

FÖRTÄTNING FÖR FÖRÄNDRING

- OM BEBYGGELSEFÖRTÄTNING I MILJONPROGRAMSOMRÅDEN,
MED EXEMPEL FRÅN FITTJA, GÅRDSTEN OCH HOLMA



Karin Edeskog

Självständigt arbete • 30 hp
Landskapsarkitektprogrammet
Alnarp 2015



Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för landskapsarkitektur,
trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Förtätning för Förändring – om bebyggelseförtätning i miljonprogramsområden, med exempel från Fittja, Gårdsten och Holma.

Densification as a development strategy in the million program areas.
With examples from Fittja, Gårdsten and Holma.

Författare: Karin Edeskog

Handledare: Eva Kristensson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Karl Lövrje, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Biträdande examinator: Anders Westin, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 30 hp

Nivå och fördjupning: A2E

Kurstitel: Master Project in Landscape Planning

Kurskod: EX 0774

Ämne: Landskapsplanering

Program: Landskapsarkitekturprogrammet

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2015

Omslagsbild: Illustration av Karin Edeskog

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

Nyckelord: Miljonprogrammet, funktionalism, förtätning, bebyggelseförtätning, Fittja, Gårdsten, Holma

Samtliga fotografier och illustrationer av författaren om inte annat anges. Som underlag för planer har ortofoton och kartmaterial från Lantmäteriet används. Detta material har sedan bearbetats av författaren.

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

FÖRORD

Detta examensarbete som omfattar 30 hp utgör det sista momentet i mina studier inom landskapsarkitekturprogrammet på SLU Alnarp. Arbetet med uppsatsen har pågått under vårterminen 2014 samt en bit in i sommaren 2014.

Det är flera personer som jag vill passa på att tacka då arbetet inte hade varit möjligt att slutföra utan dem. Dels vill jag rikta ett tack till Anki Caspersson på Gårdstensbostäder, Ann-Sofie Jeppson på Göteborg stad, Olof Karlsson på Botkyrka kommun samt Ella Swahn på Malmö stad. Intervjuerna och kontakten med dem har utgjort en viktig del i resultatet av uppsatsen. Jag är mycket tacksam över att dessa fyra var villiga att ställa upp med sin tid och sitt engagemang.

Jag vill även rikta ett tack till min handledare Eva Kristensson som varit ett stort stöd och hjälpt mig att komma på rätt spår när jag känt mig vilsen i arbetsprocessen.

Slutligen vill jag tacka Emma Herloff för bra diskussioner, uppmuntrande ord och trevliga fikapausar i uppsatsskrivandet.

Karin Edeskog



Malmö, september 2014

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Förord	3		
Sammandrag	6		
Abstract	7		
INLEDNING			
Bakgrund	8		
Syfte och mål	9		
Arbetets disposition	9		
Frågeställningar	9		
Fallstudierna	9		
Material och metod	10		
Avgränsningar	11		
Begreppsförklaringar	11		
DEL 1 TEORIBAKGRUND			
1.1 Miljonprogrammet			
Bakgrunden till miljonprogrammets tillkomst	12		
Miljonprogrammets bostadstyper	13		
Funktionalismen	13		
Grannskapsenheten	13		
Exploateringstalen	14		
Trafiksepareringen	14		
Kritiserade utemiljöer	15		
Kritiken mot miljonprogrammet	16		
Dagens situation	16		
Segregation	17		
Handlar problemen om bebyggelsen eller om kontexten?	17		
Miljonprogrammets karaktärer			
Miljonprogrammets styrkor	19		
Miljonprogrammets svagheter	19		
1.2 Förändrade stadsbyggnadsideal			
Från modernism till postmodernism		20	
1.3 Förtätning			
Förtätning som en del i en hållbar utveckling		21	
Skapa blandstad		21	
Befolkningstäthet i Sverige		22	
Förtätningstryck och förtättningsmöjligheter		22	
Förtätning som kompletteringsbebyggelse eller stadsomvandling		22	
Olika sätt att förtäta		23	
NIMBY-reaktioner		23	
Argument för förtätning			
Bevarar omgivande naturmark		25	
Miljövänligare transporter		25	
Ekonomiska vinster med en tät stad		26	
Förtätning för att koppla ihop staden		27	
Förtätning för en mer varierad och mångfunktionell stadsbygd		27	
Argument mot förtätning			
Negativa följder av ökad trafik		29	
Förlust av grönytor		29	
Effekter på de bostadsnära grönytorna		30	
Försämrad boendekvalitet		31	
Centrala aspekter vid förtätning av miljonprogramsområden			
Mål vid förtätning av miljonprogramsområden		32	
Effekter på de befintliga strukturerna i miljonprogramsområden		33	

DEL 2 FALLSTUDIER

Introduktion	34
2.1 Stockholm-Fittja	35
Om Fittja och Stockholm	36
Planerna för Fittja	39
Vad vill man åstadkomma med förtättningsinsatserna i Fittja?	40
Analys	
Mål vid förtätning av miljonprogramsområden	43
Effekter på de befintliga strukturerna i miljonprogramsområden	46
Hur har man förhållit sig till Fittjas ursprungliga strukturer?	48
2.2 Göteborg-Gårdsten	50
Om Gårdsten och Göteborg	51
Planerna för Gårdsten	54
Vad vill man åstadkomma med förtättningsinsatserna i Gårdsten?	56
Analys	
Mål vid förtätning av miljonprogramsområden	58
Effekter på de befintliga strukturerna i miljonprogramsområden	61
Hur har man förhållit sig till Gårdstens ursprungliga strukturer?	63
2.3 Malmö-Holma	64
Om Holma och Malmö	65
Planerna för Holma	68
Vad vill man åstadkomma med förtättningsinsatserna i Holma?	69
Analys	
Mål vid förtätning av miljonprogramsområden	71
Effekter på de befintliga strukturerna i miljonprogramsområden	74
Hur har man förhållit sig till Holmas ursprungliga strukturer?	76

DEL 3 SLUTSATSER OCH DISKUSSION

Slutsatser från litteraturstudien	78
Slutsatser från fallstudierna	81
Metoddiskussion	84
Reflektioner	85

REFERENSER

86

SAMMANDRAG

Förtätning är ett av ledorden i dagens stadsplaneringstradition och i många av landets miljonprogramsområden föreslås inslag av bebyggelseförtätning. Denna uppsats söker svar på vad det är man vill uppnå med dessa förtättningsplaner. Är det så att det finns generella problem i miljonprogrammets fysiska struktur, på vilka förtätning skulle kunna ha en positiv inverkan? Samtidigt som det funktionalistiska miljonprogrammet får utstå en hel del kritik anses de ändå ha en rad egenskaper som bidrar till en god boendemiljö, såsom stora grönytor och bilfria bostadsmiljöer. Hur beaktas dessa aspekter när områdena nu står inför förtättningsplaner? Genom litteraturstudier samt fallstudier av tre miljonprogramsområden i olika delar av Sverige studeras fenomenet förtätning av miljonprogramsområden.

I och med de skiftande förutsättningarna i de tre studieområdena är det olika mål som önskas uppnås med förtätningen. Ibland finns en önskan om att med kantskapande bebyggelse fysiskt bygga ihop stadsdelen med den omkringliggande staden. I andra fall är det en önskan om att skapa förutsättningar för ett bredare serviceutbud, vilket kan kräva ett ökat invånarantal i stadsdelen. Överlag anses miljonprogramsområdenas bostadsutbud vara alltför ensidigt och en generell önskan handlar om att förtäta för att bredda bostadsutbudet avseende bostadstyper, bostadsstorlekar och upplåtelseformer. Detta skapar förutsättningar för ett kvarboende i området men kan även attrahera nya målgrupper av boende. I de studerade miljonprogramsområdena tycks det generellt sett finnas en respekt och aktsamhet för de funktionalistiska strukturerna samtidigt som man vill förändra området till att bättre möta de ideal som finns avseende dagens stadsbygd.

ABSTRACT

Densification is one of the main strategies in today's urban planning and in many of Sweden's million program areas there are plans for densification. This paper seeks the answer to what it is one want to achieve with these densification plans. Are there any general problems in the physical structure of million program areas on which densification could have a positive impact? While the functionalist million program areas endures a lot of criticism they are still considered to have a number of characteristics that contribute to a good living environment, such as large green areas and car-free environments. Are these aspects taken into account when the neighborhoods are facing plans of densification? The phenomenon of densification of the Million program areas are examined through literature reviews and case studies of three million program areas in different parts of Sweden.

Due to the varied conditions in the three different study areas, the objectives of the densification vary. Sometimes the aim is to give the area a better physical connection to the surrounding city, by adding new buildings in the edge zones of the area. In other cases, there is a desire to create opportunities for a wider range of services, which could also demand an increase in the population in the district. Generally, the million program areas are considered to be too monofunctional, and one can observe a common desire to densify in order to create a wider range of housing types. There is a wish for a more diverse housing market in terms of housing sizes, types of housing and forms of tenure. A more diverse housing supply creates the preconditions for a more steady population in the area, but may also attract new inhabitants from other parts of the city. In the million program areas studied here, there seem to be a respect for the functionalistic structures as well as a wish to change the areas in order to meet the ideals of today's city.

INLEDNING

BAKGRUND

I dagens stadsbyggnadsideal och i diskussioner kring hållbar utveckling förespråkas den täta staden, där det finns en blandning av funktioner och där en stor del av förflyttningen kan ske till fots, med cykel eller kollektiva färdmedel. En del i att uppnå denna stadsmässighet är genom förtätning av de befintliga bebyggelsestrukturerna. Så är fallet i bland annat Malmö som säger sig ha möjlighet att öka sin befolkning med 100 000 invånare enbart genom omvandling och förtätning av den redan byggda miljön. På så sätt skyddas den omgivande åkermarken från exploatering, samtidigt som den befintliga staden kan uppnå en större stadsmässighet (Malmö stadsbyggnadskontor, 2010). Men strävan om en tätare stad verkar ha lika mycket att göra med en önskan om ett livligare stadsliv som med de miljömässiga aspekterna. Vad vi vill skapa idag är en slags promenadstad där människor enkelt kan mötas och umgås och där allt tänkbart utbud i form av shopping, kultur och rekreation finns i närområdet.

Mycket av landets miljonprogramsbebyggelse utgör exempel på områden som inte lever upp till idealen om den täta staden och ofta betraktas de inte som en del av staden på samma självklara sätt som den täta rutnätsstaden i centrum. Då miljonprogrammet byggdes sågs bilen som en självklarhet och som något att utforma staden utifrån. Nu avser man gå bort ifrån det och istället uppnå ett mer hållbart resande. Rekordårens bebyggelse anses även vara mer oflexibel i den fysiska formen och sakna den mångfald av service som innerstaden kan erbjuda. Resultat kan sägas vara en slags ”sovstäder” som saknar det livliga stadsliv som eftertraktas idag. Ofta framförs argument om att de storskaliga miljonprogramsområdena bör omvandlas för att efterlikna innerstadens tätare stadsstruktur. Genom ny bebyggelse och förändring av områdenas struktur finns även förhoppningar om att integrera dem bättre till omgivande stadsdelar.

Miljonprogrammets bostadsbestånd består av skilda bostadstyper och särskilt områden med högre flerbostadshus har fått utstå mycket kritik och med åren

fått ett dåligt rykte. Det är dock inte bara de fysiska miljöerna som anses utgöra problem utan även de sociala förhållandena i många miljonprogramsområden ses som problematiska. Men trots kritik och dåligt rykte har miljonprogramsområdena trots allt en rad kvalitéer som bör tas i akt då förtätning skall ske. Tack vare deras öppna struktur finns god tillgång till sammanhängande grönytor. Trafikplaneringen i områdena gör dessutom att bilfria vistelseytor kring bostäderna skapas. Dessa goda egenskaper hittas sällan i innerstaden och kanske behövs miljonprogrammets öppenhet för att balansera upp andra tätare områden.

Många kommuner planerar för förtätning och andra typer av förändringar i miljonprogramsområden, vilket öppnar upp för en rad funderingar kring detta ämne. Hur bör en förtätning av miljonprogramsområden gå till, så att man på bästa sätt kombinerar idéerna om en tät hållbar stad samtidigt som de befintliga kvalitéerna i området bevaras? Finns det generella problem avseende miljonprogrammets fysiska form, och kan de i så fall lösas genom olika typer av förtätning? Vilka är intentionerna med förtätning och hur kan de appliceras på miljonprogrammets fysiska struktur?

SYFTE OCH MÅL

Syftet med denna uppsats är att få en ökad insikt i ämnet förtätning av miljonprogramsområden, något som utgör en aktuell planeringsfråga i många kommuner. Ofta anses det finnas problem som kan kopplas till miljonprogramsområdenas fysiska utformning och uppsatsen ämnar undersöka hur dessa problem kan bemötas genom olika typer av förtätning.

Målet är att få en ökad förståelse för möjligheterna och riskerna som en förtätning av miljonprogramsområden kan innebära. Detta examensarbete kan vara av intresse för dem som arbetar med utveckling i denna typ av stadsdelar samt i andra delar av staden där det finns planer på förtätning. Uppsatsen kan även vara av intresse för studenter inom områdena planering och arkitektur.

ARBETETS DISPOSITION

Uppsatsen inleds av en litteraturstudie som är indelad i tre delar. Den första delen behandlar miljonprogrammets struktur och planeringsidealerna som låg till grund för det. Detta följs av en kort redogörelse om skiftet från modernism till post-modernism. Det tredje delen av litteraturstudien behandlar förtätning och den påverkan förtätningen kan ha på miljonprogramsområden. Litteraturstudien följs sedan av fallstudierna som undersöker tre olika miljonprogramsområden utifrån den förtätning som skett och planeras att ske i dessa områden.

FRÅGESTÄLLNINGAR

- Vilka är intentionerna med förtätning och hur förhåller de sig till miljonprogrammets fysiska strukturer?

- Finns det generella problem kopplade till miljonprogrammets fysiska form, vilka skulle kunna hanteras med olika typer av förtätning?

- Hur bör man förtäta för att inte riskera att förlora de värden som är kopplade till miljonprogrammets fysiska struktur?

FALLSTUDIERN

VAL AV FALLSTUDIEOMRÅDEN

Jag utgick ifrån Sveriges tre storstadsregioner när fallstudieområdena valdes ut, då förtätningstrycket oftast är som störst i större städer.

Val av fallstudieområden:

Fittja, Stockholm - på rekommendation från Botkyrkas stadsbyggnadskontor.

Gårdsten, Göteborg - idé från litteraturstudierna då utvecklingen som skett i området är omskriven i flera rapporter från bland annat Boverket.

Holma, Malmö - på rekommendation från Malmö stads stadsbyggnadskontor.

EMPIRISKA FRÅGESTÄLLNINGAR

Fallstudierna utgör exempel på hur olika kommuner arbetar med förtätning i miljonprogramsområden där det har skett förtätning eller där det finns planer för framtida förtätning. Studierna av respektive område har haft tre empiriska frågeställningar som grund:

- Vad har man velat åstadkomma med förtätningssatserna i de miljonprogramsområden som studeras i fallstudierna?

- Hur har man arbetat med förtätningen i områdena?

- Hur har man förhållit sig till områdenas ursprungliga fysiska strukturer?

MATERIAL OCH METOD

Litteraturstudiens syfte var att få en förståelse för viktiga aspekter gällande förtätning av miljonprogramsområden och dessa slutsatser användes sedan som utgångspunkter i analysen av de valda fallstudieområdena. Litteraturen utgjordes av vetenskapliga och populärvetenskapliga artiklar, skrifter från myndigheter och kommuner samt fackböcker. Sökning skedde i Libris bibliotekssök och till viss del i sökdatabaser såsom Google Scholar och Web of Knowledge. Några av de huvudsakliga sökorden var "förtätning", "densification", "miljonprogrammet", "rekordåren", "hållbarhet", "hållbar utveckling", "sustainability", "exploateringsgrad" och "täthet". I den lästa litteraturens referenslistor hittades ytterligare källor som kunde ha relevans för arbetet. Litteraturen som låg till grund för teoribakgrunden om miljonprogrammet var främst vetenskaplig. Litteraturen som behandlade ämnet förtätning var mer normativ då den till stor del utgjordes av skrifter från myndigheter och kommuner. Dessa har en övervägande positiv inställning till förtätning och jag är medveten om att detta är något som kan återspeglas i resultatet av litteraturstudien.

Inom fallstudierna studerades olika typer av dokument, såsom planprogram och detaljplaner, för att på så sätt få en inblick i de valda miljonprogramsområdena och den utveckling som sker där avseende förtätning. Samtliga områden besöktes vid ett tillfälle vardera. För att få en djupare inblick i områdets förtättningsplaner genomfördes även intervjuer med personer som är involverade i områdenas förändringsprocesser.

Studiens tema och det begränsade antalet intervjupersoner gjorde att kvalitativa intervjuer, alltså djupintervjuer, passade bra. Enligt Kvale (1997) kan den kvalitativa forskningsintervjun beskrivas som att den är fokuserad på ett visst tema men utan att ha en låst struktur eller standardiserade frågor. Den halvstrukturerade formen innebär således att det finns bestämda ämnen som ska behandlas men frågornas formulering och dess ordningsföljd är inte nödvändigtvis bestämd i förväg. En viktig del i den kvalitativa intervjuformen innebär ett förutsättningsmedvetande. Det innebär att intervjuaren visar en öppenhet inför det som kommer fram under intervjun och att denne har ett ifrågasättande och kritiskt förhållningssätt till sina egna antaganden och hypoteser (ibid). Till varje intervju hade jag en frågemall att utgå ifrån. Stora delar av intervjuunderlaget var gemensamt för alla tre områden medan vissa frågor var anpassade för respektive studieområde. Så långt det var möjligt strävade jag efter att göra intervjuerna vid personliga möten.

AVGRÄNSNINGAR

Landets miljonprogramsområden utgörs av storskaliga höghusområden såväl som renodlade småhusområden. I denna uppsats används begreppet ”miljonprogram” genomgående och studien kretsar i första hand kring områden med flerfamiljshus, vilka dock ibland har ett visst inslag av mindre hustyper. Vidare är det miljonprogramsområden belägna i storstadsområden som studeras i arbetet. Detta eftersom arbetet fokuserar på förtätning, vilket det finns ett begränsat intresse för i områden som inte utgör en del i en stadsstruktur.

Detta arbete handlar om förändring av miljonprogramsområden på en mer övergripande skala och förändringar av själva bebyggelsekropparna och dess interiör har inte studerats inom ramen för arbetet. Detta beror till största del på att det faller utom intresseområdet för landskapsarkitektur och planering, men det beror även på den begränsade tidsramen som finns för arbetets utförande. Medborgarsamverkan utgör en annan viktig aspekt i sammanhanget, men jag valde att utelämna den p.g.a. den begränsade tidsramen för arbetet.

BEGREPPSFÖRKLARINGAR

- **Miljonprogrammet /rekordåren** –med miljonprogrammet avses det statligt initierade bostadsprogram som innebar att det mellan 1965 och 1974 byggdes drygt en miljon nya bostäder i Sverige. Med rekordåren avses åren mellan 1960 – 1975, en period då produktionen av nya bostäder höll en generellt hög takt. Bakgrunden till det var en utbredd bostadsbrist i landet (Söderqvist, 1999, sid. 11-12).

- **Funktionalism / modernism** - begreppet modernism är ett samlingsbegrepp för de konstnärliga ideal som var framträdande under nittonhundratalet. Funktionalismen kan beskrivas som en arkitektur med en teknologisk och funktionellt ändamålsenlig gestaltning (Bodén, 1991, s. 295-295). Funktionalismen betraktas ofta som den svenska varianten av modernismen (Sommar, 2006, s. 16).

- **Exploateringstal** - för att ange bebyggelsestäthet används ofta måttet exploateringstal vilket motsvarar förhållandet mellan den sammanlagda våningsytan och markarealen inom ett visst område (Rådberg, 1988, sid. 9).

- **Förtätning / bebyggelseförtätning** – i uppsatsen används båda dessa begrepp men det är bebyggelseförtätning som avses om inte annat framgår. Bebyggelseförtätning innebär att exploateringsgraden inom redan bebyggd miljö ökar genom tillbyggnader, påbyggnader eller att den befintliga bebyggelsen rivs och ersätts med ny bebyggelse med en högre exploateringsgrad (Malmö stadsbyggnadskontor, 2010).

DEL 1.1

TEORIBAKGRUND

- MILJONPROGRAMMET

För att förstå vad det är man vill förändra i miljonprogramsområdena är det viktigt att ha en insikt i vilka planeringsideal det var som formade dessa områden och varför dessa stadsdelar ser ut som de gör. Med detta som grund är det sedan möjligt att identifiera en rad egenskaper som, utifrån dagens planeringsideal, upplevs som styrkor respektive svagheter i miljonprogrammet.

Bakgrunden till miljonprogrammets tillkomst

Det statligt initierade miljonprogrammet påbörjades 1965 och pågick fram till 1974. Detta bostadsprojekt var en del av den period man brukar kalla rekordåren, åren mellan 1961-1975, då man i Sverige producerade mer än 70 000 bostäder årligen (Boverket, 2005, s. 33). Under flera decennier hade Sverige haft en ökande bostadsbrist, vilket dels berodde på en allt snabbare urbanisering då människor lämnade landsbygden för nya arbetstillfällen i städerna men också p.g.a. ökade födelsetal. Till skillnad från många andra europeiska länder inledde Sverige efterkrigstiden i högkonjunktur men trots det var många av landets bostäder bristfälliga. Trångboddhet och låg standard bidrog till den problematiska bostadssituationen. Det var i de större städerna som bostadsbristen var som mest påtaglig. Det var denna bostadssituation som 1964 gav upphov till riksdagens beslut att producera en miljon bostäder under tio år, vilket kom att kallas miljonprogrammet. Redan tidigare hade en kraftigt ökad bostadsproduktion påbörjats, som en följd av den *Bostadssociala utredningen*. Tack vare det initiativet hade nästan 800 000 lägenheter producerats mellan åren 1946 och 1960. Alltså var det ingen drastisk ökning av bostadsbyggandet som skulle ske under miljonprogrammet. Skillnaden var att man under miljonprogrammet krävde ett mer rationaliserat byggande för att kunna garantera en jämn och hög produktionstakt. Det innebar ett storskaligt, industriellt byggande med prefabricerade element och standardiserade lösningar (Berg, 1999, s. 24-26).



Högre och lägre lamellhus i Fittja



Punkthus i Almvik



Radhus i Fittja



Loftgångshus i Holma

Miljonprogrammets bostadstyper

Ofta kopplas miljonprogramsområden ihop med storskalig och monoton betongbebyggelse, men i själva verket var det endast runt två tredjedelar av miljonprogrammets bebyggelse som utgjordes av flerfamiljshus. Småhus stod för den resterande tredjedelen. De lägre flerfamiljshusen, upp till fyra våningar, byggdes i olika delar av landet medan de högre flerfamiljshusen, med fem våningar eller fler, främst byggdes i storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö. Totalt producerades drygt en miljon bostäder inom miljonprogrammet i form av flerbostadslägenheter såväl som småhus. Under rekordåren i sin helhet producerades nästan 1,4 miljoner bostäder (Vidén, 1999a, s. 31-36). Den vanligaste hustypen bland flerfamiljshusen var lamellhuset, som utgjorde 85 procent av lägenheterna i rekordårens flerbostadshus. Höjden på husen varierade mellan två till sju till sjutton våningar men den vanligaste hushöjden var två till fyra våningar. De högre husen var mindre vanliga. Punkthus var en annan typ av flerfamiljshus och de husen rymde runt 10 procent av bostäderna som byggdes under rekordåren. Bland punkthusen var de högre varianterna, över sex våningar, vanligast. Även en del loftgångshus byggdes under rekordåren men de utgjorde endast fem procent av det totala lägenhetsbeståndet. Idag står rekordårsbebyggelsen för en stor del av landets bostadsbestånd, runt 30 procent och de utgör bostäder för ungefär 1,5 miljoner människor (Vidén, 2012, s. 22, 30).

Funktionalismen

Inom det funktionalistiska stadsbyggandet förlitade man sig på exakta och mätbara faktorer, såsom exploateringsgrad, solvinklar och byggnadskostnader. Bebyggelsen planerades för att bostäderna skulle få bra tillgång till sol, ljus och luft (Rådberg, 1988, s.240, 243). Rådberg skriver:

”All ”godtycklighet” skulle rensas bort ur stadsplanarbetet. Inga förutfattade åsikter eller värderingar fick inverka på arbetet att finna den ”rätta lösningen”. Särskilt vände man sig mot traditionella värderingar av trevnad och skönhet, dessa var definitionsmässigt ovetenskapliga och hämmande för utvecklingen.” (Rådberg, s. 243)

Man ville med funktionalismen även skapa en ny stil för den aktuella tiden och man ville undvika att kopiera tidigare stadsbyggnadstraditioner (ibid). Miljonprogrammets estetiska uttryck var alltså inte enbart ett resultat av de mer standardiserade och industriella byggnadsteknikerna, enligt Tunström (2012, s. 116).

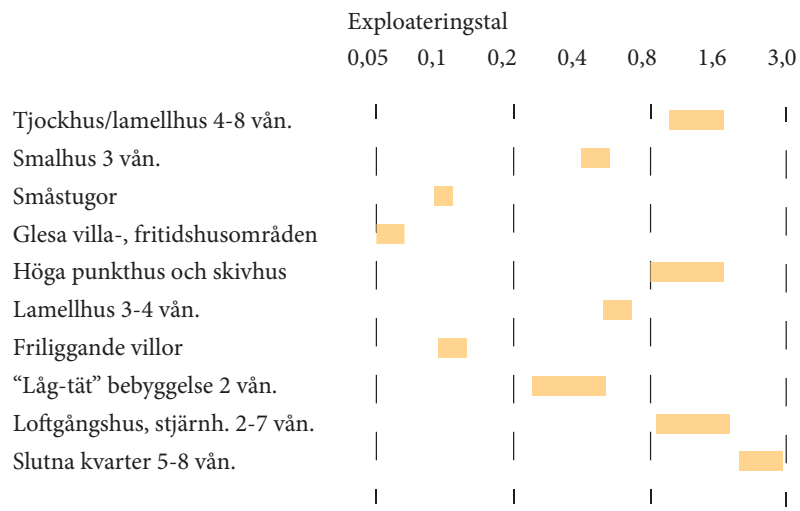
Vissa av de områden som byggdes under miljonprogrammet kritiseras idag för deras likformighet och brist på detaljer. Material- och färgvalen upplevs av många som kalla och hårda. Upprepning av likadana byggnadskroppar, höga hus och långa perspektiv ger en storskalighet. Ofta saknas mer intima gaturum och småskalig bebyggelse, något som efterfrågas i dagens stadsbyggnadsideal (Vidén, 1999b, s. 141).

Grannskapsenheten

Miljonprogrammet hade som avsikt att lösa de dåliga boendeförhållandena i Sverige, men Tunström (2014, s. 114-115) skriver att det också kan ses som en politisk vision av ett nytt samhälle. Fokus fanns på den så kallade grannskapsenheten som skulle bidra till en lokal gemenskap och ett starkare familjeliv. Man ville undvika den anonymitet som stadslivet ofta ger upphov till. Grannskapsenheten innebar ytor som delades gemensamt av de boende, såsom tvättstugor, samlingslokaler, lekplatser och grönytor (ibid). Miljonprogramsområden byggdes ofta som avskilda stadsdelar på tidigare obebyggd mark en bit utanför stadskärnorna. En viktig del i idén om grannskapsenheten var tillgången till bostadsnära service. Därför samlade man bebyggelsen runt ett centrum med olika typer av närservice med syftet att alla i området skulle ha gångavstånd till förskolor, skolor och rekreationsytor. Olika typer av bebyggelse samlades i grupper runt centrumområdet (Vidén, 1999a, s. 37).

Det nya samhället skulle innebära jämlikhet och öppenhet. Öppenheten kan märkas i den uppbrutna kvartersstrukturen medan det likriktade byggandet med standardiserade lösningar kunde ses som ett uttryck för ett jämlikhetsideal (Tunström, 2014, s. 114-115). Man kan dock fråga sig om strävan efter millimeterrättvisa gick för långt då Vidén (1999a, s. 45) skriver om hur man ofta gjorde valet att inte placera fönster på gavlarna i lamellhus då det skulle ge gavellägenheterna extra privilegier. Detta handlade dock inte enbart om rättvisa utan även om rationalitet i byggandet (ibid). Detta exempel med gavellägenheterna bör betraktas med en annan tidsanda i åtanke men det säger ändå något om det budskap som bebyggelsen sänder ut till de boende. Det kan vara en förklaring till varför miljonprogrammets lägenheter idag ofta uppfattas som ”nödbostäder” som kan erbjuda det nödvändigaste i boendet men inte så mycket utöver det.

Exploateringsstal för olika kvarterstyper, efter 1930



Figur 1. Tabell efter Rådberg (1988, s. 13)

Exploateringsstalen

För att uppnå ett tillräckligt boendeunderlag för service byggdes många miljonprogramsområden relativt tätt (Vidén, 1999a, s. 37). Även nybyggda tunnelbanestationer anges som ett skäl till att förorterna byggdes allt tätare, detta för att klara lönsamhetskraven på de nya stationsanläggningarna (Söderqvist, 1999, s. 14). Rådberg (1988, s. 321, 368) skriver att husens höjd sågs som en teknisk och ekonomisk fråga, snarare än en fråga om trivsel. Höga hus kunde ha vissa nackdelar men detta skulle kompenseras med de positiva effekter en hög exploateringsgrad ger, såsom god tillgång till service. Han uppmärksammar det faktum att opinionsundersökningar visade att det bland folket fanns en större önskan att bo i småhus än i höghus. Trots det byggdes fler höghus eftersom en tillräcklig koncentration av dem skulle ge en önskvärd servicenivå och på så sätt göra husen i sig mer attraktiva (ibid). Söderqvist (1999, s. 14) nämner även det faktum att höga hus var en del av det funktionalistiska formspråket där höghusen skulle fungera som "accents" i landskapet.

Resonemanget om att en hög exploateringsgrad skulle ge bättre underlag för service är ett aktuellt argument även i dagens förtätningsdebatt. Men frågan är hur tätbebyggt ett område måste vara för att en god servicenivå ska uppnås? Miljonprogramsområdena var tänkta att kunna erbjuda de boende en god lokal service, men lider idag brist på t.ex. kommersiella verksamheter (Boverket, 2005, s. 36).

En del av den funktionalistiska ideologin var att bygga höga hus för att på så sätt lämna en större del av marken obebyggd (Söderqvist, 1999, s. 164). Det kan tyckas som att grönyrtorna kring flerbostadshusen som byggdes inom miljonprogrammet var generöst tilltagna men områden med höga hus tenderar att ge höga exploateringsstal. Värdet på exploateringsstalet fås genom att dividera den sammanlagda våningsytan (bruttoarean) med den totala markarealen. Då får man en indikation på mängden friyta i relation till bebyggelsen. Exploateringsgraden i höghusområden byggda efter 1930 är generellt sett hög men enligt Rådberg (1988, s. 9, 13) återfinns den allra högsta exploateringsgraden i slutna kvarter med högre hus, 5 våningar och högre. Höghusområden bestående av lamell- eller punkthus, såsom i miljonprogrammet, har alltså en förhållandevis hög exploateringsgrad, i jämförelse med många andra stadsmiljöer, se figur 1 (ibid). Det är lite paradoxalt att många funktionalistiska höghusområden uppfattas som glesa och ödsliga när de i själva verket har högre exploateringsgrad än de flesta andra bostadsområden, undantaget innerstadens täta kvartersstruktur.

För att uppnå ett tillräckligt högt befolkningsunderlag till områdets servicebud prioriterade man att minska på friytorna inom området, enligt Rådberg (1988). Man ansåg att tillräckliga friytor för de boende kunde tillgodose utanför området på ett bättre sätt, skriver han (ibid). Men även om det fanns olika typer av naturmark nära miljonprogramsområdena så kan man fundera på hur tillgänglig den var för de boende i området med tanke på de trafikbarriärer som ofta omslöt bebyggelsen.

Trafiksepareringen

Områden byggda under rekordåren ligger ofta avskilda från resten av staden och är omgivna av storskaliga trafikytor i form av tillfarter till området. Inne i själva områdena går bilvägarna i regel runt bostadsområdena vilket lämnar bilfria områden mellan husen. Enligt SCAFT-principen är cykel- och gångvägarna avskilda från bilvägarna och de bildar få gemensamma stråk. Ofta får



Trafikseparering i Fittja



Lummig bostadsgård i Holma



Bostadsgård med underliggande parkeringsgarage i Fittja

fotgängare och cyklister färdas genom grönområden och där de korsar bilvägen sker det i regel i planskilda korsningar som broar eller tunnlar (Boverket, 2005, s. 34-35). Denna trafikmiljö med separerade rörelsestråk tenderar att ge ett hårt och avvisande intryck, men Vidén (1999a, s. 50) poängterar att funktionssepareringen antagligen hade en roll i att allvarliga trafikolyckor med barn minskade. Detta trots att biltrafiken ökade kraftigt under den perioden (ibid).

En effekt av trafiksepareringen och avsaknaden av traditionella stadsgator var att många områden blev svåra att orientera sig i. Ofta satte man upp orienteringstavlorna för att besökare lättare skulle hitta i området (Vidén, 1999a, s. 50). I och med att miljonprogramsområdena byggdes som enskilda enklaver en bit utanför den övriga staden är det ofta ont om naturliga genomfartsstråk som kopplar dem till den omgivande staden. Biltrafiken löper ofta runt om området istället för genom det. Cykel- och gångvägar som löper genom grönområden istället för längs bebyggelsen tenderar att sprida ut den förflyttning som sker. Bristen på gemensamma och tydliga stråk kan bidra till att områdena känns ödliga och otrygga. Stora parkeringsplatser placerades ofta mellan bilvägarna och bostadshusen, vilket tenderar att skapa en barriäreffekt. Områdenas trafikstruktur gör att busstrafiken ofta tvingas gå runt området istället för igenom det. Detta leder ofta till långa avstånd till busshållplatser såväl som långa restider (Boverket, 2005, s. 34, 38). De miljonprogramsområden som byggdes kring tunnelbanestationer har en fördel i detta sammanhang.

Kritiserade utemiljöer

Då miljonprogrammet byggdes blev de bostadsnära utemiljöerna snabbt kritiserade för att vara dåligt utformade. Överlag ansågs utemiljöerna vara enformiga och alltför storskaliga. Det var vanligt att alla gårdar inom ett område fick en snarlik utformning. Ofta lades cykel- och gångvägar mellan husen i rätta linjer vilket bildade långa siktstråk längs husen. De raka linjerna och husens placering bidrog också till att starka vindbyar skapades, särskilt kring de högre husen. Lokalklimatet försämrades ytterligare av att många gårdar låg i skugga till stor del under vinterhalvåret, antingen p.g.a. höga huskroppar eller låga hus som var placerade alltför tätt (Vidén, 1999a). Valet av växter och markmaterial var ofta valt utifrån slitage- och skötsel aspekter och det var ett begränsat antal arter som planterades. Det fanns sällan spår av naturmark på bostadsgårdarna och den planterade vegetationen användes främst som formelement (Vidén, 1999b). Ibland anlades bostadsgårdarna ovanpå parkeringsgarage och i de fallen är det svårare att få till en frodigare växtlighet (Boverket, 2005, s. 37).

Under åren sedan miljonprogrammet byggdes har många av dess utemiljöer förbättrats. De har fått en större artrikedom och en mer varierad utformning överlag. Den offentliga karaktären som präglade många gårdar har på vissa platser brutits upp och halvprivata zoner har skapats kring entréerna. Många av lägenheterna på bottenvåningarna har också fått privata uteplatser (Vidén, 1999b, s. 155-156). Kristensson (2003, s. 442) poängterar att förekomsten av utomstående som passerar över gården ger den en mer offentlig karaktär och

då minskar de boendes känsla av gården som ett skyddat och gemensamt rum (ibid).

De stora grönytorna i miljonprogramsområdena beskrivs av Arnstberg som transportsträckor snarare än platser för vistelse, då mycket av ytorna upplevs som impediment med en oklar användning (2000, s. 135). Miljonprogrammets utemiljöer betraktas nog på ett liknande sätt av många, särskilt bland dem som inte bor i området. I de fall där grönytorna är dåligt skötta ses de antagligen som mindre värdefulla än innerstadens ofta mer välskötta grönområden. Därför riskerar de restytor som finns i miljonprogramsbebyggelsen att bli exploaterade för andra syften än grönområden. Det kan dock vara svårt för planerare eller andra utomstående att avgöra betydelsen av ytorna utifrån de boendes perspektiv. Man får inte glömma bort att många miljonprogramsområden har ett relativt högt exploateringsstal och att vissa av de boende är trångbodda. Detta talar för grönytornas betydelse i dessa områden.

Kritiken mot miljonprogrammet

Andelen småhus som byggdes ökade succesivt under miljonprogrammet och även efter att det var avslutat. Anledningar till det var bl.a. att folk fick bättre ekonomi samt införandet av nya skatteregler som gynnade boende i eget hus. Önskan om att bo i eget hus gjorde att det skedde en utflyttning ifrån flerbostadshusen. Dessutom hade vissa områden med flerfamiljshus fått ett dåligt rykte, vilket antagligen bidrog till utflyttningen på vissa platser (Vidén, 1999a). När det nu fanns ett överskott av bostäder blev vissa av miljonprogrammets flerbostadshusområden till en reserv på bostadsmarknaden. En tid efter miljonprogrammets slut, år 1976, utgjorde miljonprogramslägenheter 80% av landets outhyrda lägenheter. Idag utgör de runt hälften av landets outhyrda lägenhetsbestånd (Vidén, 2012, s. 36).

Miljonprogrammets storskaliga miljöer möttes av kritik redan innan projektet var slutfört. När Skärholmen färdigställdes 1968 möttes området direkt av en stark kritikstorm från debattörer. Enligt Rådberg (1988, s. 373) handlade kritiken om den generella samhällsutvecklingen och inte bara om ytterstadens specifika stadsmiljöer. Dåtidens argument påminner till stor del om de som hörs i dagens stadsbyggnadsdebatt. Många kritiserade bilismen, bristen på demokrati och inblick i planeringen samt förortens gleshet och den tristess den ansågs skapa. Från flera håll hördes kritik mot funktionsuppdelningen, utspridningen

av bebyggelsen och bristen på traditionell stadsmässighet som de funktionalistiska områdena ansågs ha (ibid). Men man får inte glömma bort att detta bara är en sida av myntet. ”Det flertal som trivdes med sitt moderna boende sågs helt över axeln av debattörerna.” skriver Vidén (2012, s 36) angående kritiken mot Skärholmen. Den negativa kritiken mot förorten hörs fortfarande och enligt Tunström (2012) var det redan från början en tolkning från utomstående snarare än de boende. ”Vissa stadsdelar har blivit närmast ikoniska – vi tror alla vi vet hur det är där, i Rosengård, Rinkeby eller Hammarkullen. I betongförorten.” (Tunström, 2012, s 117)

Dagens situation

Idag, runt 40 år efter miljonprogrammets byggande står många av husen inför renoveringsbehov, men även de mer övergripande strukturerna i dessa områden har hamnat i fokus. Många kommuner har planer för hur områdena ska förändras för att passa in i ramen för dagens stadsbyggnadsideal. Dock tycks stadsutvecklingen främst fokusera på stadskärnorna och mindre på förorter och övriga ytterstadsområden (Boverket, 2005, s 11). ”Den diskussionen förs i stället i termer av ”insatser i utsatta bostadsområden” och inte som en del i en utveckling av staden” (ibid, s 98). Enligt Tunström (2012, s. 118) betraktas *förorten* som motsatsen till *innerstaden*. ”Idag gäller funktionsblandning istället för funktionsseparering, trafikblandning i stället för trafikseparering, stadsparker istället för grönområden och butiker i bottenvåningarna istället för köpcentrum.” (ibid, s. 118). I mångt och mycket utgör många miljonprogramsområden motsatsen till dessa ideal.

Något som utmärker miljonprogrammets flerfamiljshus är deras relativt ensidiga lägenhetssammansättning, med främst trerumslägenheter samt en del tvårummare. Anledningen till de många trerumslägenheterna var att man trodde att de flesta familjer inte skulle ha råd att betala för mer än så (Vidén, 2012, s. 35). Idag finns ett behov av mer skiftande lägenhetsstorlekar i dessa områden. I vissa områden finns många trångbodda familjer och större lägenheter skulle behövas. Det finns även behov av mindre lägenheter passande studenter och ungdomar samt lägenheter anpassade för äldre. En större variation av hustyper och upplåtelseformer i områdena kan också vara positivt (Boverket, 2005, s. 43, 70). Detta kan göra det lättare för boende i området att flytta till en ny typ av bostad inom samma bostadsområde.

Idag kan man se att olika miljonprogramsområden har utvecklats på skilda sätt sedan deras tillkomst. I vissa fall har det skett mer omfattande förändringar av bostäderna och områdena. I början av 80-talet var en stor del av allmännyttans bostäder outhyrda, i vissa områden upp till en tredjedel av lägenheterna. Det ledde till skiftande åtgärder. I vissa fall gjordes bostäderna om för att passa andra ändamål, såsom vårdboenden eller förskolor. Vissa hus revs helt och hållet medan andra byggdes om i större eller mindre omfattning. Det finns exempel på så kallade "turnaround"-projekt där både byggnaderna och kringmiljön har förändrats drastiskt. Detta har i vissa fall gjort områdena mer stabila och attraktiva, men i många fall lett till byte av befolkning, p.g.a. ökade boendekostnader (Vidén, 2012, s. 36). Öresjö (2012) framhåller att syftet var att lösa sociala problem genom att höja attraktiviteten i områden och locka till sig mer resursstarka invånare. Hon menar också att många av de mer omfattande ombyggnadsprojekten på 80-talet inte såg till de boendes önskemål och behov. Makten låg snarare hos planerarna och förändringarna blev onödigt omfattande och tog inte tillräcklig hänsyn till de kvaliteter som de boende uppskattade i sin boendemiljö. Denna typ av områdesförändring har alltså sociala och etiska betänkligheter eftersom människor tvingas flytta från sina hem och de sociala problemen som fanns i området flyttade antagligen bara vidare till andra områden, vilka fick överta rollen som de minst attraktiva områdena (ibid).

Segregation

Vissa miljonprogramsområden anses vara segregerade och man menar att det bör vidtas åtgärder för att integrera dem med den övriga staden. Men det är inte miljonprogramsområdena i sig som är segregerade utan staden som helhet. Insatser för att motverka segregation kan alltså inte bara riktas in på "problemområdet" utan måste se till staden som helhet. Det kan handla om att göra området mer attraktivt och samtidigt knyta det bättre till andra delar av staden (Boverket, 2005, s. 77, 102). "När det geografiska avståndet ökar mellan befolkningsgrupper ökar även det sociala avståndet", skriver Arnstberg och Bergström (2010, s. 87). Erfarenheter från integrationsprojekt i miljonprogramsområden visar att förbättringar av stadsmiljön i det aktuella området inte är tillräckligt för att åstadkomma stabila förändringar. Istället måste man se till områdets relation till omgivande stadsdelar och t.ex. arbeta för en mer integrerad arbetsmarknad (Stockholms stadsbyggnadskontor, 2010, s. 8). Det skall dock tilläggas att boendesegregation inte behöver utgöra ett problem för vare sig de drabbade eller samhället i stort. Men det kan bli ett problem eftersom det representerar en ojämn fördelning i samhället. Människor som kommer nya till

Sverige förvisas ofta till allmännyttans bostäder, ofta i miljonprogramsområden där det finns tomma lägenheter. Från början kan det vara ett egenvänt beslut, men senare riskerar det att bli svårt att flytta till andra områden p.g.a. ekonomi eller andra faktorer (Boverket, 2004b, s 95-96).

Handlar problemen om bebyggelsen eller om kontexten?

Planeringsidealen som låg till grund för miljonprogrammet liknar till viss del de som var rådande under decennierna innan. Miljonprogrammets struktur med bilfria boendemiljöer och en bebyggelse centrerad kring ett närområdescentrum känns igen från 50-talets byggande, som också hade grannskapsenheten som utgångspunkt. Idag upplevs dock 50-tals områdena ofta mycket annorlunda jämfört med miljonprogrammets 60- och 70-talsbebyggelse. Det kan ha att göra med läget i staden. Miljonprogramsområdena är som nämnt ofta lokaliserade en bit utanför staden medan 50-tals områdena ofta ligger mer centralt och dessutom inte har en lika tydlig trafikseparering. 50-talsområdena byggdes ursprungligen en bit utanför stadskärnan men har med tiden "vuxit in" i staden och upplevs idag, i de flesta fall, som en väl integrerad del av staden. Då de byggdes var områdena inte anpassade till den kraftigt ökade biltrafiken som kom senare och därför har de inte en lika tydlig trafikseparering som många miljonprogramsområden har. Många miljonprogramsområden är betydligt större och mer likriktade än 50-talsområdena. I 50-talsområdena anpassade man sig oftast mer till den naturliga topografin än i miljonprogramsområdena (Boverket, 2005, s. 19, 34).

Söderlind (2012, s. 126) ger ett exempel som pekar på att det inte är byggnaderna i sig som utgör det huvudsakliga problemet när han nämner det faktum att den miljonprogramsbebyggelse som finns i attraktiva lägen, såsom Stockholms innerstad, är nästan lika populär som dess omgivande bebyggelse.

Trots vissa fysiska skillnader mellan bebyggelse typerna från de två perioderna så kan man ändå tolka det som att miljonprogramsområdenas perifera läge och förekomsten av barriärskapande element har en stor del i den kritik som riktats mot dem. Man kan också fundera över om miljonprogramsområden kan komma att betraktas som 50-talsområden i framtiden. Dessa har generellt sett bättre rykte och upplevs som bättre integrerade i staden, jämfört med många miljonprogramsområden.

I många av 50-talsområdena likväl som miljonprogramsområdena har en stor

del av det ursprungliga serviceutbudet försvunnit därifrån. Då 50-områdena oftast ligger mer integrerat i staden finns i allmänhet service relativt lättillgängligt ändå (Boverket, 2005, s. 23). I många miljonprogramsområden kan bristen på serviceinrättningar bli mer problematisk då områdena ligger mer isolerade från den övriga staden och dess serviceutbud. Deras isolerade läge gör det problematiskt för lokala affärsidkare då genomströmningen av folk blir begränsad. I och med att mycket av den kommersiella och samhällliga servicen försvunnit ifrån många miljonprogramsområden saknas ofta naturliga mötesplatser (Boverket, 2005, s. 36, 76). Tunström (2012, s. 115) menar att det grannskapsideal och fokus på lokal gemenskap som fanns då miljonprogramsområdena byggdes inte är lika aktuellt idag då många människor inte lever sitt liv i den lokala miljön i lika stor utsträckning längre (ibid). Idén om grannskapsenheten har ändå till stor del präglat hur våra städers struktur ser ut. Det har lett till att stora delar av stadsbebyggelsen är gles och består av samlade öar av tätare bebyggelse (Ullstad, 2008, s. 20).

Söderlind (2012, s. 127) jämför situationen i miljonprogramsområdena med den i Little Italy och Chinatown på Manhattan i New York. De utgjorde integrerade delar av staden redan från början och de immigranter som bosatte sig i de kvarteren kunde således lättare integreras med den övriga staden. I dessa områden fanns en naturlig genomströmning av människor vilket gynnade de affärsrörelser som etablerade sig där (ibid). Även om ett och samma miljonprogramsområde vanligtvis bebos av människor från många olika länder finns det ändå en poäng i jämförelsen med Little Italy och Chinatown. Om miljonprogramsområdena vore bättre integrerade med omgivande stadsdelar skulle den mångfald som finns där ha möjlighet att utgöra karaktäristiska kvarter som samtidigt fungerar som en naturligt integrerad del av staden.

MILJONPROGRAMMETS KARAKTÄRER

Utifrån denna litteraturstudie går det att identifiera ett antal egenskaper som är karaktäristiska för miljonprogramsområdenas fysiska struktur. Vissa egenskaper uppfattas som styrkor i dessa områden medan andra anses utgöra svagheter.

MILJONPROGRAMMETS STYRKOR

-Sammanhängande grönytor kring bebyggelsen

I miljonprogramsområden finns ofta större sammanhängande grönytor kring bebyggelsen, till skillnad från i traditionell kvartersstruktur.

-Stora obebyggda ytor innebär flexibilitet

Miljonprogramsområdena rymmer ofta stora markytor som är obebyggda och dessa kan utgöra en värdefull resurs för nya typer av användande. En stadsbygd som är tätare och har mindre andel obebyggd mark är mindre anpassningsbar till de fysiska förändringar som kan komma att påverka den framtida stadsbygden.

-Nära tillgång till naturområden

Eftersom miljonprogramsområdena byggdes en bit ifrån staden är de ofta omgivna av naturmark av olika typer.

-Bilfria bostadsmiljöer bidrar till trafiksäkerhet

Trafiksepareringen bidrar till en säker trafikmiljö för fotgängare och cyklister tack vare planskilda korsningar och bilfria bostadsgårdar. De bilfria miljöerna innebär även en trygg trafiksituation för barn i området.

-Vissa av områdena har goda kollektivtrafikslägen

Bl.a. de områden som byggdes kring tunnelbanestationerna i Stockholm har bra tillgång till kollektivtrafik.

MILJONPROGRAMMETS SVAGHETER

-Liten andel friyta per person i högexploaterade områden

Vissa av miljonprogramsområdena och då särskilt höghusområdena har ett högt exploateringsstal. Detta innebär lite friyta per boende, även om det upplevs finnas en god tillgång till grönytor.

-Nedgångna och dåligt underhållna utemiljöer

De gemensamma utevistelseytorna i många miljonprogramsområden lider av brist på underhåll och även deras utformning har fått kritik. Generellt sett tycks miljonprogrammets offentliga miljöer ha en sämre standard än områden i de övriga delarna av staden.

-Ofta perifert läge i staden

Miljonprogramsområdena byggdes ofta en bit utanför staden vilket gör att de idag upplevs som avskilda från resten av staden och dess utbud.

-Omkringliggande trafikleder utgör barriärer

Stora trafikleder löper ofta runt omkring miljonprogramsområdena, vilket åtskiljer dem från intilliggande stadsdelar. Detta gör att områdena ofta upplevs som isolerade stadsdelar.

-Svårorienterade p.g.a. få genomfartsstråk

Trafikplaneringen i miljonprogramsområdena innebär ofta att det finns få genomfartsstråk som kopplar ihop området med omgivande stadsområden. Detta gör områdena svårorienterade. Trafikseparering och brist på tydliga stråk sprider ut förflyttningar vilket i sin tur kan leda till känslor av otrygghet.

-Monofunktionella med bristande serviceutbud

Miljonprogramsområdena har en stark tonvikt på bostäder och i många fall saknar de arbetsplatser och olika typer av service. Detta trots att områdena var planerade för att ha en viss självförsörjningsgrad.

-Ensidig bostadssammansättning

Bostadssammansättningen i många miljonprogramsområden är ensidig och saknar en mångfald av bostadstyper, bostadsstorlekar och upplåtelseformer.

-Monotona miljöer

Den likartade arkitekturen i miljonprogramsområdena kritiseras ofta för att vara ensidig och ha en alltför liten detaljrikedom. Områdena saknar ofta en småskalighet.

DEL 1.2

FÖRÄNDRADE STADSBYGGNADSIDEAL

- FRÅN MODERNISM TILL POSTMODERNISM

Miljonprogrammet byggdes enligt andra planeringsideal än vad som är rådande idag, vilket är en förklaring till dagens planer för att förändra denna typ av modernistiska områden. Enligt Saglie (1998, s. 204) är det svårt att identifiera de huvudsakliga dragen i postmodernismen, då rörelsen främst kan ses som en motreaktion mot modernismen och de ideal den står för. Ellin (1996) har identifierat en rad aspekter som kan sägas karaktärisera skiftet från modernism till postmodernism. Inom postmodernismen tas större hänsyn till den historiska och platsspecifika kontexten jämfört med vad man gjorde under modernismen. Idag finns ofta intentioner att bevara äldre byggander och förändra dem för att passa dagens behov och krav. Under modernismen var det vanligare att man rev hela kvarter för att uppföra ny bebyggelse. Även naturen och landskapet tas större hänsyn till i dagens stadsbyggande, jämfört med under modernismen. Vidare tar man inom postmodernismen avstånd från de rent funktionella designtankarna och funktionsuppdelningen som var rådande under modernismen. Istället ligger mer fokus på estetiska aspekter och på att skapa miljöer som är mångskiftande avseende funktion och form. Idag planeras för variation även i storskaliga planeringsprojekt och de rationaliserade byggnadsteknikerna önskas inte vara synliga på samma sätt som under modernismen. Inom postmodernismen finns inte samma tilltro till arkitektur och design som en samhällsförändrare, något som fanns under modernismen. Då förekom utopiska visioner avseende stadsplaneringen och man ämnade finna ultimata lösningar via design. Dessa drag är mindre tydliga inom postmodernismen, som kan beskrivas som mer cynisk än modernismen, om man så vill (ibid). Kristensson (2003, s. 462-463) uppmärksammar den förskjutning av planeringen som skett sedan modernismen. Då var det samhället som stod för planeringen, men idag ligger den till allt större del i händerna på marknaden (ibid). Detta utgör en av förklaringsarna till det minskade fokuset på sociala frågor i dagens planeringstradition.

Grafe (2005, s. 44) menar att just bristen på identitet och förankring i platsen är ett av problemen med efterkrigstidens stadsplanering. Det kan också ses som en förklaring till varför vi nu intresserar oss för den klassiska stadens form och uttryck. Städernas gamla delar har återfått sin attraktion och blivit populära boplatser och målpunkter (ibid). Ofta anses den klassiska staden vara mer flexibel och bättre på att anpassa sig till förändrade tider och behov (Ullstad, 2008, s. 18).

TEORIBAKGRUND

– FÖRTÄTNING

”Förtätning, som kort kan förklaras med att exploateringsgraden inom ett område ökar, leder i sin tur, under förutsättning att den sker på ett välplanerat sätt, till ökad urbanitet och tillgänglighet.”
(WSP, 2013, s. 41)

I dagens stadsbyggnadsideal är förtätning ett av ledorden och anses kunna bidra till en mer attraktiv och hållbar stad. Man kan se förtättningsfrågan som en motreaktion till urban sprawl, den utglesning av städer som skett i och med bilismens genombrott. Förtätning i städer har dock skett kontinuerligt i takt med att städer utvecklats. Då den centralt belägna marken i städerna blivit mer värdefull har det skapats ett tryck på att utnyttja marken mer intensivt. (Malmö stadsbyggnadskontor, 2010, s. 4).

Förtätning som en del i en hållbar utveckling

Begreppet hållbar utveckling fick spridning 1987 i och med *Brundtlandsrapporten* som sa: ”en hållbar utveckling är en utveckling som uppfyller dagens behov utan att förstöra möjligheterna för kommande generationer att uppfylla sina egna behov”. Inom hållbar utveckling ses till ett helhetsperspektiv inom vilket både miljömässiga, ekonomiska och sociala aspekter ska tillgodoses (Karlsson, Buhr, Thörn, Roth & Öman, 2012, s 11). Det var upptäckten av växthuseffekten och uttunnandet av ozonlagret i mitten av 80-talet som krävde globala strategier, till skillnad från tidigare miljöproblem som hanterats lokalt (Saglie, 1998, s. 149).

I takt med att en allt större del av världens befolkning bosätter sig i städer har det lagts stor fokus på hur vi kan skapa hållbara städer. Ofta anses den täta staden vara synonym med den hållbara staden och argumenten för det är flera. Bl.a. anses en tät stad minska transportbehoven och möjliggöra mer miljövänliga transporter till fots, med cykel och med kollektivtrafik. På så sätt kan biltrafiken och koldioxidutsläppen begränsas. En tät bebyggelse kan också bidra

till att lokal service får ett tillräckligt kundunderlag, vilket även bidrar till en social hållbarhet (Jenks, Burton & Williams, 1996, s. 5). En samlad bebyggelse gör dessutom att mer av det omgivande landskapet med dess jordbruksmark och andra biologiska resurser kan bevaras. Med detta som grund argumenteras ofta för förtätning av de platser i städerna där ett mer effektivt landutnyttjande skulle kunna uppnås (Saglie, 1998, s. 16-17).

Skapa blandstad

En del i dagens stadsbyggandsmål om hållbarhet är strävan efter att skapa blandstad, vilket innebär en bebyggelse där bostäder blandas med andra funktioner. Detta anses ge en social och varierad boendemiljö där behovet av transport är mindre än i mer monofunktionella områden. Innerstaden eller småstaden kan sägas stå som förebild till blandstadskonceptet (Bellander, 2005, s. 5).

Under modernismen skilde man olika funktioner åt, såsom bostäder, arbetsplatser och andra verksamheter. Därför lider många miljonprogramsområden idag brist på vissa verksamheter, men det kan vara möjligt att med förtätning bredda områdenas utbud och skapa bättre kopplingar till omgivande stadsdelar (Ullstad, 2008). Det är vanligtvis lättare att få in olika typer av verksamheter i redan färdigbyggda områden än i helt nya områden där det ofta inte finns tillräckligt befolkningsunderlag eller fullgod infrastruktur och kollektivtrafik. Det skall poängteras att blandstadskaraktär inte passar i alla delar av staden. Målet är att det ska finnas många områden med blandstadskaraktär i en stad, snarare än att hela staden skall utgöras av blandstad (Bellander, 2005, s. 52, 55). Behovet av att skilja arbetsplatser från bostäder p.g.a. säkerhetsaspekter eller buller är mindre idag än det varit tidigare. Men ibland krävs det skyddsavstånd kring vissa verksamheter och funktionsblandning är alltså inte möjlig i alla delar av staden p.g.a. denna orsak (Boverket, 2004b, s. 77-78).

Idealet om grannskapsenheten präglade miljonprogramsområdenas utformning och hade som avsikt att erbjuda de boende den nödvändiga lokala servicen, men med åren har många av områdena fått ett sämre serviceutbud (Boverket, 2005). Därför kan det vara önskvärt att försöka återinföra olika typer av service och aktiviteter för de boende. Boverket (2005, s. 105) skriver angående stadsdelstorg att då ett bostadsområde har ett alltför begränsat befolkningsunderlag kan ett alternativ vara att skapa ett nytt torg som får betjäna flera angränsande bostadsområden. De tillägger att dessa nya torg kan hjälpa till att koppla ihop områdena (ibid). Trots att det på många håll finns visioner och policyprogram om att bygga funktionsblandade stadsmiljöer så verkar det vara svårt att åstadkomma i praktiken, både vid nybyggnation och vid tillägg i existerande stadsbygd, enligt Bellander (2005, s. 21). På så sätt lever modernismen kvar som planeringsideologi än idag (ibid).

Befolkningstäthet i Sverige

Jämfört med andra europeiska länder är Sveriges städer relativt glesa och den här utglesningen har pågått i flera årtionden. En anledning till denna utveckling är att människor generellt sett har större bostadsytor nu än förr (Boverket, 2004b, s. 59). En annan orsak är biltrafiken som upptar allt större ytor av städerna och har gjort så sedan funktionalismens genombrott. Då fick bilen en stark ställning och både nya områden och äldre stadsdelar anpassades efter den ökade biltrafiken (Saglie, 1999). Detta har lett till att stadens ytterområden utgörs av gles småhusbebyggelse, externköpcentrum och andra ytkrävande verksamheter. Utglesningen har lett till ett ökat resandebehov och ett större bilberoende (Boverket, 2004b, s. 59). Under andra halvan av 1900-talet ökade Stockholms befolkning med 50 procent samtidigt som tätortsarealen sexdubblades. Det finns stora skillnader i täthet mellan innerstaden och ytterstaden, då innerstadens bebyggelsestäthet är 5 gånger så hög som merparten av den omgivande stadsbygden (Stockholms stad, 2014, s.6).

Antalet kommuner som lider av bostadsbrist är ökande (Boverket, 2004b, s. 89) och särskilt i de större städerna finns ett behov av ett stort antal nya bostäder. Inom Stockholms stad finns ett mål att bygga 140 000 nya bostäder mellan 2010 och 2030. Detta skall ske genom förtätning, både av stadens centrala delar och av ytterområdena (Stockholms stad, 2014, s. 5,8). Även i Malmö finns stora förtätning ambitioner och man säger sig kunna öka stadens befolkning med minst 100 000 invånare, genom enbart förtätning och omvandling av den befintliga stadsmiljön (Malmö stadsbyggnadskontor, 2010, s. 2). Liknande planer

på förtätning finns i Göteborg, där man säger sig ha möjlighet att öka antalet bostäder med 2 500 årligen. Förtätning ska ske i stadens centrala delar i första hand och i den så kallade mellanstaden i andra hand (Göteborgs stads stadsbyggnadskontor, 2009, s. 64).

Förtätningstryck och förtätningmöjligheter

Där förtätningstrycket är som störst, såsom i innerstaden, är förtätningmöjligheterna ofta begränsade. I storskaliga bostadsområden och verksamhetsområden är förtätningmöjligheterna större men där finns ofta ett mer begränsat intresse för förtätning (Malmö stadsbyggnadskontor, 2010, s. 20). Om man ser till landet som helhet utgör småhus (villor, radhus och kedjehus) 92,5 procent av den markareal som är bebyggd med permanenta bostäder. Med detta i beaktande framstår de som lämpliga områden att förtäta (Kristensson, 2012, s. 140). Förtätning i småhusområden kan dock vara problematisk då de normalt sett utgörs av privata tomter med många olika markägare (Malmö stadsbyggnadskontor, 2010, s. 34). Generellt sett blir förtätningprocessen enklare i områden där det är få och stora fastighetsägare inblandade, till skillnad från områden där många aktörer berörs (WSP, 2013, s. 37). Detta talar för att förtätning i miljonprogramsområden kan vara intressant då det ofta innebär ett begränsat antal fastighetsägare. Deras ofta perifera läge gör dock att det i vissa fall finns ett begränsat intresse av att förtäta och bygga nya bostäder i dessa områden.

Förtätning som kompletteringsbebyggelse eller stadsomvandling

Man kan dela upp förtätningprojekt i två kategorier – kompletteringsbyggnation eller mer omfattande förtätning. Kompletteringsförtätning innebär byggnation av enstaka byggnader i ett område och detta leder till att tätheten ökar med 10-20 procent i de flesta fall. En mer omfattande förtätning innebär oftast en slags stadsomvandling och tätheten kan öka med upp till 100 procent (Stockholms stad, 2014, s. 16-18). En förtätning för stadsomvandling kan vara att förändra lamellhuskvarter till slutna kvarter eller att förvandla ett verksamhetsområde till blandad stadsbebyggelse. Ofta krävs rivning av viss bebyggelse underförändringsarbetet (Malmö stadsbyggnadskontor, 2010, s.22). Investeringskostnaderna för den här typen av stadsomvandling är ofta höga men har möjlighet att ge mer långsiktiga värden. I och med att stadsmiljöns karaktär tenderar att förändras i och med omfattande förtätning krävs dialoger med boende och andra berörda i området för att förankra planerna (Stockholms stad, 2014, s. 16-18).

Det som talar för en mer omfattande förtätning i miljonprogramsområden är möjligheterna att förändra området som helhet och kunna skapa en större mångfald i servicefunktioner, upplåtelseformer och den fysiska stadsmiljön. Möjligheterna till stadsomvandling är förhållandevis goda i dessa områden, till skillnad från i tätare kvartersbebyggelse där det oftast finns få ytor som är obebyggda. Å andra sidan kan en omfattande förtätning påverka områdets invånare i stor utsträckning.

Det ska dock poängteras att man bör ha ett helhetsperspektiv på staden, i vilket utglesning kan vara ett komplement till förtätning.” Erfarenheterna visar att en förtätning med kvalitet fordrar en noggrann analys av olika delområden inom en tätort, där det blir möjligt att utgå från en potential för både förtätning och utglesning” (Bellander, 2005, s. 9). För storskaliga miljonprogramsområden innebär detta att man bör värdesätta deras öppenhet samtidigt som en förtätning sker i andra delar. I vissa fall kan det tänkas vara motiverat att demolera vissa byggnader under utvecklingsarbetet av området.

Olika sätt att förtäta

Sätten att förtäta på är många och kan innebära antingen helt ny bebyggelse eller någon slags förändring av den befintliga bebyggelsen. Som mer begränsade typer av förtätning nämns påbyggnader med fler våningar eller inredning av vindlokaler i befintliga byggnader. Kompletteringsbyggnation med enstaka hus kan innebära uppförande av t.ex. punkthus eller lamellhus på parkerings- ytor eller friytor (Malmö stadsbyggnadskontor, 2010, s. 22).

En nackdel med höga huskroppar är att det krävs mycket friyta emellan dem för att kunna tillgodose kraven på solljus. Skulle man istället fördela samma byggnadsvolym i lägre och tätare bebyggelse skulle rumsligheten i området förändras. Det skulle innebära fler bottenvåningar vilka har möjlighet att aktivera utemiljöerna kring husen på ett annat sätt än vad höga hus gör. En uppenbar bieffekt av lägre och tätare bebyggelse istället för högre och glesare är att friytorna minskar då byggnaderna placeras tätare. Tätare bebyggelse kan å andra sidan utgöra bättre förutsättningar för gatuliv. Tätare kvarter kan ge mer omväxlande gatumiljöer och tenderar även att skapa bättre förutsättningar för kommersiell handel (WSP, 2013, s.43- 44).

Stora vägar och spårområden utgör ofta barriärer i stadslandskapet och kring dem finns oftast buffertzoner som kan utgöra platser för förtätning. I miljon-

programsområden föreslås ofta att dessa trafikleder skall smalnas in och få en mer stadsmässig karaktär med ny bebyggelse längs gatorna. Detta alternativ är lämpligt i de fall där trafikmängderna är begränsade (Boverket, 2005, s. 78). Resultatet kan bli en mer aktiv gatumiljö med olika typer av verksamheter som kan bidra till att koppla samman intilliggande områden. Ett annat sätt att skapa utbyggnadsmöjligheter och samtidigt överbygga barriärer är överdäckning av stora trafikleder. Detta alternativ kan ge goda resultat men är ofta inte ekonomiskt försvarbart i annat än stadens mest centrala lägen (Malmö stadsbyggnadskontor, 2010, s. 22).

Överdäckning av trafikleder är en potentiell möjlighet för de miljonprogramsområden som omgärdas av barriärer i form av väg- och spårssystem. Där skulle överdäckningar kunna fungera som sömmar mellan åtskiljda stadsområden. Det är dock tveksamt om så pass kostsamma åtgärder kan anses vara berättigade när det rör sig om områden i de mer perifera delarna av staden.

NIMBY-reaktioner

Begreppet NIMBY –Not In My Backyard – är ett uttryck för att människor ofta sätter sig emot förändringsplaner i sin boendemiljö. Många förändringar i den fysiska miljön påverkar de närboende på ett eller annat sätt. Det kan handla om att utsikten från bostaden förändras, att grönområden försvinner eller att förändringarna leder till gentrifiering i ett längre perspektiv. För att förankra planerna hos de boende är det viktigt att de styrande tydligt kommunicerar sina idéer. Om de boende får en förståelse för de visioner som står bakom förändringarna minskar risken för protester (WSP, 2013, s 38-39). Människors attityd till ny bebyggelse kan påverkas av vilka funktioner den tillför. Förtättningsplanerna har större chans att bemötas positivt om den nya bebyggelsen tillför något som de boende i området önskar, såsom utvecklad service (Westford, 1999, s. 48). Man måste också komma ihåg att de boende har värdefulla kunskaper om sitt område och de bör därför involveras i beslut som rör deras närmiljö. I ett långsiktigt perspektiv tycks boendeinflytande ha positiva effekter såsom mindre skadegörelse, lägre omflyttning bland de boende och färre outhyrda lägenheter (Boverket, 2010, s. 61).

Miljonprogrammet planerades med liten involvering från befolkningen (Berg, 1999, s. 28) och man bör akta sig för att göra om samma misstag vid de förändringsinsatser som idag planeras i många miljonprogramsområden. I de fall då det hörs protester från de boende är det svårt att avgöra om det rör sig om

NIMBY-effekten eller om de boende i området hellre vill se andra typer av förändringar (Tunström, 2012, s. 119-120). Stockholmsområdet Husby är ett av alla de miljonprogramsområden där idéer om förtätning och andra förändringar diskuteras. Tankarna i strukturplanen som upprättades för området var att länka samman Husby med omgivande stadsdelar, utveckla centrala stråk och att bryta trafiksepareringen på vissa platser P.g.a. kraftiga protester från de boende antogs aldrig strukturplanen som upprättats för området, trots att man tidigare fört en medborgardialog med de boende i området (Gunne, 2013). Planerna för Husby känns igen från andra förändringsprojekt för miljonprogramsområden. I en debattartikel i *Dagens nyheter* skriver Wirtén, Raattamaa, Wiese, Langhorst & Castro (2012) att Stockholm stad vill omvandla Husby till något som är mer likt innerstaden. Detta trots att de boende uppskattar de bilfria gångbroarna och den trafiksäkerhet som de bidrar till. Författarna menar att man måste respektera och värna om de kvaliteter som miljonprogrammen har, då de trots allt uppskattas av de boende (ibid). Vidén (1999b, s. 189) menar att det finns en risk för en alltför ivrig förändringsiver när det gäller miljonprogramsområden. Slitage och åldrande kan göra att de ursprungliga arkitektoniska kvaliteterna blir svåra att uppfatta och förbises i förändringsarbetet (ibid).

Mycket av miljonprogrammets grönytor tycks uppfattas som restytter utan användningsområde, särskilt i de fall där utformningen och underhållet är undermåligt. Därför finns det en risk att de får utgöra platser för förtätning. Det är dock svårt för utomstående att avgöra de boendes attityd till sin närmiljö och därför krävs dialoger med de som berörs av förtättningsplanerna. Annars finns en risk att eftersträövade stadsideal får gå före de boendes åsikter och faktiska användning av sin utemiljö. Ett problem gällande utsatta bostadsområden är det faktum att de boende där kan ha svårare att hävda sina idéer än boende i mer välmående områden. Detta skapar en orättvis situation och gör att förtätning eller andra ingrepp i närmiljön riskerar att ske i miljonprogramsområden i större utsträckning än vad det gör i andra områden.

ARGUMENT FÖR FÖRTÄTNING

Utifrån den studerade litteraturen är det möjligt att identifiera en rad argument som förespråkar förtätning av våra städer. Ett flertal av argumenten som talar för förtätning har en miljömässig karaktär och avser att bidra till en hållbar utveckling med minskade växthuseffekter samt minskad energianvändning. De miljömässiga argumenten är bl.a. att förtätning skyddar det omgivande landskapet och dess biodiversitet samt att transporter blir kortare och mer energieffektiva. Andra av argumenten för förtätning har mer av social eller ekonomisk karaktär. En tätare stad anses skapa bättre serviceutbud i och med ett större befolkningsunderlag. Förtätning i befintlig bebyggelse har även möjlighet att skapa mer omväxlande stadsmiljöer, både visuellt och funktionsmässigt. Generellt verkar det finnas en önskan om ett livligare stadsliv där förekomsten av andra människor skall ge trygghet och generera möten vilket kan bidra till ett mindre segregerat samhälle (Malmö stadsbyggnadskontor, 2010).

Bevarar omgivande naturmark

Förtätning kan innebära att omgivande land lämnas obebyggt, till skillnad från när staden växer utåt i utbyggnadsområden. Ett av argumenten bakom Malmös förtättningsplaner är att kunna bevara den högkvalitativa jordbruksmarken som omger staden. Även andra typer av naturområden utanför staden kan bevaras om tillväxten sker genom förtätning (Malmö stadsbyggnadskontor, 2010, s. 2-3). Leder förtätningen till en minskning av grönytor inom staden kan dock behovet att ta sig utanför staden öka vilket bidrar till ökade transporter. Då miljonprogrammet byggdes hade man som avsikt att de boende skulle ha nära tillgång till det omgivande landskapet. Om dessa områden bebyggs är det viktigt att de rekreativa möjligheterna då tillgodoses på annat håll.

Miljövänligare transporter

Ett viktigt argument för förtätning är att det leder till mer miljövänlig transport. Genom att skapa lokalmiljöer med nära tillgång till service uppmuntras resor till fots eller cykel istället för med bil. Att förtäta i kollektivtrafiknära lägen anses främja ett minskat bilanvändande och istället gynna miljövänligare transporter (WSP, 2013, s. 12). Blandstadskaraktär är särskilt lämplig kring stationer då många människor rör sig där. Att öka andelen transporter som sker med kollektiva färdmedel, gång eller cykel är viktigt då förtätning ökar antalet människor i staden och sannolikt även antalet bilar (Malmö stadsbyggnadskontor, 2010, s. 10, 17).

Enligt Westford (1999, s. 18-20) har man i flera svenska och norska studier sett att en tät och självförsörjande stad ger bra förutsättningar för energieffektivt resande. Dock tenderar stora städer att leda till ökade transportbehov, vilket dels beror på ett utbreddt resande från förorterna. Stora städer tycks även generera mer resande i och med att utbudet av t.ex. kultur växer och blir mer varierat i större städer (ibid). Stora täta städer skapar underlag för en bred arbetsmarknad men det går att se tendenser till att människor prioriterar att bosätta sig i en attraktiv miljö snarare än i närhet till arbetsplatsen. Detta leder till ökade resemängder som inte alltid kan tillfredsställas med kollektivtrafik och därmed ökar bilismen (Boverket, 2004b, s. 99). Det är inte heller alltid närheten som styr var människor förlägger sina fritidssysselsättningar och inköp (Falkheden, 2005, s. 77).

Enligt Westford (1999) finns det studier som visar att en hög densitet inom lokala delar av staden bidrar till ett mer energieffektivt resande. Detta innebär t.ex. att det är fördelaktigt med koncentrerade boende- och arbetsplatsmönster i de centrala delarna av staden. Funktioner som utgör mer grundläggande service i lokalsamhället, såsom skolor och mataffärer bör dock finnas mer utspridd i staden, integrerade i bostadsbebyggelsen. Vid val av färdmedel vid arbetspendling verkar kollektivtrafikförutsättningarna kring arbetsplatsen vara av större vikt än tillgången till kollektivtrafik vid bostaden. Därför tycks ett lågt antal parkeringsplatser vid arbetsplatser bidra till mer miljövänligt resande, menar Westford. Att koncentrera arbetsplatser eller bostäder till t.ex. centrala staden kan ge positiva effekter till en viss gräns men därefter riskerar lokalmiljön att påverkas negativt i och med trängsel, ökade restider och ohälsosam miljö. I större städer kan förutsättningarna för cykel- och gångtrafik ibland bli sämre på bekostnad av en intensiv kollektivtrafik (ibid).

Centraliseringsprincipen om att lokalisera arbetsplatser till den centrala delen av staden talar emot en etablering av arbetsplatser i förortsområden. Sett till dagens situation skulle dessa potentiella arbetsplatser generera bilpendling, då trafiksituationen och den goda tillgången till parkeringsplatser i många förorter främjar biltrafik. Å andra sidan gör avsaknaden av arbetsplatser att många miljonprogramsområden förblir monofunktionella och får karaktären av sovstad. Deras ofta sparsamma utbud av andra slags aktiviteter och service bidrar till ett ökat resande till andra delar av staden.

En förbättrad kollektivtrafik bidrar till generella miljöförbättringar i de fall den bidrar till minskat bilanvändande. Dessutom bidrar en god kollektivtrafik till att öka tillgängligheten för personer utan tillgång till bil. En förbättrad kollektivtrafik är dock inte odelat positiv, då det i vissa fall kan öka transportberoendet och bidra till ett decentraliserat boende i stadsregioner. Tunnelbane- och pendeltågsorterna i Stockholmsområdet utgör exempel på hur kollektivtrafiken gynnat en utbredning av staden och skapat långa reseavstånd. Många av dessa ytterområden har idag en låg självförsörjningsgrad, lägre än vad man tänkte sig då områdena byggdes (Westford, 1999). I Stockholm är den spårburna kollektivtrafiken hårt belastad under rusningstrafik och resorna sker ofta endast i en riktning p.g.a. avsaknaden av arbetsplatser i många ytterområden (Stockholms stadsbyggnadskontor, 2010, s. 5).

Tanken med att skapa en tät stad är att energiåtgången för transporter skall minska, men denna tes kan dock ifrågasättas. Breheny (1995) menar att de energibesparingar som en förtätad stad ger är små och att önskade förändringar i transportmönstret kan uppnås enklare och snabbare på andra sätt. Dessa metoder är t.ex. ökat fokus på förbättrad fordonsteknik samt höjda bränslekostnader (ibid). Saglie (1998) nämner ytterligare strategier såsom förbättrad kollektivtrafik, begränsade parkeringsmöjligheter och begränsningar av biltrafik i vissa områden. Westford (1999) poängterar att valet av färdmedel har mycket att göra med människors livsstil och attityd. Det innebär att en förbättrad kollektivtrafik inte nödvändigtvis gör att människor minskar sitt bilresande. Att förtäta leder inte nödvändigtvis till ett önskvärt resemönster och Westford föreslår att mer fokus bör läggas på människors aktivitetsmönster. Man bör fokusera på hur man får de boende att utnyttja det lokala utbudet i större utsträckning, dels via mer tilltalande miljöer och dels via komplettering av funktioner (ibid).

Sambandet mellan förtätning och mer miljövänligt resande tycks inte vara helt självklart. I syfte att minska biltrafiken verkar det finnas mer effektiva åtgärder än att förtäta städerna. Dock kan förtätning bidra till ett ökat befolkningsunderlag vilket gynnar ett områdes lokala serviceutbud. Detta gör i sin tur att cykel- och gångtrafik blir ett attraktivare transportval. Bättre tvärförbindelser tycks vara viktigt för att vitalisera stadens ytterområden. På så sätt minskas trycket på innerstaden och platser i stadens yttre delar kan bli viktiga målpunkter för arbetsplatser och andra verksamheter.

Ekonomiska vinster med en tät stad

Förtätning anses ha ekonomiska fördelar då täta miljöer är mer kostnadseffektiva att förvalta. Kommuner vill dra nytta av redan gjorda investeringar i staden. Det handlar dels om teknisk infrastruktur som vattenledningar, elnät och vägar men även service som skolor, hemtjänst och skolskjuts (WSP, 2013). Westford (1999, s. 42) poängterar dock att dessa kostnadsbesparingar endast gäller till en viss nivå. När större städer uppnår en viss täthet kan det krävas mer storskaliga insatser, som tunnelbana eller vägtunnlar. Detta innebär stora investeringskostnader och förutsätter ett stort befolkningsunderlag (ibid).

En tät stad har möjlighet att skapa bättre underlag för kommersiella funktioner såsom butiker, restauranger och caféer. Finns det en blandning av bostäder, arbetsplatser och andra funktioner i ett område skapas en jämnare befolkningsströmning över dygnet vilket ytterligare förbättrar förutsättningarna för kommersiella verksamheter (WSP, 2013, s. 16). Som tidigare nämnts har många miljonprogramsområden en liten genomströmning av människor p.g.a. deras avskilda läge i staden. Detta inverkar negativt på möjligheterna att bedriva handel där (Boverket, 2005, s. 36).

Förtätning kan i många fall leda till ekonomiska vinster vilka i sin tur kan investeras i den befintliga bebyggelsen och utemiljöerna i området (Malmö stadsbyggnadskontor, 2010). Upprustning av områdets offentliga miljöer kan bidra till att höja områdets status och attraktivitet, vilket är välbehövligt i många miljonprogramsområden där den gemensamma utemiljön behöver förnyas och underhållas bättre. En förbättring av gemensamma miljöer tycks även skapa ökade känslor av trygghet och samhörighet i området såväl som att bidra till en minskad vandalisering (Boverket, 2005, s. 76). Det skall poängteras att förtätning i vissa fall kan bli mycket kostsam, vilket kan bero på t.ex. dyra marksaneringar, höga byggkostnader eller avancerade parkeringslösningar. I dessa fall är det inte alltid ekonomiskt försvarbart att genomföra förtätningen (Malmö stadsbyggnadskontor, 2010).

Prisnivåerna för bostäder i städerna påverkas starkt av tillgänglighet till kultur, service och andra aktiviteter. En följd av förtätning och tätare stadsbygd kan därför bli att priset på fastigheter och lägenheter i städerna höjs och att mindre kapitalstarka invånare tvingas ut ur städerna. Insatser som hade för avsikt att integrera städernas invånare kan på så sätt bli orsaken till ytterligare segregation (WSP, 2013, s. 36). Att utföra alltför omfattande och kostsamma renoveringar

i ett bostadsområde kan leda till att endast de mer kapitalstarka invånarna har råd att bo kvar i området. Detta är något som man bör tänka på vid förändringsinsatser i bostadsområden, särskilt när det rör sig om områden där många av de boende har begränsade ekonomiska resurser.

Förtätning för att koppla ihop staden

Många miljonprogramsområden upplevs som avskilda från omgivande stadsdelar och ofta föreslås att dessa områden skall få en starkare koppling och byggas ihop med omgivande stadsdelar. I större städer är möjligheterna att röra sig mellan olika ytterområden begränsade, jämfört med att röra sig till och från innerstaden. Detta beror på barriärer i form av otrygga områden eller större vägar, samt bristande tvärförbindelser med kollektivtrafiken (Stockholms stadsbyggnadskontor, 2010, s. 17, 33).

Vissa av de större trafiklederna som idag har en barriärfunktion föreslås omvandlas till stadsgator. "... Istället för trafik som barriärer blir ny bebyggelse sammanbindande länkar." skriver Bellander (2005, s. 56). Genom att skapa aktiva stråk som används av många under olika tider på dygnet kan ett område upplevas som tryggare. Detta kan göras genom att placera byggnaders entrésidor ut mot stråket (WSP, 2013, s. 10). Erfarenhet visar att förutsättningarna för handel är bättre vid en finmaskig gatustruktur med många korsningspunkter. I många storskaliga miljonprogramsområden saknas tydliga stråk lämpliga för kommersiell aktivitet men genom ny bebyggelse med lokaler i bottenvåningen kan aktiva stråk skapas (WSP, 2013, s. 43-44). Nya gator och kvarter kan skapas mellan bostadsområden som upplevs vara isolerade från varandra. "Sådana gator kan medvetet utformas som "kreativa stråk", med såväl bostäder som handel, service, lokala företag och andra arbetsplatser." (Boverket, 2005, s. 103) För att skapa tydligare stråk och minska trafikytorna finns även möjligheten att bryta upp den trafikseparering som finns i många miljonprogramsområden. På så sätt får olika trafikslag mötas i samma plan. Vid denna typ av insats måste man dock beakta den effekt förändringarna kan få på trafiksäkerheten i området (Boverket, 2005, s. 103). Det går att identifiera en attitydförändring gällande gatans funktion. Från att ha varit rena transportleder under SCAFT-eran, betraktas gator idag som platser för vistelse, vilka rymmer oskyddade trafikanter och inte bara motortrafik (Boverket, 2004b, s. 70). Då gator känns tryggare och mer lättorienterade kan detta uppmuntra människor till att färdas till fots eller med cykel i större utsträckning.

Att koncentrera områdets aktiviteter till samlade stråk kan ha fördelar för orienterbarheten i området, något som är positivt för många miljonprogramsområden då de ofta känns svårorienterade för utomstående personer. Att bryta upp trafiksepareringen för att kunna samla olika trafikslag är dock inte odelat positivt, då det kan medföra att trafiksäkerheten försämras. Å andra sidan kan mer välanvända gator bidra positivt till den upplevda sociala säkerheten i ett område. Att uppföra ny bebyggelse längs gator för att ge dem en karaktär av stadsgata är inte alltid lämpligt, utan beror på hur trafiksituationen och trafikintensiteten ser ut.

En aspekt av att koppla ihop områden via ny bebyggelse är att de tydliga avgränsningarna och mellanrummen mellan olika delar av staden försvinner. Detta kan bidra till att minska segregation då det blir svårare att skilja på här och där. Områden med dåligt rykte utgör på så sätt inte lika tydligt definierade stadsdelar, vilket kan ha en positiv inverkan på människors attityd till området (Arnstberg och Bergström, 2010, s. 73).

Förtätning för en mer varierad och mångfunktionell stadsbyg

Många av miljonprogrammets bostadsområden är förhållandevis ensidiga, både visuellt och funktionsmässigt. Som nämnt tidigare så finns det i många miljonprogramsområden en stor andel trerumslägenheter och man kan idag se ett behov av en större mångsidighet gällande bostadsstorlekar och upplåtelseformer såväl som andra typer av bostäder (Boverket, 2005, s. 70). Genom att skapa en större variation av bostäder blir det möjligt för människor att göra boendekarriär eller att flytta till en annan typ av bostad utan att behöva lämna området. I miljonprogramsområden kan detta handla om att bygga småhus eller lägenheter ämnade för vissa grupper, såsom äldre, studenter och ungdomar (WSP, 2013, s. 10). Ny högkvalitativ bebyggelse eller byggande av t.ex. takvåningar eller takterasser kan vara ett sätt att förbättra områdets status (Boverket, 2005, s. 77). Ett exempel på detta är utvecklingen som skett i miljonprogramsområdet Gårdsten i Göteborg (ett av områdena som studeras i den kommande delen av detta arbete). Där byggde man om vissa av de befintliga lamellhusen till terrasshus, där de nya lägenheterna utrustades med stora altaner. Detta lockade en ny målgrupp av hyresgäster till området (Boverket, 2005, s. 42). Förtätning kan bidra till att skapa mer varierade gaturum med bebyggelse från olika tidsepoker (WSP, 2013, s. 17), vilket kan vara positivt i miljonprogramsområden då de oftast utgörs av bebyggelse från en och samma tidsperiod.



Lamellhus ombyggt till terrasshus i Gårdsten

Många miljonprogramsområden karaktäriseras av sin oklara uppdelning mellan privata och offentliga ytor. Många av ytorna saknar en privat atmosfär som bjuder in de boende till användning och vistelse. Men ytorna har inte heller en offentlig karaktär, riktad till utomstående. På grund av detta har många av miljonprogrammets platser en oklar användning då det är svårt att se vem som har rätt att ta platsen i besittning och i vilket syfte (Arnstberg och Bergström, 2010, s. 40). En förändring i bebyggelsestrukturen kan påverka förhållandet mellan offentliga och privata ytor. T.ex. genom att förändra gårdsstrukturen eller genom att skapa stråk med en tydligare offentlig karaktär.

Förtätning får sociala effekter i och med att den bidrar till en ökad koncentration av människor i området. Detta kan ses som positivt då det främjar möten mellan människor, särskilt om förtätningen bidrar till att skapa mötesplatser i området. Ett större antal människor i det offentliga rummet tycks även öka människors trygghetskänslor och det är särskilt positivt om folk rör sig i området under olika tider på dygnet (WSP, 2013, s. 10). Då stadens funktioner är uppdelade i olika zoner lämnas vissa områden helt obefolkade under vissa

tider på dygnet och detta skapar känslor av otrygghet (Boverket, 2004b, s. 101). Miljonprogramsområdena har generellt ett sämre serviceutbud än många andra delar av staden (Ullstad, 2008, s. 41) men genom förtätning eller ombyggnation av bebyggelsen kan lokaler för verksamheter skapas (WSP, 2013, s. 43-44). Landets kommuner kan styra utvecklingen gällande etablering av bostäder och offentliga verksamheter men de har i allmänhet mer begränsade möjligheter att styra etablerande av kommersiella verksamheter såsom handel och restauranger. Via planering av vägar och stationer kan det dock gå att påverka uppkomsten av denna typ av service (Westford, 1999, s. 39). Westford (1999, s. 50) påpekar dock att förändringar av funktionerna i den existerande bebyggelsen kan vara lika effektivt som förtätning när det handlar om att förändra ett område (ibid).

ARGUMENT MOT FÖRTÄTNING

Förtätning utgör en tydlig trend i dagens stadsplanering och i många kommuners översiktsplaner skriver man om att göra staden tätare. Fördelarna med förtätning tycks vara många och de anses följa visionerna om en hållbar utveckling. I den studerade litteraturen går det dock att identifiera ett flertal potentiella nackdelar som förtätningen kan tänkas föra med sig. Dels finns en risk för förlust av grönytor i städerna, då det kan uppstå ett hårt tryck på att bebygga dessa. Förtätning leder även till att fler människor vistas i staden, vilket för med sig ökad trafik och risk för trängsel. Överlag måste förtätningen ske med omtanke för att undvika en kraftig försämring av stadsmiljön, vilket i slutändan kan leda till utflyttning från städerna (Saglie, 1998).

Negativa följder av ökad trafik

En följd av förtätning och tätare städer är ökade trafikmängder. Dessutom upplevs trafiken ofta som mer intensiv och påträngande i täta stadsmiljöer. Trafikföroreningar, höga bullernivåer och stressig trafik kan upplevas negativt av de boende i området såväl som av cyklister och fotgängare (Westford, 1999, s. 42). Problemen som följer av en ökad trafik talar för att en övergång till mer miljövänliga transportmedel är nödvändig vid förtätning (Malmö stadsbyggnadskontor, 2010, s. 18). Förtätning i stationsnära lägen förespråkas ofta utifrån transportsynpunkt men byggande i närhet till stationer kan dock vara problematiskt. Detta p.g.a. riktvärden för buller och risker med farliga transporter (WSP, 2013, s. 33).

Strategin att förtäta kring stationer är tillämpbar i många miljonprogramsområden bland dem som betjänas av tunnelbana eller tåg. Exploateringsgraden just kring stationerna är ofta relativt låg och förtätning kan vara en möjlighet till att skapa fler bostäder och verksamheter där. En större befolknings- och besöksintensitet kring stationsområdet kan även bidra till ökad trygghet. En ökad befolkning i staden leder sannolikt till ökade trafikmängder in och ut ifrån staden. Detta kan ha en negativ påverkan på de miljonprogramsområden som är belägna intill stora infartsleder. Ökad trafik genererar mer buller och hög trafikintensitet kan göra att stora trafikleder kommer att utgöra ännu större barriärer i stadsbygden. Förhoppningen är dock att de ökade trafikmängderna skall bemötas av en större andel resor med miljövänliga transportslag men huruvida det lyckas eller inte återstår att se.

Vid förtätning kan störningar i form av buller utgöra ett störningsmoment även i själva byggskedet. Det berör i första hand de närboende, vilka också kan påverkas av framkomlighetsproblem och transporter till byggarbetsplatsen (WSP, 2013, s. 32). Det finns olika metoder att använda sig av för att minska problemen från intensiv biltrafik. En metod för att minska påverkan av luftföroreningar är att plantera träd längs gatorna (Malmö stadsbyggnadskontor, 2010, s. 19). Dessutom finns det en rad olika åtgärder för att minska problemet med trafikbuller (Stockholms stadsbyggnadskontor, 2010, s. 28). Vid förtätning i närheten av större vägar kan de tillkommande huskropparna utnyttjas för att skydda befintlig bebyggelse och grönområden från trafikbuller (Malmö stadsbyggnadskontor, 2010, s. 18). En fråga i sammanhanget är vilka verksamheter som skall finnas i den nya bebyggelsen, med tanke på de potentiellt höga bullernivåerna.

De regler som finns gällande bullernivåer och miljö kvalitet gör det ofta svårt att bygga tätt inne i städer (WSP, 2013 s. 34). De nationella reglerna för bostäder i bullerutsatta områden anses ibland vara dåligt anpassade för storstadsmiljöer. I t.ex. Stockholm har man utvecklat den så kallade *Stockholmsmodellen* vilken gör det möjligt att göra avsteg från de nationella riktlinjerna i vissa fall (Stockholms stadsbyggnadskontor, 2010, s. 28). Man kan se det som att man genom att gå ifrån de gällande riktlinjerna för buller kan göra det möjligt att uppnå andra mål och kvaliteter som den täta staden kan erbjuda (WSP, 2013, s. 34). Ellin (1996, s. 136-137) pekar på bilen som en orsak till varför vår önskan om en tät stad liknande den förindustriella staden kan ses som orealistisk. I den tidens stadsbygd fanns inte samma utrymmeskrav avseende biltrafik och andra kommunikationsmedel (ibid). Detta gör att det kan vara svårt att skapa liknande bebyggelsestrukturer idag med tanke på dagens regelverk. Att frångå riktvärden om t.ex. buller vid nybyggnation i städer kan öppna upp nya möjligheter men riskerar även att skapa sämre boendemiljöer i städerna.

Förlust av grönytor

Förtättningsplaner leder ofta till en konflikt mellan att bevara stadens grönska eller att uppnå en hög täthet med ökade bostads- och lokalytor (Saglie, 1998, s. 115). Förutom de rekreativa och hälsomässiga fördelarna som kommer med stadens grönska så medför den flera andra positiva faktorer i stadsmiljön.

Vegetation kan bidra till ett bättre lokalklimat då den fungerar som luftrening, stofffilter och bullerdämpare. Dessutom är grönområden viktiga för den biologiska mångfalden (Bellander, 2005, s. 51). Även om förtätningen inte innebär exploatering av grönområden så kan grönytorna komma att påverkas av förtätningen i och med en ökad befolkning och ett ökat tryck på grönområden och andra utomhusmiljöer. Detta behöver inte nödvändigtvis utgöra en negativ aspekt (Stockholm stad, 2014, s. 14). Mer folkliv kan ses som en kvalitet i stadslivet och även bidra till trygghetskänslorna.

Enligt Saglie (1998, s. 116) visar studier från Norge att allmänna parker sällan blir offer för förtätning men att andelen grönska inom staden ändå reduceras eftersom mindre grönytor används för bebyggelse. Tryck på att förtäta finns särskilt för grönytor som betraktas som restytor eller oanvända (ibid), något som ofta förekommer i miljonprogramsområden. Saglie (1998, s. 116) menar dock att de eventuella förlusterna av grönytor inom stadsområdet måste sättas i förhållande till den förlust av naturmark som skulle ske vid exploatering utanför stadens gränser (ibid). I intentionerna att koppla samman olika ytterstadsdelar som skiljs åt av stora naturområden måste man beakta de värden som stora sammanhängande grönområden har i förhållande till de fördelar en sammankopplande bebyggelse kan tänkas få (Stockholms stadsbyggnadskontor, 2010, s. 33). Denna konflikt är aktuell för många miljonprogramsområden som är belägna i ytterdelarna av staden och omgärdade av naturmark.

Bebyggelseförtätning påverkar tillgången till dagsljus för närliggande befintlig bebyggelse (WSP, 2013, s. 32). Westford (1999, s. 43) poängterar att man måste ta hänsyn till de svenska förutsättningarna avseende täthet och ljusförhållanden. Hos oss krävs en bebyggelseutformning som har ett större ljusinsläpp än i t.ex. Sydeuropa (ibid). Dock tenderar nya byggnader att bli relativt höga för att effektivt utnyttja den tilldelade tomten och för att kunna bära de ofta höga investeringskostnaderna (WSP, 2013, s. 32). I miljonprogramsområden som utgörs av högre byggnader måste ljusförhållanden tas särskild hänsyn till då högre byggnader skuggar mer än lägre bebyggelse. Denna aspekt måste vägas samman med önskan om att förändra den rumsliga upplevelsen på marknivå.

En effekt av förtätning och en större andel hårdgjorda ytor i städerna är sämre infiltration av vatten. Det ökar belastningen på ledningsnätet och ger större risk för överfyllda ledningar och sämre reningskapacitet av vattnet (Boverket, 2004b, s. 74). I och med väderförändringarna till följd av global uppvärmning kan vi

räkna med ännu större regnvattenmängder i framtiden, vilket måste beaktas vid utformningen av stadsmiljön. För att hantera de ökade vattenmängderna bör man använda bromsande och absorberande tekniker såsom gröna tak, genomsläpplig mark och vegetationsytor där det är möjligt (Ullstad, 2008, s. 35). Andra argument för en glesare stad handlar om att t.ex. matproduktion och omhändertagande av avfall och sopor bör ske lokalt (Westford, 1999, s. 43). En minskning av de obebbyggda ytorna gör det svårare att rymma sådana funktioner inom staden.

Effekter på de bostadsnära grönytorna

Det finns en tydlig skillnad avseende grönstrukturen i den modernistiska staden respektive den klassiska staden. I modernistiska områden, t.ex. miljonprogramsområden, omger grönskan bebyggelsen och skapar en sammanhängande grönstruktur. I den klassiska staden är det omvänt, då bebyggelsen omger grönområdena (Kristensson, 2008, s. 14). Mer omfattande förtätning i miljonprogramsområden kan leda till att de sammanhängande grönytorna splittras upp. Enligt Kristensson (2008, s. 14) kan detta få negativa konsekvenser på användningen av utemiljön. Särskilt påverkas barnen då deras rörelsefrihet minskar, särskilt i de fall där grönytorna skiljs åt av gator (ibid). Dagens stadsideal tycks rikta sig mer till den vuxna befolkningen och mindre till barnen och deras behov av friytor (Kristensson, 2003, s. 465). Då lekytorna intill bostads- huset blir mindre och färre ökar trycket på att erbjuda stora lekplatser i den övriga staden (Kristensson, 2008, s. 89). Ibland framförs idéer om att bryta upp miljonprogrammets bilfria gårdar för att anlägga nya bilvägar mellan husen. I de fallen måste man beakta den påverkan det kommer att ha på lekmöjligheterna och trafiksäkerheten för barnen i området.

Under efterkrigstidens byggande sågs rymlighet och väl tilltagna rekreationsytor som viktiga aspekter i den bostadsnära miljön. Idag verkar de prioriteringarna till viss del få stå tillbaka för önskan om att bygga tätt och få ett mer intensivt stadsliv. Det kan ses som att man idag förespråkar kvalitet framför kvantitet i fråga om bostadsgårdar. En god utformning anses kunna kompensera bristen på stora friarealer. Kristenssons (2003) studier visar dock att kvalitet bara till viss del kan ersätta kvantitet. Är den bostadsnära utemiljön alltför begränsad till ytan blir det svårt att rymma olika slags aktiviteter såväl som platser för avskildhet. Den bostadsnära grönskan har även en funktion som utsikt och ur den synvinkeln är ytans storlek av mindre betydelse (ibid). Som nämnts tidigare har många av höghusområdena från rekordåren ett högt exploateringsstal trots

de, till synes, väl tilltagna grönytor. Detta talar för att man bör vara försiktig med att minska på de bostadsnära utevistelseytorna i dessa områden.

Utemiljön i ett område har även en betydelse som statusmarkör, något som är värt att tänka på, särskilt när det handlar om utsatta områden. En god kvalitet på utemiljön kan hjälpa till att motverka polariseringen mellan ”bra” och ”dåliga” områden (Kristensson, 2008, s. 89).

Försämrad boendekvalitet

För att idén med ”den täta staden” skall fungera långsiktigt måste den ha ett stöd bland befolkningen och överensstämma med människors prioriteringar och värderingar angående sin boendemiljö (Saglie, 1998, s. 28-29). Westford (1999, s. 32) skriver att en risk med bebyggelseförtätning är att stadsmiljön försämras, vilket i sin tur kan leda till utflyttning från städerna. Det kan röra sig om att gatumiljön och trafiksituationen blir stökig och otrygg p.g.a. trängsel (ibid). Förtättningsinsatser måste därför ske med varsamhet.

Att bo i centrala och högexploaterade stadsområden innebär ofta nackdelar såsom mer begränsad tillgång till grönområden, mindre solintag och sämre lokalklimat p.g.a. buller och föroreningar från kraftig trafik. Enligt Saglie (1998, s. 225) är det många som anser att dessa negativa aspekter ändå vägs upp av de fördelar som innerstaden kan erbjuda de boende. God tillgång till service och andra lockelser i innerstaden gör att de boende kan tänka sig att försaka kvaliteter i själva boendet (ibid). De höga hus- och lägenhetspriserna i städernas mest centrala delar stödjer detta tes.

Saglie (1998, s. 225) poängterar nödvändigheten i att skilja på urbant boende respektive att bo i bostadsområden med hög exploateringsgrad. En närhet till stadens centrum med allt vad det kan erbjuda gör att människor kan tänka sig att bo tätt. Ett bostadsområde i stadens utkant med sämre serviceutbud medför inte per automatik urbana värden bara för att det är tättbebyggt. Istället riskerar det att uppfattas som enbart tätt. Man kan tänka sig att de som väljer att bo i utkanten av staden förväntar sig mer yta, större avstånd till grannarna och bättre tillgång till naturområden, enligt Saglie (1998, s. 225). Vidare skriver Kristensson: ”Ett antagande som man kan göra är att ett intresse för stadens nöjen inte behöver innebära att man också vill bo centralt. Bostaden kan vara en reträttplats från andra mera intensiva arenor i livet.” (2003, s. 459)

Detta resonemang pekar på en av anledningarna till att miljonprogramsområden med flerbostadshus ibland hör till de minst populära boendemiljöerna i en stad (Boverket, 2005). Vissa av områdena är relativt högexploaterade och har lite privat utomhusyta jämfört med villa- eller radhusområden. De har dessutom ett sämre serviceutbud och saknar många av de stadsmässiga kvaliteter som finns i innerstaden. Man kan tolka det som att det inte finns tillräckliga motiv för att acceptera ett tätt boende i dessa fall. Varför ska man välja att flytta till ett tätt område i periferin istället för ett rymligare boende i samma läge, då de båda saknar ett fullgott serviceutbud?

Att barnfamiljer väljer att bosätta sig i eget hus utanför staden eller i förorten bidrar till urban sprawl – att staden sprider ut sig allt mer. En utmaning är således att få barnfamiljerna att vilja bo inne i staden istället och då måste staden kunna erbjuda det som ett eget hus med trädgård innebär. Det kan handla om lättillgängliga utomhusytor, plats för hemmaprojekt och bra lektytor för barnen. Enligt Arnstberg och Bergström (2010, s. 250) måste dessa krav kompenseras för kring bostadshuset och i stadens övriga offentliga rum. Man kan tänka sig att miljonprogrammets utformning med stora bilfria grönytor skulle kunna möta dessa krav. Säkerligen finns det också miljonprogramsområden som har en sådan funktion idag.

CENTRALA ASPEKTER VID FÖRTÄTNING AV MILJONPROGRAMSOMRÅDEN

Utifrån litteraturstudierna har jag identifierat ett antal aspekter som tycks vara centrala vid förtätning av miljonprogramsområden. Det finns vissa generella mål som tycks eftersträvas vid förtätning av miljonprogramsområden. Vidare har jag identifierat en rad konsekvenser som kan tänkas följa på förtätningen.

MÅL VID FÖRTÄTNING AV MILJONPROGRAMSOMRÅDEN

Förändring av offentlig och privat zoner

Ny bebyggelse kan bidra till att förändra förhållandet mellan privata och offentliga zoner. T.ex. genom att skapa stråk som har en mer offentlig och urban karaktär än vad de har idag eller att skärma av privata utevistelsezoner som på så sätt får en tydligare tillhörighet till bostaden. Förändringar av denna typ kan förbättra orienterbarheten i området och kan även påverka användbarheten avseende grönområdena.

Överbygga barriärer och skapa starkare kopplingar till omgivande stadsdelar

Förtätning kan bidra till att skapa starkare kopplingar till omgivande områden genom att skapa tydligare och mer aktiva stråk samt genom att förändra karaktären och markanvändningen i kantonerna runt omkring en stadsdel.

Orienterbara och trygga miljöer

Genom förtätning är det möjligt att skapa tydligare stråk och på så sätt förbättra orienterbarheten inom området såväl som till angränsande områden. Miljöer som känns lätt orienterbara och trygga uppmuntrar till transporter till fots och med cykel.

Dessa konsekvenser kan antingen bero på medvetna strategier eller utgöra följeffekter av den förtätning som sker. I fallstudierna fokuseras på dessa identifierade aspekter och jag studerar hur man förhållit sig till dem i det förändringsarbete som skett eller kommer att ske.

Ökade exploateringsstäl

Förtätning leder till ökade exploateringsstäl, vilket anses vara positivt för att uppnå ett tillräckligt befolkningsunderlag för olika typer av service. När service och olika slags verksamheter finns i närområdet förbättras möjligheterna till miljövänliga transporter.

Bättre förutsättningar för miljövänliga transporter

Förtätning kan ha som avsikt att förändra människors transportmönster. Kortare avstånd mellan målpunkter uppmuntrar till cykel- och gångtrafik.

Större bredd på bostadstyper och upplåtelseformer

Förtätning kan bidra till en större mångfald avseende bostadsutbudet, vilket skapar möjligheter till att göra boendekarriär inom området men kan även göra att nya målgrupper nås. Ett bredare bostadsutbud innebär både nya typer och storlekar av bostäder såväl som mer varierade upplåtelseformer.

Bredare serviceutbud

Förtätning kan förbättra ett områdes serviceutbud genom att skapa förutsättningar för nya kommersiella och samhällsliga verksamheter. Ett gott serviceutbud i närområdet anses vara en förutsättning för att bidra till mer miljövänliga transportval. Fler servicefunktioner innebär dessutom en ökning av antalet arbetsplatser i det området. Beroende på lokaliseringen av områdets servicefunktioner går det att styra människors rörelsemönster och skapa tydligare rörelsestråk.

EFFEKTER PÅ DE BEFINTLIGA STRUKTURERNA I MILJONPROGRAMSOMRÅDEN

Förändrade kvarterstyper

Förtätning kan innebära att ett områdes bebyggelse förändras avseende kvarterstyperna. T.ex. kan en öppen lamell- eller punkthusstruktur förtätas och istället få karaktären av sluten kvartersstruktur. Genom att förändra bostadsgårdarnas form och avgränsning kan de upplevas som mer privata. Förändringar avseende bebyggelsens höjd och täthet kan ha betydande påverkan på karaktären i området.

Mer varierad stadsbild

Ny bebyggelse i ett område kan påverka den visuella variationen beroende på om tilläggen smälter in i eller bryter av områdets särprägel. En mer varierad stadsbild kan påverka orienterbarheten i ett område. Förtätning kan även bidra med ett nytt historiskt lager i miljonprogramsområdena som byggdes under en och samma tidsperiod.

Förlust eller försämring av grönytor

Då förtätning innebär exploatering av grönytor leder det till minskade friytor för de boende och ny bebyggelse eller förändrad trafikföring kan bryta upp grönytor som tidigare varit sammanhängande. Detta kan medföra att deras rekreativa värde minskas. Grönytor som uppfattas som oanvända restytor lider ofta större risk att bli exploaterade.

Mer intensivt användande av befintliga grönytor

Man kan förvänta sig att befintliga grönytor får ett mer intensivt användande vid förtätning, dels till följd av en reducering av grönytor men även p.g.a. ökad befolkning i området. Detta kan innebära ökat slitage och kräva ytterligare skötsel. Att en plats blir mer välbefolkad kan å andra sidan utgöra en trygghetsfaktor.

Bilfria miljöer bryts upp eller försvinner

Ny bebyggelse i ett område kan kräva ett utökat biltrafiknät, vilket kan leda till att sammanhängande bilfria miljöer bryts upp. Detta kan leda till en otrygg trafiksituation och minska användbarheten av de bostadsnära grönytorna, särskilt för barn.

Beskuggning av kringliggande byggnader och grönytor

Vid förtätning riskerar befintlig bebyggelse att bli beskuggad, särskilt om den nya bebyggelsen utgörs av höga hus. Även intilliggande grönytor kan påverkas negativt av förtätning då de riskerar att få en ökad beskuggning.

DEL 2

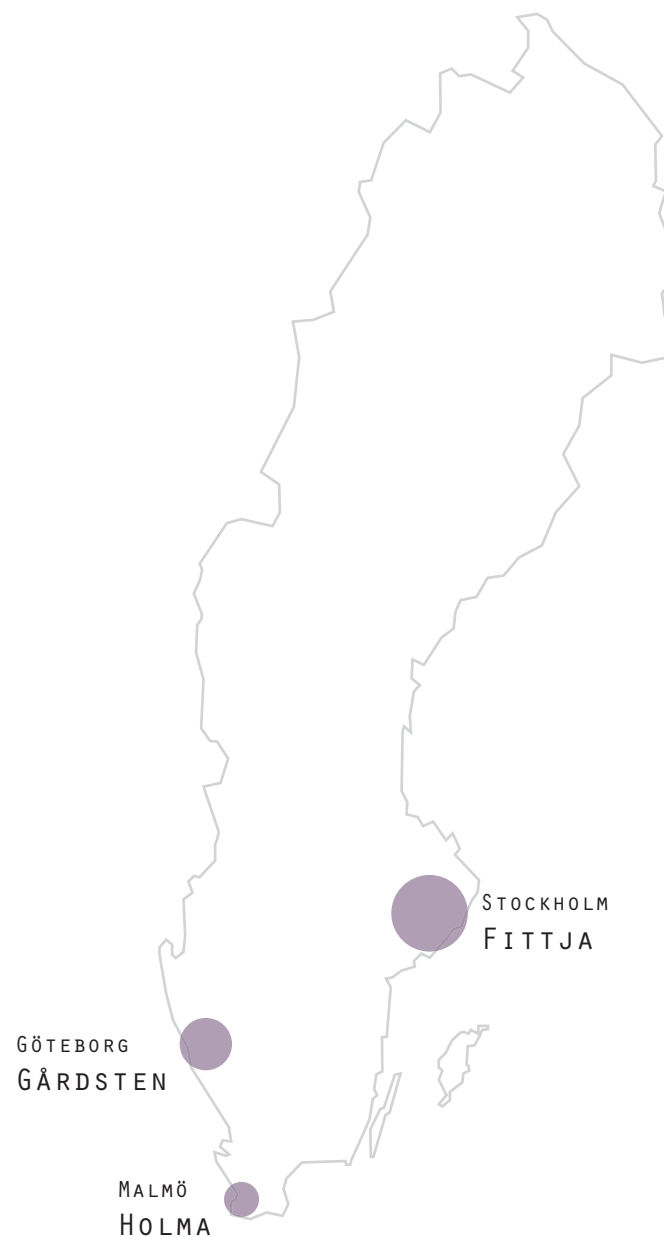
FALLSTUDIER

De miljonprogramsområden jag valt att studera är Fittja i Stockholm, Gårdsten i Göteborg och Holma i Malmö. Områdena återfinns alltså i olika delar av landet men gemensamt är att de ligger i något av Sveriges tre storstadsområden. Respektive studieområde kommer här att studeras separat med utgångspunkt från intervjuer och olika typer av dokument. I arbetets diskussionskapitel sker sedan en jämförande och reflekterande diskussion om samtliga studieområden.

I arbetets föregående del identifierades en rad aspekter som kan anses vara centrala vid förtätning av miljonprogramsområden. Dessa kommer nu att fungera som analysverktyg i studierna av tre olika miljonprogramsområden där förtätning sker eller planeras att ske. De två första av de empiriska frågeställningarna har som syfte att samla in material, som sedan analyseras med hjälp av slutsatserna från litteraturstudien. Den tredje frågeställningen har en mer öppen karaktär och för ett resonemang baserat på de två inledande frågeställningarna såväl som analysen av dem.

Empiriska frågeställningar, kring vilka fallstudierna tagit sin utgångspunkt:

- Vad har man velat åstadkomma med förtättningsinsatserna i de miljonprogramsområden som studeras i fallstudierna?
- Hur har man arbetat med förtätningen i områdena?
- Hur har man förhållit sig till områdenas ursprungliga fysiska strukturer?



DEL 2.1

FALLSTUDIE

FITTJA STOCKHOLM

Fittja är ett av de miljonprogramsområden i Stockholmsregionen i vilket det planeras för förtätning. En av målsättningarna med förtätningen i Fittja är att bredda det idag ensidiga bostadsutbudet i stadsdelen och redan nu finns ett antal nybyggda radhus färdiga i Fittja. En annan viktig del i Fittjas förändringsarbete handlar om att utveckla centrumområdet. Överlag anser man att det finns ett behov av att ge Fittja en ny identitet och att höja stoltheten över området (Karlsson, muntligen, 2014b).

I min studie av Fittja har jag intervjuat Olof Karlsson, planarkitekt på stadsbyggnadsenheten i Botkyrka kommun. Jag har även studerat detaljplaneprogrammet *Framtid Fittja* (Botkyrka kommun, 2012) som beskriver de övergripande målen för Fittjas långsiktiga utveckling.



KONTEXTEN - STOCKHOLM

Stockholmsregionen befinner sig i en utvecklingsfas som innebär att näringslivet alltmer går mot en kunskapsintensiv tjänsteproduktion. Denna utveckling går snabbare i Stockholmsregionen än i de övriga delarna av landet. Utvecklingen har resulterat i en kraftig inflyttning till Stockholmsregionen, vilket i sin tur har lett till bostadsbrist (Botkyrka kommun, 2002, s. 4). Befolkningen i Stockholms län är för närvarande drygt 2 100 000 personer (Statistiska centralbyrån, 2014b). Den sydvästra delen av regionen där bl.a. Botkyrka är beläget, har dock haft en något svagare befolkningstillväxt än många andra delar av Stockholmsområdet (Botkyrka kommun, 2002, s. 4). I hela Botkyrka kommun bor idag drygt 87 000 invånare (Statistiska centralbyrån, 2014a). Från 1970-talet och framåt har utomlandsfödda medborgare utgjort en stor del av de inflyttade och i Stockholmsområdet är det kommunerna Botkyrka och Södertälje som har den största andelen invånare födda utomlands. I Stockholm finns en tydlig boendesegregation som en följd av bostadsbristen och de höga bostadspriserna (Stockholms läns museum, 2014).

KORT OM FITTJA

Byggår: 1970-1975 (Botkyrkabyggen, 2014).

Antal invånare: drygt 7000 (Botkyrka kommun, 2013).

Antal bostäder: 2 500. Varav 17 % i småhus och resten i flerbostadshus. (Botkyrka kommun, 2012).

Upplåtelseformer: flerbostadshusen utgörs av hyresrätter och småhusen av tomt- alternativt äganderätter (Botkyrka kommun, 2012, Botkyrka kommun, 2011).

Avstånd Stockholm centrum: 19 km (Google Maps, 2014)

FITTJA

Fittja är beläget i kommunen Botkyrkas nord-östligaste del och miljonprogramsområdena i detta område var några av de sista större flerbostadshusområdena som byggdes inom miljonprogrammet (Botkyrka kommun, 2010). Centralorten i Botkyrka kommun är Tumba (Botkyrka kommun, 2013), som är belägen knappt 8 km söder om Fittja (Google Maps, 2014). Bebyggelsen i Fittja ger ett enhetligt intryck och dess utseende har förändrats mycket lite sedan området byggdes. Bostadsbebyggelsen utgörs av höghus i lamellform, loftgångshus samt radhus. Radhusen utgörs främst av bebyggelse från miljonprogrammet men även av ett kvarter med nybyggda radhus. Bostadsbebyggelsens höjd varierar mellan radhus i två våningar till höghus i upp till tolv våningar. Mellan flerbostadshusen bildas gårdar, varav de flesta är tydligt definierade av de kringliggande byggnaderna men utan att skapa slutna kvarter. Landskapet i Fittja är relativt kuperat och bebyggelsen är anpassad efter höjdskillnaderna. I de högre partierna återfinns loftgångs- och höghusbebyggelsen som på så sätt får ett visst skulpturalt intryck på håll. Småhusbebyggelsen är lokaliserad till de lägre partierna av den dalsänka som finns i södra Fittja (Botkyrka kommun, 2012, s. 10).

Fittja är tydligt avgränsat mot sitt omland. I öster finns Albysjön som skapar en naturlig avgränsning i den riktningen. Söderut avgränsas Fittja av den skogsbevuxna Albyåsen som på motsatt sida gränsar till miljonprogramsområdet Alby. I norr och väster finns de stora trafiklederna E4 och Botkyrkaleden. Dessa barriärskapande element gör att Fittja får ett relativt isolerat läge med begränsade kopplingar till omgivande områden (Botkyrka kommun, 2012). Fittja har däremot goda kollektivtrafikförbindelser och man kan ta sig till centrala Stockholm på 25 minuter med tunnelbanan. Det går även busstrafik till kringliggande områden såsom Tumba och Huddinge (Botkyrka kommun, 2011).



- Utförd eller pågående förtätning
- Naturmark
- Parkmiljö
- Parkeringsytor
- Flerbostadshus
- Småhus/radhus
- Skolor/ verksamhetslokaler
- T Tunnelbanestation





Vy över Krögarvägen, väster om tunnelbanestationen



Tunnelbaneviadukten i Fittja



Bostadsgård i norra Fittja



Radhusbebyggelse i södra Fittja



Fittja äng



Fittja centrum

PLANERNA FÖR FITTJA

Enligt intervjun med Karlsson (2014a) och utifrån skriften *Framtid Fittja* (Botkyrka kommun, 2012) är det inga omvälvande förändringar som planeras för Fittja. Karlsson uttrycker det som att man vill utgå ifrån de befintliga förutsättningarna och bara komplettera eller förändra sådant som inte fungerar i dagsläget (ibid). Ett övergripande syfte med förändringarna i Fittja handlar om att höja stoltheten i området och ge det en tydligare identitet (Karlsson, 2014b). Om bebyggelsen i Fittja blir mer unik och annorlunda från andra områden kan det förändra människors bild av området. En av framtidsvisionerna från *Framtid Fittja* lyder: "Fittja är inte bara ett område som byggdes under miljonprogrammet utan också en unik stadsdel i Stockholm." (Botkyrka kommun, 2012, sid. 24). Två av de huvudsakliga syftena med utvecklingen av Fittja handlar om att utveckla Fittjas stadsdelscentrum och att skapa ett bredare bostadsutbud. Förtätning tycks ha en viktig roll i utvecklingen av stadsdelen (ibid). I *Framtid Fittja* går man inte in på detalj i hur bostadskvarteren ska förändras och Karlsson (2014b) poängterar att detta är en fråga för fastighetsägarna i första hand. I de nuvarande planerna finns inga idéer om att riva bebyggelse i Fittja, bortsett från eventuell nedmontering av förskolepaviljonger, vilka är avsedda som mer temporär bebyggelse (Karlsson, 2014b).

Hinder för förtätning

Tidigare har det funnits ett begränsat intresse från byggherrar att bygga i Fittja och dessutom fanns det problem med att Stockholm stad inte ville sälja den mark som de ägde i Fittja. Detta gjorde att det dröjde några år innan man formellt antog programmet *Framtid Fittja*, år 2011, berättar Karlsson (2014b). Han menar att det är en förutsättning att fastighetsägarna är intresserade av att bygga och satsa i området för att det ska kunna ske en förändring, särskilt eftersom Botkyrka kommun bara äger begränsade delar av marken i Fittja (ibid). Mycket av den kommunägda marken i Fittja är dessutom svårexploaterad av flera olika anledningar. Tunnelbandeviadukten som skär igenom stadsdelen omöjliggör byggnation på många platser. Även de omgivande trafiklederna medför bebyggelse restriktioner p.g.a. att de utgör trafikleder för farligt gods och genererar trafikbuller. Ner mot Albysjön finns ett större grönområde, Fittja äng, vilket kommunen inte vill bebygga då det utgör ett viktigt rekreativområde för Fittjaborna (Karlsson, 2014a).

Vad har hänt hittills?

Sedan Fittjas tillkomst på 70-talet har det hänt mycket lite avseende bebyggelsen i området. Karlsson (2014b) berättar att det främst handlat om ombyggnationer och ett fåtal nybyggnationer. I övrigt utgör området ett välbevarat exempel på typisk miljonprogramsbebyggelse, menar han (ibid). På senare år har det skett förtätning på en plats i Fittja, strax sydöst om stationen. På denna plats, kallad Sjöterrassen, har det uppförts radhusbebyggelse med sammanlagt 62 bostadsrätter. Radhusen är av typen stadsradhus och har uppförts i tre våningar (Hemgården Byggnadsaktiebolag, 2012). Varje radhus rymmer en alternativt två lägenheter och dessa upplåtes som bostads- eller äganderätter (Botkyrka kommun, samhällsbyggnadsförvaltningen, 2010). Dessa radhus byggdes på en tomt som tidigare rymt en förskola och det var alltså en hårdgjord yta som exploaterades, berättar Karlsson (2014b). Karlsson berättar att byggandet av radhusen på Sjöterrassen har bidragit till ett ökat intresse av att bygga i Fittja och i övriga delar av norra Botkyrka. Det handlar både om befintliga fastighetsägare i området såväl som nya byggherrar (ibid).



Nybyggda radhus på Sjöterrassen

VAD VILL MAN ÅSTADKOMMA MED FÖRTÄTNINGSINSATSERNA I FITTJA?

Utveckla och förbättra Fittja centrum

En stor del av *Framtid Fittja* (Botkyrka kommun, 2012) berör utvecklingen av Fittja centrum och enligt Karlsson (2014a) är just centrumet en av svagheterna i stadsdelen. Han berättar att det finns ett intresse från centrumägarna att växa och att det finns ett behov av fler affärslokaler i stadsdelen (2014b). Idag är det många som handlar i andra, närliggande stadsdelar, t.ex. Skärholmen och han menar att det är en utmaning att fånga upp de som rör sig i Fittja centrum och få dem att använda sitt eget närcentrum (ibid).

Kring centrumet och tunnelbanestationen i Fittja finns planer på att tillföra

ny bebyggelse med avsikten att skapa ett tydligare nord-sydligt centrumstråk. Detta skulle innebära en tryggare och mer levande passage genom centrum (Botkyrka kommun, 2012). Enligt Karlsson (2014b) är det många som känner sig otrysta kring centrum, bl.a. på dess västra sida där centrumbyggnaden idag upplevs som en baksida. Samtidigt utgör den gångvägen en viktig passage för de som bor nordväst om stationen och centrum (ibid).

Hur ska man arbeta med förtätning i Fittja centrum?

Förtätning har en viktig roll i att förändra Fittjas centrumområde och kan innebära ny bebyggelse, såväl som tillbyggnader av lokaler i markplan på



Planerad förtätning i Fittja

- 1 Fittja centrum
- 2 Radhus längs Krögeravägen
- 3 Villor på vatten
- 4 Handels- och kontorslokaler längs E4:an



befintliga höghus. Genom ett tillskott av verksamhetslokaler i markplan kan detta område få mer liv och rörelse (Botkyrka kommun, 2012). Karlsson (2014b) ser dock inte förtätning och ny bebyggelse som det enda sättet att åstadkomma ett tydligt och tryggt centrumstråk. Att hålla uppe en god standard och skötsel av gator och parkområden kan också ha en viktig inverkan. Men samtidigt medger han att det i vissa fall är viktigt att det kommer till fler ögon mot gatan för att en plats ska kännas säker (ibid).

Längs den västra sidan av centrumbyggnaden, längs den östra kanten av grönområdet Fittjahöjden, planeras förtätning med någon typ av suterrängbebyggelse med verksamhetslokaler i våningarna ner mot centrumstråket och bostäder alternativt en förskola på motsatt sida, ut mot parken. Denna nya förskola skulle då kunna ersätta den befintliga förskolan som är belägen längre västerut, i mitten av parken (Botkyrka kommun, 2012).

Det finns planer på ny bebyggelse även söder om centrumbyggnaden och även denna bebyggelse skulle kunna innehålla verksamhetslokaler för att förstärka stråket. Även centrumbyggnaden skulle kunna byggas om för att på så sätt göra dess entréer och fasader mer inbjudande och levande. Genom påbyggnader på centrumbebyggelsen kan man skapa fler bostäder i detta område, som på så sätt blir mer funktionsblandat (Botkyrka kommun, 2012). Den exakta utformningen av den tillkommande bebyggelsen kring centrum är inte fastställd, men Karlsson (2014b) s 4 tänker sig att den inte kommer att bli högre än 4-5 våningar.



Framsida av centrumbyggnaden



Baksida av centrumbyggnaden



Fittjahöjden, väster om centrum



Stråk söder om centrum. Grönområdet till höger i bilden planeras att förtätas.

■ Skapa ett bredare bostadsutbud

Idag utgörs en stor andel av bostäderna i Fittja av hyreslägenheter i flerbostadshus och det finns ett behov av att bredda bostadsutbudet. Enligt *Framtid Fittja* (Botkyrka kommun, 2012) finns det bland de boende i Fittja en efterfrågan på andra typer av bostäder, t.ex. lägenheter i mer skiftande storlekar. En stor del av lägenheterna i flerbostadshusen i Fittja utgörs idag av två- och trerummare. Man vill även komplettera med andra upplåtelseformer när det nu planeras för förtätning i stadsdelen (ibid). Byggandet av radhusen på Sjöterrassen bidrog med en ökad andel ägande- och bostadsrätter i området (Botkyrka kommun, samhällsbyggnadsförvaltningen, 2010) och enligt Karlsson (2014a) gick dessa bostäder förvånansvärt fort att sälja. Eftersom nybyggnationen i Fittja varit låg under en lång tid så visste man inte riktigt hur marknaden såg ut. Han berättar att det främst var folk från Fittja eller närliggande Slagsta som köpte radhuslägenheterna, vilket tyder på att det finns en önskan bland de boende om att kunna göra boendekarriär inom området. Eftersom Sjöterrassens bostäder gick så fort att sälja tror Karlsson att det kommer finnas ett intresse även för kommande radhusetableringar i Fittja. I och med det lyckade projektet med Sjöterrassen är det nu fler byggherrar som är intresserade av att bygga i Fittja (ibid).

Hur används förtätning för att skapa ett bredare bostadsutbud?

Efter uppförandet av Sjöterrassen planerar man nu för ytterligare byggnation av radhus i Fittja. Bl.a. planeras förtätning längs Krögervägen, på ytor som idag utgörs av parkeringsplatser. Här funderar man på att tillåta en viss grad av självbyggeri, vilket skulle kunna bidra till mer varierade och personliga miljöer i Fittja (Botkyrka kommun, 2012). I *Framtid Fittja* (Botkyrka kommun, 2012, s. 29) berörs idén om att bygga villor på vatten längs kanten av Albysjön. Detta skulle medföra en ny typ bostäder i området och även göra den intilliggande Fittja äng mer befolkad (ibid).

Det finns ett underskott på äldreboenden i Fittja idag och i *Framtid Fittja* (Botkyrka kommun, 2012, s. 26) berörs idén om att bygga nya lägenheter för äldre i centrum. Förutom att det centrala läget skulle vara fördelaktigt för de boende så skulle nya bostäder skapa mer liv i centrum. Det finns även förslag om att bygga studentbostäder kring Fittja centrum (ibid). I och med planerna på förtätning i centrum finns möjlighet att erbjuda bostäder i flerbostadshus med andra upplåtelseformer än hyresrätt. Det finns inga färdiga detaljplaner för någon av dessa projekt och de nya bostädernas exakta utformning och upplåtelseformer är således inte klara.

■ Göra Krögervägen till en sammanbindande stadsgata

Trafikstrukturen i Fittja innebär många återvändsgator och omvägar för biltrafiken. Krögervägen är den enda vägen som löper igenom stadsdelen men den fungerar idag som en barriär som delar upp Fittja i två delar. Därför vill man förändra karaktären på Krögervägen till att bli mer stadsmässig med tillkommande bebyggelse som ska kanta gatan (Botkyrka kommun, 2012).

Förtätning kring Krögervägen tycks relevant då Karlsson (2014b) berättar att man har byggt en trottoar längs med Krögervägen eftersom folk upplever det som otryggt att gå längs med obefolkade sträckor i Fittja och att de går hellre längs trafikerade vägar. Det finns idéer om att tillåta biltrafik längs Krögervägen, som idag bara används för busstrafik. På så sätt skulle man skapa en genomfartsväg genom Fittja. (ibid).



Parkeringsplatserna längs Krögervägen planeras att förtätas

Hur ska man förtäta längs Krögervägen?

Förtätning med radhus längs Krögervägen skulle alltså inte bara medföra en större bredd i Fittjas bostadsutbud. Det skulle även göra att Krögervägen blev mer befolkad (Botkyrka kommun, 2012). Karlsson tillägger att man skulle kunna etablera lokaler för handel i den tillkommande bebyggelsen längs Krögervägen (2014b). Dessa verksamheter skulle kunna ses som en fortsättning på det handelsstråk som planeras i Fittja centrum. Karlsson (2014b) nämner även möjligheten att bebygga det område med kolonilotter som ligger längs Krögervägen, men då måste man i sådana fall ersätta dem någon annanstans i närområdet (ibid). För att inte ta bort utsikten från den befintliga bebyggelsen längre norrut tänker man sig lägre radhusbebyggelse längs Krögervägen. (Botkyrka kommun, 2012, s. 26).

ANALYS:

Hur förhåller sig förtätningen i Fittja till de centrala aspekterna av förtätning, vilka identifierades i det föregående kapitlet?

MÅL VID FÖRTÄTNING AV MILJONPROGRAMSOMRÅDEN

Förändring av offentlig och privat zonerings?

Som nämnt tidigare är det fastighetsägarna i Fittja som avgör hur bebyggelsekvarteren ska förändras på en mer detaljerad nivå (Karlsson, 2014b) och det är inget som behandlas specifikt i *Framtid Fittja*. Liksom i många andra miljonprogramsområden har bostadsgårdarna i Fittja en öppen struktur och är tillgängliga för alla. I Fittja innebär de huvudsakliga rörelsemönstren att man går över gårdarna och enligt Karlsson (2014b) utgör detta inget problem och han ser ingen anledning till att ge gårdarna en mer privat karaktär eller att skärma av dem med ny bebyggelse. Han anser att det bör fortsätta att vara en öppen kvartersstruktur i Fittja. Vissa förändringar har dock skett kring bebyggelsen vilket har påverkat relationen mellan privata och offentliga ytor. Man har t.ex. låtit de boende få en egen grönska framför lägenheten i de fall där det varit möjligt, vilket mjukat upp övergången mellan den privata och den offentliga sfären. Att låta balkongräckena vara transparenta kan ha samma funktion (ibid). Tack vare de höjdskillnader som finns i Fittja är det många av gårdarna som får en viss privat prägel, men utan att vara tillstängda eller slutna. När man måste gå upp för en trappa för att nå gården upplevs den ofta som mer privat än om gården ligger i samma nivå som de intilliggande offentliga vistelseytorna.

Överbygga barriärer och skapa starkare kopplingar till omgivande stadsdelar?

Förtätning tycks ha en begränsad betydelse för att stärka kopplingarna till omgivande stadsdelar i Fittjas fall, då stora omgivande trafikleder försvårar det. Enligt Karlsson (2014a) är det med dagens situation och lagstiftning svårt att få Fittja att växa ihop med angränsande områden. E4:an och Botkyrkaleden utgör vägar för farligt gods vilket omöjliggör bebyggelse i direkt närhet till dem (ibid). Det finns små möjligheter för bostadsbebyggelse här men det finns däremot planer på att etablera handels- eller kontorsbyggnader i området intill E4:an

(Karlsson, 2014b). På så sätt kan detta område komma att fungera som en entré eller port till Stockholm när man rör sig längs E4:an. Om nybyggnationen blir av bör den även ha funktionen att avskärma de befintliga bostäderna från buller (Botkyrka kommun, 2012, s. 31).

En bebyggelse i detta område skulle kunna bidra till att Fittja kommer upplevas som bättre integrerat med handelsområdet norr om Fittja, Slagsta samt övriga intilliggande områden. Det finns dock en risk att denna typ av monofunktionella verksamhetsområden i ytterstadslägen ger upphov till ytterligare barriäreffekter, snarare än att bryta dem. Detta är extra problematiskt då bl.a. området norr om Botkyrkaleden redan idag är monofunktionellt i och med den storskaliga externhandel som finns där.



Planer finns på att förtäta med kontors- och handelsbebyggelse längs E4:an och Botkyrkaleden.

Trafikintensiteten på de trafikleder som omringar Fittja är hög vilket kräver trafikseparerade lösningar för olika trafikslag. Idén att göra om större trafikleder till stadsgator är alltså inte en applicerbar idé i Fittja, sett utifrån dagens situation, särskilt inte om trafikintensiteten skulle öka ytterligare i och med en fortsatt ökad exploatering i hela Stockholmsregionen. Karlsson menar att man istället bör sträva efter att skapa tryggare och attraktivare gång- och cykelvägskopplingar till omgivande områden (2014a).

Orienterbara och trygga miljöer?

Överlag är det svårt att orientera sig i Fittja och Karlsson (2014b) menar att det är ett inbyggt problem i stadsdelens uppbyggnad att det inte finns någon hierarki för var man ska gå. Även om man ser sin målpunkt så kan det vara svårt att hitta vägen dit. Att skapa ett tydligare stråk mellan Fittja centrum och de närliggande bostadskvarteren är ett sätt att förbättra orienterbarheten i stadsdelen. Som nämnt tidigare så finns det bland Fittjas invånare en del känslor av otrygghet då man rör sig i stadsdelen och då särskilt i området kring centrum. Att gå längs med innerkanten av bostadsgårdarna upplevs dock som relativt tryggt, menar Karlsson. Att skapa ett stråk kantat av bostäder och verksamheter gör att det blir fler människor som rör sig där, vilket bidrar till trygghet.

I förändringsarbetet som hittills har skett i Fittja har man arbetat med att ge gårdarna olika karaktär, för att på så sätt skilja dem åt. Det bidrar både till känslor av tillhörighet för de boende kring en viss gård men kan också göra området mer lättorienterat. Det har handlat om olika slags markbeläggning och mönster på gårdarna men även färgsättning av balkonger t.ex. berättar Karlsson (2014b). Denna typ av förändringar i den befintliga bebyggelsen kan tillsammans med förtätning bidra till att skapa tydligare och mer lättnavigerade stråk, menar han.

Att släppa fram biltrafik längs fler sträckor i Fittja kan dels öka orienterbarheten för bilisterna men även upplevas som en trygghetsfaktor för fotgängare och cyklister. Man har bl.a. funderat på att tillåta biltrafik längs Krögervägen. En nackdel med att tillåta biltrafik på tidigare bilfria platser är att det kan innebära en farligare trafikmiljö och förlust av rekreativa kvaliteter.

Ökade exploateringstal?

Man har inte tagit fram några siffror på det aktuella exploateringstalet för Fittja och enligt Karlsson (2014b) arbetar man inte heller utifrån att höja exploateringstalet som ett mål i sig. Det finns heller ingen anledning att bygga nya bostäder i syfte att skapa ett större underlag för service. Karlsson menar att ett tillräckligt befolkningsunderlag redan finns där (ibid). Den tillkommande bebyggelsen i Fittja tycks få ett exploateringstal som generellt sett är lägre än det för den befintliga bebyggelsen i stadsdelen. Det kan dels kopplas till önskan om att bredda bostadsutbudet och i och med det bygga fler radhus och andra lågexploaterade byggnadstyper. Men det tyder också på att trycket på en tätare stadsbygd är förhållandevis lågt. Detta har sannolikt att göra med Fittjas något perifera läge i Stockholmsregionen.

Bättre förutsättningar för miljövänliga transporter?

Idag är området kring Fittja centrum med tunnelbanestationen förhållandevis lågexploaterat då det utgörs av stora öppna parkeringsytor och en relativt låg centrumbyggnad. Den högre bebyggelsen finns istället en bit ifrån själva centrumet. Avseende förtätningen är det i Fittja centrum som den högsta bebyggelsen planeras medan andra delar av Fittja planeras att få en lägre bebyggelse, t.ex. längs Krögervägen där det planeras för radhusbebyggelse (Botkyrka kommun, 2012). Om planerna för Fittja centrum förverkligas skulle det leda till ett högre exploateringstal i detta område, vilket är positivt avseende närheten till kollektiva transportmedel och andra servicefunktioner i centrum. Genom att förtäta kring centrum kan detta område även upplevas som tryggare, vilket kan ha en inverkan på valet av transportmedel och öka de kollektiva transporterna.

Avseende parkeringslösningen finns en skillnad mellan de nybyggda radhusen på Sjöterrassen och de äldre radhusen som byggdes under miljonprogrammet. Vid de äldre radhusen finns områdets bilparkeringar samlade på en gemensam yta i utkanten av radhuskvarteren, medan de nybyggda radhusen har bilparkering i direkt anslutning till bostaden. Detta skulle kunna innebära att de boende i de nybyggda radhusen är mer benägna att välja bilen som transportmedel, jämfört med de boende i de äldre radhusområdena.

Större bredd på bostadstyper och upplåtelseformer?

Idag finns en liten variation av olika bostadstyper och upplåtelseformer i Fittja. En stor del av bebyggelsen utgörs av flerbostadshus med hyresrätter. Som nämnt tidigare är en av målsättningarna med förändringarna i Fittja att bredda bostadsutbudet (Botkyrka kommun, 2012, s. 18). Detta yttrar sig i planerna på att bygga radhus samt att bygga bostäder som riktar sig till specifika grupper såsom studenter och äldre. I och med byggandet av Sjöterrassen i Fittja kunde man se att det fanns ett intresse av att köpa nyproducerade bostadsrätter i Fittja. På sikt kan ett bredare bostadsutbud innebära en stabilare befolkning då Fittjaborna kan bo kvar i området även om de får en förändrad familjesituation eller nya ekonomiska förutsättningar. Nyproducerade bostäder kan även locka till sig nya målgrupper vilket kan bidra till att öka områdets generella attraktivitet.

Bredare serviceutbud?

I Fittja finns ett behov av att höja serviceutbudet, enligt Karlsson (2014b). Detta kan ske genom bl.a. handelsetableringar, vilket även skulle kunna bidra med fler arbetsplatser till området. Dessa funktioner är tänkta att tillföras både i Fittja centrum och på längre sikt även i området kring E4:an och Botkyrkaleden (ibid). Nya kommersiella verksamheter tycks ha en viktig del i skapandet av det stråk som planeras i Fittja centrum.

Idag finns det en del småskalig handel och liknande utspritt i Fittja och enligt Karlsson (2014a) skulle det vara önskvärt att samla de kommersiella funktionerna i och omkring centrum, då detta gör att både kunder och affärsägare har lättare att hitta varandra. Många av de lokaler som används för handel idag var inte avsedda för det ändamålet ursprungligen men Karlsson frågar sig om nybyggda lokaler skulle intressera de befintliga butiksägarna i området. Nya lokaler riskerar att få en betydligt högre hyra, särskilt då det endast är en ägare till centrumet, som i Fittjas fall. Då måste fastighetsägaren hålla upp hyrorna för att kunna gå runt ekonomiskt (ibid).

ANALYS - EFFEKTER PÅ DE BEFINTLIGA STRUKTURERNA I MILJONPROGRAMSOMRÅDEN

Förändrade kvarterstyper?

Den tillkommande förtätningen i Fittja kan i första hand betraktas som fristående bebyggelsestillägg snarare än som försök att förändra den befintliga kvartersstrukturen som finns i området. Kring centrum planeras dock en karaktärsomdaning som innebär att de kommersiella funktionerna kan komma att rikta sig mer utåt från centrumbyggnaden. Idag finns få aktiva fasader kring centrumbyggnaden. Ny bebyggelse kring centrum är tänkt att bidra med verksamhetslokaler i bottenplan vilket i sin tur ska bidra till att skapa ett nytt centrumstråk genom Fittja centrum.

Den tillkommande bebyggelsen som planeras i Fittja utgörs främst av bygghusetyper som redan idag finns representerade i området, såsom lamellhus och olika typer av radhus. De planerade villorna på vatten skulle dock innebära ett tillskott av en helt ny bygghusetyp i Fittja.

Mer varierad stadsbild?

Karlsson (2014b) anser att det finns ett värde i att Fittja upplevs som en helhet på avstånd och att stadsdelen utgör ett välbevarat exempel på miljonprogrammets arkitektur. Därför menar han att man bör bevara områdets karaktär när det gäller den övergripande skalan men att man kan bryta enhetligheten i den mindre, mänskliga skalan (ibid). Som nämnt tidigare kan detta bidra till en bättre orienterbarhet i Fittja, då många platser i stadsdelen liknar varandra.

Karlsson (2014a) menar att ett av problemen med miljonprogramsområdena är att de lätt blir historielösa då de byggs i ett svep och att det därför är positivt om folk tillåts sätta sin egen prägel på sin närmiljö (ibid). Det är delvis därför som man funderar på att tillåta en viss grad av självbyggeri när det gäller de planerade radhusen längs Krögarvägen (Botkyrka kommun, 2012, s. 26). När man utformade radhusen vid Sjöterrassen hade man intentionen att låta dem smälta in med Fittjas befintliga bebyggelse och den intilliggande parken rent färgmässigt. Inne i kvarteren medgav man en större variation å andra sidan, berättar Karlsson (2014a). Detta tillvägagångssätt följer idéerna om en enhetlighet i den större skalan med en större mångfald och variation i den mindre skalan.

Förlust eller försämring av grönytor?

Avseende byggandet av Sjöterrassen innebär det ingen direkt förlust av grönyta då byggandet skedde på en gammal förskoletomt. Dock försvann några äldre träd som låg inom exploateringsområdet (Karlsson, 2014b). Den planerade förtätningen i Fittja kommer till viss del att innebära förlust av grönytor, vilka kan uppfattas som mer eller mindre värdefulla ur rekreativ synpunkt. Förtätningen som planeras i centrumområdet skulle innebära en förlust av grönytor i det området. Detta gäller bl.a. för den bebyggelsen som planeras längs kanten av Fittjahöjden, väster om centrum. En förtätning på denna plats innebär exploatering av parkmark men å andra sidan skulle den nya bebyggelsen kunna ersätta den befintliga förskolan belägen mitt i parken. Enligt *Framtid Fittja* skulle detta förbättra möjligheterna att utveckla parken (Botkyrka kommun, 2012, s. 26). Karlsson (2014b) s. 5 uttrycker dock en viss klivenhet gällande att bygga delar av Fittjahöjdens grönområde, då han menar att platsen har kvaliteter som rekreativ område och har en väletablerad vegetation. Men samtidigt menar han att det skulle vara positivt att få en större, samlad parkyta, till skillnad från idag då förskolans läge mitt i parken minskar möjligheterna att utveckla grönområdet. Även söder om stationen vill man förtäta som en del i skapandet av ett tydligare centrumstråk söderut. Detta skulle i så fall innebära en förlust av grönytor även i det området (ibid).

En exploatering av marken som ligger längs med E4:an, norr om Fittja skulle innebära en förlust av grönytor men enligt Karlsson (2014b) är det ingen som använder de grönytorerna idag, då området är utsatt för kraftigt buller. Vid en byggnation bör man dock ta hänsyn till vilken påverkan det kan få på landskapsbilden och för utblickar över området (Botkyrka kommun, 2012, s. 31).

Förslaget om att anlägga så kallade villor på vatten skulle innebära ett tillskott av mer exklusivt boende i Fittja, vilket skulle kunna vara positivt då det bidrar till att förbättra områdets anseende. Å andra sidan skulle det kunna inverka negativt på de rekreativa möjligheterna kring sjön, då de nya villorna skulle innebära en privatisering av vissa delar av strandkanten. Villorna riskerar även att begränsa utsikten från parken längs med vattnet. Men det ska dock poängteras att närvaron av boende kan få människor att känna sig tryggare då de vistas i området (Botkyrka kommun, 2012, s. 29).

Mer intensivt användande av befintliga grönytor?

Många av de gemensamma bostadsgårdarna i Fittja ligger ovanpå betongdäck med parkeringsplatser och de har därför en begränsad vegetation och stor andel hårdgjorda ytor jämfört med gårdar som inte är byggda på bjälklag (Karlsson, 2014b). Detta utgör en anledning till att värna om den allmänna grönskan i Fittja. Enligt planerna i *Framtid Fittja* (Botkyrka kommun, 2012) ser den tillkommande bebyggelsen kring centrum ut att få begränsad tillgång till privata utevistelseytor vilket talar för ett ökat behov av offentliga grönytor i närområdet. I programmet berörs idén om att utveckla Fittjahöjdens grönområde till en stadsdelspark. Vidare finns planer på att anlägga dammar för dagvattenhantering på olika platser i Fittja och i samband med det vill man anlägga ett rekreativt vatten- och konststråk mellan E4:an och Albysjön (Botkyrka kommun, 2012). Enligt Karlsson (2014b) kommer detta vattenparkområde antagligen att börja anläggas redan hösten 2014.

Bilfria miljöer bryts upp eller försvinner?

Dagens vägstruktur i Fittja innebär att bilister ofta tvingas ta långa omvägar för att nå olika målpunkter, vilket i sin tur genererar mer trafik. Enligt *Framtid Fittja* bör man därför skapa nya kopplingar för biltrafiken för att på så sätt få till ett genare vägnät och minska trafiken inom stadsdelen (Botkyrka kommun, 2012, s. 20).

I och med byggandet av radhusen på Sjöterrassen förlängdes Vårdshusvägen för att möjliggöra biltrafik till de nya bostäderna. Det finns idéer om att förlänga vägen ytterligare och koppla den till Krögarvägen och förbi platsen för en eventuell framtida tunnelbaneingång, söder om den nuvarande entrén (Botkyrka kommun, 2012, s. 31). Detta skulle ta bort möjligheterna att kunna röra sig mellan centrala och södra Fittja helt utan biltrafik. Dessutom skulle det påverka skolan som skulle skärmars av från det intilliggande grönområdet förklarar Karlsson (2014b). Han tillägger dock att de brukar välja att bevara trafiksepareringen i dessa fall, då det uppkommer en tydlig konflikt mellan platsens användbarhet och behovet av framkomlighet för biltrafik.

Beskuggning av kringliggande byggnader och grönytor?

I och med att merparten av den planerade bebyggelsen planeras att få en begränsad höjd leder det sannolikt inte till någon påtaglig beskuggning av omgivande grönytor eller befintlig bebyggelse. Eftersom ny bebyggelse inte heller planeras att ligga i absolut närhet till den befintliga bebyggelsen minskar risken för beskuggning. Beroende på hur den nya bebyggelsen i centrum utformas finns det dock en risk att den ger en skuggeffekt på torget eller närliggande grönområden.

HUR HAR MAN FÖRHÅLLIT SIG TILL FITTJAS URSPRUNGLIGA STRUKTURER?

Utifrån både intervjun med Karlsson såväl som detaljplaneprogrammet *Framtid Fittja* tycker jag mig se en stor respekt för Fittja och det arv från miljonprogrammet som stadsdelen utgör. De förändringar man vill göra tycks handla mer om kompletteringar än om omfattande förändringar av områdets karaktär. Karlsson (2014b) anser att man generellt bör försöka bevara den 70-talsprägel som bebyggelsen har och alltså inte göra några stora förändringar avseende den befintliga bebyggelsen. Dock är många byggnader i behov av en allmän upprustning, lägger han till. Som nämnt tidigare så är Karlsson positiv till att bryta enhetligheten i den mindre skalan, på marknivå, men anser att man bör bevara det visuella uttrycket i den större skalan (ibid).

Fittjas bebyggelsestruktur med högre hus belägna på höjder i landskapet innebär långsträckt utsikt över det omgivande stadslandskapet. Huruvida dessa värden kommer att påverkas av ny bebyggelse är svårt att avgöra då bebyggelsens exakta utformning och placering inte är bestämd i dagsläget. Men det tycks finnas en intention om att bevara de siktyer som finns idag. Detta gäller bl.a. för de radhus som planeras längs Krögarvägen, då man i *Framtid Fittja* (Botkyrka kommun, 2012, s. 26) uttrycker en önskan om att de bör hållas nere i höjd just för att inte förtä utsikten från bakomliggande hus.

Förändringen av centrumbebyggelsen

Avseende Fittjas bostadsbebyggels märks tydliga tankar om att bevara arvet från miljonprogrammet. När det gäller centrumbyggnaden finns däremot mer omfattande planer för förändring och här kan man identifiera en strävan om att gå bort från dess funktionalistiska struktur. Dels vill man få till en ökad funktionsblandning och komplettera handel- och serviceutbudet med bostäder. Dessutom vill man förändra centrumbyggnaden och göra den mer utåtriktad med fler entréer och skyltfönster åt olika håll (Botkyrka kommun, 2012, s. 20). Dessa tankar känns igen från många andra nutida centrumomdaningar och man skulle kunna koppla dem till idealet om den klassiska funktionsblandade staden.

En avskild del av staden

Fittja uppfattas idag som en tydligt avskiljbar stadsdel vilket kan ses som ett arv från det modernistiska stadsbyggnadsidealet. Det tycks dock inte vara ett medvetet beslut att låta Fittja bevaras som en enskild enklav i staden. Det är snarare ett resultat av att områdena kring stadsdelen är svåra att exploatera eller att förändra på andra sätt. Hade de fysiska förutsättningarna sett annorlunda ut hade det sannolikt planerats för andra typer av förändringar vilka har som mål att fysiskt sammankoppla stadens delar med varandra, särskilt med tanke på att det finns en väldigt stark växtkraft i Stockholmsområdet. Albysjön och Albyhöjden har också en viss barriäreffekt men utgör samtidigt rekreativa tillgångar för Fittjaborna. Tanken att låta naturområden kringgärda bostadsområdena känns igen från det funktionalistiska idealet och detta kan således ses som ett arv från funktionalismen.

Fittjas relativt isolerade läge gör att det sannolikt sker en liten genomströmning av andra människor än de som bor i området. På så sätt liknar dagens situation den vid miljonprogrammets tillkomst då områdena byggdes som enskilda enklaver i staden. Hade det funnits aktuella planer på att integrera Fittja tätare med kringliggande områden hade det kanske krävt en ökad tydlighet i förhållandet mellan privata och offentliga ytor. Karlsson (2014b) medger att en ökad privatisering av gårdsytorna skulle kunna vara en logisk lösning i andra miljonprogramsområden, men han ser det inte som något man bör sträva efter i Fittjas fall (ibid). Detta skulle kunna ses som en intention om att värna om de tankar kring öppenhet och gemenskap som fanns under funktionalismen.

Förlust av grönytor

Liksom i många andra miljonprogramsområden har mycket av Fittjas grönytor en oklar funktion och vissa av dem uppfattas som impediment. Det gäller bl.a. för de större grönytor som gränsar till de stora omgärdande trafiklederna. Andra ytor har ett mer uppenbart värde som rekreationsytor, såsom Fittja äng och miljöerna kring Albysjön. I och med förtätningsplanerna kommer vissa grönytor att bebyggas, något som Karlsson (2014b) har vissa betänkligheter

kring. Som nämnt tidigare handlar det främst om grönytor kring Fittja centrum och då bl.a. delar av Fittjahöjden. Detta område har kvaliteter som rekreationsområde även om det upplevs vara i behov av en viss upprustning. Man får anta att värdena av ett förändrat centrumområde anses vara större än bevarandet av dessa grönytor. Framöver kan det dock vara motiverat med en standardhöjning av vissa av Fittjas allmänna grönytor för att på så sätt motarbeta en fortsatt exploatering av dem.

Förtätning kan medföra ett utökat bilvägnät

Intentionen om att komplettera snarare än att förändra Fittja märks även i tankarna kring områdets trafikseparering. Karlsson (2014b) medger att trafiksepareringen i form av gångtunnlar och –broar skapar känslor av otrygghet, men anser inte att man bör ta bort dem utan hellre komplettera med övergångsställen och trottoarer (ibid). Fittjas trafikstruktur tycks överlag innebära en konflikt mellan de funktionalistiska idéerna om bilfria områden och en anpassning till den faktiska situationen. Dagens trafikstruktur innebär att bilisterna får ta långa omvägar inom och runt Fittja och därför vill man öppna upp fler bilförbindelser för att minska körsträckorna. Detta innebär på vissa ställen en konflikt mellan framkomligheten och värdet av bilfria miljöer. Enligt Karlsson (2014b) brukar man på kommunen dock välja att behålla trafiksepareringen i de fall då en ny bilväg skulle innebära stora olägenheter. Något som inte diskuteras är huruvida ett utökat biltrafiknät faktiskt skulle kunna leda till ökade trafikmängder då det bidrar till bättre framkomlighet för bilister. Om man även räknar med en generell befolkningsökning i Fittja som helhet så skulle ytterligare utökningar av vägnätet kunna väntas i framtiden, p.g.a. ökad biltrafik. Alltså, även om inte förtätningen i sig bryter upp bilfria miljöer så kan en ökad befolkning leda till ett generellt behov av nya bilvägar, vilka i sin tur bryter upp grönområden eller andra bilfria miljöer.

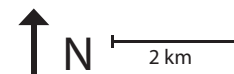
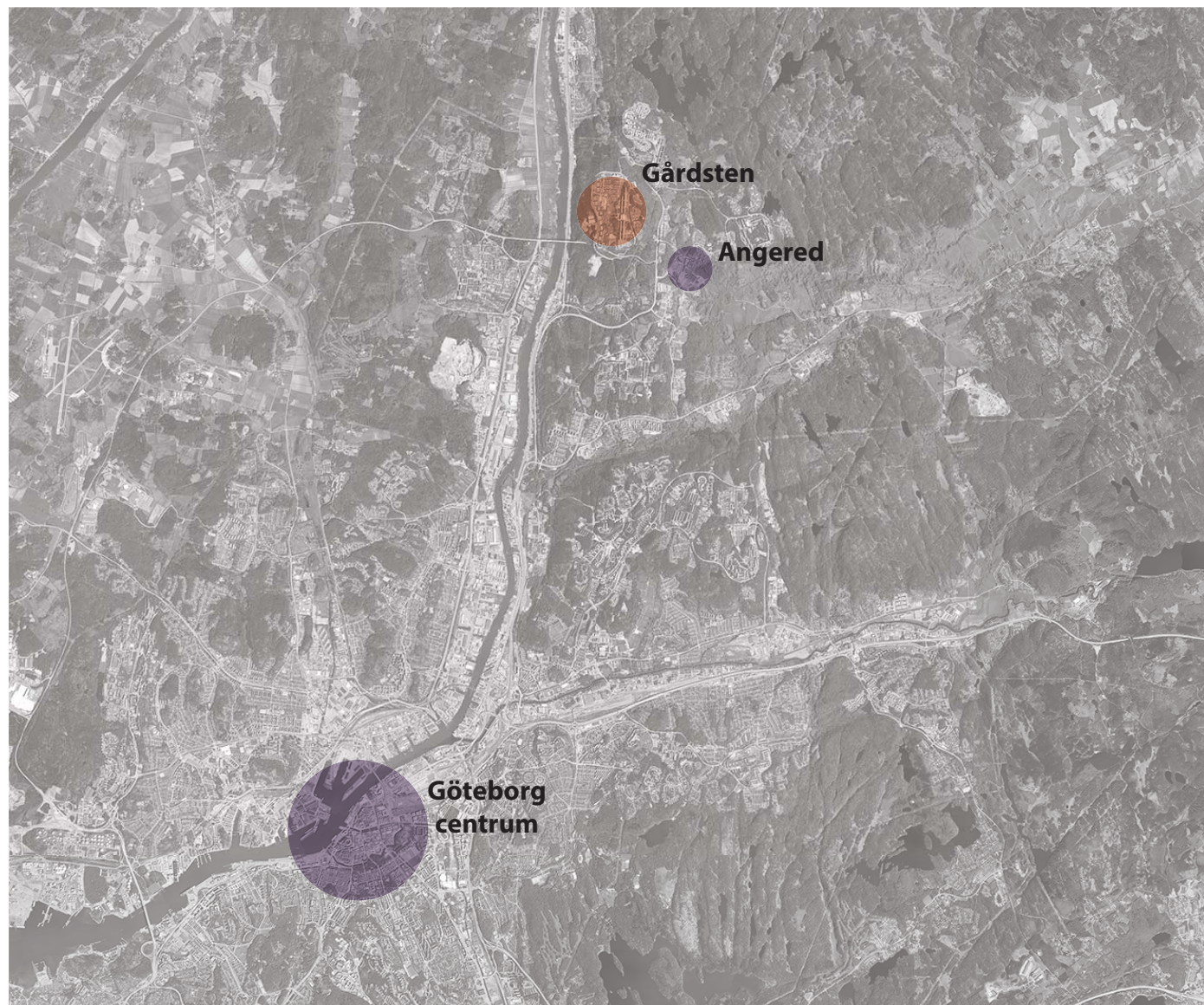
DEL 2.2

FALLSTUDIE

GÅRDSTEN GÖTEBORG

Miljonprogramsområdet Gårdsten i Göteborg har rönt positiv uppmärksamhet under senare år p.g.a. det förändringsarbete som skett i området. Det handlar både om fysiska förändringar i bebyggelsen såväl som sociala förändringar (Boverket, 2007). Nu står området inför planer på förtätning vilket bl.a. har som syfte att bredda områdets bostadsutbud, som idag är relativt ensidigt. I västra Gårdsten har man redan byggt ett antal småhus och fler är på gång.

I min studie av Gårdstens utveckling och planerna för området har jag intervjuat Anki Caspersson, kommunikationsansvarig på Gårdstensbostäder samt Ann-Sofie Jeppson, utvecklingsledare på fastighetskontorets strategiska avdelning på Göteborg stad. Jag har även studerat detaljplanerna gällande den kommande bebyggelsen på Kryddhyllan i västra Gårdsten.



KONTEXTEN - GÖTEBORG

Göteborg är Sveriges andra största stad med drygt 530 000 invånare (2013) och befolkningsciffrorna har varit stadigt stigande sedan mitten av 1980-talet (Statistiska centralbyrån, 2014a). Gårdsten ligger i stadsdelen Angered som i sin helhet har knappt 50 000 invånare. Det finns en stor etnisk mångfald bland stadsdelens befolkning då hälften är födda i ett annat land än Sverige (Göteborgs stad, 2014). Liksom i andra storstäder råder bostadsbrist i Göteborg och särskilt i Angered, där det inte byggs nya bostäder i tillräckligt stor utsträckning. Bostädernas storlek är inte heller anpassade till familjesammansättningen i stadsdelen och ett tillskott på mindre såväl som större lägenheter skulle behövas (Göteborgs stads stadsbyggnadskontor, 2014, s. 13). Den ensidiga bostadssammansättningen i många av Göteborgs ytterstadsdelar har lett till en boendesegregation i staden och därför bör man komplettera med de bostadstyper som saknas i de olika stadsdelarna. I Göteborgs översiktsplan pekas Angered ut som en av flera viktiga knutpunkter i staden. I knutpunkterna ska det satsas på förtätning för att åstadkomma mer effektiva transportsystem i staden som helhet (Göteborgs stads stadsbyggnadskontor, 2009).

KORT OM GÅRDSTEN

Byggår: 1969-1972 (Boverket, 2007)

Antal invånare: 8500 (Caspersson, muntligen, 2014a)

Antal bostäder: 3 200 (Göteborgs stads stadsbyggnadskontor, 2014)

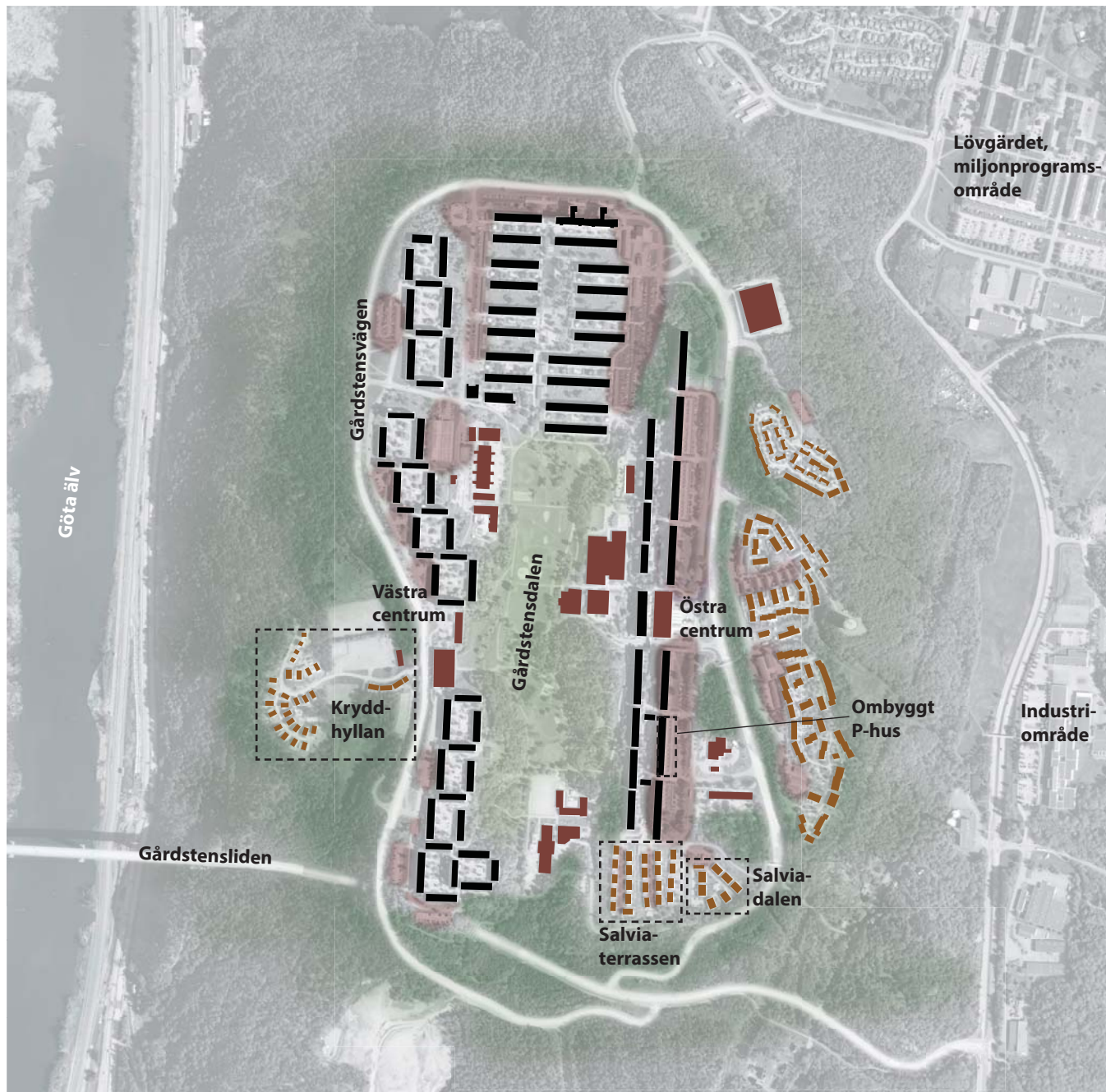
Upplåtelseformer: 2700 hyresrätter, övriga bostads- och äganderätter (Gårdstensbostäder, 2014)

Avstånd Göteborg centrum: 13 km (Boverket, 2007)

GÅRDSTEN

Gårdsten är beläget i utkanten av Göteborg, cirka 13 km norr om centrala Göteborg (Boverket, 2007). Stadsdelen är omgiven av skogsområden och det tillsammans med den kuperade terrängen gör att Gårdsten har ett relativt isolerat läge. Då området byggdes var tanken att hela Angered skulle komma att utgöras av ett flertal satellitstadsdelar med en total befolkning på 250 000 invånare. Spårvagnen som idag har Angered som slutstation var tänkt att gå ända fram till Gårdsten och de andra närliggande stadsdelarna Lövgärdet och Rannebergen. Men på grund av bl.a. neddragningar inom industrin så kom byggandet av sig och det är en av förklaringarna till varför stadsdelarna idag ligger avskilda från varandra (Caspersson, 2014a).

Gårdsten ligger i en kuperad terräng där bebyggelsen är koncentrerad till de högre partierna. I den mellersta delen av Gårdsten finns en djup dalsänka som bidrar till att separera Gårdstens delområden från varandra. Området kan delas in i västra, östra samt norra Gårdsten. Bebyggelsen utgörs huvudsakligen av flerbostadshus i form av lamell- och loftgångshus. Flerbostadshusen är placerade i en öppen struktur som skapar mer eller mindre slutna gårdsbildningar. Bebyggelsehöjden i östra Gårdsten varierar mellan 3-8 våningar, medan den är lite lägre i västra och norra Gårdsten, med 3-6 våningar. Även en del småhus finns i stadsdelen och då främst i områdena utanför Gårdstensvägen, vilken löper som en ringled runt Gårdstens centrala delar (Göteborgs stads stadsbyggnadskontor, 2014, s. 12). Områdets centrumfunktioner finns samlade i två olika närområdescentrum, ett beläget i västra delen av Gårdsten och ett i den östra delen. De två centrumområdena skiljs åt av Gårdstensdalen.



- Utförd eller pågående förtätning
- Naturmark
- Parkmiljö
- Parkeringsytor
- Flerbostadshus
- Småhus/radhus
- Skolor/ verksamhetslokaler





Bostadsgård i västra Gårdsten



Vy över norra Gårdsten



Ombyggt terrasshus i östra Gårdsten



Gårdstens västra centrum vid Kaneltorget



Gårdstensdalen



Gårdstens östra centrum

PLANERNA FÖR GÅRDSTEN

Under 1990-talet hade Gårdsten stora problem med outhyrda lägenheter och ett allmänt missnöje bland hyresgästerna. Under ledning av bostadsbolaget Gårdstensbostäder inleddes därför ett förändringsarbete vilket har inneburit en stor utveckling i stadsdelen. Initialt innebar förändringarna i Gårdsten ingen förtätning, eftersom man bl.a. rev två befintliga höghus och ersatte dem med småhus på samma plats. Det skedde även ombyggnationer av befintliga bygg-



Vägledning för arkitektonisk utveckling i Gårdsten, av Gunilla Svensson arkitektkontor med tillstånd av Gunilla Svensson (http://gunillasvensson.se/?page_id=281 [2014-09-02])

nader i Gårdsten. Detta förändringsarbete påbörjades 1997 (Boverket, 2007) och efter hand har förändringarna i Gårdsten även kommit att innebära förtätning i området. Utvecklingsarbetet som har skett i stadsdelen har letts av Gårdstensbostäder och Jeppson (muntligen, 2014) berättar att man på kommunen inte har tagit något helhetsgrepp över utvecklingen i Gårdsten genom en fördjupande översiktsplan eller ett planprogram för just Gårdsten (ibid). Däremot togs det fram en översiktlig plan gällande förtätning i Gårdsten på uppdrag av Gårdstensbostäder. Planen, som utformades av Gunilla Svensson arkitektkontor har till stor del legat till grund för de förändringar som har skett i Gårdsten (Caspersson, 2014b). Idag innebär förtätningen i Gårdsten i huvudsak byggande av småhus och förtätning har främst skett på Kryddhyllan i de västra delarna av Gårdsten. På samma plats planerar man att bygga ytterligare småhus såväl som flerfamiljshus. Att bredda bostadsutbudet i Gårdsten är ett uttalat mål från kommunen (Jeppson, 2014).

Hinder för förtätning

Både Jeppson (2014) och Caspersson (2014a) medger att det finns ett begränsat intresse av att bygga och att köpa bostäder i Gårdsten vilket gör att utvecklingen i stadsdelen går förhållandevis långsamt. Jeppson, menar att man då gärna går lite enklare vägar och inte lägger ner omfattande planarbete när de inte vet om det finns ett intresse av att bygga eller bo i området. Hon ser att man borde ta rejäla tag i den här typen av område och utveckla det ordentligt, men då måste det också finnas folk som är intresserade av att investera i området (ibid). Den på många platser kraftigt kuperade terrängen utgör ytterligare en komplicerande faktor för förtätning, både inom det befintliga Gårdsten och i områdena runt stadsdelen.

Vad har hänt hittills?

Steg 1 – Förändring

Förändringarna som skett i Gårdsten sedan slutet av 1990-talet initierades av det då nybildade bostadsbolaget Gårdstensbostäder, som köpte fastigheterna år 1997. Gårdstensbostäder är en del av en bostadskoncernen Förvaltnings AB Framtiden som är helägd av Göteborg stad. Tidigare ägdes fastigheterna i Gårdsten av två andra bostadsbolag inom samma koncern (Boverket, 2007, s. 11-12). När Gårdstensbostäder bildades var en stor andel av lägenheterna i Gård-

sten outhyrda. År 1999 var antalet outhyrda lägenheter över 800 stycken, på ett bestånd av 2229 lägenheter, berättar Caspersson (2014a). Problemen i området handlade om stora renoveringsbehov, hög omflyttning bland de boende och ett allmänt missnöje bland hyresgästerna. (Boverket, 2007, s. 36).

En av de första större projekt som skedde i Gårdsten innebar upprustning av ett antal flerbostadshus i nordvästra Gårdsten, där man satsade på energieffektiviserande åtgärder, bl.a. solfångare på taken (Boverket, 2004a). Senare skedde ombyggnationer av en husrad i östra Gårdsten, vilken sträckte sig nästan en kilometer lång. För att bryta upp den monotona storskaligheten revs två av husen och flera av de andra husen byggdes om och fick terrasseringsar (Boverket, 2007). I början av 2000-talet skedde även rivningar av två höghus med sammanlagt 220 lägenheter. Anledningen var att bostäderna var i väldigt dåligt skick. På samma plats, kallad Salviaterrassen, byggde man istället småhus som uppläts som bostads- och äganderätter. I närheten av dessa hus, i Salviadalen, byggdes ytterligare bostadsrätter i form av tvåvåningsradhus (Caspersson, 2014a). I området fanns ett överskott på parkeringsplatser och därför var det även möjligt att omvandla ett av parkeringsgaragen till ett företagscenter (Boverket, 2007, s. 24).

Förändringarna som genomförts i Gårdsten har varit framgångsrika på många sätt. Gårdstensbostäder har inte längre problem med outhyrda lägenheter och efterfrågan på bostäder i området har ökat (Boverket, 2007, s. 3, 9). Gårdstensbostäder har även strävat mot en ökad sysselsättning i området och de har sedan bolagets bildande 1997 förmedlat 2000 arbetstillfällen. Antalet företag

i Gårdsten har under samma period ökat från åtta till femtio (Framtidenkoncernen, 2013). Förändringarna som skett i Gårdsten var ganska unika då de genomfördes och de fungerar nu som en inspirationskälla för andra liknande miljonprogramsområden. Det handlar dels om de rent fysiska förändringarna men även om hur man har samarbetet med befolkningen i området, berättar Caspersson (2014a).

Steg 2 - Förtätning

Efter förändringarna i Gårdsten har byggandet i området fortsatt, detta i form av småhus på Kryddhyllan i västra Gårdsten. Idag har det byggts 26 villor och det finns färdiga planer för ytterligare en etapp med småhus i samma område (Caspersson, 2014a). Totalt kommer det att röra sig om ett tillskott på drygt 100 småhus på Kryddhyllan (Göteborgs stads stadsbyggnadskontor, 2006, s. 3). Mellan de tillkommande småhusen och Kaneltorget finns planer för tre flerbostadshus, vilket kommer innebära ett tillskott på drygt 100 nya lägenheter (Göteborgs stads stadsbyggnadskontor, 2014). Detta byggande sker i regi av olika privata byggföretag och Caspersson menar att Gårdstensbostäder har en roll som lobbyister för att få till ytterligare byggnationer i Gårdsten. Gårdstensbostäder har dock planer på att själva bygga ett generationsboende strax öster om Kaneltorget, ner mot dalen, men det kommer att ske först efter att man har färdigställt de planer som redan finns för området (ibid). Det finns inga planer på att riva ytterligare bebyggelse i Gårdsten, utan idag ligger fokus på att vårda och ta hand om de fastigheter som finns i området, berättar Caspersson (2014a).



Salviaterrassen med ett av de ombyggda terrasshusen i bakgrunden



Salviadalen



Parkeringsgarage ombyggt till företagscenter



Småhus på Kryddhyllan

VAD VILL MAN ÅSTADKOMMA MED FÖRTÄTNINGSINSATSERNA I GÅRDSTEN?

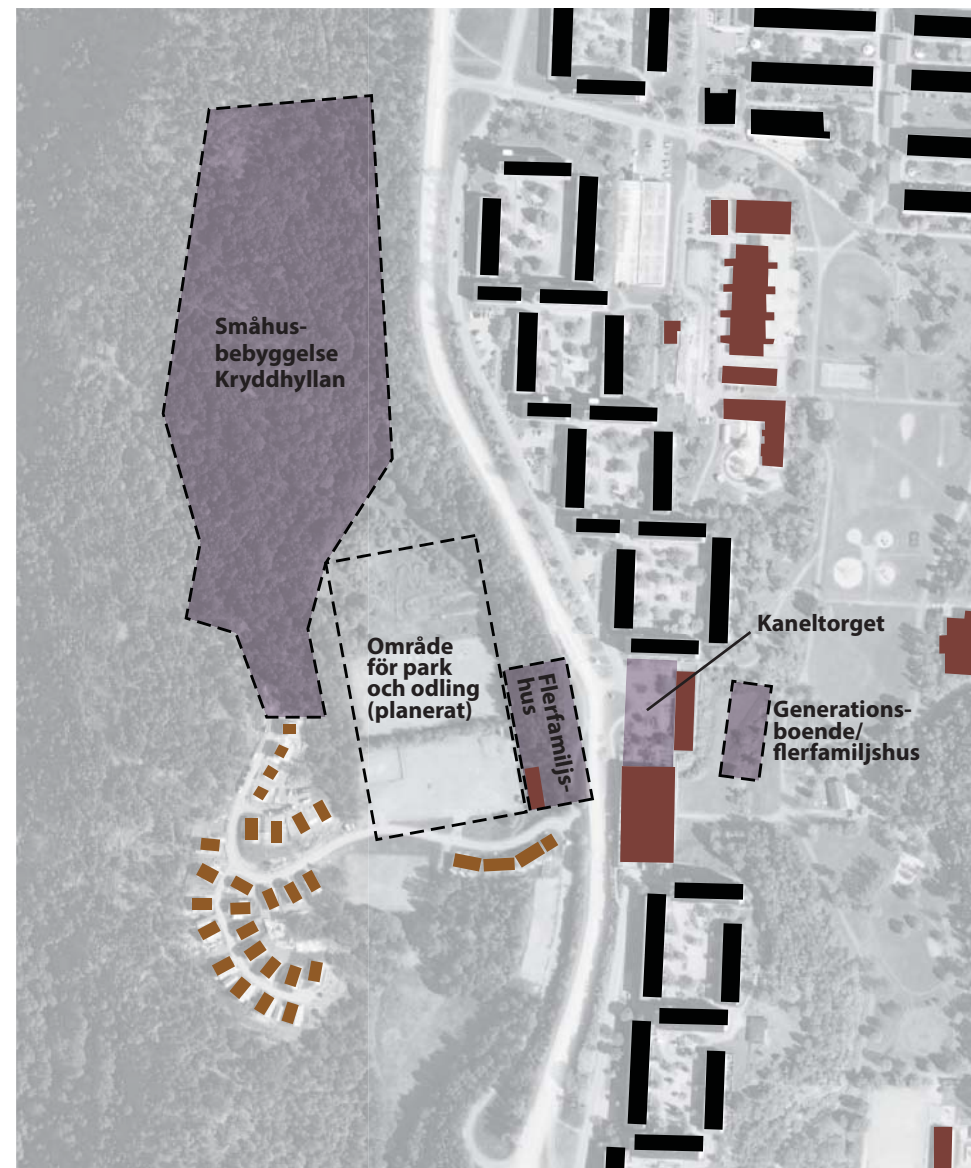
■ Ett bredare och mer attraktivt bostadsutbud

Enligt Jeppson (2014) fanns det ett önskemål från de styrande i Göteborg om att skapa möjligheter till att göra boendekarriär för de boende i Gårdsten och övriga Angered. Detta var grunden till att man valde att bygga ut Gårdsten med småhus i ett attraktivt läge ut mot älven. Genom att skapa ett bredare utbud av bostäder i området kan man bidra till ett större kvarboende i Gårdsten men även en inflyttning utifrån. Tanken är att de befintliga invånarna ska välja att byta bostad inom stadsdelen hellre än att flytta därifrån. På så sätt kan man få en mer stabil befolkning och en ökad köpkraft i Gårdsten (ibid). Det verkar dock ha funnits ett begränsat intresse och möjlighet bland de befintliga hyresgästerna i Gårdsten att investera i de bostads- och äganderätter som har byggts i området. Vid byggandet av Salvaterrassen var det bara 2 av de 42 bostäderna som köptes av befintliga hyresgäster i Gårdsten. I det senare projektet med Salviadalen var det cirka en fjärdedel av köparna som utgjordes av befintliga hyresgäster i Gårdsten. Det är dock en förhållandevis stor del av bostäderna som har köpts av invånare från de andra delarna av nordöstra Göteborg (Caspersson, 2014a).

Hur ska man förtäta för att få ett bredare och mer attraktivt bostadsutbud?

I och med utvecklingen i Gårdsten har det skett en förändring avseende bostadstyper och ägandeformer i området och idag finns en större andel småhus samt ägande- och bostadsrätter. Det beror dels på att man i och med förändringsarbetet i Gårdsten rev två höghus och ersatte dem med småhus. Den efterföljande förtätningen har ytterligare bidragit till en ökad andel småhus i Gårdsten. Den allra största delen av den tillkomna eller planerade bostadsbebyggelsen i Gårdsten utgörs av bostads- och äganderätter (Caspersson, 2014a). Lägenheterna i de planerade flerfamiljshusen väster om Kaneltorget kommer dock att innebära ett tillskott av både hyres- och bostadsrätter (Göteborgs stads stadsbyggnadskontor, 2014).

Planerad förtätning i västra Gårdsten



■ **Större befolkningsunderlag för att möjliggöra ett större serviceutbud**

I Gårdsten finns ett behov av en utökad kommersiell service och på Gårdstensbostäder strävar man mot att utveckla en bättre centrumhandel för hyresgästerna (Caspersson, 2014a). Ett problem i Gårdsten är att många av invånarna har begränsade ekonomiska resurser, vilket bl.a. försvårar möjligheterna att bedriva mer omfattande handel i området, enligt Jeppson (2014).

Utbudet av kollektiva transportmedel i Gårdsten är begränsat och Caspersson (2014a) skulle önska att det förbättrades. Idag finns en direktbuss till Göteborg som dock bara går på vardagar och inte under sena kvällar eller helger. Alternativet är att ta en buss till Angered för att där byta till spårvagn (ibid). En förtätning och ett ökat invånarantal i Gårdsten skulle kunna motivera förbättrade kollektiva förbindelser till övriga Göteborg.

Hur används förtätning för att bidra till en större befolkning och ett större serviceutbud?

Ökade exploateringstal tycks ha en viktig del i att förbättra serviceutbudet i Gårdsten. Caspersson (2014a) berättar att det var just den planerade tillkommande bebyggelsen som bidrog till att ICA har tagit ett beslut om att etablera en matvarubutik i Gårdsten. Under de senaste åren har befolkningen ökat med 100-150 personer per år vilket dels beror på den nytillkomna bebyggelsen men även på att folk är mer trångbodda nuförtiden, enligt Caspersson. Jeppson (2014) ser inte ett ökat exploateringstal som ett mål i sig, utan anser att man bör sträva mot ett mer diversifierat bostadsutbud i Gårdsten, då det kan ge en stabilare och mer köpkraftig befolkning.

I och med att det är på gång att byggas nya bostäder i västra Gårdsten så finns det ett behov av att stärka även det västra centrumet i Gårdsten, menar Caspers-

son, (2014a). Idag finns där bara en mindre servicebutik och några andra småföretag (ibid). I och med tillskottet på drygt 100 bostäder intill Kaneltorget skapas ett större befolkningsunderlag i det området (Göteborgs stads stadsbyggnadskontor, 2014). Ett problem i Gårdsten är att de två stadsdelscentrumen är separerade och Caspersson (2014a) berättar att det funnit många planer under åren för hur man skulle kunna koppla samman dem på något sätt. Jeppson (2014) menar att nivåskillnaderna vid dalen gör det problematiskt att skapa en bra koppling mellan de båda centrumområdena. Hon nämner att planer om att förtäta längs med ett stråk mellan centrumområdena har funnits. För att komma åt problemet med höjdskillnaderna fanns idéer om att man skulle kunna gå på taken på bebyggelsen som föreslogs för dalen (ibid).



Kuperad
terräng i
Gårdstensdalen

ANALYS:

Hur förhåller sig förtätningen i Gårdsten till de centrala aspekterna av förtätning, vilka identifierades i det föregående kapitlet?

MÅL VID FÖRTÄTNING AV MILJONPROGRAMSOMRÅDEN

Förändring av offentlig och privat zonerings?

I förändringsplanerna för Gårdsten finns inget uttalat mål om att förändra förhållandet mellan offentliga och privata ytor kring den befintliga bebyggelsen genom förtätning. Dock har Gårdstensbostäder utökat de privata uteplatserna för sina hyresgäster, vilket har skapat en mer privat karaktär kring bostadshusen. De har även planer på att låta hyresgästerna få ta i anspråk offentliga grönytor för att kunna odla, berättar Caspersson (2014a). Man kan förutsätta att de nyttillkomna bostäderna i Gårdsten bidrar med ett ökat tillskott av privata/halvprivata ytor kring dessa byggnader i och med att de främst utgörs av småhus eller radhus. Planerna på de tre flerfamiljshusen mitt emot Kaneltorget kan ses som en intention om att ge detta torgområde en mer urban karaktär än vad det har idag. Det skulle kunna bidra med en större känsla av offentlighet på den platsen.

Överbygga barriärer och skapa starkare kopplingar till omgivande stadsdelar?

I och med de förhållandevis långa avstånden till kringliggande stadsdelar finns det inga konkreta planer på att förtäta för att på så vis bygga ihop Gårdsten med omgivande stadsdelar. Caspersson (2014a) berättar att det i Angered finns vissa planer på utbyggnation i riktning mot Gårdsten. Den planerade förtätningen i Gårdsten innebär dock en utvidgning av Gårdsten västerut, i motsatt riktning, från Angered. Jeppson (2014) pekar också på de stora höjdskillnaderna i denna del av Göteborg som en försvårande faktor i arbetet att länka samman de olika stadsdelarna i området. Hon menar att man därför måste stärka Gårdsten som en egen stadsdel och inte bara stärka Gårdsten som en del av en mer övergripande struktur i nordöstra Göteborg (ibid).

På grund av Gårdstens perifera läge är det troligt att storskaliga företags- och

logistikcenter kan komma att utgöra mycket av markexploateringen i kringområdena. Det finns i dagsläget planer på byggande av ett logistikcenter en bit söder om Gårdsten (Caspersson, 2014a). En risk med denna typ av verksamhetsområden är att de tenderar att bli monofunktionella och få en barriärskapande snarare än en kopplande verkan på sitt kringområde. Å andra sidan får man se till den positiva aspekten att de bidrar med fler arbetsplatser till området.

Orienterbara och trygga miljöer?

Den planerade förtätningen tycks spela en liten roll när det handlar om att göra området mer orienterbart. Caspersson (2014a) menar att de boende i Gårdsten känner till och hittar i området, men att det hade krävts bättre vägvisning om Gårdsten hade haft ett mer centralt läge i staden (ibid). Gårdstens perifera läge innebär att det sker en begränsad genomströmning av människor i området och det finns således ett begränsat behov av att skapa tydligare stråk genom området. Inom Gårdsten skulle man kunna se det stora grönområdet nere i dalen som en slags barriär som bryter upp stadsdelen. Caspersson (2014a) vittnar om att hyresgästerna till stor del håller sig till "sin del" av Gårdsten, den östra eller västra delen och att man ogärna genar över dalen sena kvällar. De idéer som funnits angående att koppla ihop Gårdstens två centrum genom att bebygga en del av Gårdstensdalen skulle kunna bidra till att koppla samman de olika delarna av Gårdsten. I dagsläget finns dock inga planer på att realisera dessa idéer.

Caspersson (2014a) medger att det finns känslor av otrygghet bland de som rör sig i Gårdsten på kvällar och helger just eftersom området är så glesbebyggt (ibid). Förtätningen kring Kaneltorget kan komma att bidra till en ökad trygghet i detta område och hjälpa till att skapa ett tryggare stråk ut mot bebyggelsen på Kryddhyllan. De tre tillkommande punkthusen har även en funktion i att mentalt koppla samman småhusen på Kryddhyllan med den äldre

flerbostadshusbebyggelsen i Gårdsten, menar Jeppson (2014). En försvårande omständighet är det område med fotbollsplaner strax väster om Kaneltorget och Gårdstenvägen. Den marken går inte att bebygga då den utgörs av mossmark. Istället ska man skapa ett odlingsområde där, vilket kan komma att göra den passagen mer befolkad (ibid).

Trafiksituationen i Gårdsten liknar den i många andra miljonprogramsområden med de egenskaper den för med sig i form av återvändsgator och en ringled runt området. Jeppson (2014) menar att den stora ringleden som löper runt Gårdsten är överdimensionerad och hon skulle gärna se att den smalnades av och fick lägre hastighetsbegränsningar. Detta är dock inget som finns i planerna just nu, men det skulle kanske bli aktuellt om man t.ex. förtätade med ytterligare bostäder närmare intill Gårdstenvägen, tänker hon. De många återvändsgatorna i området försvårar orienterbarheten i området, men å andra sidan bidrar de bilfria miljöerna till en trafiksäkerhet i området. Avsaknaden av biltrafik har dock en negativ inverkan på den sociala tryggheten för de som rör sig på gång- och cykelbanorna inne i Gårdsten. Jeppson menar att man skulle kunna tillåta alla trafikslag att röra sig längs Gårdstenvägen som går runt området. Då skulle en del av gång- och cykelbanorna inne i Gårdsten kunna byggas istället. I dagsläget finns det dock inga konkreta planer på att förändra trafiksituationen i Gårdsten (ibid).

Ökade exploateringsstal?

Att öka Gårdstens invånarantal tycks vara ett övergripande mål avseende stadsdelens utveckling, då detta är en förutsättning för ett bättre serviceutbud i sin tur. Mycket av den tillkommande bebyggelsen uppförs i utkanten av Gårdsten och inte som en integrerad del i de befintliga bebyggelsekvarteren. Detta innebär alltså att förtätningen leder till ett ökat exploateringsstal i området i stort men inte inom den befintliga bebyggelsen. Det är alltså inte säkert att Gårdsten kommer att uppfattas som mer tätbefolkat även om invånarantalet ökar.

Bättre förutsättningar för miljövänliga transporter?

Den önskan som finns avseende Gårdsten, om att skapa ett större befolkningsunderlag för att på så sätt skapa ett bättre serviceutbud är en viktig strategi i att skapa hållbara stadsområden. Samtidigt finns det antagligen andra lokaliseringar för ny bebyggelse där de miljömässiga vinsterna skulle bli större. Gårdsten har ett begränsat utbud av kollektivtrafik och de långa avstånden samt den kuperade terrängen utgör ett hinder för cykel- och gångtrafik.



Kryddhyllan. Området till vänster i bilden planeras att bli park- och odlingsmark.



Gårdstenvägen löper runt Gårdsten och har en viss barriäreffekt p.g.a. sin storlek.

Större bredd på bostadstyper och upplåtelseformer?

Som nämnt tidigare så utgör ett bredare bostadsutbud en viktig del i att förändra karaktären i Gårdsten och skapa en mer stabil befolkning i stadsdelen. Tidigare var Gårdstens bostadsutbud ensidigt men i och med de rivningar och byggnationer som Gårdstensbostäder påbörjade i slutet av nittiotalet har bostadsutbudet blivit mer mångfacetterat. Förtätningen med småhus har bidragit med ytterligare bredd avseende områdets bostadstyper. Idag utgör andelen hyresrätter 85 % av det totala antalet bostäder i Gårdsten. Övriga bostäder utgörs av bostads- och äganderätter (Gårdstensbostäder, 2014).

Tillskottet av mer exklusiva bostadstyper i Gårdsten tycks ha lockat nya målgrupper till området vilket kan ses som positivt av fler anledningar. Dels kan det bryta den stigmatisering som den här typen av områden ofta lider av. Som Jeppson (2014) och Caspersson (2014a) nämnde bidrar de inflyttade invånarna till en ökad köpkraft i området, vilket är positivt med hänsyn till serviceutbudet i stadsdelen.

Bredare serviceutbud?

Det är oklart hur viktigt det är med förtätning med verksamhetslokaler för att åstadkomma ett bättre serviceutbud. I nuläget finns en del outhyrda affärslokaler (Caspersson, 2014a) vilket talar för att det finns en begränsad anledning att förtäta med syftet att skapa affärslokaler. Som nämnt tidigare handlar det snarare om att förtäta för att öka befolkningen och på så sätt skapa ett större kundunderlag. Caspersson (2014a) tänker sig att många av de tillkommande invånarna i Gårdsten kommer att vara bilburna och därför är det en utmaning att få dem att utnyttja den handel som finns i Gårdsten och inte i andra närliggande delar av Göteborg. Samtidigt poängterar Caspersson att det kommersiella utbudet i Gårdsten i första hand skall utgöras av närservice, då det finns mer omfattande serviceutbud i närliggande stadsdelar. Hon menar att Gårdsten i första hand är ett bostadsområde (ibid).

Ett problem med centrumet i Gårdsten är enligt Jeppson (2014) dess läge som inte underlättar för förpasserande bilister att utnyttja de kommersiella funktionerna i området. Då miljonprogramsområdena planerades var tanken att områdets befolkning skulle vara tillräcklig för att områdets handel skulle gå runt. Hon tror att handeln idag skulle gynnas av att finnas på en mer strategisk plats i området, där den är tillgänglig även för de som bara passerar förbi området (ibid).

otrygghet bland Gårdstens invånare (Caspersson, 2014a) så kan en förtätning av Gårdsten tvärtom ha en positiv effekt på Gårdstensdalens användbarhet. Detsamma gäller för skogsområdet på Kryddhyllan, där en ökad befolkning kan bidra till trygghetskänslor för de som vistas i det området.

Bilfria miljöer bryts upp eller försvinner?

Jeppson (2014) anser att den funktionalistiska trafikplaneringen gör Gårdsten svårorienterat och till viss del otryggt för cyklister och fotgängare. Det finns dock inga planer på att släppa in bil- eller busstrafik längre in i området, mycket p.g.a. att höjdskillnaderna komplicerar det, enligt Caspersson (2014a). Dessutom skulle det inkräkta på dalen och dess rekreativa kvaliteter (idib). Man måste ta i beaktande det faktum att det idag finns ett begränsat intresse av att bygga i Gårdsten. Skulle detta förändras framöver så skulle det möjligen kunna leda till en förlust av bilfria miljöer. Det skulle t.ex. kunna handla om att man bebygger sträckan mellan Gårdstens två centrumområden eller andra delar av det inre Gårdsten.

Beskuggning av kringliggande byggnader och grönytor?

De tillkommande flerfamiljshusen vid Kaneltorget kommer att få en höjd på 6-9 våningar (Göteborgs stads stadsbyggnadskontor, 2014), men ligger på ett visst avstånd från kringliggande bebyggelse och riskerar därför inte att beskugga befintlig bebyggelse eller några särskilt värdefulla rekreationsytor. I övrigt utgörs de aktuella förtättningsplanerna av lägre bebyggelse som inte riskerar att medföra någon märkbar beskuggning på sin omgivning.

HUR HAR MAN FÖRHÅLLIT SIG TILL GÅRDSTENS URSPRUNGLIGA STRUKTURER?

Förtätningen i Gårdsten verkar generellt sett innebära en liten påverkan på den ursprungliga bebyggelsen och andra fysiska strukturer i stadsdelen. Stadsdelens läge i de mer perifera delarna av Göteborg innebär att Gårdsten ännu idag utgör en enskild enklav omgiven av naturområden och med avsaknad av annan närliggande bebyggelse. Många andra miljonprogramsområden som tidigare låg i utkanten av staden har med tiden fått ett alltmer centralt läge vilket tycks kräva andra typer av planeringsstrategier än vad som är aktuellt i fallet med Gårdsten. Gårdstens perifera läge gör att genomströmningen av folk från omgivande områden antagligen är förhållandevis liten. Således finns ett begränsat behov av att skapa mer orienterbara miljöer i Gårdsten och områdets öppna bebyggelsestruktur fungerar troligtvis bättre här än vad den hade gjort i andra, mer centrala delar av Göteborg. Gårdstens kontext gör alltså att stadsdelen i större grad tillåts förbli vad den har varit sedan den byggdes.

Ett tillskott av andra byggnadstyper

Bortsett från det planerade generationsboendet öster om Kaneltorget finns det inga konkreta planer på förtätning i Gårdstensedalen eller inne bland Gårdstens ursprungliga bebyggelse och därför bevaras strukturerna från funktionalismen i princip orörda. Huruvida det beror på en önskan om just det eller på det faktum att det finns begränsade möjligheter och intresse av att bygga där är oklart. Avseende den tillkommande bebyggelsen går det att identifiera tankar som liknar de man hade vid miljonprogrammets byggande. Det gäller t.ex. önskan om att skapa bostäder med vidsträckt utsikt och tillgång till naturområden. Det gäller både för de högre punkthusen vid Kaneltorget såväl som småhusen på Kryddhyllan, ut mot älven. Avseende byggnadstyperna skiljer sig dock den tillkommande bebyggelsen från den befintliga bebyggelsen i Gårdsten. Förtätningen innebär ett tillskott av småhus i första hand. Dock innebär förtätningen ingen direkt variation inne i de befintliga kvarteren. Som nämnt tidigare samlas områdets olika bebyggelsestyper i skilda områden. Jeppson (2014) hade dock gärna sett att det skedde ett tillskott av småhus integrerat bland Gårdstens flerbostadshus, såsom föreslogs i planen av Gunilla Svensson.

Idén om grannskapsidealet som var centralt vid miljonprogrammets tillkomst är inte närvarande på samma sätt idag och den tillkommande bebyggelsen i Gårdsten får sannolikt en privat karaktär snarare än en gemensam. Men även de befintliga kvarteren i Gårdsten tycks ha fått en mer privat prägel med åren, t.ex. i och med att man har gjort de privata uteplatserna större (Caspersson, 2014a).

De bilfria miljöerna bevaras

De bilfria miljöerna som finns i Gårdsten idag bevaras även framöver enligt de nuvarande planerna för Gårdsten. Det är svårt att avgöra om det beror på en medveten önskan från planeringshåll eller om det helt enkelt handlar om bristande intresse av att bygga inne bland den befintliga bebyggelsen i Gårdsten. I och med att mycket av den utförda och kommande förtätningen i Gårdsten utförs väster om den befintliga bebyggelsen så utgör Gårdstensvägen en tydlig barriär mellan den gamla och den nya bebyggelsen. Detta frångår SKAFT:s principer om att lägga en ringväg runt hela området med syftet att låta det innerliggande området vara bilfritt. Gårdstensvägen riskerar även att bidra till att de två sidorna om vägen kan komma att uppfattas som två separata delar av Gårdsten. Att bryta Gårdstensvägens barriärskapande effekt och skapa ett mer finmaskigt nät av bilvägar skulle kunna ha en integrerande funktion avseende de olika delarna av Gårdsten, men skulle samtidigt kunna innebära en förlust av bilfria miljöer.

God tillgång till friyta trots förtätning

I och med förtätningen i Gårdsten sker en exploatering av naturmark, men det tycks inte utgöra ett problem enligt varken Caspersson eller Jeppson. Gårdstensedalen, som kan anses fungera som det huvudsakliga rekreationsområdet för de boende, lämnas dock orört enligt de aktuella planerna. God tillgång till friyta prioriteras alltså samtidigt som man vill få ett högre invånarantal i området. Skulle planerna på generationsboendet intill Kaneltorget realiseras så skulle dock Gårdstensedalen sannolikt påverkas.

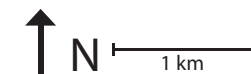
DEL 2.3

FALLSTUDIE

HOLMA MALMÖ

I Malmöstadsdelen Holma planeras det just nu för relativt omfattande förtätning och redan nu har byggnationen av tre punkthus påbörjats i de centrala delarna av Holma. Att bebygga kantzonerna runt Holma ses som viktigt för att integrera området bättre med de övriga delarna av Malmö (Malmö stad, MKB & Riksbyggen, 2013). Malmö stad har som intention att växa inåt vilket innebär att staden ska förtätas och i och med det vill man undvika exploatering av obebyggd mark utanför yttre ringvägen (Malmö stad, 2014d).

Min studie av förtättningsplanerna för Holma baseras i huvudsak på en intervju med Ella Swahn (muntligen, 2014), planarkitekt på Malmö stads stadsbyggnadskontor, samt plandokumentet *Värdeprogram för Holma* (Malmö stad, MKB & Riksbyggen, 2013), vilket redogör för stadsdelens övergripande utveckling.



KONTEXTEN - MALMÖ

Malmö stad har för närvarande (2014) drygt 300 000 invånare och befolkningen är stadigt ökande sedan mitten av 1980-talet (Statistiska centralbyrån, 2014a). Perioden dessförinnan präglades av utflyttning från staden till följd av fabriksnedläggningar (Möllerström, 2011, s. 18). Tiden för miljonprogrammets byggande innebar dock befolkningsökning i Malmö och det skedde en ökad exploatering i stadens ytterområden. Man planerade också för att gå från en enkärnig till en flerkärnig stadsstruktur med lokalisering av handel och verksamheter till att antal distriktcentrum i staden. Bland annat Hyllie, beläget söder om Holma, pekades ut som en ny tyngdpunkt i staden (Malmö stadsbyggnadskontor, 2001, s. 15). I Hyllie finns idag flera stora målpunkter såsom Malmö Arena, köpcentrumet Emporia, Malmömässan och en av citytunnelns stationer. Flera tusen nya bostäder planeras tillkomma i Hyllie (Malmö stad 2014a).

Runt 31 procent av Malmös invånare är födda utomlands (Malmö stad, 2014b) och en stark etnisk segregation kan identifieras i staden. Boendesegregationen gör att de mindre resursstarka invånarna ofta hänvisas till miljonprogramsbebyggelsen (Malmö stadsbyggnadskontor, 2001, s. 20).

Malmö stad (2014c) har pekat ut Holma, tillsammans med Kroksbäck, som ett av stadens fem områdesprogram. Dessa områden utgörs främst av miljonprogramsområden och intentionen är att förbättra välfärden i dessa områden genom förbättrade levnadsvillkor, större trygghet och fler jobb. Detta kan i sin tur bidra till en större social hållbarhet i staden som helhet. Den sociala utvecklingen ska ske utifrån fysiska förändringar i projektområdena (ibid).

KORT OM HOLMA

Byggår: 1972-1974

Antal invånare: 4000

Antal bostäder: 1 500

Upplåtelseformer: två tredjedelar av bostäderna utgörs av hyresrätter och resterande av bostadsrätter

Avstånd från Malmö centrum: 4 km

(Malmö stad, MKB & Riksbyggen, 2013, Google Maps, 2014)

HOLMA

Till skillnad från många andra städer byggdes Malmös miljonprogramsområden närmare stadens centrum och de ligger således närmre omgivande stadsbebyggelse. I och med Malmös avsaknad av höjdskillnader och andra barriärskapande element i landskapet, lämnades inga stora naturområden obebyggda mellan bostadsområdena, viket var vanligt för andra miljonprogramsområden. Trots detta har Holma en bristande kontakt med omgivande områden och resten av Malmö. Området avgränsas från tre håll av större bilvägar och väster om Holma finns Kroksbäcksparken, som på motsatt sida gränsar till miljonprogramsområdet Kroksbäck. Övrig omgivande bebyggelse utgörs av flerbostadshus, småhus och koloniträdgårdar. Söder om Holma, på andra sidan Inre ringvägen, ligger Hyllie. Swahn (2014) anger just utvecklingen i Hyllie som en anledning till att Holma idag upplevs som en mer central del av staden än det har gjort tidigare.

Bebyggelsen i Holma utgörs av flerfamiljshus i en öppen lamellstruktur som till viss del omsluter de mellanliggande bostadsgårdarna. Byggnadshöjden varierar mellan tre och åtta våningar, där de lägre våningshöjderna återfinns närmare parken och de högre närmare de omringande vägarna. Liksom i många andra flerfamiljshusområden byggda under miljonprogrammet utgörs lägenheterna till största delen av två- och trerummare (Malmö stad, MKB & Riksbyggen, 2013).



Bostadsgård i Holma



Entré till Holma norrifrån



Området mellan Holma och Pildammsvägen planeras att förtätas



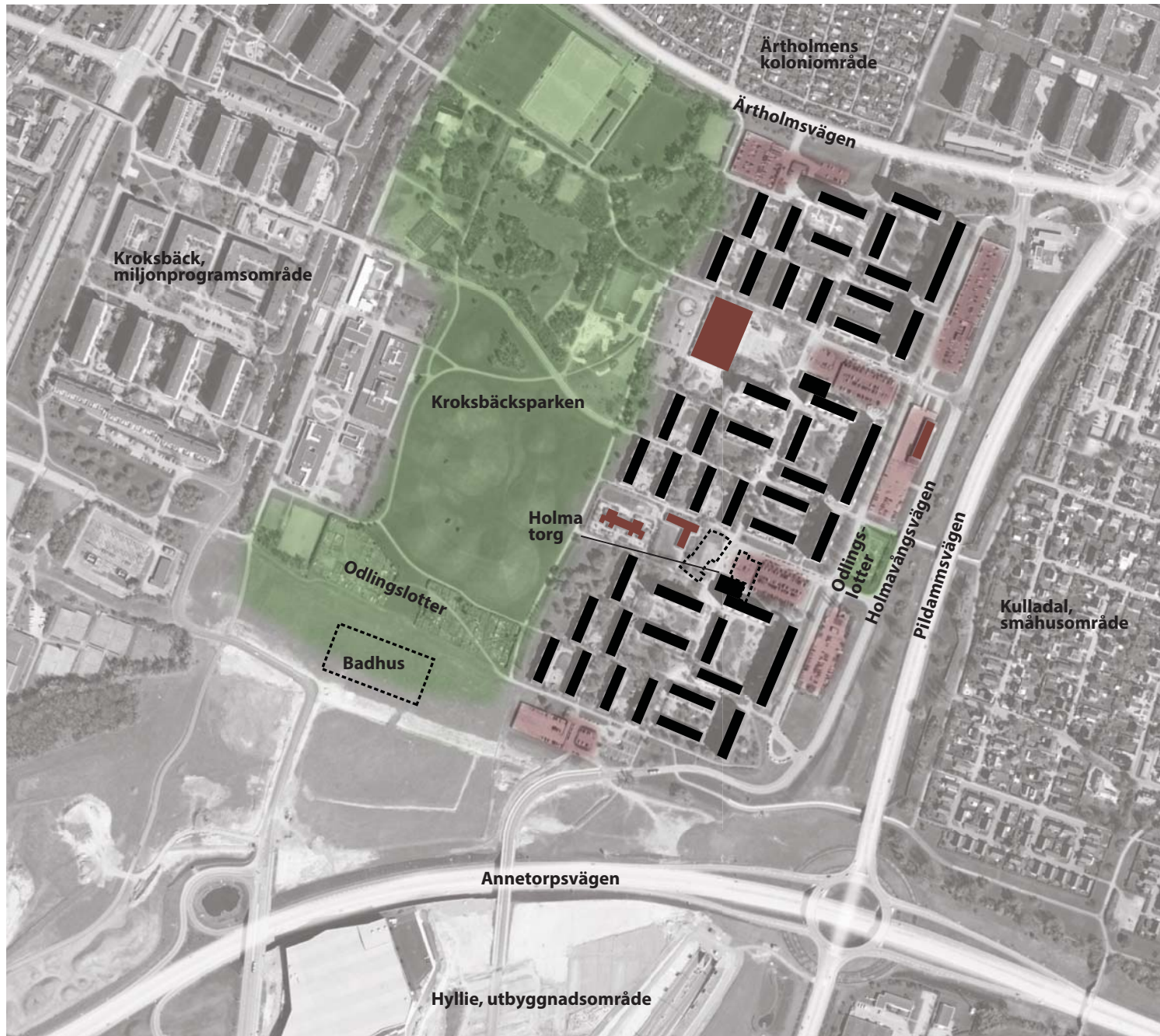
Kroksbäcksparken, mellan Kroksbäck och Holma



I det inre av Holma tillåts ingen biltrafik



I Holma saknas ett tydligt definierat stadsdelscentrum och det kommersiella utbudet är begränsat



- Utförd eller pågående förtätning
- Parkmiljö
- Parkeringsytor
- Flerbostadshus
- Skolor/
verksamhetslokaler



PLANERNA FÖR HOLMA

I utvecklingen av Holma liksom för Malmö som helhet finns ett tydligt fokus på förtätning. I fallet med Holma är syftet med förtätningen att koppla stadsdelen bättre till den omgivande staden. På så sätt vill man på ett tydligare sätt placera Holma på Malmöbornas mentala karta, då stadsdelen idag inte upplevs som en självklar och integrerad del av Malmö (Malmö stad, MKB & Riksbyggen, 2013, s. 2). Samtidigt anses det viktigt att områdets värden beaktas och i *Värdeprogram för Holma* sammanfattas visionen för Holma så här: ”Syftet är alltså att vidareutveckla Holma till dagens och framtidens behov, samtidigt som vi bevarar de befintliga kvaliteterna.” (Malmö stad, MKB & Riksbyggen, 2013, s. 2)

Dokumentet *Värdeprogram för Holma* har som syfte att lyfta fram en övergripande gemensam målbild för området (Malmö stad, MKB & Riksbyggen, 2013) och detta ska i sin tur följas av detaljplaner (Swahn, 2014). Både MKB (Malmö kommunala bostadsbolag) och Riksbyggen är intresserade av att bygga i Holma och på kommunen håller man just nu på med att upprätta ett planprogram för Holma, Kroksbäck och Kroksbäcksparken. Detta för att få ett helhetsgrepp på stadsdelens utveckling (Swahn, 2014). Det långsmala obebyggda området i Holmas östra delar, vilket gränsar till Pildammsvägen, utgjorde en av tävlings-tomterna i den europeiska arkitektävlingen *Europan 11*¹. Tävlingsuppdraget handlade om att överbygga barriärer, att möjliggöra för nya bostäder och lokaler samt att skapa mötesplatser i området. I värdeprogrammet för Holma har man arbetat vidare med två av förslagen från tävlingen (Malmö stad, MKB & Riksbyggen, 2013).

Hinder för förtätning

De stora trafiklederna runtomkring Holma utgör försvårande faktorer i planerna på förtätning och då särskilt området söder om Holma, på gränsen mot Hyllie. En annan aspekt som påverkar möjligheterna till förtätning är City-tunnelns läge, då tunneln löper under den nedre tredjedelen av grönområdet mellan Holma och Pildammsvägen. I detta område ligger tunneln nära ytan, vilket gör det svårare och mer kostsamt att bebygga den ytan (Swahn, 2014).

¹ För att få reda på mer om *Europan*-förslagen för Holma, se: <http://european-europe.eu/en/implementation/green-grid>, samt <http://european-europe.eu/en/implementation/greenish-village>



Illustrationsplan för Holma torg, av Ola Nielsen, gaturkontoret Malmö stad, med tillstånd av Ola Nielsen 2014-05-27

Vad har hänt hittills?

Förändringsplanerna för Holma befinner sig till stor del ännu på planeringsstadiet men man har påbörjat ett förtättningsprojekt kring Holma torg, som ska komma att utgöra en ny, central plats i Holma. Idag saknas ett tydligt stadsdelscentrum i Holma och områdets få kommersiella verksamheter finns utspridda i området. Kring torget ska tre punkthus uppföras, med sammanlagt 61 lägenheter och mellan husen skapas ett torg med 6 verksamhetslokaler samt ett orangeri. Orangeriet ska skapa odlingsmöjligheter och vara öppet för alla. Intentionen är att torget ska komma att fungera som en ny mötesplats för de boende i Holma. Den nya bebyggelsen och torget beräknas stå färdigt i början av 2016 (MKB, 2014b). I övrigt handlar förtättningsplanerna i Holma mycket om förtätning av kantonerna runtomkring Holmas befintliga bebyggelse. På så sätt vill man koppla samman stadsdelen med omgivande områden (Malmö stad, MKB & Riksbyggen, 2013).

Några rivningar av den befintliga bebyggelsen i Holma är inte aktuellt i dagsläget, då det varken känns nödvändigt eller som en strategisk åtgärd i en stad med bostadsbrist, menar Swahn (2014). Hon poängterar dock att det kommer att ske renoveringar och andra åtgärder i den befintliga bebyggelsen eftersom det behövs p.g.a. slitage. Det kan komma att röra sig om renoveringar både inne i lägenheterna och på fasaderna (ibid).

VAD VILL MAN ÅSTADKOMMA MED FÖRTÄTNINGSINSATSERNA I HOLMA?

Koppla Holma bättre till den omgivande staden

Holma har en geografisk närhet till den omgivande staden samt viktiga målpunkter såsom Hyllie och Hyllie station, men trots närheten upplevs Holma som avskilt från den övriga staden (Malmö stad, MKB & Riksbyggen, 2013, s. 6). I *Värdeprogram för Holma* står skrivet: ”Holma är idag ett nästan okänt område på många mentala karta av Malmö” (Malmö stad, MKB & Riksbyggen, 2013, s. 11). Ett av de uttalade målen i programmet innebär således att koppla stadsdelen bättre till det omgivande gatunätet och Kroksäcksparken genom fysiska, mentala och visuella kopplingar. I och med förändringarna som planeras i Holma vill man få fler människor i Malmö att hitta till området (ibid).



Planerad förtätning i Holma

- 1 Holma torg
- 2 Radhus längs Kroksäcksparken
- 3 Kantskapande bebyggelse, flerbostadshus
- 4 Ytor att förtäta i ett senare skede



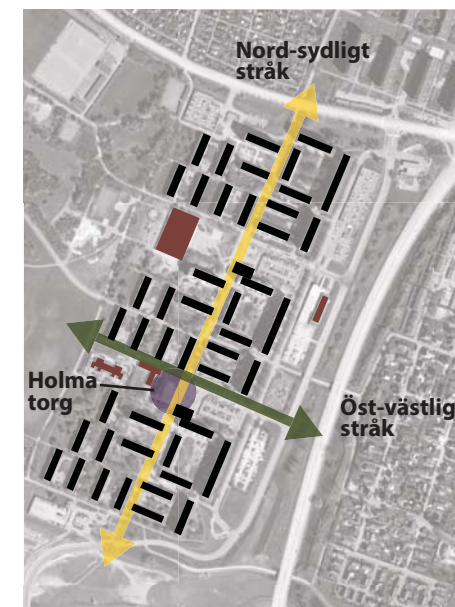
Hur ska man med förtätning koppla Holma bättre till den omgivande staden?

Förtätning tycks vara en viktig del i att koppla ihop Holma med omgivande områden. Mellan Holmas östra kant och Pildammsvägen finns det långsmala område som utgjorde tävlingstomt i European-tävlingen. Där planeras för ny bebyggelse som ska bli en del av Holma samtidigt som den knyter an till Pildammsvägen. Det finns planer på att förändra Pildammsvägen i framtiden. Den ska då få karaktären av stadsgata och dess starka barriäreffekt kan på så sätt minskas. Även i norr och söder planeras för så kallad kantskapande bebyggelse. Det finns planer på att bygga ett antal radhus mellan Holma och Kroksäcksparken, vilka kan bidra till att skapa en starkare koppling till parken. Tanken är att den norra samt den södra delen av Holma ska få en mer urban känsla medan den mellanliggande delen ska bevaras mer grön. Genom att låta ytterkanterna av Holma få en mer urban karaktär tänker man sig att Malmös mentala stadsgräns ska flyttas utåt, söderut och att Holma ska upplevas som en del av staden

Urban / grön karaktär



Planerade stråk



på ett sätt som det inte gör idag (Malmö stad, MKB & Riksbyggen, 2013). Swahn (2014) tillägger att en av de stora utmaningarna med att uppföra ny bebyggelse i kantonerna runt Holma är att se till att den nya bebyggelsen inte skapar en ny barriär mellan det gamla och nya Holma, utan att de nya husen verkligen får en kopplande verkan (ibid).

Även med ny bebyggelse som bygger ihop Holma med omgivande stadsdelar tror Swahn (2014) att Holma kommer att identifieras som en tydligt definierad stadsdel i och med de omringande vägarna som fungerar som gränsmarkörer mellan Holma och det som ligger runtom. Detta ser dock inte Swahn som ett problem så länge Holma samtidigt vävs ihop med resten av staden och inte längre upplevs som en isolerad ö. Gränzonen mellan Holma och Hyllie utgör ett problematiskt gränsområde med stora trafikbarriärer att hantera. Hon tillägger att överbyggningar av vissa trafikleder i det här området hade varit önskvärt men att det inte finns ekonomiska medel för det i dagsläget.

En annan del i att koppla Holma till den övriga staden handlar om att skapa målpunkter inom stadsdelen. Kroksbäcksparken skulle kunna bli en stor målpunkt men är idag svår att hitta till enligt Swahn (2014). Det nya badhuset och aktivitetsparken söder om parken kommer att utgöra viktiga målpunkter i Malmö när det är färdigställt (Malmö stad, MKB & Riksbyggen, 2013, s. 4). Just att skapa målpunkter i den här delen av staden är enligt Swahn (2014) den stora anledningen till lokaliseringen av badhuset.

■ Skapa tydliga stråk genom Holma

Liksom många andra miljonprogramsområden är Holma förhållandevis svår-orienterat. Många av rörelsestråken slutar i återvändsgränder och det finns få anslutningar till angränsande områden. För biltrafik finns bara en infart till området och cykel- och gångkopplingarna är relativt få och otydligt markerade. Detta innebär att Holma inte upplevs som naturligt att passera igenom. För att göra Holma mer lättorienterat och inbjudande för folk utifrån finns intentionen att skapa ett centralt gång- och cykelstråk i nord-sydlig riktning. Stråket ska utformas som ett så kallat aktivitetsstråk med aktiva fasader och entréer längs med sidorna. Man avser skapa ett tydligare stråk även i öst-västlig riktning för att koppla ihop Kroksbäcksparken med Kulladal. Detta stråk ska ha en mer rekreativ karaktär och gå genom det mellersta av Holma som ska få en grön karaktär (Malmö stad, MKB & Riksbyggen, 2013).

Hur ska man med förtätning skapa tydliga stråk genom Holma?

Det nord-sydliga gång- och cykelstråket är tänkt att utgöra ett tydligt huvudstråk genom Holma och bör kantas av inbjudande entréer (Malmö stad, MKB & Riksbyggen, 2013, s. 10). För att stråket ska vara intressant och inbjudande att färdas längs med så måste det finnas målpunkter och saker som händer längs med stråket, enligt Swahn (2014). För att åstadkomma detta kan det krävas förändringar av den befintliga bebyggelsen genom att man öppnar upp vissa av bottenvåningarna och gör verksamhetslokaler av dem. Dock tror Swahn att en viss nybyggnation är nödvändig för att stärka stråket, särskilt eftersom bebyggelsen ligger relativt utspridd idag. Vill man t.ex. få till en torgbildning så behövs det antagligen ny bebyggelse för att det ska hända någonting på platsen (ibid). Det nya Holma torg som håller på att byggas kommer att utgöra en central del av stråket och man har fokuserat på att göra det till en målpunkt med verksamhetslokaler och ett allmänt orangeri (Malmö stad, MKB & Riksbyggen, 2013, s. 4).

ANALYS :

Hur förhåller sig förtätningen i Holma till de centrala aspekterna av förtätning, vilka identifierades i det föregående kapitlet?

MÅL VID FÖRTÄTNING AV MILJONPROGRAMSOMRÅDEN

Förändring av offentlig och privat zonerings?

Kvarteren i dagens Holma utgörs av lamellhus som skapar en öppen struktur med gårdsbildningar mellan byggnaderna. Det finns inga planer på omfattande förändringar av själva kvartersstrukturen men enligt Swahn (2014) kommer man att arbeta för att göra strukturen lite tydligare. Idag finns det en otydlighet som gör att folk som kommer utifrån har svårt att avgöra var de får eller inte får röra sig, menar hon (ibid). Man vill därför förstärka skillnaden mellan de offentliga respektive privata ytorna, genom att skapa tydliga genomgående stråk med en offentlig prägel och låta andra delar av Holma få en mer privat karaktär. Genom att skapa tydligare gränser mellan privat och offentligt ska grannskapskänslan i Holma förstärkas. Många gårdar skulle med fördel kunna avgränsas bättre med hjälp av ny kantbebyggelse. På så sätt skulle gårdens gräns bli tydligare och gården får en tydligare tillhörighet till husen (Malmö stad, MKB & Riksbyggen, 2013). Swahn (2014) påpekar att det främst skulle röra sig om fristående byggnader snarare än tillbyggander på de befintliga byggnadskropparna men tanke på ljusinsläpp och liknande. Hon tillägger att tydligare gårdsbildningar även skulle kunna åstadkommas med hjälp av grönska eller andra element. Det finns exempel på gårdar i Holma som är tillslutna med stängsel idag och det ser Swahn som negativt då det tar bort möjligheten att röra sig fritt genom området. Hon önskar att man ska kunna röra sig fritt i området men att det ska finnas en tydlighet i vad det är för plats man rör sig igenom (ibid).

Överbygga barriärer och skapa starkare kopplingar till omgivande stadsdelar?

Att koppla ihop Holma med den omgivande staden genom att förtäta i kantzonerna är, som nämnt tidigare, ett av de viktigaste målen avseende utvecklingen av Holma. De fysiska förutsättningarna för att lyckas med det tycks vara förhållandevis goda, tack vara avsaknaden av topografiska hinder och andra försvärande

faktorer. Visserligen omges Holma av flera större trafikleder men om deras skala kan förändras och gatorna kan få en mer stadsmässig karaktär kan deras barriäreffekt minskas. Annetorpsvägen som löper mellan Holma och Hyllie är enligt Swahn (2014) problematisk p.g.a. dess stora skala och detta trafikområde riskerar att utgöra ett problem i försöken att fysiskt binda samman Holma med Hyllie.

I och med avsaknaden av större naturområden eller kuperade områden i Holmas kantzoner finns stora möjligheter till bebyggelse här. Men samtidigt som det skapar förutsättningar till en fysiskt integrerad stad så riskerar det att skapa en mycket tät stadsbygd med en liten andel obebyggd mark. Detta bör man ha i åtanke vid förtätningen av Holma.

Orienterbara och trygga miljöer?

Genom att samla rörelsen genom Holma till ett par tydliga stråk kan tryggheten förbättras eftersom en högre koncentration av människor ofta upplevs som en trygghetsfaktor. Att samla områdets cykel- och fotgängartrafik till några tydliga stråk kan ha en positiv inverkan på de resterande platserna i Holma som då tillåts få en mer privat prägel. För affärsidkare i Holma kan det vara positivt att samla rörelsen genom området då det skapar mer attraktiva affärslägen, något som till stor del saknas i dagens Holma.

Samtidigt som man vill få till ett tydligare rörelsemönster i Holma vill man inte ha in alltför mycket biltrafik i de befintliga delarna av Holma, även om det skulle ge mer liv och rörelse. Detta eftersom ett bilfritt område har många kvaliteter som skulle förloras om man tillät biltrafik i alltför stor utsträckning. I dagsläget är det oklart hur man kommer att lösa situationen för biltrafiken i Holma (Swahn, 2014). I linje med dagens ideal om hållbar utveckling fokuseras främst

på cykel- och gångtrafik samt kollektivtrafik i Holma medan mindre fokus läggs på bilen som färdmedel. Det planerade stråket kommer således främst att innebära en ökad orienterbarhet för cykel- och gångtrafikanter och till viss del bussresenärer. Huruvida Holma kommer upplevas som tydligare orienterbart för bilister är mer oklart.

Ökade exploateringsstal?

Ett aktuellt eller eftersträvat exploateringsstal är inget man har tittat på än så länge i utvecklingsplanerna för Holma. Enligt Swahn (2014) är det inte heller någonting man har haft som utgångspunkt i arbetet. Eftersom det är den sociala utvecklingen som är central i projektet är frågan om exploateringsstal mindre viktig. Hon tillägger att bebyggelsens täthet är något de alltid har med sig i bakhuvudet ändå och att de t.ex. inte skulle föreslå att bygga enbart villor i Holma. Swahn berättar att de ännu inte tagit ställning till exakta hushöjder för olika delar av Holma men enligt *Värdeprogram för Holma* (Malmö stad, MKB & Riksbyggen, 2013, s. 19) kan hushöjderna på den tillkommande bebyggelsen komma att bli mellan två till sex våningar. Swahn (2014) poängterar att det finns ekonomiska incitament för hög bebyggelse, då exploatörerna vill bygga högt för att projektet ska bära sig ekonomiskt. Liksom i många andra miljonprogramsområden finns Holmas parkeringsplatser samlade i låga parkeringshus, men



Bilparkeringarna i Holma finns samlade i låga parkeringshus i utkanten av området

enligt Swahn innebär detta ett alltför ineffektivt markutnyttjande. Dessutom skapar parkeringsdäcken en viss barriäreffekt. Hon menar att dessa ytor skulle kunna användas för attraktivare ändamål och att man istället bör samla parkeringsplatserna i högre p-hus samt att använda sig av gatuparkering. Swahn uppskattar att antalet p-platser idag motsvarar det behov som finns i Holma.

Bättre förutsättningar för miljövänliga transporter?

I *Värdeprogram för Holma* (Malmö stad, MKB & Riksbyggen, 2013) anges gång- och cykeltrafik som högst prioriterad i området och man vill förbättra kopplingen till omgivande stadsdelar genom att skapa tydligare stråk med god säkerhet och framkomlighet. På så sätt ska det bli enkelt och inbjudande att färdas igenom Holma på väg mot t.ex. Hyllie. Ny bebyggelse i och omkring området kan bidra till en ökad trygghet och även till att skapa tydliga och inbjudande stråk. Näst efter gång- och cykeltrafik ska bussen prioriteras, men idag har Holmas mest centrala busshållplats ett perifert läge i utkanten av området. Det finns planer på att flytta hållplatsen till en mer central plats vid Holma torg. Detta gör att hållplatsen känns mer inbjudande och att man som resenär värdesätts på ett annat sätt. Bilen anges som det lägst prioriterade trafikslaget i utvecklingen av Holma men har ändå en viktig roll i att integrera Holma med det övriga Malmö (ibid). Enligt Swahn (2014) är det en medveten strategi att bilparkeringar ibland finns långt från bostaden, uppåt 400-500 meter i vissa fall. På så sätt blir det mindre bekvämt att ha bil och andra färdmedel framstår som mer attraktiva. Swahn tillägger att det dock är exploatörerna för nybyggnationerna som avgör parkeringslösningen i slutändan.

Arbetsplatser och service bör tillföras till Holma då dagens utbud är begränsat (Malmö stad, MKB & Riksbyggen, 2013, s. 6) och ett tillskott av detta skulle kunna minska de boendes transportbehov. I och med närheten till Hyllie och andra målpunkter i staden, kan tryggare och tydligare cykel- och gångtrafikskopplingar uppmuntra till mer miljövänliga transportval när det gäller korta resor.

Större bredd på bostadstyper och upplåtelseformer?

Man har sett att det finns en önskan om andra storlekar och typer av bostäder bland de boende i Holma, berättar Swahn (2014). På så sätt kan invånarna bo kvar i området även om deras familjesituation eller ekonomi förändras. Hon berättar att man har sett ett intresse bland de boende för de nya bostäderna som just nu byggs vid Holma torg. Även om bebyggelsen i Holma är förhål-

landevis ensidig så finns det redan idag en blandning av upplåtelseformer, då en tredjedel av områdets bostäder utgörs av bostadsrätter (Malmö stad, MKB & Riksbyggen, 2013, s. 4). De tre punkthusen som byggs vid Holma torg kommer att innebära ett tillskott av 61 lägenheter, varav 21 utgörs av bostadsrätter. De övriga två husen kommer rymma hyresrätter (MKB, 2014b). Längs kanten mot Kroksbäcksparken finns idéer om att uppföra någon typ av radhus. Dessa skulle kunna utföras som så kallat självbyggeri, vilket skulle komplettera området med ytterligare upplåtelseformer och dessutom ge de boende större möjligheter att själva styra utformningen av sitt boende (Malmö stad, MKB & Riksbyggen, 2013, s. 19). Men även om det kommer ske förtätning med ett antal radhus så kommer bebyggelsen i Holma även fortsättningsvis att domineras av högre flerfamiljshus. Det kan ses som en avspiegling av Malmös starka intention om att staden ska växa inåt och högre exploateringsgrad är en förutsättning för den utvecklingen.

Bredare serviceutbud?

Liksom många andra miljonprogramsområden har Holma ett begränsat utbud av service och arbetsplatser och i utvecklingsplanerna för stadsdelen önskas ett tillskott av denna typ av verksamheter (Malmö stad, MKB & Riksbyggen, 2013, s. 6). De verksamhetslokaler som just nu byggs vid Holma torg kommer att innebära ett tillskott av handel. Bl.a. kommer de rymma en frisör, en mindre livsmedelsbutik och en snabbmatsrestaurang, vilka idag har ett undanskynt läge längs en gata strax söder om torget. Enligt Linda Eriksson (muntligen, 2014), byggprojektledare på MKB utgör hyrorna på de nya lokalerna inget problem för dessa redan etablerade företag (ibid). I övrigt finns i nuläget inga klara planer för vilken typ av service och verksamheter som ska komma till i området eller vilken lokalisering dessa ska få. Att skapa mötesplatser, aktiviteter för ungdomar och en utökad handel ser Swahn (2014) som de viktigaste tillskotten i Holma.

Idag finns ett visst utbud av verksamhetslokaler i Holma men Swahn (2014) tror att det kan vara svårt att locka nya företag till de befintliga lokalerna då det finns begränsade utvecklingsmöjligheter i dem, de har bl.a. en låg takhöjd. Därför kan en nybyggnation vara nödvändig för att kunna locka företag att etablera sig i området. De befintliga lokalerna med låg hyra kan dock utgöra bra alternativ för nystartade företag. Så kallade bokaler, som innebär verksamhetslokaler i anslutning till det egna hemmet, är en typ av lokaler som skulle kunna bli aktuella i Holma (ibid). Man har tidigare byggt bokaler i Malmöstadsdelen

Rosengård (MKB, 2014a). Vilket intresse det finns bland de boende i Holma att starta upp företag vet Swahn (2014) inte i dagsläget.

Även om förtätningen i Holma har som mål att ge upphov till ett breddat serviceutbud, verkar behovet av att skapa t.ex. nya arbetsplatser inte vara lika angeläget som i vissa andra områden. Detta har sannolikt att göra med Holmas geografiska närhet till centrala Malmö, Hyllie samt andra delar av staden som erbjuder en arbetsmarknad. Man kan tänka sig att önskan om ett större serviceutbud även har mycket att göra med strävan om att skapa ett aktivt, befolkat stråk genom området. Servicefunktionernas värde ligger alltså både i de funktioner de tillför rent praktiskt men även i det gatuliv de kan skapa.



Verksamheterna som ligger längs med denna gata kommer i och med flytten till Holma torg att få ett mer strategiskt läge.

ANALYS - EFFEKTER PÅ DE BEFINTLIGA STRUKTURERNA I MILJONPROGRAMSOMRÅDEN

Förändrade kvarterstyper?

I både det befintliga Holma och i den tillkommande bebyggelsen är avsikten att öka tydligheten mellan vilka ytor som är privata respektive offentliga. Generellt är det tänkt att entréer och framsidor ska samlas kring de allmänna stråken medan de privata sidorna vänds mot baksidan (Malmö stad, MKB & Riksbyggen, 2013, s. 16). Förtätning som ska ske i Holma kommer att utgöras av nya byggander snarare än tillbyggnader eller förändringar av de befintliga, enligt Swahn (2014).

Utifrån *Värdeprogram för Holma* (Malmö stad, MKB & Riksbyggen, 2013) kan man se planer på ett visst tillskott av kvarterstyper som är mer slutna än de i dagens Holma. Dessa kvarter återfinns främst i kantonerna mellan Holma och omgärdande trafikleder (ibid). Swahn (2014) medhåller att den slutna kvartersstrukturen har många fördelar, bl.a. att den skapar naturliga gränser mellan privata, halvprivata och offentliga ytor. Dessutom har slutna kvarter den fördelen att de skärmar av buller mer effektivt än vad en öppen kvartersstruktur gör. Det gör att Swahn är lite fundersam över den mittersta delen längs Pildammsvägen där det planeras för en mer öppen kvartersstruktur. Denna bebyggelse riskerar att bli utsatt för kraftigt buller men detta beror på om trafiken och hastigheten på Pildammsvägen minskar i och med att man ger den karaktären av stadsgata i framtiden. Å andra sidan ser hon det som positivt att man bryter upp den nordsydliga strukturen i det området, genom olika typer av bebyggelse. På så sätt går det att undvika en barriäreffekt mellan den gamla och den nya bebyggelsen. Den mer upplösta bebyggelsestrukturen är tänkt att utgöra en del av det öst-västliga gröna stråket mellan Kroksbäcksparken och Kulladal. Swahn förklarar att planerna för Holma befinner sig på ett relativt tidigt stadium och att det därför är lite oklart exakt hur de urbana delarna respektive den gröna delen ska skilja sig åt mer konkret.

Mer varierad stadsbild?

Ny bebyggelse kan även ha en funktion som vägvisare och göra det lättare att hitta i Holma, som idag är svårorienterat p.g.a. dess enhetliga bebyggelse och otydliga stråk. Swahn föreslår att man på så sätt kan markera platsen för en viktig infart t.ex. För att tydliggöra de huvudsakliga stråken i Holma bör det även

ske en uppgradering av deras utformning, gällande belysning, markbeläggning och möblering (Malmö stad, MKB & Riksbyggen, 2013, s. 11). Planerna för Holma befinner sig i ett tidigt skede och enligt Swahn (2014) har man inte gått in på detalj i hur den nytillkommande byggnationen ska se ut rent stilmässigt. Hon tänker sig dock att den nya byggnationen ska visa respekt för och lyfta det befintliga området.

Förlust eller försämring av grönytor?

Eftersom planerna på förtätning inne bland den befintliga bebyggelsen är relativt begränsade så kommer det heller inte att ske några stora förluster av grönytor inom det området, enligt Swahn (2014). Skulle man bygga mindre komplementbyggnader, t.ex. för att rama in gårdarna tydligare kan det dock innebära en viss förlust av grönytor. Som en del i det kommande nord-sydliga stråket genom Holma planeras förtätning längs denna sträcka. Detta skulle kunna innebära en förlust av grönytor i detta område men det är oklart då det ännu inte finns färdiga planer för denna bebyggelse. Den byggnationen som pågår kring Holma torg uppförs till största delen på hårdgjorda ytor som tidigare användes för bilparkering. Swahn tror dock att det som är mest kontroversiellt i nuläget är planerna på att uppföra bostäder i västra Holma, längs med kanten av Kroksbäcksparken (ibid). En byggnation där skulle dels inkräkta på parkmarken men även begränsa utsikten från de innanför liggande bostäderna.

Den förtätning som planeras för kantonerna runt Holma kommer att innebära en förlust av förhållandevis stora grönytor, vilka idag upplevs som impediment eller restytter. Swahn (2014) anser att de positiva följderna av att bygga dem absolut kommer att överväga de negativa aspekterna. Den nya bebyggelsen kommer att få en kopplande verkan och Swahn ser det som positivt att man bygger ut mot de stråken där folk rör sig (ibid). Idag utgör sträckan mellan Holma och Pildammsvägen en lång utdragen grönska utan direkt användningsområde. Även de övriga kantonerna utgörs till stor del av grönytor som ramas in av vägar på åtminstone en sida. Deras användande och funktion förfaller vara begränsad men en exploatering av dem riskerar ändå att innebära en förlust av rekreationsytter. Planerna för förtätning innebär att de nuvarande odlingslotterna invid Holmavångsvägen öster om Holma sannolikt kommer att förs-

vinna. Men enligt Swahn kommer dessa att ersättas på någon annan plats i närheten. Så har man t.ex. gjort i fallet med de odlingslotterna som togs bort i samband med att man började bygga det nya badhuset sydväst om Holma (ibid).

Att vissa ytor får en mer privat karaktär kan ses som en typ av förlust av grönytor, även om det är på ett territoriellt plan snarare än ett fysiskt. Swahn (2014) hoppas att det inte ska påverka barnens lekmöjligheter, utan att de även i fortsättningen ska kunna röra sig fritt och tryggt i området (ibid). Man kan dock tänka sig att folk överlag känner sig begränsade i vilka grönytor de får beträda. Å andra sidan får man sätta det i förhållande till att de boende känner en starkare tillhörighet till just sin gård.

Mer intensivt användande av befintliga grönytor?

Huruvida den kommande förtätningen kommer att innebära ett mer intensivt användande av grönytor i Holma är svårt att avgöra. Men Swahn (2014) medger att man från kommunens håll kan behöva satsa på att utveckla de ytor som inte utgörs av bostadsgårdar. Hon är öppen för att de boende ska kunna komma med förslag kring hur de ska användas. Det kan t.ex. handla om att anlägga odlingslotter på de ytorna (ibid). I *Värdeprogram för Holma* (Malmö stad, MKB & Riksbyggen, 2013) uttrycks en önskan om att öka tillgängligheten till Kroksbäcksparken. I och med bättre kopplingar och öppnandet av det nya badhuset kan det innebära ett större användningstryck på parken, vilket kan inskränka på dess rekreativa värden men även bidra till en ökad trygghet (ibid). Hur gårdarna förvaltas är en fråga för respektive fastighetsägare. I Holma har man sedan 1990-talet haft självförvaltning av gårdarna och detta har inneburit att många av gårdarna är mer välskötta än i andra liknande områden (Malmö stad, MKB & Riksbyggen, 2013, s. 4).

Bilfria miljöer bryts upp eller försvinner?

Idag är det inre Holma i princip helt bilfritt med undantag för de två gatorna med vändplatser vilka sträcker sig en bit in i området. De bilfria miljöerna är värdefulla samtidigt som de utgör ett tillgänglighetsproblem. Idag hämtas sopor med häst och vagn därför att det inte är tillåtet att köra in med sopbil i området, berättar Swahn (2014). När det sker in- eller utflyttningar i området går det inte att komma ända fram till huset med flyttbil, så på något sätt måste man därför förbättra tillgängligheten för de boende, menar Swahn.

Vid förtätningen av området mellan Holma och Pildammsvägen finns planer på att skapa ett finmaskigt nätverk av lokalgator. För att undvika alltför stora trafikmängder är tanken att de ska utformas som gångfartsgator och att bara vissa av dem ska vara genomfartsgator, för att undvika att de kommer utgöra genvägar för trafik i staden (Malmö stad, MKB & Riksbyggen, 2013, s. 15). Det finns planer på att förtäta med radhus längs kanten av Kroksbäcksparken. Detta skulle kunna innebära biltrafik i det området, vilket bryter upp den bilfria miljön och riskerar att påverka bl.a. barnens trafiksäkerhet (Swahn, 2014).

Idag går busslinjen i utkanten av Holma, men idéer finns på att låta den gå in i området för att på så sätt ansluta till Holma torg och ge busshållplatsen en mer central placering. Swahn (2014) berättar att man tittar på alternativa dragningar för hur man skulle kunna göra för att få fördelarna med en centralt placerad busshållplats men utan att äventyra trafiksäkerheten i området. Om man låter bussen gå längre in i området skulle det även leda till ökat trafikbuller, vilket hon särskilt ser som ett problem ifall man skulle låta bussen gå längs kanten av Kroksbäcksparken, som idag är relativt tyst (ibid). Ska bussen gå bland bebyggelsen måste man jobba med att skapa tydliga och trafiksäkra kanter mot bebyggelsen (Malmö stad, MKB & Riksbyggen, 2013, s. 12).

Beskuggning av kringliggande byggnader och grönytor?

I och med att det finns begränsade planer på ny bebyggelse inom det befintliga Holma är riskerna för en ökad beskuggning relativt små. Swahn (2014) berättar att man gjort solstudier för den nya byggnationen kring Holma torg och man anser att en ökad beskuggning inte kommer att utgöra något större problem i sammanhanget. Redan idag finns två åttavåningshus intill platsen för nybyggnationen (ibid). Husen kring Holma torg kommer få en maxhöjd som varierar mellan 5 och 7 våningar (Malmö stadsbyggnadskontor, 2011, s. 1). Beroende på hur man väljer att skärma av bostadsgårdarna kan detta innebära ny bebyggelse som ger en viss skuggeffekt, men enligt Swahn tycks det främst handla om mindre byggnader som ger en begränsad beskuggning (ibid). I kantonerna runt omkring Holma, där man planerar för ny bebyggelse kommer det följaktligen att leda till en märkbar beskuggning av de grönytor. Å andra sidan tycks många av de grönytor ha ett mycket begränsat användande. Utsikten från den befintliga bebyggelsen påverkas sannolikt vid en exploatering av kringliggande ytor.

HUR HAR MAN FÖRHÅLLIT SIG TILL HOLMAS URSPRUNGLIGA STRUKTURER?

I Malmö stads förtätningsplaner för Holma tycks det finnas en stor respekt för området och man verkar inte vilja förändra den befintliga bebyggelsen i någon större utsträckning. Viss förtätning kommer att ske inne bland den befintliga bebyggelsen medan merparten av nybyggnationen kommer att ske i kantzoner runt omkring Holma.

En respekt för det modernistiska arvet kan ses i Swahns (2014) tankar om vilka områden som inspirerat dem i förändringsarbetet i Holma. Hon nämner Gyldenrisparken utanför Köpenhamn som ett bra referensexempel, vilket de i projektgruppen gillade och såg som jämförbart med Holma. Det Swahn (2014) uppskattade var att man dels behållit den ursprungliga strukturen med stora grönytor, något som är ovanligt i dagens stadsbyggande. Hon såg också att man visat respekt för byggnaderna och låtit dem behålla sin stil, men att man samtidigt tillfört en ny detaljeringsgrad. Det gjorde att det tydligt gick att se vilka byggnader som var nytillkomna i området och vilka som var äldre.

Nya kvarterstyper i Holma

Den nya planerade bebyggelsen kring Holmas kantzoner får en tydligare prägel av den klassiska rutnätsstaden med mindre lokalgator inom kvarteren. I det befintliga Holma är man dock angelägen om att bevara öppenheten och de bilfria miljöerna som finns där. Swahn (2014) medger dock att det finns en konflikt i att bevara de bilfria miljöerna men att samtidigt lyckas skapa ett genomgående cykel- och gångstråk som upplevs som tryggt trots avsaknaden av biltrafik. En risk, som Swahn (2014) berör är att den nya kantbebyggelsen kan komma att upplevas som avskild från den befintliga bebyggelsen i Holma. Risken för detta blir sannolikt större om kvarterstyperna skiljer sig åt mycket. Här finns alltså en tydlig utmaning avseende förtätningen av Holma. Ska den tillkommande bebyggelsen anpassa sig efter den befintliga eller vice versa? Som nämnt tidigare finns planer på att låta en del av den tillkommande bebyggelsen längs Pildammsvägen få en mer upplöst och öppen struktur. Detta kan bidra till att den äldre och den nyare bebyggelsen smälter ihop bättre och att det upplevs som ett mer sammanhållet område.

Att man planerar att anlägga lokalgator för biltrafik bland den tillkommande bebyggelsen i Holma kan ses som att man tar ett steg bort från den funktional-

istiska planeringsideologin som präglar det befintliga Holma. Planerna för de nya kvarteren kan istället ses som ett uttryck av dagens trender där vi inspireras av den traditionella, slutna kvartersstaden. Ett alternativ hade varit att även den nya bebyggelsen i Holma skulle få inslag av bilfria områden. Dock skulle ett alltför stort område av bilfria miljöer kunna ge upphov till svårorienterade och ogena vägnät för biltrafik. De problem som finns angående framkomlighet och orienterbarhet i många miljonprogramsområden skulle förstärkas ytterligare. Att man väljer att bevara de bilfria miljöerna inom den befintliga bebyggelsen beror nog mycket på att det är en egenskap som i hög grad uppskattas av de boende.

Från grannskapsenhet till en integrerad del av staden

Förtätningen i Holma anses ha en viktig funktion för att binda ihop staden och att skapa en tätare stadsbygd överlag. Inom de befintliga bebyggelsekvarteren i Holma planeras det för mer begränsad förtätning, varav den kommande bebyggelsen vid Holma torg är en del av den. Avsaknaden av brant topografi, vattendrag eller andra naturliga element har möjliggjort en förhållandevis tät bebyggelsestruktur i Holma och därför finns inga omfattande förtätningsplaner med avsikten att bättre knyta samman stadsdelen i sig. Planerna på de genomgående stråken kan visserligen ses som en del i att förtäta för att knyta samman stadsdelen i sig. Men de tycks handla lika mycket om att koppla Holma bättre till omgivande stadsområden. Denna idé om att bygga samman Holma med omgivande områden är ett steg bort från de funktionalistiska planeringsidealen som handlade om att skapa samlade enkla, vilka kringgärdades av trafikleder. Genom att skapa en tätare stadsbygd lämnar man även till viss del tankarna om luft och rymd, vilka var några av grundtankarna under funktionalismen. Å andra sidan bevaras den öppna strukturen inom Holmas befintliga bebyggelse, även om ytorna runt omkring blir förtätade.

Själva idén om att skapa ett stråk med ett flöde av människor genom Holma och att på så sätt ”öppna upp” området mot resten av staden kan ses som ett steg bort från idealet om grannskapsenheten. Stadsdelen kommer nu att bjuda in utomstående att vistas i de boendemiljöer som utgör Holma, på ett annat sätt än vad som planerades för under funktionalismen. Att skapa genomkorsande stråk i Holma handlar dock om att bemöta de problem som anses finnas i många

miljonprogramsområden, såsom dålig orienterbarhet och segregation.

Då man strävar efter att Holma ska bli en del av en tätare stadsstruktur verkar det naturligt leda till mer innerstadsmässiga strategier avseende förhållandet mellan privata och offentliga ytor. Att man vill förstärka skillnaderna mellan dem kan ses som ett steg bort från de funktionalistiska idéerna som handlade om öppenhet och gemenskap. Man kan se förändringarna avseende den privata respektive den offentliga sfären som en naturlig följd av önskan om att integrera Holma bättre till den omgivande staden. Med en större genomströmning av människor och en mer offentlig karaktär i delar av stadsdelen tycks det även behövas tydligare gränser mellan privata och offentliga zoner.

Impedimentytor bebyggs

Det är uppenbart att förtätningen i Holma kommer att leda till en förlust av grönytor men frågan är vilket värde dessa ytor har. Stora delar av grönytorerna har fredats från förtättningsplaner, såsom bostadsgårdarna och vissa av de övriga grönytorerna inom Holmas bebyggelse. Även Kroksbäcksparken har ett viktigt rekreativt värde vilket har beaktats i förtättningsplanerna, även om det finns planer på radhusbebyggelse längs parkens östra utkant. Avseende förtätning av Holmas kantzoner, vilka kan ses som impediment, verkar det inte finns några större betänkligheter. Man anser att värdet av att bebygga dem är större än det värde de har idag.

SLUTSATSER OCH DISKUSSION

I den inledande delen av detta arbete presenterades tre frågeställningar som jag valde att titta på ur ett allmänt perspektiv, utan att gå in på förutsättningarna i specifika miljonprogramsområden. Här kommer det nu att föras ett resonemang om det resultat som kom fram utifrån frågeställningarna.

De frågeställningar som låg till grund för litteraturstudien var följande:

- Vilka är intentionerna med förtätning och hur förhåller de sig till miljonprogrammets fysiska strukturer?
- Finns det generella problem kopplade till miljonprogrammets fysiska form, vilka skulle kunna hanteras med olika typer av förtätning?
- Hur bör man förtäta för att inte riskera att förlora de värden som är kopplade till miljonprogrammets fysiska struktur?

Studierna av de valda miljonprogramsområdena utgick ifrån tre empiriska frågeställningar. I arbetets föregående del presenterades resultaten för respektive område separat. I denna avslutande diskussion kommer det att ske en jämförande och reflekterande diskussion kring de tre studieområdena.

De frågeställningar som låg till grund för fallstudierna var följande:

- Vad har man velat åstadkomma med förtättningsinsatserna i de miljonprogramsområden som studeras i fallstudierna?
- Hur har man arbetat med förtätningen i områdena?
- Hur har man förhållit sig till områdenas ursprungliga fysiska strukturer?

SLUTSATSER FRÅN LITTERATURSTUDIEN

■ Vilka är intentionerna med förtätning och hur förhåller de sig till miljonprogrammets fysiska strukturer?

Förtätning är ett av ledorden i dagens stadsplanering och anses bidra till ett samhälle som är mer hållbart ur både miljömässig, social samt ekonomisk synpunkt. De miljömässiga vinsterna handlar enkelt uttryckt om att transporterna blir mindre energikrävande när avstånden är kortare och genom att bebygga platser inom den befintliga staden kan vi bevara den kringliggande naturmarken. Ur social synvinkel anses en tätare stadsbygd kunna erbjuda en bättre tillgång till service av olika slag och även generera fler möten mellan stadens invånare. Att förtäta anses ofta även ekonomiskt fördelaktigt då det innebär att det går att dra nytta av redan gjorda investeringar i stadens infrastruktur. Dessutom skapar den täta staden bättre förutsättningar för olika slags verksamheter att gå runt eftersom de får ett tillräckligt befolkningsunderlag.

När en stad har behov av att växa och söker mark för exploatering så går det att identifiera flera anledningar till varför blickarna riktas mot miljonprogramsområden. Dels finns det en uppfattning om att det finns gott om byggbara ytor där. Men som Rådberg (1988) skriver så är friytorna i många fall begränsade eftersom hög bebyggelse ofta ger högre exploateringstal (ibid). Ofta kringgärdas miljonprogramsbebyggelsen av obebyggda zoner, t.ex. längs med trafikleder. Dessa områden kan utgöra potentiella förtätningssytor i städer med förtättningsbehov. Dessutom anses förtätning av denna typ av ”mellanrum” utgöra en viktig del i att åstadkomma en mer sammanhängande och integrerad stadsbygd.

Ett annat argument för förtätning av miljonprogramsområden kan vara att det ofta är enklare att få till stånd förtätning på platser där antalet markägare är få. Det kan jämföras med t.ex. småhusområden som ofta är lågexploaterade men svårare att

förtäta p.g.a. många olika markägare (WSP, 2013, s. 37).

Men att man förtätar i eller kring miljonprogramsområden har oftast inte enbart att göra med det enkla skälet att det finns utrymme för förtätning där. Förtätning i miljonprogramsområden tycks även föreslås som en del i att förbättra själva området. T.ex. så kan förtätning innebära ny bebyggelse som kan erbjuda funktioner eller bostäder som inte finns representerade i området i dagsläget. Den generella avsikten med att tillföra nya funktioner är att bidra till en funktionsblandning eller att skapa blandstad. Det är dock inte bara miljonprogramsområden som kan sägas lida brist på samhällsservice och kommersiella funktioner. Även andra utpräglade bostadsområden, såsom villaområden, har generellt sett ett litet utbud av service.

Både Westford (1999) och Breheny (1995) skriver att förtätning ofta har en begränsad roll i att uppnå ett mer miljövänligt transportsystem och att det antagligen finns andra sätt som är mer effektiva än förtätning. Jag upplever dock att avsikterna med att förtäta i miljonprogramsområden kanske mer handlar om andra faktorer än just avsikten att uppnå mer miljövänliga transporter. Strävan efter att skapa ett större lokalt serviceutbud i dessa områden kan visserligen kopplas till en önskan om bättre möjligheter till transporter via cykel eller till fots. Men ett tillskott av offentliga verksamheter och service har ett lika stort värde som mötesplatser och som katalysatorer för ett mer levande stadsliv. Dessutom har vissa miljonprogramsområden redan idag förhållandevis goda förutsättningar avseende kollektivtrafiken. T.ex. tunnelbaneförorterna i Stockholm som redan från början byggdes kring stationen, som ofta fungerar som en naturlig mittpunkt i området. Å andra sidan gör miljonprogramsområdenas perifera läge och närheten till stora trafikleder att även bilen utgör ett attraktivt transportmedel i många fall.

■ **Finns det generella problem kopplade till miljonprogrammets fysiska form, vilka skulle kunna hanteras med olika typer av förtätning?**

På många sätt tycks man kunna betrakta förtätningstrenden som en del i en strävan efter den traditionella staden. Många av miljonprogrammets egenskaper stämmer inte överens med det idealet och förtätning kan på sätt och vis ses som en nyckel till att försöka uppdatera dessa funktionalistiska strukturer till dagens ideal. Problemen med miljonprogramsområdena anses både

ha att göra med de övergripande strukturerna såväl som hur miljöerna upplevs på marknivå. I mångt och mycket handlar kritiken om att miljonprogramsområden är alltför dåligt integrerade i den omgivande staden, vilket i sin tur leder till bl.a. segregation och dålig tillgång till service. Många områden lider av dåligt underhåll och stora delar av fastighetsbeståndet är i behov av reparation, vilket ytterligare sänker miljonprogramsområdenas status.

En stor del av miljonprogramsområdena anses vara alltför monofunktionella med stor tonvikt på bostäder men med en brist på andra stadsfunktioner. I detta sammanhang är det därför intressant att komma ihåg att miljonprogramsområdena byggdes för att fungera som små, mer eller mindre självförsörjande enheter där den nödvändiga servicen skulle finnas. Idag fungerar det inte alltid så, kanske för att vårt beteende och våra rörelsemönster och har blivit mer komplexa än vad man tänkte sig på den tiden. Idag betraktas dessutom bilberoendet och förortspendlingen ofta som ett problem, men på den tiden var det snarare något man planerade staden utifrån.

Eftersom fokuset i denna uppsats legat på förändring av miljonprogramsområden genom förtätning har litet fokus lagts på att studera alternativa sätt att utveckla denna typ av stadsmiljöer. I dagens stadsbyggnadsdebatt utgör förtätning något av ett ledord och det kan vara lätt att glömma bort att det finns många andra strategier som skulle kunna appliceras på dessa områden. Man får inte heller glömma bort att alla miljonprogramsområden har sina speciella förutsättningar och att det inte finns *en* utvecklingsstrategi som fungerar för alla områden. Även om de liknade varandra när de byggdes och fortfarande gör det utåt sett så har alla områden utvecklats till individuella stadsdelar idag. Men det är inte alltid deras särprägel märks, utåt sett. Dessutom bör man fråga sig om det behöver ske en aktiv förändring överhuvudtaget. Att många miljonprogramsområden har ett dåligt rykte är ett välkänt faktum och därför är det nog lätt att ta till förtätning som ett sätt att ”laga” eller ”fixa till” de här områdena.

■ **Hur bör man förtäta för att inte riskera att förlora de värden som är kopplade till miljonprogrammets fysiska struktur?**

Många miljonprogramsområden, särskilt de med högre bebyggelse, uppfattas som ödsliga och tomma. Men det faktum att de ofta har ett högt exploateringsstal talar för att man bör visa en viss aktsamhet när det handlar om förtätning i

dessa områden. Ofta framförs tankar om att skapa mer småskaliga och intima gaturum i miljonprogramsområden för att förändra upplevelsen av dem. Detta kan sannolikt få positiva effekter på användbarheten men man måste samtidigt komma ihåg att värna om friytorna i områdena. Enligt Rådberg (1988) byggdes miljonprogramsområdena tätt för att kunna åstadkomma ett tillräckligt befolkningsunderlag till områdets service, detta trots att den högexploaterade bostadstypen inte var särskilt populär bland de boende (ibid). Är det samma strategi vi jobbar efter idag? Kommer det i så fall i slutändan leda till att vi skapar en stad som inte uppskattas av de boende? Samtidigt sker en kraftig inflyttning till städerna vilket måste tyda på att stadsmiljöer trots allt har en dragningskraft som levnadsmiljöer. Enligt Saglie (1998) bör man skilja på stadsmiljöer som enbart är täta respektive stadsmiljöer där tätheten accepteras just eftersom den samtidigt innebär fördelar såsom tillgång till service, kultur och nöjen (ibid). Förtätning är alltså inget självändamål i sig utan det bör samtidigt leda till en uppgradering och förbättring av stadslivet.

Just tillgången till grönområden innebär en problematisk fråga avseende miljonprogramsområden. Många av dessa områden byggdes utanför staden och det fanns en medveten tanke om att de kringliggande naturområdena skulle utgöra rekreativa miljöer för de boende. Samtidigt betraktas dessa områden nu ofta som ”tomrum” i stadsbilden och ofta talar man om att ”sy ihop” stadsdelar genom att förtäta dessa oexploaterade områden. Här finns alltså en tydlig konflikt mellan att bevara den goda tillgången till rekreationsområden och att integrera miljonprogramsområdena bättre till den övriga staden med hjälp av bebyggelse.

En viktig aspekt, som dock inte studerats på ett djupare plan i detta arbete, handlar om inflytande från de boende i områdena. Det är de som lever och bor i stadsdelen som kan avgöra vad som utgör tillgångar för dem som användare. Som planerare är det lätt att döma ut vissa miljöer och vilja förändra dem, men man måste komma ihåg att man inte har samma inblick i området som de boende. Förändringar som kommer uppifrån och inte är ventilerade eller förankrade bland de boende riskerar att leda till en upprepning av misstagen vid miljonprogrammets tillkomst. Som Berg (1999, s. 28) skriver så hade befolkningen en mycket begränsad involvering i miljonprogrammets byggande (ibid). Därför bör man nog vara försiktig med att genomföra alltför genomgripande förändringar utan att ha de boendes stöd för dem.

■ Vad har man velat åstadkomma med förtättningsinsatserna i de miljonprogramsområden som studeras i fallstudierna?

I samtliga fallstudier finns en önskan om att förtäta stadsdelen, men man vill förtäta av lite olika anledningar. Intresset för att bygga i stadsdelarna är olika stort för de olika områdena. I Malmö finns ett tydligt intresse från två olika byggföretag om att förtäta i stadsdelen, medan intresset av att bygga i Fitta verkar vara lite svalare. Dock tycks de inledande förtättningsinsatserna i de båda områdena ha gjort att intresset för ytterligare byggnationer har ökat. Det ökade intresset skulle också kunna ha att göra med den växande bostadsbristen i Sveriges storstadsregioner. I Gårdsten är intresset för förtätning mindre än i de övriga två områdena, men man jobbar ändå mot att skapa nya bostäder och ett större befolkningsunderlag i Gårdsten, då det i sin tur kan leda till ett förbättrat serviceutbud i området. Generellt tycks förtätningen fungera mer som ett medel för förändringar, än som ett självändamål i sig. I princip all förtätning i fallstudierna motiveras med de fördelar den kommer att medföra snarare än en stark önskan om fler bostäder och lokaler i områdena. På andra, mer centrala platser i staden kan man tänka sig att situationen är den omvända. I Holmas fall kan man anta att det finns ett större tryck på att skapa fler bostäder och lokaler, jämfört med de andra studerade områdena. Dels på grund av Holmas förhållandevis centrala läge men också på grund av de ambitiösa förtättningsplanerna som finns i Malmö.

Utifrån fallstudierna kan man se att förtätning främst förespråkas för att förbättra sociala faktorer, såsom trygghet, tillgänglighet och ett bredare serviceutbud för de boende. Överlag finns en stark strävan efter att höja statusen och attraktiviteten i studieområdena. Förtätning ur ett miljömässigt perspektiv är inte något som nämns uttryckligen i studierna av de tre områdena. Men antagligen är det något som, i större eller mindre utsträckning, ligger till grund för de planeringsbeslut som tas.

Utveckla centrum

I samtliga fallstudier argumenteras för förtätning med syftet att skapa tydligare och mer attraktiva stadsdelscentrum. I Fittjas fall handlar det om att förstärka det befintliga centrumet. I Holmas fall om att skapa ett nytt, då området inte har ett tydligt centrum i dagsläget. I Gårdstens fall vill man stärka områdets två centrum och i längden kanske även koppla samman dem. I Gårdsten finns det

dock mindre fokus på förtätning med syfte att skapa nya handelslokaler. Man strävar istället mot en ökad befolkning för att skapa underlag för ökad service. I de övriga fallen finns ett tillräckligt befolkningsunderlag men ett tillskott av service i området önskas, vilket då kan kräva nya verksamhetslokaler.

Det faktum att många miljonprogramsområden har en begränsad genomströmning av människor från den övriga staden kan påverka underlaget för kommersiella verksamheter (Boverket, 2005, s. 36). Med hänsyn till det tycks Holma ha bättre förutsättningar för att uppnå en bärkraftig handel i området då Holma planeras att byggas ihop med angränsande områden. Dessutom medför Malmös skala och Holmas läge i staden att fler människor kan tänkas röra sig genom området till fots eller med cykel, jämfört med de andra två områdena som studerats.

Relationen till den omgivande staden

I Holmas fall verkar planerna på förtätning fokusera lika mycket på att förbättra de fysiska kopplingarna till resten av staden som att förbättra Holma i sig självt. I de andra två fallstudierna handlar förtätningen främst om att förbättra området i sig självt och mindre om att knyta an till omlandet genom ny bebyggelse. I Fittjas fall kan man dock se det som att ett förbättrat centrum stärker kollektivtrafiken vid tunnelbanestationen och på så sätt kan man se det som att kontakten med resten av staden förbättras på det viset. I både Fittja och Holma framträder tankar om att man vill förtäta för att visa för förbipasserande att "här börjar staden". I Holma uttrycks visionen som att man "mentalt flyttar upplevelsen av Malmös stadsgräns söderut" (Malmö stad, MKB & Riksbyggen, 2013, sid. 8) medan man i Fittja ämnar skapa "en port eller entré till Stockholm" (Botkyrka kommun, 2012, 31). En viktig aspekt av förtätningen i Holma är alltså att medvetandegöra Holma och sätta det på Malmöbornas mentala karta. Genom att förtäta för att skapa ett genomgående stråk ska det bli ett mer naturligt område att passera igenom. Idén om att förlägga busshållplatsen till en mer central plats i Holma har samma syfte, då det skulle ge en tydligare bild av stadsdelen till de som passerar med bussen. Just att få människor att på ett naturligt sätt passera genom ett miljonprogramsområde kan nog ha en viktig del i hur dessa uppfattar området. Många miljonprogramsområden lider av dåligt rykte och även de människor som inte har bott i eller besökt området tror sig veta hur det ser ut och fungerar där. Det är ofta sådant man inte vet

något om som ter sig skrämmande. Genom att få människor att passera igenom miljonprogramsområdet kan dessa fördomar förhoppningsvis stickas hål på till viss del och den allmänna uppfattningen om det specifika området, såväl som andra miljonprogramsområden, kan förändras till det positiva. Att bryta mytbildningen och stigmatiseringen av miljonprogrammet är en svår men viktig del, som bör ha en del i de fysiska förändringarna som görs i områdena.

■ Hur har man arbetat med förtätningen i områdena?

Planerna för Holma verkar falla bäst in i modellen för hur en förtätning av miljonprogramsområden bör gå till enligt de förespråkade strategierna för förtätning. Det tycks vara möjligt att med bebyggelse fysiskt binda ihop Holma med omgivande stadsdelar. Dessutom ligger fokus på förbättrad gång-, cykel och busstrafik snarare än biltrafik, vilket följer de allmänna målen om en hållbar utveckling. I de andra studerade områdena är förutsättningarna för en fysisk integrering med den övriga staden betydligt sämre av olika anledningar. I Gårdstens fall handlar det främst om ett kuperat landskap och långa avstånd till kringliggande stadsdelar. I Fittja är det de stora trafiklederna som omöjliggör en utbyggnad av stadsdelen i dess kantzoner.

Vilken täthet eftersträvas?

En större mångfald bland bostadstyperna eftersträvas i samtliga områden och förtätningen tycks ha som mål att bidra till ett något exklusivare utbud av bostäder. I Holma verkar man fokusera på att skapa bostäder med en högre exploateringsgrad jämfört med de andra områdena, där mycket av den föreslagna bebyggelsen utgörs av radhus och småhus. Detta kan ses som en avspeglning av Malmös förtättningsmål. Men samtidigt som Malmö tycks ha bättre förutsättningar för en framgångsrik förtätning riskerar det också att leda till en mycket tät stadsbygd utan de naturliga buffertzoner som finns i både Fittja och Gårdsten. Just därför bör man kanske också vara mer eftertänksam i en stad som Malmö, där det i princip går att bygga överallt utan att behöva ta hänsyn till kraftiga höjdskillnader, skogsområden och andra naturliga element. Å andra sidan får man sätta en förtätning av den befintliga staden i förhållande till en utbyggnation utanför staden och den exploatering av jordbruksmark som detta skulle innebära.

Dagens förtätningstrend tycks kunna sammankopplas med idealet om den

klassiska kvartersstaden. Med det i åtanke skulle man kunna förvänta sig ett närmande mot dessa stadsbyggnadstyper i och med förtätningen i de studerade miljonprogramsområdena. Men i mångt och mycket bevaras den funktionalistiska bebyggelsestrukturen även i fortsättningen. I Holmas fall föreslås ett visst tillskott av slutna kvarter som omsluts av lokalgator, vilket kan ses som ett steg mot en traditionell stadsstruktur. Detta tillskott upplevs dock som mer naturligt här än vad det hade gjort i Fittja eller Gårdsten med dess upplösta bebyggelsestruktur som mynnar ut i oexploaterad naturmark. Holma återfinns i en tätare stadsbygd där slutna kvarter upplevs som en mer passande kvarters-typ.

Parkeringsplatser som platser för förtätning

De högre parkeringsnormerna under miljonprogrammet resulterar idag i att det i många områden finns ett överskott på parkeringsplatser. Dessa kan antingen byggas eller tillgodose parkeringsbehovet för tillkommande bebyggelse. I Fittja planerar man att bygga radhus på parkeringsplatser och i Gårdsten har man byggt om ett parkeringsgarage till företagslokaler. I Holma utgör parkeringsytorna delar av den yta där de tre påbörjade flerfamiljshusen byggs. Framöver avser man förändra parkeringssituationen i Holma då de låga parkeringsdäcken anses utgöra barriärer och innebär ett ineffektivt markutnyttjande (Swahn, muntligen, 2014).

■ Hur har man förhållit sig till områdenas ursprungliga fysiska strukturer?

Tillgången till bostadsnära grönområden

Överlag tycks man visa respekt för och ha en önskan om att bevara den bostadsnära grönskan som är ett resultat av funktionalismens planeringsideologi. I fallstudierna framkommer ingen önskan om att bebygga bostadsgårdarna, med undantag för Holma, där man planerar att skärma av områdets bostadsgårdar på ett tydligare sätt. Huruvida det kommer att ske genom en exploatering av gårdsytan eller med någon annan mindre typ av avgränsande element är inte bestämt i dagsläget. Idealet om god tillgång till bostadsnära ytor verkar dock ha bortsetts från när det gäller den tillkommande bebyggelsen i de studerade områdena. Idag tycks det inte finnas samma ambitioner om att erbjuda tillräckliga friytor för de boende, såsom under miljonprogrammets tillkomst. Detta kan ses som en avspeglning av den allmänna trenden om att bygga tätare städer.

Exploatering av grönområden

Innan jag började fallstudierna hade jag en uppfattning om att miljonprogrammets grönområden är lägre värderade än motsvarande ytor i innerstaden. Det kan säkert stämma att det är så, men samtidigt upplevde jag en respekt och aktsamhet inför grönområdena i fallstudierna. Man valde inte att exploatera grönytor urskillningslöst bara för att det var möjligt. I de fall förtättningsplanerna innebar förluster av grönytor vägdes det alltid mot de fördelar som en ny bebyggelse på platsen skulle innebära. Ett undantag från detta gäller de grönytor som ansågs sakna funktioner som rekreationsområden, t.ex. gräspartier längs högttrafikerade vägar. I fallet med Holma var det liten tvekan om att en exploatering av dessa ytor var den bästa lösningen, enligt planerna.

Idag finns fortfarande gott om områden inom staden, vilka upplevs som restmark och där det finns möjlighet att bygga utan att förlora uppenbara värden. Men vad händer sen, när alla kantzoner och överblivna ytor är bebyggda? Då är risken att man i större utsträckning börjar titta på möjligheten att förtäta olika typer av parkområden, särskilt i täta städer där trycket på marken blir allt högre i takt med en tätare stadsbygd. I exemplet med Holma finns redan nu förslag på bebyggelse som skulle inkräkta på Kroksäcksparken i viss mån. De små stegens tyranni, att man steg för steg naggat i kanterna på grönområden i staden är dock inget problem som är specifikt för just miljonprogramsområden, utan något man måste vara medveten om i alla förtättningsprojekt. Därför bör en ökad förtätning i ett miljonprogramsområde medföra en uppgradering av grönstrukturen i området som helhet. Det är rimligt att anta att en dåligt skött grönyta lider större risk att bli förtätad än en park som är väl underhållen. Således bör grönytorna uppgraderas i takt med att förtättningstrycket ökar. I Fittja finns planer på att förbättra de befintliga grönområdena i stadsdelen i samband med de övriga förändringarna i stadsdelen. I Gårdsten finns planer på att anlägga en ny, mindre park i anslutning till de tillkommande flerbostadshusen. Avseende Holma framkom inga planer på att förbättra några större grönområden i området, däremot fanns idéer om att förändra de mindre, offentliga/halv-offentliga grönytor belägna inne bland bostadskvarteren.

Det funktionalistiska arvet värnas om

I områdena som studerades i detta arbete verkar man värna om det funktionalistiska arvet och det finns en önskan om att bevara det. Sannolikt finns det exempel på andra områden där man vill göra mer omfattande förändringar, där t.ex. trafiksepareringen ska brytas eller kvartersstrukturen förändras mer

genomgående. Karlsson (muntligen, 2014a) nämner under intervjun att man i stadsdelen Alby, en närliggande stadsdel i Botkyrka kommun, planerar för en mer omfattande omdaning då man vill skapa en ny karaktär i stadsdelen snarare än att utveckla den befintliga (ibid). Det tycks gå att identifiera tendenser till att det funktionalistiska byggnadsarvet får större och större respekt med tiden, bl.a. utifrån intervjuerna inom detta arbete. Men det gäller kanske främst själva bebyggelsen med dess estetik och mindre de bakomliggande tankarna om trafiksepareringen och idealet om grannskapsenheten. Som Tunström (2012, s. 115) skriver så är granskapsidealet inte lika aktuellt idag som under funktionalismen (ibid). Detta förklarar varför man i många miljonprogramsområden idag tycks ta ett steg bort ifrån idealet om grannskapsenheten. Istället verkar den planerade förtätningen innebära att vissa boendemiljöer får en mer privat prägel. T.ex. genom att göra de bostadsnära ytorna kring den befintliga bebyggelsen mer privata, som i Holmas fall där det finns planer på komplementbebyggelse för att rama in gårdarna på ett tydligare sätt. Även förtätningen med småhus och radhus bidrar till en mer privat prägel.

De bilfria miljöerna som finns i samtliga studerade miljonprogramsområden tycks värdesättas högt av de intervjuade planerna. Planerna på att bryta upp de bilfria miljöerna var begränsade och i de fall där det planerades att ske verkade det innebära ett noggrant övervägande. Avseende de tillkommande bebyggelsekvarteren i kantzonen runt om de befintliga kvarteren syns dock inte samma utpräglade tankar kring trafikseparering eller bilfria miljöer. Detta kan tolkas som att man behåller de bilfria miljöerna p.g.a. att de uppskattas av de boende, snarare än att det är en planeringsstruktur som känns aktuell idag.

METODDISKUSSION

Källkritik

Delar av källorna som användes i litteraturstudien om förtätning utgjordes av olika slags dokument från kommuner och statliga myndigheter, som t.ex. Boverket. Stora delar av detta underlag hade en övervägande positiv inställning till förtätning. En anledning till det kan antas vara att förtätning ingår som en del i den allmänna planeringsideologin idag och detta återspeglas då i publikationer från stat och kommun. Dessa förutsättningar har jag varit medveten om och jag har försökt att inta en ifrågasättande position avseende källorna och deras legitimitet. Men samtidigt har uppsatsen haft förtätning som utgångspunkt och syftet har varit att ta reda på vilka positiva effekter den kan ha på miljonprogramsområden. Därmed hade uppsatsen redan från början en välviljig, om än ifrågasättande, inställning till hela förtätningens begrepp.

En aspekt som kan ha inverkat på resultatet av fallstudierna kan vara att jag har en större kunskap och en personlig relation till Malmö, i jämförelse med Stockholm respektive Göteborg. Just Holma hade jag dock ingen relation till vid inledningen av detta arbete. Urvalsmetoden för studieområdena i Malmö och Stockholm såg likadan ut och innebar att jag blev tipsad om lämpliga platser av stadsbyggnadskontoret i respektive stad. Beslutet att studera Gårdsten berodde på att området omskrevs på flera ställen i litteraturen jag läste. Kanske hade studieområdet i Göteborg blivit ett annat om jag hade använt mig av samma urvalsteknik som för de andra två platserna. Dock kändes det intressant att studera Gårdsten just eftersom man påbörjade förändringarna där för ett flertal år sedan och att området nu fungerar som en inspirationskälla när det handlar om förändring av miljonprogramsområden.

En skillnad avseende fallstudierna var att det i Holmas och Fittjas fall fanns övergripande planprogram över stadsdelens utveckling medan detta saknades för Gårdsten. Det är svårt att avgöra hur detta har inverkat på resultatet av fallstudierna, men det finns givetvis en risk att jag har förbisett mål eller strategier som utarbetats för Gårdsten just för att de inte finns tydligt formulerade i ett program. Å andra sidan kan avsaknaden av ett övergripande program tyda på att man från kommunens håll inte har lika tydliga framtidsvisioner för området som i de fall där man faktiskt har utvecklat ett program. Det var delvis p.g.a. svårigheterna att få en insikt i Gårdstens framtidsplaner som gjorde att jag valde att intervjua två olika personer angående Gårdsten. En annan anledning

var det faktum att det i första hand var bostadsbolaget Gårdstensbostäder som varit drivande i utvecklingen av Gårdsten och därför var det logiskt att intervjua någon därifrån. Samtidigt kändes det viktigt att få en inblick i kommunens tankar om Gårdsten, delvis för att det skulle bli mer jämförbart med de andra två studieområdena. Jag upplevde en viss skillnad mellan hur Caspersson från Gårdstensbostäder och Jeppson från Göteborg stad ställde sig till olika aspekter av Gårdstens utveckling. Jag tyckte mig märka en större uppmärksamhet och hänsyn till Gårdstens hyresgäster ifrån Casperssons håll, vilket är ganska naturligt då hon jobbar *med* och *för* dem på ett annat sätt än man gör som planerare på kommunen.

Intervjuerna

Inför intervjuerna försökte jag vara så väl förberedd som möjligt genom att ingående studera dokument och planer över områdena samt göra platsbesök innan intervjutillfället. I efterhand insåg jag att jag kunde ha förberett mig ännu mer, då det väcktes ett flertal ytterligare frågor vid bearbetningen av fallstudierna. Jag tror dock att det är något naturligt och ser det inte som något stort problem i processen med detta arbete. Dessutom hade jag möjlighet att återkoppla till intervjupersonerna för att ställa följdfrågor i efterhand. För att effektivisera intervjuerna insåg jag att det är bra om man tydligt informerar intervjupersonen om vilken förkunskap man har om intervjuämnet och området, t.ex. berätta om vilka dokument och planer man studerat och hur ingående man gjort det. På så sätt kan man spara tid eftersom intervjupersonen då inte behöver ägna tid åt att berätta sådant man redan har kännedom om. Å andra sidan kan det komma fram ny information i det muntliga mötet, vilket kan bidra med ytterligare dimensioner till ämnet.

Något som möjligen inverkade på resultatet från intervjuerna var tidspress vid intervjutillfället. Vid två av intervjuerna fanns en bestämd sluttid vilket gjorde att jag valde att avstå från att ställa vissa följdfrågor. Det finns givetvis en risk att jag p.g.a. det missade information som hade kunnat påverka resultatet av fallstudierna. Så långt det var möjligt försökte jag genomföra intervjuerna vid personliga möten men p.g.a. tidsbrist fick intervjun med Karlsson avbrytas och återupptas via telefon. Intervjun med Jeppson skedde helt och hållet via telefon p.g.a. praktiska anledningar. Det är svårt att avgöra om detta påverkade utfallet av intervjuerna men en tydlig fördel med personliga intervjuer är möjligheten att använda kartor eller flygbilder som diskussionsunderlag.

REFLEKTIONER

Leder tillskottet av attraktivare bostäder till gentrifiering?

Om man ser till de bostadstyper som tillkommer i samtliga fallstudieområden så tillför de lyxigare och attraktivare boendeformer till områdena. Det tyder på att man vill attrahera en större andel invånare med bättre ekonomi genom att göra så. Ser man till de socialistiska tankarna som fanns under funktionalismen så innebär förtätningen ett steg bort från den och tankarna om social jämlikhet. Det finns en risk för splittring i de förtätade miljonprogramsområdena där den nya bebyggelsen kan komma att värderas högre än den som byggdes under miljonprogrammet. Å andra sidan finns möjligheten att ny attraktiv bebyggelse kan göra att områdets anseende höjs rent generellt.

Begreppet gentrifiering är komplext och ingenting jag studerat mer ingående i detta arbete. Om man ändå ska försöka att relatera det begreppet till de fallstudier jag gjort uppfattar jag att risken (eller möjligheten om man så vill) för gentrifiering är störst i Fittja och Gårdsten. Detta grundar jag dels på att förtätningen i dessa områden tillför en större andel bostäder av typer som generellt sett är dyrare, såsom radhus och småhus. Fittjas läge vid Albysjön och Gårdstens naturnära läge kan även uppfattas som attraktivare boendemiljöer än vad som erbjuds i Holma. Det ska dock tilläggas att en viss grad av gentrifiering tycks vara positivt för de miljonprogramsområden som brottas med segregationsproblem, oattraktivitet och dåligt rykte.

Tillskottet av mer attraktiva bostadstyper i de studerade områdena kan kopplas till att byggandet idag i allt större grad utförs och styrs av marknadsintressen. Detta utgör en stor skillnad från situationen vid miljonprogrammets tillkomst då de socialistiska tankarna var mer närvarande och stat och kommun hade ett större inflytande över bostadsbyggandet. Idag krävs det att fastighetsägare och byggbolag har ett intresse av att bygga i stadsdelen för att den ska kunna utvecklas.

Vidare frågor

En intressant och mycket relevant aspekt när det handlar om att utveckla miljonprogrammet är ämnet bostadspreferenser. Det tycks vara uppenbart att miljonprogrammets bebyggelse inte motsvarar de förväntningar eller önskemål som majoriteten av den svenska befolkningen har avseende sitt boende. Inom ramen av detta arbete har jag studerat vad det finns för problem i de mer övergripande strukturerna, men det vore intressant att även studera bostäderna i sig. Handlar miljonprogrammets oattraktivitet lika mycket om de bostäder de erbjuder, som om själva stadsdelen i sin helhet? På vilket sätt borde bostäderna i så fall förändras för att bättre motsvara befolkningens önskemål? Villor och småhus tycks vara en eftertraktad boendeform bland många människor idag, men ofta anses den glesa villabebyggelsen ha en negativ påverkan på miljön. Om man siar om framtiden och antar att boendet i villa skulle minska, skulle man då kunna se flerbostadshusen i miljonprogramsområdena som ett alternativ till denna boendeform? Jämfört med många andra stadsmiljöer framstår de som förhållandevis barnvänliga och har en god tillgång till grönområden.

Detta arbete har hållit sig inom ramen av miljonprogrammet och landet Sveriges gränser. Därför har det ägnats mycket lite tid till att studera liknande stadsdelar i andra länder, vilket dock säkerligen hade varit intressant. Antagligen finns det många inspirerande exempel på hur dessa områden har utvecklats och då kanske också på lite längre sikt. I Sverige befinner sig förändringsplanerna för miljonprogramsområden i många fall på planeringsstadiet och det är svårt att se vad förändringarna har inneburit i ett längre perspektiv. En intressant fortsättning på detta arbete skulle därför vara att studera områden utanför Sverige. Hur kan de fungera som inspiration för utveckling av miljonprogrammet?

Eftersom fokuset inom uppsatsen låg på förtätning studerades inte andra potentiella utvecklingsalternativ för miljonprogramsbebyggelsen. Om man nu ponerar att de brottas med de generella problem som redogjorts för i uppsatsen, vilka alternativa angreppssätt skulle man kunna ha på dem? Förtätning är antagligen inte den enda och kanske inte heller den mest framgångsrika strategin för att tackla dessa problem.

REFERENSER

Tryckt material och elektroniska källor

Arnstberg, K-O. & Bergström, I. (2010). *Bostaden i staden – Europa planerar för stadsboende och stadsliv*. Stockholm: Forskningsrådet Formas.

Arnstberg, K-O. (2000). *Miljonprogrammet*. Stockholm: Carlsson bokförlag.

Bellander, G. (2005). *Blandstaden – ett planeringskoncept för en hållbar bebyggelseutveckling*. Boverket och Formas. <http://www.boverket.se/Global/Webbhandel/Dokument/2005/blandstaden.pdf> [2014-05-20]

Berg, K. (1999). Det stora bostadsbyggandet – bakgrund och förutsättningar. Hall, T. (red.) *Rekordåren - En epok i svenskt bostadsbyggande*. Karlskrona: Boverket, ss. 24-30.

Bodén, C. (1989). *Modern arkitektur. Funktionalismens uppgång och fall*. 2 uppl., Helsingborg: ArchiLibris.

Botkyrkabyggen (2014). *Botkyrkabyggens historia*. <http://www.botkyrkabyggen.se/CM/Templates/Article/general.aspx?cmguid=eaab-d81d-0178-4e01-bde3-d0f5d2c4b2a3> [2014-07-06]

Botkyrka kommun (2013) *Kommundelar* <http://www.botkyrka.se/besokare/ombotkyrka/kommundelar> [2014-05-27]

Botkyrka kommun (2012). *Framtid Fittja – detaljplaneprogram för stadsutveckling*. Botkyrka kommun. <http://www.botkyrka.se/SiteCollectionDocuments/Kommun%20och%20politik/Framtid%20Fittja%202012-05-08K.pdf> [2014-05-27]

Botkyrka kommun (2011). *Fakta om Fittja*. <http://www.botkyrka.se/fittja/omfittja/fakta> [2014-05-27]

Botkyrka kommun, samhällsbyggnadsförvaltningen (2010). *Detaljplan för Kvarteret Fittjaterassen (Dnr sbf/2010:316)*. Botkyrka kommun. <http://botkyrka.se/SiteCollectionDocuments/Bo%20och%20bygga/Planer%20och%20>

[program/Fittja/Fittjaterassen/Antagande/Planbeskrivning.pdf](http://www.botkyrka.se/fittja/omfittja/program/Fittja/Fittjaterassen/Antagande/Planbeskrivning.pdf) [2014-05-27]

Botkyrka kommun (2010). *Historia*. <http://www.botkyrka.se/fittja/omfittja/historia> [2014-05-27]

Botkyrka kommun (2002). *Översiktsplan 2002*. Botkyrka kommun. <http://botkyrka.se/SiteCollectionDocuments/Bo%20och%20bygga/Översiktsplan/Botkyrka%20kommuns%20översiktsplan%202002%20webb.pdf> [2014-05-27]

Boverket (2010). *Socialt hållbar stadsutveckling – en kunskapsöversikt*. Karlskrona: Boverket. <http://www.boverket.se/Global/Webbhandel/Dokument/2010/Socialt%20H%C3%A5llbar%20Stadsutveckling.pdf> [2014-05-20]

Boverket (2007). *Så fick miljonprogrammet ett nytt ansikte – En rapport från Gårdstensbostäder om ombyggnationen av flerbostadshus i östra Gårdsten, Göteborg*. Karlskrona: Boverket. http://www.boverket.se/Global/Webbhandel/Dokument/2007/sa_fick_miljonprogrammet_ett_nytt_ansikte.pdf [2014-05-20]

Boverket (2005). *Förnyelse för hållbar utveckling i olika boendemiljöer*. Karlskrona: Boverket. http://www.boverket.se/Global/Webbhandel/Dokument/2005/fornyelse_for_hallbar_utveckling.pdf [2014-05-20]

Boverket (2004a). *Från 2 till 120 anbud – En rapport från Gårdstensbostäder om sänkta byggkostnader och lägre hyror vid upphandling av ombyggnad av flerbostadshus i Göteborg*. Karlskrona: Boverket. http://www.boverket.se/Global/Webbhandel/Dokument/2004/fran_tva_till_120_anbud.pdf [2014-05-20]

Boverket (2004b). *Hållbara städer och tätorter i Sverige – förslag till strategi*. Karlskrona: Boverket. http://www.boverket.se/Global/Webbhandel/Dokument/2004/hallbara_stader_och_tatorter_i_sverige.pdf [2014-05-20]

Breheny, M. (1995). The Compact City and Transport Energy Consumption. *Transactions of the Institute of British Geographers, New Series, Vol. 20, No. 1*. London: The Royal Geographical Society (with the Institute of British Geographers), ss. 81-101 <http://gestionintegrada.ieut.cl/wp-content/uploads/2009/09/>

- Compat-City-Breheeny.pdf [2014-05-20]
- Ellin, N. (1996). *Postmodern urbanism*. Oxford: Blackwell Publishers Ltd
- Falkheden, L. (2005). Initiativ för hållbar utveckling i staden. Broms Wessel, O., Tunström, M. & Bradley, K. (red.) *Bor vi i samma stad? Om stadsutveckling, mångfald och rättvisa*. Stockholm: Pocky, ss 70-84
- Framtidenkoncernen (2013). *Gårdstensbostäder skapar 100-tals jobb*. <http://www.framtiden.se/Nyhetsarkiv/Nyhetsarkiv-2013/Gardstensbostader-skapar-100-tals-jobb-/> [2014-05-07]
- Google Maps (2014) <https://maps.google.se/> [2014-06-13]
- Grafe, C. (2005). Förorter för nya européer – tre nederländska exempel. Broms Wessel, O., Tunström, M. & Bradley, K. (red.) *Bor vi i samma stad? Om stadsutveckling, mångfald och rättvisa*. Stockholm: Pocky, ss 40-55
- Gunne, N. (2013). *Husby utan plan*. Arkitekten, (6-7), ss. 6-10
- Gårdstensbostäder (2014). *Gårdstensbostäder*. <http://www.gardstensbostader.se/Om-Gardstensbostader/> (2014-06-12)
- Göteborgs stad (2014) *Angereds stadsdelsförvaltning – Befolkning och geografi i Angered*. http://goteborg.se/wps/poc?urile=wcm%3Apath%3A%2Fgoteborg.se_enhetsidor%2FOrganisation%2FStadsdelsforvaltningar%2FSD-F+Angered%2Flnkrub_Om_%2Fart_N131_Befolkning+och+geografi&page=GBG.Enh.Stadsdelsforvaltning.Ang (2014-06-11)
- Göteborgs stads stadsbyggnadskontor (2014). *Detaljplan för Bostäder och odling väster om Gårdstensvägen. Samrådshandling mars 2014 (Diarienummer SBK: 0323/12)* Göteborg: Göteborg Stads Stadsbyggnadskontor. [http://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planbygg.nsf/vyFiler/G%C3%A5rdsten%20-%20Bost%C3%A4der%20v%C3%A4ster%20om%20Kaneltorget-Plan%20-%20samr%C3%A5d-Planbeskrivning/\\$File/PlanbeskrivningNY1.pdf?OpenElement](http://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planbygg.nsf/vyFiler/G%C3%A5rdsten%20-%20Bost%C3%A4der%20v%C3%A4ster%20om%20Kaneltorget-Plan%20-%20samr%C3%A5d-Planbeskrivning/$File/PlanbeskrivningNY1.pdf?OpenElement)
- Göteborgs stads stadsbyggnadskontor (2009). *Översiktsplan för Göteborg*. Göteborg: Göteborg stads stadsbyggnadskontor. http://goteborg.se/wps/portal/invanare/bygga-o-bo/kommunens-planarbete/oversiktlig-planering/oversiktsplan-for-goteborg!/ut/p/b1/04_Sj9Q1NLI0NbG0tDC21I_Qj8pLLMt-MTyzJzM9LzAHxo8ziAwy9Ai2cDB0N_N0t3Qw8Q7wD3Py8ffwNPIyACiKB-CgxwAEcDQvr9PPJzU_Vzo3IsAjpnMEQ!/dl4/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/
- Göteborgs stads stadsbyggnadskontor (2006). *Detaljplan för bostäder på Kryddhyllan inom stadsdelen Gårdsten i Göteborg (Diarienummer: 386/04 (FII 4869))* Göteborg: Göteborg Stads Stadsbyggnadskontor. [http://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planbygg.nsf/vyFiler/G%C3%A5rdsten%20-%20Bost%C3%A4der%20p%C3%A5%20Kryddhyllan-Plan%20-%20inf%C3%B6r%20antagande-Planhandlingar%2C%20antagna/\\$File/A%20-%20Gardsten_Kryddhyllan_Planbeskrivning_antagen.pdf?OpenElement](http://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planbygg.nsf/vyFiler/G%C3%A5rdsten%20-%20Bost%C3%A4der%20p%C3%A5%20Kryddhyllan-Plan%20-%20inf%C3%B6r%20antagande-Planhandlingar%2C%20antagna/$File/A%20-%20Gardsten_Kryddhyllan_Planbeskrivning_antagen.pdf?OpenElement) [2014-05-20]
- Hemgården Byggnadsaktiebolag (2012). *Välkommen till Sjöterrassen*. <http://www.sjoterrassen.info/> [2014-06-04]
- Jenks, M., Burton, E. & Williams, K. (1996) Compact Cities and Sustainability: An Introduction. Jenks, M., Burton, E. & Williams, K. (red.) *The Compact City. A Sustainable Urban Form?* 4 uppl., London : E & FN Spon, ss 3-8
- Karlsson, A., Buhr, K., Thörn, P., Roth, S. & Öman, A. (2012). *Hållbara attraktiva förstäder*. IVL Svenska Miljöinstitutet. <http://www.ivl.se/download/18.750e3680136adb9f80580003585/1350484196598/A1940.pdf> [2014-05-20]
- Kristensson, E. (2012). Miljonprogrammets rymlighet- ett hotat värde. Birgitta Johansson (red.) *Miljonprogrammet – utveckla eller avveckla?* Stockholm: Formas, ss 137-148
- Kristensson, E. (2008). *Det förändrade uterummet. Tendenser hos den bostadsnära utemiljön i 90-talets boendemiljöer*. Lund: Institutionen för Arkitektur och Byggd Miljö, Lunds Tekniska Högskola. <http://lup.lub.lu.se/record/1270730> [2014-05-20]
- Kristensson, E. (2003). *Rymlighetens betydelse- en undersökning av rymlighet i bostadsgårdens kontext*. Lund: Lunds tekniska högskola, Institutionen för

- arkitektur. <http://lup.lub.lu.se/record/21189> [2014-05-20]
- Kvale, Steinar (1997) *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Lund: Studentlitteratur
- Malmö Stad (2014a). *Ett nytt centrum i södra Malmö*. <http://www.malmo.se/hylliecentrum> [2014-05-19]
- Malmö stad (2014b). *Utländsk bakgrund*. <http://www.malmo.se/Kommun--politik/Om-oss/Statistik/Befolkning/Utlandsk-bakgrund.html> [2014-04-24]
- Malmö stad (2014c). *Vad är Områdesprogrammen?* <http://www.malmo.se/Kommun--politik/Sa-arbetar-vi-med.../Omradesprogram/Vad-ar-Omradesprogrammen.html> [2014-05-19]
- Malmö stad (2014d) *Översiktsplan för Malmö. Planstrategi*. Antagen av Kommunfullmäktige 22 maj 2014 http://www.malmo.se/download/18.5bb0a05f145db1bc43d6ac4/1401438553855/OP2012_planstrategi_antagen_140522.pdf [2014-07-31]
- Malmö stad, MKB & Riksbyggen. (2013). *Värdeprogram för Holma*. Malmö: Malmö stad.
- Malmö stadsbyggnadskontor (2011). *Samrådsredogörelse som tillhör detaljplanen för kv Häcksaxen m.fl. i Holma i Malmö. Dp 5114*. Malmö: Malmö stadsbyggnadskontor. <http://www.malmo.se/download/18.1558e15e13973eaa0e80002739/1383643650541/Dp+5114+Samr%C3%A5dsredog%C3%B6relse.pdf> [2014-05-23]
- Malmö stadsbyggnadskontor (2010). *Så förtätar vi Malmö! Dialog-pm 2010:2*. Malmö: Malmö stadsbyggnadskontor. <http://www.malmo.se/download/18.4d147ba1286e5bcbb4800055507/1383647015587/F%C3%B6rt%C3%A4tning-PM.pdf> [2014-05-20]
- Malmö stadsbyggnadskontor (2001). *Översiktsplan för Malmö 2000*. Malmö: Malmö stadsbyggnadskontor. <http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Oversiktsplaner--strategier/Gal-lande-oversiktsplan/Oversiktsplan-for-Malmo-2000.html> [2014-05-20]
- MKB (2014a). *Bokaler*. <http://www.mkbfastighet.se/templates/Page.aspx?id=125332> [2014-05-26]
- MKB (2014b). *Holma torg*. <http://www.mkbfastighet.se/templates/NewApartmentsProject.aspx?id=296758> [2014-05-22]
- Möllerström, V. (2011). *Malmö's omvandling: Från arbetarstad till kunskapsstad. En diskursanalytisk studie av Malmö's förnyelse*. Lund: Lunds universitet. <http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=2166469&fileId=2166471> [2014-05-20]
- Rådberg, J. (1988). *Doktrin och täthet i svenskt stadsbyggande 1875-1975*. Stockholm: Statens råd för byggnadsforskning.
- Saglie, I-L. (1998) *Density and town planning – Implementing a densification policy*. Oslo: NIBR
- Sommar, I. (2006). *Funkis – stilen som byggde Sverige*. Stockholm: Bokförlaget Forum.
- Statistiska centralbyrån (2014a). *Folkmängden i Sveriges kommuner 1950-2013 enligt indelning 1 januari 2014* [tabell] http://www.scb.se/sv/_Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Befolkning/Befolkningens-sammansattning/Befolkningsstatistik/25788/25795/Helarsstatistik---Kommun-lan-och-riket/25836/ [2014-04-24]
- Statistiska centralbyrån (2014b). *Folkmängd i riket, län och kommuner efter kön och ålder 31 december 2013* [tabell] http://www.scb.se/sv/_Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Befolkning/Befolkningens-sammansattning/Befolkningsstatistik/25788/25795/Helarsstatistik---Kommun-lan-och-riket/159277/ [2014-05-27]
- Stockholms läns museum (2014). *Storstockholm växer*. <http://www.stockholmslansmuseum.se/faktabanken/storstockholm-vaxer/> [2014-06-14]
- Stockholms stad (2014). *Bostadspotential i Stockholm*. Stockholm: Stockholm

stads stadsbyggnadskontor. <http://www.stockholm.se/PageFiles/673930/Bostadspotential%20i%20Stockholm.pdf> [2014-05-20]

Stockholms stadsbyggnadskontor (2010). *Promenadstaden – Översiktsplan för Stockholm*. Stockholm: Stadsbyggnadskontoret. http://www.stockholm.se/PageFiles/267645/52638_Slutrapport_lowNY.pdf [2014-05-20]

Söderlind, J. (2012). Sälj miljonprogrammet till dem som bor där! Birgitta Johansson (red.) *Miljonprogrammet – utveckla eller avveckla?* Stockholm: Formas, ss 123-136

Söderqvist, L. (1999). *Rekordår och miljonprogram – Flerfamiljshus i stor skala. En fallstudiebaserad undersökning av politik, planläggning och estetik*. Stockholm: Lisbeth Söderqvist

Tunström, M (2012). Miljonprogrammet - Het debatt om utvecklingen framåt. Birgitta Johansson (red.) *Miljonprogrammet – utveckla eller avveckla?* Stockholm: Formas, ss 113-121

Ullstad, E. (2008). *Hållbar stadsutveckling – En politisk handbok från Sveriges Arkitekter*. Sveriges Arkitekter. <http://www.arkitekt.se/s63481> [2014-05-20]

Vidén, S. (2012). Rekordårens bostäder - en viktig resurs för hållbar utveckling. Birgitta Johansson (red.) *Miljonprogrammet – utveckla eller avveckla?* Stockholm: Formas, ss 21-44

Vidén, S. (1999a). Rekordårens bostadsbyggande. Hall, T. (red.) *Rekordåren - En epok i svenskt bostadsbyggande*. Karlskrona: Boverket, ss. 31-58

Vidén, S. (1999b). Vård och förändring av hus och utemiljöer. Hall, T. (red.) *Rekordåren - En epok i svenskt bostadsbyggande*. Karlskrona: Boverket, ss 132-194

Westford, P.(1999). *Bebyggelseförtätning som miljöstrategi*. Stockholm: KFB – Kommunikationsforskningsberedningen.

Wirtén, P., Raattamaa, L., Wiese, M., Langhorst, J. & Castro, M. (2012) Husbys invånare ignoreras när området ska ”förtätas”. *Dagens nyheter*, 16 mars. <http://>

www.dn.se/debatt/stockholmsdebatt/husbys-invanare-ignoreras-nar-området-ska-fortatas/#Scen_1 [2014-05-20]

WSP (2013). *Tätare Skåne*. Malmö: Region Skåne, Avdelningen för samhällsplanering. https://www.skane.se/Upload/Webbplatser/Strukturbild/from_2012/rapporter_temapm/T%c3%a4tare%20Sk%c3%a5ne%2020121214_1%c3%a5g_1%c3%a5g.pdf [2014-05-20]

Öresjö, E. (2012). Upprustning och förnyelse utan social turbulens. Birgitta Johansson (red.) *Miljonprogrammet – utveckla eller avveckla?* Stockholm: Formas, ss 85-100

Muntliga källor

Caspersson, Anki (2014a). Kommunikationsansvarig på Gårdstensbostäder. Intervju på Gårdstensbostädernas kontor i Gårdsten, 2014-05-12

Eriksson, Linda (2014). Byggprojektledare på MKB, nyproduktionsavdelningen. Telefonsamtal, 2014-05-27

Jeppson, Ann-Sofie (2014). Utvecklingsledare på fastighetskontorets strategiska avdelning på Göteborg stad. Telefonintervju, 2014-05-20

Karlsson, Olof (2014a). Planarkitekt på stadsbyggnadsenheten i Botkyrka kommun. Telefonintervju, 2014-05-08

Karlsson, Olof (2014b). Planarkitekt på stadsbyggnadsenheten i Botkyrka kommun. Intervju på Botkyrka stadsbyggnadskontor, Tumba, 2014-05-06

Swahn, Ella (2014). Planarkitekt på stadsbyggnadskontoret på Malmö stad. Intervju på Malmö stadsbyggnadskontor, 2014-04-30

Övriga källor

Caspersson, Anki (2014b) E-mail 16 juni.