

# **Förtätningmöjligheter längs Kontinentalbanan i Malmö**

- En förstudie av förtätningspotentialen för två stationsnära områden

Matilda Hammarberg

Copyright © Matilda Hammarberg, 2019

Boende och bostadsutveckling  
Institutionen för Arkitektur och byggd miljö  
Lund Tekniska Högskola  
Lunds Universitet  
Box 118  
221 00

Tryckort: Lund

## **Förtätningmöjligheter längs Kontinentalbanan i Malmö**

- En förstudie av förtätningspotentialen för två stationsnära områden

## **Urban densification opportunities along Kontinentalbanan**

- A preliminary study of the densification potential for two station-near areas

---

### **Examensarbete utfört av/Master of Science Thesis by:**

Matilda Hammarberg, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH, Lunds Universitet

### **Handledare/Supervisor:**

Laura Liuke, Universitetsadjunkt, Boende och bostadsutveckling, LTH, Lunds Universitet

### **Examinator/Examiner:**

Erik Johansson, Universitetslektor, Boende och bostadsutveckling, LTH, Lunds Universitet

### **Opponent/Opponent:**

Gustaf Skrealid, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH, Lunds Universitet

---

### **Nyckelord:**

Förtätning, Förtätningsmodell, Tät stad, Stadsutveckling, Malmö, Malmöpendeln, Kontinentalbanan

### **Keywords:**

Urban densification, Compact city model, Compact city, Urban development, Malmo, Commuter train in Malmo



## Abstract

The city of Malmö has in its comprehensive plan from 2018 determined that further urban development should be planned in the ways of urban densification, within the border created by the outer main ring road of Malmö. According to the plan, urban densification within proximity to any commuting station will be prioritized. Besides that, there was a railway in Malmö named *Kontinentalbanan* that reopened for commuter trains in December 2018. Along this railway, there are smaller areas that could be suitable for urban densification like the comprehensive plan mentioned. Based on that this Master of Science Thesis wish to make a suitability assessment whether or not an urban densification would be suitable in two areas with close proximity to a station along the railway, the areas around Rosengård and Ostervärn stations. *Hyllie* is another place built around a train station that has come further in urban development and is therefore intended as a reference area in the analysis of the study. During the investigation for this thesis it became clear that the supply of models, templates and guidelines regarding urban densification was insufficient. Therefore, the study is conducted as a preliminary study based on the urban densification models available.

The purpose of this thesis is to review, from a preliminary study perspective, how suitable it is to, in line with Malmö's comprehensive plan, densify along the reopened railway. The study focuses on the assessing the suitability of two areas based on models, templates and guidelines that are easily accessible for an urban densification and to answer whether the content of the comprehensive plan is a good basis for urban densification. To investigate the determined purpose the study starts by analyzing the definition and origin of the term urban densification, how densification is used by models and which models that are available for this study. This theory will thereafter link and contrast this with the theory of Malmö's situation, the railway and the two areas that are investigated. In order to do a comparative analysis, site visits and evaluations were done beforehand. Based on this, the comparative analysis could be done for the areas around Rosengård and Ostervärn stations along with some theory from *Hyllie*'s situation, another area in Malmö with close proximity to train stations. Thereafter the prerequisites for densification could be established.

In accordance with what has been presented in theory, the preliminary evaluation and the analysis the following was concluded. Some of the northern neighborhoods, in the investigated area around the station of Ostervärn, should not be included in the desired station-near area. This is because of the not very sufficient local accessibility of Ostervärn station. Furthermore there is a great need for densifying the Ostervärn

area. Meeting points and other functions of varying kinds are neither present nor planned for enough. Neither does the densification aspect "Green areas" succeed in achieving sufficiently of what the models aim for the area around the station of Ostervarn. Regarding green areas, the same conclusion is made for the area around the station of Rosengard, a lot because of a space conflict between a possible land development and a maintenance of existing green areas. For a mixed city on the other hand, there are good reasons to build more around the Rosengard station. This is much because of what is being advocated in the urban plans for the area. Although the public transport accessibility does not meet the densification models' recommendations, the area around the station of Rosengard gets somewhat better conditions than the area around the station of Ostervarn. Regarding the comprehensive plan of Malmö, it is considered to on many levels promote a good basis for densification. It is only for two planning philosophies, applying to city centers, that the plan is considered too weak. In part regarding planning of central green areas and partly how the densification should generally take place in the city center.

Finally, the study brings some conclusions of the used models, templates and guidelines. The most important thing to carry forward for future studies is that when combining several models it is important to make a balance on which aspects a user considers should be prioritized. This is because the models sometimes point out the same aspects for different densification purposes.

## Sammanfattning

Malmö stad har i sin översiktsplan från 2018 fastlagt att utbyggnad ska ske som förtätning innanför Yttre Ringvägen. Vidare prioriteras enligt planen förtätning i stationsnära lägen. Därutöver återöppnades den gamla Kontinentalbanan i Malmö, i december 2018. Längs med denna järnväg syns områden som i linje med den översiktliga planeringen skulle kunna ha förutsättningar för förtätning. Med grund i detta samband knyter examensarbetet an och önskar för förtätning lämplighetspröva två, längs Kontinentalbanan lokaliserade stationsnära lägen, runt Rosengårds och Östervärns stationer. Hyllie är en plats som har kommit längre i stadsutvecklingen runt en station och är därför tänkt att fungera som referensområde i analysen. Vid efterforskningen inför detta examensarbete blev det också tydligt att tillgången på modeller, mallar och riktlinjer i förtätningssyfte var knapp. Därför genomförs studien som en förstudie baserat på de förtätningssmodeller som finns att tillgå.

Examensarbetet har i syfte att ur ett förstudieperspektiv utreda hur lämpligt det är att i linje med Malmös översiktsplan, förtäta längs med den återöppnade Kontinentalbanan. Utredningen fokuserar på att lämplighetspröva två områden baserat på de modeller, mallar och riktlinjer som finns lättillgängliga inför ett förtätningssprojekt. Sammanfattat är syftet att beskriva förutsättningarna för förtätning för de två områdena och att besvara om översiktsplanens innehåll är en god grund för förtätning. För att kunna utreda det ställda syftet inleds studien med teori. Denna behandlar begreppet förtätning, dess ursprung, hur förtätning används genom modeller och vilka modeller som är tillgängliga för den här studien. Detta kopplades, i analysen, ihop med teori som beskriver Malmö, Kontinentalbanan och de två områdena som skulle undersökas. För att möjliggöra en komparativ analys gjordes också platsbesök och en utvärdering på de två utpekade områdena där resultat för några av de presenterade modellerna togs fram. Med grund i detta utfördes sedan den komparativa analysen, de två områdena emellan samt delvis med kopplingar till det stationsnära området Hyllies situation. Därefter kunde förtätningssförutsättningarna avgöras för de områdena runt Östervärns och Rosengårds stationer.

I enlighet med det som har presenterats i teori, utvärderingen och analysen kunde följande konstateras i slutsatsen. Några av kvarteren i norra periferin, av det undersökta området runt Östervärns station, bör inte ingå i det eftersträlvade stationsnära läget. Detta då den lokala tillgängligheten till Östervärns station inte var tillräcklig från dessa platser. Vidare gällande området runt Östervärns station så finns ett stort förtätningssbehov. Mötesplatser och fler funktioner av varierat slag finns varken befintligt eller planeras för i tillräcklig mån. Inte heller förtätningssaspekten

”Grönområden” lyckas uppfylla vad modellerna eftersträvar för området runt Östervärns station. Gällande grönområden går samma slutsats att dra för området runt Rosengårds station, detta med avseende på en utrymmeskonflikt vad gäller exploatering av eller bibehållande av befintliga grönytor. För blandstad, däremot, så finns det en god grund att bygga vidare på runt Rosengårds station. Detta mycket på grund av vad planerna för området förespråkar. Trots att även kollektivtrafiktillgängligheten inte uppfyller förtätningmodellernas rekommendationer så får området runt Rosengård anses ha något bättre förutsättningar än området runt Östervärns station. Vad gäller Malmös översiktsplan så anses den på många plan främja en god grund för förtätning. Det är enbart för två planeringsideal gällande centrum som planen anses vara för avhållsam. Dels vad gäller planering av centrala grönområden och dels hur förtätningen generellt ska ske i centrum.

Slutligen så medförde studien att några konstaterande av de utnyttjade modellerna, mallarna och riktlinjerna kunde göras. Det viktigaste att föra vidare för framtida studier är att det vid kombination av flera modeller är viktigt att göra ett avvägande kring vilka aspekter, man som användare, anser ska prioriteras. Detta på grund av att modellerna stundtals visade sig peka ut samma aspekter för skilda förtätningssyften.





## Förord

Efter fem otroligt givande och roliga år som student i Lund avslutar jag, med detta examensarbete, mina studier på Civilingenjörsutbildningen inom Lantmäteri. Arbetet som omfattar 30 högskolepoäng har genomförts under vårterminen 2019 vid institutionen för Arkitektur och byggd miljö, på Lunds Tekniska Högskola.

Idéen till examensarbetet uppkom i samband med att nyheten om den, för persontrafik, återöppnade Kontinentalbanan nådde mig. Med förtätning som ett sätt att jobba för hållbara städer kändes kopplingen till Kontinentalbanan både i tiden och högst aktuell. Det har varit väldigt intressant att arbeta med de olika aspekterna kring ämnet samtidigt som jag också har lärt mig mycket om Malmö.

Nu är arbetet färdigt och jag vill börja med att ägna ett stort tack till min handledare, Laura Liuke, som med sin tid och välvilja bidragit till detta examensarbete. Jag vill även visa stor uppskattning till min kursare och vän, Angelica Grönvall för sällskap och kämparglöd. Även samtliga anställda vid institutionen Fastighetsvetenskap och mina kursare i L-14, som genom åren visat mig vägen genom utbildningen respektive bidragit till otroligt roliga år, ska ha ett stort tack. Slutligen vill jag också rikta ett tack till mina nära och kära för stöd och uppmuntran under den gångna terminen men även under de fem intensiva åren på LTH.

Lund den 28 maj 2019

Matilda Hammarberg



## Innehållsförteckning

1 INLEDNING-----	17
1.1 Bakgrund -----	17
1.2 Syfte och frågeställningar -----	17
1.2.1 Övergripande syfte -----	17
1.2.2 Frågeställningar -----	18
1.4 Metod -----	18
1.5 Avgränsningar -----	19
1.5.1 Geografisk avgränsning -----	19
1.5.2 Avgränsning av undersökning -----	19
1.7 Disposition -----	20
2 FÖRTÄTNING -----	21
2.1 Definition av förtätning -----	21
2.2 Argument för förtätning -----	21
2.2.1 Bevarande av jordbruksmark -----	21
2.2.2 Tätare stad -----	21
2.3 Svårigheter vid förtätning -----	22
2.4 Förtätningens historiska ursprung -----	23
2.5 Förutsättningar för förtätning -----	24
2.5.1 Politik -----	24
2.5.2 Mark, tillstånd och byggrätt -----	24
2.5.3 Planering -----	24
2.5.4 Förtätningens rosen -----	25
2.5.4.1 Förklaring av indikatorerna -----	27
2.6 Tillvägagångssätt vid förtätning -----	29
2.6.1 Modell för Värdeskapande Stadsutveckling -----	29
2.6.2 Indikatorer för stadskvalitet -----	31
2.6.2.1 Vidare resonemang kring indikatorerna för stadskvalitet -----	31
2.6.3 Tätare Skåne -----	34
2.7 Förtätning i stationsnära lägen -----	37
2.7.1 Stationsnära läge 2.0 -----	37
3 MALMÖS FÖRUTSÄTTNINGAR UR ETT FÖRTÄTNINGSPERSPEKTIV- 39	
3.1 Malmös översiktsplanering -----	39

## Förtätningmöjligheter längs Kontinentalbanan i Malmö

---

3.2 Kontinentalbanan, ursprung och nyöppning-----	43
3.3 Utpekade områden längs med Kontinentalbanan -----	45
3.3.1 Stationsnära läge runt Östervärns station-----	46
3.3.1.1 Platsbesök i området runt Östervärns station -----	46
3.3.1.2 Historia och typ av område-----	49
3.3.1.3 Framkomlighet och transport -----	49
3.3.1.4 Planförutsättningar och stadsutvecklingsstadie-----	50
3.3.2 Stationsnära läge runt Rosengårds station-----	52
3.3.2.1 Platsbesök i området runt Rosengårds station -----	52
3.3.2.2 Historia och typ av område-----	54
3.3.2.3 Framkomlighet och transport -----	55
3.3.2.4 Planförutsättningar och stadsutvecklingsstadie-----	55
3.3.3 Stationsnära läge runt Hyllie station -----	56
3.3.3.1 Platsbesök i Hyllie-----	56
3.3.3.2 Historia och typ av område-----	57
3.3.3.3 Framkomlighet och transport -----	57
3.3.3.4 Planförutsättningar och stadsutvecklingsstadie-----	58
4 UTVÄRDERING AV OMRÅDENA RUNT ÖSTERVÄRNS OCH ROSENGÅRDS STATIONER-----	60
4.1 Framtagande av metod -----	60
4.1.1 Tillvägagångssätt för utvärdering-----	60
4.1.2 Val av indikatorer-----	60
4.2 Resultat av utvärderingen -----	61
4.2.1 Stationsnära läge runt Östervärns station-----	62
4.2.1.1 Nivå för varje kvalitet från rapporten Värdeskapande stadsutveckling-----	62
4.2.1.2 Nivå för varje indikator från modellen Förtätningrosen -----	63
4.2.1.3 Nivå för varje indikator från modellen i rapporten Tätare Skåne --	64
4.2.2 Stationsnära läge runt Rosengårds station-----	66
4.2.2.1 Nivå för varje kvalitet från rapporten Värdeskapande stadsutveckling-----	66
4.2.2.2 Nivå för varje indikator från modellen Förtätningrosen -----	67
4.2.2.3 Nivå för varje indikator frånmodellen i rapporten Tätare Skåne---	68
5 ANALYS -----	71
5.1 Metod -----	71
5.2 Förutsättning för förtätning i områdena runt Östervärns och Rosengårds station -----	71
5.2.1 Förutsättningar för det stationsnära läget runt Östervärns station-----	72

5.2.1.1 Föresättningar enligt utvärderingens resultat för indikatorerna i Förtätningrosen -----	72
5.2.1.2 Föresättningar enligt resterande teori om förtätning tillsammans med presenterad information om det stationsnära läget runt Östervärns station -----	73
5.2.2 Föresättningar för det stationsnära läget runt Rosengårds station-----	77
5.2.2.1 Föresättningar enligt utvärderingens resultat för indikatorerna i Förtätningrosen -----	77
5.2.2.2 Föresättningar enligt resterande teori om förtätning tillsammans med presenterad information om det stationsnära läget runt Rosengårds station -----	78
5.3 Komparativ analys av de två utpekade områdena och det stationsnära läget runt Hyllie station-----	81
5.3.1 Jämförelse av föresättningar för de två undersökta områdena i enlighet med Förtätningrosen -----	82
5.3.2 Jämförelse mellan resterande föresättningar för de två undersökta områdena samt resonemang för deras möjligheter jämfört med situationen i dagsläget runt Hyllie station -----	83
5.4 Återkoppling till översiktsplanen -----	86
5.5 Analys av de tillgängliga modellerna -----	88
5.6 Eventuella felkällor -----	89
6 SLUTSATSER -----	91
6.1 Hur ser föresättningarna för förtätning ut i de två utpekade områdena runt Östervärns och Rosengårds stationer och varför?-----	91
6.2 Är översiktsplanens innehåll en god grund för förtätning?-----	93
6.3 Slutsatser kring modeller, mallar och riktlinjer -----	93
6.4 Framtida studier -----	94

## Begreppsförklaring & förkortningar

Nedan konstateras de tolkningar av begreppen som använts för denna studie:

BTA	– Bruttoarea
Detaljplan	– Dokument som anger hur mark i den fysiska miljön, i ett begränsat område, ska bebyggas eller användas och är juridiskt bindande
Exploatera	– Bebygga eller använda mark för stadsutveckling
Exploateringsgrad	– Nivå som anger den bebyggda ytan i relation till den mark den ianspråktar. Den beräknas genom att byggnadernas totala BTA i ett visst område divideras med den sammanlagda tomtarean
Fördjupad översiktsplan	– En mer detaljerad plan för vissa delar av den övergripande översiktsplanen. Se översiktsplan nedan.
Förtätning	– En stadsbyggnadsmethodik som skapar mer av det som behövs i staden för fler på befintlig och avgränsad yta
Kvartersmark	– Ytor i planområdet som inte är tillägnad allmän plats eller vattenområde utan kan till exempel utgöras av bostäder, handel eller industri
Öffentlig plats	– Ytor och utrymmen som är tillägnade att utnyttjas av allmänheten
Planprogram	– Ett dokument som inför en detaljplan översiktligt utreder hur marken i den fysiska miljön ska bebyggas eller användas
VA	– Vatten & avlopp
Översiktsplan	– Dokument som för kommuner anger hur mark i den fysiska miljön, långsiktigt, ska bebyggas eller användas





## 1 Inledning

*För att ge en överblick av genomförd studie, presenteras i detta kapitel dess grunder och förutsättningar genom bakgrund, syfte, frågeställningar, metod, avgränsningar, tidigare examensarbeten och disposition.*

### 1.1 Bakgrund

Förtätning är och har under en längre tid varit många återkommande svar på hur vi ska tillgodose eventuella problem med hållbarhet i våra städer. Vidare har Malmö stad i sin översiktsplan från 2018 fastlagt, som en av de prioriterade inriktningarna, att utbyggnad av staden ska ske som förtätning och detta med Yttre Ringvägen som utvändig begränsning. Dessutom ska den tidsmässigt närmsta exploateringen främst ske på stationsnära lägen. Helhetsvisionen är att Malmö inte ska bli större än att det går att nå alla stadens delar med cykel (Malmö stad, 2018d).

Därutöver är den gamla Kontinentalbanan återöppnad för persontrafik och i linje med den översiktliga planeringen om förtätning vid stationsnära lägen, syns områden längs med järnvägen som eventuellt kan vara lämpliga platser för att uppfylla visionerna om förtätning. Det är med grund i denna möjlighet som examensarbetet tar vid. Ett undersökande och beskrivande arbete där två stationsnära lägen längs Kontinentalbanan ska "lämplighetsprövas" som förtätningssaktuella. De stationsnära lägena som undersöks är delområdena runt den nyöppnade Östervärns station och delområdena runt nybyggda Rosengårds station. En plats som ligger några steg före i stadsutvecklingsprocessen runt en nyöppnad station, är Hyllie. Detta område är därför tänkt som referensområde för att kunna resonera kring förutsättningar.

I samband med efterforskningen inför denna studie blev det också tydligt att tillgången på modeller, mallar och riktlinjer var knapp och otydlig. Därför finns anledning att genomföra studien sett som en förstudie enbart baserat på vad som finns lättillgängligt att utnyttja i form av just modeller, mallar och riktlinjer. Huruvida detta kommer att medföra insikter kring smidighet i användandet av tillgängliga hjälpmedel återstår att se. Är så fallet finns utrymme för vidare studier att ta vid för en mer djupgående utvärdering av tillgängliga modeller, mallar och riktlinjer vid förtätning.

### 1.2 Syfte och frågeställningar

#### 1.2.1 Övergripande syfte

Det här examensarbetet har i syfte att ur ett förstudieperspektiv utreda hur lämpligt det är att i linje med Malmös översiktsplan, förtäta längs med den återöppnade Kontinentalbanan. Utredningen fokuserar på att lämplighetspröva förtätning baserat på de modeller, mallar och riktlinjer som finns att tillgå inför ett förtätningssprojekt.

### 1.2.2 Frågeställningar

- Hur ser förutsättningarna för förtätning ut i de två utpekade områdena runt Östervärns och Rosengårds stationer och varför?
- Är översiktsplanens innehåll en god grund för förtätning?

För att svara på huvudfrågorna ovan och för att styra undersökningens upplägg har följande delfrågor tagits fram:

- Vad betyder förtätning?
- Hur går det att planera för förtätning?
- Hur skiljer sig de två områdenas förutsättningar för förtätning?
- Går det att göra några kopplingar mellan Hyllies stadsutveckling och de konstaterade förutsättningarna för de två utpekade områdena?

### 1.4 Metod

Syftet med en studie kan ofta vara beskrivande, utforskande, förklarande eller problemlösande, en kombination av dessa är också vanligt förekommande. Om syftet med studien är att skildra en företeelse, alltså ett beskrivande syfte, är kartläggning ett lämpligt val av metod. Fallstudier är ett annat verktyg för att mer djupgående beskriva ett objekt eller en plats. Dessa är inte slumpmässigt utvalda, utan är specifika undersökningar av utvalda objekt eller platser. Dessa ger, som ett komplement till kartläggningar, mer ingående kunskaper (Höst, Regnell & Runeson, 2006, s. 29, 31). Komparativa studier kan användas som en utveckling av fallstudier. Då undersöks fallstudier med olika förutsättningar i en komparativ analys (Wallén, 1996, s. 119).

Studien karaktäriseras av teori och en empiri för att kunna utreda det ställda syftet. Teorin har i syfte att skapa bättre förståelse för hur förtätning realiserats idag och användes som en grund till den efterföljande jämförelsen och lämplighetsprövningen av de utpekade områdena. Teoriavsnittet behandlar därför begreppet förtätning, dess ursprung och en kartläggning av hur förtätning används genom modeller, mallar och riktlinjer. Det teoriavsnittet var också en grundförutsättning för att skapa bättre förståelse för de efterföljande teoriavsnitten. I de efterföljande avsnitten presenteras Malmö, Kontinentalbanan och Malmös utbyggnadsplaner med fokus på de områdena som valts ut längs med Kontinentalbanan. Detta i form av förhållandet idag och visionerna för hur utveckling är tänkt att ske. För att möjliggöra en komparativ analys och vidare analys gjordes också utvärderingar på de två utpekade områdena, dels genom efterforskning i litteratur och i andra källor men även genom platsbesök. Dessa utvärderingar tillfördes studien med inspiration från ovan beskrivna verktyget, fallstudie. I den komparativa analysen lades fokus på förutsättningar och möjligt utfall genom att sätta de två undersökta områdena runt Östervärns och Rosengårds station mot varandra och delvis mot referensområdet, Hyllie. Detta för att kunna jämföra situationerna i de olika områdena. Med grund i vad som beskrivits ovan

avgjordes sedan den aktuella förutsättningen för de två utpekade områdena med icke påbörjad stadsutveckling. Detta är även beskrivet som "lämplighetsprövning av förtätning".

## 1.5 Avgränsningar

### 1.5.1 Geografisk avgränsning

Tre stationsområden längs Kontinentalbanan ingår i studien. Undersökningsområdena för dessa avgränsas geografiskt baserat på två aspekter. Dels grundas avgränsningen i definitionen "stationsnära läge". I första hand ska enbart det som får anses ligga inom ramen för ett stationsnära läge analyseras i studien. Det "stationsnära läget" är baserat på de resonemang och aspekter som presenteras i avsnitt 2.9.2 *Stationsnära läge 2.0*, i Kapitel 2 "Förtätning". Vidare så är de områden som beaktas vid informationssökning baserade på hela de delområden som angränsas geografiskt till stationsområdet och inte utefter vilka delar av dessa som får anses som "stationsnära läge". Avgörandet har gjorts med hjälp av Malmö stadsatlas, med kartskiktet delområden (Malmö stad, 2019d).

### 1.5.2 Avgränsning av undersökning

Undersökningen har utformats som en förstudie. Därför har avgörandet av förtätningspotentialen i utvärderingen och analysen med hänsyn till studiens storlek främst baserats på vilka slutsatser, det i teorin går att dra. Det vill säga vad de modeller, mallar, riktlinjer och teorier som presenteras i studien hypotetiskt borde resultera i för slutsats om de hade använts som förtätningsmodell, på ett mer djupgående vis i de två utpekade områdena. Tillvägagångssättet beror även på tidsaspekten i denna studie, som avgränsar hur djupt förstudien har möjlighet att utreda. Istället öppnas det upp för framtida studier att ta vid utifrån en mer djupgående synvinkel.

## 1.6 Tidigare examensarbeten

Flera examensarbeten har tidigare behandlat området förtätning. Andra har också beskrivit möjligheterna för stadsutvecklingsprojekt på ett specifikt utpekat område i en stad. Ett av dessa är *Etablering av publika verksamheter i Norra Sorgenfri - En studie över hur en gynnsam marknad skapas*, skriven av Mats Blomqvist och C J Martin Ivarsson vid Lunds tekniska Högskola 2010. Denna studie undersöker också förutsättningarna för att på ett i grunden lämpligt läge stadsutveckla en attraktiv stad för mångfalden, men till skillnad från den här studien, har det arbetet fokus på att etablera nya verksamheter. Ett annat examensarbete *Socialt Hållbar Stadsutveckling - En utvärdering av den fysiskt byggda miljön på Kvarnholmen*, skrivet av Malin Sandström vid Lunds Tekniska Högskola 2017, undersöker i efterhand hur pass väl stadsutvecklingen blev på den utpekade platsen. Däremot har inget examensarbete tidigare presenterat lättillgängliga modeller, mallar och riktlinjer för just

stadsutvecklingsmetoden förtätning och testat dessa på ett utpekade område. Inget arbete har heller fokuserat på utpekade områden som i grunden har goda lägen baserat på att de är kollektivtrafiknära. Därför knyter detta examensarbete an till just den situationen och önskar komplettera befintliga studier med ytterligare en ingångsvinkel för studier kring förtätning.

## **1.7 Disposition**

### ***Kapitel 1 – Inledning***

*För att ge en överblick av genomförd studie, presenteras i detta kapitel dess grunder och förutsättningar genom bakgrund, syfte, frågeställningar, metod, avgränsningar, tidigare examensarbeten och disposition.*

### ***Kapitel 2 - Förtätning***

*Detta kapitel behandlar studiens utgångspunkt, förtätningen och kommer att förklara begreppet, dess ursprung, svårigheter med att förtäta och kartlägga olika förtätningmetoder.*

### ***Kapitel 3 – Malmös förutsättningar ur ett förtätningssperspektiv***

*Det här kapitlet behandlar Malmö ur ett stadsbyggnadsperspektiv, framförallt de aspekter som ligger till grund för studien i det här arbetet. Det som presenteras är historisk och aktuell stadsbyggnadsvision i Malmö stad. Därmed presenteras även ortens översiktsplanering, bakgrund till nysatsningen på Kontinentalbanan, historia och befintliga situationer för var och ett av de utpekade områdena som ska undersökas i studien.*

### ***Kapitel 4 - Utvärdering av områdena runt Östervärns och Rosengårds stationer***

*Utefter vad modeller och teori har visat ovan så presenteras här en utvärdering av de två studerade områdena i syfte att bereda den kommande analysen.*

### ***Kapitel 5 - Analys***

*I det här kapitlet analyseras lämpligheten för förtätning genom att resultaten från utvärderingen, teorier och grunden i översiktsplanen alla ställs mot varandra.*

### ***Kapitel 6 - Slutsatser***

*I enlighet med det som har presenterats i teori och utvärderingen samt vad som sammantaget har diskuterats i analysen kan huvudfrågorna, med delfrågorna som bakgrund, besvaras med de slutsatser som följer i detta kapitel.*

## 2 Förtätning

*Följande kapitel behandlar studiens utgångspunkt, förtätningen och kommer att förklara begreppet, dess ursprung, svårigheter med att förtäta och kartlägga olika förtättningsmetoder.*

### 2.1 Definition av förtätning

Begreppet förtätning, definierar Boverket (2016), är att bygga staden inåt, alltså en stadsbyggnadsmethodik. Begreppet innehar också huvudrollen i Sveriges miljömål för "God bebyggd miljö" (Naturvårdsverket, 2017) som ska innebära en tät och funktionsblandad stadsbyggnad. Förtätning beskrivs där vara en bidragande faktor när det handlar om minskat transportbehov och klimatvinster. Däremot beskylls stadsbyggnadsmethodiken för att ha medfört ökat buller och ianspråktagit grönområden vilket har resulterat i färre rekreationsytor. En tredje vinkling av stadsbyggnadsmethodiken förtätning, är den som Boverket gav ordet (2017b) i en text av stadsarkitekten Peter Hallkvist. Där beskrivs stadsbyggnadsmethodiken ha huvudsyftet att tillföra staden mer blandad och rik omgivning för fler personer inom ett nära avstånd.

### 2.2 Argument för förtätning

I rapporten *Värdeskapande stadsutveckling* (Göteborgs stad et al., s. 70) beskrivs faktorn närhet, som den avgörande när det handlar om ekonomisk tillväxt, social segregation och miljöbelastning.

#### 2.2.1 Bevarande av jordbruksmark

I tider som nu, när resursbevarande diskuteras flitigt, är en omtalad anledning till förtätning att inte ianspråkta obebyggd mark utanför stadens gränser. Dels för att bevara värdefull jordbruksmark men också för att bevara naturområden. I Skåne är jordbruksmarken mål för konflikt mellan förespråkarna för att låta den stora befolkningskoncentrationen ta mer plats och de som menar att slätterna i landskapet är landets bästa odlingsmark (Region Skåne, 2013). Att hushålla med jordbruksmarken ligger helt och hållet inom kommunernas eget ansvar. I Länsstyrelsens (Lst) åtgärdsprogram, för hur Skåne ska uppfylla miljö kvalitetsmålen, förmås kommunerna att inför varje planering av exploatering av jordbruksmark, redovisa hur och vilka väsentliga samhällsintressen som tillgodoses. Jordbruksmark är inte klassad som riksintresse utan regleras enbart i översiktsplaner där kommunen får avgöra vilken markanvändning som ger störst samhällsnytta (Lst, 2016, s. 39).

#### 2.2.2 Tätare stad

Ett ytterligare motiv för att förtäta är att minska eller begränsa avstånden inom staden, vilket i sin tur leder till kortare och färre resor för allt och alla som ska förflyttas och

blir därmed en insats för ett förbättrat klimat genom en mindre påverkan på miljön transportmässigt. Boverket (2016) beskriver också att förtätning numera även framställs som en socialt hållbar lösning ur flera synvinklar. Det möjliggör för fler möten, minskar avståndet till olika aktiviteter, kan medföra mindre segregation och slutligen öka säkerheten. I samband med att städer vill öka sin attraktivitet kan en tätare stad även göra något av luckor i befintliga stadsstrukturen och fylla dessa med något som kan nyttjas bättre och anses mer attraktivt av stadens invånare och besökare.

En tät och sammanhållen stad är också vad som karakteriserar det skånska kulturlandskapet. Det kan beskrivas bestå av många kyrkbyar och mindre sammanhållna orter omringat av stora landskap utnyttjade för jordbruk. Förtätning anses här som den stadsbyggnadsteknik som bäst kan bibehålla det karaktäristiska skånska kulturlandskapet och värna om en sammanhållen bebyggelse (Region Skåne, 2013).

### **2.3 Svårigheter vid förtätning**

Samtidigt slår både Boverket (2016) och Naturvårdsverket (2019a) fast att förtätning ofta innebär färre grönområden och kulturmiljövärden samt mer luftföroreningar och ökat buller. Boverket omnämner dessutom utmaningar med att uppfylla de mål som används som argument för förtätning. Till exempel så leder en tätare stad inte automatiskt till en bilfri stad, som är det bakomliggande målet med kortare transportsträckor. För att få till ett tydligt minskat bilanvändande bör framkomligheten för bilar byggas bort och möjligheterna för kollektivtrafik och gång prioriteras. Även Region Skåne beskriver i sin åtgärdsrapport (2013) hur en tätare stad leder till en större befolkning med fler behov. Detta innebär återigen en moteffekt på ett minskat transportbehov när denna nu större folkmängd ska förflytta sig eller få leverans av varor. Även trängseln kan bli påtaglig, på grund av att det befintliga trafiknätet inte räcker till när trafikanterna blir fler.

Detta är inte bara ett problem inom aspekten bilanvändande utan kan även kopplas till störningar. Dessa orsakas både genom det ökade användandet av transporter men också på grund av det ökade behovet av service och verksamheter som i en blandstad inte ska placeras längre bort än att det upplevs nära. Buller och luftföroreningar kommer att öka, inte bara beroende på användarnas nyttjande av staden utan även på grund av störningar som blir en konsekvens av uppbyggandet i samband med förtätningen med oljud, damm och transporter.

Vidare störningar och svårigheter är de som tillkommer automatiskt då en förtätning, på grund av sitt hållbarhets syfte, ska ske tätt intill en tågstation. I ett stationsnära läge finns störningar så som buller, men även riskerna med att exploatera på ett nära avstånd till en miljö där ett konstant flöde av persontrafik och godståg är påtagliga.

Det tillkommer alltså svårigheter med att bebygga nära ett stationsområde och det finns regler och krav att följa kring markanvändningen beroende på avstånd från järnvägen, sedd som riskkällan.

En annan utmaning är att skapa den täta staden som ger fler möten och interaktioner. Dessa möten bygger på att alla samhällsgrupper vistas i samma område som i sin tur förutsätter att förtätningen innebär bostäder för alla dessa grupper. I dagsläget finns ett stort problem med att en förtätning ofta innebär nybyggnation av bostäder vilket på grund av nyproduktionskostnaden och markpriser inte möjliggör för alla att bosätta sig i området när det resulterar i höga bostadspriser eller månadshyror. Både boende och verksamheter kan drabbas och behöva flytta på grund av den högre kostnaden som triggas av markpriserna och en gentrifiering är oundviklig (Boverket, 2016).

Även då motiven till förtätning i stor utsträckning är att bevara jordbruks- och naturmarker är det ofta gröna områden nära stadsområdet som får ge vika för en förtätning. Detta är ofta svårmotiverat då närheten till grönområden är en stor del av det som skapar värde för befintliga boende. Svårigheten kan vara att motivera hur det inte behöver handla om kvantitet utan istället hur kvaliteten på grönområdet kan förbättras genom en förtätning (Region Skåne, 2013).

### **2.4 Förtätningens historiska ursprung**

För att förstå förtätningens ursprung är det lämpligt att titta på vad fenomenet är en motreaktion på. Nämligen "utglesningen", som skedde för att komma undan det trånga och ohälsosamma livet i staden. Den engelska motsvarigheten är "Urban sprawl" som myntades på 1930-talet i Nordamerika. Det var då de typiska villaförorterna började anläggas i USA, men i Sverige tog inte utglesningen fart förrän under efterkrigstiden, i samband med att användandet av bil blev vardag. Med en bil gick det att bosätta sig längre bort från servicen i stadskärnorna vilket resulterade i att större svenska städers yta ökade med 70 procent mellan åren 1965 och 1990. Någonstans i mitten på den tidsperioden blev det allmänt känt att vår utbredning hade en påverkan på klimatet och det var också i samband med det man i Sverige började prata om förtätning mer allmogligt. Även om en hållbar utveckling då fick mer uppmärksamhet fortsatte bilen att ta mer mark och till exempel externa köpcentrum och handelspunkter började etablera sig utanför städernas centrum. Sammanfattningsvis har det under efterkrigstiden byggts samhällen där olika aktiviteter är separerade. Vi bor på en plats, arbetar på en annan och handlar på en tredje. (Svenska Naturskyddsföreningen, 2006). Först efter millennieskiftet märks det att förtätningssidor har testats och det syns stadsutvecklingsexempel som möjliggör en vardag där bilen inte ska behövas.

## 2.5 Förutsättningar för förtätning

Att välja förtätning beror inte bara på dess välvilliga motiv; att det är en insats för klimatet eller att individen får närmare till sina måldestinationer. Förtätningen kräver givetvis också förutsättningar för att kunna inrättas.

### 2.5.1 Politik

Stadsutvecklingen i kommuner baseras på den politiska värdegrunden. Svårigheter med detta är att om den politiska visionen är tvetydig blir stadsutvecklingen eller planeringen för stadsutvecklingen likaså. Inte förrän det politiska synsättet har en tydlig grund och hänger samman med planarbetet kommer en hållbar stadsutveckling att kunna ske. En samfällid och för platsen väl förankrad vision krävs för att en kommun ska kunna förverkliga en hållbar stadsutveckling. (Sveriges Kommuner och Landsting [SKL], 2015, s. 11 & 22).

### 2.5.2 Mark, tillstånd och byggrätt

Grunden för att kunna bygga är att ha rätt till marken. Även om läget anses lämpligt för förtätning kommer någon stadsutveckling inte kunna komma till stånd förrän tillstånd finns att exploatera marken. Till en början kan strategiska markförvärv vara en god idé. Att kommunen eller den som vill förtäta äger marken som är aktuell är ett steg i rätt riktning. En dialog mellan olika parter är en annan grundförutsättning för att få till en stadsutveckling som ju ofta är en samverkan mellan aktörer. Till exempel vid förtätning av stationsnära läge är det Trafikverket och kommunerna som båda gynnas av att ha kommunicerat och arbetat fram en gemensam ståndpunkt i fråga om stationsutveckling och därtill stationsnära bebyggelse, detta klargörs i *Stationsnära läge 2.0* (Region Skåne, 2019b). En annan viktig faktor är vad stat och myndigheter tillåter. Dels kan en hållbarare stad främjas genom krav på kommuner i stadsmiljöer, till exempel energikrav i byggnader. Tvärt emot tvingande krav så kan hållbara stadsmiljöer främjas genom att krav undanröjs, sådana som vissa byggregler i Miljöbalken och Plan- och bygglagen. Till exempel kan byggförbud i bullriga miljöer undantas (SKL, 2015, s. 22).

### 2.5.3 Planering

För att ge kommunen mer förfogande över utvecklingen är översiktsplaneringen ett verktyg. Den bör baseras på analyser som har sikte på framtiden, alltså att dessa även då håller i kvalitet. Planeringen måste även ha de lokala värderingarna och kvaliteterna som utgångspunkt, utan dialog och delaktighet med personer med erfarenhet av den aktuella platsen kommer planeringen inte kunna bidra med tillräcklig kvalitet (SKL, 2015, s. 22). Det som bör iaktas och analyseras för att möjliggöra en förtätning redan genom översiktsplaneringen är enligt Boverket (2017a) följande:



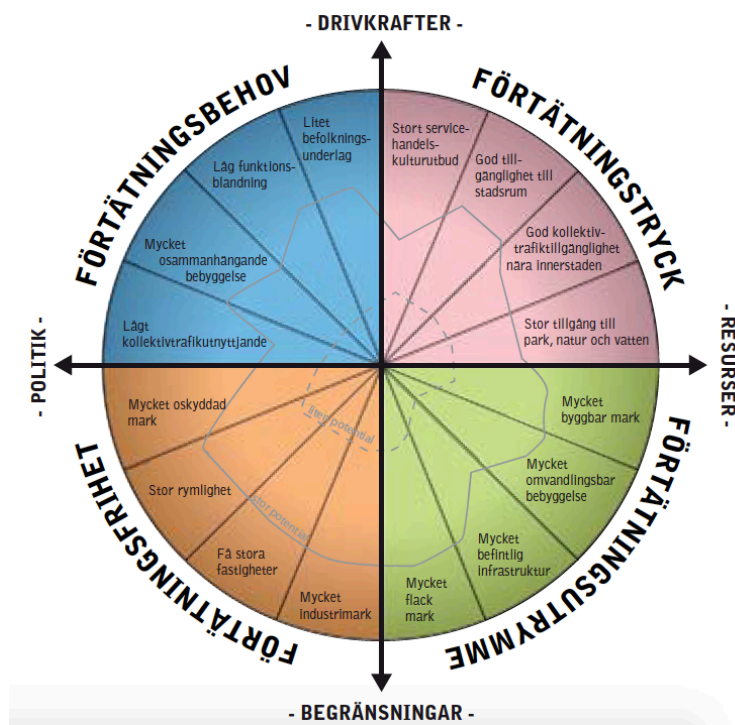
- Rörelsemönster i staden bland annat genom pendling mellan bebyggelsestrukturer, så som bostäder och arbetsplatser.
- Förtättningsmöjligheter i centrum och nära kollektivtrafik.
- Vad som behövs för att främja “den blandade staden” utifrån områdets befintliga värden.
- Övergripande principer för förtätning.
- Förtätning som ger större förutsättningar för serviceutbud och kollektivtrafik.
- Bibehållande och utvecklande av gröna områden och övriga kvaliteter i anknytning till området som medför en god omgivning att leva i.
- Möjliggör för central rekreation och parker som på så vis minskar behovet att resa för att nå sådana områden.

Vidare så kräver en förtätning som all annan stadsutveckling acceptans från detaljplaneringen. Det är ofta här de stora begränsningarna finns inskrivna samtidigt som det är en plattform med chans att möjliggöra för förtätning. I Boverkets *Rätt tätt* (2016) beskrivs skillnader kring hur man planerar för de olika delarna i ett förtättningsområde. Byggnader kan i detaljplan beskrivas med taklutning, höjd, fasad, m.m. Däremot är det väldigt tvetydigt hur detaljplaneringen möjliggör för gröna områden då angivelserna för dessa till exempel är uttryck som “ett träd”. Att möjliggöra grönytor får istället ske genom verktyg som grönytefaktor eller ekosystemtjänster, där det förstnämnda är ett mått på kvantitativ grönska och det andra verktyget beskriver vilken nytta grönskan kan ge i en stad, till exempel som bullerdämpare eller luftrenare. Då förtätning ska innefatta en blandstad med bland annat bostäder, service och grönytor framhäver Boverkets skrift att frågan om hur man planerar för grönytor i detaljplan bör lyftas. Det saknas terminologi och även verktyg för att i detaljplan förklara hur grönskan ska utformas.

#### **2.5.4 Förtättningsrosen**

Regionplanekontoret i Stockholms läns landsting gjorde (2009, s. 22-25) inför framtagandet av *Regional utveckling för Stockholmsregionen 2010* (RUFS 2010) analyser av förtättningspotentialen i den inre storstadsregionens kärnor. Förutom att genom utredningen svara på förtättningspotentialen i dessa områden (i rapporten *Tätare Stockholm*) var även huvudsyftet att utveckla en metod för denna typ av analys. *Förtättningsrosen* framtagen av Spacescape 2008, se figur 1, togs fram och användes som analysmodell i utredningen. Modellen indikerar och lokaliserar övergripande förtättningspotentialen, detta genom fokus på drivkrafter och begränsningar som påverkar potentialen. Den gör analysen genom fyra teman; “Förtätningstryck” - skildrar efterfrågan, “Förtättningsbehov” - skildrar behovet av exploatering för en hållbar stadsutveckling, “Förtättningsutrymme” - skildrar byggbarheten och “Förtättningsfrihet” som skildrar möjligheten att bebygga beroende på juridiska och politiska begränsningar. Viktigt att understryka är att kategorin

”Förtättningsbehov” kan ses som en motsats till de tre resterande kategorierna. Går det att urskilja aspekter som innebär goda förutsättningar för förtätning så förväntas förtättningsbehovet vara lågt medan till exempel förtätningstrycket lär bli högt. Vad som analyseras under varje kategori är olika stadsbyggnadsfaktorer som väljs utifrån vilket område som skall analyseras. Varje faktor representerar en indikator och fyra indikatorer kommer tillsammans under varje kategori, i diagrammet *Förtättningsrosen*, visa på hur stor förtätningspotentialen är med avseende på just den kategorin. De fyra olika potentialerna binds samman med en linje som bildar rosen. Desto närmre utkanten av rosen desto större potential är det också att förtäta. Det ingår totalt 16 indikatorer och dessa får vid varje användande av modellen egna mått som tilldelar dem deras värde i *Förtättningsrosen*. Till exempel, i det exemplar av *Förtättningsrosen* som illustreras i figur 1 nedan, så representerar en indikator “Lågt kollektivtrafikutnyttjande” under temat “Förtättningsbehov”. Måttet för att ta reda på denna indikatorns värde är “BTA inom 500 m gångavstånd från spårbunden trafik”. Värdet undersöks genom karta med kollektivtrafikpunkter. Modellen är grov i sitt utförande och delar in bebyggelse i stadstyper (till exempel tät småhusbebyggelse eller hög sluten bebyggelse). Grönområdena delas in i natur- och parkområden och slutligen delas stadsrumsnätverket in i vägar, gator och gångvägar. Modellen friskrivs från att ge den kompletta potentialen eller förutsättningen för förtätning, men den behandlar kategoriserat stadsbyggnadsaspekter som har anknytning till förtätning.



Figur 1: Förtätningsskissen som indikerar och lokaliserar förtätningspotential (Regionplanekontoret, 2009).

#### 2.5.4.1 Förklaring av indikatorerna

- Lågt kollektivtrafikutnyttjande, kan exempelvis innebära att bilberoendet inte är minskat i linje med en av förtätningens huvudmotiv. Är utnyttjandet av kollektivtrafik lågt finns således ett förtättningsbehov. Detta avgörs med hur mycket BTA det finns inom nära avstånd till en kollektivtrafikhållplats.
- Mycket osammanhängande bebyggelse, innebär att stadsdelen eventuellt inte hänger ihop eller är tillräckligt integrerad. Den kan rent fysiskt ses som luckor i bebyggelsen som kan upplevas som barriärer eller otrygga områden och som indikerar förtättningsbehov.
- Låg funktionsblandning, innebär att stadens olika funktioner varken existerar i tillräcklig mängd eller samverkar i den grad som behövs för att förutsättningarna för att en tät stad ska finnas, detta bidrar till ett förtättningsbehov.
- Litet befolkningsunderlag, innebär dålig täthet på människor och är en dålig förutsättning för att en förtätad och blandad stad, med många funktioner, ska kunna uppstå. Är underlaget litet finns ett förtättningsbehov.
- Stort service-, handel- och kulturutbud, är nära korrelerat med en tät och tillgänglig stad. Finns utbudet i samband med den täta staden så är förtätningstrycket stort i det området.

- God tillgänglighet till stadsrum, tolkas innebära att gångvägar och gator är väl integrerade vilket i sin tur leder till goda förutsättningar för butiksetableringar och gångflöden samt upplevelse av närhet till målpunkter och social integration. Att tillgängligheten till stadsrum beskrivs god kan avgöras av mångsidigheten och flexibiliteten i den aktuella bebyggelsen. Sammanfattningsvis bidrar indikatorn till ett förtätningstryck om den får ett högt värde.
- God regional tillgänglighet, är möjligheten att nära sitt område kunna ta ett transportmedel för att förflytta sig ut från staden vidare regionalt. Är denna möjlighet uppfylld i ett visst område finns där ett förtätningstryck.
- Stor tillgång på parker, natur och vatten, är ett måste vid bebyggelse av täta områden, vid platser som innehar dessa egenskaper finns ett stort förtätningstryck.
- Mycket byggbar mark, är till exempel grönytor och annan mark vid sidan av exploaterade områden som är öppen. Är detta uppfyllt indikeras ett förtätningstryck.
- Mycket omvandlingsbar bebyggelse, denna indikator har sin bakgrund i en utredning som kom fram till att modernismens öppna bebyggelsestyper har potential att omvandlas då där finns stort förtätningstryck att skapa tätare och mer slutna byggnadstyper. I en rapport av Larsson och Molander (2009, s. 14) så beskrivs den traditionella kvartersstaden präglas av tätt byggda kvarter som ofta innebar trångboddhet och ohygieniska standarder. Modernismen eftersträvade i motsats till detta mycket frisk luft, solljusinsläpp och mycket grönt. En typisk modernistisk byggnadsstil innebar därför att husen frilades för att kunna omringas av grönytor innan nästkommande hus, ofta var det lamellhus eller punkthus. Alla lägenheter skulle ha tillgång till samma ljusförhållanden och därmed vara likvärdiga. Vidare gick stadsplanen ut på att olika funktioner i staden skulle vara åtskilda i olika zoner. Vidare separerades även trafikanter. Med cyklar och fotgängare separat och tydlig skillnad gjordes även på genomfartsgator och mindre matargator. Sammanfattningsvis så får indikatorn ett högt värde om bebyggelsen har grund i modernismens öppna stil och indikatorn bidrar till förtätningstryck.
- Mycket befintlig infrastruktur, beskrivs vara en förutsättning för att öka chansen för exploatering av ett område då prislappen lär minska när gator, VA m.m. redan finns tillgängligt. Förtätningstrycket anses öka med mycket befintlig infrastruktur.
- Mycket flack mark, indikerar ett förtätningstryck och således färre svårigheter vid bebyggelse av marken till skillnad från en väldigt sluttande markbit.

- Mycket industrimark, ger förtättningsfrihet och har genom tiden varit en viktig förtättningsresurs då dessa marker består av verksamhetsområden som med sina ofta låga byggnader är flexibla för omvandling.
- Få stora fastigheter, indikerar att marken som ska exploateras har få berörda markägare till skillnad mot om det hade funnits många fastighetsägare till mindre tomter. I det fallet hade stadsbyggnadsprocessen förmodligen blivit mer utdragen. Om indikatorn uppfylls så indikerar det en förtättningsfrihet.
- Stor rymlighet, är en indikator för hur mycket natur- och parktillgång det finns per person. Är denna tillgången rymlig så är förutsättningarna också stora för att hitta plats att exploatera och förtäta och indikatorn ges ett högt värde som bidrar till förtättningsfrihet.
- Mycket oskyddad mark, denna indikator får ett högt värde om marken som är tänkt att exploateras inte ligger under en särskild markrestriktion, som t.ex. ett naturskydd, Försvarmaktens områdesskydd eller att det är mark skyddad för flygfarten. Uppfylls indikatorn så föreligger en förtättningsfrihet.

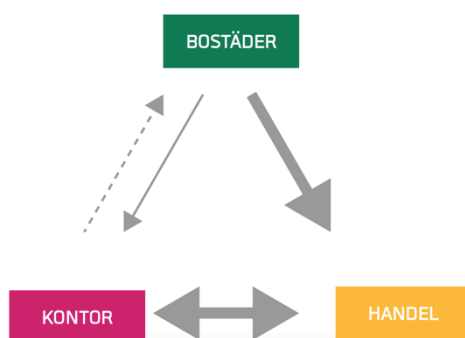
## 2.6 Tillvägagångssätt vid förtätning

När det är beslutat att den stadsutvecklingstyp som ska ske är just förtätning så kan det på olika sätt prövas hur detta ska genomföras. Det finns ett par modeller och mallar publicerade som går att inspireras av, de presenteras nedan. Därutöver finns det av myndigheter och utskott framtagna skrifter som kan fungera som riktlinjer vid ett förtättningsprojekt, dessa riktlinjer beskrivs också nedan.

### 2.6.1 Modell för Värdeskapande Stadsutveckling

Två studier har gjorts i samband med att Göteborgs stad står inför stora stadsutvecklingsprojekt. Målet var att ta fram modeller för att identifiera vilka kvaliteter ett stadsbyggnadsprojekt kan generera och att därigenom presentera vilka kvaliteter som kan skapas i Göteborg. Den första studien *Värdeskapande stadsutveckling* hade som delmål att ta fram ett verktyg som kan utvärdera hur pass väl ett projekt kommer kunna skapa värden. Verktöget är tänkt att användas som en modell för en attraktiv stadsutveckling i Göteborgsregionen. Det som enligt studien är både eftertraktat och klassat som goda kvaliteter i Göteborg är tillgänglighet, täthet, gångvänlighet och rekreation. Dessa resultat togs fram genom en multipel regressionsanalys, vilket är en analys av sambandet mellan flera variabler, vilka utgjordes av prisdata från bostadsrätter och småhus, kontorshyror och handelsomsättning. Lägesvariablerna avgjordes även genom GIS-analys som innebär att de analyserades utifrån en geografisk databas, vilket resulterade främst i information om avstånd och tillgänglighet till dessa variabler som målpunkter. Kvaliteten tillgänglighet definieras i studien som en stad där det är enkelt att förflytta sig genom en smidig infrastruktur som i sin tur bidrar till att tillgängligheten sträcker

sig både lokalt och regionalt. Lokal tillgänglighet avgörs av att det ska vara möjligt att till fots gå till en kollektivtrafikhållplats. Regional tillgänglighet innebär att kollektivtrafiken ska vara tillräcklig vid val av kontor- och bostadsplats. Kvaliteten täthet beskrivs på kontors- och handelsmarknaden som vikten av att vara placerad i ett kluster. Tätheten mellan dessa kan skapa möjligheter för utveckling inom verksamheten då klustret bidrar till att alla verksamma kommer närmare varandra och kan få ett större utbyte. Den tredje utpekade kvaliteten, gångvänlighet, framställs i staden som en miljö som både avhängs av estetiska aspekter som utformning och trivsamt men också framkomligheten i form av ett nät av gångbanor som både är sammankopplade och trafiksäkra. Den fjärde kvaliteten är den rekreativa staden. Denna är utpekad som kvalitet av boende men inte utav kontors- och handelsmarknaden. Det är ännu en gång närheten som har relevans och de som söker bostad eftertraktar områden med grönområden och vatten. Slutsatsen som dras i studien är att de tre marknaderna bostäder, kontor och handel alla är beroende av varandra och för att kunna skapa kvaliteter på var och en av dessa tre marknader behövs det en blandad stad. Se figur 2 för en illustration av slutsatsen. Det finns en del svårigheter med den blandade staden. Handeln har till exempel behov av parkeringsplatser. Dels behöver planeringen av dessa utrymmen vara effektiv så att den efterfrågade närheten i staden bibehålls och dessutom innebär utbud av parkeringsplatser att bilanvändandet ökar och motsätter sig många av de kvaliteter som önskas i den täta staden. Kontors- och handelsmarknadens efterfrågan på kluster drar också åt ett annat håll än en blandstad. Dock menar studien på att den mest betydande klusterutformningen är den med korta avstånd. Handeln attraheras av annan handel inom 100 meters avstånd och kontor gynnas av att ha kontorsgrannen inom 250 meter vilket möjliggör att värden kan skapas även i små kluster. En annan svårighet är vem som ska stå för kostnaden av en blandstad. Ofta blir det fastighetsägaren vars bestånd kan bli icke lönsamt om vakanser bildas i lokaler. Ett förslag för att undvika att ett en enskild fastighetsägare står och faller är att möjliggöra för tredimensionell fastighetsbildning. Modellen för *Värdeskapande stadsutveckling* och dess utpekade kvaliteter menas kunna bistå vid nulägesanalys, plananalys och även vid strategiplanering. (Göteborgs stad et al., 2017, s. 7-8, 11, 13, 70-71, 75-77, 83-84).



Figur 2: Bostads-, kontors- och handelsmarknadernas beroende av varandra löses bäst genom blandstad (Göteborgs stad et al., 2017, s. 75).

## 2.6.2 Indikatorer för stadskvalitet

Den andra studien som gjorts i samband med de stadsutvecklingsprojekt som pågår i Göteborgsregionen heter *Indikatorer för stadskvaliteter*. Det är en indikatormodell som är menad att kunna utnyttjas både som nulägesanalys och som analys av ett planprogram. Den ska effektivt kunna visa på vilken typ av stadsbyggnad ett planprogram kommer att generera. 16 indikatorer och mått har tagits fram för Göteborgs innerstad, se figur 3 nedan. Måtten är baserade på rekommendationerna som i sin tur är skapade utifrån statliga eller EU-övergripande riktlinjer och strategier.

INDIKATOR	MÅTT	REKOMMENDATION
ANDEL OFFENTLIG PLATS	% OFFENTLIG FRIYTA	> 15% PARK- OCH TORGYTA
NÄRHET GRÖNOMRÅDE	GÅNGAVSTÅND TILL GRÖNOMRÅDE	MAX 200 METER TILL PARK- ELLER NATUROMRÅDE > 0,2 HA
NÄRHET LEKPLATS	GÅNGAVSTÅND TILL LEKPLATS	MAX 500 METER TILL LEKPLATS > 0,1 HA
NÄRHET PARK	GÅNGAVSTÅND TILL PARK	MAX 1 KM TILL PARK > 2 HA
ANDEL GRÖNYTA	% GRÖNYTA	> 50 % VEGETATIONSTÄCKNING I OMRÅDE
KORSNINGSTÄTHET	KORSNINGSAVSTÅND	50-150 METER MELLAN KORSNINGAR
TRAFIKSÄKERHET	% LÅGFARTSGATA	> 50 % GATA UNDER 30 KM/H
GATUUTRYMME	% BILYTA I SEKTION	MAX 50 % BILYTA
RUMSINTEGRATION	RUMSINTEGRATION (SPACE SYNTAX)	ÖVERLAPPANDE RUMSINTEGRATION*
BEBYGGELSESTÄTHET	EXPLOATERINGSTAL	> 1,0 OMRÅDE ELLER > 2,0 PÅ TOMT INOM 500 M FRÅN KOLLSTATION
FUNKTIONSBLANDNING	ANDEL BOYTA AV BTA	30-70 % LOKALYTA I OMRÅDET
FASTIGHETSSTORLEK	FASTIGHETSRYTA	< 2000 KVM
ENTRÉTÄTHET	ENTRÉER LÅGS FASAD	< 15 METER MELLAN ENTRÉER LÅNGS FASAD
ANDEL GATULOKALER	LOKALER I BV LÅNGS FASAD	> 75% AV BOTTENVÅNINGAR LÅNGS HUVUDSTRÅK
GÅRDSSTORLEK	GÅRDSRYTA	> 1500 KVM
GRÖNYTA	% GRÖNYTA PÅ KVARTERSMARK	> 50 % GRÖNYTA

Figur 3: Indikatorerna och måtten för Göteborgs stad i *Indikatormodellen* (Göteborgs stad & Spacescape, 2018).

### 2.6.2.1 Vidare resonemang kring indikatorerna för stadskvalitet

Indikatorn för “Andel offentlig plats” syftar på den offentliga friytan såsom torg, park och natur. *Indikatormodellen* väljer att rekommendera samma som FN:s boende och bosättningsorgan (UN Habitat) då studier i andra nordiska städer visar på att även täta städer kan uppnå 15 procent.

“Närhet till grönområde.” *Indikatormodellen* rekommenderar 200 meter som maxgräns för hur långt vardagsavståndet får vara till ett grönområde. Det finns dock resonemang som kan förelägga både ett längre och kortare avstånd. Flera institutioners forskning visar på att 300 meter är en lämplig riktlinje medan analysen i Göteborg med *Indikatormodellen* visar på att innerstaden i dagsläget har potential att klara ett kortare avstånd än 200 meter.

“Närhet till lekplats.” Avståndet bör enligt modellen inte vara längre än 500 meter till en stor lekplats på större än 1 Ha, som anses vara en stor sådan.

När det gäller “Närhet till park” beskrivs 1 kilometer till närmaste park på mer än 2 Ha stora områden vara det allmänna riktvärdet. Men baserat på *Indikatormodellens* utvalda innerstadsdelar i Göteborg så skulle 500 meter inte vara orealistiskt samtidigt som vissa icke utpekade områden inte ens klarar 1 kilometersavståndet till närmaste park.

“Andel grönyta” finns som indikator då grönskans påverkan på invånarnas hälsa och kvalitet är stor. Måttet beräknas genom verktyget Grönytefaktor som innebär att mängden mark täckt med vegetation i ett kvarter avgörs med avseende på både kvantitet och kvalitet (Boverket, 2018). Rekommendationen 50 procent är tagen då den är ett vanligt krav men efter analys anses 30 procent vara ett mer rimligt mått baserat på vad befintliga täta städer uppnår idag. Detta är baserat på kvartersmark men går att applicera även på offentlig plats.

“Korsningstäthet.” Rekommendationen är tagen från UN Habitat som från början föreslår 150 stycken korsningar inom varje kvadratkilometer. *Indikatormodellen* har sedan översatt denna rekommendation till att föreslå 50-150 meter mellan varje korsning vilket således medför att kvartersstorlekar också begränsas.

“Trafiksäkerhet” är en indikator som med sin rekommendation “Minst 50 % lågfartsgator” minskar risker samtidigt som den medför attraktivare stadsrum. Lågfartsgator definieras av hastigheten 30 km/h, som har blivit gränsvärdet för vad som är maxhastigheten om stadskvaliteterna ska upplevas goda och risken för allvarliga skador ska vara låg. Måttet avgörs av andelen sådana lågfartsgator.

“Gatuutrymme.” Denna indikator finns med i *Indikatormodellen* för att avgöra utrymmet för gående, cyklister och biltrafik då ett levande gaturum är eftertraktat i dagens städer. Ett levande gaturum prioriterar fotgängare och cyklister. Rekommendationen är därför att bilens yta får uppta max 50 procent av gatans utrymme.

“Rumsintegration.” Stadsrum som till exempel huvudstråk har påvisats främja social integration. Studier visar på att det finns ett behov av stråk som ligger centralt i både stadsdel och i staden som helhet. Dessa kan beskrivas som överlappande



rumsintegration. Måttet på rumsintegrationen görs genom metoden "Space Syntax" och innebär att den lokala och globala integrationen läggs i samma karta för att tydliggöra rumsintegrationen. Rekommendationen är ett resultat som visar på en överlappande rumsintegration.

"Bebyggelsestäthet". UN Habitat menar att minst 150 personer ska beredas plats att bo per hektar vilket *Indikatormodellen* har översatt till ett exploateringsstal på 0,75–1,0. Modellen resonerar också att det är ett rimligt mått i kollektivtrafiknära lägen och rekommenderar mer än 1,0.

Gällande "Funktionsblandning" går *Indikatormodellen* ifrån vad UN Habitat rekommenderar och motiverar att analyser av svenska stadskärnor visar på att 30-70 procent boyta av BTA är att rekommendera.

Indikatorn "Fastighetsstorlek" finns med i modellen då forskning visar på att många stora fastigheter medför att ett område blir enformigt och icke omformbart, medan ett stort antal mindre fastigheter kan skapa diversitet.

"Entréstäthet" är enligt stadsforskning en bidragande faktor för att skapa ett gaturum som är både intressant och levande. Bostadskvarter har ofta 15 meter som mest mellan entréer till trapphus. Rekommendationen sätts därför till 25 meter.

"Andel gatulokaler" är med och påverkar gatuliv och om gaturum upplevs trygga. Rekommendationen är att 75 procent av fasaden bör vara gatulokaler längs stråk med höga gång och cykelflöden, alltså huvudstråk. Det är alltså inte relevant att ha lokaler längs alla stråk.

"Gårdsstorleken" är viktig dels för chans till solljus och dels för dess funktion. För att uppfylla god funktion bör den ha en tydlig avgränsning och vara minst 1500 kvadratmeter stor. Avgränsningen är viktig då obebyggd tomtmark nära gatan är ottydligt för vem den är till för ur ett boendeperspektiv. Avgränsad gårdsyta inom ett större sammanhängande avsatt gårdsområde har större värde för boende än gårdsyta tätt intill gatan.

För indikatorn "Grönyta", se förklaringen av indikatorn "Andel grönyta" i ett stycke ovan.

För att illustrera hur pass en stadsdel uppfyller eller hur ett planområde skulle kunna uppfylla indikatorernas rekommendationer så görs ett diagram. För exempel, se figur 4 som illustrerar hur stadsdelen Haga i Göteborg uppfyller rekommendationerna som syns i figur 3 (Göteborgs stad & Spacescape, 2018, s. 3, 10-11, 14-33, 36).



Figur 4: Ett exempeldiagram som visar resultat från den indikatormodellens rekommendationer som presenterades i rapporten *Indikatorer för stadskvaliteter* (Göteborgs stad & Spacescape, 2018, s. 36)

### 2.6.3 Tätare Skåne

*Tätare Skåne* (Region Skåne, 2013) är en rapport som önskar inspirera Skånska orter att överväga förtätning. Återigen presenteras en metod baserad på indikatorer och denna gång för att avgöra orters befintliga täthet. Metoden avgör detta genom vad som ryms inom ett område i fråga om urbana kvaliteter, tillgänglighet till station och kvalitativa grönområden. Resultatet ska visa på om området är i behov av förtätning och om en sådan är genomförbar och visas tydligast i en *Värderos*, se figur 5 nedan. Metoden innebär raster- och GIS-analys och utgörs av sex indikatorer:

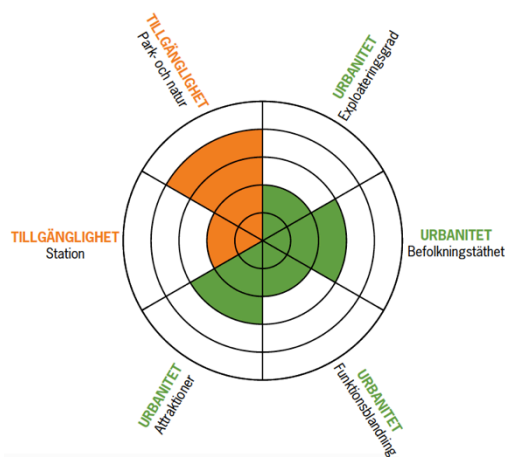
- Exploateringsgrad
  - Exploateringsgraden är ett direkt mått på områdets täthet och visar på var i staden koncentrationen av bebyggelse finns. För urban kvalitet är lokalytor viktigt. Förutsatt att de blandas med bostadsytor så bidrar lokalerna till en blandstad till skillnad mot lokaler i industrifastigheter som ofta ligger avskilt och inhägnat. Byggnader som är taxerade som industrifastigheter ingår därför inte i denna analys, då de som helhetliga industrier inte är av den typen som bidrar till blandstad. Normalt när exploateringsgraden beräknas för ett område divideras byggnadernas sammanlagda bruttoarea (BTA) med områdets yta. Dock för att få en mer övergripande uppfattning om olika områdens exploateringsgrad går dessa istället att jämföra

mot exempelbilderna i figur 6 nedan och därigenom ge ett område en ungefärlig exploateringsgrad.

- Befolkningstäthet
  - Befolkningstätheten (antal personer per Ha) är viktig för hög urban kvalitet och beskriver normalt hur många som bor i området som undersöks, men relevant att ha i åtanke för förtätningsstudier är också antalet arbetande och besökande i området även om detta innebär betydligt mer komplicerade undersökningar. Antalet personer beräknas i linje med att området är uppdelat i raster och för varje hektarruta i rastermatrisen beräknas antalet boende inom en radie på 600 meter.
- Funktionsblandning
  - Både för ett urbant områdes funktionalitet och individers upplevelse av detta är blandningen av funktioner viktig. Analysen av den här indikatorn visar på vilka delar av staden som genomsyras av verksamheter eller bostäder. För att öka befolkning av områden under dygnets alla timmar är en stor blandning av funktioner viktig. För en utveckling och ett bibehållande av verksamheter, så som handel och serviceställen, är mixen också viktig då den drar till sig individer. En tillräcklig blandning uppnås om den ena funktionen inte är varken mindre än 25 procent eller mer än 75 procent av den totalt bebyggda ytan på varje hektar. För en övergripande uppfattning av funktionsuppdelningen i ett kvarter går det att studera den huvudsakliga användningen av varje byggnad.
- Attraktioner
  - Ju högre koncentration av attraktioner desto fler sammankomster lär ske mellan personer vilket i sin tur är en förutsättning för utbyten på de sociala och ekonomiska planen. För att täcka alla typer av behov hos personer vad gäller attraktioner tas både offentliga och privata sådana med i analysen. Idrottshallar, bibliotek, koloniområden, kyrkor, kyrkogårdar, sjukhus, hälsovårdscentraler, förskolor, skolor, caféer, hotell, restauranger, parker, lekplatser, butiker, kommunhus, m.fl. är exempel på attraktioner eller besöksmål. Precis som för befolkningstätheten beräknas antalet attraktioner inom en 600-meters radie för varje hektarruta.
- Tillgänglighet till kollektivtrafik
  - Framförallt avgör tillgängligheten till kollektivtrafiknoder möjligheterna för områdets utveckling i en hållbar riktning, då fler personer vid god tillgänglighet kan välja det resesättet. Vidare bidrar god tillgänglighet till fler sammankomster då personer med större

sannolikhet stannar på området. Måttet är den andel personer som har mindre än 10 minuters gångväg till kollektivtrafiknoden.

- Tillgänglighet till kvalitativa grönområden
  - Med kvalitet menas hur attraktivt ett område upplevs, hur tillgängligt det är och hur pass mycket det används. Syftet med analysen är att ge en uppfattning om stadens gröna områden och hur de hänger samman. Kyrkogårdar, idrottsplatser och koloniområden räknas bort då de inte är tillgängliga för alla eller kan användas lika fritt som till exempel parker. God tillgänglighet innebär mindre än 200 meter fågelvägen till ett grönområde.



Figur 5: Exempel på värderos som illustrerar resultat från modellen framtagen i rapporten *Tätare Skåne* (Region Skåne, 2013).



Figur 6: Intervaller för exploateringsgrad framtagna i rapporten *Tätare Skåne* (Region Skåne, 2013, s. 61)

## 2.7 Förtätning i stationsnära lägen

En grundförutsättning för att en förtätning ska uppfylla ett av sina huvudsyften är att den faktiskt genererar ett närmare samhälle avståndsmässigt, detta i linje med rapporten *Värdeskapande stadsutveckling* som beskrivs i avsnitt 2.2 Argument för förtätning. Därmed är förtätning i kollektivtrafikhärläge en fördelaktig utgångspunkt för måluppfyllelse, då lättillgängliga transportsätt bidrar till kortare resor.

### 2.7.1 Stationsnära läge 2.0

Inför stora visioner kring ortsutvecklingen i Skåne har avdelningen för regional utveckling inom Region Skåne jobbat med att ta fram *Stationsnära läge 2.0*. Den ena, i projektet, ingående skriften (Region Skåne, 2019b) ska fungera som verktygslåda vid stadsutveckling i stationsnära läge i Skåne och den andra (Region Skåne, 2019a)

är ett positionspapper med syfte att uppmärksamma viktiga och för Skåne övergripande principer i dessa stadsutvecklingssituationer.

Definitionen av ett stationsnära läge beskrivs både i denna verktygslåda och dess positionspapper. I den sistnämnda skriften förklaras att det stationsnära läget inte bara avgörs av faktorn avstånd, även åtkomsten till stationen är en betydande faktor för huruvida läget är att anse som stationsnära eller ej. Det "stationsnära läget" definieras därför som ett område där tillgängligheten till station eller aktuell kollektivtrafiknod är god. Huruvida den är god beror på Ortsstruktur och storlek på upptagningsområdet, cykelframkomlighet samt annan infrastruktur och parkeringar samt kollektivtrafik kopplat till den aktuella stationsnoden. I rapporten beskrivs sammanfattningsvis det stationsnära läget bero på den upplevelse samt tillgänglighet som finns och som kan vara planerad eller möjlig längre fram. Det vill säga, preciseringen är föränderlig.

Förtätning kopplat till stationsnära lägen förklaras vara nödvändigt för att genom Ortsstrukturen stödja ett ytterligare kollektivt resesätt och därmed ett tillvaratagande av de satsningar som gjorts på infrastruktur. Att bygga tätt på ett läge med god tillgänglighet till kollektivtrafik öppnar upp för fler boende och även möjligheten för sysselsättning samtidigt som mer handel och service kan etableras på platsen.

## 3 Malmös förutsättningar ur ett förtätningperspektiv

*Det här kapitlet behandlar Malmö ur ett stadsbyggnadsperspektiv, framförallt de aspekter som ligger till grund för studien i det här arbetet. Det som presenteras är historisk och aktuell stadsbyggnadsvision i Malmö stad. Därmed presenteras även ortens översiktsplanering, bakgrund till nysatsningen på Kontinentalbanan, historia samt befintliga situationer för var och ett av de utpekade områdena som ska undersökas i studien.*

### 3.1 Malmös översiktsplanering

Den senaste versionen av Malmös översiktsplan (Öp 2019) antogs 31 maj 2018. Planstrategin hävdar återkommande genom planhandlingen att det är en tät, grön och funktionsblandad stad som ska representera Malmö. Den anknyter till den tidigare versionen av översiktsplan som anses ha bidragit till att flera utförda och pågående planeringsprocesser redan syftar till att förverkliga representationsfaktorerna täthet, grönt och funktionsblandat. Främst är dock dessa faktorer något som inte anses finnas i tillräcklig utsträckning idag, utan planeras växa fram ytterligare ju mer staden utvecklas. Stadsbyggnadsvisionen omnämner bland annat Kontinentalbanan och hur det i framtiden har vuxit upp täta stationssamhällen som ger möjlighet för många kontor och arbetsplatser. Inte minst knyter utveckling längs med och transporten på Kontinentalbanan ihop Malmös östra och västra delar, vilket kommer att vara en viktig aspekt i samband med visionen att sudda ut och bryta barriärer mellan Malmös olika stadsdelar.

Översiktsplanen har fokuserat på att låta prioriterade inriktningar strukturera upp hur visionerna framöver ska implementeras. Planen förmedlar att all fysisk planering ska vara grundad i dessa prioriterade inriktningar. Grundtanken är att Yttre Ringvägen, Europaväg E6, ska bli Malmös yttre gräns. Jordbruksmarken utanför Yttre Ringvägen hävdas också vara en av kommunens viktigaste naturresurser och motiverar därför ett växande inåt stadens mitt. Nedan presenteras inriktningarna:

- Regional motor för grön tillväxt och sysselsättning

I sammanhanget Öresundsregionen ska Malmö vara en tydlig knutpunkt, detta tillsammans med Lund. På sikt kan också Hamburg inkorporeras i det stora samarbetet i samband med Fehmarn Bält-förbindelsen. För hela Sveriges del har Malmöregionen därför en viktig roll när det gäller att agera tyngdpunkt för södra Sverige och måste kunna erbjuda bostäder och arbetsplatser. För att vara en lättillgänglig stad måste dessa målpunkter vara placerade i anknnytning till kollektivtrafiklägen. För att ett näringsliv av

mångfald ska söka sig till Malmö måste staden kunna erbjuda både lokaler och mark för dessa att etablera sig i och på. Utrymme för de företag som kräver större yta måste också tillgodoseas då de i regel skapar många arbetstillfällen, trots att de ofta i samband med ytbehovet kan anses störande av omgivningen. Vad som i anknytning till företagsverksamheten är viktigt är en variation av bostäder som är tillräckliga både för befintliga Malmöbor och de som flyttar dit. Dessutom behövs förskolor och skolor samt universitet som erbjuder plats i tillräcklig mån och har förutsättningar för att växa i anknytning till näringslivet.

- En nära, tät, grön och funktionsblandad stad

I anknytning till huvudidén att låta Malmö utvecklas inom en ram, tillika Yttre Ringvägen, så tillkommer följande prioriterade inriktning. Fokus ligger på att styra stadens påverkan på miljö, klimat och resursanvändning genom att i en tätare stad möjliggöra för Malmöborna att ha en mer hållbar levnadsstil. De kvaliteter som enligt denna översiktsplan är värda att bygga vidare på i Malmö är närheten till hav, kontinenten, Köpenhamn och landsbygden. Beskriven är också en strävan att placera service av offentligt slag blandat med bostäder. Ytterligare etableringar av stora handelscentra prioriteras inte utan istället vill man gynna de lokalt placerade verksamheterna i varje kvarter. Gällande gröna områden i den tätare staden så ska dessa vara integrerade med boendekvarteren.

- Staden som kulturell och demokratisk arena

Av hög prioritet är att använda stadsplaneringen för att skapa ett mer sammanknutet Malmö på en social nivå. Översiktsplanen anger att ett sätt för att främja detta är att skapa mer rörelse mellan olika stadsdelar som i sin tur ska ske med hjälp av nya målpunkter, tydligare stråk och borttagande av idag hindrande barriärer. Ett utbud av lokaler på alla platser i Malmö möjliggör för kulturella verksamheter att etablera sig och erbjuda ett kulturellt utbud i alla Malmös delar. Detta kommer medföra att rörelsemönstret kring efterfrågan på kulturella aktiviteter kan skifta och bredda sig över hela Malmö. Viktigt är även att utbudet av offentliga mötesplatser, så som parker, torg och idrottsplatser, växer i takt med ny bostadsbebyggelse. Betonat är det också att hela Malmö ska kunna nås med cykel, gång eller kollektivtrafik och om nödvändigt även via bil. Kommande planering och utformning beskrivs behöva beakta mångfalds- och genusaspekter. Vidare ur den aspekten så ska ett fortsatt arbete i Malmö ske för att bygga staden mer jämställd mellan kvinnor och män. Ett exempel på jämställdhetsarbetet är val av transportsätt och vilka det i dagsläget finns att välja emellan. Det ska även vara tryggt att förflytta sig längs Malmös gator och den huvudsakliga prioriteringen satsar



på att sänka farten på trafiken i Malmö. Slutligen förespråkar översiktsplanen att stadsplaneringen ska verka för en hälsosammare stad, där ett stort utbud av platser att mötas och idrotta på ger förutsättningar för detta mål. Offentliga möjligheter för rekreation menas också ge alla samhällsgrupper möjlighet att motionera. I samband med detta önskas planeringen också verka för en minskad grad av luftföroreningar och buller samt för främjandet av cykelanvändande, t.ex. ett bredare cykelvägsnät.

Vidare ur förtätningssynpunkt så behandlas ämnet "tät stad" i översiktsplanen. Den definierar täthet som att en begränsad yta ska rymma fler funktioner och människor. Strategierna för detta föreslås vara följande:

- Att marken i de områden som byggs ut ska ge plats åt varierande funktioner genom ett effektivt utnyttjande av ytan så att täthet upplevs. Öppenhet för innovativa sätt att anlägga och planera infrastruktur och vegetation, så att markutnyttjandet minskas, ska ske genom att låta till exempel gaturum användas av flera funktioner samtidigt.
- Främst vid stationsnära lägen men även i resterande delar av den befintliga staden ska komplettering ske genom tätare bebyggelse. I samband med detta ska områdena bortom fysiska och mentala barriärer integreras bättre än i dagsläget. Exempel på detta är att omvandla befintliga infarter till gator mer integrerade i stadslivet, med mer handel och service längs med. Ett annat sätt är att ha god dialog med invånarna tidigt i planeringen för att förändra den befintliga staden.
- Målet är att få till en stor variation av funktioner som inte är störande för omgivningen. Även en strävan efter bostäder i olika upplåtelseformer ska beaktas.
- Omvandling, av i dagsläget ineffektivt exploaterade områden för verksamhet, till förtätade bebyggelsestrukturer ska möjliggöras.
- Planering för ett utökat användande av befintliga tekniska system så som fördelningsstationer och VA.
- Risker med förtätning så som buller, förändrad luftkvalitet, mindre solljus m.m. ska beaktas så att människors levnadsstandarder med avseende på hälsa inte försämras.
- Begränsningar för utveckling och utbyggnad av riskklassade verksamheter ska undvikas genom att etablering av bostadsområden inte placeras i direkt närhet.

Ur förtätningssynpunkt är ett annat ämne som beaktas i översiktsplanen "Grön stad". Strategierna för att bibehålla och utveckla denna kvalitet i Malmö beskrivs vara följande:

- Att utnyttja befintliga gröna eller blå (vatten) ytor för annan användning än rekreativa funktioner ska undvikas, istället ska miljöer som dessa bli fler och förbättrade.
- Andelen yta i Malmö som är hårdgjord ska minskas totalt sett. Prioritering av träd ska göras i gaturummet framför andra funktioner samtidigt som befintliga sådana ska värnas om. Vidare så ska mer vegetation på kvartersmark eftersträvas.
- Tillgänglighet ska eftersträvas med avseende på parker.
- Stadsstrukturen ska innehålla parker och bebyggelsekvarter ska grupperas och inte vara placerade längs med vägar för minskat buller.
- Platser för exploatering ska väljas utefter var ianspråktagandet har minst påverkan på naturvärden. Går påverkan ej att undvika ska den i största möjliga mån minimeras.
- De gröna funktionerna i staden ska utformas så att flera användare kan utnyttja dessa samtidigt utan att konflikter uppstår.

Vid förtätning har även kulturmiljöer, historiskt perspektiv och stadens arkitektur stor inverkan. Strategier i översiktsplanen för att beakta dessa aspekter beskrivs nedan:

- De befintliga karaktärer som präglar Malmö ska vara grund för vidare utbyggnad. Hänsyn till bebyggelse härstammande från historien ska tas genom att ny exploatering ses som kompletterande bebyggelse som kan gå i linje med den befintliga. Detta samtidigt som befintliga funktioner får möjlighet att bli bättre ur både funktionalitets- och miljöperspektiv. Befintliga kvaliteter på platsen ska tas i beaktning samtidigt som nya byggnaders gestaltning får ta sin plats i sin tid.
- Mångfaldh ska karaktärisera den kompletterande gestaltningen. Även stimulans till de mänskliga sinnena ska stå i fokus vid gestaltningen.
- Placering av högre byggnader har särskilda beaktningar att vidta vad det gäller omgivningens upplevelse av deras framträdande.

Slutligen är utbyggnadsstrategin i översiktsplanen relevant ur förtätningssynpunkt. Nedan presenteras strategierna för hur denna ska ske:

- I befintliga stadsstrukturer ska kommande förtätningssynpunkt främst ske, detta under förutsättning att en tillräckligt stor komplettering av bostadsbeståndet sker. Vidare ska just nu aktuella och redan påbörjade utbyggnadsområden fullföljas.
- Områdena ska kunna erbjuda ytor för olika typer av funktionsetablering.
- Främst ska utbyggnad påbörjas i kollektivtrafiknära områden.
- Utbyggnad av bostadsområden ska samtidigt kompletteras med den service som behövs för att tillgodose de boendes vardagsbehov.

- Tillgodoseende av parker och andra rekreativa områden ska tas i beaktning vid utbyggnad.

### **3.2 Kontinentalbanan, ursprung och nyöppning**

Kontinentalbanan anlades år 1889 (Malmö stad, 2018b), då som en förutsättning för att industrier skulle kunna etableras. Därefter har den använts för både godstrafik och persontrafik i olika perioder. Det påbörjades, under tidigt 2000-tal, planer på att skapa en Malmöring på räls. Detta genom att låta pendeltåg utnyttja både Kontinentalbanan och den då planerade citytunneln. Men efter Citytunnelns färdigställande så fick den tänkta Malmöringen motstånd med klagomål på kommande bullernivå och en miljödöm satte därtill krav på att inrätta bullerskydd, vilket bromsade upp arbetet. Dessutom ansågs Citytunneln redan vara överbelastad och ytterligare persontrafik på spåren skulle inte vara möjligt (Hållbar stad, 2017). Det slutliga alternativet, som sattes i bruk den 9 december 2018, blev istället en Malmöpendel. Ombyggnaden är ett samarbete mellan Trafikverket, Malmö stad, Svedab och Skånetrafiken (Trafikverket, 2019). Malmöpendeln förverkligades genom att tågen till Kristianstad kopplades samman med systemet för Kontinentalbanan och kompletteras dessutom av en pendel var 30:e minut mellan Hyllie station och Malmö central, med stopp på Svågertorp, Persborg, Rosengård och Östervärn, se figur 7 nedan som illustrerar sträckningen av pendeln. En önskan är att det på sikt ska kunna gå Öresundståg som förbinder Rosengårds station direkt med Lund eller Köpenhamn. Vad som däremot redan är under process är återinförandet av persontrafik på Lommabanan som i nuläget enbart är ett godsstråk. Detta kommer utöka målpunkterna från t.ex. Rosengårds station ytterligare, med nya destinationer som Lomma och Kävlinge. (Malmö stad, 2018c).

I och med Malmöpendeln och andra kollektivtrafiksatsningar kommer 28 550 bostäder att byggas i Malmöregionen (även i grannkommuner) fram till år 2035. Kollektivtrafiken ska främja bostadsutbyggnad i form av förtätning. Detta beskriver Malmö i sin satsning: Storstadspaketet, som är en del av arbetet med att uppfylla målen i Sverigeförhandlingen för höghastighetståg. Satsningarna finansieras delvis av bidrag från staten villkorat av bostadsåtaganden som detta (Malmö stad, 2019g).



Figur 7: Karta över hur tåglinjernas sträckning efter den 9 december 2018 (Malmö stad, 2018c).

Återöppnandet av Östervärns station har inneburit en sammankoppling mellan det centrala Malmö och stadsdelarna i norra Malmö, en knutpunkt mitt emellan. Stationen tillsammans med nya kopplingar under järnvägen och över järnvägen ska bidra till att Kontinentalbanans sträckning inte längre ska upplevas ge en barriäreffekt. Istället är målet att alla i Malmö ska känna enkelheten att ta sig till de centrala delarna av områdena på andra sidan Kontinentalbanan genom att nya förflyttningmönster kan skapas för fler än de som redan bor där. Tanken är att skapa många bostäder och arbetsplatser genom att bygga tätt precis intill stationen och därmed göra det möjligt för service att etablera sig. Längre fram är det tänkt att en nyöppning av Simrishamnsbanan skulle kunna ge Östervärns station ännu ett syfte som en station där byten till andra tåg eller bussar kan ske. (Malmö stad, 2018e).

Rosengårds station är till skillnad från Östervärns station, en nybyggd station som etablerar sig på en plats som tidigare inte har varit anpassad för att agera stationssamhälle. Bakgrunden är att stationen ska vara startskottet för något mycket större, att förändra hela området öster om den nya stationsbyggnaden. Med hänsyn till att området Rosengård många gånger varit på tapeten för dess sociala problem, ska satsningen på den nya stationen medföra enklare resor in till centralare delar av Malmö där jobb och utbildning finns. Samtidigt som attraktionen till området i sig kan öka när det blir smidigare att ta sig till och från (Trafikverket, 2018).

### 3.3 Utpekade områden längs med Kontinentalbanan

Figur 8 nedan visar en jämförande illustration av de tre stationsnära lägena runt Östervärns station, Rosengårds station och Hyllie station. Ytorna motsvarar på ett ungefär de stadsdelsområden som ingår i studien för varje stationsnära läge.



Figur 8: En jämförande illustration av de totala ytorna kring de tre stationsnära lägena som undersöks i studien. Kartmaterialet är hämtat från Eniro (2019) och illustrationen är skapad av Matilda Hammarberg (2019).

Gemensamma källor för de utpekade stationsnära lägena är dem varifrån statistik för folkmängd och yta är hämtade. Därför presenteras denna information gemensamt i tabell 1 nedan. Information har tagits fram utifrån den delområdesindelning som Malmö stad har fört befolkningsstatistik på och enbart de delområden som angränsar till stationsområdet har tagits med.

Tabell 1: Folkmängd i stationsområdena runt stationerna Östervärn, Rosengård och Hylle (Incegül, 2018; Malmö stad, 2019e; Eniro, 2019; Hylle, 2019).

<b>Stationsnära läge runt följande station:</b>	Folkmängd före stationsetablering	Förväntad folkmängd efter stationsetablering	Yta som undersöks i studien.
Östervärns station	10 966 (2018)	11 501 (2023)	160 Ha
Rosengårds station	20 538 (2018)	21 236 (2023)	190 Ha
Hyllie station	60 (2009)	3 108 (2018) 9 000 (2023)	120 Ha

### 3.3.1 Stationsnära läge runt Östervärns station

#### 3.3.1.1 Platsbesök i området runt Östervärns station

Runt Östervärns station är de angränsande stadsdelarna Kirsebergsstaden, Östervärn och Ellstorp. Byggnadsstilen i Ellstorp är totalt olik den på Kirseberg. Samma gäller för Östervärn som präglas av en tredje byggnadsstil. Förutom den nu återupplivade knutpunkten, Östervärns station, så är dessa områden åtskilda av vägar och andra barriärer som till exempel bangården. Även grannkvarter som ligger kloss intill varandra utan barriärer är ej sammansvetsade och det finns ingen tydlig övergång mellan delarna i stadsrummet. Ett exempel är Östervärn och Ellstorp, bostadsområden som båda gränsar till Ellstorps hundrastgård, ett koloniområde och ett antal verksamheter precis söder om Kontinentalbanan. Mellan dessa olika funktioner finns ingen mjuk övergång, det kan till synes verka som om det blivit slumpvis nedsläppta från ovan utan eftertanke, se figur 9 nedan för vy från Östervärns station i rak västlig riktning.



Figur 9: Vy från Stationen mot Östervärn bostadsområde (Hammarberg, 2019).

Vidare är byggnadsstilen i Ellstorp av lamellhusvariant med stora sammanhängande gårdar för hela kvarteret med mestadels grönytor. Öster om kvarteret ligger Ellstorpsparken som utökar mängden av grönområden som finns nära till hands. På Kirseberg ligger husen tätt intill varandra och en utmärkande andel av dem bidrar till bilden av Kirseberg som kvarter med gathusbebyggelse från förr med fristående eller radhusbyggda 1,5-planshus. Genom Kirseberg går en gata, Vattenverksvägen, som får anses utgöra huvudgata i området då den passerar två livsmedelsaffärer, en kyrka och en handfull andra butiker. I periferin av Kirseberg finns även några kvarter med 3-4 våningshus i sten placerade i tajta rader men med grönskande gårdar in emellan. I Östervärn är det mestadels 4-5 våningshus från tidigt 1900-tal i sten som omringar stora gemensamma innergårdar.

Ellstorp och Östervärn har mestadels bostadsbebyggelse men serviceutbud finns inte långt bort, Värnhemstorget ligger precis runt hörnet och angränsande till studieområdet ligger köpcentrumet Entré. Däremot finns i mittenområdet, sydväst och nordöst om Kontinentalbanans sträckning inte något större utbud av service. Först när man kommer upp på backarna och tagit sig en bra bit in i Kirsebergs bostadsområden går det att hitta ett torg med en del serviceutbud och vidare i periferin av det utpekade området finns även idrottshall, bibliotek, koloniområde, kyrka, vårdcentral, skolor, förskolor, lekplats.

## Förtätningmöjligheter längs Kontinentalbanan i Malmö

---

Den stora delen av områdets infrastruktur är den nu inte längre välutnyttjade bangården med bland annat lokstallsområdet i nordöst. Från bangården startar Kontinentalbanan söderut och nordväst ligger Malmö centrals stora bangård. Avseende biltrafiken så ligger området rakt sydöst om motorvägen *Stockholmsvägen* och stadsgatan *Lundavägen* som båda leder nordost ut från Malmö. Via Sallerupsvägen går det också att ta sig sydöst mot Malmös Inre Ringväg. Området är också fullt utrustat med befintlig infrastruktur i form av mindre matarvägar och kvartersgator.

Grönytor tillgängliga för alla på området är som tidigare nämnt Ellstorps hundrastgård (se figur 10 nedan), Ellstorpsparken och parken i anknötning till Kirseberg gamla vattentorn. Utöver detta finns ett koloniområde som är till för innehavarna av kolonilotterna och Beijers park som ligger på gränsen till utanför studieområdet.

Då området är placerat i staden med tät bebyggelse i alla riktningar är det naturligt att ingen mark används för t.ex. flygfält, militära områden eller liknande.



Figur 10: Ellstorps hundrastgård sett från perrongen på Östervärns station (Hammarberg, 2019).



### 3.3.1.2 Historia och typ av område

I området Ellstorp är bostäderna, ovan nämnda lamellhus, byggda 1938 på tidigare åkermark (Bostadsrättsföreningen Ellstorp, 2019). Kirseberg är ett större område som ligger på en backe. Intill denna låg en vång där de första odlings- och betesmarkerna anordnades gemensamt för Malmö, även de första gårdarna byggdes där på 1700-talet. Denna historiska fakta är hämtad från en artikel skriven 1984 (Malmö fornminnesförenings tidskrift, s. 1, 25) och Kirseberg hade fortfarande då ett dåligt rykte efter att på 1800- och 1900-talet varit bråkigt och stökigt.

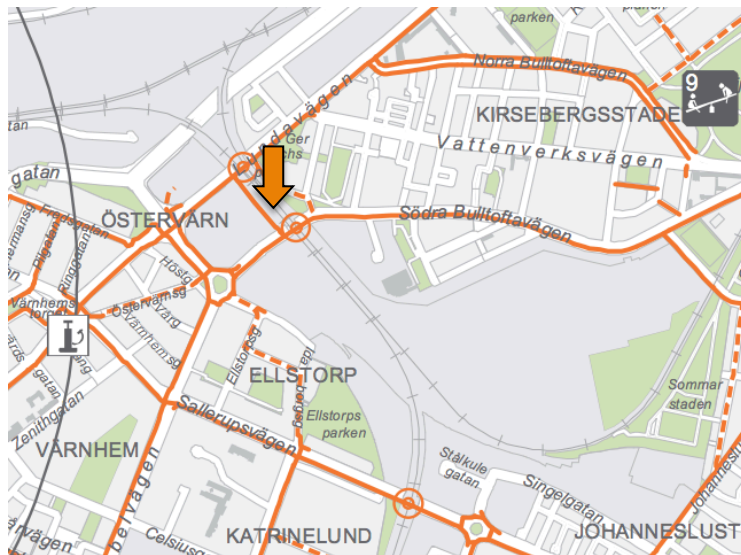
Relativt nyligen har en ny användning av de gamla järnvägsverkstäderna, även kallat "Lokstallarna", på bangården söder om Kirseberg uppstått. Det näringsliv som beskrivs ha etablerat sig i "Lokstallarna" är allt ifrån kreativa företag så som cirkusvagnskonstruktörer, tapetserare och serietidningstecknare till sport- och motorintresserade så som paddeltennisutövare och motorcykelentusiaster (Jernhusen, 2019).

Fastighetsstorlekarna runt om Östervärns station skiljer sig åt. Snittet sydväst om stationen är 1 Ha medan Kirseberg norr om stationen snarare snittar 1,5 Ha per fastighet. Industri- eller verksamhetsfastigheterna ligger centralt i området och upptar stor yta, uppemot 72 Ha (Lantmäteriet, 2019).

Området är inte ur tillträdes- eller användningssynpunkt naturskyddat (Naturvårdsverket, 2019b). Restriktioner som detaljplaner finns dock, se avsnitt *3.3.1.4 Planförutsättningar och stadsutvecklingsstadie*.

### 3.3.1.3 Framkomlighet och transport

Befintlig kollektivtrafik utgörs av busslinje 4 och 31 som båda stannar längs Lundavägen precis intill Östervärns station samt regionaltågen (Pågatågen) (Skånetrafiken, 2018). Framkomlighet och vägar för cyklister går att utläsa ut figur 11 nedan.



Figur 11: Cykelbanor på det stationsnära läget runt Östervärns station som är markerad med orange pil (Malmö stad, 2019a).

#### 3.3.1.4 Planförutsättningar och stadsutvecklingsstadie

Det finns en fördjupad översiktsplan (FÖP) för södra Kirseberg och Östervärn (Öp 2034) (Malmö stad, 2018e), alltså de mittersta delarna av det för studien utpekade området. FÖP:en är på sista delsteget i processen innan den kan bli antagen. Steget innebär att den är på utställning och kommer vid den periodens slut, 2019-05-31, att färdigställas med hänsyn till de synpunkter som inkommit för att sedan överlämnas till Kommunfullmäktige för antagande (Malmö stad, 2019h). Denna FÖP konstaterar att intressanta delområden för en sammankopplad stadsutveckling är Östervärn, Ellstorp, Kirsebergsstaden och Johanneslust då dessa i dagsläget är åtskilda av dels infrastruktur så som järnvågen och stora tillfartsvägar men även av sina väldigt skilda karaktärer. Tanken är att en etappvis utbyggnad ska göras söderut. Detta genom ett tillvaratagande av Kirsebergsstadens befintliga attraktiva egenskaper, däribland en tät stad med många olika varianter på bebyggelse men i en inte för stor skala. En annan identitet som planen önskar ska tas tillvara är den som berättar om Södra Kirsebergs historia inom infrastruktur och industri med framförallt de tidigare lokstallarna och lokverkstäderna. Tillvaratagandet ska göras genom att det gamla kompletteras med modernare drag för att skapa den eftertraktade blandstaden. Delområden som omringar Södra Kirseberg och Östervärn, menar Malmö stad, redan har välfungerande mötesplatser och god sammanhållning mellan invånarna i sina bostadskvarter. Därför önskas Södra Kirseberg och Östervärn integreras med sin omgivning. Ett sätt för att lyckas med denna integrering är att minska den barriär som skapats av Kontinentalbanan och de omkringliggande bilederna.

Bostadsmässigt finns det i FÖP:en planeringsriktlinjer som menar på att en blandning av bostäder ska finnas ända ner på kvartersnivå. Med blandning menas ett varierat bostadsutbud som erbjuder boende för alla typer av individer. 4 500-5 000 bostäder planeras byggas. I dagsläget beskrivs området i stort ha behov av dels stora lägenheter och dels marklägenheter som ska göra det möjligt för individer att bo kvar i området även om deras bostadsbehov förändras. En annan viktig planeringsriktlinje är att bostäder ska finnas i hela området så att alla kvarter ska upplevas säkra även under kvälls- och nattetid. Återigen ska möjligheten till att bevara och omvandla de äldre byggnaderna med verksamhetshistoriskt arv ses över även gällande bostadsbyggande.

Förskolor och skolor planeras byggas på höjden, två-tre våningar respektive minst fyra våningar.

För att uppnå idén kring att binda samman Kirsebergsstaden med centrala Malmö så planeras handel och annan service att läggas vid de idag större bilederna för att fånga personer som är förbipasserande, på besök eller faktiskt bor i området. För att öka sannolikheten för att kunderna verkligen besöker verksamheterna ska stadsrummets utformning längs dessa stråk vara sådan att ett lugnt trafiktempo uppmanas. En annan idé är också korta avstånd mellan entréerna.

Gällande grönområden beskriver FÖP:en att dessa i första hand kommer skapas i mindre format. Krav finns dock på att det ska vara högst 300 meter från bostad till närmaste park eller gröna oas. Detta ska lösas genom inrättande av gröna stråk som i samband med andra aktivitetsstråk också ska ge möjlighet möten kring fysisk aktivitet. En park på 2 Ha för grannskapet i Södra Kirseberg finns planer på att inrätta.

Söder om planområdet för FÖP:en ligger idag en hundrastgård för vilken en detaljplan (Detaljplan för fastigheten Innerstaden 30:40 och Innerstaden 31:7 m.fl. i Innerstaden i Malmö [Dp 5564]) nyligen legat ute på samråd och som nu är under granskningsfas (Malmö stad, 2019b). En aspekt som är intressant ur ett förtätningssperspektiv är att plankartan för denna detaljplan har korsmark på gårdarna mellan de utmarkerade ytorna för flerfamiljshusen. Denna begränsning har i syfte att förbjuda byggnation i de flesta av dess former, men ger vissa undantag bland annat för komplementbyggnader och i detta fall även för parkeringsplatser tillhörande en bil-pool. Ytterligare anmärkningsvärt är den tunnel som är markerad på kartans sydöstra del som ska leda under nuvarande järnvägsområde till Kirseberg på norra sidan av Kontinentalbanan. Vidare har den tidigare hundrastplatsens stora grönområde minskats till tre mindre parkområden (Malmö stad Stadsbyggnadskontoret, 2019).

Ytterligare en detaljplan (Dp 5557) är i process i det utpekade området. Denna är på granskning till och med den 7 juni 2019. Denna detaljplan omfattar en fastighet som

ligger mellan Lundavägen och Stockholmsvägen och är lokaliserad drygt 400 meter gångväg från stationen (Google, 2019). Planen möjliggör för omvandling av verksamhetsområde till bostadskvarter. Cirka 400 lägenheter planeras i byggnader som kan komma att uppnå 8 våningar (Malmö stad, 2019c).

### **3.3.2 Stationsnära läge runt Rosengårds station**

#### **3.3.2.1 Platsbesök i området runt Rosengårds station**

Det är ett myllrigt och intensivt område man träder in i när man färdas norrut längs Norra Grängesbergsgatan. Doften av bröd indikerar att delar av industriområdet som nu är inklämt mitt i Malmö fortfarande lär vara fullt utnyttjat och Pågens stora fabrik skymtas sydväst om stationen. Resterande verksamheter i det väderstrecket verkar något flexiblare och småskaligare, bland annat finns många verkstäder. Här finns det som på många ställen efterfrågas, folkliv, möten och puls på gatorna dygnet runt. Vitemöllegatan svänger av till vänster precis före Amiralsgatan. I det kvarteret försvinner myllret och runtomkring finns istället 4-våningshus från mitten av 1900-talet. Dessa är byggda i u-formade längor som omringas av öppna gårdar. Vitemöllegatans fortsättning österut leder till den nya tågstationen, Rosengårds station. Vid stationen finns en befintlig cykel- och gångtunnel som leder förbipasserande under Kontinentalbanan till den östra sidan av stationsområdet, där första delområdet heter Törnrosen. Här tystnar folklivet ytterligare och man träder in i ett bostadsområde med 7-8 våningar höga och vidsträckta lamellhus, utplacerade så att stora gårdar med vegetation har skapats in emellan. Nästa delområde, Örtagården, är av liknande bebyggelse men innehållande något fler attraktioner så som förskolor och idrottsplatser. Norr om Amiralsgatan utbreder sig stadsdelsområdena Apelgården och Rosengårds centrum (i detta sammanhang är ett stadsdelsområde för folkräkning åsyftat, ej att förväxlas med köpcentrumet). Dessa delar har stora likheter med de två tidigare nämnda i bebyggelsens utformning men har däremot utmärkande, stora, hårdgjorda ytor för parkeringsplatser och vissa av husen är upp till 9 våningar höga. Dessa fyra nämnda bostadsområden är väl planerade och har förutom boendetillägnade gröna utemiljöer tydliga gångleder och stråk för att ta sig runt i områdena. Kvarteren har stora andelar vegetationstäckta impediment, det vill säga mark som blivit över vid exploatering. Rosengårds centrum som verksamhet breder också ut sig på stora ytor och granne finns även ett sjukhus. Vidare västerut men fortfarande på norra sidan Amiralsgatan finns ett industriområde, Emilstorp. Byggnaderna är lager- och fabriksbyggnader i enplans- och tvåplanshöjd och får anses osammanhängande med grannområdet Apelgården. För exempel på typiskt, för platsen, osammanhängande kvarter i området runt Rosengårds station, se figur 12 nedan.



Figur 12: Exempel på osammanhängande bebyggelsestruktur i området runt Rosengårds station med bostäder till vänster och industriområde till höger i bild (Hammarberg, 2019).

Emilstorp får även anses vara totalt annorlunda jämfört med grannområdet på dess västra sida, Östra Sorgenfri, men denna skillnad i byggnadsstil blir mer naturlig då Kontinentalbanan ligger mellan områdena, likt en avskärmare. Området mitt på Östra Sorgenfri kallas Gröningen och är en enorm innergård mellan 4-våningshusen från 1950-talet. Det går tydligt att se den avgränsning som Kontinentalbanan gör mellan innerstaden och ytterområdena på östra sidan. Främst att bebyggelsen är sammanhängande med stilar från första halvan av 1900-talet på den västra sidan och på östra sidan verkar de flesta husen vara yngre. Infrastrukturen upplevs tydlig och noga planerad och därmed också väldigt fyrkantig. Amiralsgatan är den tydliga huvudleden i området och leder all trafik som kommer från Inre Ringvägen vidare mot Malmö city och vice versa. Denna gata utstrålar huvudled och både stadsbussar och de i folkmun omnämnda "Superbussarna" syns passera under Kontinentalbanans järnvägsbro. Precis i anknäring till Rosengårds station och vidare Österut mot Rosengård centrum är det tvåfiligt för bilister men färden vidare västerut, in mot city, smalnar snabbt av till ett enfiligt stråk för bilister och ger bussarna en egen fil längs resten av Amiralsgatan.

I Norra Rosengård, som utgör den största delen av det stationsnära områdets nordöstradelar, finns ett stort grönområde som till största del är Malmös östra

kyrkogård men delar av parken består också av sportplaner och öppen park. Nordväst om stationen ligger Östra Sorgenfri som omringar grönområdet Gröningen där lekplats och stora ytor för spontanlek eller sport hittas. Även söder om Örtagården och Törnrosen finns större öppna parkområden att vistas i.

Då området är placerat i staden med tät bebyggelse i alla riktningar faller det sig naturligt att ingen mark används för t.ex. flygfält, militära områden eller liknande.

### 3.3.2.2 Historia och typ av område

Namnet på stationen tyder på närheten till stadsdelen Rosengård. På de markerna har människor bott sedan cirka 4000 före Kristus. Namnet Rosengård kommer från namnet på Herrgården i sydöstra delen av området och som efter att Peter Kockum köpte den i mitten på 1800-talet utvecklades och blev ett stort jordbruk, känt över hela Skåne. Rosengård var fram till 1959 jordbruksmarker och bebyggdes därefter på 1960- och 1970-talet med bostäder. 1970 stod Rosengårds centrum färdigt och var det första av sin typ, med komplett centrum innehållande, bank, post, varuhus m.m. (HSB, 2019). Stationen angränsar till Rosengård på sin östra sida och på väster sida om Kontinentalbanan ligger Östra Sorgenfri, tillhörande Södra innerstaden och som förvandlades från åkermark till bostäder redan på 1950-talet (Malmö stad, 2018b). Söder om Östra Sorgenfri ligger det mest utmärkande området, Norra Grängesbergsgatans industri- och verksamhetstäta delar. Industriområdet etablerades 1930 i dåtidens Malmös utkant men har nu omringats av fortsatt bebyggelse i alla väderstreck. Förutom småverksamheter längs tidigare nämnd gata är det Pågens brödfabrik som tar upp större delen av ytan (Malmö stad, 2016).

I Rosengårds centrum återfinns apotek, livsmedelsaffär, butiker, skräddare, frisör och andra former av salonger (Fastighets AB Trianon, 2019).

Fastighetsstorlekarna på Örtagården och Törnrosen är stora och i snitt cirka 4,5 Ha. På Apelgården, Rosengårds centrum, Annelunds bostadskvarter och Östra Sorgenfri är snittet cirka 1,2 Ha. På Emilstorp och Annelund industriområde är cirkastorlekarna mellan 12-31 Ha (Lantmäteriet, 2019).

Viktigt att nämna är också att Rosengård många gånger har varit omtalat, även utanför Malmö, i hela Sverige. Anledningen har de flesta gånger varit att lyfta områdets enorma problem med låg utbildningsnivå, arbetslöshet och även ohälsa. Det finns en utredning som menar på att har man inte utbildning, arbete eller ett godtagbart boende så finns det korrelation med kriminalitet. Detta är problem som förhoppningsvis ska börjas redas upp i takt med att en ny station finns och de därtill kommande satsningarna på stadsbyggnaden och området i stort (Trafikverket, 2018).

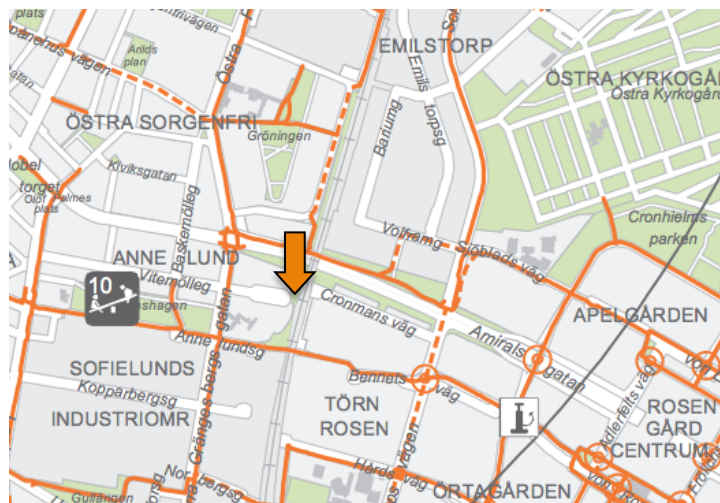
Amiralsstaden kallas övergripligt det som alla underliggande planer och projekt ska mynna ut i framöver. Det är ett stadsutvecklingsprojekt som syftar till att låta den

fysiska planeringen hjälpa till att skapa jämlika förutsättningar på lokal nivå. Målet är att ge fler Malmöbor möjligheten att uppnå en hållbar försörjning vilket i sin tur kan medföra ett mer hållbart vardagsliv och ökad jämlik hälsa hos Malmöbor i det här området. Gemensamt med fastighetsägare, företagare, organisationer m.fl. har ett samarbete ingåtts för att nå dessa mål i området (Malmö stad, 2019f).

Områdets marker är ej naturskyddade (Naturvårdsverket, 2019b). Restriktioner som detaljplaner finns däremot, se avsnitt 3.3.2.4.

### 3.3.2.3 Framkomlighet och transport

Befintlig kollektivtrafik utgörs av busslinjerna 5,33, 35 och Pågatåget. De tre busslinjerna har alla ett stopp i anknötning till Pågatågsstationen Rosengård (Skånetrafiken, 2019c). Framkomlighet och vägar för cyklister går att utläsa ut figur 13 nedan.



Figur 13: Cykelbanor på området runt Rosengårds station som är markerad med orange pil (Malmö stad, 2019a).

### 3.3.2.4 Planförutsättningar och stadsutvecklingsstadiet

Det finns ett planprogram från 2015 för Törnrosen och del av Örtagården i Rosengård (Pp 6044). Programmet har som huvudsyfte att utreda hur en ny stadsstruktur kan sammansvetsas med det stora homogena området med bostäder byggda på 1960-talet (Malmö stad, 2017b). Planprogrammet Pp 6044 innefattar förutom Törnrosen och Örtagården hela Amiralsgatans sträckning och fulla gatubredd inom dessa områdens vidsträckning. De befintliga husen ska enligt planprogrammet kompletteras med mindre småskalig bebyggelse längs Rosengårdsstråket med både bostads- och verksamhetsfunktioner men med huvudsyfte att vara utformat på ett mönsterbrytande sätt för att stärka variationen och blandstaden i den här delen av Malmö. Detta görs i anknötning till projektet Culture Casbah som är menat att skapa en samhörighet längs

Rosengårdsstråket att jämföra med den som finns i Malmös innerstad. Culture Casbah innebär också en hög byggnad som ska vara ett nytt landmärke i Malmö och en mötesplats inomhus för alla i Malmö, med bibliotek, biograf m.m. samt bostadslägenheter. På det absolut närmaste läget invid järnvägen, alltså längs spåret, är tanken att nya servicefunktioner ska byggas i anslutning till den befintliga kantbebyggelsen.

Avseende gröna ytor så är planen i Pp6044 att dessa framöver ska bestå av mindre kvalitativa platser som i samband med gröna stråk, anslutna till de större befintliga parkerna utanför bostadskvarteren, ska skapa rörelse och möten (Malmö stad, 2015).

### **3.3.3 Stationsnära läge runt Hyllie station**

#### **3.3.3.1 Platsbesök i Hyllie**

Hyllie är i ena hörnet färdigställt och prydligt och i andra hörnet står byggkranar på rad invid ett pågående husbygge. Det är dock ordet prydligt som omfattar hela områdets skepnad med avseende på byggnadernas unga ålder och ännu icke nedgångna miljöer. Det finns ingen byggnad som är uppförd tidigare än millennieskiftet förutom Hyllie Vattentorn som för drygt tio år sedan stod ensamt i området. Med det sagt får bebyggelsen beskrivas sammanhängande, de flesta byggnader är 5-6-våningshus, men även några hus med ytterligare antal våningar har fått ta plats i området. Från stationens placering sett är det nära till service. På området finns Hyllievångskolan och inte långt bort, på andra sidan Pildammsvägen, ligger Lindeborgsskolan. Mitt i Hyllie finns en privat hälsovårdscentral. Det stora och tydligt populära köpcentret Emporia ligger ett stenkast bort och ännu närmare stationen finns ett flertal matställen. Vidare så har många verksamheter och företag valt att etablera sig i Hyllie. Många av byggnaderna är kontorshus och erbjuder flera våningar med lokaler. Vidare har flera av byggnaderna marknadsförts som områdets landmärke men på avstånd upplevs den högsta byggnaden som kallas "Point Hyllie" ändå som mest utmärkande. Även denna är en kontorsbyggnad och är lokaliserad precis invid stationstorget. Utöver ovan nämnda finns Malmö arena som får beskrivas som det första landmärket i Hyllie efter vattentornet, men som nu är inbyggt mellan flera nya kvarter.

Upplevelsen av grönstruktur i Hyllie är inte direkt påfallande i dagsläget. Det är mestadels hårdgjorda ytor med några enstaka träd längs trottoaren eller ett blomsterarrangemang i refugen. I periferin av området finns mer känsla av vegetation då södra delarna gränsar till åkermark. Vad som inte märks direkt för en besökande är vad som finns på taken. Högst upp på Emporia finns en takpark och även på flertalet andra tak syns sedumbeläggning. Tar man sig en liten bit norrut i området finner man även en park bakom Hylliebadet.



### 3.2.3.2 Historia och typ av område

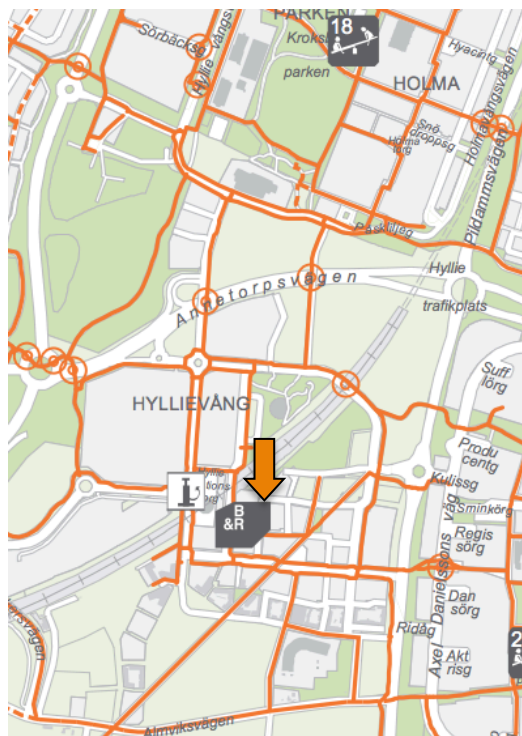
Hyllievång, marken som idag är en fullt uppvuxen del av stadsdelen Hyllie har en lång historia av ianspråktagande. Människor tros ha levt i området redan för 6000 år sedan och utefter vad utgrävningar antyder så fanns det ett tätbebyggt samhälle redan på senare Järnåldern. Därefter fram tills att planerna på Citytunneln sattes i verket har området främst utnyttjats som åkermark (Annhem, 2019b).

Från 2012 och under tre år framåt byggdes 443 bostäder i området. År 2020 beräknas 3000 lägenheter stå klara och år 2023 tros cirka 9000 personer bo i Hyllie (Hyllie, 2019). Även 9000 arbetsplatser i stadsdelen eftersträvas till samma år (Malmö stad, 2017a). Det just nu högsta huset i Hyllie, är fortfarande under konstruktion och är döpt till ”Point Hyllie”. Detta kommer bli ett 29 våningar högt hus och ska erbjuda kontorsytor (Annhem, 2019a).

Från motorväg E6 (Trelleborgsvägen) ligger Hyllie endast en avfartsramp och 1 kilometer bort på Annetorpsvägen. Även Pildammsvägen leder raka vägen från centrala Malmö söderut mot Hyllie. Dessutom har Citytunneln sin ändhållplats i mitten av området (Google, 2019) och vidare till Köpenhamns flygplats, Kastrup, tar det 12 minuter med tåg från Hyllie station (Malmö arena, 2019). Med den nyöppnade Kontinentalbanan går det numera även att direkt med tåg ta sig till Malmös östra delar från Hyllie station (Malmö stad, 2018c). Regionalt går Pågatågen mot bland annat både Ystad och Trelleborg (Skånetrafiken, 2019a)

### 3.3.3.3 Framkomlighet och transport

Befintlig kollektivtrafik utgörs av busslinjerna 6,8 och 33 samt Pågatåg. De tre busslinjerna har alla var sitt stopp i anknytning till Pågatågstationen (Skånetrafiken, 2019c). Tågtrafiken i Citytunneln går under pendlingstimmarna var tredje till var femte minut (Skånetrafiken, 2019b). Framkomlighet och vägar för cyklister går att utläsa ut figur 14 nedan.



Figur 14: Cykelbanor på området runt Hyllie station som är markerad med orange pil (Malmö stad, 2019a).

### 3.3.3.4 Planförutsättningar och stadsutvecklingsstadie

Den översiktsplan som var gällande då planeringsprocessen för Hyllie kom igång var *Malmö 2005* (Öp 2005). Denna pekade ut den omfattande utbyggnaden av Hyllie som en prioritering för planens giltighetsperiod. Det som då beskrevs för områdets kommande exploatering var följande:

- Att stadsdelen ska utnyttja markytan effektivt och erbjuda ett varierat utbud invid Citytunnelstationen i linje med stationsnära förtätning.
- Centrum i Hyllie ska bli den yta som sluter runt (den då kommande) Citytunnelstationen. Ett rikt exploaterat område med avseende på besökande, kommunikation, regionala verksamheter och bostäder.
- Genom att ianspråkta markerna norr om Annetorpsvägen kommer områdena Holma och Kroksbäck få en sydlig sammankoppling till ett centrum.
- Att området har förutsättning för lokal tågtrafik till Malmö central även via Kontinentalbanan.
- Verksamhetsetablering i Hyllie möjliggörs genom regional tillgänglighet med (den då kommande) Citytunneln. Närservice planeras längs den tvärgående öst-västliga gatan för att öka exploateringen i en blandstadsriktning.

- Genom bostäder, arbetsplatser och service ska Hyllie komplettera resten av Malmö.
- Det centrala delarna ska ha en karaktär av kvartersstad samtidigt som de perifera delarna mer ska efterlikna trädgårdsstad. Det framgår även att en "Hylliepark" ska etableras nord-sydligt, ett halvt kvarter österut från Hyllie Boulevard sett, genom hela områdets södra del för att säkerställa boende utåtriktade möjligheter.
- Sammanlagd ska 25 000 boende och arbetande få plats inom en 1 kilometers radie (Malmö stad, 2006).

En plan som är aktuell i dagsläget är samrådshandlingen "*Detaljplan för del av fastigheten Bunkeflo 6:8 m.fl.*" (DP 5592) då denna visar på grönområdesplaneringen i stadsdelen framöver. En park ska, till skillnad från vad Öp 2005 ovan anger, sträcka sig en nord-sydlig sträcka i nedre hälften av stadsdelen Hyllie, men förskjuten västerut precis intill Hyllie Boulevard (Malmö stad, 2018a).

## 4 Utvärdering av områdena runt Östervärns och Rosengårds stationer

*Utefter vad modeller och teori har visat ovan så presenteras här en utvärdering av de två studerade områdena i syfte att bereda den kommande analysen.*

### 4.1 Framtagande av metod

#### 4.1.1 Tillvägagångssätt för utvärdering

Detta kapitel innebär att de två utpekade områdena i avsnitt 4.2 nedan tilldelas värden, mått och nivåer för vissa av de indikatorer och kvaliteter som har presenterats i samband med modeller och riktlinjer i kapitel 2 Förtätning. Detta görs dels genom kopplingar mellan förtätningsteorin i kapitel 2 Förtätning och presenterad information om varje område i avsnitt 3.4, men även med anknytning till visuella observationer som presenteras i avsnitt på 3.3.1.1 och 3.3.2.1. Dessutom, om nödvändigt för den efterfrågade indikatorn, används karttjänsterna *Google maps* (Google, 2019) och *Eniro* (Eniro, 2019) för att ta fram tidsavstånd, sträckor eller annan data som går att utläsa ur dessa webbaserade kartor.

#### 4.1.2 Val av indikatorer

I de ovanstående avsnitten går det att läsa om flera olika modeller och riktlinjer som kan avgöra huruvida en förtätad stad ska kunna växa fram. Det är därför svårt att peka ut vilka av dessa som har störst betydelse och därmed framöver i analysen bör väga tyngst vid ett avgörande. Dock är ett urval ändå nödvändigt för att i detta kapitel kunna avgöra den befintliga situationen för de två studerade stationsnära lägena. För att urskilja några aspekter har nedanstående kvaliteter och indikatorer valts ut:

Kvaliteter från projektet *Värdeskapande stadsutveckling* i Göteborg, beskriven i avsnitt 2.6.1:

- Den första utpekade kvaliteten, tillgänglighet.
- Den andra utpekade kvaliteten, täthet.
- Den tredje utpekade kvaliteten, gångvänlighet.
- Den fjärde utpekade kvaliteten, rekreativ stad.

Dessa anses avgörande då de är framtagna för ett projekt i Göteborg som i sin roll som storstad i ett utvecklingsprojekt går att likna vid Malmös stadsutvecklingsstadie.

De indikatorer från *Förtätningrosen* som beskrivs i avsnitt 2.5.4. presenteras nedan med numrering (utan inbördes rangordning) för att enklare kunna kopplas till utvärderingens resultat.

1. Stort service-, handel- och kulturutbud
2. God tillgänglighet till stadsrum
3. God regional tillgänglighet
4. Stor tillgång till park, natur och vatten
5. Mycket byggbar mark
6. Mycket omvandlingsbar bebyggelse
7. Mycket befintlig infrastruktur
8. Mycket flack mark
9. Mycket industrimark
10. Få stora fastigheter
11. Stor rymlighet
12. Mycket oskyddad mark
13. Lågt kollektivtrafikutnyttjande
14. Mycket osammanhängande bebyggelse
15. Låg funktionsblandning
16. Litet befolkningsunderlag

Motiven till att dessa utnyttjas i avgörandet grundas i att fokusområdet, Stockholms inre storstadsregions kärnor, går att jämföra med målbilden för de stationsnära lägena längs med Kontinentalbanan. Användningen av modellen, det vill säga, processen med att ge indikatorerna deras värden kommer i denna utvärdering förenklas och enbart baseras på teori och platsbesök utan komplicerade utredningar i kartunderlag som originalmodellen utnyttjar.

Slutligen skattas också värden för indikatorerna i den förtättningsmodell som presenteras i avsnitt 2.6.3. Indikatorerna är som följer och presenteras (utan inbördes rangordning) med numrering för att enklare kunna kopplas till utvärderingens resultat.

1. Exploateringsgrad
2. Befolkningstäthet
3. Funktionsblandning
4. Attraktioner
5. Tillgänglighet till kollektivtrafik
6. Tillgänglighet till kvalitativa grönområden

## **4.2 Resultat av utvärderingen**

För varje område var för sig och i punktform presenteras den aktuella och befintliga situationen med avseende på det urval av indikatorer och andra förutsättningar för

förtätning som presenterats ovan i avsnitt 4.1.2. Väderstrecken som anger placering utgår från en central punkt som är den aktuella tågstationen för varje utpekade område.

#### 4.2.1 Stationsnära läge runt Östervärns station

##### 4.2.1.1 Nivå för varje kvalitet från rapporten Värdeskapande stadsutveckling

**Tillgängligheten** får beskrivas vara god på lokal nivå med avseende på den återöppnande stationens centrala placering mellan Kirseberg och Ellstorp. Detta medför att boende från de båda angränsande områdena har möjlighet att ta sig dit till fots. Alternativt om de bor i periferin av delområdena går det stadsbussar som har en hållplats precis intill stationsbyggnaden. Den regionala tillgängligheten får också beskrivas god med den nya dragningen av Pågatågen längs återöppnade Kontinentalbanan. Detta medför att personer boende i området smidigt kan ta sig med tåg till Malmö central eller Hyllie station för att där byta till ett regionaltåg. Värt att peka på är även planerna på att i framtiden återöppna Simrishamnsbanan som i så fall anknyter direkt till Östervärns station och bidrar då till en ännu godare regional tillgänglighet med direkta avgångar från stationen.

Stadsbyggnadsstrukturen i Kirsebergs centrala delar består av oerhört tät karaktär rent fysiskt, men med avseende på att medföra klustereffekter får den i dagsläget ej anses tillräcklig. Däremot får de nya verksamheter som beskrivs ha utvecklats i de gamla järnvägsverkstäderna anses innebära en klustereffekt då de har etablerats tätt intill varandra. **Tätheten** och dess bidragande till klustereffekter kan få ett ännu större uppsving med avseende på de förväntade riktlinjerna i Öp 2034, FÖP:en för Södra Kirseberg och Östervärn. Då det där planeras för att möjliggöra många och täta verksamhetsetableringar längs gator med högt passagetryck.

Slutsatsen att dra av platsbesökets beskrivning och de övriga presenterade teorierna om området är att det stationsnära läget runt Östervärn i dagsläget är väldigt uppdelat och att det därmed inte är särskilt goda förutsättningar för fotgängare att ta sig runt. **Gångvänlighetens** förutsättningar förbättras dock i linje med den gångtunnel som planeras i den ännu icke antagna Dp 5564. Denna gångtunnel kommer att göra det möjligt för gående att snabbare ta sig mellan söder och norr när de måste passera Kontinentalbanan som i dagsläget utgör en lång barriär.

**Rekreativ stad** som ett mått på närhet till grönområden och vatten kan anses delvis uppfyllt i befintlig situation för området. Inget av delområdena har nära tillgång till vatten, men Ellstorp och Kirseberg har nära tillgång till gröna områden att vistas i. Östervärn som delområde lyckas något mindre med att uppfylla det målet. Vidare så går det inte av planförutsättningarna att tyda att de gröna områdena kommer att öka i storlek men de kommer att finnas på fler platser. Exempel är de gröna stråk som planeras anläggas i huvudsyfte för rekreativ aktivitet.

#### 4.2.1.2 Nivå för varje indikator från modellen Förtätningsrosen

1. Stort Inom området som studeras är utbudet inte överflödigt. Värt att nämna är dock närheten till Värnhem och dess något rikare utbud av åtminstone service och handel.
2. Enligt figur 11 verkar tillgängligheten via cykelleder finnas i form av tillfart till varje område, genomkörslan däremot verkar inte vara utmarkerad specifikt för cyklister. Då bilen inte kräver mer än en gata som är biltrafiktillåten får dess tillgänglighet till stadsrum anses större än cyklistens. Sammantaget får tillgängligheten till stadsrum inte anses optimal, men åtminstone tillräcklig.
3. Kollektivtrafiktillgängligheten är god med avseende på de två bussar som går in till Malmö city och Östervärns station som är belägen precis innan Malmö centralstation.
4. I det studerade området finns ingen tillgång till vatten. Däremot finns det parker nära till hands för en del av bostadsområdena, så tillgången får följaktligen inte anses stor, men den finns där.
5. Det finns mycket byggbar mark. Dels på den stora bangården men även i ovan nämnda grönområden.
6. I Ellstorp finns de rektangulära lamellhusen som medför att bebyggelsen är omvandlingsbar. På Kirseberg finns det i jämförelse med Ellstorp inte mycket omvandlingsbar bebyggelse då det på Kirseberg är mindre, tätare och mer unikt utformade byggnader.
7. Nivån i denna indikator får ett högt värde. Inräknat den nu nedlagda järnvägsverksamhet och de stora trafiklederna får infrastrukturen anses tillräcklig i befintlig mån.
8. Som beskrivet i historien kring Kirseberg, avsnitt 3.3.1.2, så ligger stadsdelen i en backe. Ellstorp, bangården och Östervärn får ingen av dem anses vara belägna på lutande mark så tillsammans med Kirsebergs lutning får det stationsnära området i stort avgöras ha skiftande nivå av flack mark.
9. Med avseende på järnvägsverksamheternas stora fastighet som är 72 Ha och belägen mitt i vad som enligt framtida planer ska bli centrum för ett stationsnära område, så får industrimarken anses vara stor.
10. Det finns en rejält stor fastighet i precis rätt läge som kommer medföra att indikatorn uppfylls, resterande fastigheter får anses små.
11. I befintlig situation får rymligheten med avseende på grönyta anses störst i delområdet Ellstorp med hänsyn till den stora hundrastgården och Ellstorpsparken. Därefter kommer Kirseberg med en hel del mindre parker och sist kommer

delområdet Östervärn som jämförelsevis avgörs inneha mindre grönyta och får därför anses mindre rymligt sett ur den aspekten.

12. Marken består av enbart oskyddad mark med avseende på eventuella naturskydd, flygfältsområden eller Försvarsmaktens områdesskydd.

13. Visuellt så finns det jämförelsevis mindre BTA vid Östervärns station då denna ligger intill ett stort outnyttjat bangårdsområde och en stor grönyta. Detta medför enligt indikatorn en lägre kollektivtrafikutnyttjande.

14. Att tolka av teorin så är bostadsbyggnadsstilen i Ellstorp, Kirseberg och Östervärn olika utformad vilket i sig kan antas osammanhängande. Huvudorsaken till att ange hela området som osammanhängande är dock att det är delat mitt itu av en jättelik barriär i form av Kontinentalbanan och dess stora bangård. Att delområdena med sina grannområden inte heller har en mjuk övergång i bebyggelsen hjälper inte situationen.

15. Det finns en mix av funktioner som nämns i teorin, men mixen är inte jämnt fördelad och för en funktionsblandning har bostäderna i nuläget för stor majoritet tillsammans med industriområdet för de tidigare järnvägsverksamheterna.

16. Huruvida befolkningsunderlaget, på 10 966 personer före stationens etablering, får anses stort måste sättas i relation till en referens. I detta fall så kommer det stationsnära läget runt Rosengårds station att vara ett av jämförelseobjekten i analysen. Befolkningsunderlaget får i den kontexten således anses litet. Jämförelseobjektet har dubbelt så stor folkmängd som det stationsnära läget runt Östervärns station som bara är 16 procent mindre till ytan (160 Ha vs 190 Ha).

#### 4.2.1.3 Nivå för varje indikator från modellen i rapporten Tätare Skåne

##### 1. Exploateringsgrad

För det stationsnära läget runt Östervärns station är graden av exploatering skiftande. I området närmast stationens placering är exploateringsgraden ur ett förtätningssyfte låg. I dessa kvarter finns som beskrivet i avsnitt 3.3.1.1, industrifastigheter, verksamheter och stora outnyttjade markytor som inte bidrar till de kvaliteter en blandstad eftersträvar och dessa tas därför inte med i avgörandet av exploateringsgraden. Angränsande till stationen är också den stora hundrastgården som inte är exploaterad. Utanför denna innersta radie finns områden med, övergripande sett, tre typer av bebyggelsestilar som alla kommer tas med i avgörandet av exploateringsgraden. Talet kommer att avgöras i enlighet med vad figur 6 illustrerar och resultatet sammanställs i tabell 2 nedan. I Östervärn och Ellstorp med sina högre byggnader är det en högre exploateringsgrad, mycket på grund av det förstnämnda områdets täthet. Dessa områden ges därför exploateringsgrader på 0,6 respektive 0,5. På Kirseberg blir graden av exploatering inte mycket lägre trots den stora andelen lägre hus, då området är oerhört tätt bebyggt utan större ytor av



obebyggda plättar. Kirseberg får sammantaget av de olika byggnadsstilarna anses ha en exploateringsgrad på drygt 0,5. I snitt får det stationsnära läget runt Östervärns station därför en exploateringsgrad på 0,6.

Tabell 2: Uppskattad exploateringsgrad på det stationsnära läget runt Östervärns station.

Område	Exploateringsgrad
Östervärn	≈0,6
Ellstorp	≈0,5
Kirseberg	<0,5
<b>Snitt</b>	<b>&gt;0,5</b>

## 2. Befolkningstäthet

Denna indikator baseras på folkmängden och områdets yta som presenterats i tabell 1 och avsnitt 3.4 ovan. Området som undersöks för att vara stationsnära till Östervärns är cirka 160 Ha. 10 966 personer bor (år 2018) sammanlagt i de tre angränsande stadsdelsområdena vilket medför att tätheten kan uppskattas till cirka 70 personer per Hektar.

## 3. Funktionsblandning

I det här området är funktionerna i stort sett uppdelade. Som beskrivet i avsnitt 3.3.1.1 så finns det huvudsakliga utbudet av handel vid Värnhemsområdet. I Ellstorp och Östervärn uppskattas andelen handel i bostadskvarteren uppgå till mindre än 1 procent per Hektar om användningsområdet av alla våningsplan tas i beaktning. På Kirseberg finns det ännu färre handelsfunktioner och på kvartersnivå så uppgår inte heller här andelen till mer än 1 procent per Hektar.

## 4. Attraktioner

De flesta av målpunkterna som beskrivs i den förtättningsmodell som presenteras i *Tätare Skåne* finns enligt vad som beskrivs i avsnitt 3.3.1.1 att hitta någonstans i området runt Östervärns station. Däremot är ytan så stor att det är svårt att avgöra om det finns tillräckligt många målpunkter på nära avstånd för alla att nå. De flesta av attraktionerna är lokaliserade uppe på Kirseberg och färre finns kring Ellstorp och Östervärn. Den enda attraktionen som inte enbart är till för bosatta i området är Beijers park som kan antas utnyttjas även av personer utifrån.

## 5. Tillgänglighet till kollektivtrafik

Med tio minuter som målbild för hur långt det ska vara att gå till närmaste kollektivtrafiknod så har det för denna indikator enbart testats för Östervärns tågstation. Testet har genomförts med ett antagande om att en person når cirka 800

meter på 10 minuter. Till stationen är det som längst från nordöstra Kirseberg, med ett avstånd på 1,1 Kilometer (Google, 2019). Vilket för den andelen av invånarna som bor i utkanten av Kirseberg skulle betyda en cirka 4 minuter längre promenadväg.

#### 6. Tillgänglighet till kvalitativa grönområden

I området runt Östervärns station finns på södra sidan enbart Ellstorps hundrastgård och Ellstorsparken i mån av grönområde. Boende i Östervärn har inte tillgång till någon allmän park på mindre än 500 meters avstånd. Boende i Kirseberg har små gröna plättar genomgående i stadsdelen men dessa är inte stora nog att tillgodose rekreativa aktiviteter eller sporter. Boendes i centrala Kirseberg har därför inte heller någon park tillgänglig på kortare avstånd än 200 meter fågelvägen. I utkanten av Kirseberg ligger dock Beijers Park som uppfyller ovan nämnda krav men den är inte nåbar från alla kvarter på Kirseberg (Eniro, 2019).

### 4.2.2 Stationsnära läge runt Rosengårds station

#### 4.2.2.1 Nivå för varje kvalitet från rapporten Värdeskapande stadsutveckling

**Tillgängligheten** lokalt går ur figur 13 att utläsa som god för cyklister. Cykelstråken bildar ett vältäckande rutnät över det stationsnära läget runt Rosengårds station. Regionalt går det både att utnyttja en av de tre busslinjerna in till Malmö central eller Pågatåget för att därifrån ta sig vidare ut ur Malmö.

Delområdena runt Rosengårds station är inte tätt bebyggda med verksamheter. Det finns enstaka mindre verksamheter och de enda som kan anses vara belägna med **täthet** och därmed medföra klustereffekt är de i Rosengårds centrum. Dock är detta köpcentrum inte beblandat med resten av området utan ligger i utkanten av det stationsnära läget.

**Gångvänligheten** får ur estetiska aspekter och totalt sett ej anses attraktiv. Mellan bostadsgårdarna går det att finna gator och stigar genom gröna ytor som av den anledningen får anses trivsamma men då områdena som beskrivet är väldigt homogena är det inte bästa förutsättningarna för att skapa attraktion och trivsamhet för fotgängare. Dock gällande utformningen av gångstråken och omfattningen av dessa så får de anses vara ett väl tilltaget gångbanenät som skapar trafiksäkerhet.

Gällande en **rekreativ stad** är detta stationsnära läge beläget väldigt långt från kusten för att tillhöra Malmö och har inte heller närhet till några utmärkande mindre vattendrag eller vattenansamlingar. Grönkan får dock beskrivas omfattande och tillräcklig då varje bostadsgård har sin egen tydligt uppväxta vegetation. Grönområdena är också tillräckliga för mindre ytkrävande aktiviteter eller sporter men för längre distanskrävande aktiviteter finns det enbart en möjlig plats och det är den i norra delen av området placerade parken.

#### 4.2.2.2 Nivå för varje indikator från modellen Förtätningsrosen

1. Service av de nödvändigaste slag finns inom området och även Rosengårds centrum, men som tidigare konstaterats så är den inte överflödiga.
2. Som beskrivet är trafiknätet för både cyklister och bilister omfattande och tillgängligheten till olika stadsrum får därför anses hög.
3. Kollektivtrafiktillgängligheten är god med avseende på de två bussarna som går in till city och stationen som är belägen några minuter med tåg innan Hyllie station.
4. Ingen tillgång till vatten finns men till grönområden får tillgången anses godtagbar.
5. Det finns mycket mark men som är uppdelad över området på flera mindre bitar. T.ex. alla mindre grönområden. Så byggbarheten är inte hög men okej.
6. Bebyggelsen är att anse omvandlingsbar då den mestadels är av lamellhusstil och möjliggör på sina öppna ytor för kompletterande exploateringar.
7. Infrastrukturen som finns i området är bestående av ordentliga huvudleder och mindre gator in till varje delområde. Framförallt är satsningarna på expressbusstrafik längs Amiralsgatan ett tydligt tecken på mycket befintlig infrastruktur.
8. Det är flackt i hela området med undantag för nedsänkningen av Amiralsgatan precis under järnvägsbron.
9. Stora delar av detta område är industrimark, baserat på fastighetsstorlekarna är det en yta på drygt 60 Ha. Däremot är det enbart delar av området som fortfarande används för industriverksamhet, mycket har övergått till småskalig verksamhet.
10. Det finns många stora fastigheter, från 1,2–4,5 Ha bara per bostadsfastighet. Det finns dessutom större industrifastigheter på 12-31 Ha stor yta per industrifastighet. Sammantaget är fastigheterna stora men de är många.
11. Som beskrivet är gårdarna mellan bostadshusen stora och i dessa områden får rymligheten anses stor. Däremot är det precis tvärtom på industrimarkerna, där det som beskrivet är fullt folkliv på grund av den stora mängden verksamheter som därmed inte möjliggör för särskilt mycket rymlighet i form av gröna ytor.
12. Marken består av enbart oskyddad mark med avseende på eventuella naturskydd, flygfältsområden eller Försvarsmaktens områdesskydd.
13. Runt Rosengårds station avgörs det, visuellt, finnas mycket BTA. Detta då stationen har placerats mitt i bebyggelsen. Mycket BTA medför enligt indikatorn ett högre kollektivtrafikutnyttjande.
14. Då alla bostadshus är byggda under samma tre årtionden får byggnadsstilen anses göra området sammanhängande, bortsett från det nordvästra området, Gröningen som är av en annan byggnadsstil. Däremot finns en del barriärer

som avgränsar området, både Amiralsgatan och Kontinentalbanan är så pass stora leder att de skapar ett hinder för ett gemensamt sammanhang.

15. Blandningen av funktioner får i området helhetligt anses hög då alla funktioner, så som industri, verksamhet, sportanläggning, bostad m.m. finns. Men då delområdena är relativt stora får de var för sig inte anses vara tillräckligt mixade och funktionsblandningen får där anses låg.
16. Avgörandet kring om befolkningsunderlaget får anses stort måste sättas i relation till en referens. I detta fall så kommer det stationsnära läget runt Östervärns station att vara ett av jämförelseobjekten i analysen. Befolkningsunderlaget, på 20 538 personer runt station Rosengård, får i det sammanhanget anses stort. Där bor dubbelt så många, på den undersökta ytan som bara är 16 procent större än jämförelseobjektets.

#### 4.2.2.3 Nivå för varje indikator frånmodellen i rapporten Tätare Skåne

##### 1. Exploateringsgrad

Det stationsnära läget runt Rosengårds station har en relativt lik exploateringsgrad oavsett vilket delområde som undersöks, se tabell 3 nedan. Annelund med de uformade bostadsbyggnaderna får exploateringsgraden 0,5. Törnrosen och Örtagården har trots sina högre hus lägre grad av exploatering då de representerar betydligt glesare områden och tilldelas därför 0,4 respektive 0,3 i exploateringsgrader. Apelgården och bostadsområdet nära Rosengårds centrum får gemensamt anses ha ett lågt värde på knappt 0,3 då de är omringade av stora gröna ytor. Rosengårds centrumverksamhet är ett gränsfall vad gäller om det ska anses bidra med lokaler för den blandstad som är efterfrågad i ett förtätningsprojekt. Exploateringsgraden avgörs i det fallet till mer än 0,8.

Tabell 3: Uppskattad exploateringsgrad för det stationsnära läget runt Rosengårds station.

Område	Exploateringsgrad
Örtagården	≈0,3
Törnrosen	≈0,4
Annelund bostadskvarter	≈0,5
Östra Sorgenfri	≈0,3
Apelgården	<0,3
Rosengårds centrum - bostadsområde	<0,3

## Förtätningmöjligheter längs Kontinentalbanan i Malmö

---

Rosengårds centrum - verksamheter	>0,8
<b>Snitt</b>	<b>0,4</b>

### 2. Befolkningstäthet

Denna indikator baseras på folkmängdsstatistiken och områdets yta som presenteras i tabell 1 och avsnitt 3.4 ovan. Området har uppskattats till cirka 190 Ha och 20 538 personer bor (år 2018) sammanlagt i de tre angränsande stadsdelsområdena vilket medför att tätheten kan uppskattas till cirka 110 personer per Hektar.

### 3. Funktionsblandning

Det som efterfrågas i denna indikator är funktionerna inom varje Hektar. Av platsbesöket, som beskrivs i avsnitt 3.3.2.1, att tyda så får övergripande sett alla Hektarrutor inom det här stationsnära läget anses endast utgöras av en funktion. Några enstaka verksamheter har beskrivits ligga i bostadshusens bottenlokaler, men i stort är det väldigt uppdelat med bostadskvarter för sig, industrikvarter för sig och ett stort köpcentrum för sig, Rosengård centrum. Alltså uppemot 100 procent av en funktion per Hektar om användningsområdet av alla våningsplan i byggnaderna tas i beaktning.

### 4. Attraktioner

I delområdena runt Rosengårds station finns de flesta av målpunkterna som beskrivs i den förtätningmodell som presenteras i *Tätare Skåne*. Detta enligt vad som beskrivs i avsnitt 3.3.2.1 *Platsbesök*. Däremot är det analyserbart huruvida detta är målpunkter bara för boende på platsen eller om personer utifrån skulle kunna dra nytta av det som erbjuds. Utbudet består av skolor, vårdcentraler, idrottsplatser och viss centrumverksamhet.

### 5. Tillgänglighet till kollektivtrafik

För att konstatera den andel av invånarna som har 10 minuters promenad till kollektivtrafiknod testades enbart den nyast tillkomna noden, alltså Rosengårds station. Detta då denna är grunden för att området överhuvudtaget undersöks. Med antagandet att en person når cirka 800 meter på 10 minuter är det få platser i undersökningsområdet varifrån det inte går att nå stationen under tidsgränsen. De platser som inte klarar avståndsgränsen, beräknat på hur gångbanor är lokaliserade, är nordvästra hörnet av delområdet Östra Sorgenfri, nordöstra hörnet av bostadskvarteret bakom Rosengårds centrum och sydöstra hörnet av Örtagården som alla tre har ett yttre avstånd på cirka 1,3 kilometer (Google, 2019). Det innebär ytterligare cirka 6 minuter för att nå stationen.

### 6. Tillgänglighet till kvalitativa grönområden

Som beskrivet i avsnitt 3.3.1.1, finns många öppna gröna ytor på gårdarna mellan husen i bostadskvarteren vilket förstärks av de tydligt grönskande impedimenten i kvarteren. Då dessa inte får anses vara avsedda för alla, även om de är lättillgängliga, så är det avståndet till de allmänna parkerna som testas för den här indikatorn. 200 meter fågelvägen är målbilden och i dessa delområden är det nästan möjligt för alla bostadskvarter att nå ett större grönt rekreativt område på kortare sträcka. På gränsen ligger de norra halvorna av områdena Törnrosen och Örtagården. I kvarteren finns stora öppna innergårdar men för att nå en park avsedd för aktiviteter med större platsbehov är det 400-600 meter fågelvägen (Eniro, 2019).

## 5 Analys

*I det här kapitlet analyseras lämpligheten för förtätning genom att resultaten från utvärderingen, teorier och grunden i översiktsplanen alla ställs mot varandra.*

### 5.1 Metod

För att avgöra lämpligheten för en förtätning genom att ställa den faktiska situationen på plats mot de visioner som översiktsplanen föreslår så innebar tillvägagångssättet att de i teorin presenterade modellerna gavs ett sammanfattat resultat baserat på utvärderingen i kapitel 4. Detta resultat ställdes mot övriga teorier för att avgöra förutsättningen för förtätning. Vidare gjordes en komparativ analys på förutsättningarna för de två undersökta områdena mot varandra och delvis mot referensområdet, Hyllie. Ett avsnitt som behandlar förutsättningarna som översiktsplanen ger var också relevant för att slutligen, i linje med översiktsplanen kunna konstatera lämpligheten för förtätning.

### 5.2 Förutsättning för förtätning i områdena runt Östervärns och Rosengårds station

De indikatorer som var inspirerade av *Förtätningrosen*, presenterad i avsnitt 2.5.4.1, fick skattade nivåer och mått i utvärderingens resultat, avsnitt 4.2. Dessa har nu subjektivt återgetts som nivåer i polärtdiagram för att ge en tydligare illustration av resultatet, se figur 15 för diagrammet för området runt Östervärns station och figur 16 nedan för diagrammet för området runt Rosengårds station. Dessa diagram är illustrationer av den Förtätningros som originalmodellen presenterar och som syns i figur 1 ovan. Därför är det viktigt att beakta att nivån för varje indikator i de för denna studie illustrerade modellerna (figur 15 och 16) ska tolkas utefter var den fetstilta linjen korsar de 16 axlarna i polärtdiagrammet. Detta till skillnad från hur originalbilden tolkas, där linjens nivå i hela tårtbiten är gällande. I utvärderingen gavs även skattade nivåer och värden på indikatorerna i den modell som presenteras i avsnitt 2.6.3. Dessa indikatorer är utlyfta ur modellen och deras värden kommer inte användas för att skapa den *Värderos* som föreslås i originalmodellen i rapporten. Detta på grund av att den teori som presenterats i den här studien ej är av samma detaljeringsgrad som originalmodellen kräver för att göra en korrekt analys. Resonemang kommer ändå föras kring de ingående indikatorerna, då de även utlyfta från modellen har inverkan på förtätningförutsättningen.

De skattade värdena för indikatorerna i de två modellerna som nämnts i stycket ovan ställs nedan mot varandra och mot övrig teori som behandlar förutsättningar för förtätning från avsnitt, 2.5 och diskuteras för varje stationsnära läge var för sig.

Nödvärdigt är dock att först ge "förtätningen" ett par underrubriker för att analysen ska kunna ta sikte på konkreta faktorer när förutsättningen avgörs. Underrubrikerna har utifrån de mest återkommande faktorerna valts ut ur teorin i kapitel 2 och analysen kommer bitvis återkoppla till dessa:

- Grönområden
- Blandstad
- Korta avstånd
- Mötesplatser
- Kollektivtrafiknära.

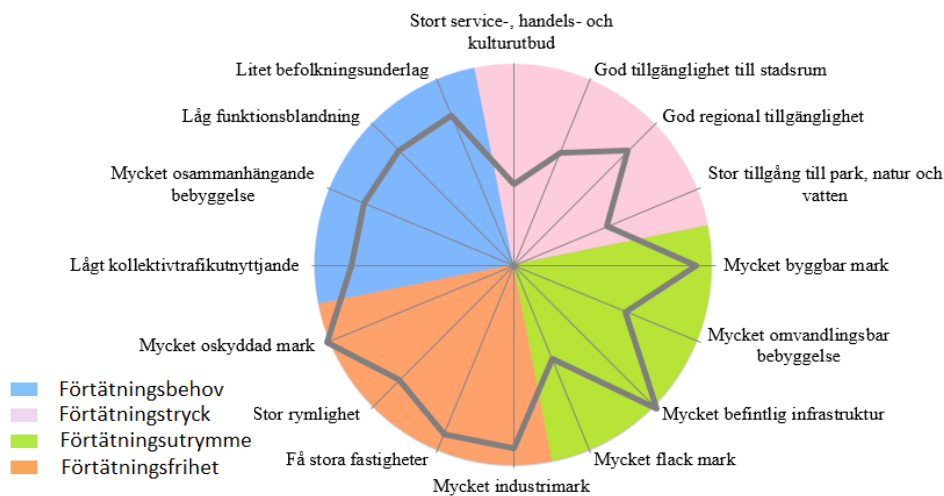
### **5.2.1 Förutsättningar för det stationsnära läget runt Östervärns station**

#### **5.2.1.1 Förutsättningar enligt utvärderingens resultat för indikatorerna i Förtätningrosen**

Som syns i figur 15 nedan så tycks förtättningsbehovet på detta läge vara relativt högt, med en gemensam hög nivå för de fyra ingående indikatorerna. Som resultatet för utvärderingen avseende indikatorerna i Förtätningrosen beskriver (avsnitt 4.2.1.2), verkar det främst bero på de stora obebyggda markbitarna precis intill stationsbyggnaden. Indikatorn för lågt kollektivtrafikutnyttjande uppfylls när det nära stationen inte går att peka på särskilt mycket BTA. Det stora obebyggda området tillsammans med stora trafikleder i kvarteret medför att det stationsnära läget anses osammanhängande på grund av barriärer och därmed även ger den indikatorn en hög nivå. Vidare gör det stora tomma området att ingen befolkning är bosatt där vilket sänker folkmängden och därmed höjer värdet i indikatorn för litet befolkningsunderlag. Slutligen så är det en hög majoritet av bostadsbebyggelse i utkanten av det stationsnära läget som inte medför en stor funktionsblandning och därmed även höjer nivån i indikatorn för låg funktionsblandning. Vad gäller förtätningstryck så är det indikatorn för regional tillgänglighet som drar upp nivån. Detta tack vare att en station för Pågatågstrafik åter har öppnat på området och att den nu tidsmässigt kortare sträckan till Malmö central gör det möjligt att resa vidare regionalt. Indikatorn för tillgången till park och vatten samt indikatorn för Service-, handel- och kulturutbud sänker istället det uppskattade förtätningstrycket, då dessa inte i dagsläget erbjuds i den mängd som ett högre tryck efterfrågar. Indikatorn för tillgänglighet till stadsrum tyder dock på att denna tillgänglighet är tillräcklig och skulle fungera att bygga vidare på. Vidare gällande förtätningstrycket antyder illustrationen av *Förtätningrosens* resultat att baserat på byggbar mark och omringande infrastruktur så ska det finnas utrymme att genomföra en förtätning. Detta gäller både utrymme att fysiskt exploatera men också att det finns befintliga transportleder för de kommande invånarna att förflytta sig längs, det vill säga att det finns utrymme så som plats för dem att röra sig längs. Däremot medför indikatorn för



flack mark och den för omvandlingsbar bebyggelse att uppskattat förtätningsutrymme minskar något, då det i Kirseberg sluttar anmärkningsvärt och husen i den delen av området inte är av samma öppna karaktär som i Ellstorp och Östervärn. Slutligen går det av illustrationen att utläsa förtättningsfriheten. Denna karaktär tycks vara övergripande hög. Området har mycket industrimark och den typ av grönområden som är bra förutsättningar för att enkelt kunna omvandla till ny användning. Vidare så underlättar den stora fastigheten med bangårdsverksamhet för enkla uppgörelser samtidigt som området inte är styrt av några skyddsområden.



Figur 15: Här syns resultatet för *Förtättningsrosen* från avsnitt 4.2.1.2. (för området runt Östervärns station) översatt till ett illustrativt polär diagram.

### 5.2.1.2 Förutsättningar enligt resterande teori om förtätning tillsammans med presenterad information om det stationsnära läget runt Östervärns station

- Grönområden

Ur synvinkeln “Rekreativ stad” i avsnitt 4.2.1.1 anses detta område ej uppfylla syftet helt och hållet i befintlig form i enlighet med vad som beskrivs om att inget av delområdena har tillgång till vatten och att Östervärn har långt avstånd till närmsta grönområde. Däremot så pekas det på att planläggningen i Öp 2034 möjliggör för fler grönområden, dock planeras inget av dessa i direkt närhet till Östervärn som enligt punkt 6. i avsnitt 4.2.1.3 i dagsläget har mer än 500 meter till ett kvalitativt grönområde. 500 meter är betydligt längre än det i figur 3 för modellen *Indikatorer för stadskvalitet* rekommenderade avståndet på 200 meter. Nämnvärt är också Kirseberg som erbjuder många mindre grönytor. Dessa sammantaget med Beijers Park gör att Kirseberg kan anses erbjuda

kvalitativa grönytor i enlighet med indikatorn "andel grönyta" beskrivet i avsnitt 2.6.2.1, dvs att kvartersmarken inkluderat trädgårdar överskådligt uppnår en markyta som till 50 procent är täckt av vegetation. Anmärkningsvärt är dock att Beijers park inte är tillgängligt för alla på ett avstånd under 200 meter. Motsägelsefullt presenterade modeller emellan är att den som tillgängligt grönområde omnämnda hundrastplatsen, invid Ellstorp, parallellt hänvisas till att vara ett område väl lämpat för exploatering. Åsyftat är modellen *Förtätningrosen* som i utvärderingens resultat, avsnitt 4.2.1.2 under punkt 11 (Stor rymlighet för förtätning), getts en hög nivå främst baserat på hundrastplatsen. Samtidigt som hundrastplatsen pekats ut som kvalitativt grönområde i resultatet för indikatorerna i modellen presenterad i rapporten *Tätare Skåne* (avsnitt 4.2.1.3). Denna oförenlighet är relevant att ha i åtanke då antingen den konstaterade förtätningfriheten, beskriven i avsnitt 5.2.1.1 ovan eller mängden befintliga grönområden förminskas. Sammanfattningsvis är förtätningen ur grönområdessynpunkt således, i dagsläget och baserat på de få aktuella planeringsprocesserna, ej tillräcklig utifrån vad modellerna sammantaget eftersträvar. Det som behöver ses över är avstånd till grönområde och total yta grönområde både ur rekreativt syfte och i syfte att exploatera på.

- Blandstad

I enlighet med resultatet för utvärderingens avsnitt 4.2.1.3, punkt 3, så är funktionsblandningen inte stor. I stort sett all kvartersmark utgörs av bostäder och andelen lokaler är få, vilket inte går i linje med rekommendationen från modellen *Indikatorer för stadskvalitet* som i figur 4 antyder 30-70 procent boyta per BTA i en blandstad. Måttet 75 procent gatulokaler, från samma modell, är inte nödvändigt att uppfylla i Östervärn eller Ellstorp då lokalgatorna i dessa områden inte är huvudstråk. Däremot finns det på Kirseberg, enligt platsbesöket i avsnitt 3.3.1.1, en huvudgata som ur gatulokalsindikatorn inte uppnår 75 procent med enbart några få butiker och verksamheter invid gatan. Det finns enligt avsnitt 3.3.1.4 inte heller några aktuella planer på att angripa och omvandla lokaltätheten i centrala Kirseberg. Av vad som planeras i Öp 2034 får det konstateras att en blandstad eftersträvas. Den fördjupade översiktsplanen som gäller den stora bangården, centrerad i det utpekade området runt Östervärns station, menar på att blandstad ska uppnås genom att de gamla bebyggelsestrukturerna kompletteras med nya. Planen förbereder främst för verksamhetslokaler längs de huvudgator trafikanter färdas på mellan området och centrala Malmö. Detta får anses

vara i linje med gatulokalsindikatorn från figur 3 (refererad högre upp i detta stycke) då den modellen förespråkar tätt liggande gatulokaler främst invid huvudleder och ej nödvändigtvis invid mindre lokalgator. En blandstad behövs enligt modellen för *Värdeskapande stadsutveckling*, beskriven i avsnitt 2.6.1, för att skapa kvaliteter inom de tre marknaderna handel, kontor och bostäder. Sammantaget finns det befintligt en stor mängd av funktionen bostäder på området och i enlighet med Öp 2034 så planeras det för att tillföras handel och kontor i form av verksamhetslokaler längs huvudstråken. Detta ger övergripande en blandning av de olika funktionerna men vad som inte säkerställs är att varje delområde kommer utgöras av kvaliteten blandstad.

- Korta avstånd

Enbart baserat på de två styckena diskuterade ovan, "*Blandstad*" och "*Grönområde*", så är avstånden till service i verksamhetslokaler respektive avstånden till gröna områden ej korta i området runt Östervärns station. Vidare i linje med att det utpekade området i dagsläget är uppdelat av stora trafikleder och den stora bangården i områdets mitt (avsnitt 3.3.1.1) kan avstånden också upplevas långa. Delområdena är därmed inte heller sammanknutna på ett sådant sätt som främjar rörelse dem emellan. Punkt 4 i avsnitt 4.2.1.3 konstaterar att det är långa avstånd även till attraktionerna. Vidare så kan minskade avstånd uppnås när staden byggs tätare (2.2.2) och täthet beskrivs i 2.6.1 för verksamheter avgöras av graden av klustereffekter. Sådana går som beskrivet i 3.3.1.2 att återfinna i de gamla lokstallarna där flera nya verksamheter tagit lokalerna i anspråk och ett tätt småskaligt verksamhetsområde har uppstått i det tidigare stora verksamhetsområdet på bangården. Sammanfattningsvis finns ett område med tätt etablerade verksamheter centrerat i det stora området som är undersökt. Detta centrerade område kommer i enlighet med planerna i Öp 2034 att förtätas med fler funktioner än verksamheter och kommer då erbjuda en blandstad med korta avstånd. Ska detta uppnås i hela det undersökta området krävs vidare planer som möjliggör för kortare avstånd mellan målpunkter.

- Kollektivtrafiknära

Utöver den kollektivtrafik som erbjuds med buss, presenterad i avsnitt 3.3.1.3, avgjordes tillgängligheten till tågstation i utvärderingens resultat i avsnitt 4.2.1.3 punkt 5. Alla i hela det undersökta området avgjordes ha god tillgänglighet till tågstationen förutom ett kvarter i norra Kirseberg som är lokaliserat 300 meter för långt bort för att uppfylla målbilden på en tiominuterspromenad till kollektivtrafiknod. Vidare på temat

kollektivtrafiknära så är planerna beskrivna i Dp 5557 på att omvandla en fastighet, en idag lågt bebyggd verksamhet, till 400 bostäder - en förtätningstrategi som kan knytas till *Förtätningrosen*. Modellen kan kopplas till planerna med avseende på dess indikator "Lågt kollektivtrafikutnyttjande" beskriven i 2.5.4.1. Ett högre BTA sänker nivån i indikatorn och följaktligen även behovet av förtätning, vilket tyder på att det planerade tillskottet av de 400 bostäderna är i linje med en förtätning. I enlighet med hur modellen *Värdeskapande stadsutveckling* förespråkar regional tillgänglighet i avsnitt 2.6.1 är tillgängligheten god med avseende på hur den nya tågstationen sammankopplar området med Malmö central och rörande framtidsplanerna på nyöppning av Simrishamnsbanan (beskrivna i avsnitt 3.3) som ger ännu bättre förutsättningar för resor österut i Skåne. Sammanvävt den befintliga situationen och vad planerna eventuellt kan möjliggöra så kan det utpekade området runt Östervärns station anses kunna bli ett stationsnära läge under vissa förutsättningar. Baserat på definitionen av ett stationsnära läge i avsnitt 2.7.1 så kvarstår ett behov av tillgänglighet till kollektivtrafik för de boende i norra Kirseberg. Detta måste antingen möjliggöras genom lokaltrafik som kan motsvara den promenad på 10 minuter som modellen från rapporten *Tätare Skåne* (avsnitt 2.6.3) förespråkar eller så föreslås delområdet avgränsas och således ej ingå i det stationsnära läget.

- Mötesplatser

Kirseberg är som beskrivet i 3.3.1.1 delvis en väldigt tätbebyggd stadsdel som har förutsättningar att samla många människor på liten yta, vilket således skapar möten och sammankomster. I dagsläget konstateras mötesplatserna även bestå av attraktioner i form av service och offentlig plats. Slutsatsen som går att dra av avsnittet ovan är att, bortsett från de nyligen etablerade verksamheterna i de tidigare bangårdsverkstäderna, så ligger de flesta attraktionerna i Kirseberg medan det i Ellstorp och Östervärn inte finns så stor grad av varken service eller handel. Detta kan dock antas naturligt då de sistnämnda områdena har närhet till Värnhem och tydliga leder mot Malmö citykärna. Beskrivet i avsnitt 4.2.1.3 under punkt 4, är att det enda grönområde av dessa attraktioner som får anses vara tillägnat allmänheten och inte bara de närmast boende, är Beijers park. Intressant att nämna är därför det som är beskrivet i 3.3.1.4, där Öp 2034 beskrivs planera för att inrätta gröna stråk och aktivitetsstråk som ska bidra till fler möten kring aktiviteter längre söderut i området där planläggningen gäller. Denna plan möjliggör även för utökad handel,

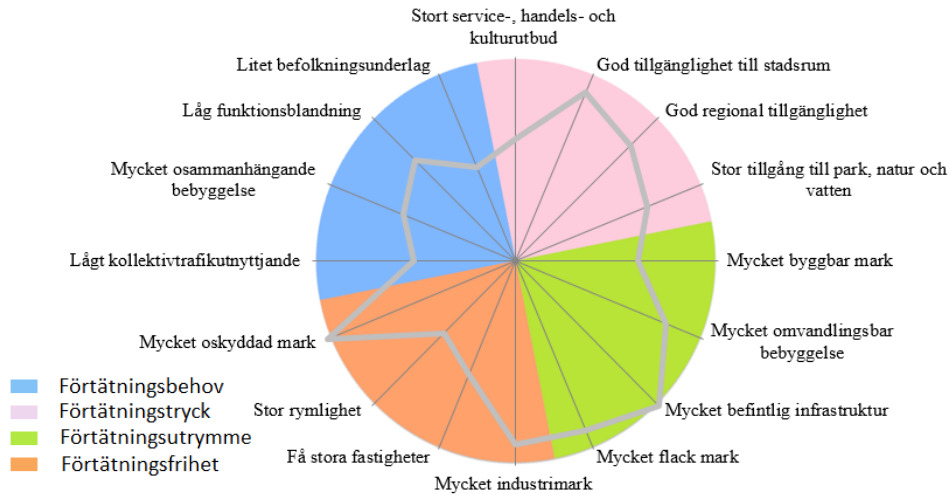
men denna framställs främst vara planerad längs huvudstråken och det framgår ej i vilken grad den planeras inne i området. Relevant att diskutera gällande möten och sammankomster är även kollektivtrafiktillgängligheten som enligt avsnitt 2.6.3 är en bidragande faktor till att människor träffas. Detta då de får enklare förutsättningar att uppehålla sig i ett område om kollektivtrafiken dit och därifrån är smidig. För resonemanget kring områdena som undersökts runt Östervärns station kan därför stycket ovan, "Kollektivtrafikhäna", inkorporeras. Stycket sammanfattar att den regionala tillgängligheten är god med kollektivtrafik. Sammanfattningsvis så får områdena runt Östervärns station anses vara i behov av utveckling på mötesplatsfronten, men med ÖP2034 i framtidsikte kan det stationsnära läget anses vara en bra bit på vägen. I dagsläget finns det åtminstone kollektivtrafik som kan föra människor till området och det finns ett visst antal platser som kan anses ha goda förutsättningar för att agera mötesplatser.

## **5.2.2 Förutsättningar för det stationsnära läget runt Rosengårds station**

### **5.2.2.1 Förutsättningar enligt utvärderingens resultat för indikatorerna i Förtätningrosen**

Enligt resultatet i utvärderingen som presenteras i avsnitt 4.2.2 och som syns illustrerat i figur 16 nedan, så verkar förtättningsbehovet inte vara av högsta prioritet. Den enda indikatorn som drar upp behovet lite är den som indikerar "låg funktionsblandning". Resterande har enligt utvärderingen givits värden på en mellannivå som varken indikerar ett lågt eller högt behov. Vidare så kan förtätningstrycket anses högre. Det på grund av att tillgängligheten till regional kollektivtrafik avgjordes hög precis som tillgängligheten för lokaltrafiken till stadsrum. Även Service-, handel- och kulturutbudet tillsammans med tillgängligheten på park, natur och vatten konstaterades hamna något över mellannivån och bidrar därför också till att förtätningstrycket får anses finnas. Förtätningstrycket kan ur modellens resultat också tolkas högt. Främst på grund av den befintliga infrastrukturen men också till stor del på grund av att marken är oerhört flack. Även aspekten att bebyggelsestrukturen är så öppet utformad bidrar till goda möjligheter att hitta utrymmen att förtäta. Minst bidragande till att ett förtätningstryck har tolkats finnas var indikatorn för byggmark mark vars resultat enbart ligger på en mellannivå då det totalt sett finns mycket byggbar mark men att den är utspridd på många mindre markbitar. Slutligen så tolkas förtättningsfriheten vara skiftande. Mycket industrimark och oskyddad mark tyder på stora friheter. Samtidigt som det förvisso finns en del större fastigheter men som inte är tillräckligt stora för att underlätta ur ett markförhandlingsperspektiv. Sist får rymligheten inte heller bedömas tillräcklig för att bidra till förtättningsfrihet. Rymligheten i denna modell påverkades enbart av

utrymme i form av stora grönytor och gavs därför i detta område ett resultat på mellannivå då de stora industrifastigheterna inte kunde visa på någon rymlighet.



Figur 16: Här syns resultatet för *Förtätningsskalan* från avsnitt 4.2.2.2. (för området runt Rosengårds station) översatt till ett illustrativt polardiagram.

#### 5.2.2.2 Förutsättningar enligt resterande teori om förtätning tillsammans med presenterad information om det stationsnära läget runt Rosengårds station

- Grönområden

Modellen *Indikatorer för stadskvalitet* rekommenderar i figur 3 att vardagsavståndet till ett grönområde inte bör vara längre än 200 meter. I avsnitt 4.2.2.3 beskrivs det under punkt 6 att alla delar av området har nära tillgång till grönytor med avseende på kvartersstrukturen med gröna innergårdar mellan husen. Däremot är det för ett fåtal platser i området uppemot 600 meter till ett kvalitativt grönområde som är tillägnat alla och erbjuder större rekreativ yta än innergårdarna. Därmed är således resonemanget i avsnitt 2.6.2.1 kring att ett avstånd på 300 meter skulle vara ett mer rimligt krav inget som gör någon skillnad för tillgängligheten från dessa områden. Planprogrammet Pp 6044 möjliggör inte för fler grönområden men det har för avsikt att placera mer vegetation och grönska längs befintliga cykel- och gångstråk. Detta får anses främja tillgängligheten om personer upplever närhet till de kvalitativa parkerna utanför bostadskvarteren, trots den för vissa delområden längre sträckan, då vägen dit är mer inbjudande. Baserat på platsbesöket i avsnitt 3.3.2.1 så kan alla bostadskvarter i det stationsnära området runt Rosengårds station anses uppfylla indikatorn "andel grönytor" på 50 procent beskriven i 2.6.2.1. Detta återigen med avseende på det stora innergårdarna mellan lamellhusen. Beaktansvärt är däremot, återigen, motsägelseresonemanget

mellan de två i teorin presenterade förtättningsmodellerna. *Förtättningsrosens* indikatorers givna resultat från utvärderingen, avsnitt 4.2.2.2 punkt 11, antyder att de stora innergårdarna skapar stor rymlighet. Därmed konstateras dessa bidra till den förtättningsfrihet som diskuteras i avsnitt 5.2.2.1 ovan. Detta går omöjligt i linje med samma utvärderingsresultat för indikatorerna i modellen presenterad i rapporten *Tätare Skåne* (avsnitt 4.2.2.3). Detta då den senast nämnda modellens indikatorer getts ett resultat som pekar ut samma innergårdar som lättillgängliga grönområden. Motsägelsen blir ett faktum om visionerna i planprogrammet skulle verkställas fullt ut och innergårdarnas grönska därmed behållas samt utvecklas. Då behålls de som rekreativa områden och det finns inte längre någon möjlighet att anse innergårdarna som bidragande ytor till en förtättningsfrihet. Slutsatsen som går att tyda av detta är att det bevisligen inte finns tillräckligt med parker och innergårdar i området för att både konstatera att grönytor finns i tillräcklig mängd och att befintlig rymlighet i form av gröna öppna ytor bidrar till förtättningsfrihet.

- Blandstad

Funktionsblandningen i staden rekommenderas av modellen *Indikatorer för stadskvalitet* i figur 3 utgöras av 30-70 procent boyta per BTA och vid stråk med högt passageflöde utgöras av 75 procent gatulokaler per fasad. I utvärderingens resultat i avsnitt 4.2.2.3 bedöms det undersökta området till största del utgöras av bostäder med enbart några enstaka verksamheter. Rosengårds centrum och verksamhetsområdet längs Norra Grängesbergsgatan erbjuder många lokaler men ej i mix med andra funktioner så som boende och grönområden. Övergripande avgörs området bestå av enbart en funktion per delområde och får således ej anses likna den blandstad som bland andra modellen *Indikatorer för stadskvalitet* förespråkar. I Pp 6044 beskriven under avsnitt 3.3.2.4 planeras det för att komplettera befintlig bebyggelse i kvarteren Törnrosen och Örtagården med mindre småhus som ska innehålla både bostäder och verksamhetslokaler vilket går i linje med att främja en blandstad. Sammantaget av vad som befintligt finns i delområdena och vad som planeras för så kan en blandstad ha förutsättning att utvecklas. Detta förutsatt att Pp6044 och fler av liknande visioner verkställs i realiteten då det planprogrammet ju enbart behandlar två delområden av flera som angränsar till Rosengårds station.

- Korta avstånd

Minskade avstånd medförs som förklarar i 2.2.2 bland annat av att staden byggs tätare. I 2.6.1 beskrivs täthet för verksamheter som vikten av att vara placerad i ett kluster. I utvärderingen, avsnitt 4.2.2.1, beskrivs verksamheterna i området runt Rosengårds station inte uppnå någon täthet. Detta konstaterande bortser från de renodlade verksamhetsområdena som underförstått uppnår täthet mellan verksamheterna men som med sin enda funktion ej får anses ingå i en blandstad. Korta avstånd har i modellen *Värdeskapande stadsutveckling* också undersökts genom kvaliteten "Gångvänlighet" som för det undersökta området beskrivs i resultatet från utvärderingen (avsnitt 4.2.2.1). Där beskrivs omfattningen av gångstråken skapa ett tillräckligt nät för att ta sig runt i området. Men med det konstaterat innebär gångbanenätet inte nödvändigtvis korta avstånd. Med avseende på resonemangen i avsnitt 4.2.2.3 så är gångavstånden till grönområden i majoritet korta. Detta baserat på att modellen *Indikatorer för stadskvalitet* förespråkar att vardagsavståndet inte bör vara längre än 200 meter. Avstånden till kollektivtrafik är ur förtätningssynpunkt också av högsta relevans. I avsnitt 4.2.2.3 och punkt 5 konstateras dessa avstånd, för tre områden, inte vara så korta som rekommenderat. Modellen presenterad i rapporten *Tätare Skåne* (avsnitt 2.6.3, stycke 4) rekommenderar max tio minuters promenadavstånd. Sammanfattat är avstånden skiftande beroende på vad som efterfrågas. Vid eftersträvande av en förtätad stad som enligt definitionen av förtätning i avsnitt 2.1 ska präglas av korta avstånd, behöver detta område minska gångavstånden till kollektivtrafik för alla och likaså avstånden mellan verksamheter.

- Kollektivtrafiknära

Efter att den nya tågstationen öppnade har utbudet av kollektivtrafik förändrats drastiskt. Som beskrivits i 2.6.3 i stycket "Tillgänglighet till kollektivtrafik" så förklaras det att en förutsättning för en stadsutveckling i hållbar riktning är att kollektivtrafiknoderna finns och är tillgängliga så att fler kan välja det resesättet. Den nu tillkomna kollektivtrafiken genom nya pendeltågslinjer gör att fler snabbare kan ta sig till Hyllie eller Malmö central för både ett fritids- och arbetssyfte. Däremot får arbetspendlingen fortsatt anses någorlunda begränsad då tågen enbart kör varje halvtimme. Vidare beskrivs i avsnitt 4.2.2.3 och punkt 5 att det runt Rosengårds station finns tre platser i de undersökta delområdena som inte beräknas kunna nå stationen på under 10 minuters promenad. Då avståndet är 6 minuter längre blir det cirka 50 procent mer än målbilden på 10 minuter som beskrivs i avsnitt 2.6.3 från modellen presenterad i



rapporten *Tätare Skåne*. Sammanfattningsvis för att avgöra ett kollektivtrafikhärläge bör det för de tre platserna med ett för långt avstånd diskuteras huruvida de ska ingå i det stationsnära läget eller ej. Dessutom bör också möjligheten för arbetspendling schemaläggas tätare i linje med teorin i avsnitt 2.6.1 som för modellen *Värdeskapande stadsutveckling* rekommenderar att regional tillgänglighet ska innebära att kollektivtrafiken är tillräcklig vid val av både arbetsplats och bostad.

- Mötesplatser

Som beskrivet i avsnitt 2.2.2 så medför en tätare byggd stad med kortare avstånd fler möten, därmed blir resonemangen i stycket "Korta avstånd" ovan relevant för förutsättningarna för mötesplatser. Vidare som beskrivet i avsnitt 2.6.3 i stycket "Tillgänglighet till kollektivtrafik" bidrar god tillgänglighet till kollektivtrafik till att fler personer förmodas uppehålla sig i området vilket i sin tur föranleder att fler sammankomster och möten uppstår. Som beskrivet i stycket "Kollektivtrafikhärläge" ovan så finns överlag tillgänglighet till kollektivtrafik i området och denna faktor får därmed anses bidra till möjlighet för möten. Vidare beskrivs det i avsnitt 2.6.3 i stycket "Attraktioner" att ju större mängd av dessa, desto större förutsättning för att möten och sammankomster sker. I avsnitt 4.2.2.3 beskrivs de flesta av de i avsnitt 2.6.3 omnämnda attraktionerna, gå att nå i området. I avsnitt 3.3.2.4 beskrivs Culture Casbah som är en idé för hur större samhörighet ska skapas i området. Blir detta projekt förverkligat finns det enligt planläggningen många nya möjligheter för människor att träffas och skapa relationer. Viktigt är också att det här förslaget riktar in sig på att locka personer som inte tidigare haft anledning att besöka området för att ytterligare stärka integrationen mellan Malmös stadsdelar. Slutligen så beskrivs det från platsbesöket i avsnitt 3.3.2.1 att i verksamhetsområdet längs Norra Grängesbergsgatan upplevs det i dagsläget ske många möten och ett pågående folkliv. Sammantaget finns det genom befintlig kollektivtrafik och attraktioner redan mötesplatser och med idéerna kring Culture Casbah kan dessa goda förutsättningar förstärkas genom att fler mötesplatser införlivas i stadsstrukturen runt Rosengårds station.

### **5.3 Komparativ analys av de två utpekade områdena och det stationsnära läget runt Hyllie station**

Vad som har konstaterats och analyserats tidigare i denna rapport kring de två utpekade områdena jämförs nu dem två emellan som en enklare komparativ analys.

Dessutom resoneras det kring deras möjligheter jämfört med situationen i dagsläget för det stationsnära läget Hyllie.

### **5.3.1 Jämförelse av förutsättningar för de två undersökta områdena i enlighet med Förtätningrosen**

Förtättningsbehovet som området runt Östervärns station beskrivs ha, i avsnitt 5.2.1.1, är relativt stort i jämförelse med behovet som området runt Rosengårds station beskrivs ha i avsnitt 5.2.2.1. Gällande den ingående indikatorn, kollektivtrafikutnyttjande, som baseras på mängden BTA nära de nya stationsbyggnaderna så är stationernas placering i områdena avgörande för de skilda resultaten. Station Östervärn är placerad i direkt anslutning till bangården och större gröna ytor som ger ett direkt lågt BTA och därmed ett lågt mått på kollektivtrafikutnyttjandet ur indikatorns utvärdering. Rosengårds station är i motsats till detta placerad mitt i befintlig bebyggelse. Den enda ingående indikatorn som verkar ge liknande förutsättningar för de två områdena är "Låg funktionsblandning". Båda platsernas delområden ansågs vara homogena i den mån att det övergripande sett främst erbjöd en funktion. Vad som också höjde det avgjorda förtättningsbehovet runt Östervärn är de konstaterade osammanhängande bebyggelsestrukturerna. För båda områdena ansågs barriärer i form av stora trafikleder vara bidragande faktorer till en icke sammanhållen bebyggelse men för delområdena runt Östervärn är det även de totalt olika byggnadsstilarna som höjde upp nivån till hög. Detta skiljer sig när det gäller delområdena runt Rosengårds station som består av byggnader, alla byggda under tre efterföljande årtionden. Slutligen så är en av de större skillnaderna för områdena befolkningsunderlaget, alltså hur många som bor där idag. Med ett betydligt lägre invånarantal i delområdena runt Östervärns station så blir också den indikatorns påverkan på förtättningsbehovet större. Vad gäller trycket på förtätning så är detta större för Rosengård. Båda områdena är placerade på ett likvärdigt avstånd från centrala Malmö och erbjuder begränsat med serviceställen och handel, men något större möjligheter finns i Rosengård vilket beror på förekomsten av Rosengårds centrum. En stor skillnad som bidrar till det högre förtätningstrycket runt Rosengårds station är nivåerna för "Tillgänglighet till stadsrum". För området runt Rosengårds station så ansågs gång- och cykelbanenätet främja tillgången till olika stadsrum betydligt bättre än för området runt Östervärns station. En stor anledning är återigen den stora barriären som utgörs av den i området centrerade bangården. På grund av byggnadsstilen kring Rosengårds station med lamellhus och omringande vegetation så väger även den indikatorn in högre gällande förtätningstryck jämfört med runt Östervärns station där tillgången avgjordes sämre. Slutligen så är det intressant att kollektivtrafiktillgängligheten på regional nivå ansågs likvärdig för de jämförda områdena. Främst på grund av deras nya tillgångar till Pågatåg som medför korta resor till huvudstationerna i Malmö. Förtättningsutrymmet är den förutsättning från *Förtätningrosen* som är mest lik för de två områdena. Deras befintliga infrastruktur

ansågs fullt tillräcklig på båda platserna baserat på bland annat närheten till motortrafikleder och ingående genomfartsgator. För resterande indikatorer så skiljer det sig hur de har gett utslag på utrymmesfronten. Den byggbara marken ansågs betydligt större för områdena runt Östervärns station, inte för att den totala ytan med öppna områden var större men för att den i Rosengårds stations delområden är uppdelad i mindre utrymmen som därför är svårare att exploatera. Den omvandlingsbara bebyggelsen avgjordes utgöra större andel runt Rosengårds station. Detta på grund av den öppna byggnadsstrukturen med lamellhus som möjliggör för enklare kompletteringsförtätningar jämfört med den totalt sett mer kompakta bebyggelsestilen i områdena runt Östervärns station. Slutligen, är den mest bidragande indikatorn till att Rosengårdsområdet gavs snäppet högre förtätningstrymme, "Mycket flack mark". Detta då området jämfört med Östervärnsområdet får anses betydligt flackare då det inte behöver ta hänsyn till lutningen på backen som Kirseberg är lokaliserad på. Förtätningfriheten är till sist den förutsättning som skiljer sig mest mellan områdena. De gavs förvisso båda höga nivåer för indikatorerna "Mycket industrimark" och "Mycket oskyddad mark". Där båda områdena befintligt utgörs av stora verksamhets- och industriområden respektive inte är begränsade av några naturskyddsområden eller andra restriktioner som kommer kunna påverka exploateringsfriheterna. Dock har området runt Östervärn avsevärt mycket högre nivåer för indikatorerna "Få stora fastigheter" och "Stor rymlighet". Då bangården som ligger under en fastighetsbeteckning möjliggör för smidiga processer med markägare och hundrastgården samt Ellstorpsparken är stora gröna ytor som ger hög nivå för rymlighet. Runt omkring Rosengårds station räcker inte den visserligen nära vegetationen till att anses ge lika stor rymlighet som de större parkerna ger för delområdena runt Östervärns station.

Sammanfattningsvis för att ytterligare tydliggöra skillnaden mellan områdenas nivåer enligt *Förtätningrosen* kan kategorierna trycket, utrymmet och friheten sättas samman till en enda kategori som kan utgöra förutsättningen för förtätning. Sammanställt dessa tre, avgörs det stationsnära läget runt Rosengård då ha en snäppet högre förutsättning än området runt Östervärns station (snittnivån för de tre sammansatta kategorierna). Den fjärde kategorin, behovet, är som ovan beskrivet betydligt högre för området runt Östervärns station.

### **5.3.2 Jämförelse mellan resterande förutsättningar för de två undersökta områdena samt resonemang för deras möjligheter jämfört med situationen i dagsläget runt Hyllie station**

Nedan kommer resonemangen för de fem underrubrikerna, som "Förtätning" gavs i avsnitt 5.2, att jämföras mellan det stationsnära läget runt Östervärns station och Rosengårds station. Slutsatserna och jämförelserna kring resonemangen för området runt Östervärns station är baserade på avsnitt 5.2.1.2 och området runt Rosengårds

station är baserade på avsnitt 5.2.2.2. Under varje underrubrik kommer möjliga paralleller att dras till referensområdet Hyllie, baserat på teorin som presenterats för denna plats i avsnitt 3.3.3. Hyllie har, precis som visionerna för de två utpekade områdena, genomgått en stadsutveckling på grund av sitt stationsnära läge. I enlighet med vad som beskrivs i avsnitt 3.2.3.2 kring Hyllies stadsutveckling kan den största skillnaden konstateras vara att hela det nu exploaterade området tidigare var obebyggt jämfört med förutsättningarna för området runt Östervärns station och området runt Rosengårds station som i avsnitt 3.3.1.2 respektive 3.3.2.2 beskrivs vara bebyggda sedan tidigare.

- Grönområden

Samma konstaterande gjordes för både Östervärns och Rosengårds station, att grönområdena ej finns i tillräcklig utsträckning för att både tillgodose ett rekreativt behov och det frihetsbehov som efterfrågas för att exploatera vid en förtätning. Oförenligheten kräver sålunda att den förtätning som sker behöver tillföra mer grönyta om den ianspraktar en sådan för exploatering. I Hyllie finns sedumtak på flera av byggnaderna och ett annat exempel är köpcentrumet, Emporia, där en takterrass omringad av sedumtak är anlagd högst upp på byggnaden (avsnitt 3.3.3.1) Dessa två grönytemöjligheter skulle kunna vara applicerbart även på de två i studien undersökta områdena. Vidare så möjliggjorde Öp 2005 för att en park skulle etableras i nord-sydlig riktning, genom hela Hyllies södra halva (avsnitt 3.3.3.4). Att utläsa av platsbesöket beskrivet i avsnitt 3.3.3.1 så finns denna park ännu inte. Dock är en förminskad version av denna möjliggjord i en ännu icke antagen detaljplan Dp 5592, se avsnitt 3.3.3.4.

- Blandstad

Området runt Östervärns station får avgöras ha kommit lite längre vad gäller realiseringen för omvandlingen av befintlig bebyggelse till tät blandstad. Här åsyftas de nyetablerade, småskaliga, verksamheterna i de gamla järnvägsverkstäderna. Däremot ser den eftersträlvade blandstaden i hittills aktuella planprocesser inte ut att utformas med tillräcklig mix av funktioner i alla de delområden som i dagsläget utgör det stationsnära läget runt Östervärns station. För Rosengårds station ger planprogrammet Pp6044 bättre förutsättningar för att en blandstad ska växa fram i alla delområden. Intressant är att i Hyllies första översiktsplan, ÖP2005 se avsnitt 3.3.3.4, framgick det inte heller huruvida hela området skulle lyckas utgöras av en mix av funktioner. Detta då det enbart tydliggjordes att ett varierat utbud av bebyggelse skulle finnas. Den stad som sedermera växt fram i Hyllie är att anse mixad med avseende på handel-

och bostadsfunktioner men grönområden upplevs ännu inte tillräckligt inkorporerade (avsnitt 3.3.3.1).

- Korta avstånd

Avstånden mellan delområdena runt Östervärns station är i dagsläget långa för fotgängare eller cyklister. Runt Rosengårds station upplevs avstånden kortare med tydligare gång- och cykelbanestråk. Vidare bör, återigen, nyetableringen av verksamheter i de gamla järnvägsverkstäderna nämnas då dessa är ett exempel på verksamheter placerade i kluster i kommande blandstadsmiljö, åtminstone utefter vad planerna framställer. Baserat på det, avgörs korta avstånd i kluster- och kommande blandstadsmiljö vara bättre åstadkommit runt Östervärns station. För Hyllie som enligt avsnitt 3.3.3.2 byggdes på tidigare åkermark finns det inga delområden att avse dåligt sammanknutna med tidigare bebyggelse, åtminstone inte för det område som undersökts. Avstånden inom det stationsnära läget Hyllie är av avsnitt 3.3.3.1 att döma korta mellan en variation av funktioner. Cykelbanestråken får utifrån avsnitt 3.3.3.3 att döma vara omfattande och i linje med vad en förtätad stadsdel förespråkar (avsnitt 2.6.1) anses de erbjuda god lokal tillgänglighet.

- Kollektivtrafiknära

Både för området runt Östervärns och Rosengårds station så finns det platser i periferin av de undersökta områdena som inte uppnår den tillgänglighet som förespråkats. Även vad gäller avgångstiderna för tågtrafiken så bör dessa utökas inom pendlingstimmarna. Detta är direkt jämförbart med situationen för boende i Hyllie som erbjuds pendeltrafik via Citytunneln så ofta som var tredje till var femte minut, se avsnitt 3.3.3.3.

- Mötesplatser

För området runt Rosengårds station sammanfattades framtida, planerade, Culture Casbah vara sista pusselbiten för ett omfattande utbud av attraktioner och platser för sammankomster i området. Återigen är mötesplatsplanerna för området runt Östervärn inte lika konkretiserade. Att jämföra med Hyllie är givande då Emporia kan liknas vid planerna för Culture Casbah. Emporia är ett bygge som utmärker sig och attraherar kunder från hela sydvästra Skåne. Detta får därmed anses vara en utmärkt mötesplats eller ett dragplåster för att integrera människor, inte minst från Malmös alla stadsdelar. Kan Culture Casbah uppnå detta, så finns goda förutsättningar.

## 5.4 Återkoppling till översiktsplanen

För att analysera huruvida översiktsplanen möjliggör förtätning följer en jämförelse angående planeringen (för Öp 2019 se avsnitt 3.2, för FÖP ÖP2032 se avsnitt 3.3.1.4). Jämförelsen av de utpekade områdena tar upp de punkter som i teoriavsnittet 2.5.3 anses nödvändiga för att möjliggöra för förtätning redan i den översiktliga planeringen. Den första är “Rörelsemönster” i staden, bland annat mellan stadens bostäder och arbetsplatser. Denna faktor har tagits upp i Öp 2019, som till exempel genom visionerna för hur det ska växa upp täta stationssamhällen längs med Kontinentalbanan. Många kontor och arbetsplatser kan genom närhet till transport på järnvägen etablera sig på lägen med god möjlighet för pendling. Denna transportmöjlighet anses i översiktsplanen också möjliggöra för att binda samman Malmö och därmed rörelsemönstret mellan de olika stadsdelarna. Även inom ämnet “tät stad” planerar Öp 2019 för att främja rörelsemönstret. Genom att göra huvudleder och in- och utfarter mer integrerade med stadslivet genom handel och service så ska rörelse längs dessa främjas. För området runt Östervärns station finns det en FÖP (ÖP2034) som genom etablering av handel och annan service längs de större bilederna vill erbjuda trivsammare stråk mellan Kirseberg och centrala Malmö. Dessa kan antas förenkla för cyklister och fotgängare och kan därmed möjliggöra smidigare rörelsemönster längs sträckan och underlättar därmed för transport mellan bostad och arbete i centrala Malmö. Vad som även är genomgående för översiktsplanen är att det ska gå att nå alla delar i Malmö via cykel, vilket är ett övergripande mål för rörelsemönstret. För det utpekade området runt Rosengårds station finns ingen FÖP.

Nästa punkt som bör möjliggöras redan vid översiktsplaneringsstadiet är “Förtätningmöjligheter i centrum och nära kollektivtrafik”. Denna aspekt tas inte upp i Öp 2019 på ett lokalt plan för de utpekade områdena men det pekas ut att bostäder och arbetsplatser måste placeras i anknäring till kollektivtrafiknära lägen för att Malmö ska vara en lättillgänglig stad. Det pekas inte heller ut eller möjliggörs för förtätning i centrum men utbyggnadsbegränsningen som satts till Yttre Ringvägen kan konstateras låsa in kommande exploatering till att enbart byggas inåt i Malmö. I FÖP ÖP2034 pekas den markbit som i dagsläget används som hundrastgård ut som lämpligt läge för förtätning. Detta är inte centrum av Malmö men det är för det stationsnära läget runt Östervärns station en central plats som nu genom den fördjupade översiktsplaneringen möjliggör förtätning.

Vidare så bör det i översiktsplanen pekas ut “Vad som behövs för att främja den blandade staden utifrån områdets befintliga värden”. I Öp 2019 beskrivs det under den prioriterade inriktningen “En nära, tät och funktionsblandad stad” att värden i Malmö som bör byggas vidare på är stadens närhet till hav, kontinenten, Köpenhamn och landsbygden. Det understryks också under ämnet kulturmiljöer, historiskt

perspektiv och stadens arkitektur att de befintliga karaktärer som präglar Malmö ska vara grund för vidare utbyggnad genom att ny exploatering tar hänsyn till befintlig bebyggelse som härstammar från historien. Poängteras gör också att den blandade staden kan främjas genom att befintliga funktioner får möjlighet att förbättras i samband med komplettering. För att uppnå en blandad stad strävas det även efter att placera offentlig service nära och integrera grönområden med bostäder. Mångfald nämns också som är karaktärsdrag som ska styra den kompletterande bebyggelsen. I FÖP Öp 2034 understryks att när komplettering sker ska inspiration hämtas från Kirsebergs befintliga karaktärsdrag som till exempel en småskalig tät stad med bebyggelse av flera olika varianter. Den tillkommande bebyggelsens modernare drag ska främja blandstaden.

Vad som också bör synas i översiktsplaneringen är “Övergripande principer för förtätning”. Under ämnet “Utbyggnadsstrategi” punktats några strategier upp för hur förtätningen ska ske. Det pekas ut att den främst ska ske i befintliga stadsstrukturer. Till exempel som det klargörs under ämnet “Tät stad” att omvandling av lågt och ineffektivt exploaterade verksamhetsområden föreslås bli till förtätade bebyggelsestrukturer. Vidare i utbyggnadsstrategin så framhävs krav på att ytor ska erbjuda olika typer av funktioner, att utbyggnad ska ske kollektivtrafikhäna, utbyggnad av bostadsbeståndet, samt servicemängd i linje med mängden bostäder och att parker och gröna områden under all vidare exploatering ska tas i beaktning. Detta får anses vara ge övergripande riktlinjer för hur en framtida förtätning ska ske.

“Förtätning som ger större förutsättningar för serviceutbud och kollektivtrafik” rekommenderas också i planen. Under den prioriterade inriktningen “Regional motor för grön tillväxt och sysselsättning” så konstateras att för att tillgodose ett attraktivt Malmö måste arbetsplatser och bostäder erbjudas lättillgängligt. Detta konkretiseras med att de bör placeras i närheten av kollektivtrafikhäna lägen för att underlätta pendling och för att öka attraktiviteten som en tät stad för de som överväger att flytta till Malmö. Återigen, ju tätare desto större förutsättningar för service att etablera sig med den efterfrågan som följer av stor mängd människor på liten yta.

“Bibehållande och utvecklande av gröna områden och övriga kvaliteter i anknytning till området som medför en god omgivning att leva i” ska också beaktas i planen. Detta behandlas genom de strategier för grönområden som har tagits fram. Det förespråkas att undvika ge befintliga grönområden en annan användning vid förtätning. Dessutom ska de hårdgjorda ytorna, som ofta tillkommer vid förtätning, minskas. Sammantaget menar strategierna på att val av områden för exploatering ska baseras på var minsta påverkan på naturvärden kommer att ske.

Den sista punkten som bör behandlas redan i ett översiktsplaneringsstadium är “Möjliggör för central rekreation och parker som på så vis inte innebär att resa behöver göras för att nå sådana områden”. Strategier i linje med detta tas upp under

ämnet "tät stad" där stadsstrukturen förespråkas innehålla parker. Även i den prioriterade inriktningen "En nära, tät, grön och funktionsblandad stad" så föreslås gröna områden vara väl integrerade i bostadskvarteren. Tydligare syns dock inte strategierna för denna punkt vara och planeringen i linje med den därför får anses vara något svag.

### 5.5 Analys av de tillgängliga modellerna

De modeller som har presenterats i den här undersökningen har främst hämtats från andra stadsutvecklingsprojekt runt om i Sverige. De modeller vars undersökta områden har likheter med platserna längs med Kontinentalbanan, är de som slutligen i utvärderingen och analysen har fått väga tyngst. Ett exempel på en för den här studien mindre lämpad modell presenterades i avsnitt 2.7.1. Det är en verktygslåda skapad i samband med projektet *Stationsnära läge 2.0*. Ur denna presenterades och utnyttjades främst definitionen av ett stationsnära läge. Resterande teori från den verktygslådan prioriterades bort på grund av att den främst var riktad mot mindre ortsutveckling i Skåne och lämpade sig inte lika optimalt för utbyggnaden av Malmö som andra modeller. Modeller som var bättre lämpade är till exempel de som är presenterade i avsnitt 2.6.1 och 2.6.2. Dessa togs som beskrivet i avsnittet fram i samband med stora stadsutvecklingsprojekt i Göteborgs innerstad, vilket korrelerade bättre med förtättningsvisionerna för området runt Östervärns och Rosengårds station.

Intressant att kommentera är även *Indikatormodellens* tolkning av fastighetsstorlekar som beskrivs i avsnitt 2.6.2.1, i stycket "Fastighetsstorlek", tillsammans med *Förtättningsrosens* tolkning av detsamma som beskrivs i avsnitt 2.5.4.1 under stycket om indikatorn "Få stora fastigheter". Den förstnämnda modellen menar på att ett område med stora fastigheter icke är omformbart ur ett stadsutvecklingsperspektiv, till skillnad från *Förtättningsrosen* som menar på att ett område med ett fåtal stora fastigheter indikerar att stadsutvecklingen får en förtättningsfrihet. Detta på grund av att ett fåtal fastigheter innebär ett fåtal ägare som tillsammans med den stora ytan medför enklare processer tack vare enklare förhandlingar respektive ombildningar. Skillnaden är således att *Indikatormodellen* syftar på att små tomter enklare medför en varierande stadsomvandling där projekten är i mindre skala och utförs på en fastighet i taget, medan *Förtättningsrosen* syftar på att processen för stora projekt som oavsett hade behövt ta alla tomter i anspråk förenklas av att dem redan ligger inom en och samma stora fastighet.

Gällande användningen av modellen *Förtättningsrosen* som ju är en modell som resulterar i vilken grad av förtättningsbehov, förtätningstryck, förtättningsutrymme och förtättningsfrihet ett område innehar (se avsnitt 2.5.4) så ingår en indikator "Kollektivtrafikutnyttjande". Beaktansvärt är att denna enbart skall baseras på mängden BTA i direkt anslutning till kollektivtrafiknoden. Detta får anses vara en väldigt snäv analys som inte ger ett brett baserat resultat gällande utnyttjandet av



kollektivtrafik. Dock, för den här studien som ur ett förstudieperspektiv enbart skall baseras på övergripande uppskattningar, så innebar det en enkel metod. Detta då mängden BTA inte konkret avgjordes utan enbart resonerades kring, baserat på visuella uppskattningar från flygbilder.

En anmärkning bör nämnas gällande hur det fungerade att använda modellernas indikatorer parallellt för samma undersökning. Det gäller dels *Förtätningrosen*, denna modell efterfrågar under kategorin förtättningsfrihet att indikatorn "Stor rymlighet" ges nivåer baserat på hur mycket grönområden som finns att tillgå för exploatering (se avsnitt 2.5.4). Modellen som presenterades i rapporten *Tätare Skåne* har en indikator som heter "Tillgänglighet till kvalitativa grönområden" som kan utnyttjas ur ett rekreativt syfte. För denna indikator ges nivåer på stadens tillgängliga grönytor (se avsnitt 2.6.3). Vad som blir motsägelsefullt när dessa två modeller kombineras i en analys, är att samma grönytor högst sannolikt har pekats ut för två skilda syften. Vilket för ett exploateringsprojekt resulterar i att en oklarhet uppstår kring tillgången på mark.

## 5.6 Eventuella felkällor

Statistiken för befolkningsmängd, yta och exploateringsgrad är baserad på de närområden som i avgränsningen (avsnitt 1.5.1) avgjordes vara de delområden som geografiskt angränsar till station. Det går att resonera kring om även andra grannområden lär påverka förutsättningarna för förtätningspotentialen men den gränsen är svårdefinierad. En felkälla att ha i åtanke bör därmed vara huruvida statistik kring folkmängd, yta och exploateringsgrad kunde ha påverkat analysen i andra riktningar.

Vidare gällande befolkningsmängden, beskriven i avsnitt 3.3 och tabell 1, så är den framtagen för att representera den sammansättning av personer som var aktuell innan stationerna i Östervärn och Rosengård öppnades. Siffrorna för befolkningsmängden är dock från samma år som stationerna öppnades, 2018, vilket betyder att det lär ha funnits en medvetenhet om att stationerna skulle öppna. Detta kan tolkas vara en felkälla om medvetenheten kan ha påverkat efterfrågan och flyttmönstret och därmed siffran för befolkningsmängd. Dock gäller samma datum för statistiken kring folkmängden runt båda stationerna, vilket gör att den komparativa analysen områdena emellan har samma utgångspunkt. Samma situation gäller för statistiken kring befolkning i Hyllies omnejd, den är från 2009, det vill säga året innan Citytunneln öppnade. Denna aspekt kan därmed haft en viss påverkan på flyttmönstret även i Hyllie.

Vad som också kan anses vara en felkälla är den motsägelse mellan förtättningsmodeller som diskuteras i avsnitt 5.2 under punkterna om "Grönområden" för både området runt Rosengårds och Östervärns station. Det nämns även i avsnitt

5.5 i analysen av modellerna. Ur felkällesynpunkt är det främst hundrastgården på området runt Östervärns station som bör åsyftas. Den anges, i de flesta resonemang kring grönyta, som ett stort grönområde som därmed bidragit till att höja nivåerna för andel grönyta i diverse förtättningsmodeller som analyserats i den här studien. Att dessa resonemang anses kunna vara felkällor beror på att hundrastgården parallellt har utsetts bidra till förtättningsutrymme på grund av dess rymlighet. I den här studien har aspekten uppmärksammats och diskuterats, men för eventuella vidareutvecklingar av den här studien gäller det att ha motsägelsen i åtanke.

## 6 Slutsatser

*I enlighet med det som har presenterats i teori och utvärderingen samt vad som sammantaget har diskuterats i analysen kan huvudfrågorna, med delfrågorna som bakgrund, besvaras med de slutsatser som följer i detta kapitel.*

### 6.1 Hur ser förutsättningarna för förtätning ut i de två utpekade områdena runt Östervärns och Rosengårds stationer och varför?

Med definitionen av förtätning, att begreppet innebär en stadsbyggnadsmetodik som genom att bygga staden inåt ska tillföra mer för fler i en varierad omgivning, så följer nedan de slutledningar som önskas föras vidare från denna studie.

Baserat på de få aktuella planeringsprocesserna och den befintliga situationen i området runt Östervärns station, följer i detta stycke slutsatser kring de i förtätningssammanhang ingående aspekterna. Till att börja med är förutsättningarna och planerna för grönområden ej tillräckliga utifrån vad modellerna eftersträvar. Blandstaden säkerställs totalt sett för området men inte med den täthet i varje kvarter som modellerna förespråkar. Gällande korta avstånd så är det undersökta området så stort att målet lokal tillgänglighet för gående inte är nåbart. Dock är förutsättningen god vad gäller korta avstånd mellan funktioner, under förutsättning att även det fortsatta planarbetet verkar för vidare tät etablering. Utifrån hur ett stationsnära läge är definierat i studien så finns det anledning att förminska det undersökta området i linje med vilka delområden som faktiskt uppfyllde tillgänglighetsidealen till Östervärns station. Det skulle innebära att några kvarter i norra periferin inte kan anses ingå i Östervärns stationsnära läge och att dessa i samband med det bör ges bättre förutsättningar för förtätning genom att till exempel skapa större närhet för gående. Slutligen så avgjordes alla delområden runt Östervärns station vara i behov av utvecklade mötesplatser. Förutsättningarna för att styra stadsutvecklingen mot förtätning i området runt Östervärns station är således inte många, vilket går i linje med slutsatsen som kan dras från analysen av *Förtätningens* resultat. Den kan sammanfattas med att området tycks ha ett tydligt förtättningsbehov, alltså ett behov av att skapa förtättningsförutsättningar och sedermera styra stadsplaneringen åt förtätningshållet. För att undvika misstolkning tåls det att återigen påpeka och understryka teorin kring förtättningsbehovet. Den kategorin kan ses som en motsats till de tre andra kategorierna förtätningstryck, förtättningsutrymme och förtättningsfrihet. Går det till exempel inte att urskilja aspekter som innebär goda förtättningsförutsättningar så förväntas förtättningsbehovet vara högt samtidigt som de andra tre kategorierna lär få låga nivåer.

I stycket nedan följer slutsatser kring området runt Rosengårds station. Även dessa är baserade på de, för området, få aktuella planeringsprocesserna och den befintliga

situationen. För området kan det konstateras att det finns en konflikt angående om befintliga och planerade grönområden är tillräckliga för rekreation eller om dessa är att anse för få, med avseende på att de enligt olika förtättningsmodeller kan utgöra goda utrymmen för exploatering. En blandstad avgjordes ha möjlighet att utvecklas förutsatt att fler planhandlingar i stil med de befintliga som främjar blandstad tas fram. Med avseende på korta avstånd så konstateras området ha för långa gångavstånd till olika funktioner. I samband med den slutsatsen kan även avgörandet av kollektivtrafik kopplas på. Vissa områden i periferin har för långa gångavstånd till Rosengårds station för att kunna anses ingå i det stationsnära läget som är undersökt. En slutsats kan också dras gällande att det är en förutsättning med tätare avgångstider för tågtrafiken om arbetspendling ska underlättas. Slutligen så avgjordes det planerade Culture Casbah tillföra goda förutsättningar för mötesplatser. *Förtätningens* resultat är också i linje med vad som beskrivits i detta stycke. Resultatet pekar på att förutsättningar finns för att styra stadsutvecklingen mot en förtätning.

Sammanfattningsvis utifrån jämförelsen av förutsättningar från *Förtätningens*, avgjordes Rosengårds station ha något bättre utgångspunkt att styra stadsutvecklingen mot en förtätning. Förtättningsbehovet avgjordes i linje med det vara betydligt större för Östervärns stationsnära läge.

I samma riktning som ovan, så visar jämförelsen av de två områdenas resonemang kring de fem underrubrikerna för förtätning, att planeringen för Östervärns station i vissa hänseenden bör inspireras och ta efter det befintliga läget och delvis planeringen för området runt Rosengårds station. Detta gällande de framtagna planhandlingarna för blandstad, det befintliga och omfattande gång- och cykelnätet samt de planerade attraktionerna som ska fungera som mötesplatser. Vad gäller realisering av förtätade områden får området runt Östervärns station nämnas ha åstadkommit lite mer, med avseende på de gamla järnvägsverkstäderna som numera innehåller småskaliga verksamheter.

Lärdomar och även paralleller från Hyllie situation kan tas vidare till områdena runt Östervärns och Rosengårds stationer. Det i en översiktsplan planerade kan komma att förändras vid realiseringen till antingen något förbättrat eller försämrat. Till exempel avses att översiktsplaneringens möjliggörande och visionerade för grönområden runt Hyllie station inte realiserades. Slutligen och återigen så medför likheterna mellan det planerade integreringsprojektet, Culture Casbah och Emporia goda förutsättningar för mötesplatser och främjad integrering i det stationsnära läget runt Rosengårds station.

De ovan föreslagna avgränsningarna av det stationsnära lägena som baserades på lokal kollektivtrafiktillgänglighet, medför indirekt att vissa förbättringar krävs i vidare planering för att uppnå en stationsnära stad. Ett exempel på en sådan förbättring är tätare avgångstider för pendeltågen.

## **6.2 Är översiktsplanens innehåll en god grund för förtätning?**

För att svara på frågan analyserades Malmös översiktsplan med avseende på om den uppfyller de planeringsideal som förespråkas i en översiktsplanering med avsikt att möjliggöra förtätning. I följande stycke sammanfattas huruvida planen uppfyller nämnt planeringsideal:

Det finns i Malmös översiktsplanering övergripande riktlinjer för hur förtätning ska ske. I dessa riktlinjer beaktas befintliga kvaliteter och säkerställande av grönområden. Däremot är planeringen avhållsam med avseende på att minska resor till rekreativa områden genom planering för grönområden i stadens centrum. Vidare, vad gäller att främja rörelsemönster mellan stadens olika delar, har planeringen hittills gett området kring Rosengårds station med Rosengårdsstråket mest förutsättningar. För området runt Östervärns station föreslås endast övergripande planering. Denna beskriver att integrering av huvudleder ska ske. Vidare så tar översiktsplanen upp förtätningmöjligheter i kollektivtrafiknära lägen övergripligt, men ej hur det ska ske på de möjliga platserna. Planen behandlar inte att förtätning ska ske i specifika centrum i Malmö. Däremot, med Yttre Ringvägen som angiven yttre begränsning, har planen åtminstone pekat ut att exploateringen ska ske i redan bebyggda områden.

Slutsatsen är alltså att Malmös översiktsplan från 2018 på många plan främjar och är en god grund för förtätning. Dock så är översiktsplaneringen avhållsam vad gäller placering av grönområden i centrum i syfte att minska resor med avsikt att nå rekreativa områden. Även för hur förtätningen generellt ska ske i centrum är planeringen inte så tydlig som förespråkat.

## **6.3 Slutsatser kring modeller, mallar och riktlinjer**

För att inte kasta bort den erfarenhet som införskaffats i samband med informationssökningen, teoripresentationen och användningen av modeller och riktlinjer i den här studien, så gjordes några sammanfattande analyser i kapitel 5. Slutsatsen att dra av dem är följande. Även om alla modeller som utnyttjats i den här studien är utformade för förtätningprojekt så skiljer deras ursprung sig. Därför är det viktigt att välja den modell som har skapats för en plats med liknande situation eller förutsättningar som den plats som är tänkt att undersökas. Det finns även avvägningar att göra vid kombination av flera modeller i ett förtätningprojekt. Detta då de stundtals kan konstateras peka ut samma aspekter för olika förtätningssyften vilket medför att användaren själv behöver överväga vilket syfte som föredras i projektet. Dock får det anses övervägande positivt då flera modeller trots konflikter skapar en bredare uppfattning av möjligheterna samt begränsningarna för ett område. I nästa avsnitt föreslås dessa slutsatser tas vidare i ett framtida exjobb eller studie.

#### **6.4 Framtida studier**

Förhoppningen är främst att denna gjorda studie ska knyta an vid kommande planering så att resultatet kan vara en grund för fortsatta stadsutvecklingsavgöranden i de utpekade områdena. Dessutom då användandet av befintliga modeller, mallar och riktlinjer i detta examensarbete avgränsades till att främst vara hypotetisk, vore det intressant om framtida studier kunde knyta an och testa var och en av de presenterade modellerna grundligt och hela vägen till slutgiltigt resultat. Detta på de utpekade områdena som i denna studie ansågs ha goda förutsättningar för förtätning och därmed agera vidare undersökning och exempelvis planeringsunderlag.

## Referenser

Annehem (2019a) *The Point* <https://annehem.se/projekt/point-hyllie/>  
[Hämtad 2019-05-21].

Annehem (2019b) *Point Hyllie*  
<http://pointhyllie.webhotel.net/Infoblad%20historia%20Point%20Hyllie.pdf>  
[Hämtad 2019-05-21].

Blomqvist, M. & Ivarsson, C. J. M. (2010) *Etablering av publika verksamheter i Norra Sorgenfri - En studie över hur en gynnsam marknad skapas*. Lunds Tekniska Högskola, Lund.

Bostadsrättsföreningen Ellstorp (2019) *Välkommen till bostadsrättsföreningen Ellstorp*. <https://www.ellstorp.com/> [Hämtad 2019-05-06].

Boverket (2017a) *Funktionsblandning på rätt sätt*. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/allmanna-intressen/klimatpaverkan-och-oversiktsplanering/klimatsmarta-strukturer/funktionsblandning-pa-ratt-satt/>  
[Hämtad 2019-04-23].

Boverket (2017b) *Förtätning och blandning ges olika betydelse*. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/allmanna-intressen/klimatpaverkan-och-oversiktsplanering/kommunexempel/orebro/fortatning-och-blandning-ges-olika-betydelse/> [Hämtad 2019-04-23].

Boverket (2018) *Grönytefaktor för kvartersmark*. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/ekosystemtjanster/verktyg/gronytefaktor/kvartersmark/>  
[Hämtad 2019-04-23].

Boverket (2016) *Rätt tätt - En idéskrift om förtätning av städer och orter*. Boverket, Karlskrona.

Eniro & Lantmäteriet (2019) *Kartor*. <https://kartor.eniro.se/?c=55.600851,13.023605&z=12> [Hämtad 2019-05-15].

Fastighets AB Trianon (2019) *Rosengård centrum*. <https://www.rosengardcentrum.se/butiker/> [Hämtad 2019-05-07].

Google (2019) *Google maps*.

<https://www.google.com/maps/@55.6039383,13.0254741,899m/data=!3m1!1e3>

[Hämtad 2019-05-15].

Göteborgs stad, GR, Mölndal, Göteborgs Universitet, Fastighetsägarna (2017) *Värdeskapande stadsutveckling*. Göteborg.

Göteborgs stad – Stadsbyggnadskontoret & Spacescape (2018) *Indikatorer för stadskvalitet*. Göteborg.

Incegül, N. (2018) *Folkmängden 2018-12-31*. Malmö stad, Malmö.

HSB (2019) *Rosengårds tidiga historia*.

<https://www.hsb.se/malmo/brf/hilda/rosengards-tidiga-historia/> [Hämtad 2019-04-09].

Hyllie (2019) *Bostäder* <http://www.hyllie.com/bostaeder.aspx> [Hämtad 2019-05-20].

Hållbar stad (2017) *Ny pendel binder samman Malmö*.

<https://hallbarstad.se/amiralsstaden/ny-pendel-binder-samman-malmo/>

[Hämtad 2019-04-06].

Höst, M., Regnell, B. & Runeson, P. (2006) *Att genomföra examensarbete*. Studentlitteratur AB, Lund.

Jernhusen (2019) *Kirseberg och Lokstallarna*. <https://www.jernhusen.se/vara-projekt/malmo/kirseberg/> [Hämtad 2019-05-08].

Lantmäteriet (2019) *Topografisk med gränser* <https://kso.etjanster.lantmateriet.se/#> [Hämtad 2019-05-07].

Larsson, U. & Molander, L. (2009) *Efterkrigstidens bostadsbebyggelse*. Västergötlands museum, Skara.

Länsstyrelsen (2016) *Skånska åtgärder för miljömålen – Regionalt åtgärdsprogram för miljö kvalitetsmålen 2016-2020*. Länsstyrelsen Skåne.

Malmö fornminnesförenings tidskrift (1984) *Gamla Kirseberg Litos reprotryck i Malmö AB, Malmö*.



Malmö arena (2019) *Hyllie* <https://www.malmoarena.com/om-malmo-arena/fakta/stadsdelen-hyllie/> [Hämtad 2019-05-20].

Malmö stad (2019a) *Cykelkarta och Service*.  
[https://malmo.se/download/18.1d78cdc3167bce2fb3624fb/1546002267631/MALMO\\_cykelkarta\\_180515\\_WEB\\_malmo.se.pdf](https://malmo.se/download/18.1d78cdc3167bce2fb3624fb/1546002267631/MALMO_cykelkarta_180515_WEB_malmo.se.pdf) [Hämtad 2019-04-09].

Malmö stad (2019b) *Detaljplaner*. <https://malmo.se/Service/Var-stad-och-var-omgivning/Stadsplanering--strategier/Utvecklingsomraden/Sodra-Kirseberg-och-Ostervarn/Detailplaner.html> [Hämtad 2019-05-08].

Malmö stad (2019c) *Dp 5557, fastigheten Skjutsstallslyckan 20 m.fl.*  
<https://malmo.se/Service/Bygga-och-bo/Detailplaner/Pagaende-planarbeten-och-antagna-detailplaner/5557.html> [Hämtad 2019-05-21].

Malmö stad (2017a) *Hyllie blir global förebild* <https://malmo.se/Service/Var-stad-och-var-omgivning/Stadsplanering--strategier/Utbyggnadsomraden/Hyllie/Nyheter/Hyllie-blir-global-forebild.html> [Hämtad 2019-05-21].

Malmö stad (2006) *Malmö 2005*  
[https://malmo.se/download/18.578ac132166b2bd8d6090c4/1541678065219/Malm%C3%B62005\\_inaktuell.pdf](https://malmo.se/download/18.578ac132166b2bd8d6090c4/1541678065219/Malm%C3%B62005_inaktuell.pdf) [Hämtad 2019-05-21].

Malmö stad (2019d) *Malmö stadsatlas*.  
[https://kartor.malmo.se/rest/leaf/1.0/?config=./configs-1.0/malmo\\_atlas.js](https://kartor.malmo.se/rest/leaf/1.0/?config=./configs-1.0/malmo_atlas.js) [Hämtad 2019-04-26].

Malmö stad (2019e) *Malmö stads stadsområdesprognos 2018-2023 med utfall för 2017*. <https://malmo.se/Service/Om-Malmo-stad/Demokrati-beslut-och-paverkan/Fakta-och-statistik/Befolkning/Befolkningsprognos.html> [Hämtad 2019-04-27].

Malmö stad (2018a) *Samrådshandling - Detaljplan för del av fastigheten BUNKEFLO 6:8 M.FL.*  
<https://malmo.se/download/18.578ac132166b2bd8d60fd3/1540809643661/Dp+5592+Plankarta+samr%C3%A5d.pdf> [Hämtad 2019-05-24].

Malmö stad (2018b) *Malmöns äldsta industriområde*. <https://malmo.se/Service/Var-stad-och-var-omgivning/Stadsplanering-->

[strategier/Utbyggnadsomraden/Sorgenfri/Om-Sorgenfri/Malmos-aldsta-industriomrade.html](#) [Hämtad 2019-04-06].

Malmö stad (2018c) *Malmö ännu närmare med Kontinentalbanan*.  
<https://malmo.se/Service/Var-stad-och-var-omgivning/Stadsplanering--strategier/Framtidens-kollektivtrafik/Persontrafik-pa-Kontinentalbanan.html>  
[Hämtad 2019-04-06].

Malmö stad (2016) *Norra Grängesbergsgatan*. <https://malmo.se/Uppleva-och-gora/Arkitektur-och-kulturarv/Kulturarv-Malmo/L-O/Norra-Grangesbergsgatan.html>  
[Hämtad 2019-04-09].

Malmö stad (2019f) *Om amiralsstaden* <https://malmo.se/Service/Var-stad-och-var-omgivning/Stadsplanering--strategier/Utvecklingsomraden/Amiralsstaden/Om-Amiralsstaden.html> [Hämtad 2019-05-08].

Malmö stad (2017b) *Pp6044, Törnrosen och del av Örtagården*  
<https://malmo.se/Service/Bygga-och-bo/Detaljplaner/Planprogram/Pp-6044-Tornrosen-och-del-av-Ortagarden.html> [Hämtad 2019-05-08].

Malmö stad (2015) *Planprogram för törnrosen och del av Örtagården i Rosengård i Malmö*. Malmö stad, Malmö.  
<https://malmo.se/download/18.476cfe0814d2ef3bd18b8fc/1491305507099/PP+6044+T%C3%B6rnrosen+del+av+%C3%96rtag%C3%A5rden+Samr%C3%A5d.pdf>  
[Hämtad 2019-05-08].

Malmö stad (2017c) *Sorgenfri*. <https://malmo.se/Uppleva-och-gora/Arkitektur-och-kulturarv/Kulturarv-Malmo/P-S/Sorgenfri.html> [Hämtad 2019-04-09].

Malmö stad (2019g) *Storstadspaketet - Malmö stads del i Sverigeförhandlingen*  
<https://malmo.se/Service/Var-stad-och-var-omgivning/Stadsplanering--strategier/Framtidens-kollektivtrafik/Storstadspaket--Malmo-stads-del-i-Sverigeforhandlingen.html> [Hämtad 2019-04-25].

Malmö stad (2018d) *Översiktsplan för Malmö, Planstrategi*. [https://malmo.se/download/18.270ce2fa16316b5786c18924/1528181608562/%C3%96VERSIKTSPLAN+F%C3%96R+MALM%C3%96+antagen+31maj2018\\_lowres.pdf](https://malmo.se/download/18.270ce2fa16316b5786c18924/1528181608562/%C3%96VERSIKTSPLAN+F%C3%96R+MALM%C3%96+antagen+31maj2018_lowres.pdf) [Hämtad 2019-05-23].

Malmö stad (2019h) *Översiktsplan för Södra Kirseberg och Östervärn*.

<https://malmo.se/Service/Var-stad-och-var-omgivning/Stadsplanering--strategier/Pagaende-oversiktsplanering/Oversiktsplan-for-sodra-Kirseberg-och-Ostervarn.html> [Hämtad 2019-05-07].

Malmö stad (2018e) *Översiktsplan för Södra Kirseberg och Östervärn - Fördjupning av översiktsplan för Malmö - Utställningsförslag oktober 2018*. Malmö stad, Malmö.  
[https://malmo.se/download/18.486b3990169a51c37f814bd2/1555508831090/%C3%96P\\_S%C3%B6draKirseberg+och+%C3%96sterv%C3%A4rn\\_utst%C3%A4llning\\_Planf%C3%B6rslag.pdf](https://malmo.se/download/18.486b3990169a51c37f814bd2/1555508831090/%C3%96P_S%C3%B6draKirseberg+och+%C3%96sterv%C3%A4rn_utst%C3%A4llning_Planf%C3%B6rslag.pdf) [Hämtad 2019-05-07].

Malmö stad Stadsbyggnadskontoret (2019) *Samrådshandling - Planbeskrivning - Detaljplan för fastigheten Innerstaden 30:40 och Innerstaden 31:7 m.fl. i Innerstaden i Malmö*. Malmö stad, Malmö.  
<https://malmo.se/download/18.5661e410168deac741042d0/1550139957307/Dp+5564+Planbeskrivning+samr%C3%A5d.pdf> [Hämtad 2019-05-07].

Naturvårdsverket (2019a) *Fördjupad utvärdering av miljömålen 2019*. Naturvårdsverket, Stockholm.

Naturvårdsverket (2017) *God bebyggd miljö*.  
<http://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/god-bebyggd-miljo/>  
[Hämtad 2019-04-22].

Naturvårdsverket (2019b) *Kartverket: skyddad natur*  
<http://skyddadnatur.naturvardsverket.se/> [Hämtad 2019-05-12].

Regionplanekontoret (2009) *Tätare Stockholm*. Regionplanekontoret, Stockholm.

Region Skåne (2019a) *Stationsnära läge 2.0 - Gemensamma principer för att stärka Skånes stationsnära lägen*. Region Skåne, avdelningen för regional utveckling.

Region Skåne (2019b) *Stationsnära läge 2.0 - Verktyslåda för planering och utveckling av stationsnära lägen*. Region Skåne, avdelningen för regional utveckling.

Region Skåne (2013) *Tätare Skåne*. Region Skåne, avdelningen för samhällsplanering.

Sandström, M. (2017) *Socialt Hållbar Stadsutveckling - En utvärdering av den fysiskt byggda miljön på Kvarnholmen*. Lunds Tekniska Högskola, Lund.

Skånetrafiken (2019a) *Kartor* <https://www.skanetrafiken.se/jag-behover/kartor/>  
[Hämtad 2019-05-20].

Skånetrafiken (2019b) *Sök resa* <https://www.skanetrafiken.se/> [Hämtad 2019-05-26].

Skånetrafiken (2018) *Malmö Östervärn*.  
[https://www.skanetrafiken.se/globalassets/dokumentbank/terminalkartor2/2019/80201\\_malmo-ostervarn\\_terminalkarta\\_a3.pdf](https://www.skanetrafiken.se/globalassets/dokumentbank/terminalkartor2/2019/80201_malmo-ostervarn_terminalkarta_a3.pdf) [Hämtad 2019-05-06].

Skånetrafiken (2019c) *Välkommen ombord på Malmö stadsbuss*.  
[https://www.skanetrafiken.se/globalassets/dokumentbank/linjekartor/linjekartor-2019/malmo\\_ombordkarta.pdf](https://www.skanetrafiken.se/globalassets/dokumentbank/linjekartor/linjekartor-2019/malmo_ombordkarta.pdf) [Hämtad 2019-04-09].

Svenska Naturskyddsföreningen (2006) *Den glesa staden*. Stockholm.

Sveriges Kommuner och Landsting (2015) *Förtätning av städer - Utmaningar och trender*. Stockholm.

Trafikverket (2019) *Kontinentalbanan genom Malmö, persontrafik*.  
<https://www.trafikverket.se/nara-dig/Skane/projekt-i-skane-lan/kontinentalbanan/>  
[Hämtad 2019-04-06].

Trafikverket (2018) *Rosengårds station – ett integrationsfrämjande samhällsbygge*  
<https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2018-09/rosengards-station--ett-integrationsframjande-samhallsbygge/> [Hämtad 2019-05-07].

Wallén, G. (1996) *Vetenskapsteori och forskningsmetodik*. Studentlitteratur AB, Lund.