

100%  
Välkommen!

# Förtätningsstrategi

Verktyg för värdeskapande stadsutveckling



## Förtätningstrategi - *Verktyg för värdeskapande stadsutveckling*

**Projektledare:** Patrik Lund, Naturvårdsstrateg

**Politisk styrgrupp:** Ks- presidium samt ordförandena i Tn och MBn

**Projektgrupp:** Patrik Lund, Jesper Bergnordh (Samhällsstrateg), Fredric Palm (Strategisk planeringschef), Mikael Anderson (Gatuchef), Mats Rosén (Näringslivs- och turistchef)

**Beställare:** Mikael Persson Kommundirektör

**Styrgrupp:** Mikael Persson Kommundirektör, Göran Sandberg Samhällsbyggnadschef

**Redaktion & layout:** Spacescape AB genom; Helena Lundin Kleberg, Eva Minoura, Andrea Gonzales & Karin Lundgren samt Patrik Lund, Kävlinge kommun

**Diariern:** KS 2017/191

**Antagen:** Kommunstyrelsen 2017-08-30

# Förord

Förtättningsstrategin syftar till att visa var och hur kommunen vill förtäta fram till 2035. Den ska också fungera som vägledning och inspiration för hur den nya bebyggelsen kan bidra till kommunens mål om en bättre och mer hållbar boendemiljö.

Kävlinge kommun vill bli Skånes bästa boendekommun. En del i detta arbete handlar om att arbeta med nyskapande stadsutveckling och där ingår bland annat förtätning som ett viktigt verktyg för att spara jordbruksmark, bygga kollektivtrafiknära och utnyttja investeringar och infrastruktur bättre. Genom att arbeta proaktivt med tydliga strategier för stadsutvecklingen vill kommunen skapa beredskap och möjlighet att hantera den bostadsefterfrågan och tillväxt som finns i regionen. En av dessa strategier är denna förtättningsstrategi.

Förtättningsstrategin syftar till att visa var och hur kommunen vill förtäta fram till 2035. Den ska också fungera som vägledning och inspiration för hur den nya bebyggelsen kan bidra till kommunens mål om en bättre och mer hållbar boendemiljö.

Förtättningsstrategin behandlar tätorterna Kävlings-Furulund, Löddeköpinge, Hofterup och Dösjebro.

Förtättningsstrategin bygger på en noggrann analys av förtättningsmöjligheterna i kommunen, baserat på kommunens egna mål och riktlinjer men också fysiska och juridiska begränsningar. Detta säkerställer att strategin är realistisk och väl förankrad i andra kommunala dokument som översiktsplanen och utvecklingsstrategin.

Fredric Palm  
Strategisk planeringschef

100%  
välkommen!





AVLINGE

Stå ej nära perrongkanten

45

# Innehåll

|                                     |    |
|-------------------------------------|----|
| Förord                              | 3  |
| Innehåll                            | 5  |
| Introduktion                        | 7  |
| Varför förtäta Kävlinge kommun?     | 9  |
| Steg för steg mot en attraktiv stad | 13 |
| Analysen av Kävlinge                | 25 |
| Det framtida Kävlinge               | 29 |
| Källor                              | 39 |

# Begreppsförklaring

## Skelettplan

En skelettplan är en generell plan som uttrycker en tydlig idé om hur allmänna platser och gator ska utformas, men kan rymma större variation inom kvartersmark. Därefter markanvisas kvartersmark inom utpekade tilldelningsområden

## Strukturplan

En strukturplan är övergripande plan som fungerar som ett redskap för att överblicka helheten. Det främsta syftet är att visa hur det offentliga rummet kommer att utvecklas när området förtätas. De viktigaste byggstenarna i strukturplanen är stråk, platser och innehåll.

## Detaljplan

En detaljplan består av plankarta och planbestämmelser som avgränsar allmänna platser (gator och parker/grönområden) samt kvartersmark för bebyggelse. Enligt Plan och Bygglagen (PBL) reglerar detaljplanen markanvändningen samt bebyggelsens omfattning/placering/utformning/utförande men även mark- och genomförandefrågor

## Markanvisning

En markanvisning är en ensamrätt att, under viss tid, förhandla med en kommun om att förvärva kommunal mark för bebyggelse, och att genomföra avsedd bebyggelse.

## Ekosystemtjänst

Ekosystemtjänster kan förstås i fyra underkategorier: producerande, reglerande, kulturella och understödjande ekosystemtjänster. *Producerande*; ex förnybara resurser och råvaror. *Reglerande*; ex. pollinering, luft- och vattenrening. *Kulturella*; möjlighet till rekreation och friluftsliv. *Understödjande*; ex. biologisk mångfald.

## Grön infrastruktur

Grön infrastruktur definieras som ett ekologiskt funktionellt nätverk av livsmiljöer i naturområden samt anlagda parker. De bidrar till bevarandet av biologisk mångfald, upprätthåller ekosystemens status och stärker därmed viktiga ekosystemtjänster.

## Täthet

Beskriver koncentrationen av människor eller bebyggelse. Räknas ut genom att dividera mängden människor eller mängden bebyggd yta inom ett avgränsat område med den totala markytan inom samma område.

## Offentliga rum

Offentliga rum är de gaturum, parker och torg som är gemensamma för de som delar staden.



# Introduktion

## Vad är förtätning?

Inom stadsplanering används begreppet *förtätning* för att beskriva nyproduktion av byggnader inom eller nära befintlig bebyggelse. Det innebär att mark nära tätortscentra exploateras istället för obebyggd mark utanför tätort. Det kan handla om gluggar som kan bebyggas eller redan ianspråktagen mark som parkeringar eller tidigare bebyggelse som ersätts med ny.

Motsatsen till förtätning kan kallas *stadsutglesning* eftersom det leder till en mindre kompakt, mindre resurseffektiv markanvändning i kommunen som helhet. Med bakgrund i våra tids utmaningar - till exempel att motverka klimatförändringar är det särskilt angeläget att förtäta i centrala och kollektivtrafiknära lägen eftersom det påverkar människors resvanor.

Med det sagt är tillgången på mark, framförallt i centrala lägen, är en ändlig resurs som samhället bör förtäta med eftertanke.

## Syfte

Denna strategi syftar till att ge inspiration och vägledning i arbetet med förtätningen av Kävlinge kommun.

Forskning om hållbara stadsmiljöer presenteras och sätts i relation till en genomförd analys av Kävlinge kommuns möjliga ytor för förtätning.

## Disposition

Rapporten inleds med kapitlet *Varför förtäta i Kävlinge kommun?* som presenterar argument och forskning om behovet av hållbara och attraktiva städer.

Detta följs av ett kapitlet *Steg för steg mot en attraktiv stad* som avser fungera som ett stöd i processen vid en förtätning och bidra med ett förhållningssätt som är viktigt för att skapa bra och väl använda stadsmiljöer.

I de två följande kapitlen *Analysen av Kävlinge* och *Den framtida Kävlinge* presenteras den analys som genomförts på Kävlinge kommun. Analysen har genererat möjliga ytor att förtäta inom kommunen och dessa utgör sedan underlag för fyra delstrategier om hur olika delar av kommunen bör förtätas för att uppnå målsättningar om en hållbar stad.



Mark i centrala lägen är en ändlig resurs som samhället bör förtäta med eftertanke.





Förtätning innebär att värdefull mark kan sparas - men också att fler människor får nära till attraktiva grönområden



# Varför förtäta Kävlinge kommun?

## Förtätning för hållbarhet och stadskvalitet

Kävlinge är en attraktiv kommun och fler människor vill bo här. Det betyder att det behövs fler bostäder! Både nyinflyttade Kävlingebor och de som vill flytta inom Kävlinge kommun ska kunna hitta en bostad i ett bra läge. Genom att bygga nya bostäder inom redan bebyggda områden kan ett växande Kävlinge bidra till att möta globala hållbarhetsutmaningar och samtidigt bidra till en mer attraktiv boendemiljö för både nya och gamla Kävlingebor.

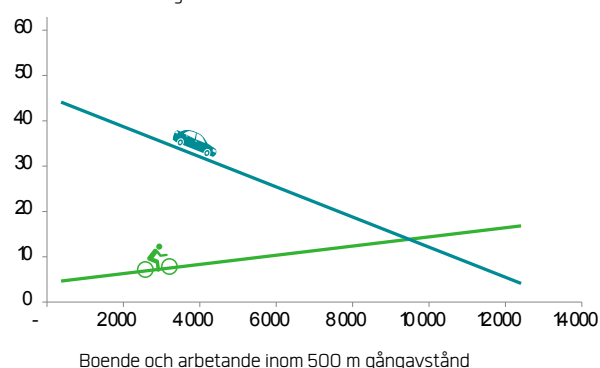
## Täthet och hållbarhet

Det finns goda argument för att tätare städer bidrar till ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. En tätare stad innebär att resurser kan utnyttjas mer effektivt, något som är viktigt ur samtliga hållbarhetsperspektiv. För Kävlinge kommun är de kanske viktigaste resurserna den högvärdiga jordbruksmarken och den tätortsnära naturen. Genom att undvika exploatering av dessa värdefulla ytor kan stora ekonomiska, sociala och ekologiska värden därmed bevaras.

Andra exempel på resurser är samhällets investeringar i till exempel gatu- och ledningsnät samt skolor, vård och omsorg. Även privata investeringar i näringslivet kan utnyttjas av flera i tätare miljöer. Högre täthet innebär att vi bor och arbetar närmare varandra, och just närheten till andra människor är kanske den mest grundläggande funktionen i en stad. Närhet till andra människor bidrar också till hållbar utveckling på flera sätt. Enligt flera studier skapar korta avstånd förutsättningar för gynnsam ekonomisk utveckling i tätare städer (Urban Planning for City Leaders, 2012, UN Habitat). Närheten gör att ny kunskap sprids lättare och bidrar till innovationskraft.

Högre befolkningstäthet bidrar också till att det lokalt skapas underlag för handel och service (TMR, Värdering av stadskvalitet 2011), vilket i sin tur bidrar till minskat bilanvändande men också en mer rättvis tillgång till stadens utbud (Fainstein 2011).

Färdmedelsfördelning



Samband mellan färdmedelsfördelning och täthet i Oslo. Ju tätare stadsdel desto större andel resor görs med cykel och färre med bil. Liknande resultat har tidigare publicerats av UN-Habitat (UN-Habitat 2012).

Idag står transporter för nästan en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. Att öka andelen hållbara transporter är därför en viktig samhällsutmaning. Sambandet mellan täthet och bilanvändning är tydligt: i tätare stadsmiljöer är andelen bilresor färre, vilket illustreras i figuren ovan (UN Habitat). Närheten till andra människor, och till viktiga målpunkter gör att det är lättare att ta sig fram till fots eller med cykel. Att bygga tätare vid kollektivtrafikens knutpunkter förenklar också möjligheten för fler att ta tåg eller buss.

En stadsmiljö där viktiga målpunkter kan nås utan bil innebär också att stadens utbud blir tillgängligt för grupper som inte har tillgång till bil, till exempel barn, äldre och hushåll med lägre inkomst. Närhet bidrar på så vis till en mer socialt hållbar och jämlik stad.

Men täthet är i sig inte tillräckligt för att nå en lägre bilandel. Täthet ska snarare ses som en grundläggande förutsättning för många andra stadsbyggnadsfrågor som har mer direkt påverkan på människors transportval. Exempelvis krävs en viss täthet för att ge hög turtäthet i kollektivtrafiken och möjliggöra nödvändiga investeringar för kollektivtrafiken.

Samtidigt behövs också en utformning av stadsmiljön som tydligt prioriterar gång och cykel. Detta sker naturligt i tätare stadsdelar där framkomlighet och tillgänglighet ökar. För att minska biltrafiken behövs också en regional planering som koncentrerar ny bebyggelse till de kollektivtrafiknära lägena (Tornberg och Eriksson, 2012).

## Täthet är attraktivt

Studier av vilken stadsmiljö som värderas av bostadsköpare visar att just *närhet* är en mycket viktig faktor på bostadsmarknaden. Genom att studera det statistiska sambandet mellan en stor mängd lägeskvaliteter och bostadspri- ser är det tydligt att gångavstånd till vardags- målpunkter som lokal handel, kollektivtrafik, parker och strandpromenader värderas högt av de som letar ny bostad (TMR, Värdering av stadskvalitet 2011). Förtätning kan alltså bidra till en mer attraktiv stad, både för de som flyt- tar in i nybyggda bostäder och för boende i närområdet. Den ökade tätheten bidrar där- med till att skapa förutsättningar för en bättre stadsmiljö för alla.

Även om studierna kring stadskvaliteters vär- deskapande effekter har genomförts i större städer (Stockholm, Göteborg och Halmstad) finns mycket som tyder på att närhet även uppskattas i mindre orter. Studierna av Stock- holm och Göteborg innefattar till exempel även kranskommuner med mindre tätorter.

## Förtätning är en möjlighet att föränd- ra dåligt fungerande stadsmiljöer

Förtätning innebär möjligheter att förbättra stadsmiljöer som idag fungerar dåligt. Det kan till exempel handla om att placera ny bebyg- gelse längs stråk som upplevs som otrygga och öde, eller att utveckla ett mer finmaskigt ga- tunät i samband med att ett område förtätas. Under 1900-talets bilorienterade planering ut- formades ofta överdimensionerade stadsrum som fungerar dåligt för gående. På sådana platser kan det finnas värdefull yta att bygga på, samtidigt som en mer gångvänlig stadsmil- jö skapas. I en analys av förtätningspotentialen i de tio största städerna i Sverige, visade det sig att en fjärdedel av alla möjliga bostadspro- jekt, cirka 250 000, kan byggas på mark som idag upptas av vägytor (Hyresgästföreningen/ Spacescape 2016).



Förtätning kan förändra dåligt fungerande stadsmiljöer. En över- dimensionerad vägyta kan få ett tillägg av bebyggelse som både tillskapar bostäder och skapar en stadsgata. Bild: Utopia Arkitek- ter



Närheten till vardagsmålpunkter är attraktivt i både små och stora städer.

## Utmaningar vid mervärdeskapande för- tätning

Trots att det ofta råder stor konsensus om förtätningens fördelar, fortsätter många kom- muner att istället expandera bebyggelsen ut- anför sina centrala delar. Förtätning kan skapa många mervärden men det finns samtidigt ut- maningar och svårigheter. Exempel på sådana faktorer kan vara;

- Komplicerade processer på grund av regel- verk eller överklaganden av närboende.
- Närboende som inte vill se förändring eller upplever sig exkluderade från processen.
- Kortsiktigt större byggkostnader i sam- band med dyrare markpriser och eventuel- la behov av sanering och markbehandling.
- Att ekonomiska kalkyler inte inkluderar kostnader för ny infrastruktur, förlorade värdeökningar i och med ökad täthet och ökade pendlingstider för invånare.
- Fokus på den enskilda förtätningstomten där helheten förbises. Exempel på detta kan vara bebyggelse som inte vänder sig mot gatan, försämrade ljusförhållanden på offentliga platser eller minskad tillgång till attraktiva grönområden.

Följande kapitel ger inspiration till hur dessa utmaningar kan hanteras och överkommas.













I arbetet med strukturplanen analyseras också hur området fungerar idag. Förtätning handlar alltid om förändring och syftet med förtätning kan aldrig vara att i så stor utsträckning som möjligt bevara dagens situation. Däremot behöver en förtättningsprocess identifiera både viktiga befintliga kvaliteter, förändringsbehov och möjligheter. Nulägesanalysen handlar både om att förstå de fysiska förutsättningarna och att ta tillvara på kunskaper och erfarenheter från boende och verksamma i området.

### Stråk

Vi upptäcker ofta staden i rörelse mellan platser och målpunkter. Genom att först kartlägga viktiga stråk för gående och cyklister identifieras var kopplingar kan stärkas och bli tydligare. Längs viktiga stråk, där många människor rör sig, kan förtätning bidra till nya kvaliteter. Ny bebyggelse längs stråken kan öka tryggheten och göra gatan mer attraktiv för gående.

Attraktiva stråk handlar också om trafikens hierarki. De senaste decennierna har många stadsrum planerats för bilen. I en tätare stadsmiljö finns ofta möjlighet att förändra stråk för att ge ökad prioritet för gående och cyklister. Inte sällan visar det sig också finnas byggbar mark längs stora vägar.

### Exempel på verktyg

#### Gångnätets struktur (Space syntax):

Gångnätets struktur analyseras i en datorbaserad analys. Analysen identifierar vilka stråk som har potential att bli viktiga gång- och cykelstråk.

#### Social trygghet

Genom att överlagra flera aspekter som påverkar social trygghet, som potentiella gångflöden, belysning, stråkens kanter etc, ges en bild av var det finns brister i social trygghet

#### Trafikrum

Gaturummen analyseras utifrån vilket trafikslag som upplevs dominera rummet. Variabler är till exempel, hastighet, trottoarbredd, stråkens kanter. Analysen ger en bild var det kan finnas förbättringsbehov från ett gång- och cykelperspektiv.



Exempel kartläggning social trygghet

Analys av social trygghet i gångnätet i Nacka (Spacescape, 2015). ■ Hög social trygghet kvällstid



## Platser och grönstruktur

Offentliga platser; torg, parker och grönområden är viktiga för rekreation, lek och socialt samspel. Parker och grönområden har också ekologiska värden. När ett område förtätas förändras förutsättningar för de offentliga platserna: Kanske innebär den nya befolkningen att fler parker behöver utvecklas? Grönområden som inte nyttjas idag eller saknar höga ekologiska värden kanske kan bebyggas för att spara andra med högre värden?

I en tät stad behöver grönområden samnyttjas genom att rekreativa och gröna värden återfinns på samma plats. Ekologiska värden kan behöva stärkas men också integreras tydligare i staden som helhet. Ett exempel på det är ekosystemtjänster som synliggör hur naturens ekosystem bidrar till vår livsmiljö och hälsa. Grönytor kan exempelvis rena dagvatten, gatuträd renar luft och skapar bullerridåer och grönområden ger förutsättningar för friluftsliv och förbättrad folkhälsa.

Strukturplanen behöver innehålla en tydlig strategi för plats- och grönstrukturen. Ett viktigt underlag ska ge en förståelse för befintliga platsers roll i staden, både från ett ekologiskt och rekreativt perspektiv.

Exempel på verktyg:

### Sociotopkarta

I en sociotopkarta analyseras grönområdets sociala värden genom brukar- och expertbedömning. Sociotopkartan ger en bild av vilka parker och grönområden som är välanvända som rekreationsområden och är ett viktigt underlag för att rätt grönområden sparas vid förtätning.

### Grön infrastruktur

Grön infrastruktur kan analyseras med datorbaserade verktyg (t.ex. MatrixGreen) för att identifiera viktiga kopplingar och utvecklingsmöjligheter.

### Grönytefaktor

Grönytefaktor är en metod att under planering och projektering bevaka hur olika typer av grönytor, inklusive gröna väggar och tak bidrar.

### Ekosystemtjänstanalys

Kartlägger, analyserar och visualiserar naturens ekosystemtjänster som på olika sätt bidrar till vår välfärd.



### Verksamheter och blandning

Syftet med förtätning är ofta att skapa nya bostäder, men med nya bostäder följer också behov av andra verksamheter, både kommersiella och offentliga. Tätare stadsdelar är i allmänhet mindre bilberoende än glesa stadsdelar, förutsatt att bostäder kombineras med andra verksamheter. När skolor, handel och annan service finns nära hemmet förenklas vardagslivet eftersom ärenden kan uträttas på vägen.

Förbättrad service i närområdet är också ett tydligt sätt att visa hur förtätningen skapar mervärden för de som redan bor i området. Ett nytt bibliotek eller gym förändrar vardagslivet i stadsdelen mer än ett antal nytillkomna bostäder. På samma sätt kan förstås kommunala satsningar på parker och grönområden i samband med förtättningsprojekt bidra till stora mervärden, och då också kanske större acceptans för förändring.

I arbetet med strukturplanen behöver en analys göras för att kartlägga hur behovet av olika lokaler påverkas av den nya tätheten. Behövs en ny förskola? Finns underlag för en ny matbutik? Kanske finns det annan kommunal service som behöver utvecklas och som kan placeras i anslutning till förtättningsområdet? I Stockholm gjordes en analys av vilka nya verksamheter som behövs i samband med att nya

bostäder byggs (BPS 2014). Analysen baserades på utbudet av olika verksamheter i redan existerande stadsdelar, vilket resulterade i ett nyckeltal. Detta sattes sedan i relation till antalet tillkommande bostäder.

Strukturplanen behöver också identifiera lägen för verksamheter. Vilka stråk kommer i framtiden vara välanvända och då passa för lokaler? Var kan verksamheter som riktar sig till invånare från andra delar av staden placeras för att bidra till att förtättningsprojektet skapar mervärden för invånare i hela kommunen?

Exempel på verktyg:

**Gångflödespotential**

**Lokala aktörer**

**Verksamhetsplanering**

**Kommunala förvaltningar**

**Servicebehovsanalys**

**Analys av potential för nya verksamhetslokaler**

**Handelslägesanalys**



### Handelslägesanalys

Exempel på handelslägesanalys i Storängen, Huddinge (Spacescape, 2016).



## Dialog: hämta in kunskap, inspiration och förståelse

En stor utmaning i förtätningsprojekt handlar om att skapa förståelse och acceptans hos de som redan bor och arbetar i området. Förändring av de stadsrum och platser vi använder oss av i vardagen påverkar oss. Därför kan förändringar som upplevs som försämringar, utan möjlighet att påverka, vara svåra att acceptera. Ett bra dialogarbete är avgörande för en framgångsrik och effektiv förtätningsprocess.

### Fånga upp synpunkter i rätt tid

Genom att dialogen sker tidigt, i samband med att strukturplanen tas fram, ges möjlighet att fånga upp mer övergripande frågor i rätt skede. Att starta dialogarbetet när detaljplaneprocessen redan är igång innebär i regel att många viktiga ställningstaganden redan gjorts och att inkomna synpunkter blir svåra att ta tillvara.

Dialogarbetet behöver vara ett återkommande inslag där fokus kan ligga på olika aspekter i olika skeden. I ett tidigt skede är dialogen ett bra redskap för att inhämta kunskap om hur stadsmiljön och platser används idag, och vilka förbättringsbehov som finns. Här är det viktigt att ställa rätt typ av frågor för att de synpunkter som kommer in ska kunna hanteras inom projektet. En bra utgångspunkt är att inhämta platsspecifika idéer om området som ska förtätas. Ofta ger det mer att ställa frågor av "positiv" karaktär. Vilka kvaliteter finns i området idag? Vilka platser uppskattar du mest?

Inom ramen för arbetet med strukturplanen behöver kommunen visa hur inkomna synpunkter ger avtryck i planen - och om de inte gör det, varför? Synpunkter som direkt går att översätta till den byggda miljön underlättar arbetet. Om en miljö upplevs otrygg, är det till exempel viktigt att fråga var och varför - är det till exempel för mörkt, för folktomt, eller för dålig skötsel? Sådana följdfrågor gör åtgärder möjliga.

### Etablera fysiska platser

Genom att låta dialogarbetet fysiskt ta plats i området som utvecklas visas tidigt vilka förändringar som kommer att ske. Det skapar nyfikenhet för projektet och uppmuntrar till engagemang både från medborgare och planerare. Ett bra exempel på ett lyckat dialogprojekt finns i Norrtälje, där ett centralt beläget hamnområde till utvecklas en ny stadsdel.

En tidig medborgardialog visade på ett stort behov av fler aktiviteter för barn, fler badplatser och att utrymme för båtar saknades. Norrtälje kommun initierade en stadsfest som kallades Hamnkalaset, där temporära lösningar skapade just dessa aktiviteter. Hamnkalaset vände en opinion som var skeptisk till en omvandling av hamnen, genom att stärka platsens identitet och ge form åt en vision av vad platsen skulle kunna bli. Under tiden utvecklades en stadsplan för hela området med syfte att etablera de temporärt uppbyggda kvaliteterna.

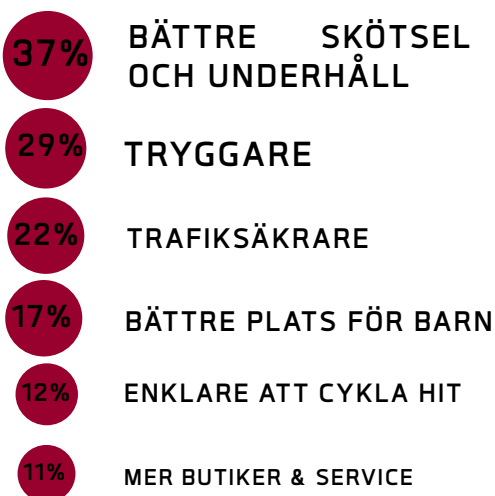


Etablera fysiska platser

Bild från Hamnkalaset i Norrtälje, där offentliga platser i det planerade Norrtälje Hamn temporärt byggdes upp för att visa på en möjlig utveckling.

### Låt fler komma till tals

För att dialogarbetet ska vara relevant behöver flera olika målgrupper komma till tals. Olika grupper kan behöva nås på olika sätt. I vissa fall fungerar en webbaserad dialog bäst, i andra är det bättre att träffa olika grupper, till exempel föreningar, förskolepersonal, ungdomar eller företagare. Dialogarbetet behöver också ske inom kommunen för att fånga upp relevanta kunskaper. Det kan till exempel handla om workshops med förvaltningar som inte direkt arbetar med planeringen men vars verksamheter ändå berörs av förtätning, som utbildnings- eller näringslivsförvaltningar.



#### Webbdialog

Exempel på förbättringsförslag från en webbaserad dialog i Avesta där medborgarna kunde peka ut favoritplatser och platser med förbättringsförslag på en karta och beskriva varför platserna uppskattades respektive hur de borde förbättras.

### Kommunens möjlighet att påverka en stadsomvandling är störst innan markanvisning sker

#### Markanvisning och detaljplaner

Den kommunala planeringen ansvarar ytterst för att kvalitetssäkra markanvändningen vid stadsutveckling och förtätning. Detta tillämpas främst vid detaljplanering när kommunens övergripande mål översätts till fysisk form.

En detaljplan består av plankarta och planbestämmelser som avgränsar allmänna platser (gator och parker/grönområden) samt kvartersmark för bebyggelse. Enligt Plan och Bygglagen (PBL) reglerar detaljplanen mark-

användningen samt bebyggelsens omfattning/placering/utformning/utförande men även mark- och genomförandefrågor (Caesar, Kalbro & Lind, Rapport till Regeringskansliet 2013:1).

Kommunens detaljplanering av mark sker antingen när en privat fastighetsägare vill ändra markanvändningen, och därför söker en planändring, eller när kommunen själva tar initiativ till att omvandla ett område och markanvisar till privata eller allmännyttiga byggherrar. "En markanvisning är en ensamrätt att, under viss tid, förhandla med en kommun om att förvärva kommunal mark för bebyggelse, och att genomföra avsedd bebyggelse" (Caesar, Kalbro & Lind 2013:1).

Uppsala kommun har verkat för en modell där detaljplanering sker genom skelettplaner som lägger fokus på de offentliga stadsrummens samband. En skelettplan är en generell plan som uttrycker en tydlig idé om hur allmänna platser och gator ska utformas, men kan rymma större variation inom kvartersmark. Därefter markanvisas kvartersmark inom utpekade tilldelningsområden, vilket ger kommunen möjlighet att villkora sin markanvisning med särskilda kvalitetskriterier - det som kommunen vill tillföra platsen. I vissa fall sker tilldelningen genom tävlingar.



#### Skelettplan

Utsnitt från skelettplan inom Norrtälje kommun.

En medveten markanvisningspolitik medför att stadsbyggandet får ramar för hur den kan premiera kommunens mål med förtätning. Fokus kan exempelvis läggas på bottenvåningars form och flexibilitet över tid. I en del fall kan bottenvåningar markanvisas separat till aktörer som specialiserar sig på förvaltning av verksamhetslokaler. Genom exempelvis små tomter kan en spridning på vem som bygger främjas, något som kan testas där nya aktörer eller former som byggemaskiner önskas prövas eller variation i utförande önskas.

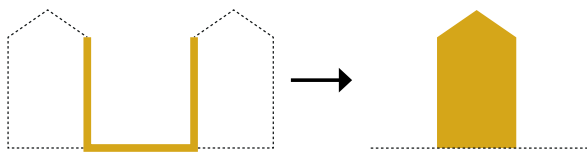


## Bebyggelseutformning för attraktiv stadsmiljö

Alla förtätningsprojekt ska bidra till att förbättra det offentliga rummet. Genom förtätning skapas inte bara nya byggnader med bostäder eller olika verksamhetsfunktioner. De har även möjlighet att skapa kvaliteter som räcker bortom husets väggar. Därför behöver varje ny byggnad ses i sitt sammanhang för att förstå hur den kan bidra till platsen.

### Stadsrummets väggar

Det är lätt att utformningen av en ny byggnad främst tillgodoser de invändiga funktionerna, så som planlösning och bra ljusförhållanden i lägenheterna eller smarta parkeringslösningar. Men en byggnads utsida och eventuella målpunkter utgör också det offentliga rummets väggar (se illustration nedan). För att ett förtätningsprojekt ska bidra till bättre stadsmiljö är det en bra utgångspunkt att tänka att byggnadens uppgift är att forma det offentliga rummets väggar och därefter den enskilda byggnaden.



Stadsrummets väggar

Forma först det offentliga rummet, därefter enskilda byggnader

### Entréer bidrar till trygghet och folkliv

Vi upplever stadsrummet framför allt i ögonhöjd och det är därför särskilt viktigt hur byggnadernas bottenvåningar utformas och fungerar. Byggnadens entréer är i sin tur viktiga för upplevelsen av bottenvåningen. De bidrar både till variation och gör att gatorna befolkas, eftersom de ju utgör målpunkter.

För att bidra så mycket som möjligt till gatans stadsliv bör en byggnads entréer placeras med täta avstånd och alltid mot en tydligt offentlig gata, inte på en innergård eller indraget från gatan. Det kan till exempel uppnås med flerbostadshus som inte är friliggande, gärna med lokaler i bottenvåningen. Punkthus eller loftgångshus innebär att det är längre mellan entréerna. Småhus och radhus som nås direkt från gatan skapar också täta avstånd mellan entréer.

---

”Bottenvåningen utgör visserligen bara 10 % av byggnaden men den avgör till 90 % byggnadens bidrag till upplevelsen av stadsrummet”

---

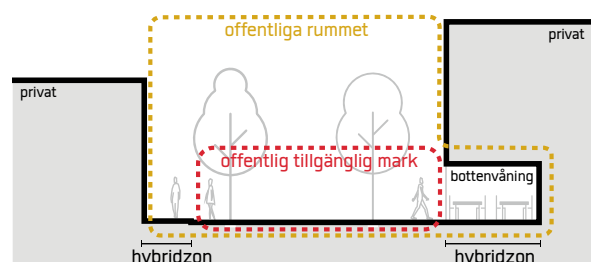
Hans Karssenbergs & Jeroen Laven, The City at Eye Level 2012

### Hybridzoner - en tröskel mellan offentligt och privat

Byggnader utgör gränser mellan det offentliga rummet och den privata miljön. Själva gränsen häremellan kan beskrivas som en tröskel, eller en hybridzon, mellan offentligt och privat rum. Utformningen av hybridzonen bidrar till hur vi upplever det offentliga rummet, även om själva zonen juridiskt sett utgör privat mark. Hybridzoner kan till exempel vara förträdgårdar till bostadshus eller publika funktioner inne i byggnaden, som en butik eller restaurang. Trots att de är privata så upplevs de som en del av det offentliga rummet.

Tröskeln, eller hybridzonen, kan fylla en viktig funktion för att skapa en mer upplevelserik och tryggare gatumiljö. Både boende och butiker kan också bidra till en mer variationsrik gatumiljö och de hjälper till att övervaka vad som händer på gatan.

För att hybridzoner ska fungera behöver de utformas omsorgsfullt så att ansvarsförhållanden blir tydliga. Förträdgårdar bör vara visuellt överblickbara från gatan för att inte skapa otrygghet. Publika verksamheter i bottenvåningarna behöver på samma sätt ha tillräckligt stora fönster för ett visuellt utbyte mellan ute och inne, och det behöver finnas plats utanför för att ställa ut bord och stolar eller varor.



Hybridzoner

Hybridzoner som ligger på privat mark bidrar till upplevelsen av det offentliga rummet och utgör en tröskel mellan privat och offentligt. Bearbetad från Hans Karssenbergs & Jeroen Laven, The City at Eye Level 2012.

## Anpassa väggarna efter läget i staden

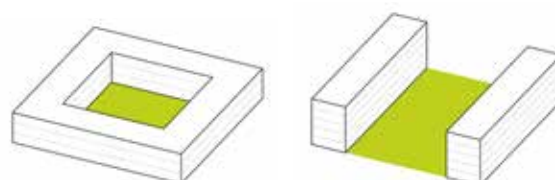
Stadsrummet fungerar på olika sätt i olika delar av staden. På vissa gator rör sig många människor från olika stadsdelar och gatan blir en viktig mötesplats för invånare från hela staden. På andra gator rör sig främst de som bor i närheten. Här möter boende sina närmsta grannar och det är sällan mycket folk på gatan. Beroende på var i staden byggnaden ligger finns olika möjligheter och krav på hur byggnaden möter gatan. Nedan och på sidan 21 finns en katalog av möjliga utformningar av bottenvåningar i olika lägen, från intensivt stadsliv till lugnt stadsliv.

### Befolkningstäthet efter läge

Täthet är ett begrepp som kan leda till olika associationer. För vissa förknippas täthet med höga hus och för andra med attraktivt folkliv. De positiva effekterna av täthet beror framför allt på hur många människor som bor och arbetar på en viss yta.

Som bilden till höger visar kan hög täthet uppnås med olika byggnadsutformning. Samma mängd bostäder får plats i antingen ett höghus på 24 våningar eller ett kvarter på tre våningar. Utformningen påverkar förstås upplevelsen av stadsrummet – men det handlar främst om hur bebyggelsen möter det offentliga rummet, inte om tätheten i sig.

För att uppnå de positiva effekterna av täthet bör antalet boende och arbetande variera efter läge. Där tillgång till kollektivtrafik och service är god finns det anledning att bygga för fler, eftersom den nya bebyggelsen bidrar till ännu bättre underlag för service och en större

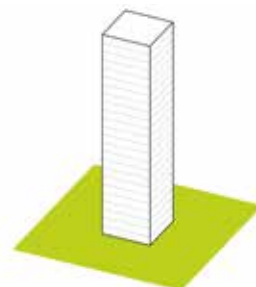


3 våningar

5 våningar



6 våningar



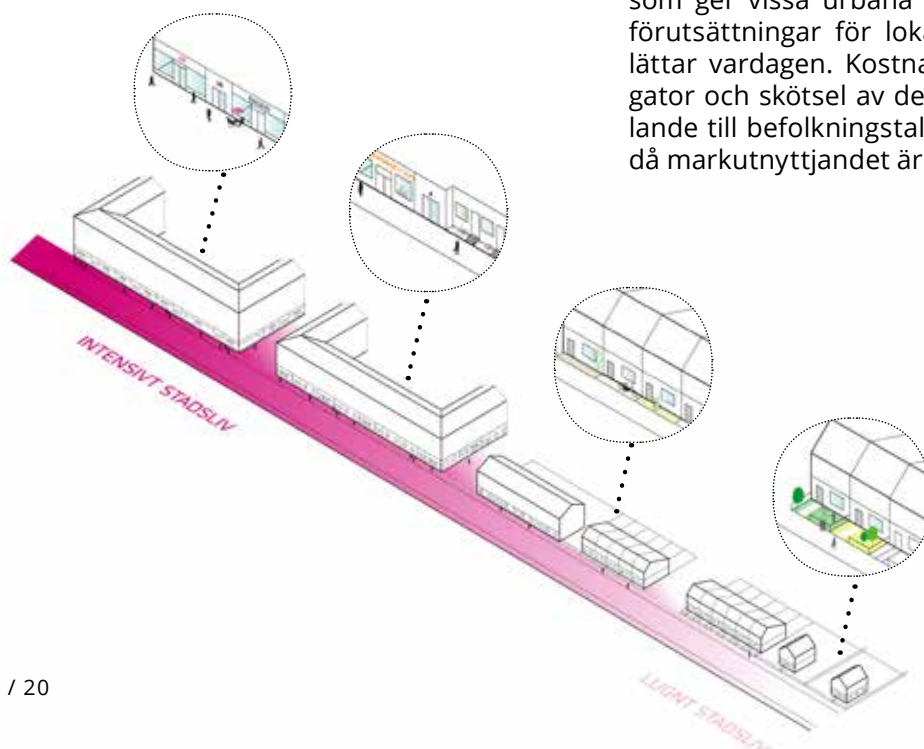
24 våningar

Samma mängd befolkningstäthet men helt olika byggnadsutformning

andel av den nya befolkningen får nära till kollektivtrafik. I mer perifera lägen med längre till kollektivtrafik och service kan alltför hög täthet vara problematisk – läget innebär troligvis att fler behöver använda sig av bil. Bor alltför många människor i sådana lägen ökar andelen bilresor totalt sett.

### Tätare småhusbebyggelse

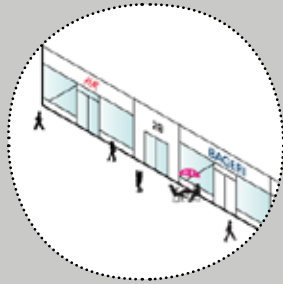
Genom att låta tätheten öka i centrala lägen går det att också bygga småskaligt men ändå relativt tätt i mindre centrala lägen. På så vis kan ett brett bostadsutbud erbjudas där även småhuskvaliteter ingår. Stadsradhus är en boendeform som tilltalar många då den kombinerar egen entré och trädgård med en täthet som ger vissa urbana kvaliteter, till exempel förutsättningar för lokal service som underlättar vardagen. Kostnader för utbyggnad av gator och skötsel av dessa är mindre i förhållande till befolkningstalen än för enfamiljshus då markutnyttjandet är relativt hög.





## Olika stråk, olika förutsättningar

### Stadsgator med folkliv



Längs de mest välanvända gatorna finns potential för publika verksamheter, ofta i bottenvåningarna tillhörande flerbostadshus. Hit förläggs lämpligen handel och restauranger men också till exempel bibliotek eller lokaler för verksamheter som banker, mäklare osv.

Trottoarbredden bör dimensioneras för att verksamheterna kan tillåtas svälla ut vid behov med exempelvis uteserveringar och varor. Bostäder i bottenvåningen undviks då dessa blir alltför exponerade mot gatan. Däremot kan trapphus och gemensamma utrymmen som föreningslokaler berika gatan.

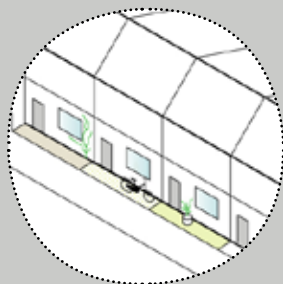
### Medelintensiva gator med flerbostadshus



I lägen med ganska stora flöden av människor, men mindre möjligheter till kommersiella lokaler, är en vanlig lösning att blanda verksamhetslokaler (ofta i hörnlägen) med bostäder i markplan.

Ibland behöver bostädernas insyn hanteras i form av en smal och tydligt definierad hybridzon i form av exempelvis en trapp eller avsats i direktkontakt med bostäderna. Syftet är inte att tjäna som en uteplats utan snarare en tröskel från gatan till bostadens privata sfär. Hybridzoner kan bidra till en mer intressant gatumiljö och att gatan upplevs personlig och omhändertagen när zonen möbleras med exempelvis en sittbänk, växter eller cyklar.

### Medelintensiva gator med småhus



I medelintensiva lägen med småhus eller stadsradhus kan en smal förgårdszon skapa variation längs gatan och ge utrymme för de boende att göra personliga tillägg med växter till exempel. Syftet med hybridzonen här är att skapa en plats där utbyte mellan ute och inne kan ske. Förgården är inte främst till för att vistas i annat en kortare stunder och den behöver därför inte vara särskilt bred, mellan 0,7 och 1 meter är tillräckligt. Ansvarsförhållanden blir tydliga eftersom entréerna är direkt kopplade till hybridzonen, men skötseln blir relativt enkel.

### Lugna småhusgator



På de lugnaste gatorna kan förgårdsmark erbjuda boende värdefull miljö för utevistelse som ett komplement till en mer privat tomt bakom huset. För att förgården ska kunna erbjuda vistelsevärden är det viktigt att gatan i fråga är relativt lugn och solförhållanden goda. Då intresset i att sköta förgården ökar vid användning kan hybridzonen här tillåtas växa för att ge plats åt en sittgrupp, häckar och planteringar som ökar flexibiliteten. På en lugn gata som ibland inte upplevs som befolkad kan personliga tillägg förstärka den upplevda tryggheten förutsatt att förgården är överblickbar eller tydligt inramad.

## Referensbilder

Bilderna på detta uppslag är valda för att de visar olika exempel på hur byggnader gör ett jobb för staden genom att stärka och ge liv åt de stadsrum som de omger. Inom stadsplanering beskrivs mötet mellan privata fastigheter och det offentliga rummet ibland som ett *gränssnitt* för att betona att det är ett möte eller tröskel, snarare än en gräns.



Att verksamheter spiller ut på trottoaren skapar en sorts hybridzon som är en övergång mellan den offentliga gatan och den mer privata verksamheten, eller som här - ett konditori.



Kartoffelraekkerne i Köpenhamn är kända för sin kultur av grann-gemenskap. På lugna gårdsgator kan en generösare uteplats vara en uppskattad privat vistelseyta för boende. Är ansvarsförhållanden tydliga med hjälp av häckar och staket brukar förgårdar som dessa vårdas omsorgsfullt.

Både flerbostadshus och tätare småhusbebyggelse som stadsradhus kan med sina fasadliv bidra till att gaturummet får tydliga väggar. Detta förutsätter att de utformas med omsorg om de gemensamma stadsrummen.



En smal hybridzon och liten trapp på en lugn gata i Bo01 området i Malmö. (Bild malmö.se)





Upplysta lokaler ger trygghet och lyser upp en annars lugn gata. (Bild Utopia Arkitekter)

---

Viktigt är att övergången mellan privat och offentligt, eller "hybridzonen" utformas i enighet med gatans karaktär. Är gatan lugn kan en uteplats mot gatan erbjuda de boende privat utevistelse. Har gatan större flöden är en mindre zon att föredra där funktionen är mer av tröskel till hemmets privata sfär.

---



Uteplatser kan fungera mot gatan om gatan är förhållandevis lugn så privat utevistelse inte blir alltför exponerad. Här är uteplatsen upphöjd i förhållande till trottoaren, vilket bryter siktlinjer och minskar insyn. (Bild EFFEKT, Enok Hølgegaard)



Radhus är en form av tätare småhusbebyggelse som erbjuder kvaliteter som privat entré och trädgård men ändå uppnår en relativt hög täthet. (Bild Byggfirman Erik Wallin; Arkitekt Ola Jonsson)



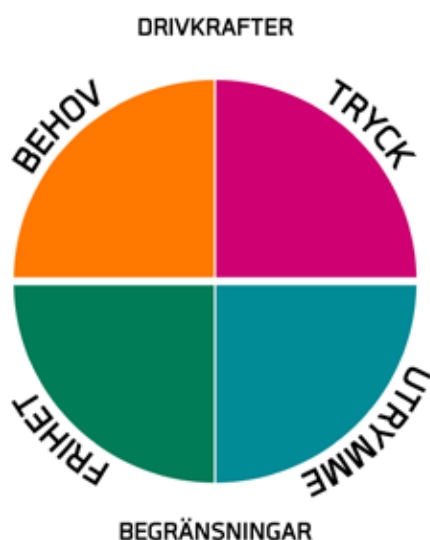


# Analysen av Kävlinge

## Att analysera förtätning- potential

För att kunna ta fram en långsiktig och realistisk förtättningsstrategi för Kävlinge är det viktigt att analysera förtätningmöjligheterna. Det vill säga var och hur mycket det är möjligt att bygga, baserat på kommunens egna mål och riktlinjer. En analys av förtätningmöjligheterna genomfördes under 2016.

## Analysmodell



Den analysmodell som används för att kartlägga möjliga förtätningsytor i Kävlinge har utvecklats under flera år och använts i bland annat Stockholm, Göteborg, Varberg, Knivsta och Avesta. I modellen identifieras en teoretisk potential av byggbara ytor digitalt. Modellen utgår från att förtätning sker i spänningsfältet mellan drivkrafter och begränsningar för förtätningen. Drivkrafter kan sägas beskriva var kommunen *vill* förtäta och begränsningar svarar på var kommunen *kan* förtäta. Modellen kartlägger dessa drivkrafter och begränsningar utifrån fyra teman: drivkrafter delas in i politiska och marknadsmässiga drivkrafter (behov och tryck) medan begränsningar delas in i politiska/juridiska begränsningar samt fysiska begränsningar (frihet och utrymme).

De politiska drivkrafterna, i modellen kallat behov, handlar framför allt om var kommunen vill förtäta. Här utgör ofta översiktsplanen och kommunala visions- och strategidokument ett viktigt underlag.

### Behov

- Närhet till tågstation
- Närhet till pendlingsbuss
- Närhet till stadskärna
- Tillgång till offentlig service
- Kävlinge-Furulund- en stad
- Centrala stråk

### Tryck

- Tillgång till kommersiell service
- Närhet till havet
- Närhet till grönområde
- Närhet till Kävlingeån eller Lödde å
- Närhet till golfbana

### Frihet

- Värdefull jordbruksmark
- Utanför tätort
- Naturvärden
- Värdefulla rekreationsområden
- Strandskydd
- Skyddsområden
- Verksamhetsområden
- Kulturvärden
- Riskområde för översvämning
- Naturreservat och Natura 2000

### Utrymme

- Bebyggd mark
- Planering pågår
- Avsaknad av väginfrastruktur

Marknadens drivkrafter för förtätning identifieras framförallt genom tidigare studier av betalningsvilja för olika lägeskvaliteter, i bland annat Stockholm, Halmstad och Göteborg. Dessa studier har visat att bland annat närhet till handel, parker, grönområden vatten och kollektivtrafik är viktiga kvaliteter för de som letar efter nytt boende.

De politiska och juridiska begränsningarna för förtätning handlar oftast om skyddad mark. Exempel på det är naturreservat, fornlämningar, värdefull jordbruksmark eller verksamheter med krav på skyddsavstånd till bostäder. De fysiska begränsningarna handlar till exempel om mark som redan är bebyggd eller mark där infrastrukturen inte är utbyggd.

### Förtätningssytor

För att identifiera förtätningssytor analyseras hur stora drivkrafterna är i relation till begränsningarna. Ju större drivkrafterna är desto större möjligheter anses det finnas att överbrygga begränsningar.

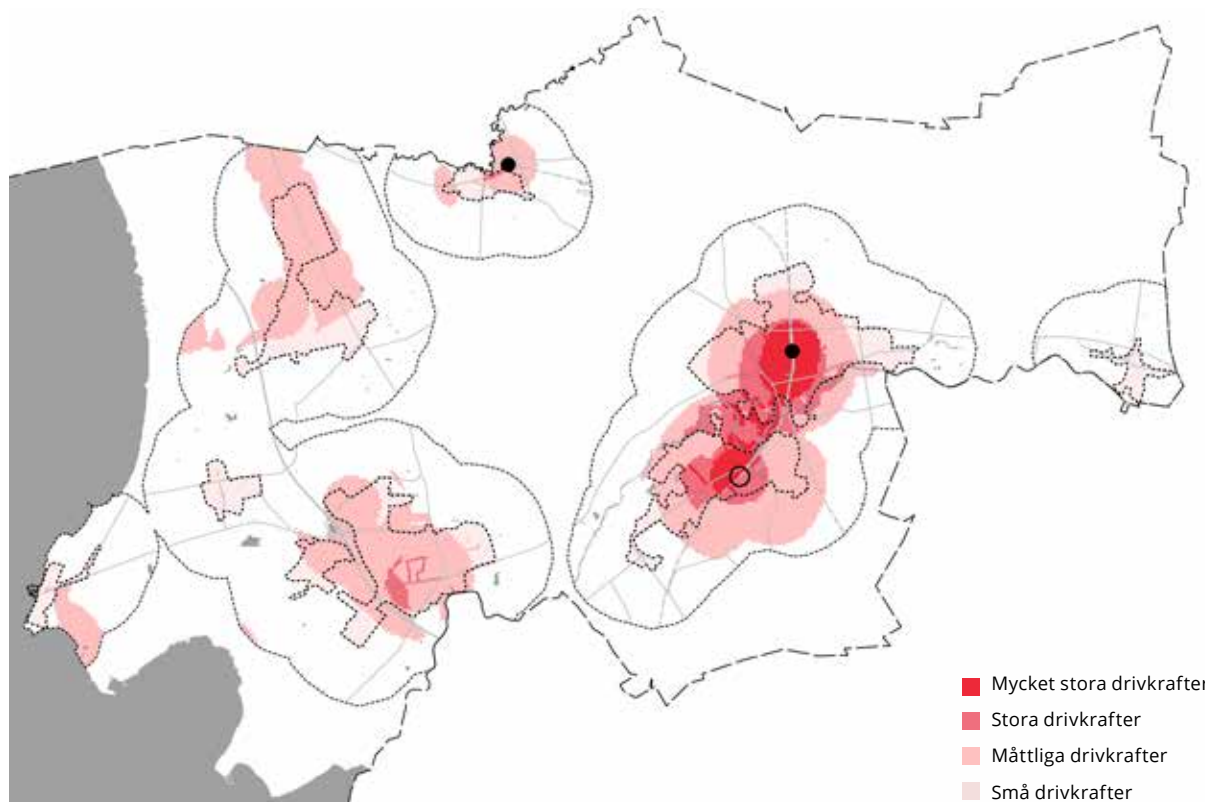
Ett exempel på detta är bebyggelse nära järnvägsspår. Eftersom järnvägen används för att transportera farligt gods har de ett skyddsavstånd till närmsta bebyggelse. För att bygga

inom det skyddsavståndet skulle mer avancerade tekniska lösningar krävas. I lägen med stora drivkrafter skulle en sådan investering kunna motiveras, men inte i mer perifera kommundelar med låga drivkrafter.

### Workshop

Analysarbetet genomfördes i nära dialog med kommunala tjänstemän. Under en workshop diskuterades resultaten i form av identifierade förtätningssytor. Workshopdeltagarna var överens om att bygga i attraktiva lägen, till exempel nära ån, men samtidigt bygga där begränsningarna är små. Flera deltagare ville också utnyttja förtätningssytor till att skapa bättre stadsmiljö med bland annat fler urbana kvaliteter och tydligare entréer till Kävlinge.

Utifrån diskussionerna arbetades ett scenario fram, som också fick ligga till grund för förtätningstrategin.



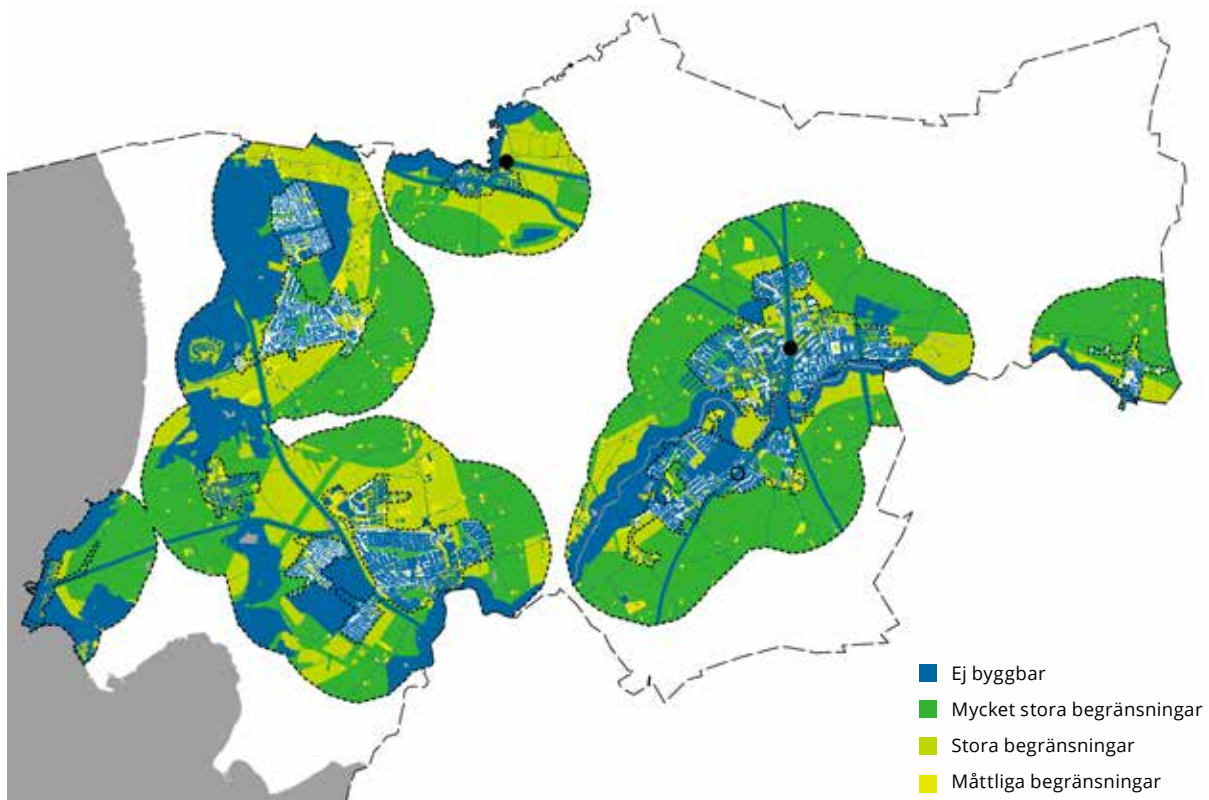
Sammanlagda drivkrafter för förtätning (Spacescape 2016)



## Hur mycket kan byggas?

I analysmodellen varierar bebyggelsen mellan flerbostadshus på 3-4 våningar, stadsradhus på 2-3 våningar och friliggande småhus på 2 våningar. Bebyggelsen är tätare i lägen med stora drivkrafter, det vill säga framförallt centralt i Kävlings-Furulund och Löddeköpinge. Analysmodellen tar också hänsyn till att det behövs yta för till exempel gator, parker och lokaler.

I scenariot är det möjligt att bygga 7 600 bostäder, vilket ligger till grund för bostäderna som föreslås i förtätningsstrategin. I strategin ingår inte redan planerade bostäder, till exempel bostäder i Stationsstaden. Räknar man med dessa är den totala förtätningspotentialen i kommunen 9 200 bostäder. Strategin sträcker sig fram till 2035. En prognos visar att kommunen till dess behöver bygga 7 100 bostäder. Strategin innehåller alltså fler bostäder än nuvarande prognos.



Sammanlagda begränsningar för förtätning (Spacescape 2016)

Huvudstrategi:

”Förtäta för mervärden i stadsmiljön”

## 5 Viktiga mervärden

### 1. Levande stadskärna

Bebyggelse som ökar serviceunderlaget och bidrar till mer attraktiva stadsrum lokalt i Kävlinge och Löddeköpinge stadskärnor.

### 2. Sammanhängande tätort

Bebyggelse som bidrar till sammanhängande och attraktiva stråk mellan Kävlinge och Furu-lund.

### 3. Hållbara transporter

Bebyggelse inom 1,5 km från tågstation eller 1 km från pendlarbuss.

### 4. Attraktiv stadsmiljö

Bebyggelse som bidrar till attraktiva offentliga rum, antingen genom att stärka befintliga offentliga rum eller skapa nya.

### 5. Rekreativ boendemiljö

Bebyggelse som bidrar till att fler får tillgång till attraktiva rekreationsområden, till exempel stråket kring Kävlinge å.





# Det framtida Kävlinge

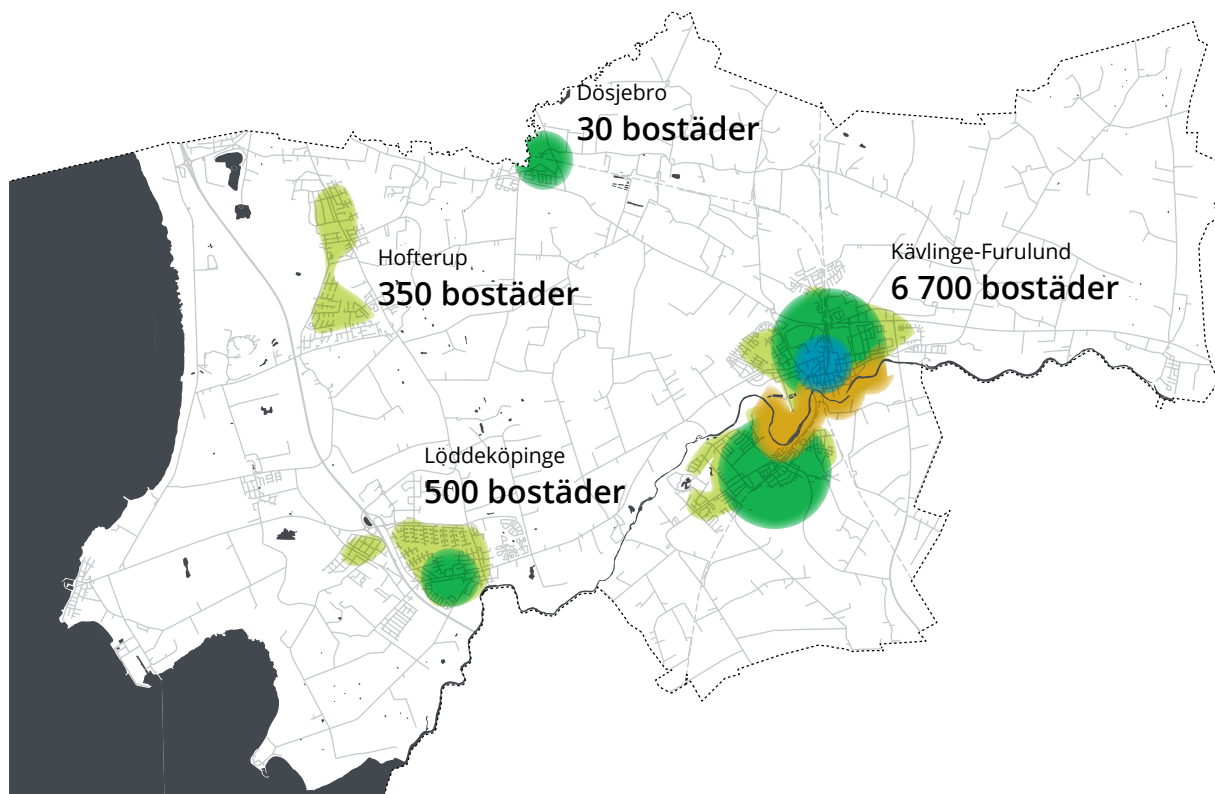
## Lägen för förtätning

Huvudstrategin för förtätningen i Kävlinge är att bygga i lägen där den nya bebyggelsen bäst bidrar till att skapa mervärden. Mervärden bygger på mål och riktlinjer från kommunens utvecklingsstrategi och översiktsplan. De beskrivs på sidan 28 under "5 Viktiga mervärden".

Genom analysen av förtätningspotential vet vi att det finns byggbar mark i de utpekade lägena i kartan nedan. Strategin sträcker sig fram till 2035 och innefattar totalt 7 600 bostäder. Förutom dessa bostäder har kommunen pågående planer på cirka 1 600 bostäder, där de allra flesta planeras inom Stationsstaden. Med dagens prognos behöver kommunen bygga cirka 7 100 bostäder fram till 2035. Strategin tar alltså höjd för förändringar av prognosen.

Färgerna i kartan illustrerar fyra delstrategier för förtätning i olika typer av lägen. Varje delstrategi beskriver närmare hur bebyggelsen bäst utformas i respektive läge för att skapa mervärden. Delstrategierna är:

- Utveckla stadskärnan
- Bygg Å-nära stad
- Bygg central småstad
- Bygg kollektivtrafiknära villastad



## Delstrategi 1: Utveckla stadskärnan

Genom att förtäta nära Kävlinge stads-kärna stärks serviceunderlaget lokalt. Samtidigt finns det möjlighet att skapa mer attraktiva offentliga rum som knyter samman Kävlinge-och Furulund.

### Mervärden

Ny bebyggelse i det här området har mycket goda förutsättningar att skapa mervärden för Kävlinges invånare. Den nya tätheten bidrar till en mer levande stadskärna och läget nära stationen och befintlig service gör att de nya invånarna lätt kan använda hållbara transporter i vardagen. Det finns stor potential att bygga längs Storgatan som idag har mer karaktär av en väg än en gata. Det finns även stora trafik- och parkeringsytor. Genom att bygga på dessa och forma bebyggelsen så att den skapar tydliga stadsrum kan Storgatan utvecklas och bli en viktig stadsgata genom Kävlinge.

Det projektet bidrar till en mer sammanhängande stad eftersom Storgatan idag utgör en gräns mellan östra och västra Kävlinge. Storgatan kan också utvecklas till ett viktig stråk mellan Kävlinge och Furulund. Projektet bidrar till en mer attraktiv stadsmiljö och mer hållbara

Antal bostäder:

950 st

varav

500

på kommunal mark

### Mervärden

Levande stadskärna



Sammanhängande tätort



Hållbara transporter



Attraktiv stadsmiljö



Rekreativ boendemiljö



● Uppfylls helt

◐ Uppfylls delvis

○ Uppfylls något



Storgatan idag har känsla av väg snarare än gata.



transporter eftersom förutsättningarna för att gå och cykla längs Storgatan ökar. Flera andra projekt inom området bidrar också till en mer attraktiv stadsmiljö genom att obebyggda tomter längs befintliga gator bebyggs. De södra delarna av området ligger nära rekreationsområdena vid ån, vilket gör att det finns möjlighet att skapa rekreativa boendemiljöer.

## Genomförbarhet

Omkring hälften av de möjliga bostäderna som identifieras i modellen ligger på kommunal mark. Begränsningarna för byggande i området är kulturvärden i form av fornminnen och naturvärden. En mer utförlig utredning av fornminnen behöver göras inför förtätning. För att ta tillvara naturvärdena i centrala Kävlinge behövs en övergripande strukturplan som beskriver den framtida grönstrukturen, både vad gäller rekreativa och ekologiska värden.

Flera tomter i området saknar helt begränsningar enligt analysmodellen. Befintliga parkeringsplatser är ingen begränsning enligt kommunens riktlinjer. Med en förtätning kan det bli aktuellt att undersöka möjligheten att ersätta vissa parkeringsplatser med garage eller parkeringshus. Det kan också finnas möjligheter att placera parkering i lägen där det inte går att bygga bostäder, till exempel nära järnvägsspåren.

## Hur når vi dit?

- Utveckla Storgatan till stadsgata
- Tydliga gränser mellan offentlig mark och kvartersmark
- Lokaler i bottenplan i goda lägen

## Riktlinjer för bebyggelse och offentliga rum

- Tät bebyggelse, exploaterings-tal på kvartersmark runt 2 (3-4 våningar).
- Byggnader ska vända sig mot gatan
- Max 20 meter mellan entréer. Samtliga entréer ska veta mot gatan.
- Lokaler i gatuplan längs centrala stråk.
- Minst 20 % lokalyta av total BTA.



Visionsbild för Storgatan omvandlad till gånväg gata kantad med bebyggelse.



## Delstrategi 2: Bygg Å-nära stad

I området längs Kävlingeån och nära stadskärnan finns förutsättningar att utveckla bostäder med både närhet till stationerna, i Kävlinge och Furulund, och till fina rekreationsområden vid ån. En stor del av bostäderna ligger i Solanumområdet och bidrar till att bygga ihop Kävlinge och Furulund.

### Mervärden

Ny bebyggelse bidrar till en mer levande stadskärna, särskilt tomter norr om ån. Genom att bygga i Solanumområdet finns möjligheter att skapa en mer sammanhängande stadskärna. Här är det viktigt att utveckla ett gatunät för gående som tydligt knyter ihop befintliga gator i Kävlinge och Furulund, eventuellt med nya broar över ån. Området ligger på gångavstånd från stationen i Kävlinge eller den framtida stationen i Furulund, och dessutom nära handel och service. Det innebär att boende här lätt kan välja hållbara transporter i vardagen.

Solanumområdet är ett större utvecklingsområde där det finns bra förutsättningar att från början skapa offentliga rum med attraktiv

Antal bostäder:

3 150 st

varav

300

på kommunal mark

### Mervärden

|                       |                                  |
|-----------------------|----------------------------------|
| Levande stadskärna    | <input type="radio"/>            |
| Sammanhängande tätort | <input checked="" type="radio"/> |
| Hållbara transporter  | <input checked="" type="radio"/> |
| Attraktiv stadsmiljö  | <input checked="" type="radio"/> |
| Rekreativ boendemiljö | <input checked="" type="radio"/> |



Uppfylls helt

Uppfylls delvis

Uppfylls något



Promenadstråken längs kanalen i Trosa uppskattas av både boende och besökare.

stadsmiljö. Andra tomter inom området kan läka en trasig stadsmiljö, till exempel när markparkeringar bebyggs. Närheten till å-rummet är en fantastisk tillgång som kan komma fler till del genom att en sammankopplad å-promenad stärks när området omvandlas. En framgångsfaktor för detta är att ny bebyggelse utformas med tydliga gränser mot å-promenaden, så att stråket kan fortsätta vara en tillgång för både nya och befintliga Kävlingebor.

## Genomförbarhet

Bara en liten andel av bostäderna ligger på kommunal mark, vilket kan försvåra byggandet. Den främsta begränsningen i förtättningsmodellen handlar om värdefull jordbruksmark (klass 7) i Solanumområdet.

Flera tomter saknar helt begränsningar enligt modellen. Flera av dessa ligger, precis som i stadskärnan, på ytor som idag upptas av markparkering. För att kunna bygga här behöver parkeringen bli mer yteffektiv, till exempel genom att förläggas i garage eller på ytor som inte lämpar sig för bostäder.

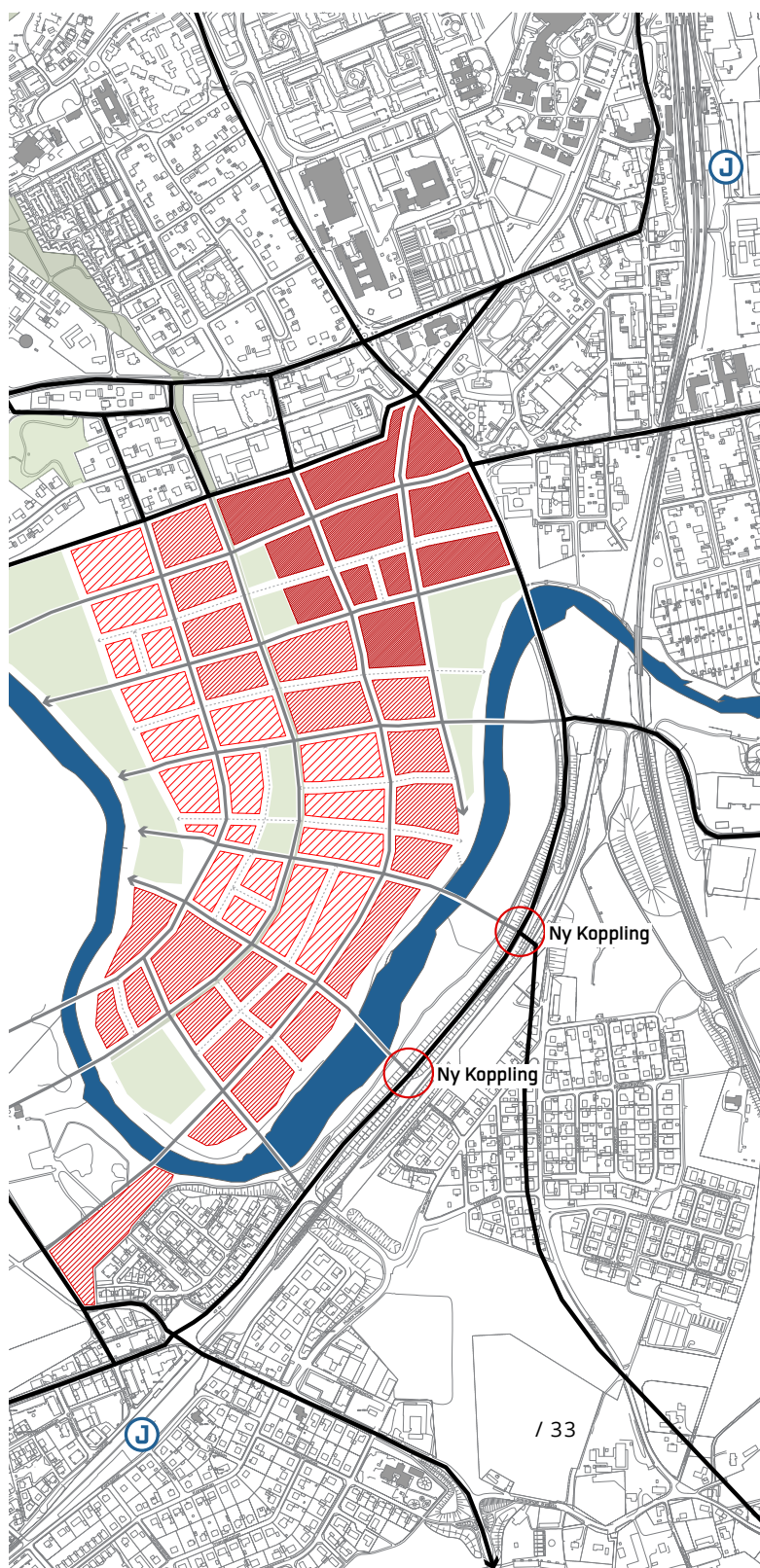
## Riktlinjer för bebyggelse och offentliga rum

- Medeltät bebyggelse, exploateringsstal på kvartersmark runt 1-2 (stadsradhus och 3-4 våningars flerbostadshus).
- Förläng befintliga gator in i Solanumområdet för att tydligt koppla samman det med den befintliga staden.
- Byggnader ska ligga i gatuliv och ha entréer mot gatan. Max 20 meter mellan entréer.
- Minst 20 % lokalyta av total BTA.
- Lokaler i gatuplan längs centrala stråk.
- Utveckla offentliga strandpromenader och parker längs ån.
- Tydliga gränser mellan kvartersmark och offentlig mark (parker, gator, strandpromenad).

Kartan till höger är Spacescapes skiss på möjlig struktur för Solanumområdet.

## Hur når vi dit?

- Utveckla ett gatunät som knyter ihop Kävlinge och Furulund
- Bevara strandpromenaden som ett tydligt offentlig stråk och utveckla en strandpromenad i Solanumområdet





## Delstrategi 3: Bygg central småstad

Områdena i den här delstrategin ligger inom 1 kilometer från Kävlinge eller Furulunds station, eller inom 500 meter från Löddeköpinge stadskärna eller Dösjebro station. Bebyggelse här stärker stadskärnorna och skapar förutsättningar för en större andel hållbara transporter.

### Mervärden

Delstrategin omfattar olika områden och därför bidrar ny bebyggelse i olika grad till mervärdena. Ny bebyggelse i Kävlinge och Löddeköpinges stadskärnor bidrar till mer levande stadskärnor genom att öka det lokala underlaget. Den stärker också de offentliga rummen i stadskärnorna. Merparten av bebyggelsen ligger inom 1 kilometer från tågstationerna i Kävlinge, Dösjebro och Löddeköpinge. Tomterna i Löddeköpinge ligger nära pendelbuss och dessutom nära service i Löddeköpinge centrum. Det finns därför bra förutsättningar för hållbara transporter.

Antal bostäder:

**2 250 st**

varav

**1 150**

på kommunal mark

### Mervärden

|                       |                                  |
|-----------------------|----------------------------------|
| Levande stadskärna    | <input checked="" type="radio"/> |
| Sammanhängande tätort | <input type="radio"/>            |
| Hållbara transporter  | <input checked="" type="radio"/> |
| Attraktiv stadsmiljö  | <input checked="" type="radio"/> |
| Rekreativ boendemiljö | <input type="radio"/>            |

● Uppfylls helt

● Uppfylls delvis

○ Uppfylls något



Centrumvägen i Löddeköpinge stadskärna som det ser ut idag.

## Genomförbarhet

Hälften av bostäderna inom den här delstrategin kan byggas på kommunal mark, vilket förklarar genomförandet. Många tomter saknar helt begränsningar i förtätningsmodellen. De begränsningar som finns handlar om måttliga natur- och kulturvärden.

## Hur når vi dit?

- Använd den nya bebyggelsen för att skapa gaturum för gående
- Stadsradhus med tydliga gränssnitt mot gatan bidrar till attraktiva och levande gaturum

## Riktlinjer för bebyggelse och offentliga rum

- Medeltät bebyggelse, exploateringsstal på kvartersmark runt 1-2 (stadsradhus och 3-4 våningars flerbostadshus). Tätare bebyggelse närmare stationerna.
- Nya byggnader ska ligga i gatuliv eller med maximalt två meters indrag från gatan.
- Samtliga nya byggnader ska ha entréer mot gatan. Max 20 m mellan entréerna.
- Lokaler i gatuplan längs centrala stråk.



Visionsbild för Centrumvägen omvandlad till gånväg



## Delstrategi 4: Bygg kollektivtrafiknära villastad

Småhusmarknaden är stark i kommunen. Genom att utveckla småhus nära kollektivtrafik och inom befintliga tätorter, och med en utformning som bidrar till intressanta gaturum, kan även småhusbebyggelsen bli ett verktyg för mervärdesskapande förtätning.

### Mervärden

Områdena i den här delstrategin ligger mellan 1 och 1,5 kilometer från Kävlinge eller Furulunds station samt inom 1 km från pendlingsbuss i Löddeköpinge och Hofterup. I jämförelse med att bygga nya småhusområden längre ut bidrar den här delstrategin till hållbara transporter. Genom att småhusen utformas för en urban kontext, med tydliga gränssnitt mot gatan bidrar de också till en mer attraktiv stadsmiljö. Ny bebyggelse nära Löddeköpinge och Kävlinge stadskärna bidrar till att stärka dessa. I Sandskogen och Hofterup finns tomter nära attraktiva rekreationsområden.

Antal bostäder:

1 000 st

varav

350

på kommunal mark

### Mervärden

|                       |                                  |
|-----------------------|----------------------------------|
| Levande stadskärna    | <input checked="" type="radio"/> |
| Sammanhängande tätort | <input type="radio"/>            |
| Hållbara transporter  | <input checked="" type="radio"/> |
| Attraktiv stadsmiljö  | <input checked="" type="radio"/> |
| Rekreativ boendemiljö | <input checked="" type="radio"/> |

Uppfylls helt

Uppfylls delvis

Uppfylls något



Kvarteret Mursmäckan i Stockholm Bild: Småa.se



## Genomförbarhet

I Kävlinge och Furulund ligger merparten av tomterna på kommunal mark. Här borde genomförbarheten vara enklare. I Hofterup och Sandskogen ligger de flesta tomterna på enskilda fastigheter, ofta villatomter. Det innebär att kommunens styrmedel framförallt handlar om att se över detaljplaner. Genom dessa kan kommunen skapa incitament för förtätning som drivs av de enskilda småhusägarna. Förändringar i detaljplanen kan till exempel handla om att utöka byggrätterna, förändra prickmark eller maximalt tillåtet våningsantal.

### Riktlinjer för bebyggelse och offentliga rum

- Bygg småhus med exploaterings-tal kring 0,3.
- Placera byggnaderna maximalt 3 meter från gatan.
- Byggnadernas entréer ska vetta mot gatan.

### Hur når vi dit?

- Utveckla yteffektiva småhus
- Tydliga gränssnitt mot gatan



Exempel på villaområde före och efter organisk förtätning. (Kajer mot det gröna, Järfälla kommun 2015)



# Källor

Caesar, Karlbro & Lind (2013) Rapport till Regeringskansliet

Fainstein (2011) The Just City

Hyresgästföreningen & Spacescape (2016) Alla får plats i stadens goda lägen

Järfälla kommun (2015) Kajer mot det gröna

Norrtälje kommun (2014) <http://norrtaljehamn.se/kalaset/>

Spacescape (2016) Kävlinge förtätningspotential

Spacescape (2014) Strukturplan Härryda kommun

Spacescape (2015) Stadslivsnät Nacka kommun

Spacescape (2016) Handelslägesanalys Storängen

Spacescape (2016) Webbdialog Avesta kommun

Tornberg och Eriksson, (2012) Stadstruktur och transportrelaterad påverkan (KTH)

TMR (2011) Värdering av stadskvalitet

UN Habitat (2012) Urban Planning for City Leaders

White arkitekter (2014) Ekosystemtjänster i stadsplanering - En vägledning



Kävlinge kommun

Kullagatan 2, 244 80 Kävlinge

046-73 90 00 • kontakt@kavlinge.se • www.kavlinge.se

