



STADSBYGGNADSANALYS KIRSEBERG

SAMMANFATTNING

Malmö stad har påbörjat planeringen av Kirseberg. En strukturplan ska tas fram som del i ett kommande planprogram i enlighet med FÖP 2034 - Fördjupad översiktsplan för del av Kirseberg. Spacescape har gjort genomfört stadsbyggnadsanalyser som planeringsunderlag.

Enligt den fördjupade översiktsplanen ska stadsdelen fysiskt integreras med övriga staden genom att överbygga barriärer för gående och cyklister och skapa en sammankopplande struktur. Integrationen handlar också om att skapa mötesplatser där olika samhällsgrupper får plats. Man vill också skapa en tätare stadsdel med bättre underlag för handel och service. Grönskan ska utvecklas både kvalitativt och kvantitativt och stadsdelen ska ha en variation i arkitektur och stadsbild.

Syftet med denna utredning är att ge en bild av de stadsstrukturmässiga förutsättningarna som finns i området idag, samt att visa på hur dessa förändras med den förslagna strukturplanen. Modifieringar av skissen föreslås också för att bättre uppfylla den fördjupade översiktsplanens mål.

Genom avancerade analyser av gångnät, täthet och gröntillgång i nuläget studeras vilka förutsättningar området har idag.

Området består idag av en stor blandning av verksamheter och delvis också av impedimentsmark. Området delas av stora barriärer, framförallt i form av järnvägsspår. En framtida station på den så kallade Malmöringen planeras i området, vilket gör att

attraktiviteten i området kommer att öka.

Nulägesanalyserna visar att

1. De västra delarna av planområdet har bäst förutsättningar för stadsliv, både genom närheten till den täta kärnan och till sammankopplande stråk. Bygg mycket här för att ytterligare stärka det goda läget. Koppla nya gator till befintliga viktiga stråk. Ett torg här kan bli en mycket viktig mötesplats.

2. Inom Kirseberg är Lundavägen det viktigaste stråket. Vattenverksvägen och Norra och Södra Bulltoftavägen är viktiga öst-västra stråk. Tydliga nord-sydliga stråk saknas. Utnyttja Lundavägens potential genom att anpassa trafikmiljön till gående och cyklister och bygg entréer mot gatan. Förläng befintliga nord-sydliga gator och etablera mötesplatser i korsningar. Förstärk de befintliga öst-västra stråken med bebyggelse med entréer.

3. Parktillgången är svag i de syd-östra delarna av området, framförallt saknas stora parker. Skapa flera nya, stora parker i den västra delen av området, på båda sidor Kontinentalbanan.

Strukturplanen beskriver två möjliga scenarier för hur den tunga trafiken leds genom området. I huvudalternativet leds trafiken om medan den i ett alternativt scenario ligger kvar. Fyra alternativa stråklösningar har analyserats.

1. De nya kopplingarna över spåren gör att Kirseberg tydligare hänger samman med de centrala delarna av staden. Viktigast blir stråken från Ellstorpspar-

ken och i Scheelegatans förlängning. Det nya gatunätet är relativt väl integrerat lokalt. I jämförelse blir Kirseberg nästan lika integrerat som exempelvis Möllevången i innerstaden. Fyra nya kopplingar, i synnerhet när den tunga trafiken flyttas, skapar ett sammanhängande nät av lokala stadsstråk som gör att Kirseberg hänger samman kontinuerligt med innerstadens stadsdelar.

2. Med den nya strukturplanen blir Kirseberg lika tätt som exempelvis Sofielund. Fortfarande glesare än Möllevången och Rörsjöstaden. Nästan hela området uppnår riktvärdet på över 21 000 personer inom 1 km.

3. Tillgången till grönområden ökar med den nya strukturplanen men är fortfarande relativt låg i förhållande till andra mer centrala stadsdelar i Malmö som Möllevången och Rörsjöstaden. Majoriteten av nya Kirseberg ligger ändå inom riktvärdet 2 ha inom 500 meter gångavstånd. Man når ett grönområde inom mindre än 300 m, och oftast 200 m, i hela planområdet. I jämförelse med andra stadsdelar så är Kirsebergs med sitt snitt på 150 meter mycket bra. Tillgången till grönområden försämras märkbart utan Ellstorpsstråket.

4. Analysen tar hänsyn till föreslagna stationer längs Malmöringen. Den nya stationen i Kirseberg gör att stadsdelen får mycket god närhet till kollektivtrafiken, bland de allra bästa i hela Malmö.

INLEDNING

4

Bakgrund och syfte.....4

Om analysmetoderna.....5

NULÄGESANALYS

6

Stadsstråk.....7

Täthet.....9

Grönområden.....11

Spårstation.....13

Slutsatser.....14

ANALYS STRUKTURPLAN

15

Stadsstråk.....18

Täthet.....23

Grönområden.....24

Spårstation.....27

DISKUSSION

28

BESTÄLLARE

Lars Böhme

Gustav Aulin

KONSULT

Helena Lundin Kleberg

Alexander Stähle

BAKGRUND OCH SYFTE

BAKGRUND

Malmö stad har påbörjat planeringen av Kirseberg. En strukturplan ska tas fram som del i ett kommande planprogram i enlighet med FÖP 2034 - Fördjupad översiktsplan för del av Kirseberg.

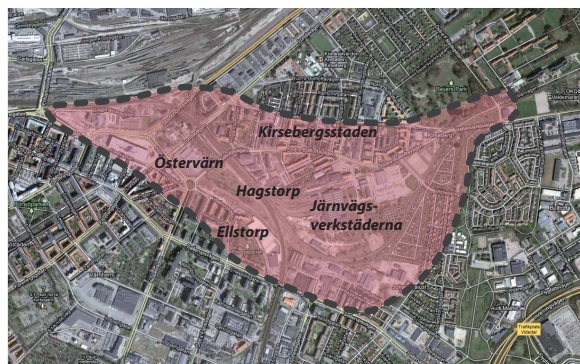
Området består idag av en stor blandning av verksamheter och delvis också av impedimentsmark. Området delas av stora barriärer, framförallt i form av järnvägsspår.

En framtida station på den så kallade Malmöringen planeras i området, vilket gör att attraktiviteten i området kommer att öka.

Enligt den fördjupade översiktsplanen ska stadsdelen fysiskt integreras med övriga staden genom att överbrygga barriner för gående och cyklister och skapa en sammankopplande struktur. Integrationen handlar också om att skapa mötesplatser där olika samhällsgrupper får plats. Man vill också skapa en tätare stadsdel med bättre underlag för handel och service. Grönskan ska utvecklas både kvalitativt och kvantitativt och stadsdelen ska ha en variation i arkitektur och stadsbild.

”Nya integrerande stråk och mötesplatser ska utvecklas som skapar förutsättningar för möten mellan människor och ger underlag för handel och service.”

UR FÖP 2034 - FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR DEL AV KIRSEBERG.



Områdets avgränsning. Ur FÖP 2034

SYFTE

Syftet med denna utredning är att ge en bild av de stadsstrukturmässiga förutsättningarna som finns i området idag, samt att visa på hur dessa förändras med den förslagna strukturplanen. Modifieringar av skissen föreslås också för att bättre uppfylla den fördjupade översiktsplanens mål.

Den fördjupade översiktsplanens mål om en tät, integrerad och grön stadsdel handlar om grundläggande strukturella aspekter av staden. Genom avancerade analyser av gångnät, täthet och gröntillgång i nuläget studeras vilka förutsättningar området har idag. Dessa nulägesanalyser visar till exempel på vilka stråk och platser som har potential att bli attraktiva mötesplatser, var grönstrukturen behöver utvecklas och hur tätheten behöver öka för att uppnå önskade mål om ökat serviceutbud.

Genom att analysera konsekvenserna av strukturplanen kan man se om den fördjupade översiktsplanens mål uppfylls.

OM ANALYSMETODERNA

ATT MÄTA TILLGÄNGLIGHET OCH TILLGÅNG

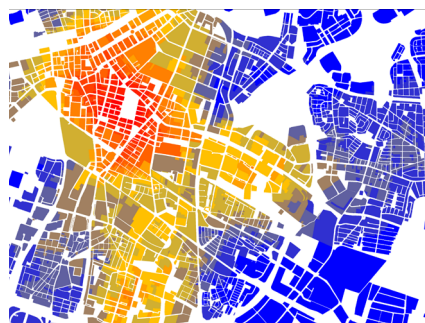
Ny stadsbyggnadsforskning har visat på flera fruktbara sätt att mäta närhet på ett sätt som både överensstämmer med hur människor upplever avstånd och som avslöjar grundläggande samband mellan stadens form och användning (Se t.ex.. Compact sprawl, Ståhle, 2008).

Det enklaste sättet att mäta närhet i staden är fågelavstånd, vilket är den raka vägen mellan två punkter. Fågelavstånd tar inte hänsyn till barriärer i gångnätet, utan räknar bara på det kortaste avståndet oberoende av det verkliga gångnätet. Ett mer realistiskt sätt att mäta närhet är att räkna på det verkliga gångavståndet via det tillgängliga gångnätet. Med detta mått synliggörs också barriäreffekter i stadsstrukturen.

Vid sidan av närhetsanalyser används också tillgångsanalyser. Dessa mäter hur stort utbud som nås inom ett visst gångavstånd, till exempel mängden grönyta man når inom 1 km från en viss punkt. Tillgångsanalyser kan göras både med fågelavstånd och med gångavstånd. I denna utredning har analysresultatet lagts på ett rutnät.

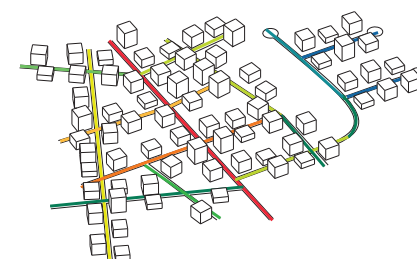
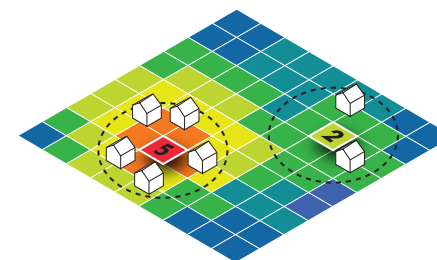
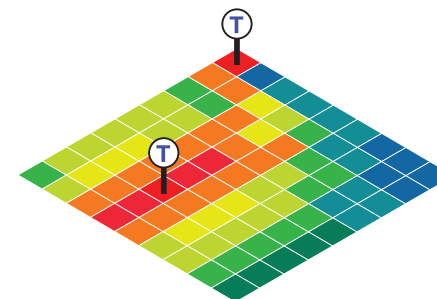
Ytterligare ett mått som används för att mäta närhet i denna utredning är tillgängligheten i gångnätet. Tillgängligheten i gångnätet kan sägas motsvara det upplevda avståndet från ett stadsrum till andra stadsrum, mätt med hjälp av siktlinjer mellan

stadsrummen. Måttet är hämtat från stadsbyggnadsforskningen Space Syntax och benämns inom vetenskapen som rumsintegration. Tillgängligheten i gångnätet har också visat sig påverka var utåtriktade verksamheter lokaliserar sig och hur lätt det är att hitta till ett stadsrum.



TVÅ TÄTHETSANALYSER

Den övre kartbilden visar befolkningstätheten inom stadsdelar och den undre kartbilden visar den tillgängliga tätheten från varje fastighet. Den tillgängliga tätheten visar hur stadsstrukturen fungerar, t.ex. serviceutbudet. Områdestäthet är ett administrativt mått.



ANALYSER AV NÄRHET

Överst en närhetsanalys som mäter avstånd till exempel kollektivtrafik, i mitten en tillgänglighetsanalys och neders en analys av tillgängligheten till gångnätet (Space syntax-analys)



Fördelingskåp
T8

NULÄGESANALYS

NULÄGESANALYS REGIONALA STADSSTRÅK

Bilden beskriver gångnätets genhet. Stråk med varmare färger har förutsättningar att vara viktiga stråk mellan stadsdelar. Detta visar hur väl Kirseberg hänger samman med andra stadsdelar i Malmö

- **Lundavägen, Vattenverksvägen och Södra Bulltoftavägen är viktiga öst-västliga stråk genom Kirseberg.**
- **Nord-sydliga genomgående stråk saknas.**

GENHET I GÅNGNÄTET
(CHOICE RADIE 3 KM)



NULÄGESANALYS LOKALA STADSSTRÅK

Bilden beskriver hur väl gångnätet hänger samman lokalt. Stråk med varmare färger har förutsättningar att bli välanvända och ha en tydligt orienterande funktion lokalt i sin stadsdel.

- Kirsebergs gångnät är som helhet mindre integrerat än centrala stadens. Lundavägen utgör den viktigaste länken mellan centrala staden och Kirseberg.
- Inom Kirseberg är Vattenverksvägen det viktigaste lokala stråket. Även Norra och Södra Bulltoftavägen är viktiga öst-västliga stråk.
- Många nord-sydliga stråk är svagt integrerade.

INTEGRATION I GÅNG-
NÄTET (RADIE 3)

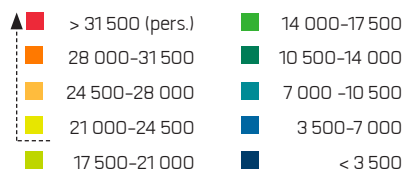


NULÄGESANALYS TÄTHET

Bilden beskriver tätheten mätt som tillgänglig täthet, det vill säga hur många människor man når om man rör sig i gångnätet från varje ruta i bilden. Analysen tar hänsyn till både boende och arbetande. En mängd forskning (Transportation, Congestion, and Density: New Insights. Dunphy RT and Fisher K, 1996) har visat att ju tätare stadsdel desto lägre andel bilresor. I en resvaneundersökning i Malmö (Malmö stad 2008) hade Centrum och Södra Innerstaden lägst andel bilresor. Dessa stadsdelar har tätheter från ca 20000 personer inom 1 km varför detta har valts som riktvärde.

- Malmös täta kärna ligger söder om Gamla staden och sträcker sig österut till Nobelvägen.
- Ingen del av planområdet har täthet på över 20 000 personer inom 1 km.

TÄTHET (BOENDE
OCH ARBETANDE)
INOM 1 KM GÅNG-
AVSTÅND.



⋯ Riktvärde

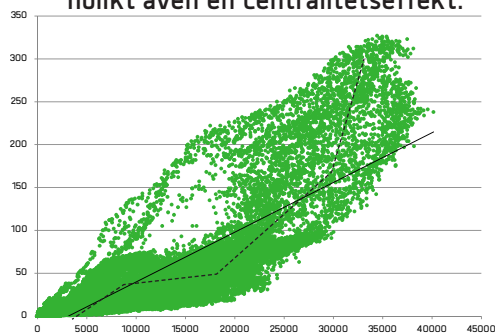


NULÄGESANALYS

TÄTHET GER SERVICE

Tidigare studier av svenska städer som Stockholm, Göteborg och Örebro har visat att starkt och tydligt samband mellan befolkningstäthet och serviceutbud inom gångavstånd (1 km). Detta stämmer även på Malmö visar analyser.

- **Malmös täthet- och servicekärna överlappar och innefattar bl.a. Gamla staden, Lugnet, Möllevången, Södervärn och Norra Sofielund.**
- **Sambandet mellan täthet och serviceutbud (handel, kultur, offentlig service och restauranger) är 71%.**
- **Tre knäckpunkter verkar finnas för sambandet. Servicen stiger fram till 7500 pers, ligger flackt till 18 000 pers, stiger därefter starkare, och efter 30 000 pers stiger det mycket starkt. Den sista stigningen är sannolikt även en centralitetseffekt.**



Korrelation mellan täthet (befolkning inom 1 km) och service (handel, service, kultur och restaurang) är 71% ($R^2=0,71$)



Befolkning inom 1 km

TÄTHET (BOENDE OCH ARBETANDE)
INOM 1 KM GÅNGAVSTÅND.

■ > 31 500 (pers.)	■ 14 000-17 500
■ 28 000-31 500	■ 10 500-14 000
■ 24 500-28 000	■ 7 000 -10 500
■ 21 000-24 500	■ 3 500-7 000
■ 17 500-21 000	■ < 3 500



Restaurang inom 1 km



Sällanköpshandel inom 1 km



Handel, kultur, service och restaurang inom 1 km

ANTAL SERVICEENHETER INOM 1 KM
GÅNGAVSTÅND

■ > 90 (st)	■ 40-50
■ 80-90	■ 30-40
■ 70-80	■ 20-30
■ 60-70	■ 10-20
■ 50-60	■ < 10

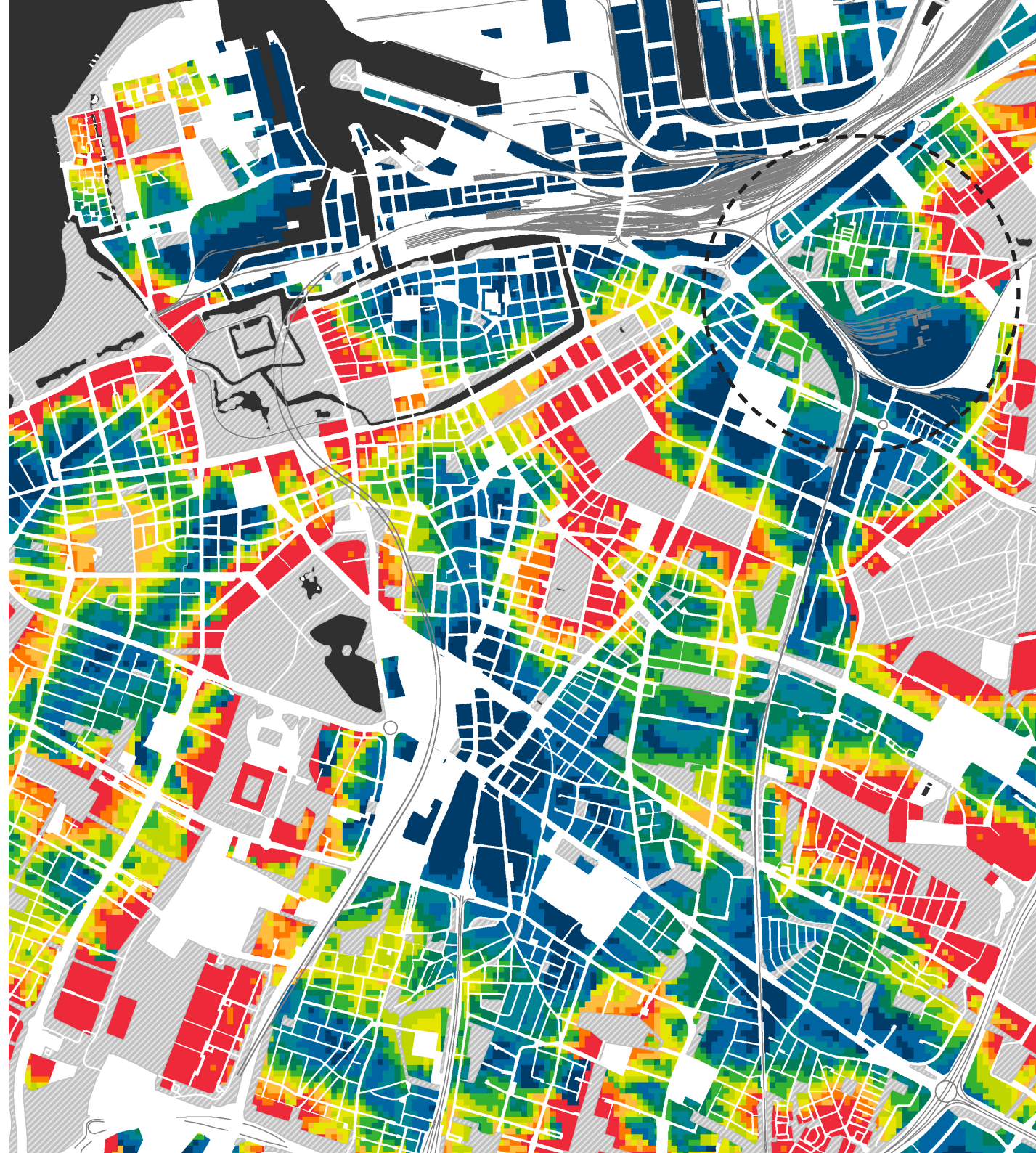
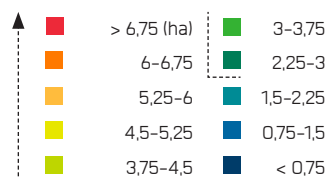
NULÄGESANALYS TILLGÅNG TILL GRÖNOMRÅDE

Bilden beskriver hur många hektar grönområde man når när man rör sig i gångnätet från varje ruta i bilden. Om tillgången på grönområde ligger under 2 hektar inom 500 meter är detta att betrakta som ett bristområde.

- Centrala Malmö har en skiftande tillgång på grönområden, stora delar har en god tillgång.
- Stora delar av Kirseberg har dålig gröntillgång, under riktvärdet på 2 ha.

TILLGÅNG TILL
GRÖNYTA INOM 500 M
GÅNGAVSTÅND.

Riktvärde



NULÄGESANALYS AVSTÅND TILL GRÖNOMRÅDE

Bilden beskriver hur långt det är till närmsta grönområde från varje ruta i bilden. Forskning (Grahm & Stigsdotter 2003, Ståhle 2006) har visat att 200 - 300 m är ett maximalt avstånd man är beredd att gå för att använda sig av ett grönområde i vardagen.

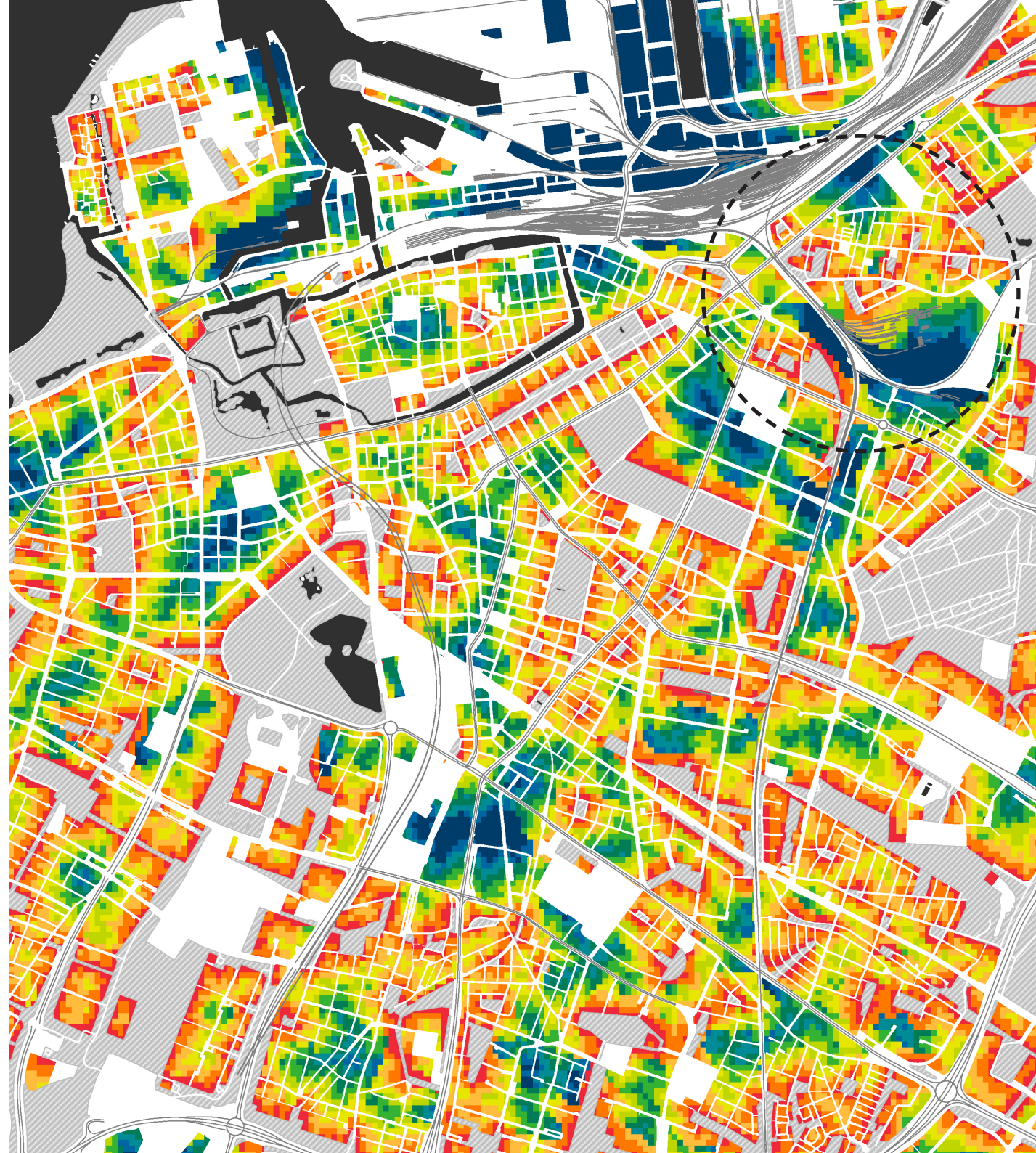
- De flesta delar av Centrala Malmö nås av ett grönområde inom 300 meter.
- I industriområdena närmast spåren är avståndet till närmsta park längre än riktvärdet.

GÅNGAVSTÅND TILL
GRÖNYTA

..... Riktvärde



■	< 50 (m)	■	250-300
■	50-100	■	300-350
■	100-150	■	350-400
■	150-200	■	400-450
■	200-250	■	> 450

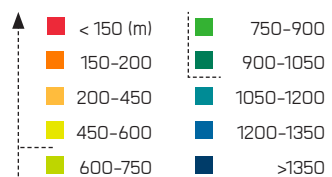


NULÄGESANALYS AVSTÅND TILL SPÅRSTATION

Bilden beskriver hur långt det är till närmsta spårstation, i det här fallet Malmö C och Triangeln. Tidigare studier (Värdering av stadskvaliteter, TMR, 2014) har visat att 500-800 meter är ett rimligt gångavstånd till kollektivtrafiknoder.

GÅNGAVSTÅND TILL SPÅRSTATION

Riktvärde



NULÄGESANALYS SLUTSATSER

1. De västra delarna av planområdet har bäst förutsättningar för stadsliv, både genom närheten till den täta kärnan och till sammankopplande stråk.

Rekommendation: Bygg mycket här för att ytterligare stärka det goda läget. Koppla nya gator till befintliga viktiga stråk. Ett torg här kan bli en mycket viktig mötesplats.

2. Inom Kirseberg är Lundavägen det viktigaste stråket. Vattenverksvägen och Norra och Södra Bulltoftavägen är viktiga öst-väsliga stråk. Tydliga nord-sydliga stråk saknas.

Rekommendation: Utnyttja Lundavägens potential genom att anpassa trafikmiljön till gående och cyklister och bygg entréer mot gatan. Förläng befintliga nord-sydliga gator och etablera mötesplatser i korsningar. Förstärk de befintliga öst-väsliga stråken med bebyggelse med entréer.

3. Parktillgången är svag i de syd-östra delarna av området, framförallt saknas stora parkytor.

Rekommendation: Skapa flera nya, stora parker i den sydvästra delen av området, på båda sidor Kontinentalbanan.

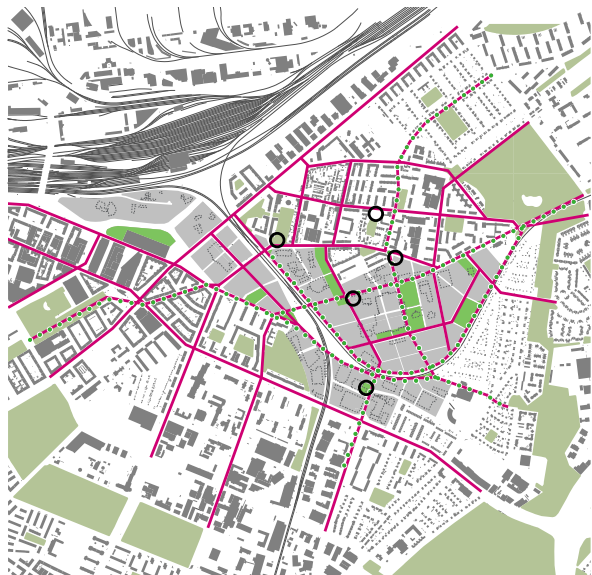




ANALYS STRUKTURPLAN

STRUKTURPLAN

Strukturplanen beskriver två möjliga scenarier för hur den tunga trafiken leds genom området. I huvudalternativet leds trafiken om medan den i ett alternativt scenario ligger kvar.



Strukturplan utan omledning av tung trafik



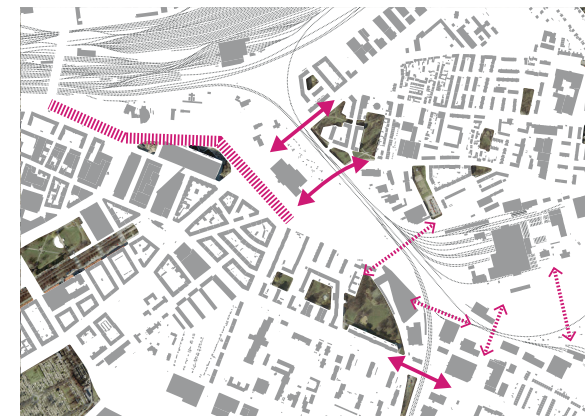
Strukturplan med omledning av tung trafik

STRUKTURPLAN STRÅKALTERNATIV

Fyra alternativa stråklösningar har analyserats.



ALT 1. FYRA NYA KOPPLINGAR. TUNG TRAFIK FLYTTAS NORRUT.



2. FYRA NYA KOPPLINGAR.



3. ENBART BEFINTLIGA KOPPLINGAR.



4. EN NY KOPPLING I SCHEELEGATANS FÖRLÄNGNING.

STRUKTURPLAN REGIONALA STADSSTRÅK ALT 1

- De nya kopplingarna över spåren gör att Kirseberg tydligare hänger samman med de centrala delarna av staden.
- Viktigast blir stråken från Ellstorpsparken och i Scheelegatans förlängning.



GENHET I GÅNGNÄTET
(CHOICE RADIE 3 KM)



STRUKTURPLAN LOKALA STADSSTRÅK ALT 1

- Grönstråket norr om spåren blir delvis välintegrerade. För att ta tillvara denna potential behöver det utformas med bebyggelse med entréer mot stråken och eventuellt lokaler.
- Omläggningen av tung trafik gör att Hornsgatan/Fredsgatan stärks som lokalt stråk.
- Det nya gatunätet är relativt väl integrerat lokalt. De södra delarna är något sämre uppkopplade på grund av spårbarriären.
- I jämförelse blir Kirseberg nästan lika integrerat som exempelvis Möllevången i innerstaden.

INTEGRATION I GÅNG-
NÄTET (RADIE 3)



STRUKTURPLAN PLATSPOTENTIAL

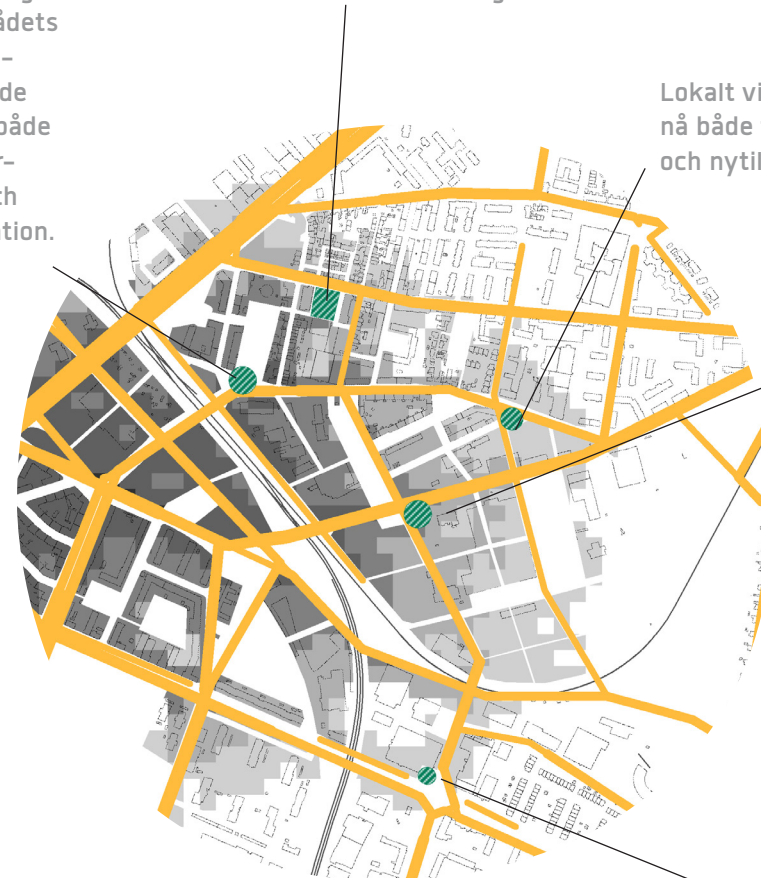
I förslaget finns ett antal nya mötesplatser utpekade. Förutsättningarna för att en plats ska bli en viktig mötesplats påverkas av både täthet och hur integrerat det är i gatunätet. Här intill beskrivs de olika platsernas potential och eventuella förbättringsåtgärder.

Potential som viktig mötesplats i områdets tätaste del. Områdets mest blandade mötesplats nära både ett stadsdelsövergripande stråk och föreslagen ny station.

Det befintliga Kirsebergs torg kan dra fördel av den ökade tätheten. Placeringen vid den kontinuerliga Vattenverksvägen är förhållandevis god, men det saknas viktig korsande stråk.

Lokalt viktig plats som är lätt att nå både från befintlig bebyggelse och nyttillkommen.

Mötesplats för den nya bebyggelsen men även för förbipasserande på det nya östvästliga stråket



Bra läge i korsningen med ett viktigt nord-sydligt stråk till Kirseberg. Platsens kvaliteter förbättras om den stora rondellen minskas eller tas bort.

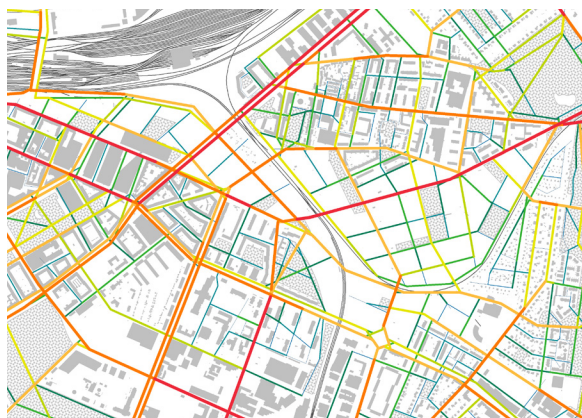
● Föreslagen mötesplats
■ Befintlig mötesplats

— Viktiga stråk

— Hög täthet — Låg täthet

STRUKTURPLAN STRÅKALTERNATIV REGIONALA STADSSTRÅK

- Nya kopplingar över spåren gör relativ stor skillnad för Kirsbergs regionala integration.
- Scheelegatans förlängning skapar en nord-sydlig axel genom Kirseberg.
- Fyra nya kopplingar, i synnerhet när den tunga trafiken flyttas, ett nytt starkt öst-västligt stadsstråk genom stadsdelen.



1. FYRA NYA KOPPLINGAR. TUNG TRAFIK FLYTTAS NORRUT.



2. FYRA NYA KOPPLINGAR.



NULÄGE



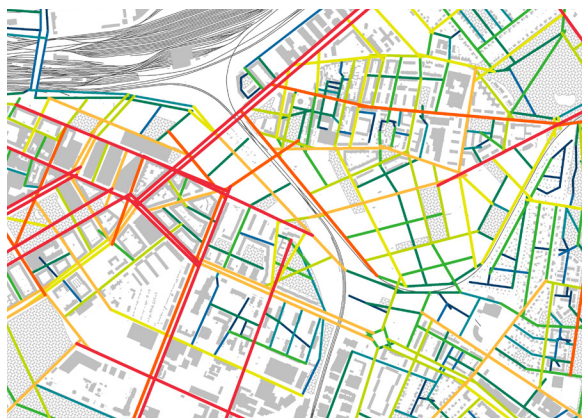
3. ENBART BEFINTLIGA KOPPLINGAR.



4. EN NY KOPPLING I SCHEELEGATANS FÖRLÄNGNING.

STRUKTURPLAN STRÅKALTERNATIV LOKALA STADSSTRÅK

- Nya kopplingar över spåren gör relativ stor skillnad för Kirsbergs regionala integration.
- Scheelegatans förlängning får dock liten betydelse för att skapa ett lokalt nordsydligt stadsstråk.
- Fyra nya kopplingar, i synnerhet när den tunga trafiken flyttas, skapar ett sammanhängande nät av lokala stadsstråk som gör att Kirseberg hänger samman kontinuerligt med innerstadens stadsdelar.



1. FYRA NYA KOPPLINGAR. TUNG TRAFIK FLYTTAS NORRUT.



2. FYRA NYA KOPPLINGAR.



NULÄGE



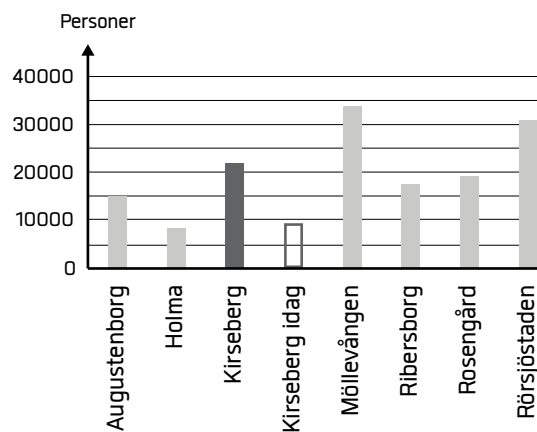
3. ENBART BEFINTLIGA KOPPLINGAR.



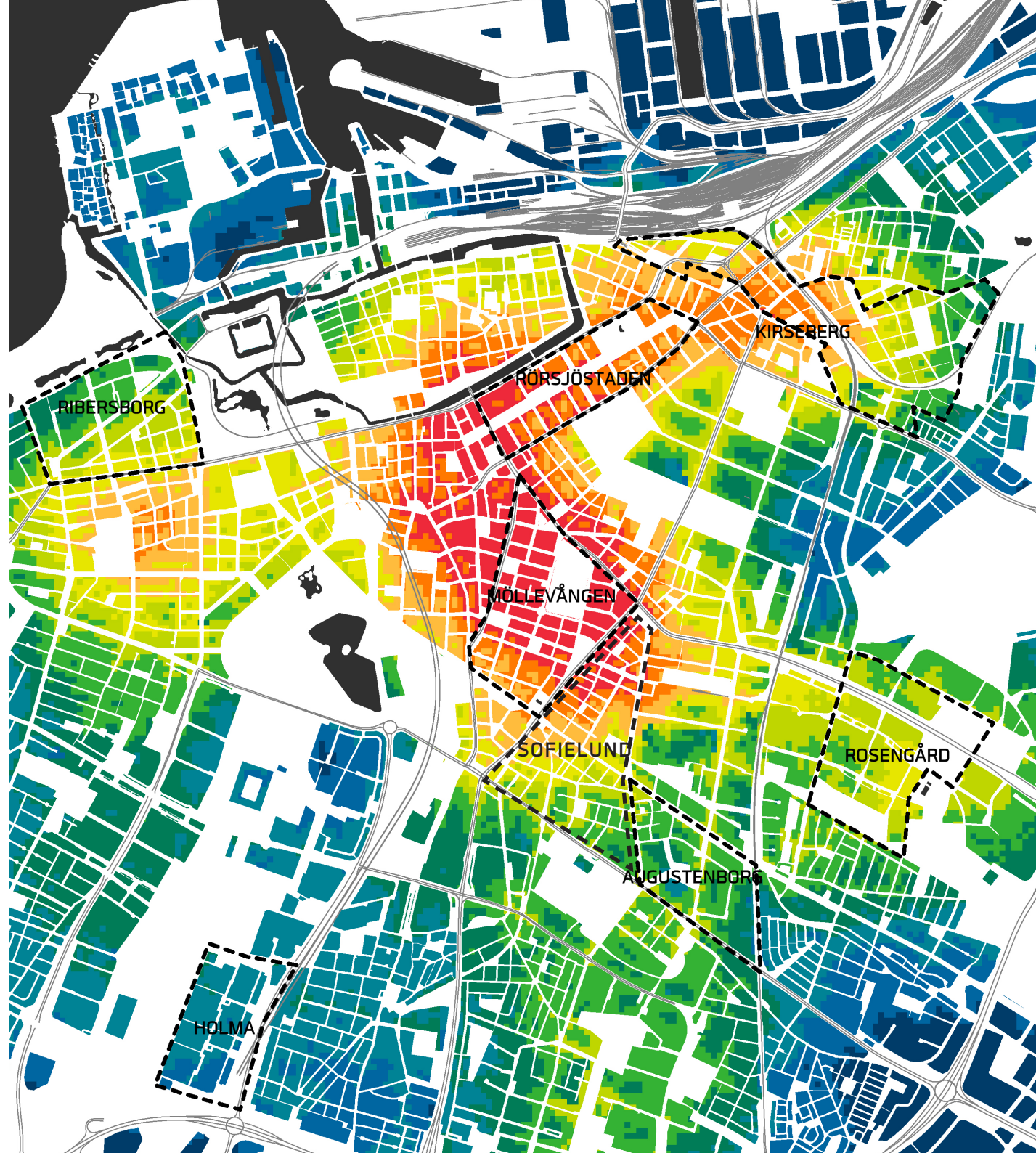
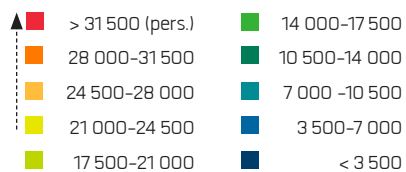
4. EN NY KOPPLING I SCHEELEGATANS FÖRLÄNGNING.

STRUKTURPLAN TÄTHET

- Med den nya strukturplanen blir Kirseberg lika tätt som exempelvis Sofielund. Fortfarande glesare än Möllevången och Rörsjöstadens.
- Nästan hela området uppnår riktvärdet på över 21 000 personer inom 1 km.

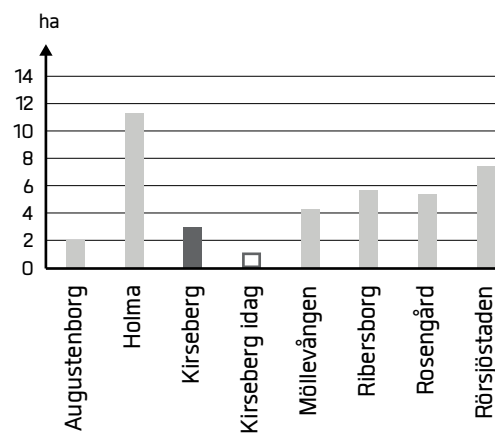


TÄTHET (BOENDE
OCH ARBETANDE)
INOM 1 KM GÅNG-
AVSTÅND.



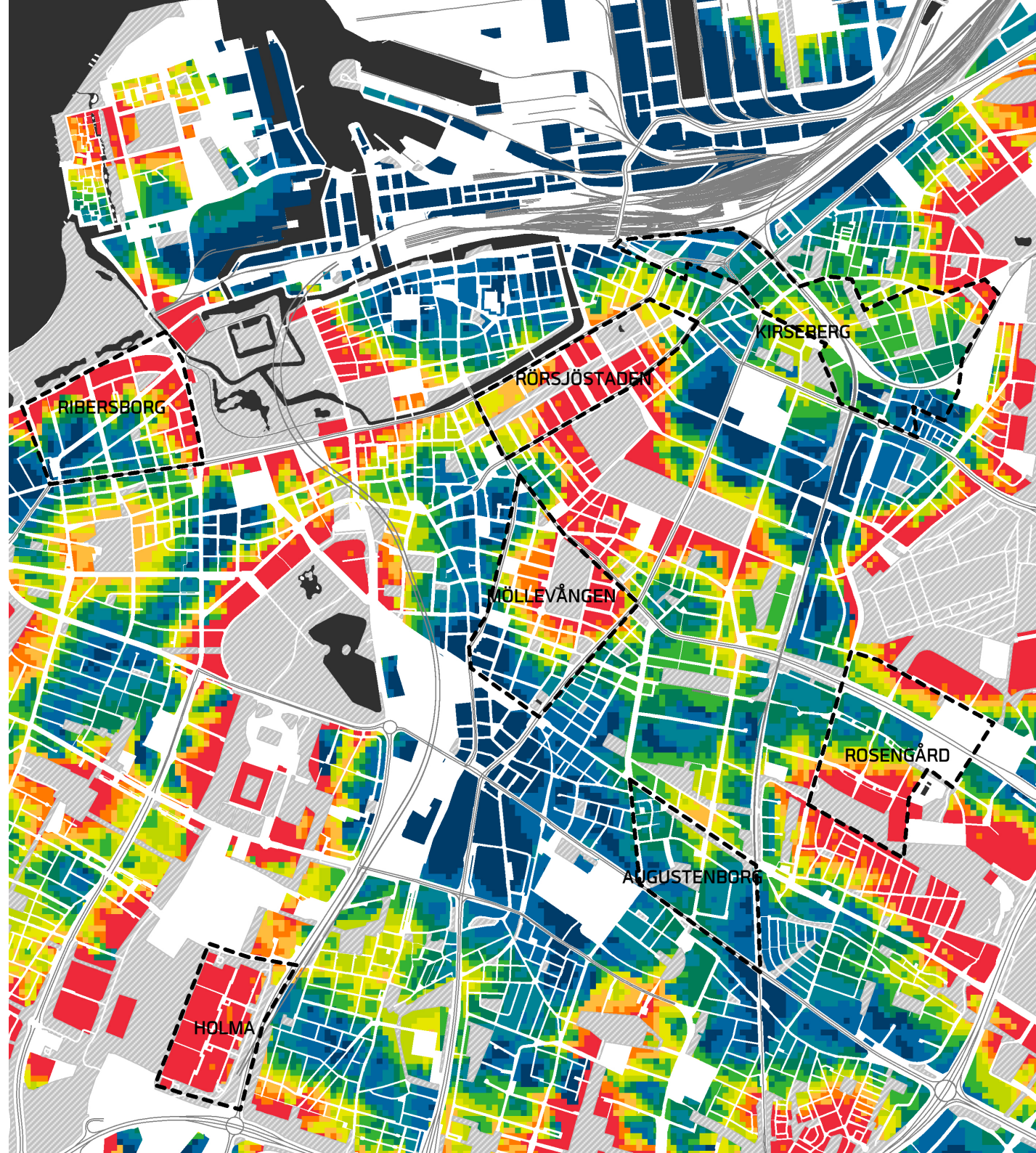
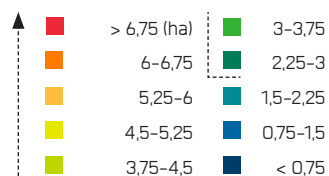
STRUKTURPLAN TILLGÅNG TILL GRÖNOMRÅDE

- Tillgången till grönområden ökar med den nya strukturplanen men är fortfarande relativt låg i förhållande till andra mer centrala stadsdelar i Malmö som Möllevången och Rörsjöstaden.
- Majoriteten av nya Kirseberg ligger ändå inom riktvärdet 2 ha inom 500 meter gångavstånd.



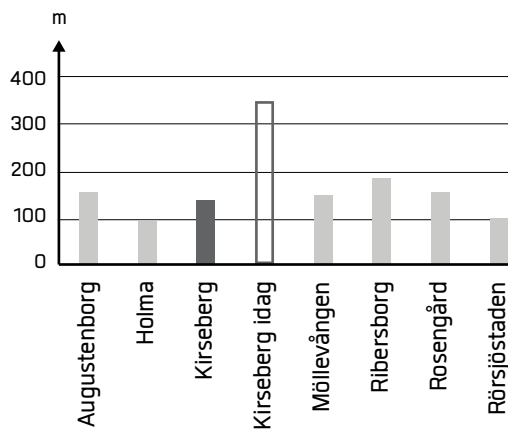
TILLGÅNG TILL
GRÖNYTA INOM 500
M GÅNGAVSTÅND.

--- Riktvärde



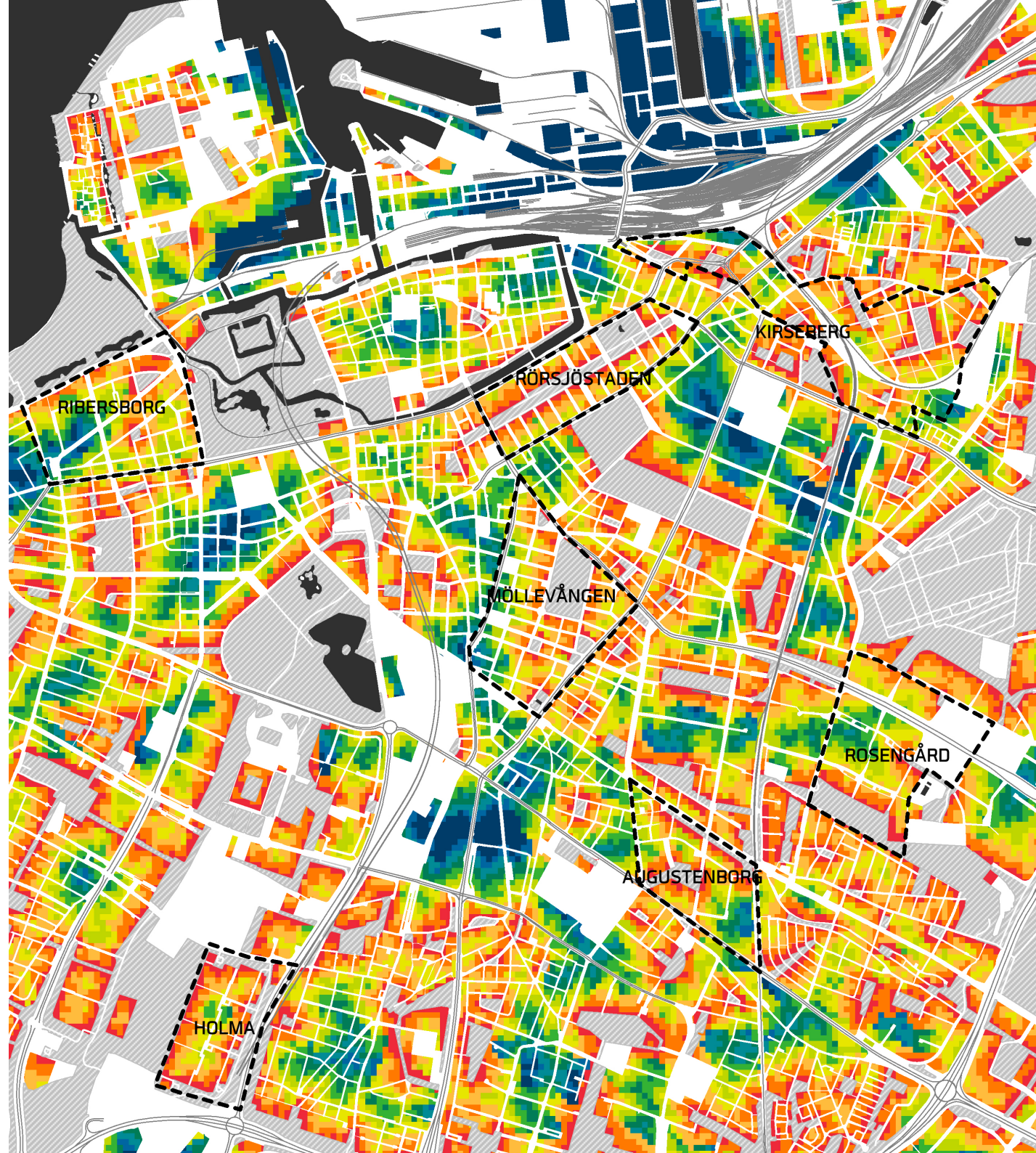
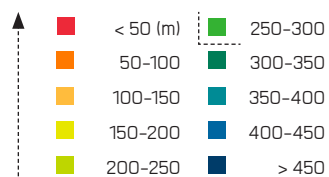
STRUKTURPLAN AVSTÅND TILL GRÖNOMRÅDE

- Man når ett grönområde inom mindre än 300 m, och oftast 200 m, i hela planområdet.
- I jämförelse med andra stadsdelar så är Kirsebergs med sitt snitt på 150 meter mycket bra.



GÅNGAVSTÅND TILL GRÖNYTA

..... Riktvärde



STRUKTURPLAN TILLGÅNG TILL GRÖNOMRÅDE ALTERNATIVA KOPPLINGAR

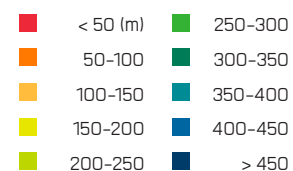
Tillgången till grönområden har analyserats med och utan kopplingen över spåren vid Ellstorpspar-
ken för att se vilken betydelse denna har

- Avståndet till närmsta park påverkas inte eftersom området norr om spåren når andra parker på kortare avstånd.
- Tillgången till grönområden försämras märkbart utan Ellstorpsstråket. Det är delvis under riktvärdet på 2 ha.



Med Ellstorpsstråket

GÅNGAVSTÅND TILL
GRÖNYTA

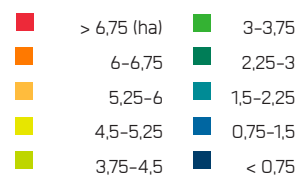


Utan Ellstorpsstråket



Med Ellstorpsstråket

TILLGÅNG TILL
GRÖNYTA INOM 500
M GÅNGAVSTÅND.



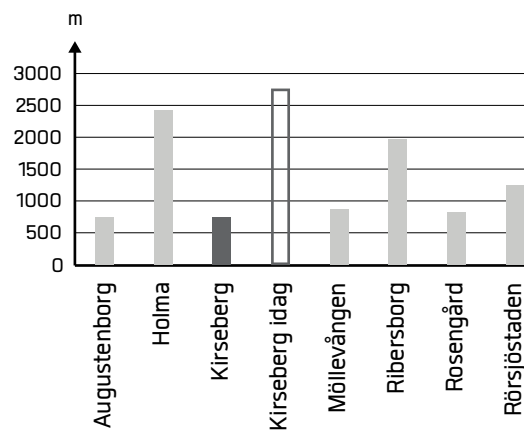
Utan Ellstorpsstråket

STRUKTURPLAN

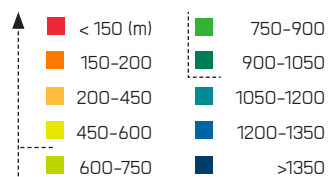
AVSTÅND TILL SPÅRSTATION

Analysen tar hänsyn till föreslagna stationer längs Malmöringen.

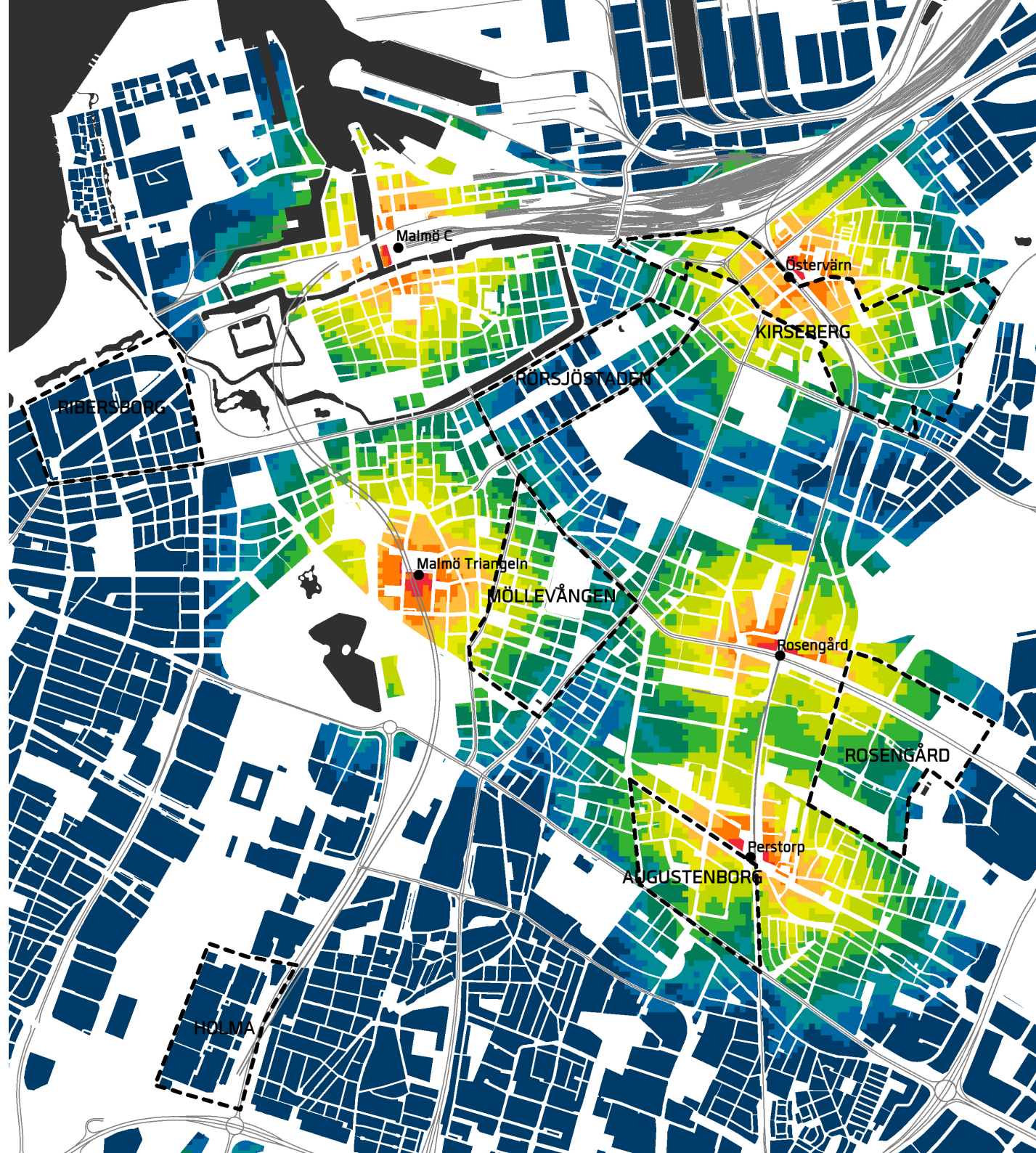
- Den nya stationen i Kirsberg gör att stadsdelen får mycket god närhet till kollektivtrafiken, bland de allra nästa i hela Malmö.



GÅNGAVSTÅND TILL SPÅRSTATION



--- Riktvärde





CEVAPI No. 1

CEVAPI
No. 1

CEVAPI
No. 1

CEVAPI No. 1

LUCUFOOD
Malmös prisparadis
KUND PARKERING

P

DISKUSSION

STADSBYGGANDETS BETYDELSE FÖR SOCIAL INTEGRATION

Stadsbyggnadsforskning har visat att den byggda miljön och det offentliga rummets struktur har en avgörande roll för stadens gångflöden och i vilken omfattning platser används av såväl boende och besökare från andra stadsdelar. Detta är ett grundläggande sätt som stadens struktur ger förutsättningar för social integration och segregation. Bebyggelse-tätheten och därmed befolkningsunderlaget har visat sig vara av stor vikt för den lokala tillgången till service och handel. Stadsbyggnadsanalyser är således avgörande för att förstå hur stadsdelar kan utvecklas på ett mer socialt hållbart sätt. Stadsbyggnadsanalyserna säger något om stadsdelarnas möjlighet till socialt och ekonomiskt utbyte med andra stadsdelar och underlaget för stadsliv, handel och service.

Staden har under 1900-talet gått från en kontinuerlig utbyggnad längs gator från stadens kärna och ut till en uppdelad stad där åtskilda stadsdelar haft sitt egna lokala centrum. Detta har lett till mer lokalt använda stadsdelar med mindre naturlig genomströmning av besökare utifrån. I den kontinuerliga staden finns ofta gatustråk som är centrala både lokalt och regionalt. De samlar och blandar boende och besökare. Isolering av stadsdelar har inneburit en minskad uthållighet genom ett större beroende av den lokala stadsmiljön och dess brister och kvaliteter. Genom att bättre koppla samman stadsdelarnas gatunät med varandra kan möjligheterna för socialt och ekonomiskt utbyte öka och underlaget för service

och handel tillgängliggöras utanför den egna stadsdelen. Stadsdelar kan på så vis börja samspela och stötta varandra. Detta torde även ha en avgörande betydelse för att minska upplevelsen av utanförskap.

Lokal service och utbud av urbana verksamheter så som butiker, restauranger och kulturverksamheter förutsätter tillräcklig bebyggelse-täthet. Tätheten skall helst bestå av en blandning av bostäder och arbetsplatser för att skapa ett stabilt kundunderlag. Det krävs både dag- och nattbefolkning. Det krävs också ett sammankopplat gatunät och lokaler i rätt läge för att skapa robusta lägen för handel och service. Om gator leder från andra stadsdelar in i den egna stadsdelens centrum ger detta större underlag och genomströmning av besökare till stadsdelen. En central idé i efterkrigstidens stadplanering har varit att samla all handel och service vid torg eller Centrumanläggningar. De har så till vida inte vuxit fram naturligt utan planerats 'uppifrån'. För handel och service är emellertid det viktigaste att den lokaliserar till där flest människor naturligen rör sig. Detta avgörs av täthet, gatunät, och andra målpunkter så som kollektivtrafikhållplatser sammantaget.

Offentlighet på gator, torg och i parker skapas av att de är väl tillgängliga och att de har en utformning som välkomnar alla. Det är därför viktigt att skapa öppna och trygga platser centralt i stadsdelen för att möjliggöra möten mellan alla invånare. Enkelt sagt - man ska kunna stå på samma gata i flera olika stadsdelar. Gemenskap och delaktighet är lika vik-

tigt. Detta har i hög grad att göra med den rådighet man har i sin boendemiljö. Det handlar inte bara om att påverka stadsplaneringen eller sin lägenhets utformning. Det kan handla om att ha gemensamma projekt och miljöer. Det är en stor utmaning för den urbana utvecklingen att försöka skapa gemensamma gårdar - samfälligheter - och även privata uteplatser för ökad delaktighet i utemiljön. Tydligare gränser mellan privat, gemensamt och offentligt är en förutsättning för upplevd trygghet och möten inom olika sociala arenor.

Stadsbyggandet skapar inte bara en boendemiljö utan också stadskvaliteter. En omfattande studie av 7000 bostadsrättsförsäljningar i Storstockholm 2011 visar att man med åtta variabler kan förutsäga prisvariationen på bostäder med 90% säkerhet. Sju av variablerna består av rena stadsbyggnadsfaktorer och den åttonde är en kontrollvariabel för socioekonomiskt index. De sju stadskvaliteterna är 1. Närhet till City, 2. Närhet till spårstation, 3. Tillgänglighet i gång- och gatunätet, 4. Tillgång till butiker, restauranger och kultur, 5. Tillgång till park, 6. Närhet till vatten, 7. Kvartersform

Tidigare studier visar att betalningsviljan för bostadsrätter är samma som för hyresrätter. Analysresultaten visar på betalningsvilja givet dagens värderingar och vad som finns på bostadsmarknaden. På så vis är betalningsviljan ett svar på dagens utbud och efterfrågan. Detta kan självklart ändras i framtiden. De sju stadskvaliteterna fångar attraktivitet

och efterfrågan på Stockholms bomarknad men är på flera sätt relevant för social hållbarhet. T.ex. fångar variabeln "tillgänglighet i gång- och gatunätet" i vilken grad som en stadsdel är rumsligt integrerad med sin omgivning. Studien visar att det är attraktivt att bo i en stadsdel som hänger ihop med omgivningen. Studien visar också att tillgången till butiker, restauranger och kultur avgörs av tätheten. Det behövs således täthet för att skapa serviceunderlag. Det sociala samspelet med det ekonomiska.

Det finns också idag många internationella exempel på hur stadsdelar lyfts genom sk. 'place making', där man utgått från platsen och det lokala livet. Rosengårdsstråket är ett exempel på projekt som inrymt såväl större infrastrukturella åtgärder och en kreativ dialog och uppmuntrande av lokala initiativ. Stråket, som förutom att det förbättrar tillgängligheten till Malmö stadskärna också är tänkt att öka attraktiviteten i det offentliga rummet i Rosengård, bl.a genom lokalt efterfrågade bokaler och torgytor.

Ett annat exempel är det 'framväxta Rinkebystråket' som utvecklats längs det mest tillgängliga gångstråket i stadsdelen. Intressant nog var inte stråket från början planerat som ett stråk för handel, utan har snarare med tiden utvecklats till ett sådant med hjälp av både stråkets tillgänglighet i gatunätet och lokala medborgarinitiativ. För närvarande pågår i Rinkeby också planeringen av 'Rinkebystråket', vilket har planerats av kommun och fastighetsägare. Stråkanalysen av nuläget pekar på att det planerade

stråket blir mindre naturligt använt och därmed mindre socialt och ekonomiskt hållbart.

I Boverkets rapport "Socialt hållbar stadsutveckling" ställs frågan hur man med rumsliga åtgärder kan motverka social segregation i socioekonomiskt svaga områden. Tidigare satsningar på den byggda miljön i utsatta områden (exempelvis 'Blommasatsningen', 'Nationella exempel' och 'Storstads-satsningen') har i hög grad fokuserat på det ensidiga bostadsutbudet, med bl.a en hög andel hyresrätter. En sådan problemförståelse har lett till att en högre blandning av upplåtelseformer, lägenhetstyper och lägenhetsstorlekar förespråkats. Uppenbart är att ett varierat bostadsutbud underlättar för de boende att kunna bo kvar vid bostadsbyte, eller göra bostadskarriär inom stadsdelen. Men lite tyder på att ett varierat bostadsutbud ökar stadsdelarnas sociala diversitet.

Så vad är det då i den byggda miljön som verkligen har betydelse för en socialt hållbar stadsutveckling? Forskningen har identifierat flera problem i diverse utvärderingar, däribland begränsad tillgång till offentlig och kommersiell service, begränsad möjlighet till fritids- och kulturaktiviteter, otrygghet och att många stadsdelar helt enkelt är för isolerade för att bli använda av fler än de som bor och arbetar inom stadsdelen. Från ett långsiktigt stadsutvecklingsperspektiv är det alltså mycket som tyder på att bostadsbeståndet bara är en av många olika faktorer för att öka stadsdelarnas attraktivitet och utbyte

mellan människor från olika stadsdelar och med olika bakgrund. För förståelsen om vad som skapar förutsättningar för ökat utbyte mellan stadsdelar är det också viktigt att inte begränsa vare sig analyser eller insatser till enbart det lokala sammanhanget. En stadsdels potential utgörs i till stora delar av dess läge i staden som helhet, vilket avgörs av gatunätet, kollektivtrafiken, omgivande täthet och mötesplatsernas utformning och innehåll.

Att gentrifieringen på många sätt är oundviklig i växande städer kan beskrivas på följande sätt. När befolkning och välstånd ökar så ökar efterfrågan och priser på boende. Det blir så kallad bostadsbrist. Men framförallt så förskjuts lägen. Det som förut var perifert blir centralt och mer attraktivt när staden växer. Vi har sett arbetarstadsdelar bli till medelklasstadsdelar, påskyndat av ekonomisk tillväxt och bostadsrättsomvandlingarna, men även avspeglat i hyresrätters kölängder. Här är ytterligare en komplikation. Även om hyresmarknaden är reglerad och möjliggör låginkomsttagare att bo i attraktiva dyra lägen så skapar kölängderna en svart marknad och en orättvis fördelning av attraktivt boende. Hyresreglering löser inte kölängder.

Vad finns det då för lösningar? Hur ska vi hantera bostadsbrist och gentrifiering? Om detta har fastighetsprofessor Hans Lind skrivit mycket om. Nu senast i Fastighetsnytt nr 3/13 då han lyfte vikten av att det på marknaden finns "dåliga (billiga) bostäder", vilket innebär att vi inte ska vara så ivriga

med renoveringsprojekten. Detta argument överensstämmer med den New Yorkborne stadsteoretikern Jane Jacobs som på 60-talet hävdade att en stad behöver gamla lågvärdiga byggnader och lägenheter för att hålla hyrorna nere. Denna idé kritiserades dock senare av Harvardkonomen Edward Glaeser i nya boken "The Triumph of the City" där han menar att så länge utbudet är litet av det som är efterfrågat så hålls priserna uppe. Han tar exemplet Greenwich village som Jacobs kämpade för att bevara på 70-talet men som idag är superdyrt just för sin charmiga exklusiva karaktär mitt på Manhattan. Och detta är ju precis vad som drabbat centrala Stockholm. Innerstadens priser pressas upp av det låga utbudet av bostäder med stadskvalitet. Just relationen utbud och efterfrågan är något som Glaeser pekar på är grundläggande för städernas prisnivåer, vilket han med emfas redogjorde för på den stora konferensen The Electric City arrangerad av London School of Economics i oktober i år.

Ur detta makroekonomiska perspektiv är Miljonprogrammet särskilt intressant. Miljonprogrammet var ju ett försök att möta 60-talets brist på bra bostäder. Man försökte sänka priset på hög boendekvalitet med ett ökat utbud, vilket också fungerade under en kortare tid. Miljonprogrammen konkurrerade ut innerstaden på 70-talet. Det sorgliga är att kvalitetsambitionerna inte höll i längden, bland annat för att man byggde in en rumslig segregation. Nya studier av Stockholms bostadsmarknad visar att det fak-

tiskt är mer efterfrågat och attraktivt att bo integrerat med andra i tät blandad stadsmiljö. Medelklassen flyttade snart från miljonprogrammen för att man sökte antingen småhusboende eller lägenheter med stadskvaliteter, även om lägenheterna höll en hög standard. Detta betyder i praktiken att om man idag bara renoverar lägenheterna i Miljonprogrammen så kommer man att öka hyran men inte deras värde på bostadsmarknaden. Och om man till detta lägger att det inte verkar finnas ett lokalt stöd för större förändring av stadsmiljön så står områdena inför ett konkret segregationsproblem, ett utanförskap som inte vill lösas av varken marknaden eller de boende.

Den enda rimliga lösningen på denna problemparadox är att bejaka både och. Vi måste lösa bostadsbristen genom att öka utbudet av bostäder med stadskvaliteter (alternativet är en oattraktivare stad) och vi måste följa John Rawls rättviseteori som innebär att alltid försöka gynna de som har det sämst ställt (alternativet är ökad orättvisa). Med det extremt segregerade stadslandskap vi har fått arva från 1900-talets modernister skulle det från ett stadsbyggnadsperspektiv betyda att försöka sprida stadsutvecklingen i centrala lägen. Problematisk blir gentrifiering framförallt när den går för fort, som till exempel vid storskaliga upprustningsprojekt och stora nybyggnadsprojekt. Strategin blir att sänka gentrifieringshastigheten genom att hela tiden sprida förtätningen och därmed prisnivåerna mer jämnt över hela staden. Detta kan med stadsbyggnad göras

på i grunden två sätt, genom 1) rumslig blandning och 2) rumslig integration.

Den första strategin skriver Harvardprofessor Susan Fanstein om i sin bok "The Just City". Fanstein menar att gentrifiering och segregation framförallt bör motarbetas med mångfald och en blandning av bostadstyper, bostadsstandarder, bostadsstorlekar och lokaltyper. I Sverige talar vi ofta om att en blandning av upplåtelseformer är lösningen. Men frågan är om det gör någon skillnad när månadskostnaden för nya hyresrätter och bostadsrätter idag är ungefär samma. Helt nya stadsdelar är trots blandning i upplåtelseformer redan från början socialt ensidiga. Gamla billiga hyresrätter har hittills bromsat upp gentrifieringen i innerstäderna, men sannolikt bara tillfälligt. Så, för att skapa en mer blandad befolkning måste nog någon slags "social housing" introduceras, i synnerhet i mer välbärgade områden. Men blandning som utjämningsstrategi innebär faktiskt att exklusiva lägenheter och efterfrågade stadskvaliteter måste tillkomma i delar av utsatta områden som miljonprogrammet.

Den andra strategin att sakta ner gentrifieringen är rumslig integration, att sprida ut centraliteten i staden och koppla ihop stadsdelar med nya gator. Detta är något som stöds av stadsbyggnadsforskare Lars Marcus och Ann Legeby vid Arkitekturskolan KTH som visat att miljonprogramsstadsdelar som

är bättre kopplade till omgivande stadsdelar har en naturligare genomströmning av besökare och också blir en mer självklar del av hela staden. Genom att stadsdelens offentliga rum är del av andra stadsdelar så blir den vardagliga livsmiljön en självklarare del av hela samhället. Bogotas förra borgmästare Enrique Penalosa byggde gång- och cykelgator mellan kåkstäderna och de välbärgade områdena för att han hävdade att det skapade en bättre mer rättvis stad, under devisen "In every detail a city should reflect that human beings are equal."

SPACESCAPE

Spacescape AB / Östgötagatan 100 / Box 4700 / SE-116 92 Stockholm / Sweden
Tel +46 8 452 97 67 / www.spacescape.se / info@spacescape.se