmö Kulturmiljö och Länsstyrelsen Skåne län 2002, sid 25, 120-122). Istället har det idag blivit vanligt med staket och buskage för att skärma av innergårdarna vilket innebär att grundkonceptet redan är förvanskad. Konceptet har med pärlbandet av parker vidareutvecklats till vad jag istället kallar ”stadsdel i park”.

Längs Eriksfältsgatan skapas nya bostäder och kontor med verksamheter i bottenplan. Funktionsblandningen innebär både ett ökat folkliv under fler av dygnets timmar och fler möten mellan olika typer av människor. Här vänds entréerna mot gatan för att skapa liv och rörelse och sänka hastigheter. Många verksamheter koncentreras till hållplatslägena som också blir naturliga mötesplatser. Förslaget innebär 1 700 nya arbetsplatser och 1 250 fler

lägenheter vilket motsvarar 2 500 invånare. Dessutom byggs 24 fler avdelningar förskola och en grundskola.

Tydligare gränser mellan privat och offentligt med fler halvprivata och halvoffentliga övergångszoner är en annan viktig del i förslaget för att tydliggöra definitionen mellan vad som tillhör varje enskild enhet. Tillhörighet stärker lokal identitet, hemkänsla och bidrar till att skapa en känsla av trygghet och tillit boende emellan.

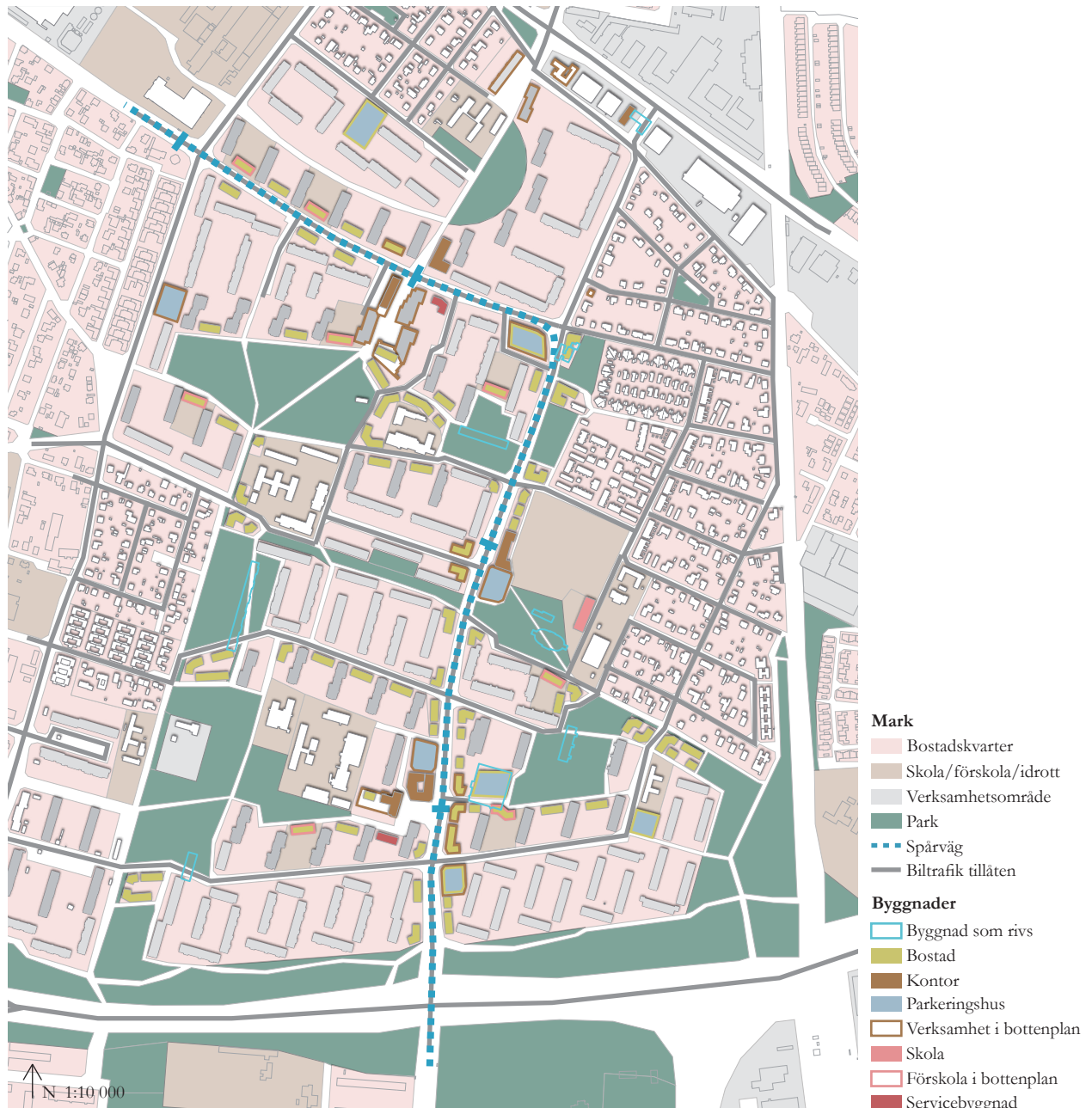


Idag - © Fotograf: Bojana Lukac, Stadsbyggnadskontoret, Malmö stad



Förslag - © Illustration: Džiugas Lukoševičius och Gustav Aulin, Stadsbyggnadskontoret, Malmö stad

Struktur



Förslaget innebär:

- 1 250 fler lägenheter
 - 1 420 lägenheter byggs
 - 170 lägenheter rivs
- 2 500 nya invånare
- 1 700 nya arbetsplatser
 - Kontor, 1 250
 - Verksamhet i bottenplan, 200
 - Skola/förskola, 130
 - Service, 120
- 35 000 m² mer park (andelen parkyta/invånare ökar från ca 11 m² till 11,5 m²)
 - 20 000 m² försvinner
 - 55 000 m² tillkommer
- 31 200 m² ny kontorsyta
- 10 000 m² nya verksamheter i bottenplan
- 4 600 m² mer offentlig verksamhet
 - 6 000 m² byggs
 - 1 400 m² rivs
- 1 ny grundskola för 300 elever
- 8 nya parkeringshus med totalt 2 350 platser
- 24 fler avdelningar förskola (förslagets behov är 13 avdelningar, hela Fosies befintliga behov är 20 avdelningar)
 - 32 avdelningar byggs
 - 8 avdelningar rivs

Täthet

Förslag

Hela projektområdet, 1 500 000 m²

BYA - 274 865 m²

Bebyggt - 18 %

BTA - 1 025 470 m²

E - 0,7

Kv. Magistern, 68 700 m²

BYA - 17 646 m²

Bebyggt - 26 %

BTA - 80 611 m²

E - 1,2

Kv. Studenten och Censorn, 85 000 m²

BYA - 17 200 m²

Bebyggt - 20 %

BTA - 91 272 m²

E - 1,1

>8 våningar
7-8 våningar
5-6 våningar
3-4 våningar
1-2 våningar



Idag

Hela projektområdet, 1 500 000 m²

BYA - 231 698 m²

Bebyggt - 15 %

BTA - 772 587 m²

E - 0,5

Kv. Magistern, 66 700 m²

BYA - 12 227 m²

Bebyggt - 18 %

BTA - 51 361 m²

E - 0,8

Kv. Studenten och Censorn, 85 000 m²

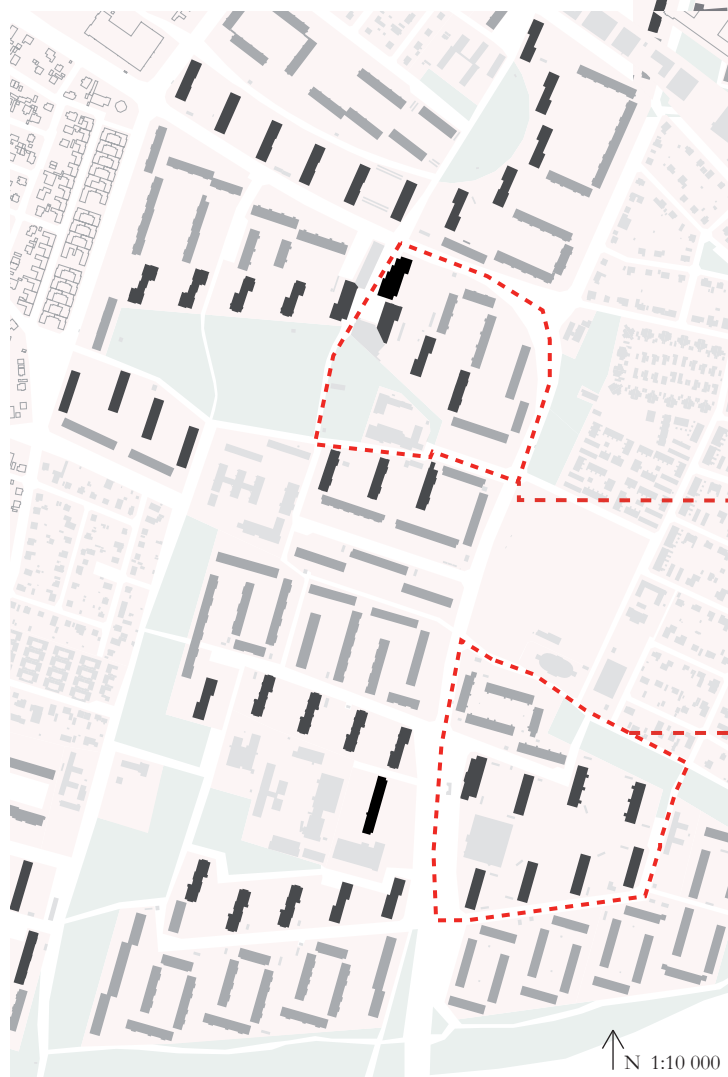
BYA - 14 202 m²

Bebyggt - 17 %

BTA - 64 761 m²

E - 0,8

>8 våningar
7-8 våningar
5-6 våningar
3-4 våningar
1-2 våningar



Berörda markägare och tomträttshavare

Förslaget innebär förändringar av både fastigheter och funktioner. Här presenteras alla markägare och tomträttshavare som påverkas av de förändringar som föreslås. De som får byggnader rivna kompenseras med 4-7 gånger fler bygggrätter och när mark överläts till Malmö stad kompenseras berörda med ny mark och/eller nya bygggrätter. I de olika etapperna i genomförandeplanen senare i arbetet syns tydligare var och på vilket sätt förändringarna sker och vad de innebär för de inblandade.

Malmö stad (markägare)

- Har efter alla förändringar 4 870 m² fastigheter med rätt till 90 lägenheter kvar i reserv (etapp 2 och 8)
- Har 8 parkeringshus (2 352 platser, 72 lägenheter, 4 300 m² verksamheter) kvar i reserv (etapp 1, 2, 3, 4, 5, 6 och 8)

MKB (markägare)

- 31 420 m² mark överläts till Malmö stad för parkeringshus, park och gata (etapp 2, 3 och 5)
- Får 22 840 m² mark (etapp 2, 3, 4 och 5)
- 1 verksamhetsbyggnad (ca 2 500 m² BTA) med polis och 4 avdelningar förskola rivs (etapp 2)
- 2 bostadshus (ca 100 lägenheter) rivs (etapp 3 och 5)
- Får rätt att bygga 700 lägenheter, 10 200 m² verksamheter och 12 avdelningar förskola (etapp 2, 3, 4, 5 och 6)

Ejendomsselskabet Malmö AB

(tomträttshavare)

- 10 090 m² mark överläts till Malmö stad för parkeringshus, park och gata (etapp 4, 7 och 8)
- Får 12 660 m² mark (etapp 1, 4, 6, 7 och 8)
- 2 bostadshus (ca 70 lägenheter) rivs (etapp 7 och 8)
- Får rätt att bygga 162 lägenheter, 52 äldreboenden, 6 LSS-boenden och 7 600 m² verksamheter (etapp 1, 4, 6, 7 och 8)

Ing Real Estate Investment Sweden 2 AB (markägare)

- 800 m² mark överläts till Malmö stad för torg (etapp 1)
- Får 160 m² mark och rätt att bygga 7 800 m² kontor och 10 lägenheter (etapp 1)

Svenska Målarförbundet avd. 2 Skåne (tomträttshavare)

- 1 000 m² mark överläts till Malmö stad för en ny väg mellan Västra Hindbyvägen och Ystadvägen (etapp 5)
- En byggnad (ca 500 m² BTA) rivs (etapp 5)
- Får en ny byggnad i 2 plan (800 m² BTA) (etapp 5)

Reinhold fastigheter AB (tomträttshavare)

- 1 160 m² mark överläts till Malmö stad för parkeringshus (etapp 1)
- Får 280 m² mark och rätt till att bygga 5 400 m² kontor och 900 m² verksamheter (etapp 1)

BRF Almhög (tomträttshavare)

- 2 330 m² mark överläts till Malmö stad för parkeringshus (etapp 6)
- Får rätt att bygga 36 lägenheter och 4 avdelningar förskola (etapp 6)

HSB Brf Nydala (tomträttshavare)

- 1 700 m² mark överläts till Malmö stad för parkeringshus (etapp 6)
- Får rätt att bygga 72 lägenheter (etapp 6)

Malmö Kyrkliga Samfällighet (markägare)

- 1 010 m² markparkering överläts till Malmö stad för park (etapp 7)
- Får ny parkering i parkeringshuset vid Hermodsdalstorget (etapp 7)

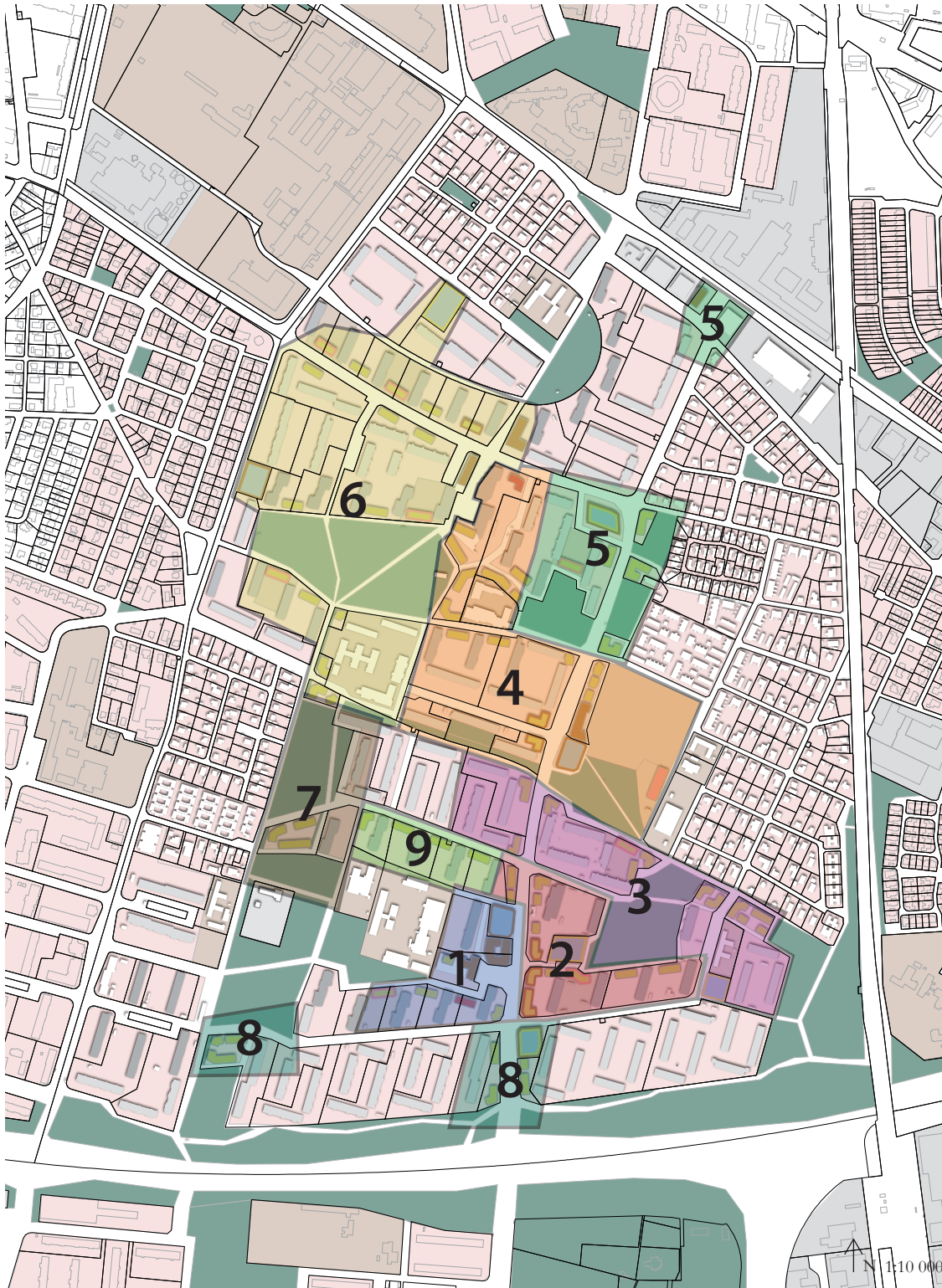
13 andra tomträttshavare

- Får ytterligare bygggrätter

Genomförandeplan

För att förslaget ska kunna genomföras krävs det att det sker i etapper med rätt avgränsningar. Följs etapperna kommer alla att ha parkering och förskoleplats under utvecklingens gång. Ingen blir heller utan bostad eller lokal och fastighetsförändringar och funktionsbyten sker på ett sätt som kan gynna markägare och

tomträttshavare. Etapperna innebär också att de attraktiva hållplatslägena för spårvägen utvecklas tidigt. Hermodsdalstorget blir projektområdets nya centrum och utvecklas därför först för att tidigt ha en fungerande mötesplats.



Etapp 1

34 nya lägenheter, 13 200 m² ny kontorsyta, 2 000 m² ny offentlig verksamhet, 2 300 m² nya verksamheter i bottenplan, 4 nya avdelningar förskola (80 platser) för att ersätta förskola (72 platser) som rivs i etapp 2, 1 nytt torg, 1 nytt parkeringshus, Eriksfältsgatan får en något annorlunda sträckning för att möjliggöra ett parkeringshus i etapp 8

Berörda markägare och tomträttshavare

Ing Real Estate Investment Sweden 2 AB (markägare)

- 800 m² överläts till Malmö stad för torg
- Får 160 m² och rätt att bygga 7 800 m² kontor och 10 lägenheter

Reinhold fastigheter AB (tomträttshavare)

- 1 160 m² mark överläts till Malmö stad för parkeringshus
- Får 280 m² och rätt till att bygga 5 400 m² kontor och 900 m² verksamheter

Ejendomsselskabet Malmö AB (tomträttshavare)

- Får 450 m² mark och rätt att bygga 8 lägenheter och 1 200 m² för service

Två andra tomträttshavare

- Får byggrätter till 16 lägenheter och 800 m² service

Parkering

Nytt parkeringshus - **347 platser**

- 180 boendeparkeringar och 46 verksamhetsparkeringar rivs
- 25 boendeparkeringar, 119 kontorsparkeringar, 50 verksamhetsparkeringar och 3 förskoleparkeringar behövs

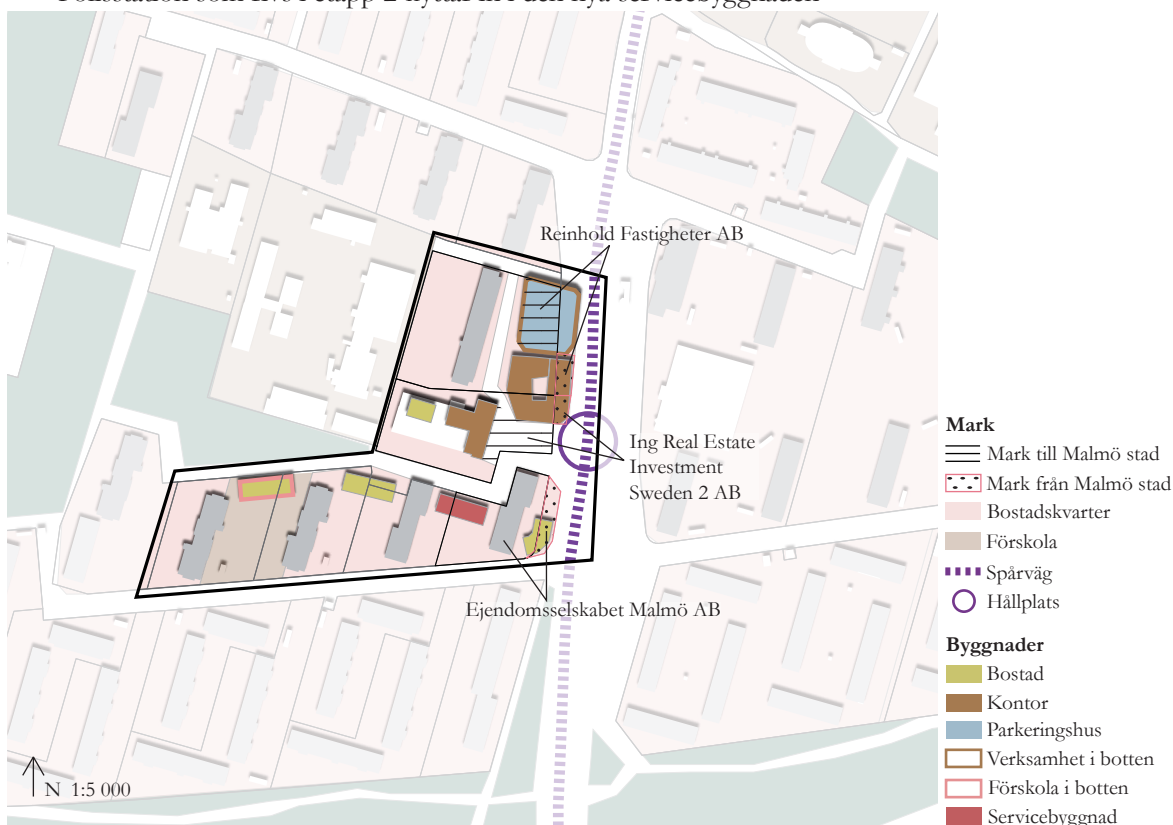
Totalt behov – 423, vid samutnyttjande – **290**

Förskola

- 7 barn i förskoleålder börjar på den nya förskolan

Flytt från etapp 2

- Förskola som rivs i etapp 2 (72 platser) flyttar in i den nya förskolan (80 platser)
- Polisstation som rivs i etapp 2 flyttar in i den nya servicebyggnaden



Etapp 2

222 nya lägenheter, 1 400 m² nya verksamheter i bottenplan, 4 nya avdelningar förskola, 1 nytt parkeringshus

Berörda markägare

MKB (markägare)

- 1 byggnad (ca 2 500 m²) med polis och förskola rivs och verksamheter flyttas till nya lokaler från etapp 1
- 2 200 m² mark överläts till Malmö stad för parkeringshus
- Får 5 650 m² mark och rätt att bygga 174 lägenheter, 1 400 m² verksamheter och 4 avdelningar förskola

Malmö stad (markägare)

- Har kvar 1 080 m² med rätt till 32 lägenheter i reserv

Parkering

Nytt parkeringshus **267 platser**

- 10 boendeparkeringar och 20 verksamhetsparkeringar rivs
- 165 boendeparkeringar, 24 verksamhetsparkeringar och 3 förskoleparkeringar behövs

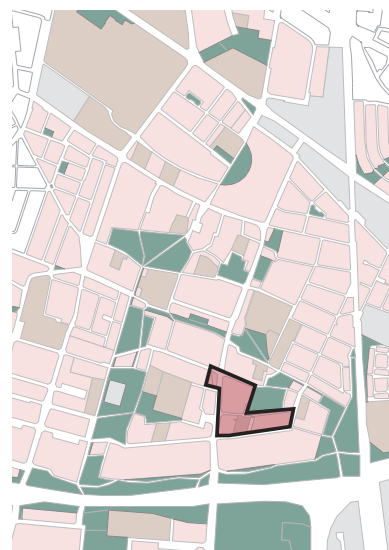
Totalt behov – 222, vid samutnyttjande – **175**

Förskola

- 44 barn i förskoleålder kan gå på den nya förskolan

Flytt från etapp 3

- Boende från byggnad som ska rivs i etapp 3 flyttar in i nya lägenheter runt det som ska bli park i etapp 3



Ettapp 3

198 nya lägenheter, 400 m² nya verksamheter i bottenplan, 4 nya avdelningar förskola för att ersätta förskola som rivs i ettapp 4, 1 nytt parkrum, 1 nytt parkeringshus, 3 nya gångfartsgator

Berörda markägare och tomträttshavare

MKB (markägare)

- 1 bostadshus (ca 60 lägenheter) rivs och boende flyttar till nya lägenheter från ettapp 2
- 18 810 m² mark överläts till Malmö stad (16 360 m² för park, 1 230 m² för väg, 1 220 m² för parkeringshus)
- Får 6 570 m² mark och rätt att bygga 168 lägenheter och 4 avdelningar förskola

En annan tomträttshavare

- Får byggrätt till 20 lägenheter

Parkering

Nytt parkeringshus - **122 platser**

- 72 boendeparkeringar rivs
- 149 boendeparkeringar och 3 förskoleparkeringar behövs

Totalt behov – 224, vid samutnyttjande – **221**

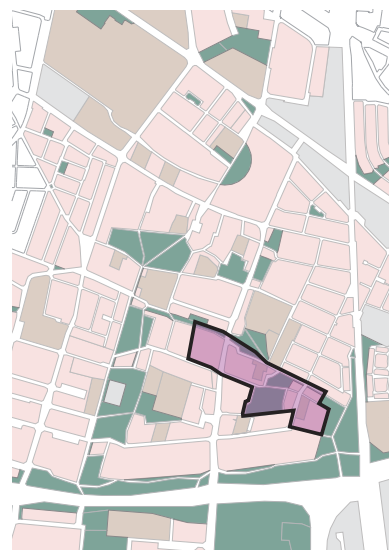
Parkeringshuset från ettapp 2 sväljer behovet som inte får plats

Förskola

- 40 barn i förskoleålder börjar på förskolan från ettapp 2

Flytt från ettapp 4

- Fröviks förskola som rivs i ettapp 4 flyttar in i den nya förskolan



Etapp 4

218 nya lägenheter, 1 300 m² nya verksamheter i bottenplan, 6 000 m² ny kontorsyta, 2 800 m² ny service, 1 nytt parkrum, 1 ny gröning, 1 nytt parkeringshus, 1 ny grundskola, 2 nya gångfartsgator

Berörda markägare och tomträttshavare

Malmö stad (markägare)

- En förskola rivs och flyttas till nya lokaler från etapp 3
- Idrottsplatsen minskas med 12 860 m² till förmån för park, skola, bostäder, verksamheter, kontor och parkeringshus

MKB (markägare)

- Får 5 950 m² mark och rätt att bygga 126 lägenheter och 2 800 m² för service

Ejendomsselskabet Malmö AB (tomträttshavare)

- 2 800 m² mark överläts till Malmö stad för en ny gröning
- Får 3 550 m² mark och rätt att bygga 44 lägenheter, 6 000 m² kontor och 400 m² verksamheter i bottenplan

2 andra tomträttshavare

- Får byggrätter till 48 lägenheter och 400 m² verksamheter i bottenplan

Parkering

Nytt parkeringshus - 381 platser

- 160 boendeparkeringar och 51 idrottsparkeringar rivs
- 164 boendeparkeringar, 9 skolparkeringar, 80 verksamhetsparkeringar och 54 kontorsparkeringar behövs

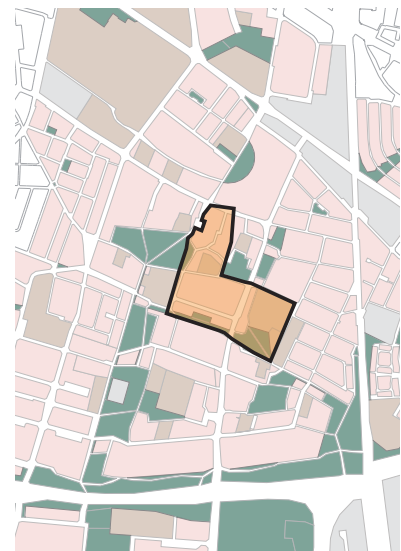
Totalt behov – 518, vid samutnyttjande – 326

Förskola

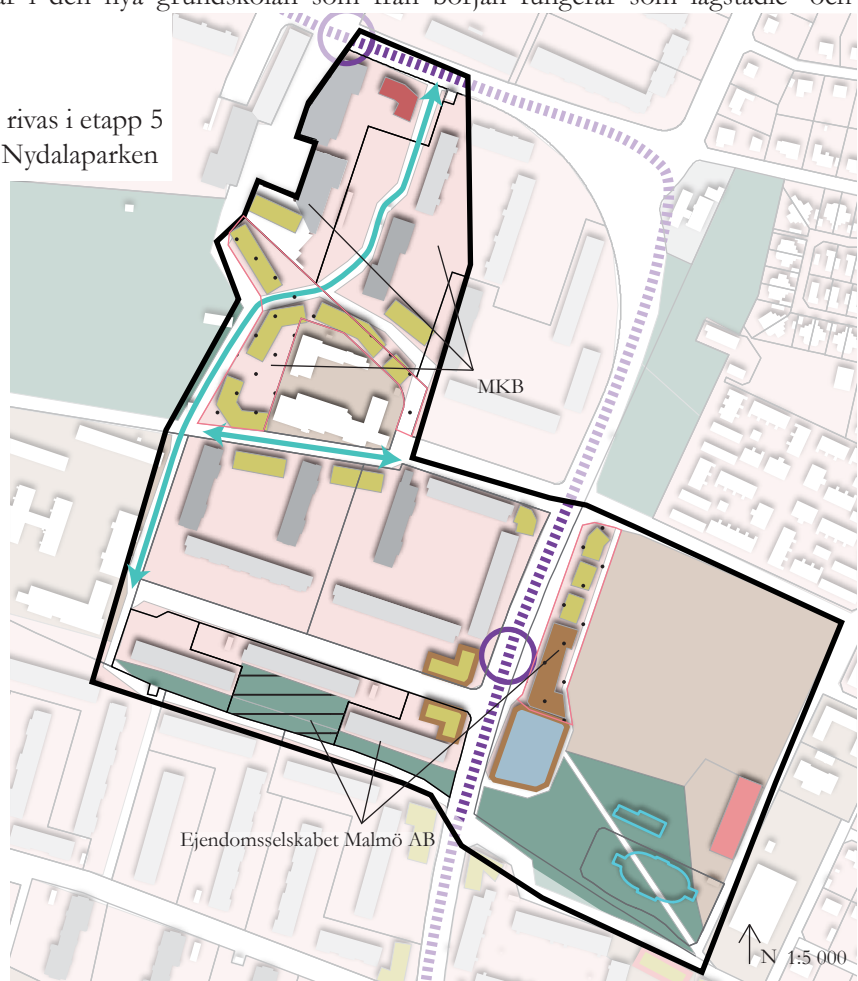
- 43 barn i förskoleålder börjar i den nya grundskolan som från början fungerar som lågstadie- och förskola

Flytt från etapp 5

- Boende från byggnad som ska rivas i etapp 5 flyttar in i nya lägenheter runt Nydalaparken



- Mark**
- Mark till Malmö stad
 - Mark från Malmö stad
 - Bostadskvarter
 - Förskola
 - Park
 - Gångfartsgata
 - Spårväg
 - Hållplats
- Byggnader**
- Byggnad som rivs
 - Bostad
 - Kontor
 - Parkeringshus
 - Verksamhet i botten
 - Skola
 - Servicebyggnad



Ettapp 5

148 nya lägenheter, 1 000 m² nya verksamheter i bottenplan, 4 nya avdelningar förskola, 1 nytt parkrum, 1 nytt parkeringshus, 2 nya vägar, 2 nya ljuskorsningar

Berörda markägare och tomträttshavare

Malmö stad (markägare)

- Befintlig bensinmack (1 940 m² görs om till bostäder och väg)

MKB (markägare)

- 1 bostadshus (ca 40 lägenheter) rivs och boende flyttar till nya lägenheter från ettapp 4
- 10 410 m² mark överläts till Malmö stad (9 000 m² för park och 1 410 m² för väg och parkeringshus)
- Får 4 670 m² mark och rätt att bygga 148 lägenheter och 4 avdelningar förskola

Svenska Målarförbundet avd. 2 Skåne (tomträttshavare)

- En byggnad (ca 500 m² BTA) rivs
- 1 000 m² mark överläts till Malmö stad för en ny väg
- Får en ny byggnad i 2 plan (800 m² BTA)

Parkering

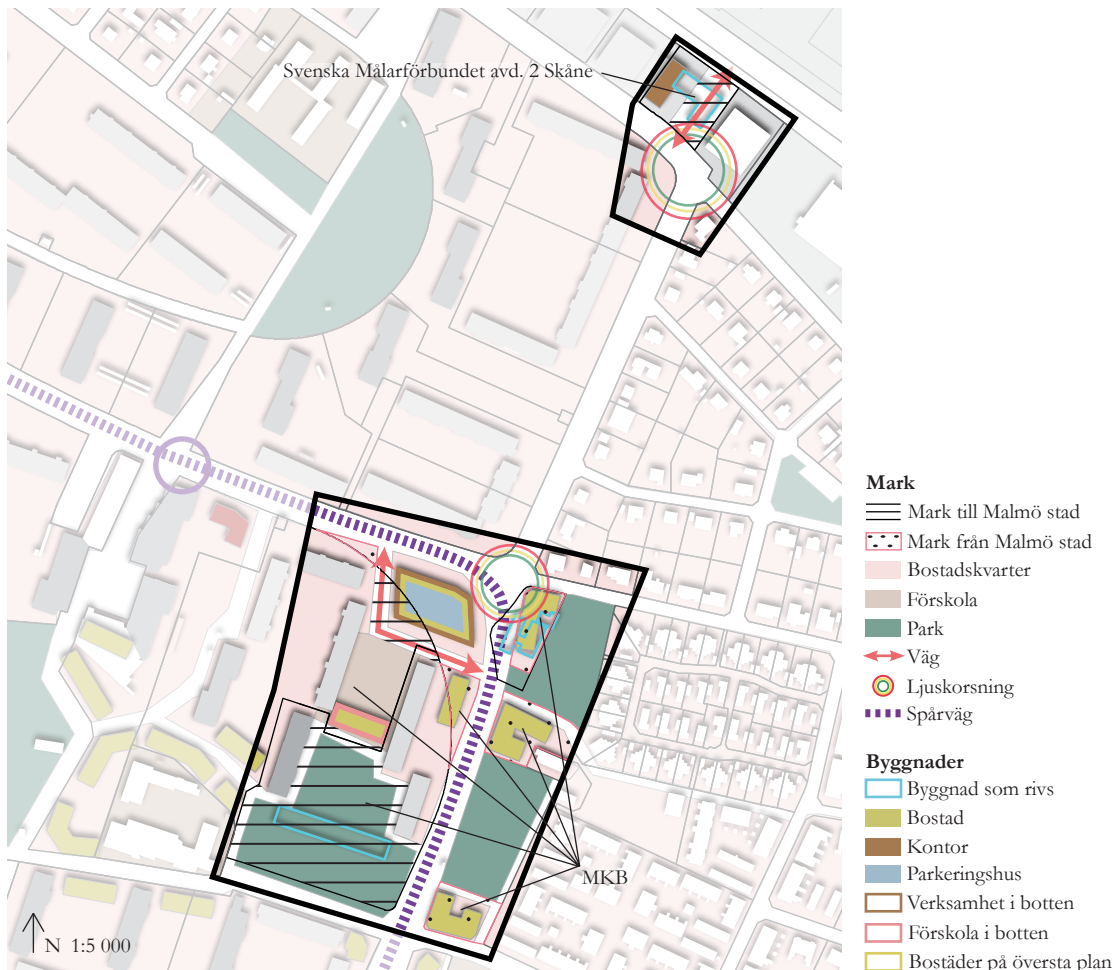
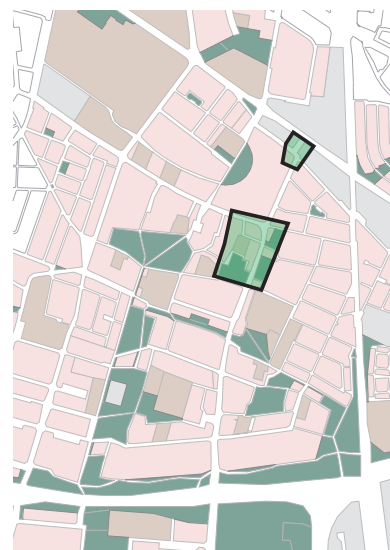
Nytt parkeringshus - **403 platser**

- 205 boendeparkeringar rivs
- 110 boendeparkeringar, 18 verksamhetsparkeringar och 3 förskoleparkeringar behövs

Totalt behov – 336, vid samutnyttjande – **315**

Förskola

- 30 barn i förskoleålder börjar i den nya förskolan



Ettapp 6

358 nya lägenheter, 2 200 m² nya verksamheter i bottenplan, 12 000 m² ny kontorsyta, 16 nya avdelningar förskola, 2 nya parkeringshus, 1 ny gångfartsgata, uppfräschning av Nydalatorget

Berörda markägare och tomträttshavare

Malmö stad (markägare)

- Nydalaskolans skolgård minskar med 970 m² för bostäder

BRF Almhög (tomträttshavare)

- 2 330 m² mark överläts till Malmö stad för parkeringshus
- Får rätt att bygga 36 lägenheter och 4 avdelningar förskola

HSB Brf Nydala (tomträttshavare)

- 1 700 m² mark överläts till Malmö stad för parkeringshus
- Får rätt att bygga 72 lägenheter

Ejendomsselskabet Malmö AB (tomträttshavare)

- Får 2 920 m² mark och rätt att bygga 52 lägenheter

MKB (markägare)

- Får rätt att bygga 84 lägenheter, 4 avdelningar förskola och 6 000 m² kontor

5 andra tomträttshavare

- Får byggrätter till 96 lägenheter, 6 000 m² kontor, 2 400 m² verksamheter i bottenplan, 4 avdelningar förskola

Parkering

2 nya parkeringshus - **651 platser**

- 468 boendeparkeringar och 10 skolparkeringar rivs
- 180 boendeparkeringar, 39 verksamhetsparkeringar, 12 förskoleparkeringar och 108 kontorsparkeringar behövs

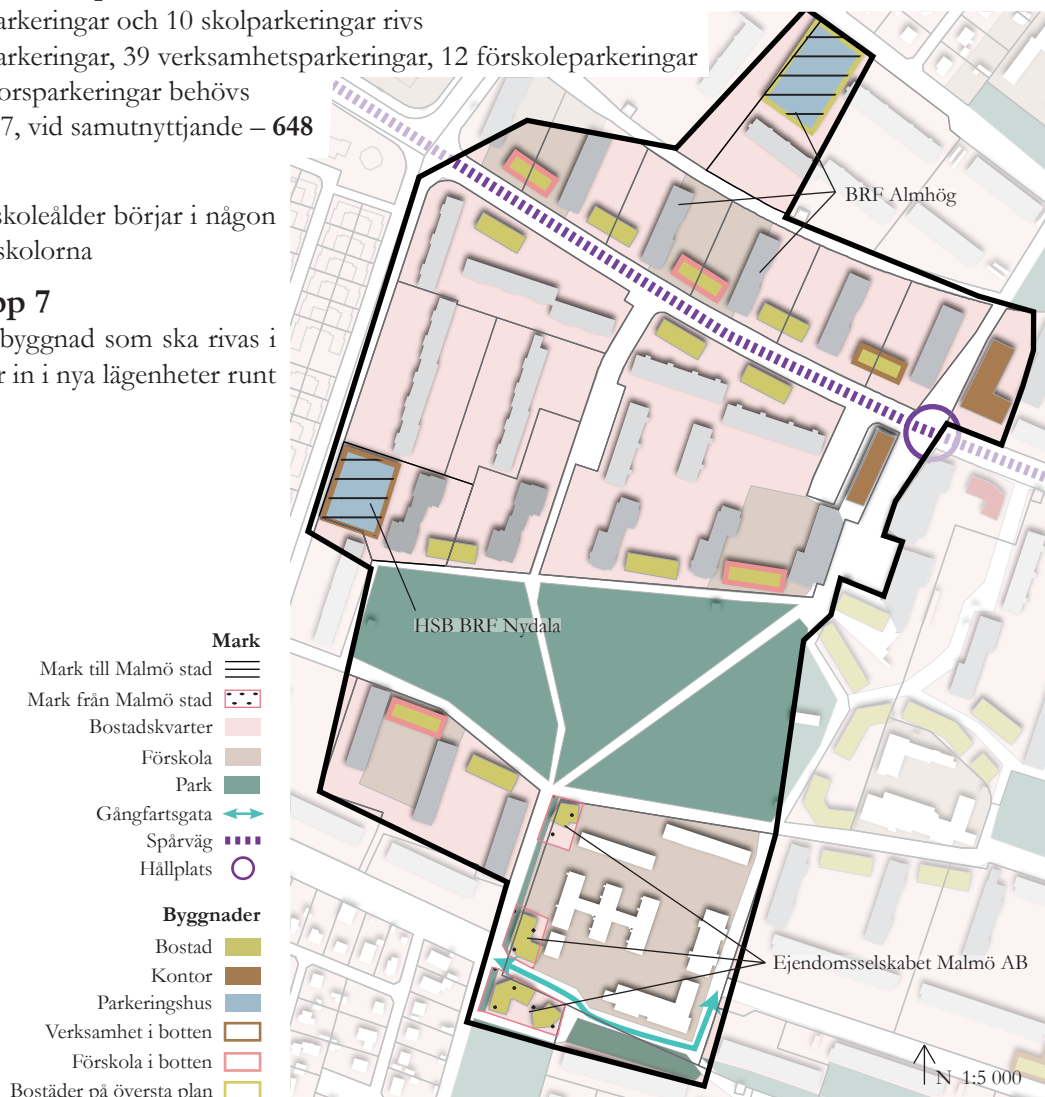
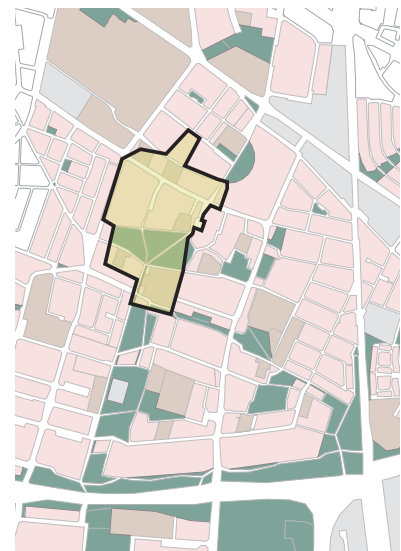
Totalt behov – 817, vid samutnyttjande – **648**

Förskola

- 72 barn i förskoleålder börjar i någon av de nya förskolorna

Flytt från ettapp 7

- Boende från byggnad som ska rivas i ettapp 7 flyttar in i nya lägenheter runt Nydalaskolan



Ettapp 7

58 nya lägenheter, 6 nya LSS-bostäder, 1 stort och 1 litet parkrum, 1 gångfartsgata

Berörda markägare och tomträttshavare

Ejendomsselskabet Malmö AB (tomträttshavare)

- 1 bostadshus (ca 54 lägenheter) rivs och boende flyttar till nya lägenheter från etapp 6
- 4 870 m² mark överläts till Malmö stad för park och gångfartsgata
- Får 2 590 m² och rätt att bygga 58 lägenheter och 6 LSS-bostäder

Malmö Kyrkliga Samfällighet (markägare)

- 1 010 m² markparkering överläts till Malmö stad för park
- Får ny parkering i parkeringshuset vid Hermodsdalstorget från etapp 1

Parkering

- 26 boendeparkeringar och 40 verksamhetsparkeringar rivs
- 44 boendeparkeringar och 1 verksamhetsparkering behövs

Totalt – 111, vid samutnyttjande – **70**

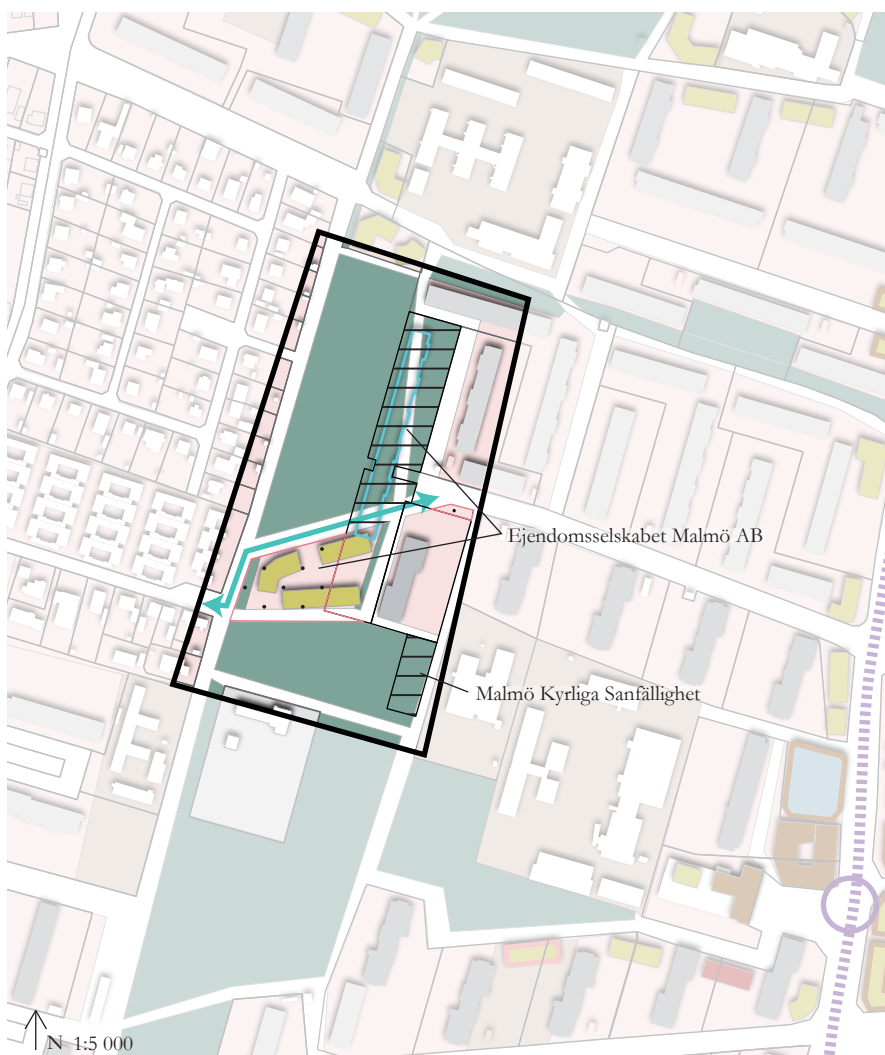
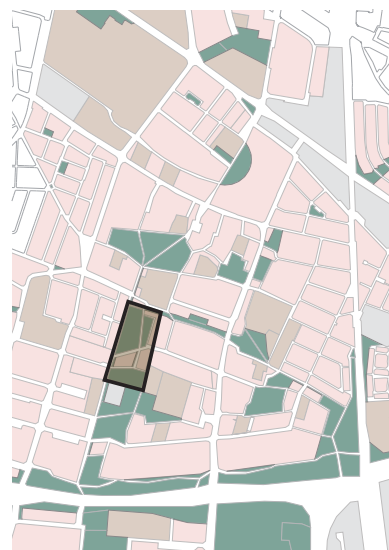
Parkeringshuset vid Hermodsdalstorget har kapacitet nog

Förskola

- 12 barn i förskoleålder börjar i någon av förskolorna från etapp 6

Flytt från etapp 8

- Boende från byggnad som ska rivas i etapp 8 flyttar in i några av de nya lägenheterna



Mark

- ≡ Mark till Malmö stad
- ⋯ Mark från Malmö stad
- Bostadskvarter
- Park
- ↔ Gångfartsgata

Byggnader

- Byggnad som rivs
- Bostad

Etapp 8

82 nya lägenheter, 52 nya vårdboenden, 1 parkrum, 1 ny gångfartsgata, 1 nytt parkeringshus

Berörda markägare och tomträttshavare

Ejendomsselskabet Malmö AB (tomträttshavare)

- 1 bostadshus (ca 18 lägenheter) rivs och boende flyttar till nya lägenheter från etapp 7
- 2 420 m² mark överläts till Malmö stad för park och gångfartsgata
- Får 3 150 m² och rätt att bygga 1 vårdboende med 52 bostäder

Malmö stad (markägare)

- Har kvar 3 790 m² med rätt till 58 lägenheter i reserv

En annan tomträttshavare

- Får byggrätt till 10 lägenheter

Parkering

Nytt parkeringshus - **181 platser**

- 40 boendeparkeringar rivs
- 61 boendeparkeringar behövs

Totalt behov – **101**

Vårdboendet i västra delen behöver endast 8 platser som tillgodoses med markparkering

Förskola

- 16 barn i förskoleålder börjar i någon av förskolorna från föregående etapper



Ettapp 9

48 nya lägenheter

Berörda tomträttshavare

3 olika tomträttshavare

- Får byggrätter till 48 lägenhet

Parkering

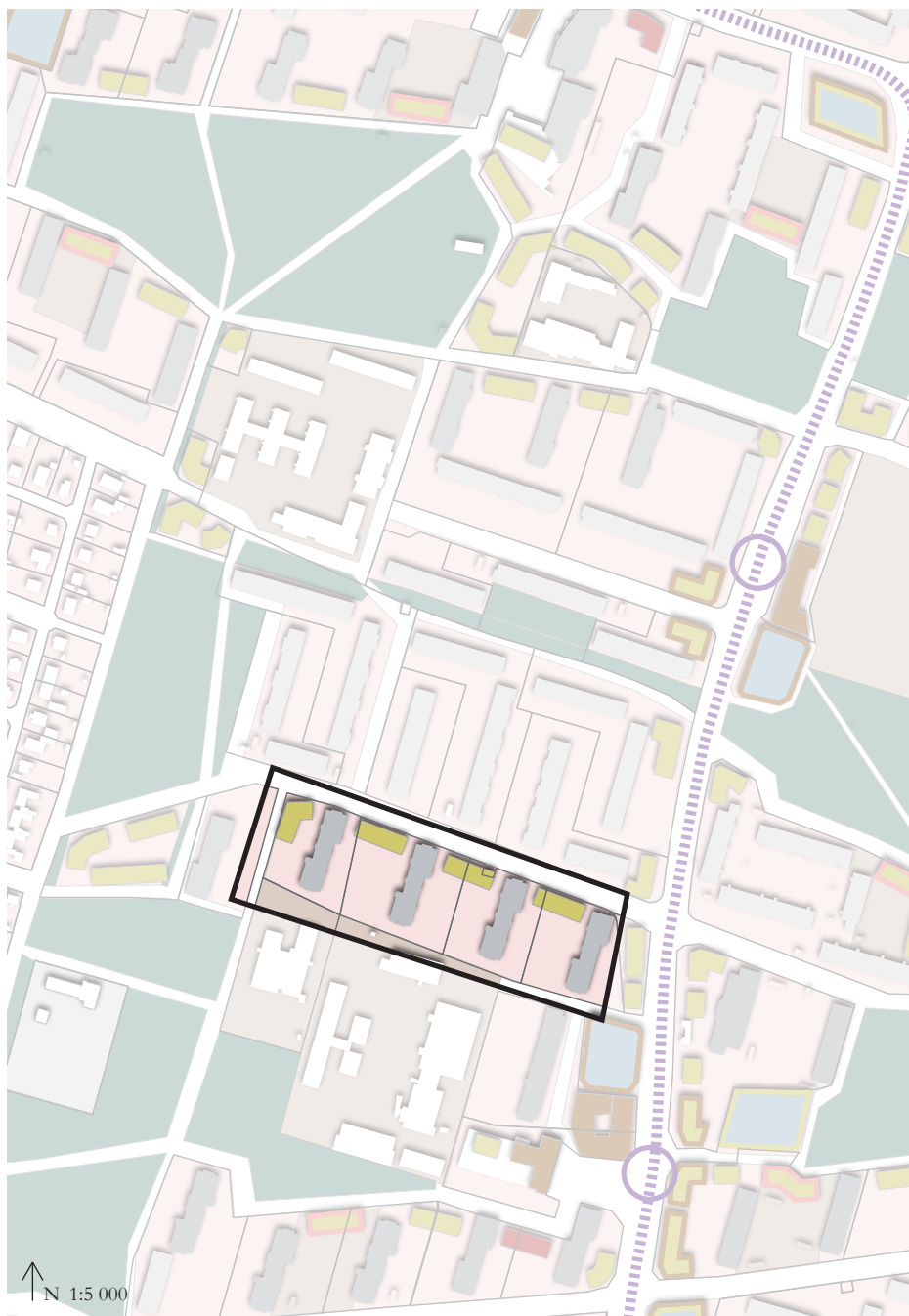
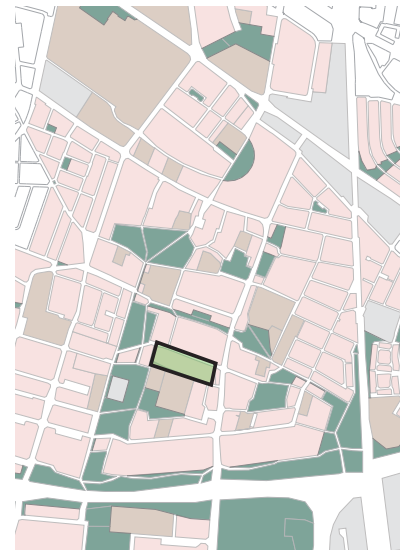
- 45 boendeparkeringar rivs
- 36 boendeparkeringar behövs

Totalt behov – 81

Får plats genom en omstrukturering av de 3 parkeringshusen närmast Hermodsdalstorget från ettapp 1, 2 och 8

Förskola

- 10 barn i förskoleålder börjar i någon av förskolorna från föregående etapper



Mark

Bostadskvarter

Byggnader

Bostad

Konsekvenser i bokstavsordning

Aktiviteter

Gullviksborgs idrottsplats minskar till förmån för bebyggelse, skolgård och park. Den huvudsakliga funktionen behålls dock genom att idrottsplatsens två stora fotbollsplaner behålls.

Arbetsstillfällen

- 31 200 m² kontor - ca 1 250 arbetsplatser (ca 40 anställda per 1 000 m²)
- Mellan 10 000 och 20 000 m² verksamheter i bottenplan - ca 160-320 arbetsplatser (ca 15 anställda per 1 000 m²)
- 6 000 m² offentliga verksamheter (ej skola/förskola) – ca 90 arbetsplatser (ca 15 anställda per 1 000 m²)
- En grundskola med 300 elever – ca 30 anställda (egen uppskattning)
- 6 nya förskolor, totalt 24 avdelningar – ca 100 anställda (ca 3,5 anställda per avdelning)
- LSS-boende och vårdboende – ca 25 anställda (egen uppskattning)
- Totalt ca 1 700 nya arbetsplatser

Antalet anställda bygger på hur många som normalt arbetar inom de olika yrkena i Malmö (Stadsbyggnadskontoret, Malmö 2010b, ss. 19-20). Idag finns ca 1 000 arbetsstillfällen i projektområdet (Stadskontoret, Malmö 2008, ss. 146-154).

Barriärer

Eriksfältsgatan är en stark barriär idag på grund av höga hastigheter och otrygga gång- och cykeltunnlar. De befintliga parkstråken är också barriärer på grund av dålig tillgänglighet och att de känns otrygga kvällstid.

Vid några platser planeras park på båda sidorna om Eriksfältsgatan. Här finns samma karaktär på båda sidorna för att minska vägens barriäreffekt. Ett exempel är en befintlig pilallé

på Eriksfältsgatans västra sida som kommer att fortsätta på den östra sidan.

Entréer till ny bebyggelse vänds mot Eriksfältsgatan för att skapa mer liv och rörelse och bebyggelsen ger en bättre rumslighet längs gatan och skapar en mer stadsmässig karaktär som också sänker bilarnas hastigheter. Gång- och cykeltunnlarna fylls igen samtidigt som fler korsningar för både bil, cykel och gångtrafik skapas i samma plan på gåendes villkor för att ytterligare sänka bilarnas hastighet och minska Eriksfältsgatans barriäreffekt.

Parkstråkens barriäreffekt minskar genom att de långsmala grönstråken bryts upp till parkrum med bebyggelse emellan. Det gör det lättare att röra sig mellan bostadsområdena utan att behöva gå genom park.

Projektområdets barriärer minskar därmed i och med förslaget men stora barriärer runt området finns fortfarande kvar.

Bostäder/Invånare

Ca 170 bostäder rivs och 1 420 byggs – totalt ca 1 250 fler lägenheter (inklusive vårdboende och LSS-boende) vilket enligt Stadsbyggnadskontoret, Malmö (2012b) innebär ca 2 500 nya invånare, då de räknar med 50 m² BTA bostad per invånare och 100 m² per lägenhet (Stadsbyggnadskontoret, Malmö 2012b). Alla bostadshus är ritade som två-spännare (16, 33, 50 eller 67 meter långa) med 12 meters djup och 3 meter per våning. Alla bostäder är genomgående för att få minst en tyst sida. Byggnader längs Eriksfältsgatan har en 5 meter hög bottenvåning för att möjliggöra för verksamheter att etableras där. Det kostar 22 000-27 000 kr per m² att bygga bostäder i Malmö (MKB 2012). Den totala kostnaden för att bygga alla bostäderna blir då ca 3,5 miljarder kr.

Buller

En del områden som idag är bilfria får ett ökat buller i och med att nya gångfartsgator leds genom dem. Inga parker kommer dock ha bilvägar längsmed mer än en sida, vilket begränsar bullret och bevarar en stor del av de tysta kvaliteter som finns idag.

Alla bostäder blir genomgående med en tyst sida och den nya bebyggelsen med sin kvartersliknande struktur längs Eriksfältsgatan får en avskärmande effekt på bullret vilket skapar tystare miljöer för många boende.

Dagvattenhantering

Minst 20 000 m² nya grönytor och max 50 000 m² nya hårdgjorda ytor skapas. Det innebär max 30 000 m² mer hårdgjorda ytor. Enligt VA Syd (2012a) byggdes en ny dagvattenledning längs Eriksfältsgatans norra del 2009 med kapacitet nog för det. Kraftiga regnfall kan dock innebära översvämningar inom området. För att undvika det är gröna tak och innergårdar ett hållbart alternativ (VA Syd 2012a). Det skulle också innebära att andelen ny grönyta överstiger andelen ny hårdgjord yta.

Elförsörjning

Den befintliga transformatorstationen i Hermodsdalsparken har stor kapacitet och försörjer utan problem förslaget (E.ON 2012). Nästa gång den ska renoveras/uppgraderas bör den dock flyttas för att skapa ett stort parkrum i Hermodsdalsparken. Kostnaden för det är ca 50-100 miljoner (ibid).

3 nya nätstationer krävs. En vid Hermodsdals-torget, en vid Gullviksborgs idrottsplats och en vid Nydalatorget. De är ca 2 x 3 meter stora och ca 2 meter höga och placeras friliggande som en försiktighetsåtgärd (ibid).

En nätstation inklusive transformator, bygglovs, grundläggning, intern tid etc. kostar ca 500 000 kronor. Kostnader tillkommer för att lägga hög-

och lågspänningskablar mellan nätstationen och befintligt nät. E.ON står för kostnader och finansierar utbyggnaden av elnäten genom anslutningsavgifter, som alla nya elkonsumenter får betala för att få en anslutning till nätet (ibid).



Fastighetsförändringar

Malmö stad äger de flesta av fastigheterna som berörs i och med förslaget. Efter nedanstående fastighetsförändringar finns 4 870 m² fastigheter med rätt till 90 lägenheter, samt alla 8 parkeringshusen, med 2 352 platser, 72 lägenheter och 4 300 m² verksamheter, utan någon bestämd markägare eller tomträttshavare. De fastigheterna kan därmed ses som en reserv till Malmö stad som kan ge kapital till olika typer av investeringar i området. Det är också ett sätt att få in nya aktörer i området för ett mer diverserat byggande.

Det kostar ca 15 000 kr per m² att bygga kontor (Bygginnovationen 2010, s. 8), ca 25 000 kr per m² att bygga bostad (MKB 2012), ca 25 000 kr per m² att bygga förskola (Serviceförvaltningen, Malmö 2012) och ca 120 000 kr per bilplats att bygga parkeringshus (Stadsbyggnadskontoret, Malmö 2010b, s. 8). Kostnader för verksamheter har beräknats på samma sätt som för kontor, medan kostnader för LSS-boende och

vårdboende har beräknats på samma sätt som för bostad.

MKB (markägare)

- 31 420 m² mark överläts till Malmö stad
- Får 22 840 m² mark
- 1 verksamhetsbyggnad (ca 2 500 m²) med polis och 4 avdelningar förskola rivs
- 2 bostadshus (ca 100 lägenheter) rivs
- Får rätt att bygga 700 lägenheter (ca 1,75 miljarder kr), 1 400 m² verksamheter i bottenplan (ca 21 miljoner kr), 6 000 m² kontor (ca 90 miljoner kr), 2 800 m² service (ca 42 miljoner kr) och 12 avdelningar förskola (ca 67,5 miljoner kr)

Ejendomsselskabet Malmö AB

(tomträttshavare)

- 10 090 m² mark överläts till Malmö stad
- Får 12 660 m² mark
- 2 bostadshus (ca 70 lägenheter) rivs
- Får rätt att bygga 162 lägenheter (ca 405 miljoner kr), 52 vårbostäder (ca 130 miljoner kr), 6 LSS-bostäder (ca 15 miljoner kr), 6 000 m² kontor (ca 90 miljoner kr) och 1 600 m² verksamheter i bottenplan (ca 24 miljoner kr)

Ing Real Estate Investment Sweden 2 AB

(markägare)

- 800 m² mark överläts till Malmö stad för torg
- Får 160 m² mark och rätt att bygga 7 800 m² kontor (ca 117 miljoner kr) och 10 lägenheter (ca 25 miljoner kr)

Svenska Målarförbundet avd. 2 Skåne

(tomträttshavare)

- 1 000 m² mark överläts till Malmö stad för en ny väg mellan Västra Hindbyvägen och Ystadvägen
- En byggnad (ca 500 m² BTA) rivs
- Får en ny byggnad i 2 plan (ca 800 m² BTA) som kostar ca 12 miljoner kr att bygga

Reinhold fastigheter AB (tomträttshavare)

- 1 160 m² mark överläts till Malmö stad för parkeringshus
- Får 280 m² mark och rätt att bygga 5 400 m² kontor (ca 81 miljoner kr) och 900 m²

verksamheter i bottenplan (ca 13,5 miljoner kr)

BRF Almhög (tomträttshavare)

- 2 330 m² mark överläts till Malmö stad för parkeringshus
- Får rätt att bygga 36 lägenheter (ca 90 miljoner kr) och 4 avdelningar förskola (ca 22,5 miljoner kr)

HSB Brf Nydala (tomträttshavare)

- 1 700 m² mark överläts till Malmö stad för parkeringshus
- Får rätt att bygga 72 lägenheter (ca 180 miljoner kr)

Malmö Kyrkliga Samfällighet (markägare)

- 1 010 m² markparkering överläts till Malmö stad för park
- Får ny parkering i parkeringshuset vid Nydalatorget

13 andra tomträttshavare

- Får ytterligare byggrätter

Framsidor/Baksidor

Idag är de flesta entréer vända mot byggnadernas bakgårdar vilket skapar odsliga och tråkiga gator och otrygga parker. I förslaget vänder nya byggnader sina huvudentréer mot stråk, gator och parker vilket bidrar till en social kontroll som gör området mer överskådligt, inbjudande och tryggt. Mindre entréer mot gårdar ska finnas för en smidig rörelse mellan bostad och gård.

Förskolor

Enligt Stadsbyggnadskontoret, Malmö (2012b) så bygger Malmö stad förskolor med minst 4 avdelningar av ekonomiska skäl. Varje avdelning har plats till ca 20 barn (Stadsbyggnadskontoret, Malmö 2012b).

Nybyggda områden med flerbostadshus skapar ett behov av ca 0,2 förskoleplatser per lägenhet (Stadsbyggnadskontoret, Malmö

2012c). Förslaget skapar då ett behov av ca 250 förskoleplatser. 6 förskolor (24 avdelningar - 480 platser) fler än idag föreslås (8 förskolor byggs och 2 rivs). På det sättet tillgodoses också en del av det behov av ca 400 platser som enligt Fosie stadsdelsförvaltning, Malmö (2012) finns i hela Fosie idag (Fosie stadsdelsförvaltning, Malmö 2012). Förskolorna finns i de två understa våningarna (450 x 2 m²) av flerbostadshus med en gård som samutnyttjas med de boende. Enligt Stadsbyggnadskontoret, Malmö (2012c) ska förskolebarn ha minst 30 m² utomhusyta per barn (Stadsbyggnadskontoret, Malmö 2012c). Förslaget innebär mellan 30 och 35 m² utomhusyta per barn och dessutom ligger förskolorna oftast i direkt anslutning till olika parkrum.

2 förskolor à 4 avdelningar flyttas. Kostnaden blir enligt MKB (2012) ca 22,5 miljoner kr per förskola (MKB 2012). De placeras i de understa våningarna av flerbostadshus med lägenheter ovanför vilket gör att en del av utgifterna kan fås tillbaka med vinster från lägenheterna. Enligt Serviceförvaltningen, Malmö (2012) kostar förskolor ca 25 000 kr per m² att bygga, och gårdar kostar ca 1 000 kr per m² (Serviceförvaltningen, Malmö 2012). Den totala kostnaden för alla förskolorna blir då ca 180 miljoner kr för byggnaderna och ytterligare ca 19 miljoner för gårdarna.



Gaturum

Förslaget innebär fler, och tydligare gaturum. Dels genom rent fysiska förändringar men också genom att många byggnader har verksamheter i bottenplan som skapar liv och rörelse. Gångfartsgator tillåts genom vissa idag bilfria områden. Det ökar flexibiliteten i funktioner i områden som annars bara hade varit bostäder men kräver ytterligare åtgärder för att områdena ska förbli lika barnsäkra.

Kollektivtrafik

Idag är det enligt Skånetrafiken (2012) ca 7 500 på/avstigande per dygn längs Eriksfältsgatan i projektområdet (Skånetrafiken 2012). Siffran kan uppskattningsvis öka till mellan 9 000 och 10 000 i och med den föreslagna förtätningen och ännu mer i och med den framtida spårvägsetableringen. Resande med kollektivtrafik i allmänhet ökar dessutom mellan 2-6 % varje år. Det innebär ett tryck som inom ett fåtal år överstiger bussarnas maxkapacitet men som fungerar bra med spårvagn (Malmö stad 2012a, s. 37).

Byggnaderna längs Eriksfältsgatan är planerade för att spårvägen ska få plats. Vägen är extra bred vid korsningar och ännu bredare vid de tre planerade hållplatserna (Hermodsdalstorget, Idrottsplatsen och Nydalatorget).

Kontor

Ca 31 200 m² kontor föreslås vilket innebär ca 1 250 nya arbetsplatser (Stadsbyggnadskontoret, Malmö 2010b, s. 19). Det kostar ca 15 000 kr per m² att bygga kontor (Bygginnovationen 2010, s. 8), vilket innebär en totalkostnad på ca 470 miljoner kr.

Kulturhistoriska värden

Området byggdes enligt Malmö Kulturmiljö och Länsstyrelsen Skåne län (2002) med grundtanken att bebyggelsen skulle vara runt

en park för att skapa identitet och hemkänsla. Det skulle vara en obruten grönska som flöt mellan innergårdarna och parkerna (Malmö Kulturmiljö och Länsstyrelsen Skåne län 2002, ss. 25, 120-122). Istället har det idag blivit vanligt med staket och buskage för att skärma av innergårdarna vilket innebär att grundtanken redan är förvanskad.

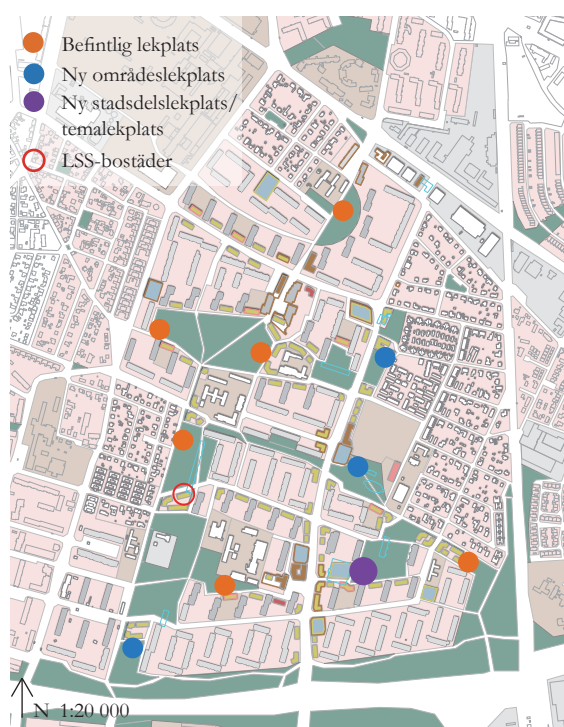
Grundtanken är liknande i förslaget men med många mindre och bättre definierade parkrum och mer privata gårdar som skapar identitet och hemkänsla till de boende. Det kommer troligtvis att fungera i verkligheten och inte bara i plan. Förslaget ändrar dock på en del av den fysiska struktur som området har haft sen det byggdes på 60-talet.

En pilallé som är en av få bevarade element från innan området byggdes är idag gömd mellan några bostadshus. Den framhävs istället i förslaget genom att fungera som en aktiv gång och cykelpassage mellan Eriksfältsgatan och Nydalaskolan.

Lekplatser

Enligt Gatukontoret, Malmö (2006) bör det byggas minst en lekplats per 170 barn (åldrarna 1-12) i Malmö. Det finns 4 olika typer av lekplatser i staden idag – närlekplatser, områdeslekplatser, stadsdelslekplatser och temalekplatser. För områdeslekplatser bör det finnas en per 240 barn, stadsdelslekplatser en per 1 000 barn och temalekplatser en per 1 600 barn (Gatukontoret, Malmö 2006, ss. 9-10).

Förslaget innebär ca 500 fler barn (0-12 år) i området men idag råder det brist på lekplatser där. Därför planeras 4 nya lekplatser på strategiskt valda platser för att få en bra spridning över området: En stadsdelslekplats/temalekplats i parkrummet i kvarteret Studenten (för att locka folk till platsen), och 3 områdeslekplatser, en i sydligaste delen av Hermodsdalsparken, en i parkrummet vid idrottsplatsen och en i Sjöviksparken.



LSS-bostäder

Sociala resursförvaltningen, Malmö (2012) planerar LSS-boende efter hela stadens behov och deras mål är att bygga två LSS-boende per år (Sociala resursförvaltningen, Malmö 2012). Ett LSS-boende finns därmed med i förslaget. Det rymmer 6 lägenheter och ligger i ett flerbostadshus med 30 andra lägenheter i mitten av Hermodsdalsparken. Vid uppförandet ska regler och normer som Malmö stad har för LSS-bostäder beaktas. De föreslagna LSS-lägenheterna beräknas kosta ca 15 miljoner kr då kostnaderna likställs med vanligt bostadsbyggande, vilket enligt MKB (2012) är ca 25 000 kr per m² (MKB 2012).

Luftkvalitet

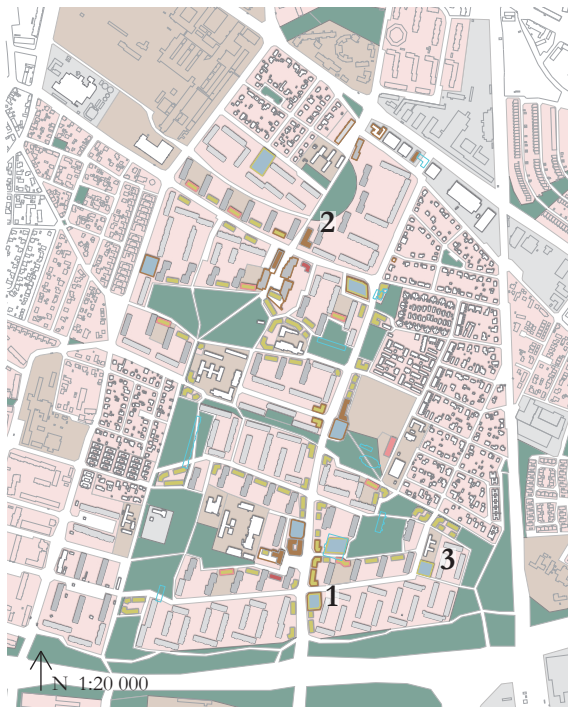
Att förtäta kan innebära ett minskat bilberoende i Malmö vilket förbättrar luftkvaliteten i staden. Nya verksamheter, bostäder och vägar kan dock försämra luftkvaliteten lokalt. Att plantera träd kan kompensera i de områden där luftkvaliteten försämras. I och med spårvägsetableringen kommer dessutom fler att åka kollektivt.

Mikroklimat

En skuggstudie gjord i SketchUp visar att:

1. några av de som bor i bostadshuset närmast parkeringshuset vid Gymnasistgatan förlorar en del eftermiddags/kvällssol på deras balkonger.
2. några av de boende i västra delen av bostadshuset närmast den nya kontorsbyggnaden på motsatt sida Eriksfältsgatan från Nydalatorget förlorar en del eftermiddags/kvällssol.
3. några av de boende i huset närmast parkeringshuset i östra Gullviksborg förlorar en del eftermiddags/kvällssol på sina balkonger.

Fler gröna tak och ytor medför att avdunstningen minskar och temperaturen sjunker. Däremot har inga ingående studier om vare sig vind, sol, värme eller avdunstning gjorts för förslaget.



Miljö

Positiva konsekvenser:

- Att förtäta innebär att värdefull åkermark sparas.
- Förtätning ökar incitament för service i området vilket kan leda till ett minskat bilanvändande.

- Förtätning förenklar användandet av kollektivtrafik.
- Nya byggnader kan bli energisnåla.
- Förutsättningar för gång- och cykeltrafik förbättras i förslaget vilket kan leda till ett minskat bilberoende.
- En stor del av den föreslagna bebyggelsen koncentreras nära spårvagnens hållplatser vilket ökar incitamenten för att åka kollektivt.
- Bilpooler kommer att finnas i alla parkeringshus vilket kan minska bilinnehavet och därmed bilanvändandet.
- Förslaget innebär en ökad funktionsblandning vilket medför att människor både kan arbeta och bo inom området. Det ökar underlaget för service och leder till minskad bilanvändning.
- Konceptet ”Stadsdel i Park” ökar möjligheten att skapa mer mångsidiga parker som kan öka den biologiska mångfalden.

Negativa konsekvenser:

- Förslaget kan innebära ökad trafik lokalt som kan leda till mer buller och sämre luftkvalitet i området.
- Förslaget kan innebära mer hårdgjorda ytor vilket påverkar avdunstning och dagvattenhantering lokalt. Effekten bör då kompenseras med trädplanteringar och vegetation på tak och väggar. Blir dessutom nya innergårdar gröna kan det innebära mer gröna ytor i området än idag vilket får en positiv inverkan på miljön i området.

Multifunktionalitet

- Parkeringshusen innehåller förutom parkeringsplatser också verksamheter, bostäder och potentiellt olika energikällor.
- Gullviksborgs idrottsplats blir också skolgård där möjligheter finns för gående att passera igenom.
- Förskolor placeras i de två understa våningarna av flerfamiljshus med bostäder ovanpå.
- Bostadsgårdar samutnyttjas mellan förskolebarn och boende.

- Förskolor ligger i anslutning till parker för att barnen lätt ska kunna använda dem.
- Kontorsbyggnader har handel i bottenplan.
- Bostadshus vid torgen har verksamheter i bottenplan och resterande bostadshus längs Eriksfältsgatan byggs för att kunna omvandla bottenplanen till verksamheter i framtiden.
- Eriksfältsgatan används för både spårvagn, bil, cykel och gångtrafik.
- Parkeringsplatserna samutnyttjas mellan olika funktioner.
- Parker och gröna ytor fungerar som mötesplatser och rekreation samtidigt som de tar hand om dagvatten och minskar luftföroreningar.
- LSS-bostäder byggs i ett flerfamiljshus med andra lägenheter.

Parker/torg

En utveckling av de lokala torgen och parkerna är viktigt för att skapa liv och rörelse och för att stärka den lokala identiteten. Stora, sammanhängande och djupa parker ger störst möjlighet till många karaktärer (Grahns och Stigsdotter 2010, s. 273; Stoltz et al. 2012, s. 23).

- De ofta långsmala parkstråken i projektområdet omvandlas från barriärer till ett pärlband av parkrum med olika kvaliteter och karaktärer. Det gör att närheten och tillgängligheten till parkerna ökar, och antalet parkkaraktärer i området ökar. Det stärker därmed den lokala identiteten och hemkänslan. Parkerna är sammankopplade genom cykelvägar, trädrader och vegetativa fasader för att förbättra orienterbarheten och därmed förenkla för rörelser mellan dem.
- Den totala ytan park växer i förslaget från ca 185 000 m² till ca 220 000 m² vilket innebär att mängden parkyta/invånare ökar från ca 11 m² till ca 11,5 m² trots att antalet invånare ökar med ca 2 500.
- Ca 20 000 m² hårdgjorda ytor kommer att göras om till park. Kostnaden är ca 25 miljoner kr (Gatukontoret, Malmö 2012c).

- Kvalitetshöjningen kommer att innebära att fler människor använder parkerna. Det kan innebära större underhållskostnader.
- Hermodsdalstorget flyttas och görs om från grunden i samband med att en spårvagnshållplats byggs. Det blir många verksamheter och mycket liv och rörelse kring torget och det är viktigt att torget byggs för att klara det höga trycket. Kostnaden för att bygga om torget är ca 5,5 miljoner kr (Gatukontoret, Malmö 2012c).
- Det blir mer rörelse kring Nydalatorget som behöver utvecklas.

Parkering

Parkeringsnormen i Malmö utgår enligt Stadsbyggnadskontoret, Malmö (2012d) från 1,1 bilplats/lägenhet. Den huvudsakliga bebyggelsen i förslaget koncentreras längs Eriksfältsgatan där det kommer att gå spårvagn och det kommer finnas ett bra utbud av service och handel. Bra cykelparkering är ett krav i och vid alla nya byggnader. Därmed kan parkeringsnormen sjunka med 0,1. Dessutom kommer alla boende erbjudas del i bilpool i ett närbeläget parkeringshus. Då kan normen sjunka med ytterligare 0,25 (Stadsbyggnadskontoret, Malmö 2012d). Det gör att varje lägenhet får 0,75 parkeringsplatser.

Verksamheter har enligt Stadsbyggnadskontoret, Malmö (2010b) olika parkeringsnormer beroende på vilken typ av verksamhet det är. För kontor som inte ligger utanför staden behövs ca 9 bilplatser per 1 000 m². För handel behövs ca 18 bilplatser per 1 000 m². Förskolor och skolor där elever inte är gamla nog att ha körkort behöver ca 0,2 bilplatser per anställd. Detsamma gäller för LSS-boenden och vårdboenden men där behövs också 0,1 bilplatser per lägenhet för besökare (Stadsbyggnadskontoret, Malmö 2010b, ss. 19-20).

Förslaget skapar ett behov av ca 930 boendeparkeringar och ca 600 verksamhetsparkeringar. Dessutom tas ca 1 390 markparkeringar i anspråk som måste ersättas. Det totala behovet blir ca 2 920 parkeringsplatser

men genom att samutnyttja parkeringsplatserna mellan olika funktioner som använder dem olika mycket vid olika delar av dygnet kan enligt Stadsbyggnadskontoret, Malmö (2010b) behovet av parkeringsplatser minska (Stadsbyggnadskontoret, Malmö 2010b, s. 29). I tabellerna som följer visas vid vilka tider som parkeringarna är som mest utnyttjade för att se vilket det faktiska parkeringsbehovet är. På det sättet sjunker det med drygt 20 % till ca 2 290 platser. Det slutgiltiga behovet (som inte får understiga behovet av en enskild kategori) är i tabellerna markerat med rött.

Parkeringarna fördelas på 8 nya parkeringshus som ofta har verksamheter i bottenplan och bostäder på översta plan. Det innebär att byggnaden får fler funktioner vilket leder till mer liv och rörelse vid fler av dygnets timmar och en större trygghet. Vårdboendet i Hermodsdalsparkens södra del har endast behov av 8 parkeringsplatser som tillgodoses med markparkering. Parkeringshusen innebär stora kvantiteter bebyggelseyta som kan användas till exempelvis solceller.

Enligt Stadsbyggnadskontoret, Malmö (2010b) kostar det ca 120 000 kr per bilplats att bygga parkeringshus (Stadsbyggnadskontoret, Malmö 2010b, s. 8). Den totala kostnaden att bygga förslaget parkeringshus blir då ca 275 miljoner kr exklusive de bostäder och verksamheter som planeras i dem. De kostar ytterligare ca 180 plus 110 miljoner kronor vilket gör att totalkostanden för alla parkeringshusen inklusive dess övriga funktioner blir ca 565 miljoner kr.

Förslaget inkluderar många olika markägare och tomträttshavare som själva ansvarar för att sörja för parkeringsplatser. Många av dem ska sedan utnyttja samma parkeringshus. Att koordinera dem med varandra och med de olika parkeringshusen kan innebära stora administrativa svårigheter. I sista etappen sker också en omstrukturering av parkeringsplatserna i tre parkeringshus vilket medför ytterligare

svårigheter. Förslagsvis köper byggherrarna sig fria från sitt parkeringsansvar genom Malmös kommunala parkeringsbolag P-Malmö som istället bygger och driver parkeringshusen.

När området byggdes på 1960-talet rådde en annorlunda parkeringsnorm som innebär att det kan finnas ett överskott av parkeringsplatser i området idag. Det kan betyda att alla parkeringsplatser som försvinner inte måste ersättas. I sådana fall kan några av parkeringshusen därför minskas med en våning så att färre blir påverkade av sämre solförhållanden.

I tabellerna på följande sidor beskrivs de 8 parkeringshusen och hur parkeringsplatserna samutnyttjas mellan de som ska använda dem och hur behovet av parkeringsplatser på så vis minskar. Antalet parkeringsplatser i parkeringshusen och det slutliga behovet är markerat med rött.



Kv Kärven i Almhög (2 330 m ² x 6 plan), 388 parkeringsplatser i 5 plan, bostäder på plan 6											
Kostnad – ca 45 miljoner kr för parkering och 45 miljoner kr för 18 lägenheter (totalt ca 90 miljoner kr)											
	P-norm	behov	brutto		vardag 10-16		fredag 16-19		lördag 10-13		natt
			%	antal	%	antal	%	antal	%	antal	
Bostäder		344	75%		55%		50%		90%		
- Nya	0,75/lgh	86		64,5		47,3		43		77,4	
- Ersatta		258		193,5		141,9		129		232,2	
Kontor		108	80%		20%		10%		10%		
- Nya	9/1000 m ²	108		86,4		21,6		10,8		10,8	
- Ersatta		0		0		0		0		0	
Verksam		25	40%		90%		100%		0%		
- Nya	18/1000 m ²	25		10		22,5		25		0	
- Ersatta		0		0		0		0		0	
Skola		6	90%		10%		5%		0%		
- Nya	0,2/anställd	6		5,4		0,6		0,3		0	
- Ersatta		0		0		0		0		0	
Summa		483		359,8		233,9		208,1		320,4	

Kv Magistern i Nydala (2 200 m ² x 7 plan), 403 platser i 5,5 plan, verksamheter i halva bottenplan, bostäder på plan 7. Kostnad – ca 50 miljoner kr för parkering, 35 miljoner kr för 14 lägenheter, 25 miljoner kr för 1 000 m ² verksamheter (totalt ca 110 miljoner kr)										
	P-norm	behov	brutto		fredag 16-19		lördag 10-13		natt	
			%	antal	%	antal	%	antal	%	antal
Bostäder		403	75%		55%		50%		90%	
- Nya	0,75/lgh	184		138		101,2		92		165,6
- Ersatta		219		164,25		120,45		109,5		197,1
Kontor		54	80%		20%		10%		10%	
- Nya	9/1000 m ²	54		43,2		10,8		5,4		5,4
- Ersatta		0		0		0		0		0
Verksam		50	40%		90%		100%		0%	
- Nya	18/1000 m ²	50		20		45		50		0
- Ersatta		0		0		0		0		0
Skola		3	90%		10%		5%		0%	
- Nya	0,2/anställd	3		2,7		0,3		0,15		0
- Ersatta		0		0		0		0		0
Summa		510		368,15		277,75		257,1		368,1

Kv Lektorn i Nydala (1 750 m ² x 5 plan), 263 platser i 4,5 plan, verksamheter i halva bottenplan											
Kostnad – ca 30 miljoner kr för parkering, 20 miljoner kr för 800 m ² verksamheter (totalt ca 50 miljoner kr)											
	P-norm	behov	brutto		vardag 10-16		fredag 16-19		lördag 10-13		natt
			%	antal	%	antal	%	antal	%	antal	
Bostäder		266	75%		55%		50%		90%		
- Nya	0,75/lgh	94		70,5		51,7		47		84,6	
- Ersatta		172		129		94,6		86		154,8	
Kontor		0	80%		20%		10%		10%		
- Nya	9/1000 m ²	0		0		0		0		0	
- Ersatta		0		0		0		0		0	
Verksam		14	40%		90%		100%		0%		
- Nya	18/1000 m ²	14		5,6		12,6		14		0	
- Ersatta		0		0		0		0		0	
Skola		13	90%		10%		5%		0%		
- Nya	0,2/anställd	3		2,7		0,3		0,15		0	
- Ersatta		10		9		1		0,5		0	
Summa		293		216,8		160,2		147,7		239,4	

Gullviksborgs idrottsplats i Gullviksborg (1 760 m ² x 7 plan), 381 platser i 6,5 plan, verksamheter i halva bottenplan Kostnad – ca 45 miljoner kr för parkering, 25 miljoner kr för 900 m ² verksamheter (totalt ca 70 miljoner kr)												
	P-norm	behov	brutto		vardag 10-16		fredag 16-19		lördag 10-13		natt	
			%	antal	%	antal	%	antal	%	antal	%	antal
Bostäder		372	75%		55%		50%		90%			
- Nya	0,75/lgh	126		94,5		69,3		63				113,4
- Ersatta		246		184,5		135,3		123				221,4
Kontor		54	80%		20%		10%		10%			
- Nya	9/1000 m ²	54		43,2		10,8		5,4				5,4
- Ersatta		0		0		0		0				0
Verksam		30	40%		90%		100%		0%			
- Nya	18/1000 m ²	30		12		27		30				0
- Ersatta		0		0		0		0				0
Skola		9	90%		10%		5%		0%			
- Nya	0,2/anställd	9		8,1		0,9		0,45				0
- Ersatta		0		0		0		0				0
Idrottspl		51										
- Ersatta		51	20%	10,2	80%	40,8	100%	51	0%			0
Summa		516		342,3		243,3		221,9				340,2

Kv Hermodsdal i Hermodsdal (1 600 m ² x 7 plan), 347 platser i 6,5 plan, verksamheter i halva bottenplan Kostnad – ca 40 miljoner kr för parkering, 20 miljoner kr för 800 m ² verksamheter (totalt ca 60 miljoner kr)									
	P-norm	behov	vardag 10-16		fredag 16-19		lördag 10-13		natt
		brutto	%	antal	%	antal	%	antal	%
Bostäder		308	75%		55%		50%		90%
- Nya	0,75/lgh	120		90		66		60	108
- Ersatta		188		141		103,4		94	169,2
Kontor		0	80%		20%		10%		10%
- Nya	9/1000 m ²	0		0		0		0	0
- Ersatta		0		0		0		0	0
Verksam		54	40%		90%		100%		0%
- Nya	18/1000 m ²	14		5,6		12,6		14	0
- Ersatta		40		16		36		40	0
Skola		0	90%		10%		5%		0%
- Nya	0,2/anställd	0		0		0		0	0
- Ersatta		0		0		0		0	0
Summa		362		252,6		218		208	277,2

Kv Studenten i Gullviksborg (2 000 m ² x 5 plan), 267 platser i 4 plan, bostäder på plan 5 Kostnad – ca 30 miljoner kr för parkering, 40 miljoner kr för 16 lägenheter (totalt ca 70 miljoner kr)									
	P-norm	behov	vardag 10-16		fredag 16-19		lördag 10-13		natt
		brutto	%	antal	%	antal	%	antal	%
Bostäder		161	75%		55%		50%		90%
- Nya	0,75/lgh	161		120,75		88,55		80,5	144,9
- Ersatta		0		0		0		0	0
Kontor		119	80%		20%		10%		10%
- Nya	9/1000 m ²	119		95,2		23,8		11,9	11,9
- Ersatta		0		0		0		0	0
Verksam		117	40%		90%		100%		0%
- Nya	18/1000 m ²	51		20,4		45,9		51	0
- Ersatta		66		26,4		59,4		66	0
Skola		6	90%		10%		5%		0%
- Nya	0,2/anställd	6		5,4		0,6		0,3	0
- Ersatta		0		0		0		0	0
Summa		403		268,15		218,25		209,7	156,8

Kv Abiturienten i Gullviksborg (1 220 m ² x 4 plan), 122 platser i 3 plan, bostäder på plan 4 Kostnad – ca 15 miljoner kr för parkering, 25 miljoner kr för 10 lägenheter (totalt ca 40 miljoner kr)									
	P-norm	behov	vardag 10-16		fredag 16-19		lördag 10-13		natt
		brutto	%	antal	%	antal	%	antal	%
Bostäder		118	75%		55%		50%		90%
- Nya	0,75/lgh	82		61,5		45,1		41	73,8
- Ersatta		36		27		19,8		18	32,4
Kontor		0	80%		20%		10%		10%
- Nya	9/1000 m ²	0		0		0		0	0
- Ersatta		0		0		0		0	0
Verksam		0	40%		90%		100%		0%
- Nya	18/1000 m ²	0		0		0		0	0
- Ersatta		0		0		0		0	0
Skola		0	90%		10%		5%		0%
- Nya	0,2/anställd	0		0		0		0	0
- Ersatta		0		0		0		0	0
Summa		118		88,5		64,9		59	106,2

Kv Gymnasisten i Gullviksborg (1 550 m ² i x 5 plan), 181 platser i 3,5 plan, verksamheter i halva bottenplan, bostäder på plan 5. Kostnad – ca 20 miljoner kr för parkering, 35 miljoner kr för 14 lägenheter, 20 miljoner kr för 800 m ² verksamheter (totalt ca 75 miljoner kr)									
	P-norm	behov	vardag 10-16		fredag 16-19		lördag 10-13		natt
		brutto	%	antal	%	antal	%	antal	%
Bostäder		181	75%		55%		50%		90%
- Nya	0,75/lgh	79		59,25		43,45		39,5	71,1
- Ersatta		102		76,5		56,1		51	91,8
Kontor		0	80%		20%		10%		10%
- Nya	9/1000 m ²	0		0		0		0	0
- Ersatta		0		0		0		0	0
Verksam		50	40%		90%		100%		0%
- Nya	18/1000 m ²	50		20		45		50	0
- Ersatta		0		0		0		0	0
Skola		3	90%		10%		5%		0%
- Nya	0,2/anställd	3		2,7		0,3		0,15	0
- Ersatta		0		0		0		0	0
Summa		234		158,45		144,85		140,7	162,9

(Informationen om hur mycket parkeringarna används vid olika tider kommer från Stadsbyggnadskontoret, Malmö 2010b, s. 29)

Privat/Offentligt

Idag är gränserna mellan privat/halvprivat/halvoffentligt/offentligt otydliga. Det minskar den lokala identiteten och gör att det blir färre spontana möten och mindre trygghet. Tillhörighet stärker lokal identitet, hemkänsla och bidrar till att skapa en känsla av trygghet och tillit boende emellan. Förslaget innebär mer småskaliga gårdsrum och tydligare övergångszoner mellan privat och offentligt med tydliga definitioner för vad som tillhör varje enskild enhet.

Sociala konsekvenser/Trygghet

- Barriärer inom projektområdet minskar i och med förslaget vilket kan leda till bättre integration mellan de olika bostadsområdena. Däremot kommer stora barriärer runt projektområdet att finnas kvar.
 - Förslaget med nya bostäder och en större funktionsblandning innebär både ett ökat folkliv under fler av dygnets timmar, och främjar integration genom fler möten mellan olika typer av människor.
 - Det kompletterade bostadsutbudet med nya typer av boenden tillför en blandning av människor till området. Det ger en mer heterogen befolkning som främjar integration.
 - Förslaget innebär tydligare övergångszoner mellan privat och offentligt med tydliga definitioner för vad som tillhör varje enskild enhet. Tillhörighet stärker lokal identitet, hemkänsla och bidrar till att skapa en känsla av trygghet och tillit boende emellan.
 - Nya mötesplatser och upprustning av gamla mötesplatser kommer, med rätt utformning, att koncentrera folk till vissa punkter och längs vissa stråk. Stråken blir mer befolkade och bidrar till att öka tryggheten. Det gör också att många människor ser varandra och möts vilket kan leda till en ökad integration.
 - Nya byggnader vänder sina entréer mot stråken vilket bidrar till en social kontroll som gör stråken mer överskådliga, inbjudande och trygga.
- Förslaget skapar bättre underlag för service i området vilket genererar mer liv och rörelse.
 - Den nya bebyggelsen som kopplar samman de olika bostadsområdena tar bort parkstråkens barriäreffekt och bidrar till ett tryggare och tillgängligare område.
 - Gångfartsgator tillåts genom vissa områden som idag är bilfria för att öka flexibilitet i funktioner till områden som annars bara skulle varit bostäder. Det kräver ytterligare åtgärder för att områdena ska förbli barnsäkra.
 - Det är viktigt att invånarna är med i utformningen av utemiljöerna, annars kan förtätningen få motsatt effekt än den önskade.
 - Konceptet med ett pärlband av parker (stadsdel i park) är unikt för Malmö och kan locka folk från övriga Malmö att komma till området för att exempelvis jogga, promenera eller bara vistas. Det kan göra invånarna stolta över sitt område och stärka den lokala identiteten. På så sätt ökar attraktiviteten för området och fler folk söker sig dit.
 - Förslaget bygger på en varsam förtätning där varje del måste studeras efter sina specifika förutsättningar och i samklang med helhetsidén. En förtätning som inte beaktar de sociala aspekterna kan istället innebära att folk söker sig därifrån.

Service

Det kompletterande bostadsutbudet skapar bättre underlag för service i området. En byggnad vid Hermodsdalstorget ($400 \text{ m}^2 \times 7$ våningar = $2\,800 \text{ m}^2$) och en vid Nydalatorget ($400 \text{ m}^2 \times 6$ våningar = $2\,400 \text{ m}^2$) är avsatt för offentliga verksamheter och service. Bibliotek, vårdcentral och postombud är verksamheter som skulle passa nära Nydalatorget. Vid Hermodsdalstorget behövs ett apotek och en ny polisstation (eftersom den gamla rivs). Kostnaden för att uppföra servicebyggnaderna

är ca 90 miljoner kr, då produktionskostnaderna likställs med kostnaderna för kontorshus, som är ca 15 000 kr per m² (Bygginnovationen 2010, s. 8).



Skola

En ny grundskola för ca 300 elever planeras i Gullviksborgs idrottsplats sydöstra del. Skolbyggnaden blir ca 900 m² x 5 våningar = 15 m²/elev. Skolgården blir ca 2 100 m² (7 m²/elev) men i och med att idrottsplatsen samutnyttjas får eleverna istället ca 70 m² utomhusyta/elev. Enligt Serviceförvaltningen, Malmö (2012) så kostar det ca 20 000 kr per m² att bygga skolor av den här storleken och ca 1 000 kr per m² skolgård (Serviceförvaltningen, Malmö 2012). Kostanden blir därmed ca 90 miljoner för byggnaden och ca 2 miljoner för skolgården.

Det behov som finns idag täcks enligt Fosie stadsdelsförvaltning, Malmö (2012) genom en ny skola i Lindängen men behovet tros öka inom de närmaste 5-10 åren (Fosie stadsdelsförvaltning, Malmö 2012). Skolan fungerar därför som lågstadie- och förskola de första åren.

Telefon/Bredband

Att dra ny fiberkabel kostar enligt Skanova (2012) 400-1 500 kr/lpm beroende på markens förhållande, läge och genomförande.

Generell fördelning av kostnad:

- Aktiv kundutrustning - 11 %
- Dragning/skarvning - 15 %
- Material (kabel+klenrör) – 8 %
- Schakt/återställning – 66 %

Skanova står för anläggnings- och driftskostnader men eftersom största kostnaderna är schakt/återställning kan totalkostnaden minska kraftigt om anläggningen sker i samband med andra anläggningar (Skanova 2012).

Trafik

Nydalarondellen blir i förslaget en ljuskorsning där största delen av Eriksfältsgatans biltrafik leds vidare längs Nydalavägen via en vägförlängning till Ystadvägen. På så sätt minskar trafiken längs Eriksfältsgatans norra del, som enligt Stadsbyggnadskontoret, Malmö (2010a) idag trafikeras av ca 12 000 bilar/dygn (Stadsbyggnadskontoret, Malmö 2010a, s. 29), och en förtätning längs gatan förenklas då. Det kommer också att innebära minskad trafik utanför Heleneholmskolan på Munkhätttegatan. Spårvagnen kommer vid den nya ljuskorsningen att gå utanför vägbanan och ledas i en båge in på Eriksfältsgatans norra del.

Eriksfältsgatans södra del trafikeras idag av ca 10 000 bilar per dygn (Stadsbyggnadskontoret, Malmö 2010a, s. 29). Nya byggnader med entréer vända mot gatan och verksamheter i bottenplan längs Eriksfältsgatan gör gatan smalare och skapar en mer stadsmässig känsla vilket sänker biltrafikens hastigheten. I och med att spårvägen och nya cykelvägar längs Eriksfältsgatan byggs, och att dess säckgator öppnas för genomfart blir det förmodligen ingen stor ökning av biltrafik längs vägen trots den föreslagna förtätningen.

Där de nya gångfartsgatorna föreslås ökar tillgängligheten och tryggheten. För att sänka hastigheter är de inte helt raka. Det är viktigt att biltrafiken sker på de gåendes villkor så att områdena förblir barnvänliga och att cyklister obehindrat kan röra sig mellan parkrummen.

I och med Lindängelunds (Malmös botaniska trädgård som kommer att ligga drygt 1 km söder om projektområdet) färdigställande kommer mycket cykeltrafik ske genom området. Dagtid kommer den främst att gå genom parkerna. Det är därför viktigt att områdena mellan parkrummen också känns gröna med träd och gröna fasader och att cykelleden blir en upplevelse i sig för att stärka områdets identitet. Att plantera träd av en speciell sort längs hela cykelleden är ett bra sätt att behålla känslan av en sammanhängande park som fortsätter även i de smala partierna.



Täthet

Projektområdet är 1 500 000 m². Idag är 231 700 m² bebyggt vilket motsvarar 15 % av ytan. BTA ligger på 772 600 m² vilket ger ett exploateringsstal på 0,5.

Idag: E – 0,5

I förslaget ökar mängden bebyggd mark till 274 900 m² (10 400 m² rivs och 53 600 m²

byggs) vilket motsvarar 18 %. BTA ökar till ca 1 025 500 m² (ca 19 400 m² rivs och ca 272 300 m² byggs) vilket ger ett exploateringsstal på ca 0,7.

Förslag: E – 0,7

Kv. Magistern är ca 66 700 m². Idag är ca 12 200 m² bebyggt vilket motsvarar 18 % av ytan. BTA ligger på 51 400 m² vilket ger ett exploateringsstal på 0,8.

Idag: E – 0,8

I förslaget ökar kvarteret till 68 700 m² och mängden bebyggd mark till 17 700 m² (900 m² rivs och 6 400 m² byggs) vilket motsvarar 26 %. BTA ökar till 80 700 m² (3 800 m² rivs och 33 100 m² byggs) vilket ger ett exploateringsstal på 1,2.

Förslag: E – 1,2

Kv. Studenten och Censorn är 85 000 m². Idag är 14 200 m² bebyggt vilket motsvarar 17 % av ytan. BTA ligger på 64 800 m² vilket ger ett exploateringsstal på 0,8.

Idag: E – 0,8

I förslaget ökar mängden bebyggd mark till 17 200 m² (4 200 m² rivs och 7 200 m² byggs) vilket motsvarar 20 %. BTA ökar till 91 300 m² (9 900 m² rivs och 36 400 m² byggs) vilket ger ett exploateringsstal på 1,1.

Förslag: E – 1,1

Vattentillförsel/Avlopp

Enligt VA Syd (2012b) går det en vombledning längs Inre Ringvägen idag, med en ventil och pump vid Eriksfältsgatan för att skjutsa upp vattnet. Det gör att det finns en bra tillförsel av vatten till området. Vattenledningen längs Eriksfältsgatan behöver dock dimensioneras upp och en del utbyggnader och förnyelser på det befintliga ledningsnätet i området behövs. Det skulle uppskattningsvis kosta 7-10 miljoner kr, varav den största kostnaden är att lägga ny asfalt. Därför görs förändringarna förslagsvis samtidigt som spårvägen byggs. Eventuellt kan ledningsbytet ske genom så kallad "cracking" där den nya ledningen trycks in i den gamla, vilket blir billigare men fungerar bara om

den nya ledningens dimensioner inte är för stora. Området ligger på gränsen mellan två tryckzoner, som eventuellt skulle behöva flyttas i och med den ökade förbrukningen, vilket skulle medföra ytterligare omkostnader. Exakt vilka omkostnader det skulle vara är i dagsläget inte beräknade (VA Syd 2012b).

Avlopp innebär ett relativt lågt flöde och befintliga ledningar har kapacitet nog för den tilltänkta förtätningen (ibid).

Verksamheter

Någonstans mellan 10 000 m² och 20 000 m² verksamheter föreslås i bottenvåningarna på en del av byggnaderna vilket innebär ca 160-320 arbetsplatser. Om produktionskostnaderna för lokalerna likställs med kostnaderna för kontor, som enligt Bygginnovationen (2010, s. 8) är ca 15 000 kr per m² (Bygginnovationen 2010, s. 8), så kostar de mellan 150-300 miljoner kr att bygga.

Vårdboende

Ett vårdboende för äldre med 3 byggnader innehållande totalt ca 52 lägenheter planeras i Hermodsdalsparkens södra del. Det byggs efter alla krav och behov som finns för vårdboende. Byggnaderna är 3-5 våningar och likställs produktionskostnaderna med kostnader för vanliga bostäder, vilket enligt MKB (2012) är ca 25 000 kr per m² (MKB 2012) så blir produktionskostaden för vårdboendet ca 130 miljoner kr.

Vägar

Nydalarondellen blir i förslaget en ljuskorsning, där största delen av Eriksfältsgatans norrgående biltrafik leds vidare längs Nydalavägen till Ystadvägen. På så vis får vägen en annorlunda dragning från idag och ett parkeringshus får

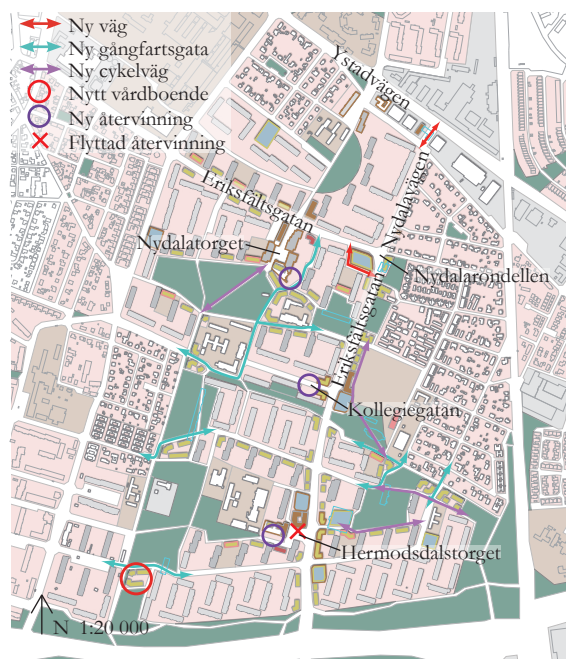
därmed plats. Spårvägen kommer vid den nya ljuskorsningen att gå utanför vägbanan och ledas i en båge in på Eriksfältsgatans norra del. Spårvägens svängradie blir 75 meter vilket är ett gränsvärde för att köra i 30 km/h (Trivector Traffic 2010, s. 23).

Eriksfältsgatan får en något annorlunda sträckning vid Hermodsdalstorget för att ge plats för mer bebyggelse.

Totalt anläggs ca 130 meter ny bilväg vilket enligt Gatukontoret, Malmö (2012b) innebär en kostnad på ca 750 000 kr, och ca 1 350 meter gångfartsgata till en kostnad av ca 8 miljoner kr. Dessutom anläggs ca 850 meter cykelväg till en kostnad av ca 850 000 kr (Gatukontoret, Malmö 2012b).

Återvinningsstationer

En återvinningsstation som idag ligger där nya Hermodsdalstorget planeras, flyttas till söder om den befintliga matvaruaffären vid torget. Dessutom planeras en ny återvinningsstation bakom matvarubutiken på Nydalatorget och en längs Kollegiegatan.



Del 3 - resultatdiskussion

Helhetsgrepp i stadsomvandling

Behovet av en omgestaltning

Utgångspunkten för fallstudien är att åtgärda brister och stärka värden i projektområdet med hjälp av förtätning som instrument för en strukturell förändring. Många av de brister som identifierats i analyserna kan på något sätt kopplas till områdets fysiska utformning. Bland annat få fungerande torg och mötesplatser, dålig kvalitet på grönytor, otrygghet, enformiga byggnader, dålig tillgänglighet, stora barriärer, otydliga övergångszoner mellan privat och offentligt, och otydliga gaturum. Den övergripande fysiska strukturen som föreslås kan åtgärda många befintliga brister, men en annan viktig del i förslaget är byggnaders höjd och placering för en tydligare rumslighet i gaturum och parker. Det leder i sin tur till bättre grönytor, tydligare gaturum, fler mötesplatser och tydligare övergångszoner. Kombinationen av den övergripande strukturen och strukturens gestaltning förstärker värdena ytterligare och leder till bättre tillgänglighet och mindre barriärer.

Andra brister som identifierats i analyserna är få verksamheter och ett smalt bostadsutbud. Om husen byggs på ett väl genomtänkt sätt så blir bebyggelsen mindre enformig samtidigt som förutsättningar för fler verksamheter och ett större bostadsutbud skapas. Mycket ny bebyggelse koncentreras till Eriksfältsgatan. Bland annat på grund av den förtätningspotential som finns längs gatan, men främst för att gatan ska kännas mer stadsmässig och mindre som en trafikled. På så sätt kommer bilarnas hastighet att sänkas och gatans barriäreffekt minskar. Eftersom det sker mycket rörelse längs gatan idag, vilket också kommer att öka i och med spårvägsetableringen och den föreslagna förtätningen, är den ett bra skyltläge för många verksamheter vilket underlättar för investeringar och företagsetableringar längs vägen.

Många av områdets befintliga styrkor finns i dess grönområden. Bland annat kvantiteten grönyta, områdets barnvänlighet, stora tysta områden och gamla träd. Gestaltningen som föreslås framhäver och förbättrar områdets grönområden vilket gör att fler kommer att använda och uppskatta dem. Det kommer att öka stoltheten för området och därmed också dess attraktivitet.

En annan styrka är mängden gröna element på privata gårdar. I förslaget bryts i många fall gårdarnas storskalighet ner genom ny bebyggelse. Gårdarna blir då mindre och mer intima men rent kvantitativt blir de mindre gröna. Däremot kommer fler att använda och uppskatta dem vilket gör dem kvalitativt bättre. De kommer därför att kännas grönare trots att mängden grönska minskar. Några av de gårdar som idag är halvvoffentliga är stora och opersonliga och ingen verkar ta ansvar för dem. De omvandlas i förslaget till offentliga parker. För att omvandlingen ska bli lyckad krävs det att vissa byggnader rivs (mer om det senare i diskussionen). Andra byggnader som påverkas får istället mer intima och halvprivata gårdar.

Mer park

Som fallstudien visar så är det fullt möjligt att förtäta i befintliga bostadsområden och samtidigt göra dem grönare. Mängden parkyta ökar i projektområdet från ca 11 m² per person till ca 11,5 m² per person, trots att invånarantalet ökar med ca 2 500 personer.

I och med konceptet, ”stadsdel i park”, kommer alla boende att ha nära till ett parkrum i området som dessutom kommer att kännas grönare. Alla parkrum kommer att ha olika parkkaraktärer för att boende i projektområdet ska ha nära till så många parkkaraktärer som möjligt. Det blir en väldigt fin och intressant promenadsträcka genom hela parken. Parkrummens varierande utformning och användning ger en större lokal anknytning och ökar hemkänslan och

den lokala samhörigheten för de som bor i närheten av de olika parkrummen. I och med att alla parkrummen sitter ihop med cykelvägar, vegetativa väggar och trädrader kommer de tillsammans att kännas som en stor sammanhängande och varierande park. Parkens unika miljö kommer att locka folk från hela Malmö och öka attraktiviteten för området och stoltheten hos de boende.

Malmö har i ÖP2012 riktlinjer om en mycket stor restriktivitet angående att bygga i staden parker (Stadsbyggnadskontoret, Malmö 2013a, s. 28). Det är en strategi som i väldigt många parker är bra. Däremot finns det flera parker i Malmö som med någon form av omstrukturering skulle kunna bli bättre. Det gäller dels parker, likt de i fallstudien, som med sin utformning fungerar som barriärer mellan olika bostadsområden. I de parkerna kan ny bebyggelse koppla samman de skilda områden och därmed främja integrationen i staden. Andra parker ligger intill stora trafikleder och är extremt bullerstörda. Där kan bullerskyddande bebyggelse ge parken bättre kvaliteter. Det finns också exempel på grönytor längs trafikleder som är detaljplanelagda som ”park” och som därmed inte får bebyggas, trots att de enbart fungerar som buffertzoner och aldrig används, samtidigt som de är i strategiskt bra lägen för olika typer av verksamheter genom sitt skyltläge. I Malmö finns också flera områden med väldigt mycket grönyta. Det är områden som enligt Ståhle (2005) hämmas från att utvecklas till områden med blandad stadsbebyggelse på grund av att ingen del av den befintliga parkmarken får bebyggas (Ståhle 2005, s. 5).

Stockholm har i sin översiktsplan öppnat upp för en möjlig förändring av den befintliga grönsstrukturen (Stadsbyggnadskontoret, Stockholm 2010, s. 8). Det är något som Malmö också skulle behöva göra. Det finns så klart en risk i att låta ny bebyggelse uppföras i park, men det är i många fall nödvändigt för att skapa en socialt hållbar stad. Enligt Ståhle (2008) upplever mer än var tredje person i glesa förorter till Stockholm en brist på tillgång till parker. Det kan jämföras med mindre än var sjätte innerstadsbo (Ståhle 2008). Ståhle (2005) menar också att en betydligt

större andel invånare i Stockholms innerstad mer frekvent besöker parker och naturområden än de som bor i förorterna, trots att många av förorterna har mer grönyta än innerstaden. Skillnaden i besöksfrekvens beror på att parkerna i innerstaden är bättre integrerade i staden och därför mer tillgängliga (Ståhle 2005, ss. 179-180).

Många av de parker som finns i Malmös ytterområden är på grund av bristen på tillgänglighet ödsliga vilket enligt Kuo och Sullivan (2001) kan leda till olika former av vandalism. Det i sin tur leder till otrygghet vilket gör att ännu färre använder parken (Kuo och Sullivan 2001, ss. 355, 361). Därför är det nödvändigt för Malmö att i sin översiktsplan formulera om den del som handlar om att inte bygga i parker. Det borde istället formuleras på ett sätt som välkomnar ny bebyggelse i parker om det leder till sociala vinster, bättre hälsa och att tillräckligt mycket ny park skapas i närområdet. Parker och andra grönytor gynnar den biologiska mångfalden i städerna men en park som ingen använder är ett slöseri på resurser.

Mer av allt

En bra förtätning ska gynna alla och då måste den tillfredsställa en mängd behov. Att endast skapa mer park räcker inte, men som fallstudien visar går det att skapa mer av det mesta. Det förslag som presenterats innebär mer bostäder, mer verksamheter, fler parkeringsplatser, fler förskoleplatser, fler skolplatser och mer parkyta. Det innebär också stora sociala vinster på lång sikt i form av mer trygghet, bättre integration, lokal identitet, hemkänsla, mer liv och rörelse och en större stolthet över området. De sociala vinsterna är produkter av en större funktionsblandning, minskade barriärer, ett kompletterande bostadsutbud, tydligare övergångszoner mellan privat och offentligt, nya och förbättrade mötesplatser, entréer vända mot gator och parker och ökad tillgänglighet. Konceptet, ”stadsdel i park”, är också unikt för Malmö och kan på så sätt locka folk från andra stadsdelar till området och därmed öka

attraktiviteten för området.

Det kan dock finnas en risk i att skapa mer av allt överallt i staden. Nutida forskning pekar på den blandade staden som ett hållbart stadsbyggnadsalternativ. Under 60- och 70-talet pekade forskningen åt ett helt annat håll. Då var hållbar utveckling att funktionsuppdelning och trafikseparering. Om 30-40 år kommer samhället sannolikt att se annorlunda ut och då kommer hållbar stadsutveckling också innebära något helt annat. Det är därför viktigt att gå varsamt fram med sådana här projekt för att hitta en balans i att åtgärda befintliga problem och att fortfarande inte låsa sig i situationer som kan bli ohållbara i framtiden.

Det är också viktigt att inte planera på samma sätt i hela staden. Alla områden måste ha sin speciella attraktionskraft. En sådan attraktion kan ibland vara motsatsen till den blandade staden. Det finns därför en konflikt mellan miljömässig och social hållbarhet. För en miljömässigt hållbar utveckling bör hela staden förtätas så mycket det går, medan social hållbarhet bara tillåter en mer måttlig förtätning.

Men med genomarbetade lösningar går det att förtäta i stora delar av staden. Stora fysiska insatser bör dock inriktas mot områden med mer sociala problem där förtätningen kan åtgärda vissa av de problemen. Det finns å andra sidan starka kortsiktiga ekonomiska incitament att förtäta i väl fungerande områden. Då kan staden få kapital som kan investeras i mer problematiska områden. Det gäller att finna en sund balans där de olika hållbarhetsaspekterna gynnar varandra.

Relation till omgivningen

Det finns en klar problematik i projektområdets avgränsning. Förslaget som presenteras suddar ut många av de befintliga barriärer som finns inom projektområdet, men de fysiska barriärerna runt projektområdet är fortfarande lika starka. Barriärer inom stadsdelar är ett problem i Malmö men ett större problem är en tydlig segregation mellan olika delar av staden.

Här är det både fysiska och mentala barriärer som skiljer stadens olika delar. De åtgärder som fallstudien föreslår måste kombineras med andra åtgärder för att bättre koppla området till sin omgivning. Görs inte det försvårar det för andra att ta sig till området vilket får en negativ påverkan på integrationen i staden.

Däremot innebär förslaget ett koncept som inte finns i andra delar av staden. Att skapa unika platser är ett sätt att sudda bort stadens mentala barriärer. Om alla stadsdelar erbjuder något unikt så kommer också resten av befolkningen att lockas dit. På så sätt kommer hela stadens befolkning att röra sig över hela staden vilket blir en bidragande faktor till att skapa en integrerad och sammanhållen stad.

Helhetsgreppet

En viktig del för en lyckad förtätning är att förstärka befintliga värden och åtgärda befintliga brister. Bara då kan en vinna-vinna situation för alla intressenter uppnås. Förtätning måste ses som ett verktyg i hållbar stadsbyggnad och inte ett sätt att enbart få in fler bostäder eller verksamheter i befintliga bostadsområden. Den typen av sektoriserade förtätningar riskerar att medföra negativa konsekvenser och ohållbara situationer som i framtiden blir svåra att komma ur. Som framkommit är det också väldigt komplext att förtäta i befintliga bostadsområden. Det finns många intressenter och för ett lyckat genomförande behöver många pusselbitar falla på plats. Utan ett helhetsgrepp i planeringen blir det svårare.

Helhetsgreppet innebär att hela närområdet inkluderas och att punktvisa förtätningar i exempelvis hållplatslägena undviks. Helhetsgreppet innebär också att alla konsekvenser som förtätningen medför utreds i ett tidigt planeringsskede och integreras i gestaltningen för att motverka de nackdelar som en mer sektoriserad planering kan innebära. En vidareutveckling av arbetet och helhetsgreppet bör inkludera de ekonomiska vinster som förslaget innebär. De kan då sättas i relation till förslagets kostnader för att få fram en fullständig ekonomisk kalkyl av förslaget.

Genomförandeplanen som presenterats är en annan del av helhetsgreppet som gör fallstudien praktiskt möjlig att realisera. Den garanterar tomträttshavare och markägare att inte lida ekonomiska förluster till följd av de förändringar som sker. Mark som överläts till Malmö stad kompenseras med ny mark och/eller nya byggrätter i samma eller tidigare etapper. De gånger som bostäder rivs så har berörda invånare, tomträttshavare och markägare redan kompensats i tidigare etapper. Tomträttshavare och markägare kompenseras med mellan 4 och 7 gånger så många nya byggrätter och boende som påverkas får nya lägenheter i närområdet. Förändringarna innebär också en mängd sociala vinster samt att områdets attraktivitet kommer att öka. Det ökar värdet på marken vilket på lång sikt leder till ytterligare ekonomiska vinster.

Parker kan lätt bli lidande vid förtätning i befintliga bostadsområden. Att förtäta med endast bostäder innebär att mängden parkyta per invånare minskar i de förtätade områdena. I värsta fall sker förtätning på befintlig parkmark utan kompensation med ny park, vilket då innebär en ännu större minskning av andelen parkmark per invånare. Att istället se till hela närområdet kan innebära en större förståelse för var och hur ny park kan skapas som motsvarar den förväntade ökningen av invånare.

För att också kunna förtäta med allt annat som är nödvändigt för en fungerande stad kan det i vissa fall krävas en omstrukturering av marken. I fallstudien var det nödvändigt, men det var också en del i att åtgärda befintliga brister i området. Men i väl fungerande områden kan en omstrukturering eventuellt innebära att området istället påverkas negativt. Fysiska omstruktureringar måste därför göras med stor varsamhet.

Att riva eller spara

För att åtgärda brister och stärka värden i fallstudiens projektområde är det nödvändigt att riva vissa bostadshus. I en stad med bostadsbrist är det väldigt kontroversiellt. Många är också skeptiska till den här typen av åtgärd på grund av alla rivningar i Malmö på 60- och 70-talet

som senare har fått en massiv kritik. Skillnaden på den tiden var enligt Malmö Kulturmiljö och Länsstyrelsen Skåne län (2002) att hela stadsdelar revs som en del i ett saneringsarbete. Då som nu rådde en stor bostadsbrist i Malmö och helt nya stadsdelar växte fram (Malmö Kulturmiljö och Länsstyrelsen Skåne län 2002, ss. 12-17), varav många senare har fått stora sociala problem (Salonen 2012, ss. 13, 50). En del känner nog en oro för att samma misstag ska upprepas, men några av de problem som finns i Malmös storskaliga bostadsområden är produkter av den fysiska strukturen. Att åtgärda de bristerna kräver att en del byggnader rivs.

Många byggnader från den tiden är också i behov av stora renoveringar vilka motsvarar mellan 6 000 och 12 000 kronor per m² (SABO 2009). Innan renoveringarna görs måste en tydlig plan skapas för hur området ska se ut och fungera i framtiden. En sådan plan kan innebära att flera byggnader i storskaliga bostadsområden rivs istället för att renoveras. På så sätt kan strukturen i området förändras och vissa befintliga brister kan åtgärdas. De sociala vinster som förändringarna innebär på lång sikt kan innebära stora ekonomiska vinster som förmodligen överstiger kostnaderna. I och med att kostnader för renoveringar försvinner för de hus som rivs blir byggandet billigt. Det krävs dock ett nytänkande från politiker och tjänstemän och modet att ta obekväma beslut.

Det finns däremot en risk att de förändringar som görs idag inte kommer att fungera i framtiden. Det är därför viktigt med en agil utveckling. Allt måste anpassas efter de behov som uppstår under processens gång. Förslaget i fallstudien är ett svar på dagens förhållanden längs Eriksfältsgatan och ett åtgärdsprogram för att förbättra stadsdelen som den ser ut idag. Verkligheten imorgon kan vara helt annorlunda. Efter varje etapp i fallstudien bör planen aktualiseras och revideras för att nästa etapp ska tillgodose oförutsedda behov som kan ha uppstått under den föregående etappen. En plan för ett så stort område måste därför ses som ett levande dokument som förändras och mognar med tiden. Genom en varsam förtätning kan också en allt för snabb gentrifiering motverkas.

Dialog och engagemang

Planering bör enligt Lilja (1999) ses som en process i ständig dialog mellan planerare och de boende. Att arbeta i ett ovanifrånperspektiv på det sätt som fallstudien är gjord kan få som följd att de boende blir negativt inställda till de föreslagna förändringarna (Lilja 1999, s. 100). Men de boende är bara en av många aktörer som bör involveras. En planeringsprocess i dialog mellan Malmö stads förvaltningar, boende, fastighetsägare, statliga myndigheter, intresseorganisationer och externa experter är nyckeln till en lyckad förtätning.

För att undvika en orimlig arbetsinsats har dialogen i fallstudien varit begränsad och en medborgardialog har inte genomförts. I ett längre perspektiv blir det försvårande för hela processen och gör den mer tidskrävande. Att istället ta in synpunkter och tankar i ett tidigt skede och låta de boende bidra till områdets utveckling kan göra alla mer positivt inställda till de kommande förändringarna. De enda synpunkter från boende som är inkluderade i fallstudien är angående vad folk är nöjda med och mindre nöjda med i sitt bostadsområde. Det gör fallstudien bristfällig, men om förslaget i fallstudien ska förverkligas är en bred dialog en förutsättning.

Förtätning eller utglesning? Tankar kring Malmös utveckling

Det svenska villabeteendet

Att förtäta våra städer kan vara ett hållbart sätt att bygga på, men det är fortfarande inte tillräckligt i arbetet för ett hållbart samhälle. Ofta finns det heller inga ekonomiska incitament att förtäta i socialt utsatta områden. Det finns en ingrodd attityd i Sverige om viljan att bo i ett hus med trädgård. Det är något som väldigt många strävar mot. De flesta betalar hellre för en nybyggd villa utanför staden än en nybyggd lägenhet i stadens ytterområde (Dave 2010, se Boyko och Cooper 2011, s. 18). Enligt Svensk Naturskyddsförening

(2006) har det flera orsaker. Det är exempelvis ofta lätt att odla, lätt att ha husdjur, det är nära till natur och säkrare miljöer för barn utanför städerna. Det egna huset i Sverige har dessutom blivit en symbol för ett lyckat liv och en lyckad familjesituation (Svensk Naturskyddsförening 2006, s. 26). Det är en attityd som måste ändras för att nå ett hållbart samhälle. Vissa andra bor hellre i lägenheter i städer på grund av att det ger dem en bättre livskvalitet. Närheten till jobb och vänner minskar transporttiderna vilket ger mer tid över till vänner och familj och en billigare livsstil. För ett hållbart samhälle måste fler tänka på det sättet.

För att nå ett hållbart samhälle är det också viktigt att ändra på människors transportvanor. Det finns enligt Svensk Naturskyddsförening (2006) en inbiten bild av bilens flexibilitet och framkomlighet. Den är inte obefogad då stora investeringar har gjorts genom åren för att skapa en god framkomlighet med bil. Därför ser många bilen som en tidssparande faktor i en stressig vardag och tiden från dörr till dörr är ofta kortare med bil. Om däremot den arbetstid som går åt för att finansiera sin bil inkluderas så sparas inte längre lika mycket tid (Svensk Naturskyddsförening 2006, s. 25).

En stad med vissa täta och funktionsblandade områden med korta avstånd mellan bostäder och service minskar bilberoendet i de täta områdena. Men för en hållbar stad krävs ett annorlunda beteende i alla delar av staden och för att nå dit krävs att tillräckligt många väljer bort bilen.

Oviljan att investera i Malmös storskaliga bostadsområden

Ett problem idag är att få vill investera i Malmös storskaliga bostadsområden eftersom det finns en rädsla att byggnaderna inte ska bli sålda. Det blir ett moment 22 då bilden av området är svår att förändra om ingenting byggs.

Många av Malmös storskaliga områden är delade av någon form av stor väg (som också ses i fallstudien). Det är längs dessa vägar mycket av förtätningen kan ske eftersom där

finns mycket plats och dessutom äger Malmö mycket av marken. Längs de storskaliga bostadsområdenas vägar rör sig en stor del av Malmös befolkning, idag ofta med bil, och i framtiden förhoppningsvis mer kollektivt, med cykel eller till fots. De är därför bästa skyltläge för många typer av verksamheter. Med rätt typ av marknadsföring kan marken lätt säljas för att bygga kontor och andra verksamheter och på så sätt kommer områdets omvandling igång. Malmö stad kan med de pengar de tjänat in på försäljning av marken fortsätta investera i området. Det tar då inte lång tid innan bilden av området förändras och byggföretagen ser potentialen. Befintliga markägare och tomträttshavare kan då också förstå att pengar kan tjänas genom att bygga på sin egen mark. I projektområdet gör behovet av en ny struktur att Malmö stad köper mer mark än den säljer. Ca 40 000 m² säljs av Malmö stad och ca 50 000 m² överläts till Malmö stad varav 10 000 blir parkeringshus (om parkeringshusen säljs blir relationen omvänd). Däremot blir marken mer värdefull genom nya byggrätter vilket skapar ekonomi att investera i området.

En av visionerna i Malmös nya översiktsplan är att stora vägar ska omvandlas till mer stadsmässiga gator. Det är en vision som endast kan införlivas med initiativ från Malmö stad själva. Börjar staden investera kommer andra att följa efter.

ÖP2012 – ett instrument för utglesning

Malmö vill i sin nya översiktsplan ge möjlighet för staden att växa med 100 000 invånare och 50 000 arbetsplatser. Det ska främst ske genom förtätning innanför Yttre Ringvägen. Det kan låta som att staden bara vill tillåta bebyggelse på redan exploaterad mark. Men av de ca 2 500 ha mark som i översiktsplanen föreslås som ny markanvändning är mer än hälften (ca 1 300 ha) befintlig odlingsmark och mer än en tredjedel (ca 900 ha) är ändå utanför Yttre Ringvägen. Ca 1 700 ha föreslås som nya exploaterings-områden varav ca 1 100 ha är blandad stadsbebyggelse och ca 600 ha är särskilda verksamhetsområden. Den bebyggelsetäthet som föreslås i översiktsplanen är räknad på områdesnivå vilket

inkluderar mindre parker, fritidsytor, skolor och förskolor och innebär ca 11 250 000 m² BTA blandad stadsbebyggelse och ca 3 600 000 m² BTA särskilda verksamhetsområden.

Enligt Stadsbyggnadskontoret, Malmö (2010b) motsvarar varje arbetsplats på industri ca 67 m². Övriga arbetsplatser, inklusive skolor, förskolor och annan service, skiljer sig stort från varandra men ett medelvärde räknas ofta till 50 m² per arbetsplats (Stadsbyggnadskontoret, Malmö 2010b, s. 20). För invånare räknar Malmö med 50 m² BTA per person (Stadsbyggnadskontoret, Malmö 2012b).

Översiktsplanens nya exploateringsområden motsvarar då ca 225 000 nya invånare eller arbetsplatser i den nya blandade stadsbebyggelsen och ca 50 000 arbetsplatser i de nya särskilda verksamhetsområdena minus ca 5 000 arbetsplatser som försvinner i och med att befintliga verksamhetsområden omvandlas till blandad stadsbebyggelse. Det blir totalt ca 270 000 nya invånare eller arbetsplatser som förslagsvis fördelas mellan 180 000 nya invånare och 90 000 arbetsplatser.

Region Skånes prognos för befolkningstillväxten i Malmö är inte lika stor som Malmös översiktsplan vill göra det möjligt för. De tror att Malmös befolkning kommer att öka med ca 35 000 personer de närmaste 10 åren (Region Skåne 2012a, s. 15) vilket är 15 000 personer mindre jämfört med de senaste 10 åren. Därefter tror de att befolkningsökningen avtar ytterligare (Region Skåne 2012b, bilaga 2). Staden bör ha en beredskap på en stor befolkningsökning men 100 000 invånare på 20 år är i förhållande till befintliga prognoser en överdrift, och översiktsplanen gör i praktiken det möjligt för 180 000 nya invånare.

Min fallstudie visar att det i projektområdet får plats ca 2 500 nya invånare och ca 1 700 arbetsplatser. Snabba beräkningar gjorda i övriga ytterområden längs de två första spårvagnslinjerna, med samma tankesätt som för den presenterade fallstudien men utan lika omfattande konsekvensanalyser, visar att det skulle gå att förtäta med totalt drygt 30 000 invånare eller arbetsplatser i de områdena

(Bilaga 1). Genom att omstrukturera mark som utnyttjas dåligt kan förmodligen en stor del av de 100 000 invånare och 50 000 arbetsplatser som staden vill ge möjlighet för få plats på mark inne i Malmö som inte är åkermark.

Malmö har en önskan att profilera sig som en kuststad, vilket gör Västra Hamnen, Nyhamnen, och Limhamns industriområde till exploateringsområden som kan tillföra något positivt till staden. De områdena är dessutom gamla industriområden och inte befintlig åker. Det finns också en poäng i att bygga i stationsnära lägen då det kan gynna kollektivtrafiken och minska bilanvändandet. Ett exempel på det är Hyllie som dessutom läker samman staden genom att bostadsområdena Holma och Kroksbäck, som idag är segregerade från resten av Malmö, växer ihop och integreras bättre i staden.

Med det tankesättet är Norra Sorgenfri, Järnvägsverkstäderna i Kirseberg, Annetorps Industriområde och flera mindre områden längs större vägar också viktiga exploateringsområden då de läker samman staden genom ny bebyggelse och nya funktioner. Alla de områden som nämnts innebär med ÖP2012:s föreslagna täthet ca 150 000 arbetsplatser och invånare minus 5 000 arbetsplatser som försvinner när industriområdena omvandlas till blandad stadsbebyggelse. De föreslagna verksamhetsområden som inte ligger på befintlig åkermark är Fosieby, Malmö hamn, Valdermarsro, väster om Vintrie och längs Trelleborgsvägen. De motsvarar med översiktsplanens föreslagna täthet ca 25 000 nya arbetsplatser. Det ger totalt 170 000 invånare och arbetsplatser vilket ändå är mer än översiktsplanens uttalade ambition.

I Miljöbalken (1998:808) framgår det att bruksnivå jordbruksmark endast får tas i anspråk för att tillgodose väsentliga samhällsintressen, om behovet inte kan tillgodoses på annan mark (MB 1998:808, 3 kap 4 §). Bostäder och verksamheter är enligt mig ett väsentligt samhällsintresse men i Malmö kan de bevisligen placeras på annan mark. Översiktsplanen borde därmed inte

peka ut områden som Fortuna-Hemgården, Kvarnby-Husie mosse, Elinegård, Fredriksberg, Elisedal, Trehögsplanen och Vintrie som nya exploateringsområden trots att de ligger innanför Yttre Ringvägen. Det är områden som idag ligger i utkanten av Malmö, på befintlig odlingsmark, och att exploatera dem löser inga problem förutom att skapa just nya bostäder och arbetsplatser. Det motverkar Malmös uttalade ambitioner om förtätning och löser inte några av de befintliga problem som finns i andra bostadsområden.

För en hållbar stadsutveckling fungerar därför inte Yttre Ringvägen som gräns för ny bebyggelse. Befintlig bebyggelse är den enda gräns som är relevant. I sådana fall kan förtätning fungera som ett verktyg i stadsbyggnad genom en kombination av olika åtgärder, där ny bebyggelse är en åtgärd. Trots det föreslår ÖP2012 nya exploateringar i områden som Glostorps vång, Tygelsjö, Västra Klagstorp, Oxie, Klagshamn, Tullstorp, Ingvalla och Bunkeflostrand som förutom att de ligger på befintlig odlingsmark dessutom ligger utanför Yttre Ringvägen.

En konsekvens av Malmös nya översiktsplan kan därför bli att befintliga bostadsområden hindras från att utvecklas. Det är lätt att bygga på jungfrulig mark eftersom det inte finns många intressen som krockar. Det innebär enklare planläggning och fastighetsreglering och en säker inkomstkälla för Malmö stad. De många och stora exploateringsområdena på den befintliga odlingsmarken kan därför minska intresset och investeringsviljan för förtätningar i Malmös befintliga bostadsområden vilket gör att möjligheterna för en hållbar utveckling av staden är små.

ÖP2012 innebär därför en utglesning av staden snarare än en förtätning. En förhoppning är dock att spårvagnsetableringen faktiskt skapar en investeringsvilja i de områden som den passerar. Då kan det ändå ske en förändring i form av strukturförändrande och hållbara förtätningar i några av Malmös mer problematiska områden.

Källförteckning

- Aiello, J. et al. (1985) Children, crowding, and control: Effects of environmental stress on social behavior. I: Wohlwill, J, och van Vliet, W. (red) *Habitats for children: The impacts of density*. Hillsdale, NJ: Lawrence Erlbaum.
- Alexander, D. och Tomalty, R. (2002) Smart growth and sustainable development: Challenges, solutions and policy directions. I: *Local Environment*, 7(4), ss. 397–409.
- Bonan, G. B. (2000). The microclimates of a suburban Colorado (USA) landscape and implications for planning and design. I: *Landscape and Urban Planning*, 49, ss. 97–114.
- Boverket (1998) *Brott, bebyggelse och planering*. Karlskrona: Boverket.
- Boverket (2004) *Folkhälsa i planering, byggande och boende – Boverkets roll i folkhälsoarbetet*. Karlskrona: Boverket.
- Boverket (2005a) *En hel stad. Om lokala insatsers betydelse för integration i boendet*. Karlskrona: Boverket.
- Boverket (2005b) *Välkommen till bostadsmarknaden! – En lägesrapport om integration*. Karlskrona: Boverket.
- Boverket (2007) *God bebyggd miljö – fördjupad utvärdering av miljömålsarbetet 2007* [elektronisk] Tillgänglig: <http://www.boverket.se/Om-Boverket/Webbokhandel/Publikationer/2008/God-bebyggd-miljo> [2013-01-16]
- Boverket (2008) *Social Mix i några länder – Leder boendeintegration till integration i hela samhället?* [elektronisk] Tillgänglig: <http://www.boverket.se/Om-Boverket/Webbokhandel/Publikationer/2008/Social-Mix-i-nagra-lander> [2013-01-16]
- Boyko, C. T. och Cooper, R. (2011) Clarifying and re-conceptualizing density. I: *Progress in Planning*, 76, ss. 1–61.
- Brownstone, D. och Golob, T. F. (2009) The impact of residential density on vehicle usage and energy consumption. I: *Journal of Urban Economics*, 65(1), ss. 91–98.
- Brå et al. (2002) *Bebyggelseinriktade åtgärder mot brott och otrygghet* [elektronisk] Tillgänglig: http://www.bra.se/download/18.cba82f7130f475a2f1800016727/2002_bebyggelseinriktade_atgarder_mot_brott.pdf [2013-01-16]
- Brå (2009) *Otrygghet och segregation – Bostadsområdets betydelse för allmänhetens otrygghet och oro för brott*. Rapport 2008:16. Stockholm: Brottsförebyggande rådet.
- Burton, E. (2000) The compact city: Just or just compact? A preliminary analysis. I: *Urban Studies* 37(11) ss. 1969–2001.
- Bygginnovationen (2010) *Analysgrupp Kontorshus – Slutrapport* [elektronisk] Tillgänglig: <http://www.bygginnovationen.se/sa/node.asp?node=1252> [2013-01-28]
- Cheisura, A (2004) The role of urban parks for the sustainable city. I: *Landscape and urban planning*, 68, ss. 129–138.
- Davies, R. G. et al. (2008) City-wide relationships between green spaces, urban land use and topography. I: *Urban Ecosyst*, 11, ss. 269–287.
- Evidens och Spacescape (2011) *Värdering av stadskvaliteter. PM - Sammanfattning av metod och resultat* [elektronisk] Tillgänglig: http://www.spacescape.se/send/PM_Stadskvaliteter.pdf [2013-01-18]
- E.ON (2012) Mailkorrespondens med Anders Gustafsson, E.ON Elnät Sverige, 2012-02-23, 2012-04-19.
- Faludi, A. och van der Valk, A. (1994) *Rule and order - Dutch planning doctrine in the 20th century*. Dordrecht: Kluwer Academic.
- Fosie Stadsdelsförvaltning, Malmö (2012) Mailkorrespondens med Dennis Furman, Barn och ungdomskontoret, 2012-03-23.
- Frost, L och Dingle, T. (1995) Sustaining suburbia: An historical perspective on Australia's urban growth. I: Troy, P. (red) *Australian cities: Issues, strategies and policies for urban Australia in the 1990's*. Cambridge: University of Cambridge Press.

- Gatukontoret, Malmö et al. (2003) *Grönplan för Malmö 2003*. Malmö: Malmö stad.
- Gatukontoret, Malmö (2006) *Lekplatsprogram för Malmö – Policy och åtgärdsprogram för stadens lekplatser*. Malmö: Gatukontoret.
- Gatukontoret, Malmö (2012a) Möte med Lars Johansson, drift- och underhållsavdelningen, 2012-08-15.
- Gatukontoret, Malmö (2012b) Möte med Anna Kanschat, upphandling och entreprenad, 2012-08-08.
- Gehl, J. (1996) *Livet mellem husene – udeaktiviteter og udemiljøer*. Köpenhamn: Arkitektens Forlag.
- Grahn, P (2006) *Naturens och trädgårdens betydelse för personer med utmattningsdepression*. Alnarp: Sveriges Lantbruksuniversitet.
- Grahn, P. och Stigsdotter, U. (2003) Landscape Planning and Stress. I: *Urban Forestry & Urban Greening*, Vol 2, ss. 1-18.
- Grahn, P. och Stigsdotter, U. K. (2010) The relation between perceived sensory dimensions of urban green space and stress restoration. I: *Landscape and Urban Planning*, 94, ss. 264-275.
- Holden, E. och Norland, I. T. (2005) Three challenges for the compact city as a sustainable urban form: Household consumption of energy and transport in eight residential areas in the Greater Oslo region. I: *Urban Studies*, 42 (12), ss. 2145–2166.
- Kenworthy, J. R. och Laube, F. B. (1999) Patterns of automobile dependence in cities: An international overview of key physical and economic dimensions with some implications for urban policy. I: *Transportation Research Part A*, 33, ss. 691–723.
- Klingberg, E. (2006) *När nyurbanismen kom till stan*. Göteborg: Pratminus Förlag.
- KSLA (2005) *Friluftsliv – Framtid – Folkhälsa*. Årgång 144, nr 8.
- Kuo, F. E. och Sullivan, W. C. (200) Environment and crime in the inner city. Does vegetation reduce crime? I: *Environmental Behaviour*, 3 (33), ss. 343-367.
- Lilja, E. (1999) *Den ifrågasatta förorten – Identitet och tillhörighet i moderna förorter*. Stockholm: Bygghälsningsrådet.
- Listerborn, C. (2000) *Tryggare stad – kan man förändra rädslans platser?* Göteborg: Göteborgs stadsbyggnadskontor.
- Luttik, J. (2000) The value of trees, water and open spaces as reflected by house prices in the Netherlands. I: *Landscape Urban Planning*, 48 (3–4), ss. 161–167.
- Länsstyrelsen i Skåne Län (2006) *Hushållning med åkermark? Uppföljning av åkerexploatering i Skåne och Halland samt analys av planerad exploatering i Skåne*. Rapport 2006:8 [elektronisk] Tillgänglig: http://www.lansstyrelsen.se/skane/Sv/publikationer/2006/Pages/2006_8_74734310-79BF-47E9-A15F-478D522B8159.aspx [2013-01-17]
- Malmö Kulturmiljö och Länsstyrelsen Skåne län (2002) *Bostadsmiljöer i Malmö – Inventering. Del 2: 1955 – 1965*. Malmö: Storstadens Arkitektur och Kulturmiljö.
- Malmö stad (2012a) *Spårväg etapp 1 – Förstudie och planprogram* (Arbetsmaterial för internremiss 2012-12-10). Malmö: Malmö stad.
- Malmö stad (2012b) *Vad är områdesprogrammen?* [elektronisk] Tillgänglig: <http://www.malmo.se/Kommun--politik/Sa-arbetar-vi-med.../Omradesprogram/Vad-ar-Omradesprogrammen.html> [2013-02-14]
- Masnavi, M. R. (2000) The new millennium and the new urban paradigm: The compact city in practice. I: Williams, K. och Burton, E. och Jenks, M. (red) *Achieving sustainable urban forms*, ss. 64–73. London: E & FN Spon.
- Miljöbalken (1998:808) [elektronisk] Tillgänglig: <http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/19980808.htm#K3> [2012-01-17]
- Miljöförvaltningen, Malmö (2012) *Bygga om-dialogen*. PowerPoint-presentation av Bjarne Stenquist, 2012-11-12 [elektronisk] Tillgänglig: http://www.urban-transition.org/sites/all/files/page_files/bygga_om_ppt_grund_121112.pdf [2013-02-16]

MKB (2012) Mailkorrespondens med Linda Ericsson, MKB bygg, 2012-03-20, 2012-03-26.

Olsson, T. (red) (2009) *Odla staden, I: Movium-Bulletinen*, nr 3-4.

Peper et al. (2007) *New York City, New York Municipal Forest Resource Analysis* [elektronisk] Tillgänglig: http://www.milliontreesnyc.org/downloads/pdf/nyc_mfra.pdf [2013-01-31]

Popoola, M. (2001) Hyresvärdarnas inflytande över segregationen. I: Magnusson, L (red) *Den delade staden - Segregation och etnicitet i stadsbygden*. Umeå: Boréa Bokförlag, ss. 181-224.

Region Skåne (2012a) *Skånes befolkningsprognos 2012-2021* [elektronisk] Tillgänglig: http://www.skane.se/Public/Statistik/Befolkningsprognoser%20Sk%C3%A5ne/Befolkningsprognos%202011/2012/Befolkningsprognos_2012_web.pdf [2012-01-16]

Region Skåne (2012b) *Öresundsprognos 2012* [elektronisk] Tillgänglig: <http://www.skane.se/Public/Statistik/Befolkningsprognoser%20C3%96resund/%C3%96resundsprognos%202012/%C3%96resundsprognos%202012.pdf> [2013-01-16]

SABO (2009) *Miljonprogrammets renoveringsbehov*. PowerPoint-presentation av Ulrika Järfelt, 2009-10-22 [elektronisk] Tillgänglig: <http://www.sbi.se/uploaded/filarkiv/Miljonprogrammets%20renoveringsbehov%20st%C3%A5lbyggnadsdagen.pdf> [2013-02-15]

Salonen, T (2012) *Befolkningsrörelse, försörjningsvillkor och bostadssegregation – En sociodynamisk analys av Malmö* [elektronisk] Tillgänglig: http://www.malmo.se/download/18.d8bc6b31373089f7d9800059627/Det+dolda+Malm%C3%B6_Tapio+Salonen_Malm%C3%B6kommissionen_final.pdf [2013-02-15]

Serviceförvaltningen, Malmö (2012) Telefonsamtal med med Anna Magnusson, stadsfastigheter, 2012-07-13.

Skanova (2012) Mailkorrespondens med Anna-Carin Mattsson, nätsupport, 2012-07-16.

Skr. 2008/09:24. *Egenmaket mot utanförskap - regeringens strategi för integration*. Stockholm: Regeringens skrivelse.

Skånetrafiken (2012) Mailkorrespondens med Håkan Kristiansson, trafikutvecklare, 2012-02-09.

Skärbäck, E. och Rydell-Andersson, K. (2010) *GIS-metodik för åtta karaktärer i Malmö – En studie av Malmö stad*. Rapport 2010:20. Alnarp: Sveriges Lantbruksuniversitet.

Sociala resursförvaltningen, Malmö (2012) Mailkorrespondens med Karin S. Boijertz, BoLSS vård- och boendeförmedling, 2012-04-04.

Stadsbyggnadskontoret, Göteborg (2008) *Stadsbyggnadskvaliteter* Göteborg. Göteborg: Stadsbyggnadskontoret.

Stadsbyggnadskontoret, Malmö (2006) *Förskolor i stadsbyggandet*. Dialog-pm 2996:2. Malmö: Stadsbyggnadskontoret.

Stadsbyggnadskontoret, Malmö (2007) *Möten i staden – Om vikten av att se den andre i vardagen*. Dialog-pm 2006:1. Malmö: Stadsbyggnadskontoret.

Stadsbyggnadskontoret, Malmö (2008) *Bebyggelsetal och exploateringsstal i Malmö*. Malmö: Stadsbyggnadskontoret.

Stadsbyggnadskontoret, Malmö (2010a) *Stadsutveckling Fosiestråket*. Dialog-pm 2010:1. Malmö: Stadsbyggnadskontoret.

Stadsbyggnadskontoret, Malmö (2010b) *Parkeringspolicy och Parkeringsnorm – för bil, mc och cykel i Malmö*. Malmö: Stadsbyggnadskontoret.

Stadsbyggnadskontoret, Malmö (2012a) *Planprogram Herrgården och Rosengårdsfältet*. Pp 6031. Malmö: Stadsbyggnadskontoret.

Stadsbyggnadskontoret, Malmö (2012b) Möte med Lars Böhme, strategiavdelningen, 2012-02-20, 2012-02-27.

Stadsbyggnadskontoret, Malmö (2012c) Mailkorrespondens med Anna Brontén, planavdelningen, 2012-12-11.

- Stadsbyggnadskontoret, Malmö (2012d) Möte med Peter Björck, planavdelningen, 2012-04-16
- Stadsbyggnadskontoret, Malmö (2012e) *Malmö stadsatlas*. Malmö stads internwebb [2012-02-20]
- Stadsbyggnadskontoret, Malmö (2013a) *Översiktsplan för Malmö ÖP2012, Planstrategi*, Utställningsförslag. Malmö: Stadsbyggnadskontoret.
- Stadsbyggnadskontoret, Malmö (2013b) *ÖP2012 – planeringsriktlinjer* [elektronisk] Tillgänglig: <http://www.malmo.se/op/karta> [2013-02-14]
- Stadsbyggnadskontoret, Stockholm (2010) *Promenadstaden – Översiktsplan för Stockholm*. Stockholm: Stadsbyggnadskontoret.
- Stadskontoret, Malmö (2008) *Områdesfakta för Malmö 2008 – Delområden*. Malmö: Stadskontoret.
- Ståhle, A. (2005) *Mer park i tätare stad: teoretiska och empiriska undersökningar av stadsplaneringens mått på friytetillgång*. Licentiatavhandling. Stockholm: KTH
- Ståhle, A. (2008) Den hållbara staden är både tät och grön. I: *Svenska Dagbladet*. 2008-12-21 [elektronisk] Tillgänglig: http://www.svd.se/kultur/understrecket/den-hallbara-staden-ar-bade-tat-och-gron_2231003.svd [2013-01-16]
- Ståhle, A. (2009) Den gröna storstaden. I: *Arkitekten*. 2009-03 [elektronisk] Tillgänglig: <http://www.arkitekt.se/s48941> [2013-01-16]
- Svensk Naturskyddsförening (2006) *Den gläsa staden – Staden, transporterna och stadsutglesningen – ett diskussionsunderlag*. Stockholm. Svensk Naturskyddsförening.
- Tratalos, J. et al. (2007) Urban form, biodiversity potential and ecosystem services. I: *Landscape and Urban Planning*, 83, ss. 308–317.
- Trivector Traffic (2010) *Handledning för spårvägsplanering i Skåne* [elektronisk] Tillgänglig: <http://www.sparvagnariskane.se/wp-content/uploads/2012/05/Handledning-f%C3%B6r-sp%C3%A5rv%C3%A4gsplanering-i-Sk%C3%A5ne-2011-04.pdf> [2013-02-15]
- Troy, P. (red) (1996) *The perils of urban consolidation*. Sydney: Federation.
- Ulrich, R. S. (1984) View through a window may influence recovery from surgery. I: *Science* 224, ss. 420–421.
- VA Syd (2012a) Möte med Stefan Milotti, avloppsvatten, 2012-03-28.
- VA Syd (2012b) Telefonsamtal med Anna Järvegren Meijer, dricksvatten, 2012-04-03.
- Vägverket (2008) *Vägverkets samhällsekonomiska kalkylvärden*. Borlänge: Vägverket.

Bilaga 1 - utbyggnadsmöjligheter längs spårvägen

Om man räknar på liknande sätt som i fallstudien för andra områden som de första två spårvägslinjerna passerar igenom (V. Hamnen exkluderat) visar det sig att det går att förtäta med drygt 30 000 invånare och arbetsplatser längs de två linjerna. Övriga områden är dock inte utredda på samma sätt som fallstudien och därmed inte lika realistiska att genomföra.

