

A scenic view of a city waterfront. In the foreground, a grassy area with some trees on the left. Two people are sitting on wooden benches, looking out over a large body of water. In the background, a city skyline is visible, including a prominent church spire. The sky is clear and blue.

ALLA FÅR PLATS I STADENS GODA LÄGEN



SAMMANFATTNING

ALLA BEHÖVER NÄRHET

Sveriges bokris är ett faktum, men det är inte kris för alla eller överallt i våra städer. Bostadsbristen är störst och allvarligast för låginkomsttagare, unga vuxna och flyktingar. Och bristen på bostäder är störst där flest vill bo. Detta avspeglas i högre bopriser och bostadsköer i centrala stadsdelar och nära kollektivtrafik. Resekostnader, i form av restid och bilberoende mm, kan i praktiken uppgå till lika stor kostnad som bostadskostnaden. Låginkomsttagare, som har det största behovet av närhet och tillgänglighet, har allt svårare att hitta bostad i stadens goda lägen. Därför är det viktigt att bygga mer just här.

ANALYS AV BOSTADSPOTENTIAL

Den byggbara marken i tio svenska städer har identifierats inom det som definierats som "goda lägen". Goda lägen innebär de stadsdelar där det går att nå stora delar av stadens arbetsplatser och serviceutbud inom 20 minuter med kollektivtrafik, cykel eller till fots. Bil har uteslutits som transportmedel då det inte är tillgängligt för alla.

Hälften av all byggbar mark i de tio städernas goda lägen ligger på redan exploaterade trafikytor och industrimark. En fjärdedel inom vardera marktyp. Att nästan en fjärdedel av den totala bostadspotentialen finns längs med större trafikleder och vägar är kanske förvånande men säger mycket om hur våra städer är byggda. Ett skifte i hur man ser på trafiksystemen i städerna kan frigöra mycket utrymme för bostäder och dessutom skapa mer sammanhängande, gångvänliga och attraktiva städer. Över hälften av den beräknade bostadspotentialen finns i Stockholm och Göteborg och ca 38 % bara i Stockholm.

Ungefär 42 % av den totala bostadspotentialen utgörs av förtätningar av befintliga bostadsområden. Framförallt finns det en stor utrymmesresurs i förortsmiljöer skapade i linje med det modernistiska planeringsideal som spred ut våra städer under 1900-talet. Det är hållbart att bostadsbehovet till stor del kan mötas i redan bebyggda miljöer där befintlig infrastruktur kan utnyttjas effektivare och underlag för service och kollektivtrafik kan utökas där det behövs. Men det är framförallt skiftet från industriområden och trafikleder till sammanhängande täta stadsmiljöer i städernas kärnor som utrymme kan frigöras för att bygga stad i goda lägen.

1 MILJON BOSTÄDER I GODA LÄGEN

Stockholm	384 000
Göteborg	126 000
Malmö	105 000
Uppsala	81 000
Örebro	72 000
Linköping	61 000
Västerås	58 000
Helsingborg	47 000
Umeå	34 000
Borås	33 000

ALLA FÅR PLATS I STADEN

Det är svårt att se hur vi kan lösa bostadskrisen – bristen på bostäder där många vill bo – på ett annat sätt än att öka utbudet av bostäder i stadens goda lägen. Följande bör göras för att skapa ett stadsbyggande i goda lägen:

För dialog om mervärden, om stadsmiljö, trafik och friytor, inte bara om bostäderna och husen. Styr med normer och tydliga riktlinjer i översiktsplanen. Skapa planberedskap med områdesplaner för långsiktig hållbarhet. Ta tillvara den kommunala marken och ställ krav på byggandet. Investera i offentliga rum, parker, lekplatser, skolgårdar. Öka byggrätter på privat mark, villaområden och bostadsrättsmark med kvalitetskrav på arkitektur och stadsmiljö. Utveckla smartare industriellt byggande och moduler som går att använda i stadsbyggande. Sluta subventionera bilen, frikoppla parkering från bostäderna och sätt pris på gatuparkering. Gör staten, Boverket Trafikverket, och Länsstyrelserna delaktiga i stadsbyggandet och i styrningen av hur staden bör byggas ut., Synliggör transportkostnader och markpolitik i bostadsdebatten och i diskussioner om reglering och styrning av bostadsmarknaden. Läget är en samhällsresurs.

Alla berörda bör fråga sig - Om nu alla får plats i staden - varför får inte alla plats i staden?

FÖRORD

Det finns plats för många bostäder i goda lägen. Kommunala planer och städernas befintliga bebyggelse medger att det byggs bostäder för alla. Det kan göras så att människor får närhet till arbete, service, handel och nöjen. Men det förutsätter att samhället planerar så att våra städer utvecklas till det vi vill att de ska vara. Det kan göras genom god stadsplanering som involverar många intressen, utvecklade normer och kvalitetskrav i planeringen, större investeringar i våra gemensamma utemiljöer och ett smartare byggande.

Möjligheterna är oändliga om vi lyfter blicken en aning. Den analys som genomförts av analysföretaget Spacescape visar att det finns plats för en miljon bostäder i tio av Sveriges största städer. Det är mer än de behov som omnämns i Boverkets analyser av bostadsmarknaden. I denna rapport kan du läsa om olika bebyggelse typer som kan användas för att förtäta våra städer, vad det ger för utökad underlag för kommersiell och offentlig service samt hur många bostäder som skulle kunna byggas i goda lägen i Stockholm, Göteborg, Malmö, Uppsala, Västerås, Örebro, Linköping, Umeå, Borås och Helsingborg. Du får också läsa om vilken mark som ger flest bostäder, såsom gammal industrimark och marken längs de vägar som leder in till städerna. I städernas storskaliga förorter finns plats för förtätning, liksom i de glest bebyggda villaförorterna.

Rapporten är skriven av stadsbyggnadsforskaren Alexander Stähle, som också driver företaget Spacescape. Joel Hernbäck på Spacescape har stått för analysarbetet. Jonas Hagetoft och Mariell Juhlin på Hyresgästföreningen riksförbund har fungerat som projektledare och uppdragsgivare.

Marie Linder

Förbundsordförande
Hyresgästföreningen

INNEHÅLL

Sammanfattning.....	3
Förord	4
ALLA BEHÖVER NÄRHET	6
Socialt hållbart byggande	8
Det finns inte billiga bostäder i dåliga lägen.....	12
Vad är goda lägen?	15
Var finns det plats?	16
ANALYS AV BOSTADSPOTENTIAL	22
Stockholm.....	24
Göteborg.....	26
Malmö.....	28
Uppsala	30
Örebro	32
Linköping.....	34
Västerås	36
Helsingborg.....	38
Borås	40
Umeå	42
ALLA FÅR PLATS I STADEN	44
1 miljon bostäder i goda lägen	46
Så bygger vi framtiden nu	48

KONSULTER SPACESCAPE

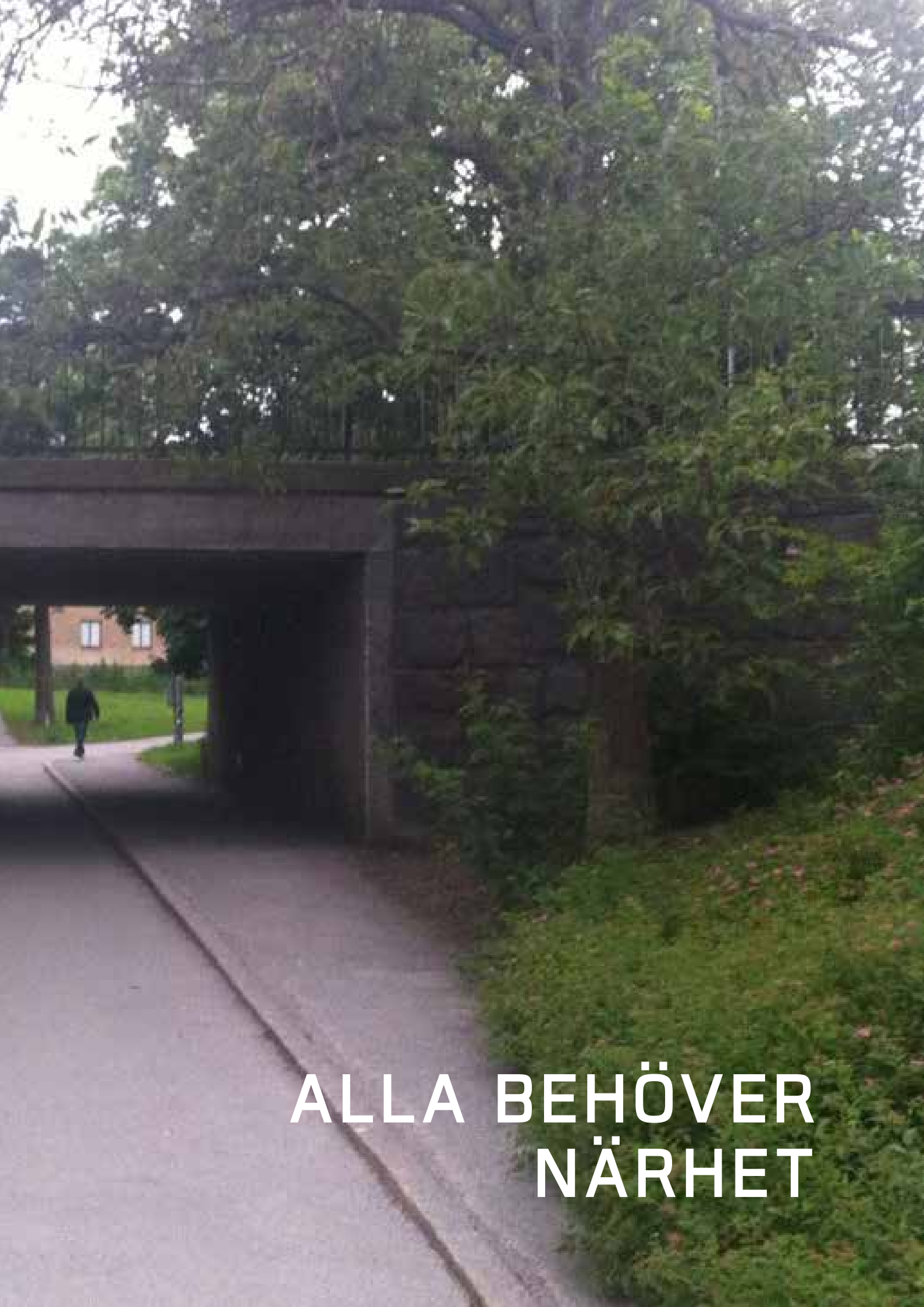
Alexander Ståhle

alexander.stahle@spacescape.se

Joel Hernbäck

joel.hernback@spacescape.se





**ALLA BEHÖVER
NÄRHET**

SOCIALT HÅLLBART BYGGANDE

Den pågående urbaniseringen har skapat bostadsbrist i våra städer. Det är svårt att se hur vi kan lösa denna bostadsbrist – bristen på bostäder där många vill bo – på ett annat sätt än att öka utbudet av bostäder med närhet till staden - i stadens goda lägen. Det handlar om det som filosofen Henri Lefebvre kallar - allas rätt till stadslivet. Alternativet vore en sämre stad. Samtidigt måste vi minska segregationen och följa John Rawls rättviseteori som innebär att alltid försöka gynna de som har det sämst ställt. Alternativet vore ökad orättvisa.

Vi har fått ärva en segregerad stad från 1900-talet. Homogena förortsstadsdelar byggdes separerade från varandra med vägar och grönområden. Stadsbyggandet byggde i hög grad på tanken om bilsamhället, vilket har skapat stora orättvisor. Alla har inte fått samma tillgång till staden. Detta är mycket olyckligt men det går att förändra med framtida bostadsbyggandet. Bostadsbrist och bostadssegregation är inte bara sociala och ekonomiska fenomen utan även ett konkret rumsligt problem för stadspolitik och stadsplanerare.

Städernas utbyggnadsstrategi bör vara att öka närheten till stadens kvaliteter och minska bilberoendet och segregationen genom förtätning i stadens goda lägen. Ett socialt hållbart byggande innebär således att öka människors närhet till staden och till varandra genom stadsbyggnad och infrastruktur. Det kan ske sammanfattat på tre sätt, genom blandning, tillgänglighet och attraktiva utemiljöer.

BYGG BLANDAT

Den första strategin handlar om att bygga blandat. Harvardprofessor Susan Fanstein menar att gentrifiering och segregation framförallt bör motarbetas med mångfald och en blandning av bostadstyper, bostadsstandarder, bostadsstorlekar och lokaltyper. Det kan till exempel betyda att bygga lägenheter i villaområden eller radhus i storskaliga bostadsområden. Eller så kan det handla om att bygga fler ettor och femmor i områden som mest har trerumslägenheter. En blandning av upplåtelseformer, bostadsrätt och hyresrätt, är en av förutsättningarna.

Att efterfrågan är större än utbudet är precis vad som har drabbat många stadskärnor. Bostadsrättspriserna pressas upp och hyresrättsköen blir bara längre, vilket i sin tur ökar den sociala segregationen. Stu-

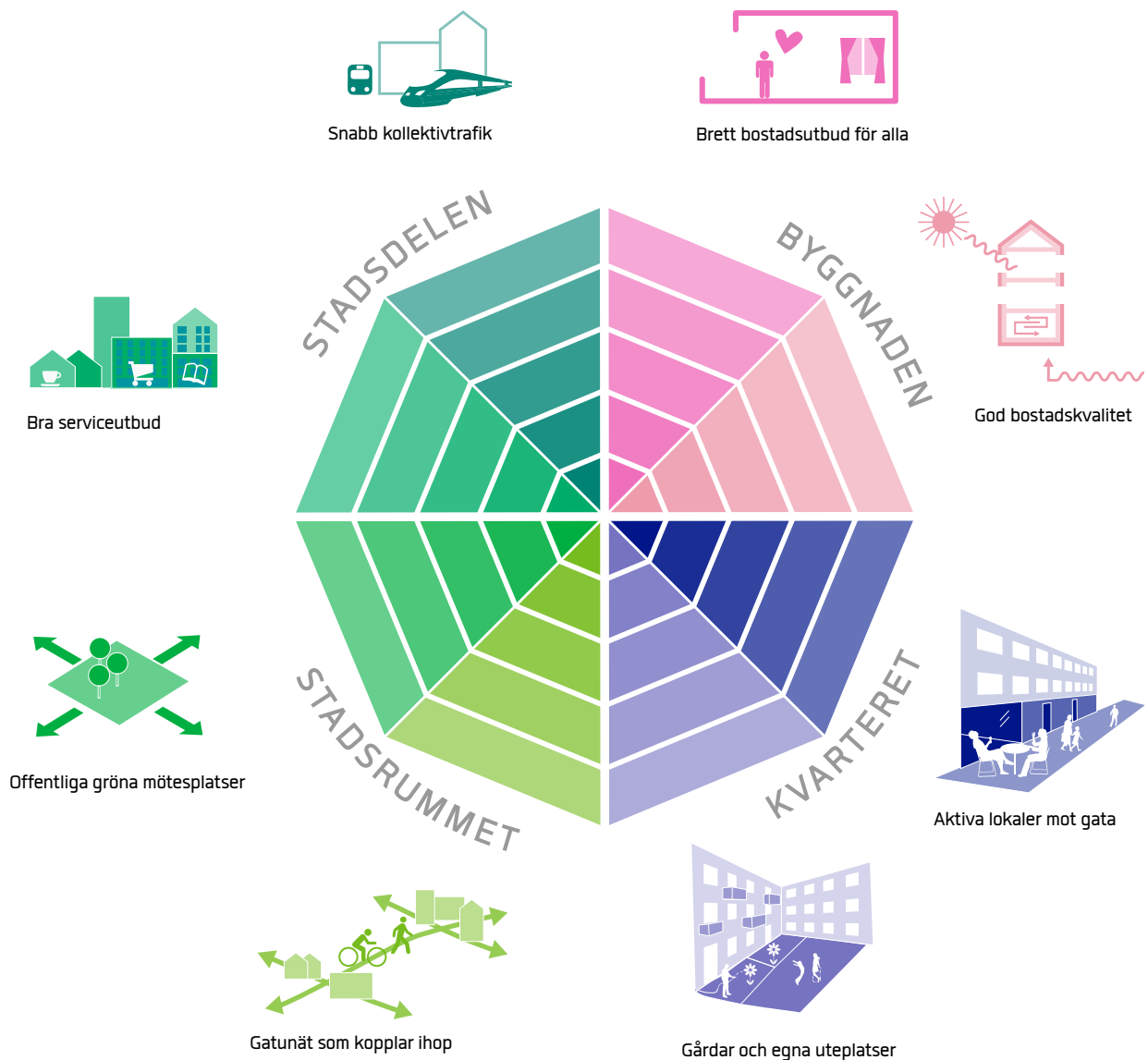
dier i USA visar att städer där planbestämmelser används för att begränsa förtätning, till exempel regler om att inga flerbostadshus får byggas i villaområden, bidrar till ökade bostadspriser och segregation mellan olika inkomstgrupper. Begränsningar i tätet och stopp för förtätning gör alltså bostäder dyrare och isolerar rika i mer segregerade områden. Detta driver i sin tur på gentrifiering i andra områden. När nya rika inte får plats där det redan bor andra rika skapas ett exploateringstryck som drabbar omkringliggande stadsdelar. Låginkomsttagare trycks ut i stadens periferi och får längre resor, vilket ökar trafik och trängsel på vägarna, konstaterar nationalekonomen och nobelpristagaren Paul Krugman.

Äldre hyresrätter har delvis bromsat gentrifieringen i vissa innerstäder, till exempel i Stockholm och New York. I andra innerstäder där det finns få hyresrätter har gentrifieringen varit desto kraftfullare. Centrala Barcelona är ett sådant exempel. Stadens attraktionskraft och satsningen på upprustning av parker, gator och torg har lett till starkt ökad efterfrågan på bostäder, vilket har orsakat höjda priser och hyror. Barcelonas regerande politiker är nu överens om att denna utveckling måste brytas genom att skapa många fler hyresrätter i Barcelonas centrala delar.

Segregationen måste brytas och det betyder rimligtvis att blanda överallt, att bygga nytt och annorlunda i redan resurssvaga områden där utanförskapet ökar, och att bygga billigt och enkelt i mer attraktiva stadsdelar. För att hålla gentrifieringshastigheten nere är det emellertid mer effektivt att förtäta i redan efterfrågade stadsdelar, det vill säga att bygga mer i attraktiva områden, som exempelvis centralt belägna villaområden. Det behövs alltså offentlig styrning, reglering och planering för att tygla gentrifieringen och minska segregationen.

KOPPLA IHOP STADEN

Den andra strategin att öka närheten i staden och minska segregationen är rumslig integration, vilket rent konkret betyder att bygga ny infrastruktur mellan stadsdelar som är avskilda från varandra. Ny forskning visar att stadsdelar som är sammankopplade med gator och kollektivtrafik har en naturligare genomströmning av besökare, och därmed blir de en del av hela staden. Stadsdelens offentliga rum är då en del av andra stadsdelar och den vardagliga livs-



SOCIALT HÅLLBAR BYGGANDE SKAPAR TILLGÄNGLGHET, TRYGGHET OCH TRIVSEL I BYGGNAD, KVARTER, STADSRUM OCH STADSDEL - ANALYSMODELLEN ÄR FRAMTAGEN AV SPACECAPE OCH SKANSKA (MILJONPROGRAMMET, 2014).

Bygga och förtäta i goda lägen...

- ökar närheten och minskar segregationen
 - minskar bilberoende och biltrafik
 - minskar utgifter för ny infrastruktur
 - ökar bostadsutbudet och minskar bostadsköerna
 - ökar jämlikheten och underlättar livspusslet
-

miljön blir en del av hela samhället. De storskaliga miljonprogramskvarter som finns i Stockholm eller i Göteborgs innerstäder upplevs inte som segregerade på samma sätt som Tensta och Angered som är omgivna av motorvägar och stora grönområden.

Att koppla ihop storskaliga miljonprogram med villaområden som Tensta och Spånga i Stockholm, Holma och Gröndal i Malmö, Frölunda och Tynnerhed i Göteborg med nya gator skulle minska segregationen och jämna ut gentrifieringstrycket. För detta krävs emellertid stort politiskt mod. Enrique Peñalosa lät bygga busslinjer, gånggator och cykelgator mellan kåkstäder och välbärgade områden i Bogotá. Kollektivtrafiken är lika viktig som gatorna för koppla samman staden. Peñalosa hävdar att gatorna och bussarna skapar närhet mellan människor och därmed en mer rättvis stad. Han förespråkar en infrastruktur för människor i syfte att skapa livskvalitet och rättvisa, istället för att lägga skattepengar på motorvägar och parkeringsplatser för bilar. ”En avancerad stad är inte en plats där fattiga åker bil, utan där de rika åker kollektivtrafik.”

Kvaliteten på infrastruktur och hur den skapar närhet till stadens tillgångar har en fundamental påverkan på bostadsvärdet och därmed också på gentrifiering och segregation. Är kollektivtrafiken bara utbyggd i vissa delar av staden kommer dessa områden efterfrågas mer, och då kommer köer och priser att stiga där eftersom det innebär lägre resekostna-

der att bo där. Därför är det viktigt att kollektivtrafik och gatunät är jämnt utbyggda över hela staden så att alla har samma tillgång. Ett system av kollektiva transporter, gator och offentliga rum som ger samma närhet för alla minskar segregation, gentrifiering och är helt enkelt ett smartare sätt att använda våra skattemedel. Det behövs alltså offentlig styrning, reglering och planering för att alla ska få närhet och tillgång till bra bilberoende infrastruktur i staden

SKAPA ATTRAKTIVA UTEMILJÖER

En tredje strategi för socialt hållbart byggande är att i den täta sammankopplade staden skapa en attraktiv utemiljö. Det absolut viktigaste är ett bra rymligt offentlig rum. Stadens livskvalitet är helt beroende av attraktiva parker, natur, lekplatser, idrottsplatser och torg. Rummet mellan husen är det som i hög grad skapar de värden som gör att unga och gamla vill bo kvar. Grönska och natur bidrar också med livsviktiga ekosystemtjänster som främjar miljö och klimat. Den bostadsnära miljön är också av största betydelse. I den täta staden måste det finnas stora gröna gårdar, lekplatser, rymliga skolgårdar och förskolegårdar. Barnen måste sättas i första rummet i byggande och förtätning. Annars blir det en dålig täthet som ökar segregationen. En attraktiv och omhändertagen utemiljö i stadens alla delar är också en grundläggande rättvisefråga. Alla har rätt till en bra stadsmiljö.

“Rätten till staden ska inte uppfattas som en enkel besöksrättighet eller en tillbakagång till den gamla staden. Den kan bara beskrivas som en förnyad rätt till stadslivet”

Henri Lefebvre (1968)

DET FINNS INGA BILLIGA BOSTÄDER I DÅLIGA LÄGEN

Sveriges bostadskris är ett faktum, men det är inte kris för alla eller överallt i våra städer. Bostadsbristen är störst och allvarligast för låginkomsttagare, unga vuxna och flyktingar. Och bristen på bostäder är störst där flest vill bo. Detta brukar avspeglas i högre bostadspriser och kölängder till hyresrätter i stadernas centrala delar och nära kollektivtrafik. I England är det exempelvis 1,8 miljoner hushåll som står i kö till social bostäder. Det blir allt svårare för svaga grupper att bo i stadens goda lägen. Därför är det viktigt att bygga mer just här. Resekostnader, i form av restid och bilberoende mm, kan i praktiken uppgå till lika stor kostnad som bokostnaden.

I Sverige lägger vi i genomsnitt 17% av vår inkomst på transporter (SCB.se 2015). Vi lägger i genomsnitt ungefär det dubbla på boendet. Siffrorna är ganska lika USA. En ny amerikansk studie visar att ett hushålls transportutgifter beror i mycket hög grad på var bostaden ligger i staden (Ewing et al 2016). En bostad som ligger i en förort i stadens utkant kan ha lika höga, och till och med högre transportkostnader, som boendekostnader. En ny studie har visat att restid värderas till ca 240 kr per timme (Brownstone et al 2002), vilket innebär att en minskad pendlingstid på 60 minuter är för individen värt 4800 kr per månad. Det är alltså ganska meningslöst att prata om billigt boende om vi inte tar med transportkostnaden. Om någon flyttar från ett centralt läge där inte bil behövs i vardagen ut till en perifer förort där det är nödvändigt med bil i vardagen så kan månads-kostnaden öka med 6000 kr. En bil kostar, inklusive bränsle, reparationer, skatter, försäkringar, värde-minskning, ca 6000 kr i månaden (bilsvar.se).

Tid är pengar, inte bara för individen utan även för samhället i stort. De samhällsekonomiska konsekvenserna kan bli riktigt stora om allas restider ökar. Ett enkelt räkneexempel. 60 minuters ökad restid per dag (30 minuter en väg) motsvarar bortfall av arbetstid värt ca 3300 kr i månaden för en medelinkomsttagare (22 500 kr/mån) (SCB.se 2015). Om pendlingstiden i Stockholms län skulle öka från dagens trettiofyra minuter till en timme, skulle det utslaget på länets 1,2 miljoner förvärvsarbeteande innebära 42 miljarder kronor årligen i förlorad arbetstid.

30 min arbetsresa
kan kosta
3 300 kr/månad

1 km spårväg
kan kosta
1 Mdr kr

Att bygga och upprätthålla ny infrastruktur är heller inte gratis och är avsevärd samhällsutgift. Tunnelbana kostar ca 1 miljard per km, gata 40 miljoner per km, motorväg i tunnel ca 1 miljard per km (Svevia/På väg, 2011). Bara Trafikverkets budget för 2016 är 56 Mrd. Lägg till kommuner och landstingens utgifter för all infrastruktur. En studie har visat att ett hushåll i en tät stad kostar 15 000 kr per år i samhällsservice medan ett hushåll i gles stad kostar 34 000 kr per år (SP 2013). En ny studie i Köpenhamn visar att det är sex gånger dyrare för samhället om du tar bilen än om du tar cykeln. Eftersom bilbehovet är större i perifera lägen krävs fler parkeringsplatser i kvarteret. En garageplats kostar vanligen 400 000 kr att bygga och läggs på hyran eller bostadspriset. Bilen är inte ett demokratiskt färdmedel, den är inte för alla. Det är bara ca 40% som har tillgång till bil i Sverige (SCB 2015).

Vem behöver stadens närhet allra mest? Vilka behöver bäst tillgång till det som kan kallas stadens "spatiala kapital"? Begreppet beskriver hur den fysiskt byggda miljön påverkar utvecklingen av socialt och ekonomiskt kapital i samhället. Var hittar vi samhällets mest utsatta människor, arbetslösa, tiggare, hemlösa? Ofta i stadens centrum, vid stationer, torg och i stadsparker. Här är närheten störst till andra som kan hjälpa, till kontakter, jobb och pengar. Det räcker inte med att ha ekonomiskt eller socialt kapital för att överleva i en stad, det behövs även ett spatialt kapital, tillgång till ett läge i staden som gör det möjligt att leva och verka, en plats som skapar mer värden. Det är särskilt avgörande för dem som har sämre sociala eller ekonomiska förutsättningar. Ju längre ut i stadens periferi du bor, desto mer ekonomiskt och socialt kapital behöver du. Städers utveckling handlar i hög grad om vem som får och har rätt till de goda lägena, de med bäst närhet. De som har det sämst ställt, lägst inkomst och lägst utbildningsnivå, behöver alltså de bästa platserna i staden.

Detta är vad segregation handlar om i praktiken. Segregation betyder att olika grupper av människor (baserat på klass, inkomst, etnicitet) bor skilda från varandra, isolerade i stadsdelar med olika förutsättningar. De negativa effekterna av rumslig segregation är många och avgörande för en stads utveckling. Sociala kontakter och tillit utvecklas sämre. Segregation ger en ojämlik fördelad tillgång till service, vård och utbildningsmöjligheter. Den ger en ojämlik tillgång till arbete och sämre arbetsmarknader och en ojämlik tillgång till transportsätt och bilberoende. Rumslig segregation innebär att närheten till stadens centrum och därmed närheten till så många andra som möjligt är ojämlikt fördelad. En studie visar att de som bor i täta stadsmiljöer har större chans att göra klassresa (Ewing 2016).

Inlägg i debatten har hävdad att vi måste bygga i bostäder i dåliga lägen för att de ska bli billiga (Lind 2016). Detta vore helt förödande, inte bara för svaga grupper utan även för städernas attraktivitet i stort. Det skulle öka segregationen, minska tillgång till arbete och service och skapa enorma samhällsekonomiska kostnader (Ewing 2016, Krugman 2013, Stähle 2014). Detta vore fullständigt ohållbart. Därför måste vi bygga i goda lägen och det betyder vanligtvis förtätning. Detta är något som stöds av bland andra UN Habitat (FN), WHO, WWF och Världsbanken. De menar att bygga goda lägen, att bygga en kompakt gävlig stad med bra kollektivtrafik är en förutsättning för hållbar utveckling.

REFERENSER

Brownstone

Ewing, R et al, 2016, Does urban sprawl hold down upward mobility?, *Landscape and Urban Planning*

Ewing, R & Hamidi, S, 2016, How affordable is HUD affordable housing?, *National Institute for Transp. and Communities*

Gössling, S. & Choi, A. S., 2015, *Transport Transitions in Copenhagen: Comparing the Cost, Ecological Economics, Vol 113*

Lind, Hans, 2016, "Åtkomliga bostäder" (SNS Förlag)

Krugman, P, 2013, *Stranded by Sprawl*, *New York Times*

Stähle et al, "Förtäta städerna för solidaritet och rättvisa",

Aftonbladet Debatt 9/7 2014

Sustainable prosperity, 2013, *Suburban Sprawl: Exposing Hidden Costs, Identifying Innovations*

Department for Communities and Local Government och

Homes & Communities Agency, 2010 to 2015 government policy: rented housing sector, Policy paper

“The compact walkable city enhances livelihoods for the poor through affordable mobility. It lowers social segregation through proximity of affordable housing to places of work.”

Joan Clos, UN Habitat

VAD ÄR GODA LÄGEN?

Denna utredning bygger på att det är långsiktigt socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart att bygga i stadens goda lägen. Det ger stadens nya invånare tillgång till stadens resurser och nyttigheter till låg reskostnad för individen och samhället.

Vi har i denna utredning definierat goda lägen som platser i staden där det går att nå stora delar, ca 30-50%, av stadens arbetsplatser och serviceutbud inom 20 minuter. Vi kallar den 20-minutersstaden. Vi definierar 20-minutersstaden utifrån de fyra trafikslag som alla i staden har tillgång till. Dessa fyra lägeskvaliteter slås ihop och definierar ett landområde i staden som har god trafikförsörjning och närhet till hela staden. Biltillgänglighet finns inte med eftersom det inte är ett transportmedel som alla har tillgång till. Kartorna över goda lägen visar områden med vanligtvis högre bostadspriser och längre bostadsköer, därför att de är mer efterfrågade.

20-MINUTERSSTADEN

Gång - 1500 m (20 min) från centralstationen eller inom stadskärnan (minst täthet 100 pers/ha)

Cykel - Längs huvudcykelstråk (max 20 min/3 km från stadskärnan)

Buss - 200 m från stombussgata (max 20 min/3 km från stadskärnan)

Tåg - 500 m från spårstation (max 20 min/6 km från stadskärnan)



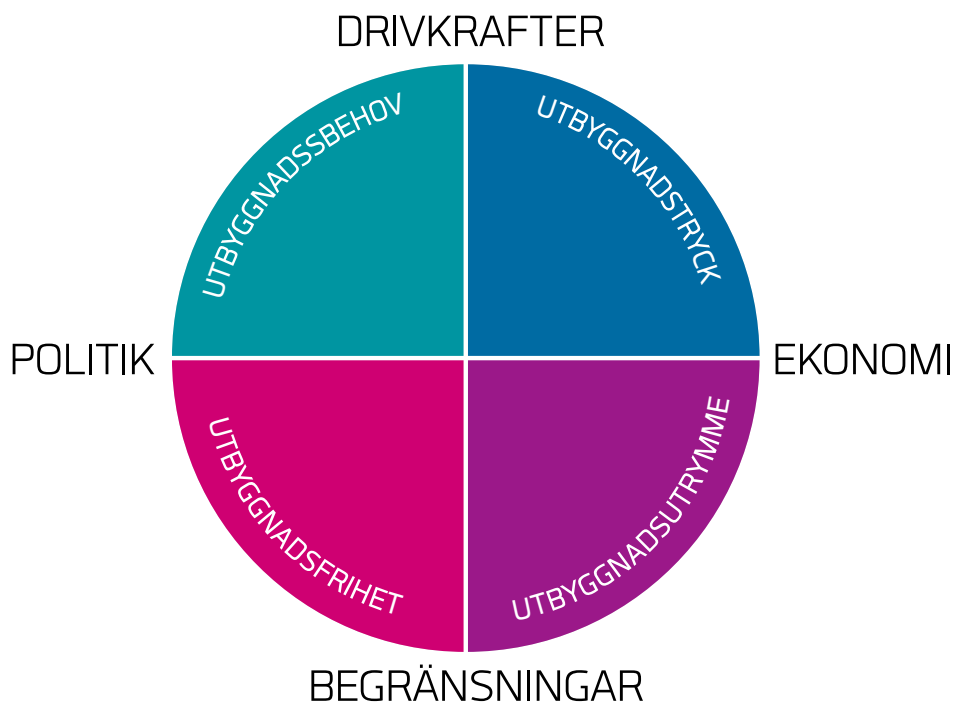
THE 20 MINUTE NEIGHBOURHOOD ÄR ETT KONCEPT LANSERAT AV STADEN PORTLAND I USA OCH HAR TILLÄMPATS I FLERA ANDRA STÄDER SOM ETT MÅTT PÅ TILLGÄNGLIG OCH HÅLLBAR STAD. FIGUREN OVAN ÄR INSPIRERAD AV EN MODELL FRAMTAGEN AV STADEN MELBOURNE I AUSTRALIEN.

VAR FINNS DET PLATS?

Det finns många olika sätt att finna ytor att bygga på i en stad. Vanligtvis sker byggande i dialog mellan kommun, stat, fastighetsägare, byggföretag, arkitekter och inte minst allmänheten. Spacescape har genomfört flera utbyggnadsanalyser för små (Varberg, Kävlinge, Haninge) och stora kommuner (Stockholm, Göteborg) i Sverige. I dessa studier har de faktorer som avspeglar de konkreta möjligheterna att bygga identifierats. Utbyggnadsmodellen är framtagen i samarbete med Stockholms stad och Regionplanekontoret i Stockholm (2009).

Byggande sker i kraftfältet mellan drivkrafter och begränsningar, och mellan politik och ekonomi. När det gäller begränsningar för byggande som avgör var man KAN bygga, så finns det i huvudsak två sorter, frihet och utrymme. Utbyggnadsfriheten är det som offentliga myndigheter definerar i lagstiftning och politiska beslut. Detta är exempelvis naturreservat, kulturmiljöskydd, värdefulla rekreationsområden, skyddade verksamhetsområden, skyddsavstånd till farligt gods, kraftledningar och störande industri-företag. Utbyggnadsutrymme handlar om var det konkret går att ställa nya byggnader. Obyggbar mark

är i detta hänseende befintliga byggnader, vägar och gator och redan planlagd mark. Modellen river således inga byggnader om de inte ligger i ett utpekade stadsutvecklingsområde. När det kommer till drivkrafter som beskriver var man VILL bygga, så finns det dels kommunens mål och dels människors efterfrågan. Dessa behöver inte vara samma. Vanligen står kommunens utbyggnadsmål i översiktsplanerna. Utbyggnadstrycket går att identifiera i olika marknadsanalyser. Spacescape har tillsammans med Evidens gjort analyser av Stockholms, Göteborgs och Halmstads bostadsmarknad och där identifierat vad som skapar efterfrågan och bostadsköer. Detta är i kort sammanfattning de goda lägena. Bostadssökande efterfrågar närhet till kollektivtrafik, service, arbete, och rekreation. Utbyggandstrycket stämmer idag i hög grad överens med vad som står i de flesta kommuners översiktsplaner - att förtäta i goda lägen och att bygga och skapa goda lägen genom ny kollektivtrafik och ny täthet. Utbyggnadsbehov och utbyggnadstryck är således i huvudsak samma goda lägen i staden.



Utbyggnadsmodell framtagen av Spacescape i samarbete med Stockholms stad och Regionplanekontoret i Stockholm (2009)

UTBYGGNADSMODELL I TRE STEG

Drivkrafterna i vår utbyggnadsmodell definieras som de goda lägen beskrivna tidigare, dvs vad som är 20-minutersstaden. Med hjälp av kommunernas översiktsplaner och andra kommunala planeringsunderlag har utbyggnadsfriheten (naturskydd, kulturskydd etc) identifierats i de olika städerna. Pågående kommunal planering och utpekade stadsutvecklingsområden har identifierats. Även planerad infrastruktur så som ny spårbunden kollektivtrafik har tagits med. Steg 1 i utbyggnadsmodellen är alltså avgränsningen av stadsområden som är att betrakta som goda lägen.

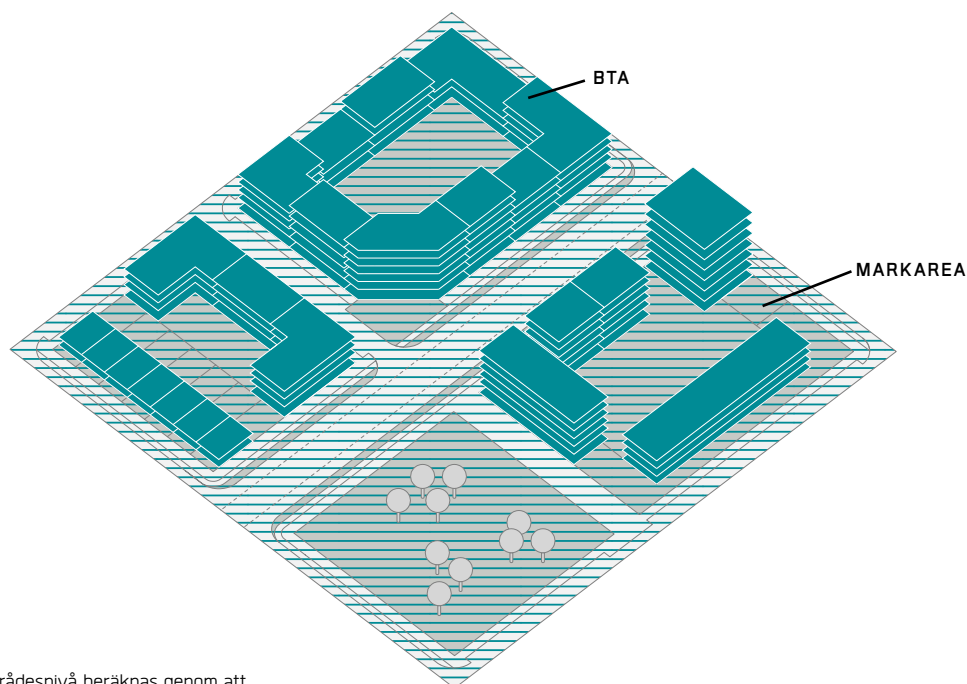
I steg 2 identifieras den byggbara marken inom dessa stadsområden. Utbyggnadsutrymme, dvs de byggbara markytorna, har identifierats med hjälp av Lantmäteriets terrängkarta över olika bebyggelse samt Open Street Maps gator, byggnader och grönområden. Utrymme att förtäta och bygga är baserat på flera tidigare utbyggnadsanalyser (Se tex rapporten Tätare Stockholm, Regionplanekontoret/Stockholms stad, 2009).

Sex typer av utbyggnadsområden identifierar byggbar mark. Dessa beskrivs mer i detalj längre fram:

- Villaförtätning
- Förortsförtätning
- Kvartersstadsförtätning
- Väg till stadsgata
- Utvecklingsområde grönmärkt
- Utvecklingsområde industrimärkt

I steg 3 beräknas mängden BTA (bruttoarea våningsyta) som går att bygga på den byggbara marken. Modellen utgår från ett exploateringsstal på 1.0 på områdesnivå, vilket motsvarar en genomsnittlig hushöjd på ungefär 4 våningar. Områdesexploateringsstalet innefattar all mark, även offentliga trafikytor, grönytor och andra friytor. (Detta är inte kvarters- eller fastighetsexploatering.) 20% av BTA dras av för lokaler för kommersiella eller offentliga verksamheter. Återstående 80% är BTA för bostäder. I förtätning av villaområden avsätts 5% för lokalyta. Vi har i alla utbyggnadsområden räknat med 75 kvm BTA per bostad. Mängden BTA divideras således slutligen med 75 vilket ger antalet bostäder, bostadsbotentialen.

$$\text{Exploateringsstal (område)} = \frac{\text{Våningsyta (BTA)}}{\text{Markarea}}$$



Exploateringsstalet på områdesnivå beräknas genom att dividera alla våningsyta med hela markytan.

UTVECKLINGSOMRÅDE INDUSTRIMARK

I många städer finns de stora centralt belägna ytor industrimark, ofta hamnområden, som planeras att stadsutvecklas. För byggande krävs investeringar i ny infrastruktur. Markägandet är oftast privat, men då det är industriverksamheter så blir planprocessen mindre komplex. Exploateringstal 1 (4 vån) används om inget annat angivits.



Älvstaden, Göteborg (Göteborgs stad 2015)

UTVECKLINGSOMRÅDE GRÖNMARK

Utbyggnad bör vanligen inte ske på grönmark men i vissa delar av staden finns det natur, park och jordbruksmark som utpekats av kommuner som lämplig mark att stadsutveckla. Grönmarken är oftast i kommunens ägo, vilket gör planprocessen mindre komplex. Exploateringstal 1 (4 vån) används om inget annat angivits.



Nya Årstafältet (Stockholms stad 2015)



Nyhamnen, Malmö (Fojab 2015)



Rosendal, Uppsala (Utopi 2015)



H+, Helsingborg (Helsingborgs stad, 2015)



Vallastaden, Linköping, (Okidoki, 2015)

VÄG TILL STADSGATA

Många stora breda vägar går igenom våra städer. Dessa utgör en stor exploateringspotential visar många pågående planprojekt. En begränsning som hindrat byggande är om vägarna klassas med "led för farlig gods". Många städer ser idag över behovet av denna begränsning och flera vägar håller på att de på att tas bort. Då Trafikverket eller kommunen äger marken torde planprocessen blir mindre komplex. För närboende ger bostadsbyggande en förbättring av närmiljö och trafiksituation. Modellen räknar med ett exploateringsstal på 1,0 (4 vån).



Exempel väg till stadsgata (Urbana stråk i Stockholms stad 2016)



Östra Sala backe, Uppsala (White, 2015)



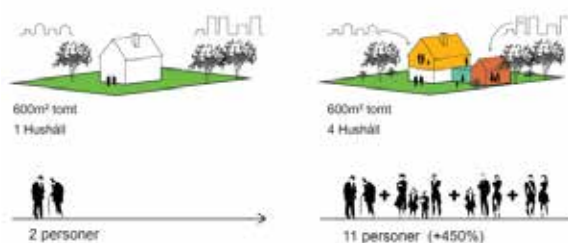
Helsingfors boulevardplan 2050 (Helsingfors stad, 2016)

VILLAFÖRTÄTNING

Villaområden har i regel en mycket låg täthet. Exploateringsgraden är 0,1-0,2, en tiondel så tätbebyggda som ett vanligt flerbostadsområde. En fördubbling av tätheten i goda lägen är högst realistisk. Bland annat Kod/Boverkets studie 500K (www.500k.se) och projekt Mellanstaden (www.mellanstaden.se) visar att det finns långt mycket mer potential. I denna modell beräknas tätheten genom en fördubbling av exploateringstalet, vilket i praktiken kan betyda i snitt ett nytt hus per villatomt. Markägandet är spritt vilket ger en mer komplex planprocess.



Projektet 500K. (Kod Arkitekter, www.500k.se)



Projektet 500K. (Kod Arkitekter, www.500k.se)



Projektet Mellanstaden Paradiso Arkitekter, (www.mellanstaden.se)

FÖRORTSFÖRTÄTNING

Förortsområden byggda mellan 1930-1990 har vanligen en exploateringsgrad på 0,2-0,5. Det är ungefär en fjärdedel av kvartersstaden. Dessa förortsmiljöer har ofta en öppen bebyggelsestruktur, som hus-i-park, och det är relativt lätt att placera nya byggnader mellan husen. Flera studier (Ståhle 2008) har visat att denna typ av öppnare bebyggelse kan förtätas till nästan dubbla tätheten utan att förlora stora grönytor och sin rymlighet. Efter förtätning skulle de i så fall bli knappt hälften så täta som kvartersstaden. Markägandet kan vara spritt på flera ägare.



(Eolshäll, Stockholm, Stockholmshem 2016)

KVARTERSSTADSFÖRTÄTNING

I en tät kvartersstad är exploateringsgrad ungefär 1-2. I denna miljö är det svårare att förtäta utan rivning eller påbyggnad, men detta sker. Detta beror på att den mark som skulle kunna vara tillgänglig för byggande mot gata till stora delar redan är bebyggd. I stadens mest centrala lägen så som kring centralstationen så genomförs ofta förtätning trots många begränsningar. Påbyggnader sker på befintliga byggnader. Modellen räknar här med 20% förtätning utrymme. Markägandet kan vara spritt på flera ägare.



Triangeln, Malmö (Malmö stad 2015)



Backa, Göteborg (Okidoki, 2016)



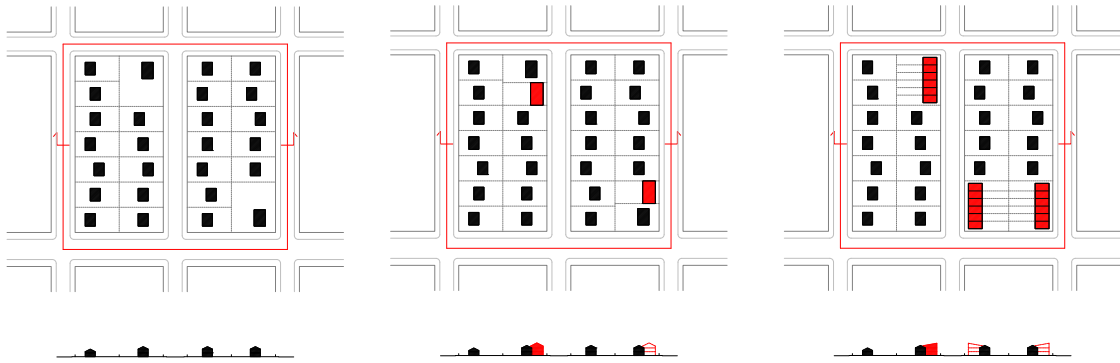
RegionCity, Göteborg (Jernhusen 2016)



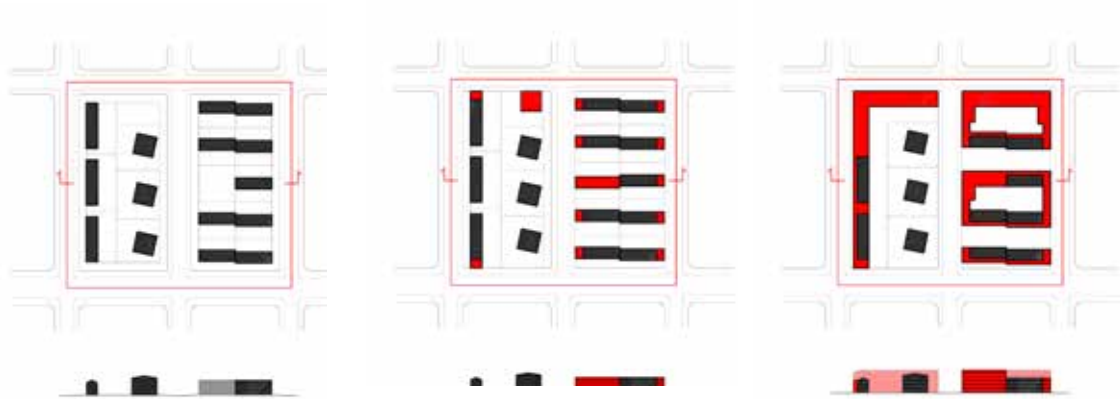
Marieberg, Stockholm (Spacescape, 2014)



FÖP Centrala Umeå, Umeå (A1 Arkitekter, 2010)



EXEMPEL VILLAFÖRTÄTNING



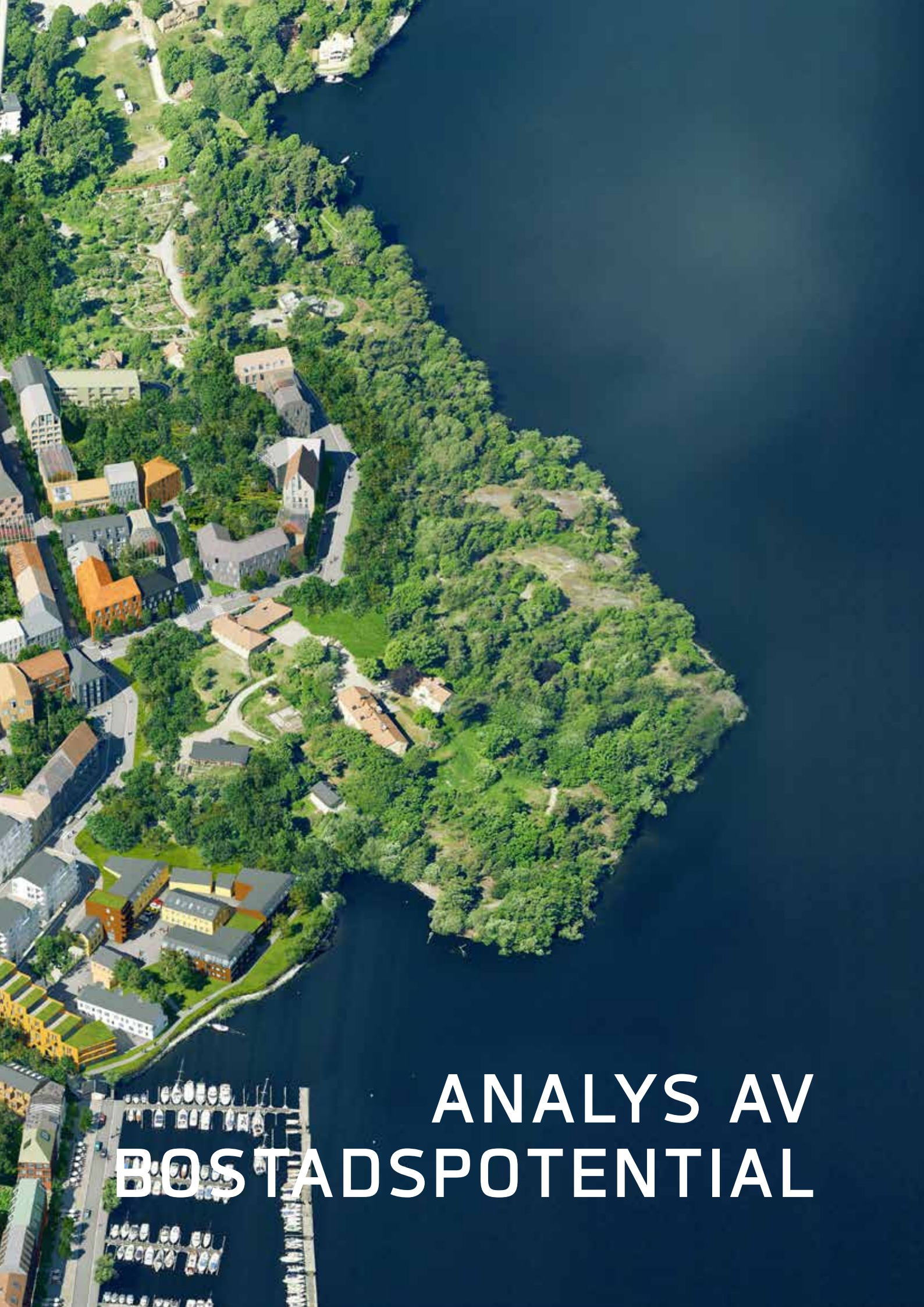
EXEMPELFÖRORTSFÖRTÄTNING



EXEMPELKVARTERSSTADSFÖRTÄTNING

Exemplen är från rapporten Tätare Stockholm (Regionplanekontoret 2011)





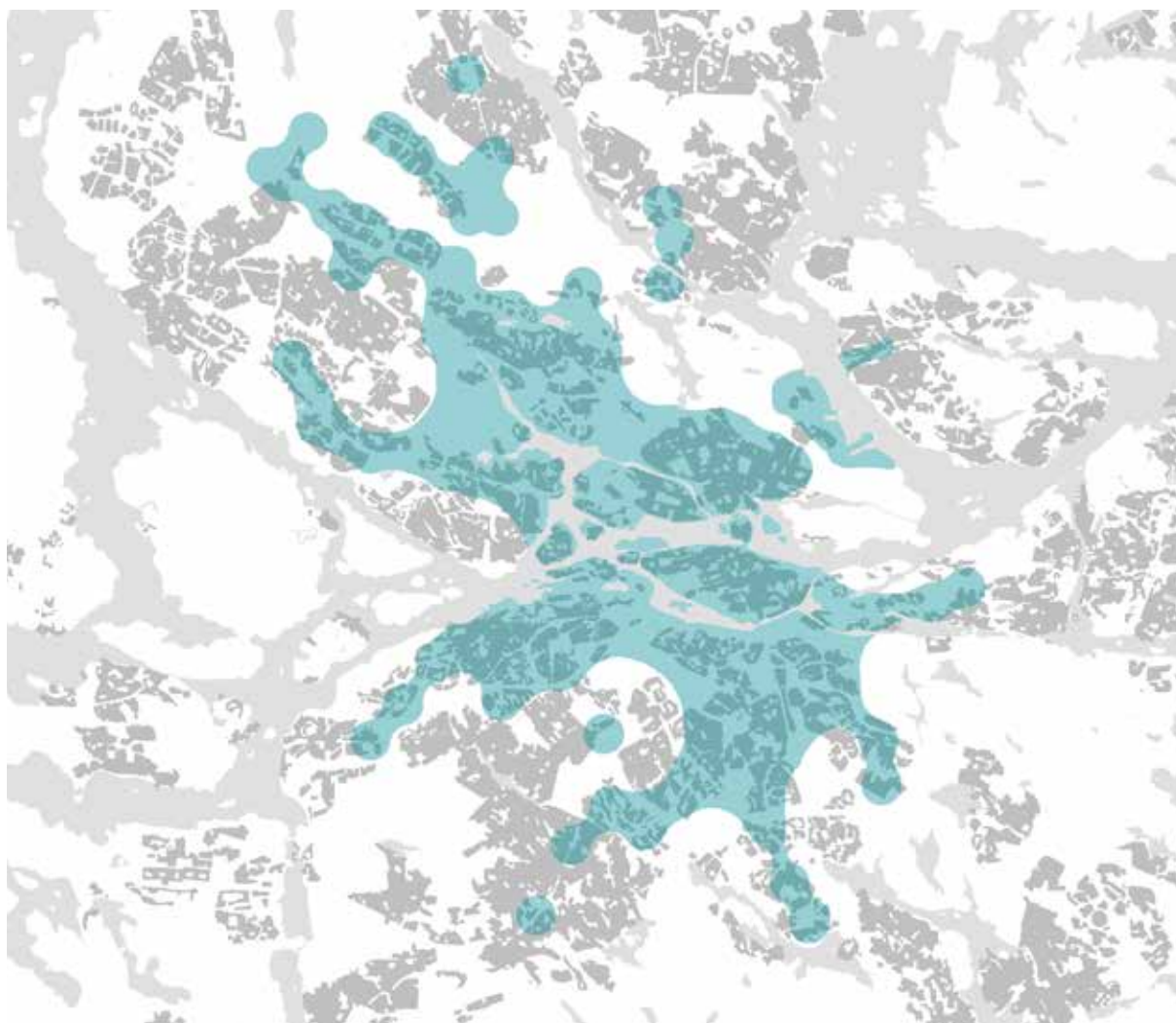
ANALYS AV BOSTADSPOTENTIAL

STOCKHOLM

I förslag till ny regionplan för Stockholm RUFS 2050 står ”För att kunna utveckla en region med attraktiva livsmiljöer och hög tillgänglighet utan att klimatet påverkas är det nödvändigt att planera för en tät och funktionsblandad bebyggelsestruktur med gång, cykel och kollektivtrafik som norm. En funktionsblandning i tät bebyggelse där bostäder blandas med verksamheter, handel och service, ger korta avstånd i vardagen och ökar möjligheten att resor sker till fots eller med cykel. Områden som präglas av hög täthet, ett rikt och varierat serviceutbud och ett väl sammankopplat nät för gångtrafikanter, ökar antalet resor som sker till fots, med stora hälsovinster som följd.” Detta betyder - bygg i goda lägen.

Liknande mål finns i översiktsplanerna för bland annat Solna stad (2016), Sundbybergs stad (2013) och Stockholms stad (2011), som t.o.m. heter Promenadstaden.

Stockholms täthetskärna är centerad främst kring innerstaden men även delar av Solna och Sundbyberg betraktas som regional stadskärna. Den väl utbyggda kollektivtrafiken gör det möjligt att bo i goda lägen även relativt långt från stadens centrum. Flera av kranskommunernas centrum är med tunnelbana eller pendeltåg inom räckhåll från utbudet i centrala Stockholm. Den planerade utbyggnaden av tunnelbana och tvärbana bidrar till ytterligare goda lägen i framtiden.



STOCKHOLMS GODA LÄGEN - 20-MINUTERSSTADEN

384 000 nya bostäder i goda lägen

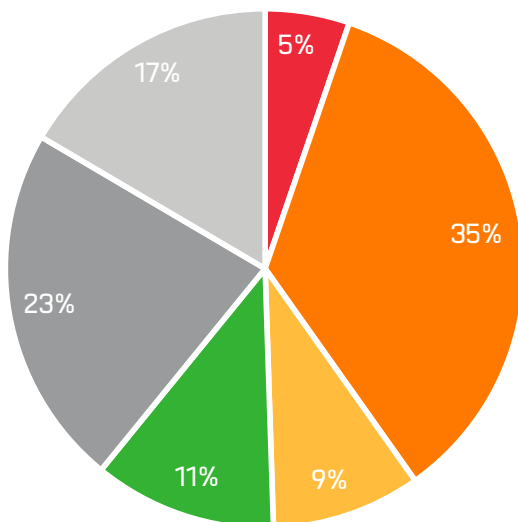
2,2 miljoner bodde 2015 i Stockholmsregionen. Prognoser visar på att regionen kommer att få ca 380 000 fler invånare till 2024 och 700 000 till 1,1 miljoner fler invånare år 2050. Knappt hälften ligger sannolikt inom Stockholms stad.

Bostadspotentialen i Stockholms goda lägen är 384 000 bostäder. Ungefär hälften av potentialen finns i förtätning av befintliga bostadsområden, då framförallt i förortsmiljöer. I övrigt finns ca 34 % i utpekade stadsutvecklingsområden, som Barkarbystaden och Kymlinge på grönområden eller Bromma flygfält och Hagastaden på industrimark. 17 % finns längs större vägar med potential att omvandlas till stadsgator såsom Nynäsvägen, Örbyleden och Solnavägen. Totalt innebär bostadspotentialen bostäder för ca 770 000 nya invånare, dvs nästan hela behovet fram till 2050.

770 000 NYA INVÅNARE GER POTENTIellt*

300 butiker
1450 restauranger
82 bibliotek
16 biografier
230 skolor
660 förskolor

*Dessa siffror baseras på nyckeltal och genomsnittssiffror framtagna i studier av hela Stockholms län (Arbetsställeregistret, Fastighetsregistret).



134 000 i förort

87 000 på industrimark

64 000 längs nya gator

44 000 på grönområden

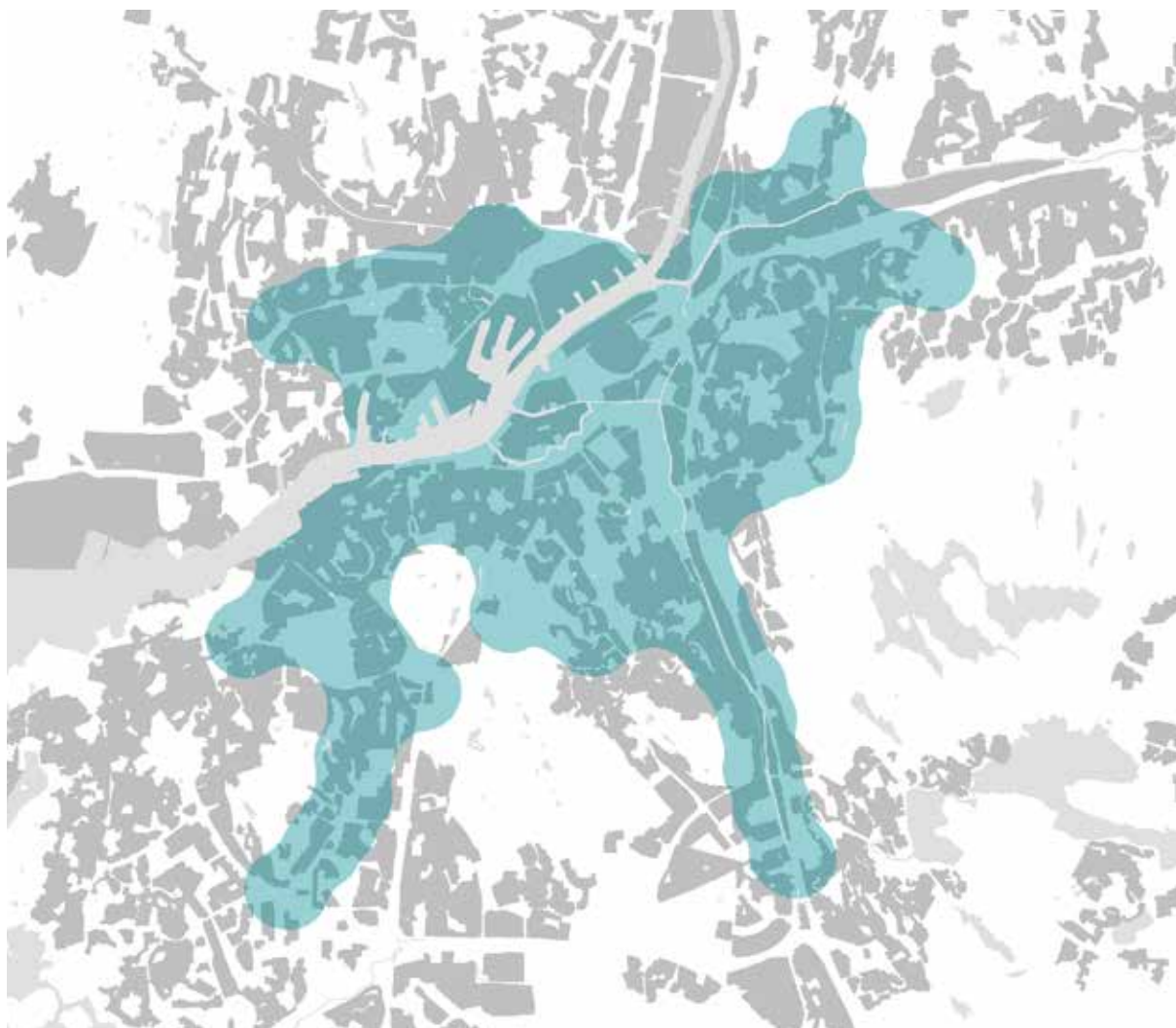
36 000 i villaområden

20 000 i kvarterstad

GÖTEBORG

I Göteborgs stads översiktsplan står ”Göteborg ska fortsätta växa på ett långsiktigt hållbart sätt. Genom att bygga inifrån och ut kan regionen stärkas och näringslivets efterfrågan på attraktiva lägen tillgodoses. En ökad täthet ger möjlighet för fler att gå och cykla. Komplettering i kombination med byggande i strategiska knutpunkter är positivt ur markhushållningssynpunkt. Att bygga inom den redan utbyggda staden minskar riskerna att stå med halvfärdiga områden vid en eventuell minskad efterfrågan... Stor del av den tillkommande bebyggelsen i Göteborg planeras i de centrala förnyelseområdena. Här ska en tätare stad utvecklas som gör regionens centrum större, tätare, tillgängligare och attraktivare. En blandning av boende, arbetande och besökare ska skapa en stimulerande miljö som lockar hit nya kunskaps- och tjänsteföretag.” Detta betyder - bygg i goda lägen.

Trots att Göteborgs täta stadskärna är relativt liten bidrar spåvägsnätet till goda lägen att bo även relativt långt från stadens centrum. Även andra regionala centrum som Frölunda och Mölndal finns inom räckhåll från utbudet i centrala Göteborg.



GÖTEBORGS GODA LÄGEN - 20-MINUTERSSTADEN

126 000 nya bostäder i goda lägen

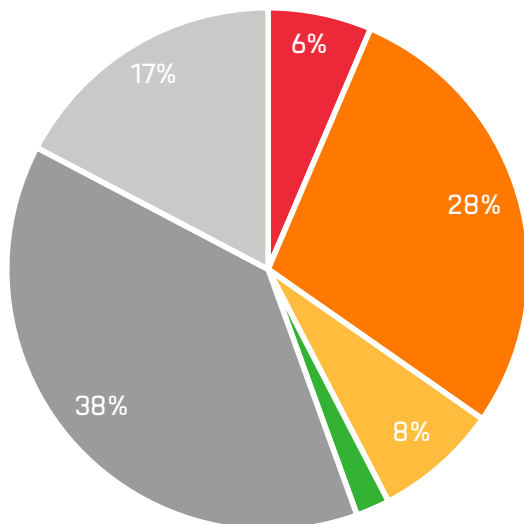
1,6 miljoner bodde 2015 i Göteborgsregionen. Prognoser visar på att regionen kommer att få 150 000 fler invånare år 2024. Knappt hälften ligger sannolikt inom Göteborgs stad.

Bostadspotentialen i Göteborgs goda lägen är 126 000 bostäder. Störst potential finns de centralt belägna stadsutvecklingsområden i Älvstaden som idag utgörs av industrimark. Den planerade utbyggnaden av dessa områden kommer påtagligt utvidga Göteborgs stadskärna. I övrigt är potentialen störst i förtätning av förortsmiljöer och längs nya stadsgator som exempelvis Dag Hammarskjöldsleden. Totalt innebär bostadspotentialen bostäder för ca 250 000 nya invånare, dvs långt över regionens behov fram till 2024.

250 000 NYA INVÅNARE GER POTENTIELLT*

- 100 butiker
- 480 restauranger
- 27 bibliotek
- 5 biografier
- 75 skolor
- 220 förskolor

*Dessa siffror baseras på nyckeltal och genomsnittssiffror framtagna i studier av hela Stockholms län (Arbetsställeregistret, Fastighetsregistret).



48 000 på industrimark

36 000 i förort

22 000 längs nya gator

10 000 i villaområden

8 000 i kvarterstad

3 000 på grönområden

MALMÖ

I Malmö stads översiktsplan (2014) står *"Ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet är självklara mål för Malmös utveckling. Inriktningen är att Malmö ska fortsätta växa inåt. Det är en strategi som bättre kan hantera såväl en kraftig befolkningsökning som en lägre befolkningstillväxt. En tätare bebyggd stad är dessutom mer resurseffektiv och har därför en mindre miljöbelastning än en gles och utbredd. En kompakt stad ger bra förutsättningar för en levande och trygg stadsmiljö och stor potential till att utveckla Malmös attraktivitet... Malmö ska läkas samman och bli en hel stad, barriärer ska brytas och klyftorna minska genom kloka sociala investeringar. På samma sätt som investeringar gjorts i stadens infrastruktur ska vi investera i det mänskliga Malmö."* Detta betyder - bygg i goda lägen.

Malmö är en kompakt stad vars delar hänger samman väl. Detta gör avstånden kortare och följaktligen att stadens utbud är inom räckhåll för en större del av stadens befolkning. Pågatågets befintliga stationer bidrar till fler goda lägen i staden. Ytterligare framtida potential skapas av flera planerade tågstationer tillsammans med de infartsleder med förtätningspotential som finns utpekade i översiktsplanen.



105 000 nya bostäder i goda lägen

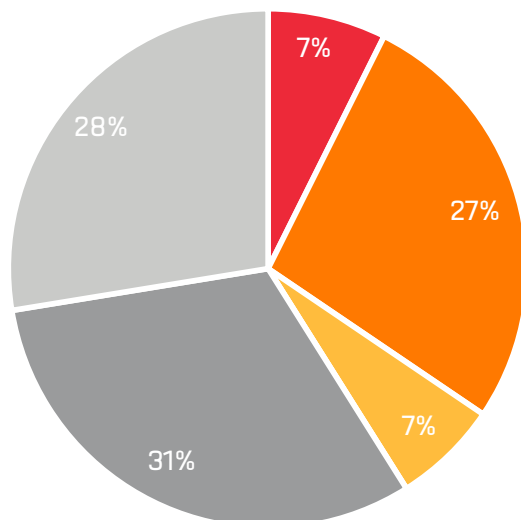
1,3 miljoner bodde 2015 i Region Skåne och 318 000 i Malmö. Prognoser visar på att Malmö kommer att få ca 68 000 nya invånare och Region Skåne 166 000 till 2024.

Bostadspotentialen i Malmös goda lägen är 105 000 bostäder. Störst potential finns i stadsutvecklingsområden på industrimark som Nyhamnen och Kirseberg, noterbart är att ingen utpekad stadsutveckling alls finns på grönområden. Längs nya stadsgator som exempelvis Pildammsvägen och i förtätning av förortsmiljöer finns också stor potential. Totalt innebär bostadspotentialen bostäder för ca 210 000 nya invånare, dvs tre gånger behovet fram till 2024 i Malmö.

210 000 NYA INVÅNARE GER POTENTIellt*

82 butiker
400 restauranger
22 bibliotek
4 biografier
63 skolor
180 förskolor

*Dessa siffror baseras på nyckeltal och genomsnittssiffror framtagna i studier av hela Stockholms län (Arbetsställeregistret, Fastighetsregistret).



33 000 på industrimark

29 000 längs nya gator

29 000 i förort

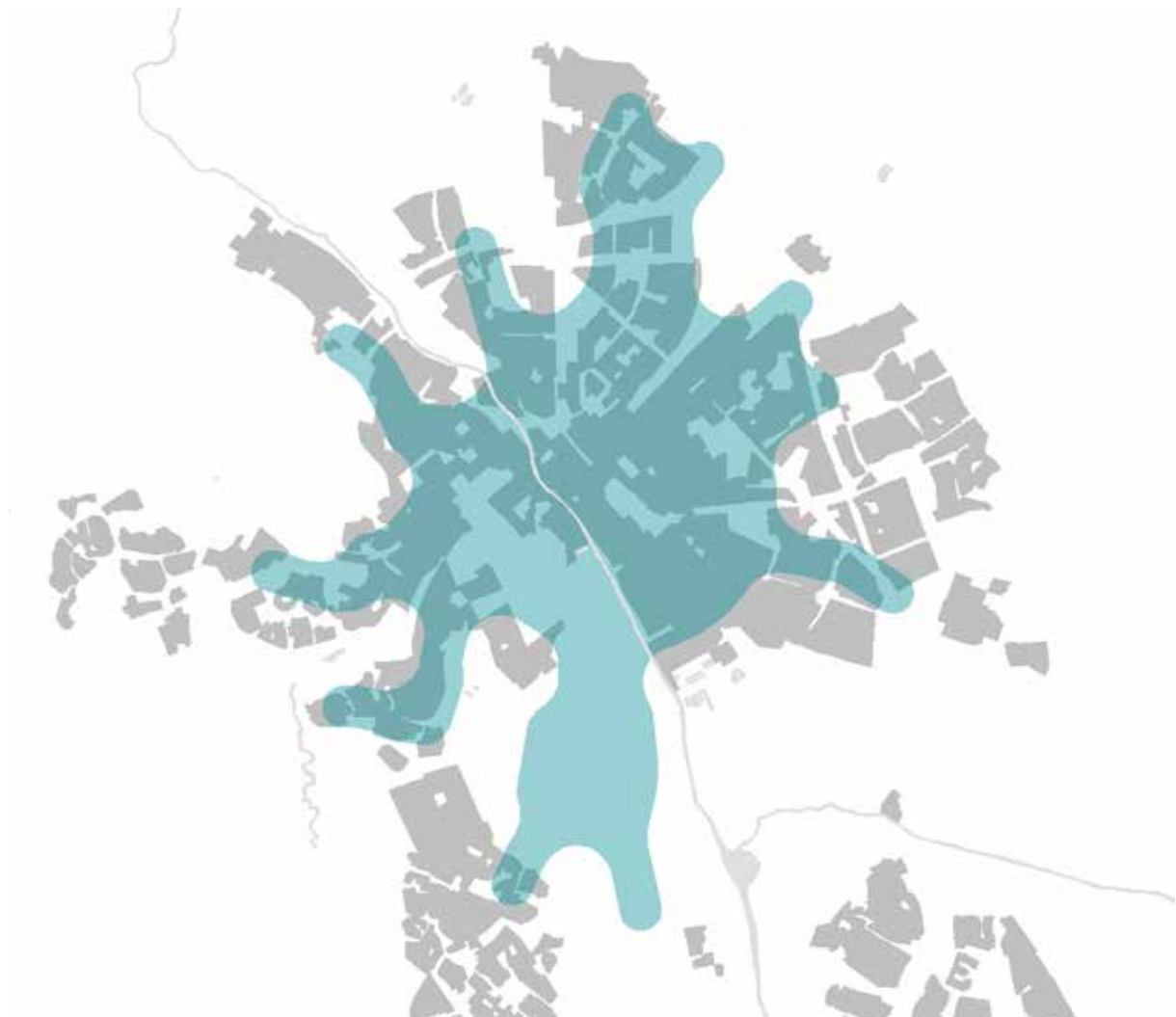
8 000 i kvarterstad

7 000 i villaområden

UPPSALA

I Uppsalas förslag till ny översiktsplan (utställning till augusti 2016) står ”*Inom staden ska tätheten öka i noder och sammanbindande stråk, särskilt i en zon inom cirka fyra kilometer från resecentrum. Bostäder, arbetsplatser och service ska blandas. Människors möjligheter att enkelt nå viktiga lokala målpunkter i vardagslivet ska öka, exempelvis till dagligvarubutiker, förskola, parker och natur samt arbetsplatser, liksom till en regional arbetsmarknad. Kommunens olika delar ska också kopplas samman bättre. I stadens närmaste omland ska ny bostadsbebyggelse endast tillkomma i begränsad omfattning.*” Detta betyder - bygg i goda lägen.

I förslaget till ny översiktsplan finns också ett antal stadsstråk från stadskärnan utpekade. Stadsstråken ska utvecklas till tät blandstad med hög kollektivtrafiksframkomlighet och utgör en grund för framtida goda lägen. Några av stråken går genom befintlig stadsmiljö eller industriområden medan ett par går på tidigare outnyttjad mark i utvecklingsområdet Södra staden. Dessa ligger inom nära räckhåll från stadskärnan och betraktas därför vid en framtida utbyggnad som goda lägen.



81 000 nya bostäder i goda lägen

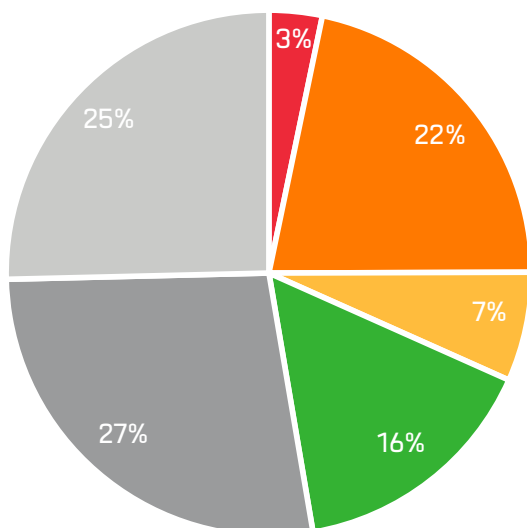
211 000 bodde i Uppsala 2015. Prognoser visar på att Uppsala kommer att få ca 30 000 nya invånare till 2024 och 90 000 till 2050.

Bostadspotentialen i Uppsalas goda lägen är 81 000 bostäder. Störst potential finns i utpekade stadsutvecklingsområden på industrimark som Boländerna och Librobäck men också på grönområdena i Södra stadens utveckling. I övrigt är potentialen störst längs nya stadsgator som exempelvis Vaksalagatan och i förtätning av förortsmiljö. Totalt innebär bostadspotentialen bostäder för ca 160 000 nya invånare, dvs nästan dubbelt som mycket som behovet fram till 2050.

160 000 NYA INVÅNARE GER POTENTIellt*

- 63 butiker
- 310 restauranger
- 17 bibliotek
- 3 biografier
- 48 skolor
- 140 förskolor

*Dessa siffror baseras på nyckeltal och genomsnittssiffror framtagna i studier av hela Stockholms län (Arbetsställeregistret, Fastighetsregistret).



22 000 på industrimark

20 000 längs nya gator

17 000 i förort

13 000 på grönområden

5 000 i villaområden

3 000 i kvarterstad

ÖREBRO

I Örebro kommunens översiktsplan (2010) står: *"Översiktsplanen tar ställning för en förtätning av staden bland annat för att minimera behovet av transporter... Nybyggnation längre från centrum ska främst lokaliseras till redan etablerad stadsdelar och förorter längs starka stråk för busstrafiken eller där pendeltågstrafik är möjlig. Lokala centra ska stärkas så att de kan erbjuda god service och bli knutpunkter för gång-, cykel och kollektivtrafik. Stadsdelar som ligger nära varandra kan förbindas med hjälp av aktiviteter och mötesplatser, byggnader, gator, parker, etc. så att människor får tillfälle att mötas."* Detta betyder - bygg i goda lägen.

Utöver Örebro stadskärna var man har gångavstånd till en stor del av stadens utbud så betraktas viktiga stråk för kollektivtrafik som goda lägen. Stråken går både genom befintlig stadsmiljö och genom industriområden och har stadskärnans utbud inom räckhåll.



72 000 nya bostäder i goda lägen

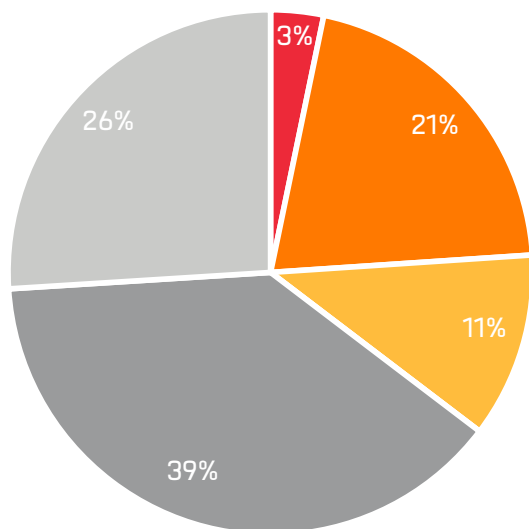
144 000 bodde i Örebro 2015. Prognoser visar på att Örebro kommer att få 20 000 nya invånare till 2024 och sannolikt över 50 000 nya invånare till 2050.

Bostadspotentialen i Örebros goda lägen är 72 000 bostäder. Störst potential finns i utpekade stadsutvecklingsområden på industrimark som Aspholmen och Holmen. I övrigt är potentialen störst längs nya stadsgator som Ekersvägen och Karlslundsgatan och i förtätning av förortsmiljö. Totalt innebär bostadspotentialen bostäder för ca 140 000 nya invånare, dvs nästan tre gånger behovet fram till 2050 i Örebro.

140 000 NYA INVÅNARE GER POTENTIELLT*

57 butiker
270 restauranger
15 bibliotek
3 biografier
43 skolor
120 förskolor

*Dessa siffror baseras på nyckeltal och genomsnittssiffror framtagna i studier av hela Stockholms län (Arbetsställeregistret, Fastighetsregistret).



28 000 på industrimark

19 000 längs nya gator

15 000 i förort

8 000 i villaområden

2 000 i kvarterstad

LINKÖPING

I Linköpingskommuns översiktsplan (2010) står: *”Det framtida Linköping ska vara en hållbar och attraktiv stad. Tillkommande bebyggelsekompletteringar och utbyggnadsområden för bostäder och arbetsplatser lokaliseras inom eller i direkt anslutning till den befintliga staden. Därmed blir Linköping på sikt en tätare, rundare och mer sammanhållen stad jämfört med idag. I planen finns förslag på kompletteringar och förnyelse i den befintliga staden, särskilt utmed kollektivtrafikstråk, vilket innebär att transportarbetet kan begränsas, goda förutsättningar skapas för cykel- och kollektivtrafik samt att befintlig infrastruktur kan utnyttjas. Den tätare och mer sammanhållna staden blir också tryggare, mer integrerad, mer praktisk och mer tillgänglig.”* Detta betyder - bygg i goda lägen.

Linköpings stadskärna ligger idag i sin helhet väster om centralstationen. Öster om centralstationen, på andra sidan Stångån planeras en utvidgning av stadskärnan inom gångavstånd från ett nytt resecentrum. Framtida förtätade kollektivtrafikstråk finns också utpekade i översiktsplanen både i befintlig stadsmiljö och på tidigare outnyttjad mark i utvecklingsområdet Djurgården sydväst om staden. Allt detta gör att det finns mycket potentiellt goda lägen i Linköping som ännu inte är utvecklade.



61 000 nya bostäder i goda lägen

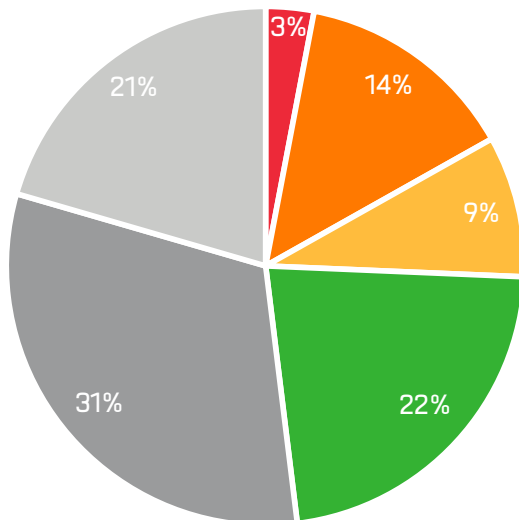
153 000 bodde i Linköping 2015. Prognoser visar på att Linköping kommer att få ca 20 000 nya invånare till 2024.

Bostadspotentialen i Linköpings goda lägen är 61 000 bostäder. Störst potential finns i utpekade stadsutvecklingsområden på industrimark som den nya stadsdelen Stångebro och på grönområden som på Djurgården. Även Längs nya stadsgator som Malmslättsvägen och Vistvägen finns stor potential. Förtätning i befintliga bostadsområden står bara för drygt en fjärdedel av potentialen. Totalt innebär bostadspotentialen bostäder för ca 120 000 nya invånare, dvs sex gånger behovet fram till 2024 i Linköping.

120 000 NYA INVÅNARE GER POTENTIELLT*

48 butiker
230 restauranger
13 bibliotek
3 biografier
37 skolor
110 förskolor

*Dessa siffror baseras på nyckeltal och genomsnittssiffror framtagna i studier av hela Stockholms län (Arbetsställeregistret, Fastighetsregistret).

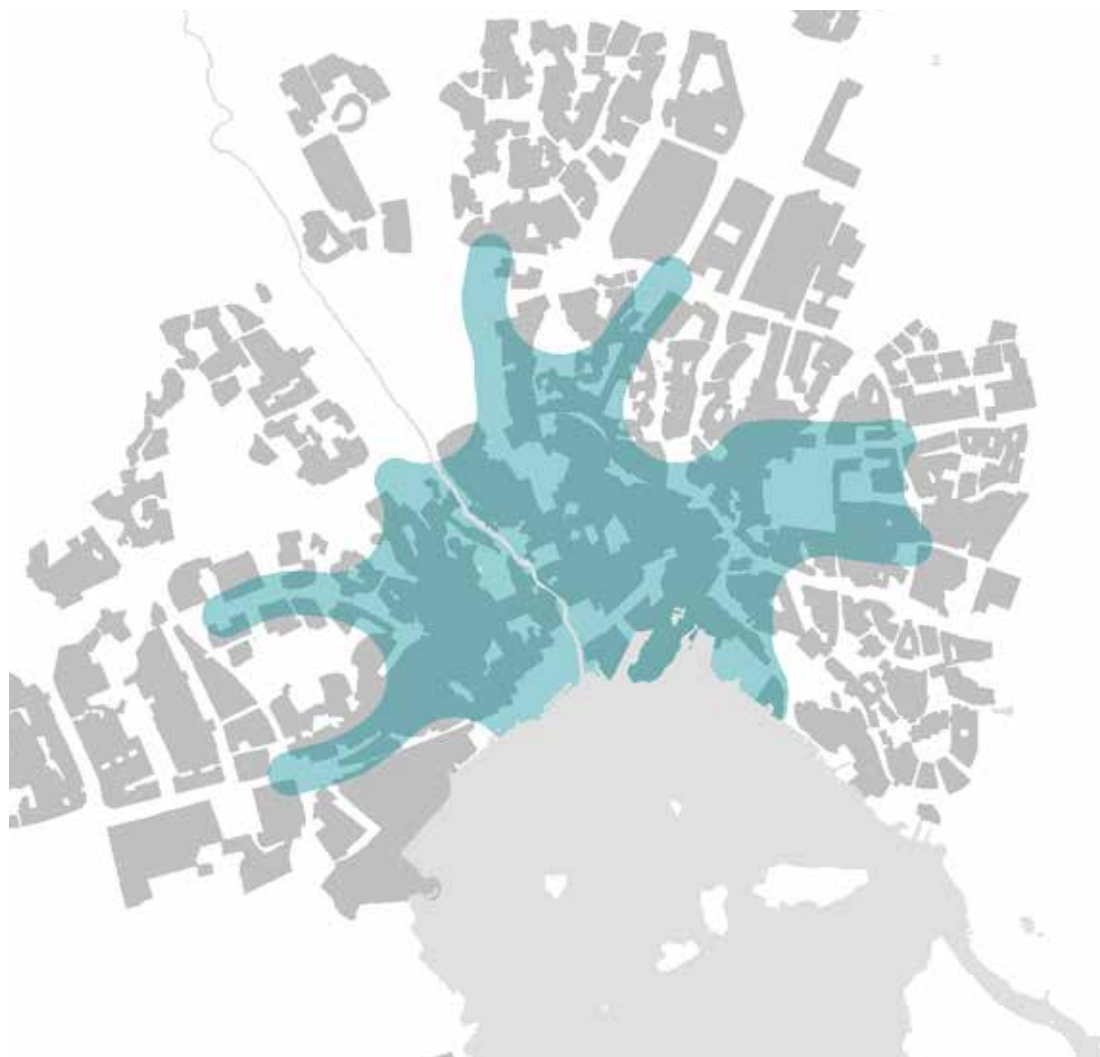


19 000 på industrimark
14 000 på grönområden
13 000 längs nya gator
8 000 i förort
5 000 i villaområden
2 000 i kvarterstad

VÄSTERÅS

I Västerås kommuns översiktsplan (2012) står: *"I den täta och funktionsblandade staden är det lätt att gå och cykla vilket minskar behovet av bilresande. Energianvändning och koldioxidutsläpp minskar. I den täta staden är det nära till skola, barnomsorg, butiker och mötesplatser, vilket ger förutsättningar för ett vardagsliv som fungerar bra... Strategin "Bygg staden inåt" ska fortsätta att gälla. Inriktningen är att tillkommande bebyggelse ska vara kvalitetshöjande och ett positivt tillskott i befintlig miljö, genom att exempelvis läka trasiga stadsrum, ge större mångfald, öka underlaget för service och kollektivtrafik och skapa tryggare miljöer."* Detta betyder - bygg i goda lägen.

Utöver Västerås stadskärna var man har gångavstånd till en stor del av stadens utbud så betraktas viktiga stråk för kollektivtrafik som goda lägen. Stråken går både genom befintlig stadsmiljö och genom industriområden och har stadskärnans utbud inom räckhåll.



58 000 nya bostäder i goda lägen

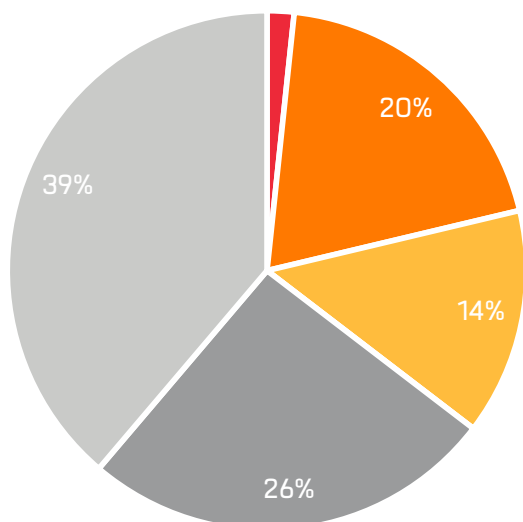
145 000 bodde i Västerås 2015. Prognoser visar på att Västerås kommer att få 20 000 nya invånare till 2024 men kommunen siktar mot över 50 000 nya invånare till 2050.

Bostadspotentialen i Linköpings goda lägen är 58 000 bostäder. Störst potential finns i längs nya stads-gator följt av utpekade centralt belägna stadsutvecklingsområden på industrimark som Kopparlunden och Stationsområdet. Totalt innebär bostadspotentialen bostäder för ca 120 000 nya invånare, dvs över dubbla behovet fram till 2050 i Västerås.

120 000 NYA INVÅNARE GER POTENTIELLT*

- 48 butiker
- 230 restauranger
- 13 bibliotek
- 3 biografier
- 37 skolor
- 110 förskolor

*Dessa siffror baseras på nyckeltal och genomsnittssiffror framtagna i studier av hela Stockholms län (Arbetsställeregistret, Fastighetsregistret).



22 000 längs nya gator

15 000 på industrimark

11 000 i förort

8 000 i villaområden

1 000 i kvarterstad

HELSINGBORG

I Helsingborg kommuns översiktsplan (2010) står: *”Inom en kilometerradie runt de tre stora regionala noderna Maria, Knutpunkten och Ramlösa ska särskilt beaktas hög exploatering med blandad bebyggelse för både boende och verksamheter... Utbyggnad och förtätning prioriteras till områden med högkvalitativ kollektivtrafik och järnvägsstationer. Här eftersträvas täthet och blandade funktioner. Det är viktigt att ha väl utvecklat gång- och cykelvägnät till kollektivtrafiknoderna. De ska utvecklas med stor omsorg om de offentliga rummen. Även privat och offentlig service, som till exempel bibliotek och skola, bör lokaliseras till dessa platser för att generera ökat flöde av människor och underlätta hållbart resande i vardagen.”* Detta betyder - bygg i goda lägen.

Förutom Helsingborgs centralstation finns två kollektivtrafikknutpunkter med tågstation var tillgängligheten till övriga staden är stor. Dessutom är strukturbildande kollektivtrafikstråk utpekade i översiktsplanen både genom befintlig stadsmiljö, genom industriområden och på obebyggd mark vilket skapar förutsättningar för goda lägen vid utbyggnad.



47 000 nya bostäder i goda lägen

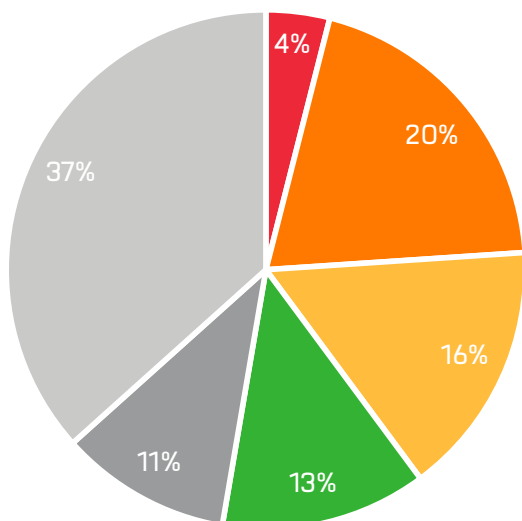
138 000 bodde i Helsingborg 2015. Prognoser visar på att Helsingborg kommer att få ca 24 000 nya invånare till 2024.

Bostadspotentialen i Helsingborgs goda lägen är 47 000 bostäder. Störst potential finns längs nya stadsgator som Vasatorpsvägen följt av förtätning i förortsmiljöer och villaområden. Även i utpekade stadsutvecklingsområden finns stor potential, både på grönområden som kring Maria och på industrimark som H+området. Totalt innebär bostadspotentialen bostäder för ca 94 000 nya invånare, dvs ca fyra gånger behovet fram till 2024 i Helsingborg.

94 000 NYA INVÅNARE GER POTENTIELLT*

- 37 butiker
- 180 restauranger
- 10 bibliotek
- 2 biografier
- 28 skolor
- 81 förskolor

*Dessa siffror baseras på nyckeltal och genomsnittssiffror framtagna i studier av hela Stockholms län (Arbetsställeregistret, Fastighetsregistret).



17 000 längs nya gator

9 000 i förort

8 000 i villaområden

6 000 på grönområden

5 000 på industrimark

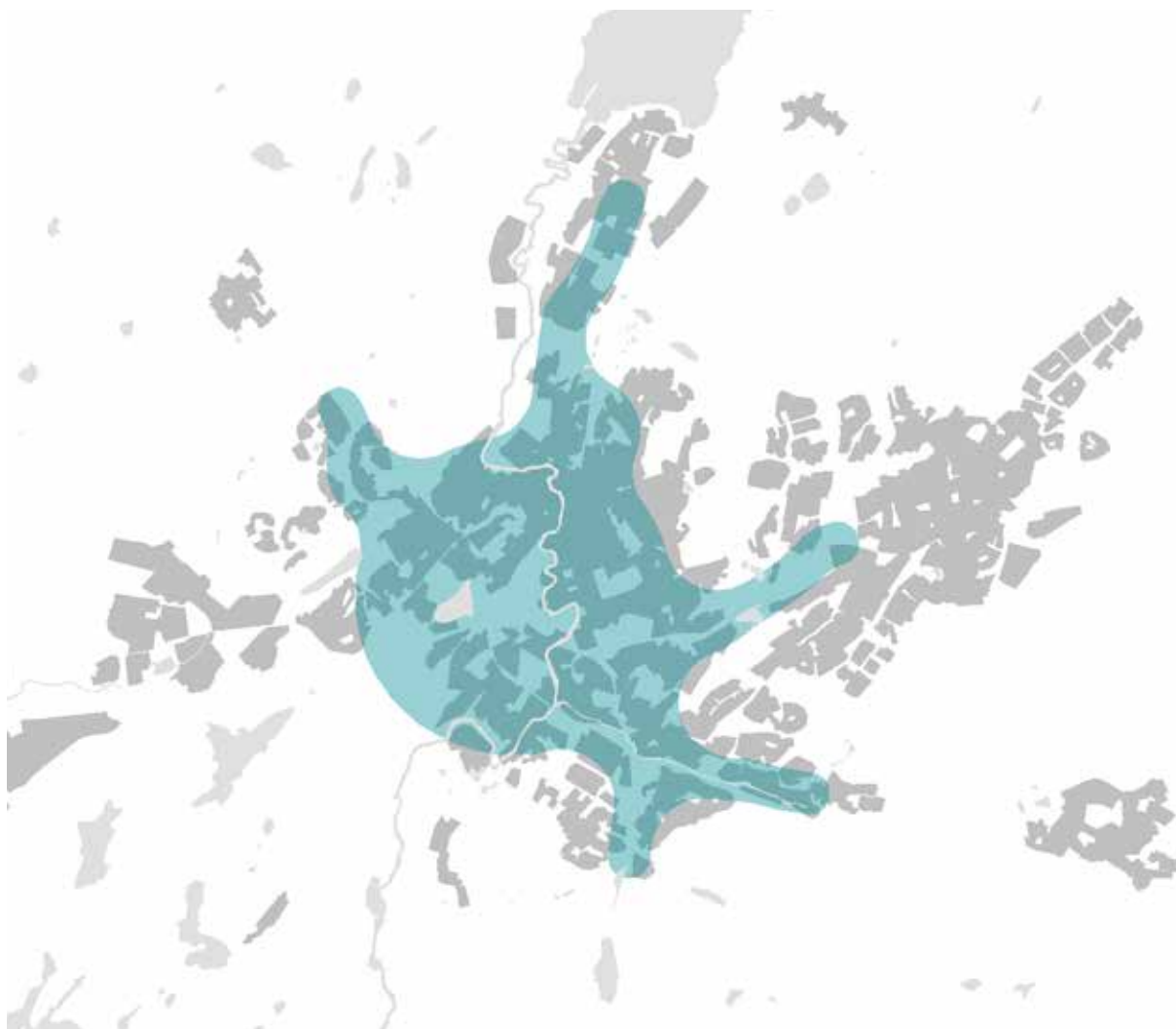
2 000 i kvarterstad

BORÅS

I arbetet med Borås stads nya översiktsplan (färdig under 2016) har fem strategier tagits fram, här står bland annat:

”Borås har ett brett utbud i centrum och nära till natur och landsbygd. Så ska det vara även i framtiden. Därför skapar vi en tät och livlig stadskärna i Borås där alla kan mötas...Vi skapar platser där det är bra att bo och leva och där det är nära till det som behövs i vardagen...När det ska byggas nytt förtätar och omvandlar vi där det redan är byggt i första hand. Vi är försiktiga med att använda mark utanför tätorterna, för att behålla naturområden nära... Bussar och tåg är ryggraden när vi bygger ut, så att fler kan resa utan att behöva ta bilen. Vi gör det enkelt att gå, cykla eller åka kollektivtrafik.” Detta betyder - bygg i goda lägen.

Utöver Borås stadskärna var man har gångavstånd till en stor del av stadens utbud så finns även Knalleland station som bidrar till goda lägen i staden. Även stråk med potential att med kollektivtrafik koppla ihop perifera lägen med stadens centrum betraktas som goda lägen.



34 000 nya bostäder i goda lägen

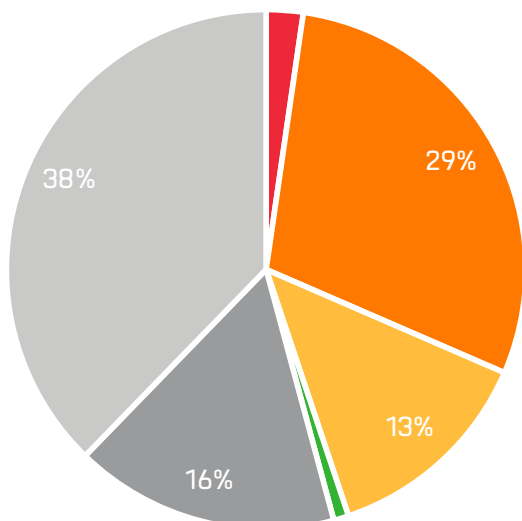
108 000 bodde i Borås 2015. Prognoser visar på att Borås kommer att få ca 13 000 nya invånare till 2024.

Bostadspotentialen i Borås goda lägen är 34 000 bostäder. Störst potential finns längs nya stadsgator som Norrby långgata och Skaraborgsvägen följt av förtätning av förortsmiljöer. Även i utpekade stadsutvecklingsområden på industrimark finns stor potential, som exempelvis Nedre Norrby. Totalt innebär bostadspotentialen bostäder för ca 68 000 nya invånare, dvs över fem gånger behovet fram till 2024 i Borås.

68 000 NYA INVÅNARE GER POTENTIELLT*

- 26 butiker
 - 130 restauranger
 - 7 bibliotek
 - 1 biograf
 - 20 skolor
 - 58 förskolor
-

*Dessa siffror baseras på nyckeltal och genomsnittssiffror framtagna i studier av hela Stockholms län (Arbetsställeregistret, Fastighetsregistret).



12 000 längs nya gator

10 000 i förort

6 000 på industrimark

4 000 i villaområden

1 000 i kvarterstad

UMEÅ

I Umeås översiktsplan (2011) står: *”Umeås tillväxt bör så långt det är möjligt samlas inom femkilometersradier från stadskärnan eller universitetsområdet. Det möjliggör en stad som gynnar gång- och cykeltrafik och skapar en hög tillgänglighet utan att för den skull vara transportintensiv. Den täta staden gynnar barn och ungdomar samt, framförallt, kvinnors rörlighet i staden. En väl definierad och tydlig stadsgräns skulle bidra till en långsiktig och önskvärd förtätning av Umeå stad. Den stora delen av tillväxten bör rymmas inom denna radie eller inom lämpliga områden där kollektivtrafikens stomlinjer kan förlängas. En tät kompakt och funktionsblandad stad med korta geografiska avstånd minskar transportbehovet och gör alternativ till bilen såsom gång och cykel mer konkurrenskraftiga.”* Detta betyder - bygg i goda lägen.

Utöver Umeås stadskärna var man har gångavstånd till en stor del av stadens utbud så bidrar kollektivtrafikens stomnät med goda lägen.



33 000 nya bostäder i goda lägen

121 000 bodde i Umeå 2015. Prognoser visar på att Umeå kommer att få 10 000 nya invånare till 2024.

Bostadspotentialen i Umeås goda lägen är 33 000 bostäder. Störst potential finns i längs nya stadsgator som exempelvis gamla E4an vid Teg, detta är också i enlighet med den fördjupade översiktsplanen över Umeås centrala delar som föreslår just sådana förtätningar. Det finns även stor potential i förtätning av villaområden och förortsmiljöer samt i utpekade utbyggnadsområden, främst på grönområden såsom Ön och Lundeåkern. Totalt innebär bostadspotentialen bostäder för ca 66 000 nya invånare, dvs nästan sju gånger behovet fram till 2024 i Umeå.

66 000 NYA INVÅNARE GER POTENTIELLT*

26 butiker

130 restauranger

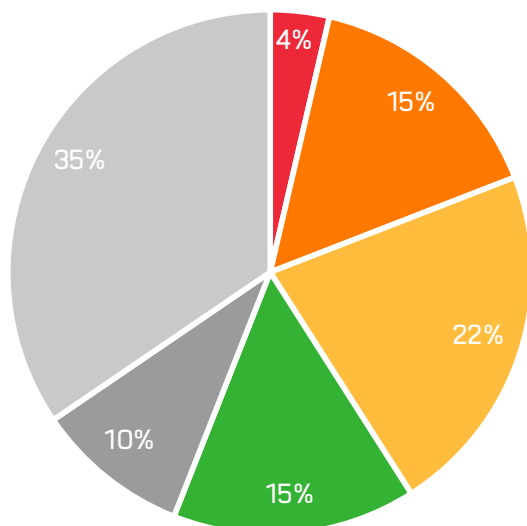
7 bibliotek

1 biograf

20 skolor

57 förskolor

*Dessa siffror baseras på nyckeltal och genomsnittssiffror framtagna i studier av hela Stockholms län (Arbetsställeregistret, Fastighetsregistret).



11 000 längs nya gator

7 000 i villaområden

5 000 i förort

5 000 på grönområden

3 000 på industrimark

1 000 i kvartersstad



FÖRE



EFTER (FOTOMONTAGE)

ALLA FÅR PLATS I STADEN



1 MILJON BOSTÄDER I GODA LÄGEN

STOCKHOLM OCH GÖTEBORG HAR PLATS FÖR EN HALV MILJON BOSTÄDER

Över hälften av den beräknade bostadspotentialen finns i Stockholm och Göteborg och ca 38 % bara i Stockholm. Detta kan låta mycket men i de två städerna bor det fler människor än i de övriga åtta städerna tillsammans. Befolkningen i de största städerna har länge ökat kraftigt och det mesta tyder på att den kommer fortsätta att öka.

Den väl utbyggda kollektivtrafiken i Stockholm och Göteborg gör det också möjligt att bo med ett stort utbud av service och arbetsplatser inom en bekväm restid, även relativt långt från städernas centrum. I Malmö kan en stor del av stadens yta betraktas som goda lägen, dels på grund av spårbundna kollektivtrafiksatsningar men också på grund av att staden är kompakt och sammanhållen vilket gör att en större del av stadens utbud finns inom gångavstånd.

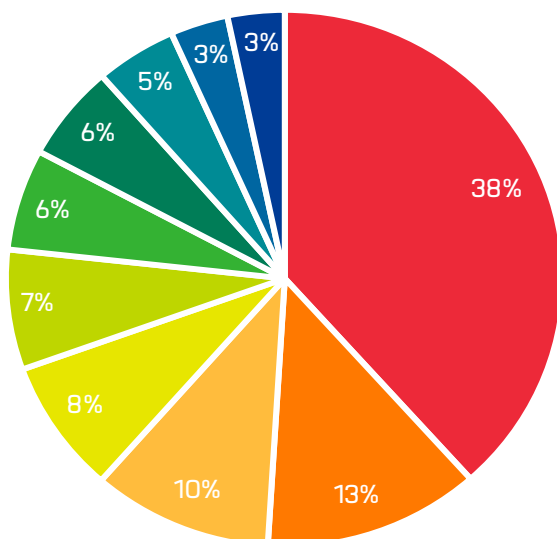
Uppsala, Örebro, Linköping och Västerås är mellanstora städer som har kring 60-80 000 potentiella bostäder i goda lägen. Helsingborg har något mindre och minst har Borås och Umeå med drygt 30 000 potentiella bostäder i goda lägen. Skillnaden mellan städer beror således dels på städernas storlek, men också på deras täthet och kollektivtrafik, samt hur väl utbyggt huvudgatunätet är där ofta kollektivtrafik och huvudcykelstråk går.

TRAFIKYTOR OCH INDUSTRIMARK HAR PLATS FÖR EN HALV MILJON BOSTÄDER

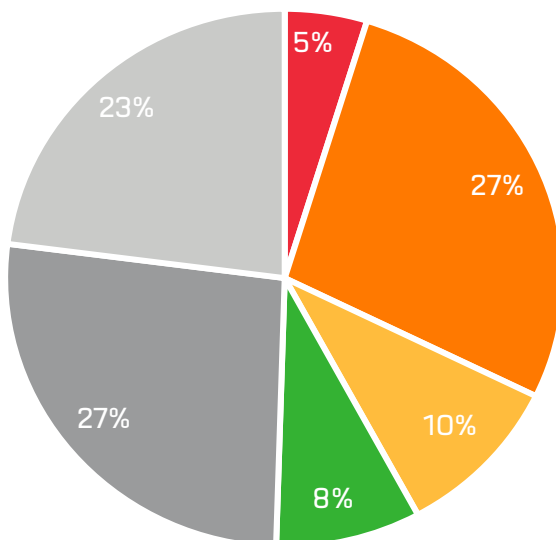
Hälften av all byggbar mark i de tio städernas goda lägen ligger på redan exploaterade trafikytor och industrimark. En fjärdedel inom vardera marktyp. Att nästan en fjärdedel av den totala bostadspotentialen finns längs med större trafikleder och vägar är kanske förvånande men säger mycket om hur våra städer är byggda. Ett skifte i hur man ser på trafiksystemen i städerna kan frigöra mycket utrymme för bostäder och dessutom skapa mer sammanhängande, gångvänliga och attraktiva städer.

När konkurrensen om markanvändningen blir tuffare avgörs vad som anses viktigast att ha beläget i städernas goda lägen. Då får industriområden flytta sig för blandad stad med bostäder och utrymmes-effektivare verksamheter. Denna trend har pågått en längre tid och analysen visar att den fortsätter i alla städerna, men framförallt i de större där markbehovet kan antas vara större. Eftersom bara områden utpekade för omvandling finns med i studien är det troligt att det finns en markresurs kvar även för framtida omvandlingar i centrala lägen.

Ungefär 42 % av den totala bostadspotentialen utgörs av förtätningar av befintliga bostadsområden. Framförallt finns det en stor utrymmesresurs i förortsmiljöer skapade i linje med det modernistiska planeringsideal som spred ut våra städer under 1900-talet. Det är hållbart att bostadsbehovet till stor del kan mötas i redan bebyggda miljöer där befintlig infrastruktur kan utnyttjas effektivare och underlag för service och kollektivtrafik kan utökas där det behövs. Men det är framförallt är det skiftet från industriområden och trafikleder till sammanhängande täta stadsmiljöer i städernas kärnor som kan frigöra utrymme att bygga stad i goda lägen.



384 000 i Stockholm
 126 000 i Göteborg
 105 000 i Malmö
 81 000 i Uppsala
 72 000 i Örebro
 61 000 i Linköping
 58 000 i Västerås
 47 000 i Helsingborg
 34 000 i Borås
 33 000 i Umeå



275 000 i förort
 266 000 på industrimark
 230 000 längs nya gator
 99 000 i villaområden
 84 000 på grönområden
 48 000 i kvarterstad

SÅ BYGGER VI FRAMTIDEN NU

Att bygga om staden tar tid. Men vi kan inte fortsätta leva med 1900-talets bilprioriterande utspridda stadsbyggnadsmodell. Den duger inte längre därför att den inte är tillräckligt bra på att skapa närhet. Den har blivit omodern, kontraproduktiv, segregerad och alltför orättvis. Förändring måste ske därför att - alla behöver närhet. Denna utredning visar att alla får faktiskt plats i staden. Men det ställer högre krav på stadsplaneringen, politiken och byggandets alla aktörer.

Här är tio konkreta rekommendationer för att få till en socialt hållbar stadsutveckling i goda lägen.

1. FÖR DIALOG OM MERVÄRDEN

Byggande i befintlig bebyggelse kräver tät och rättvis dialog med alla berörda. Syftet är inte minst för att få en snabb och effektiv planprocess. Samtal är makt och inflytande. Särskilt viktigt är det att nå de boende som inte ofta kommer till tals, barn, ungdomar och äldre. Detta görs inte bäst genom traditionella samråd enligt Plan- och bygglagen utan genom att möta människors ute på plats, i arrangerade fokusgrupper eller genom öppna webbenkäter. Det skall dock påpekas att det är en liten del av de som redan bor i en stadsdel som är bostadssökande. Nya bostäder byggs ju framförallt för de som inte går att föra dialog med, framtidens stadsinvånare. Dialogens syfte är att få in synpunkter och lokal kunskap men kan inte ge hela svaret på hur det är bäst att bygga. Här finns en viktig uppgift för forskare, arkitekter, byggare och andra experter att tänka långsiktigt hållbart och på framtidens stadsliv. För att öka engagemanget är det nödvändigt att fokusera på stadsplaneringens mervärden. Nya bostäder är viktiga men de är bara rimliga om de skapar mervärden i stadsmiljön, mindre trafik, mer grönt osv. Här måste kommuner och byggherrar bli mycket bättre och tydligare i sin kommunikation. Bara med en tydlig dialog om mervärden kan vi få nya bostäder som stärker den befintliga stadsmiljön.

2. STYR MED NORMER I ÖVERSIKTSPLANEN

Översiktsplanen är kommunens viktigaste instrument för att vägleda en hållbar stadsutveckling. Många översiktsplaner är idag mycket diffusa när det gäller stadsbyggandet, hur staden borde utformas. Det betyder att det skapas stora osäkerheter i planprocesser och för bygg- och fastighetsbran-

schen. Översiktsplanen blir ett mycket mer effektivt och användbart instrument om det tydligt beskriver stadsbyggnadsprinciper och föreskriver normer för en god stadsmiljö. Till exempel gäller detta friytor, så som parker och natur. Om alla aktörer i planprocessen från början vet att det är kommunens norm, som exempelvis UN Habitats rekommendation på 15% offentligt friyta (public open space), som gäller vi nyplanering så krävs mindre förhandling och utredning i frågan. Samma sak gäller serviceutbud, lokaler i bottenvåningar, andel hyresrätter, eller storlek på skolgårdar och förskolegårdar där Boverket nyligen kommit ut med nya rekommendationer. Om det finns enkla och tydliga normer så blir stadsbyggandet effektivare och mer förutsägbart, även för marknaden. Finns inga tydliga riktlinjer så tenderar mer kapitalstarka stadsdelar att få särbehandling i planprocessen, vilket ökar orättvisan i staden.

3. PLANBEREDSKAP MED OMRÅDESPLANER

Det går inte att bygga många bostäder om inte byggandet samordnas i en stadsplaneringsprocess. Det är bara genom stadsplanering och stadsbyggande som det kan göras plats för att bygga många bostäder nära varandra därför att husens funktion och attraktivitet är helt beroende av att det finns gator, parker och gårdar som ger tillgänglighet, trygghet och trivsel. Stadsplaneringens främsta verktyg är områdesplanen där strukturen av offentlig och privat mark, kvartersmark, platser och infrastruktur definieras i en dialogprocess med berörda. Med områdesplaner får kommunen stärkta förutsättningar att styra mot en väl fungerande stadsmiljö och slipper risker med nybyggda hus som tar mer från ett befintligt område än vad det ger tillbaka. Det är kommunen genom sitt planmonopol som har till uppgift att samordna stadsplaneringen men också att ställa krav på byggande som skapar attraktivitet och allmänna värden.

4. TA TILLVARA DEN KOMMUNALA MARKEN

I många städer äger kommunen stora markytor. Det ger kommunen möjligheter att påverka stadsplaneringens helhet och kvaliteten på byggandet. Det gäller naturligen offentliga investeringar så som gator, parker, lekplatser och skolor. Krav skulle också kunna ställas på andel hyresrätter, men också hyresnivåer som föreslagits i Frihamnen i Göteborg. Det är samtidigt viktigt att hushålla med den kommunala

marken då den utgör en framtida resurs. Att sälja ut mark minskar alltså samtidigt kommunens makt att påverka planeringen i framtiden. Kommunen bör alltså se över den långsiktiga kalkylen och beräkna andel mark som lämpligen bör upplåtas med tomt-rätt respektive säljs, samt även se över reinveste-ringspraxis och om möjligt köpa in mark i goda lägen när byggrätter avyttras.

5. INVESTERA MER I OFFENTLIGA RUM

Det offentliga rummet i form av gator, parker, skolor och kollektivtrafik är det som skapar de viktigaste bostadsvärdena. Det offentliga rummet är fullstän-digt avgörande för ett stadsområdes attraktivitet och det behövs läggas stora resurser på utformning, underhåll och skötsel för att gator och parker ska fungera väl. Vid förtätning av trafikdominerade mil-jöer så som stora vägar krävs stora investeringar i att bygga nya gaturum. Detta gäller även förortsmiljöer som är byggda för att prioritera biltrafiken. Här finns många möjliga bostäder. Utveckling av det offentliga rummet är också en viktig del av dialogarbetet med närboende och berörda. Offentliga rum bör ägas och förvaltas av kommunen, inte av privata fastighetsä-gare.

6. ÖKA BYGGRÄTTER MED KVALITETSKRAV

Mycket byggande begränsas idag av befintliga plan-bestämmelser på privat kvartersmark. Särskilt tydligt blir det i villaområden där förtättningsfriheten ofta är starkt begränsad i detaljplan, alltså av kom-munen själv. Samma sak gäller flerfamiljshus på pri-vat mark, då de är ägda av bostadsrättsföreningar. På dessa ytor kan kommunen nyttja sitt planmonopol till att ändå skapa incitament till ökad bebyggelse. Det kan göras med utökade byggrätter och medföl-jande vinstpotential för fastighetsägarna. Med utö-kade byggrätter bör det dock följa krav på stadsbygg-nadskvaliteter, så som stadsbild, gatumiljö, parker, andel hyresrätter mm..

7. SMARTARE INDUSTRIELLT BYGGANDE

Det industriella byggandet är ett led i att skapa bil-ligare bostäder, men de modeller som idag är fram-tagna är inte anpassade för förtätning och stadsbygg-ande (tex. Kombohus, Boklok). De är oftast av typen punkthus som är det minst efterfrågade boendet och som inte går att bygga bra stadsmiljö med. Det be-hövs nya smartare modeller som går att anpassa ef-ter tomtform, storlek och sammanhang. Det behövs innovation inom byggbranschen som tar utgångs-punkt i stadsbyggandet och inte bara bostadspro-duktionen.

8. SLUTA SUBVENTIONERA BILEN

Stora samhällsresurser har gått till att bygga upp det bilsamhälle vi har idag. Vi har idag en bilstad och en planeringsmodell som utgår från att ge bilar plats och framkomlighet. Detta får inte bara förödande effekter på städernas livsmiljö och jämlikhet utan även på möjligheterna att bygga bra och billiga bo-städer i goda lägen. Faktum är att det är i hög grad massbilismen som idag förstör de goda lägena i sta-den. De stora samhällsresurser som läggs på bilens infrastruktur kan läggas inte bara på cykelbanor, och kollektivtrafik utan även på skolor, kultur och bostäder. Samhällsnyttan av nya stadsmotorvägar står sig slätt mot dessa sociala investeringar. Parke-ringsnormer bör avvecklas och byggandet av parke-ringsgarage bör kopplas till bilägarna och inte utgö-ra en generell avgift för alla boende. Gatuparkering måste prissättas. Att inte ta ut parkingsavgift på kommunal gata är att skänka pengar till bilisterna. Parkering är inte (som bostaden) skyddad som en rättighet i regeringsformen.

9. GÖR STATEN DELAKTIG I BYGGANDET

Boverkets och Länsstyrelsernas roll i bostadsbygg-andet har i mångt och mycket varit att hindra olämpligt byggande. Trafikverket har inte varit in-tresserade i frågan utan planerat sin infrastruktur för sig vilket medfört stor kapitalförstörelse av mark i goda lägen genom buller och farligt gods-trafik. Detta har bidragit till bostadsbristen. Staten bör ta en tydligare roll i att styra hur och var det borde byggas. Detta har man gjort exempelvis i Sverigeför-handlingarna då medfinansiering av ny infrastrukt-ur inneburit ett motkrav av nya bostäder. Ett annat verktyg skulle kunna vara att instifta ett riksin-tresse för bostäder som utgår från staden goda lägen. Riksintrasset skulle göra det tydligt var det finns nationellt intresse av att lösa bostadsbristen, precis som man gjort under Sverigeförhandlingarna.

10. SYNLIGGÖR TRANSPORTKOSTNADERNA

I dagens diskussion om bostadsbrist, bostadspriser och bostadsköer är frågan om mark, läge och trans-portkostnader närmast osynlig. Det är som om bo-städer gick att köpa på butik. Men så är det inte. Bo-ende är i första hand en fråga om var, om plats och läge. Den markpolitik och de finansieringsmodeller som diskuteras för att lösa bostadskrisen måste be-akta lägesfaktorn och resekostnaderna så att alla kan ha råd att bo i goda lägen. Om all nyproduktion marknadsprissätts så får vi en segregerad stad. Vi är övertygande om att en integrerad sammanhållen stad bidrar både till ökad social rättvisa och ekono-misk tillväxt.

ONE
WORLD



ONE
FAMILY

**NEW
NEIGHBOURS**



WELCOME



