

Examinator: Lars-Henrik Ståhl  
Handledare: Monika Jonsson  
2023

## KÄLLFÖRTECKNING

	<b>ABSTRACT</b>	<b>4</b>
<b>1.</b>	<b>INLEDNING</b>	<b>6</b>
<b>1.1</b>	<b>FRÅGESTÄLLNING</b>	<b>6</b>
<b>2.</b>	<b>BAKGRUND</b>	<b>6</b>
<b>2.1</b>	<b>FÖRTÄTNING UR ETT HISTORISKT PERSPEKTIV</b>	
<b>2.2</b>	<b>TEORI OCH PRAKTIK INOM FÖRTÄTNING</b>	<b>7</b>
<b>2.3</b>	<b>BOENDE</b>	<b>11</b>
<b>3.</b>	<b>ÖVERVÄGANDEN</b>	<b>12</b>
<b>3.1</b>	<b>LUND</b>	<b>12</b>
<b>3.2</b>	<b>GARAGEN OCH GESTALTNINGEN</b>	<b>13</b>
<b>3.3</b>	<b>ÄGANDE</b>	<b>14</b>
<b>3.4</b>	<b>LÄGENHETSSTORLEK</b>	<b>14</b>
<b>3.5</b>	<b>MAKROPERSPEKTIV PÅ BOSTÄDER</b>	<b>14</b>
<b>4.</b>	<b>LÄGENHETERNA</b>	<b>15</b>
<b>4.1</b>	<b>INTERIÖR</b>	<b>15</b>
<b>4.2</b>	<b>EXTERIÖR</b>	<b>15</b>
<b>4.3</b>	<b>INGEBORG HAMMARSKJÖLD REIZ</b>	<b>15</b>
<b>5.</b>	<b>RESULTAT</b>	<b>16</b>
<b>6.</b>	<b>DISKUSSION</b>	<b>34</b>
<b>6.1</b>	<b>KORT SAMMANFATTNING</b>	<b>34</b>
<b>6.2</b>	<b>FRÅGESTÄLLNING</b>	<b>34</b>
<b>6.3</b>	<b>ADMINISTRATION</b>	<b>34</b>
<b>6.4</b>	<b>VIDARE ARBETE</b>	<b>34</b>
	<b>KÄLLFÖRTECKNING</b>	<b>36</b>

## 1. ABSTRACT

“1000 Extra” is a project that takes off in the sub optimal conditions that city planning in the 20-th century has left behind for the future. First and foremost looking at the conditions of residential areas planned based on doctrines stemming in modernism, the project proposes densifying the not-so-dense areas in Lund, consisting of row houses and other residential buildings in the same category of density. While the discussion for quite some time has been going on about densifying these residential areas and mixing in possibilities for other activities seem to have been passed around for some time, it isn't until the past decade or two that firm proposals, concerning both policy and design, has started sprouting up. Based on some of these recent projects and reports “1000 Extra” aims to further investigate possibilities around densifying residential areas. The project takes shape as a proposal to populate the roofs of the rows of carports that often act as the entrances to residential areas consisting of row houses. Taking action to increase housing availability where it is needed the most - rented apartments, not bought - the designed proposal consists of four apartments, on top of a row of eleven car ports. This cluster of apartments would be owned and leased out by the same people that own the car port, thus letting landlords and construction companies that operate on a small and com local level make decisions concerning their own neighborhoods which hopefully leads to some elevated architectural qualities that creates value for the entire community of the neighborhood. Additionally the the two kitchens are shared between the neighboring apartments, perhaps bringing some negatives but allowing for much larger, functional and architecturally fun kitchens. The most important point of the shared kitchens however, is the contact between neighbors that might help lessen loneliness, a condition that seems to be on the rise in society at the moment. A significant amount of energy has been spent both on interior and exterior expression, as the site of the project is heavily influenced by both a historical railroad and buildings drawn by an excellent modernist architect named Ingeborg Hammarskjöd-Reiz. The project successfully operates as a vehicle for future discussion concerning densifying residential areas and solutions to the ongoing Swedish housing crisis.

## 1. INLEDNING

Detta examensarbete handlar om att ta hand om att ta till vara på, förtäta och urbanisera glesbyggda och zonerade områden från perioden kring miljonprogrammet. Målet är att skapa en tätare stad i de områden där staden tål förtätning, samtidigt som de fina värden som finns idag bevaras och förstärks. Att bygga ut en stad, i Lunds fall på åkrar, kan vara nödvändigt av olika anledningar men nästan alla städer har plats att även bygga inåt. Att bygga inåt och därmed förtäta en stad kan ha stor effekt på stadens karaktär. Om man går eftertänksamt och kritiskt tillväga kan man förhoppningsvis skapa en stad som är mer blandad, spännande och intrycksfull. Genom att studera hur staden byggts och blivit som den ser ut idag tillsammans med relevanta teorier om stadsbyggnad och förtätning bildas de teorier som ett gestaltungsförslag sedan kan byggas på. Tanken är att de bostäder som byggs ska ha förankring i relevant forskning och samtida teorier där bostaden behandlas. Eftersom gestaltungsdelens av projektet landar i en kontext som innefattar byggnader av högt arkitektoniskt värde, samt i förhållande till en hårt trafikerad cykelled och välanvänt parkområde blir det nödvändigt att ta in och fundera kring den platsspecifika kontext och gestaltning som för dialog med platsen och dess historia.

Resultatet är ett mindre lägenhetshus som ligger ovanpå, men fristående från, en garagelänga på Nehrmans väg på Galjevången i Lund. Huset består av fyra lägenheter i två par där varje par delar på ett kök. En av lägenheterna har en yta på 70 kvm och de andra tre har ytor omkring 55 kvm. De två köken har ytor på 28 respektive 20 kvadratmeter. Lösningen är tänkt att vara ett exempel på hur man på en plattform ovanpå en garagelänga kan gestalta på ett sätt som tar vara på platsens karaktär och stadens behov. Genom att utnyttja alla Lunds garagelängor fullt ut skulle det vara möjligt att bygga cirka 1000 nya lägenheter. Den direkta inverkan på stadsbildens och bostadsbristen hade varit markant, men detta är ett småskaligt projekt som ämnar förtäta på ett småskaligt och varsamt sätt. Kombinerat med liknande initiativ - av vilka

några kommer behandlas i följande text - i skulle garagepåbyggnader kunna spela en roll i förtätning och urbanisering av städer.

### 1.1 Frågeställning

Jag har arbetat utifrån följande frågeställning: På vilket sätt kan vi förtäta de mindre täta områdena utanför Lunds centrala kärna? . Arbetet ska rikta in sig på småskaligt byggande kring radhus- och flerbostadsområden och mynna ut i ett gestaltat förslag utifrån sin plats, men med generell applicerbara inslag. Förtätningen ska inte tumma på stadens befintliga kvaliteter, utan snarare lägga till och förstärka platsens befintliga kvaliteter.

## 2. BAKGRUND

### 2.1 Förtätning ur ett historiskt perspektiv

Modernismen som växte och bredde ut sig under 1900-talets början innebar en idealstad där massproducerade höghus, omringade av stora parker, fick en central bild i stadsbyggnadsvisionen.

Stadsbyggnad genom tiderna har tagit många former vilka har varit mer eller mindre planerade och filosofiskt förankrade. Städer har ibland växt fram helt organiskt och ibland helt och hållet utefter en stadsbyggnadsdoktrin. En av 1800-talets stora stadsbyggare varär Haussman, som radikalt förändrade Paris stadsbild genom rivningar och nybyggen. Haussmans "stadskirurgi" som innebar en total förändring av Paris innebar en tät stad med sexvåningshus i slutna kvarter och långa boulevarder. Precis som många andra europeiska städer ansågs Haussmans Paris och de städer som kom att efterlikna staden, som mörka, trånga och ohälsosamma att bo i av modernisterna som fick makt och inflytande över konst, arkitektur och stadsbyggnad under mitten av 1900-talet. Modernisterna såg på Ebenezer Howards "trädgårdsstaden" som inspiration men kom fram till att kvaliteterna i Ebenezer Howards låga, småskaliga och bostadsmässigt kvalitativa trädgårdsstad skulle kunna överträffas i kvalitet och skala av de tänkta höghus som skulle

erbjudas alla boende "sol, ljus och luft". Samtidigt poängterade modernisterna separationen mellan stadens olika funktioner. Bostäder, jobb och affärer fick allt större avstånd mellan sig och idén om den zonerade staden fortsatte lång tid dominera i stadsplaneringen.

I Sverige började, HSB under 30-talet propagandera för och bygga höga punkthus och stora radhusområden vilka skulle ersätta innerstadens trånga hyreskvarter respektive förstadens utbredda villa- och stugområden.

När miljonprogrammet 1965 drog igång förbisågs ibland de mänskliga ideal som modernisterna tidigare någorlunda bevarat och man såg förbi de larm om vantrivsel som höjdes. Samtidigt som bostadsbeståndet var varierat och många gånger innebar god arkitektonisk kvalitet stod bilismen och höga exploateringsstalar ofta först i prioriteringsordningen. 1968 började storskaliga protester mot den gråa tristess och bilism som växt fram i Stockholms förorter och innerstad efter ursinnigt bygge och storskaliga infrastrukturprogram med bilen i centrum. Ett argument för de ökande exploateringsstalen var att ju tätare man bor desto bättre underlag för service i form av bland annat förskolor (Rådberg 1988). Det är lite förvånande, med tanke på att den vanliga bilden av en tidstypisk byggnad från den tiden är lamell- och punkthus, att ungefär en tredjedel av miljonprogrammets totala antal bostäder faktiskt bestod av radhus och enfamiljshus. Dessa bostäder, som till stor del byggdes inom ramen för egnahemsrörelsen, utgjorde en betydande del av miljonprogrammets bostadsbestånd.

Egnahemsrörelsen var i stora drag ett svar på bostadsbristen i arbetarklassen i Sverige som hade varit ett problem ända sedan 1800-talets slut. Under mitten av 1900-talet utvecklades ett system i bland annat Stockholm som gav mindre bemedlade chansen att låna pengar till ett eget hus. Systemet byggde på att den som behövde kunde byta ut kontantinsatsen på banken mot eget arbete i form av husbygge. Egnahemsrörelsen stod för en stor del av den tredjedel av miljonprogrammets bostäder som bestod av enfamiljshus och radhus (TIP 2018).

Vad som blir tydligt är att två extrema stadsdelstypologier växte fram. Inom loppet av ett decennium resulterade miljonprogrammet i cirka en miljon bostäder. Det totala bostadsbeståndet i Göteborg och Stockholm kom att bestå till ca 35% respektive 30% av bostäder producerade under miljonprogrammet (Rådberg 1988). Rörelsen har fortfarande, femtio år senare, stor inverkan på stadsbildens i våra svenska städer där miljonprogramsområdena ofta ligger som en ring runt en äldre stadskärna. Rådberg (1988) pekar på miljonprogrammets två typologier - villa/radhus kontra lamell/punkthus - dessa stadsbyggandets två extremer i gleshet kontra täthet och belyser den spatialt och täthetsmässigt polariserade stad som växte fram.

### 2.2 Teori och praktik inom förtätning

Theory Into Practice (TIP) har gett ut en rapport vid namn "Självbyggeri 2.0" (2018) med förslag på småskalig förtätning genom påbyggnad, tillbygge och nybygge kan ske inåt i den glesa delen av miljonprogrammets bostadsbestånd. Genom att bygga inåt i de mindre täta delarna av staden menar de att man kan behålla de kvalitéer som är befintliga i de yttre delarna av staden samtidigt som man förtätar staden. En viktig del i den förtätning de beskriver är att de som redan bor i området ska vara med och planera, gestalta och äga de tillbyggnader och byggnader som till slut bildar förtätningen i området. Rapporten pekar på egnahemsrörelsen både som en förebild och föregångare till de teorier och planer som läggs fram. Man förlägger också projektet i just egnahemsområden i Stockholm.

TIP menar att starka sociala nätverk och stolthet över sitt område skapades som konsekvens av det egna byggandet, vilket ledde till att många velat bo kvar i områdena. Målet med "Självbyggeri 2.0" var att utveckla de villa- och radhusområden som i stor skala byggdes under miljonprogrammet på ett sätt som blir meningsfullt socialt och generationsmässigt. Fördelen med att förtäta i dessa miljöer är den ökade diversiteten i bostadsbeståndet, som i nuläget är monotont.

Resultatet skulle göra det möjligt att bo kvar i samma område genom alla stadier av livet. Studien mynnar ut i olika förtätningsförslag som alla förhåller sig till områdenas befintliga kvalitéer, till skillnad från många samtida förtättningsprojekt:

*“Förtätningar i ytterstaden sker vanligen i form av flerbostadshus på natur- och parkmark, vilket gör att stadsdelarnas överordnade grönstrukturer, gröna samband och kvaliteter naggas i kanten”. (TIP 2018 S.5)*

Två av tre potentiella lösningar på förtätningen i dessa områden bygger helt eller delvis på befintlig bebyggelse. Ett av förslagen innebär utbyggnad och uppdelning av radhus från en stor till två mindre lägenheter, vilket skapar möjlighet för de äldre invånarna att bo kvar i samma hus men utan onödiga kvadratmeter och med anpassning för deras behov. En annan lösning handlar om att anpassa de garagelängor som kantar områdena till bland annat studentbostäder, hållbara mobilitetslösningar och, inte lika väntat: hönhus. Ytterligare ett förslag framförs som innebär helt ny bebyggelse vilken består av både gemensamhetslokaler och nya lägenheter (TIP 2018). Lokala flyttkedjor är ett centralt begrepp i “Självbyggeri 2.0”. Alltså att flytta runt i samma område genom livet. Genom att skapa ett utbud av bostäder i olika storlekar, där åtminstone en del är tillgänglighetsanpassade, skapas ett bostadsbestånd som lokalt stöttar alla livets faser - exempelvis singel, par, familjer och seniorer. De lokala flyttkedjorna främjar aktiva sociala nätverk i området och därmed ökad trygghet och välmående (TIP 2018). Även Palesmakers, Saarimaa och Vaattorvaa i rapporten “Avoiding Macro Mistakes - Analysis of Micro Homes in Finland Today” från 2022, påpekar de positiva effekterna av lokala flyttkedjor. In i hemmet är det också viktigt med

flexibilitet - den flexibla bostaden visar sig bra på att skapa trivsel och minska mängden ofrivilliga flyttar (Krona 2018) (Palesmakers, Saarimaa och Vaattorvaa 2022).

Precis som TIP (2018) ämnar Paradiso Arkitekter i rapporten “Mellanstaden” från 2015 att belysa problem, möjligheter och lösningar i de glesare delarna av staden. I “Mellanstaden” beskrivs möjligheten att sänka tröskeln för unga att få bostad samtidigt som lokala flyttkedjor etableras och stora mängder nya bostäder produceras. Rapporten beskriver utförligt hur Stockholms glest befolkade villaförorter skulle kunna utvecklas och förtätas med stor samhällsnytta. Genom att bygga relativt små fristående hus längs de större vägarna kan man förtäta och bygga lägenheter i olika storlekar vilka kan vara ägda delvis av villaägarna. Den vinst som genereras av uthyrning kan gå till ägarna, samtidigt som de skapar värde genom ett mer blandat och tätt område. Fokuserar man förtätningen mot större vägar i områdena får man relativt snabbt täthetsmässigt underlag för mer frekvent och utbredd kollektivtrafik vilket minskar beroendet av bilar i områdena som för det mesta ligger långt från exempelvis arbetsplatser. “Mellanstaden” belyser också det faktum att 78% av storstockholms yta består av småhusområden, medan denna yta bebos av endast 21% av befolkningen. Det finns alltså plats att bygga inåt (Paradiso Arkitekter 2015).

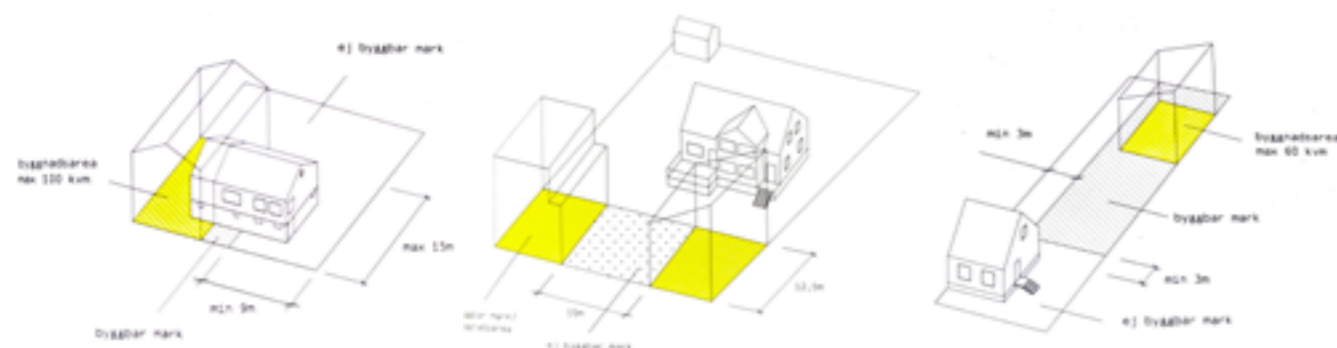
Urban sprawl beskrivs i artikeln “Backyard Homes” från 2010 vid UCLAs City Lab, skriven av Cuff, Higgins och Dahl, och hänvisar till den expansiva spridningen av glesa villaområden (urban sprawl) och utbredd bostadsbrist som är karakteristiska för Los Angeles. Detta fenomen uppstår genom en kombination av stark bilism och drömmen om att äga ett eget hus. En potentiell lösning som diskuteras i artikeln är användningen av “accessory

dwelling units” (ADU) för att mildra effekterna av urban sprawl. ADU är bostadsenheter som är kopplade till eller finns på samma fastighet som en befintlig huvudbyggnad. Dessa enheter, såsom gäststugor, garageomvandlingar eller tilläggsbyggnader, möjliggör att fler bostäder skapas i befintliga villaområden, vilket kan hjälpa till att lindra bostadsbristen och erbjuda alternativa boendeanternativ. Genom att införa ADU kan man bidra till att hantera urban sprawl och samtidigt tillhandahålla mer prisvärda bostäder i områden där marktillgången är begränsad eller pendlingsavstånden är långa. Planeringsmässigt härstammar de i den zoneringsområde som, precis som i Sverige, var del av den planeringsdoktrin under 1900-talet, även om utbredningen i USA tog mer extrema proportioner än i Sverige. Problemen med de glesa villaförorterna är bland annat ett starkt beroende av bilar och brist på befolkningsunderlag för viktiga, och oviktiga, funktioner i närområdet såsom bussar, matbutiker och biografier. Utöver att förtäta kan ADUerna ge inkomst åt villaägarna och bostad åt stora mängder människor i villaförorterna. Denna typ av förtätning är tänkt att berika områdena på ett antal sätt: bättre kollektivtrafik, underlag för fler funktioner i närområdet, lägre hyror, mindre bostadsbrist; inkomstkälla (stabilitet) för de som hyr ut, flexibilitet, tunnare barriär för unga vuxna och andra grupper som för närvarande har svårt att ta sig in på bostadsmarknaden att få bostad och flytta hemifrån. Ett incitament för att bygga en ADU är att den som bygger kan hyra ut den och skapa sig en bättre ekonomisk situation. Samtidigt minskar bostadsbristen, vilket förhoppningsvis skulle innebära överlag sjunkande hyror. En lösning för de som inte har kontanter eller möjlighet till lån är att en icke vinstdrivande hyresvärd samarbetar med husägare och bygger på ägarnas tomter, förvaltar ADU:n och delar ut vinsten till tomtägaren. Dessutom pekar man även här på ökad flexibilitet som gör det möjligt att bilda familj och åldras på samma plats med mindre risk att tvingas flytta på grund av ex. ekonomiska eller kvadratmetermässiga förhållanden. (Cuff, Higgins, Dahl 2010) Trots monetära incitament resonerar man i artikeln kring nödvändigheten av pilotprojekt som ska kunna användas för att skapa intresse och visa på fördelarna med ADUs i ett eller flera

byggda projekt. Ytterligare en dimension i konceptet är att det ska vara enkelt för de som bygger att uppföra en ADU. Att anlita arkitekt är för många Los Angelesbor krångligt och en potentiell lösning till problemet är att man beställer sitt hus ungefär som man beställer en bil: genom att gå in och välja färger, material, plan och så vidare utefter behov och smak. Detta skulle göra de nya trädgårdshusen lättillgängliga för fler Los Angelesbor. (Cuff, Higgins, Dahl 2010). Trots att svenska städer inte lider av villaförorter i samma stora skala som Los Angeles, finns liknande idéer kring både problem och lösningar även i Sverige, vilket kan innebära att de koncept och teorier som presenteras i “Backyard Homes” (2010) kan ha värde och potential att anpassas även i en svensk kontext.

I stort sett verkar förtätning vara någonting som är eftersträvat av många. Även kommuner eftersöker förtätning. Malmö skriver på sin hemsida att de “bygger en tätare stad där det är nära till grannar, arbete, kollektivtrafik och service”, Stockholm nämner i sin översiktsplan att “Det lokala centrumet i Rinkeby kan genom förtätning med bostäder och arbetsplatser utvecklas och ge bättre underlag för service och ökad trygghet” och i Lund säger man att “Genom förtätning hushåller vi med den goda jorden och skapar ett resurseffektivt och hållbart samhälle”. Men det gäller att vara noga med att förtäta på rätt ställen. Samhället verkar kunna missgynnas av oaktsam förtätning eller förtätning i de tätaste delarna där fördelarna med en tät stad redan är närvarande. På samma tema publicerade Boverket 2016 en idéskrift som heter “Rätt tätt”, vilket ger exempel på hur positiv förtätning kan genomföras.

Jan Gehl berättar i Livet Mellem Husene (1996) om att förtätning utan eftertanke inte nödvändigtvis bygger en bra stad och att den goda staden uppkommer när människor står i centrum i planeringsprocessen. När människan står i centrum blir alla detaljer i processen viktiga eftersom detaljerna ska arbeta tillsammans för att



syntetisera en värld där människor kan stimuleras och må bra. Gehl menar att en stad bör förtätas med tanke på den mänskliga skalan:

*Den omstændighed, at den reelle aktionsradius for de fleste mennesker til fods indskrænker sig til 400-500 meter pr. udflugt, og den omstændighed, at mulighederne for at se andre mennesker og hændelsesforløb indskrænker sig til mellem 20 og 100 meter, afhængig af hvad der skal ses, stiller i praksis meget store krav til koncentrationsgraden. (Gehl, 1996, s.79)*

Inom dessa distanser bör alltså de nödvändiga, och för människans skull onödiga, målen för utflykter och promenader finnas tillgängliga. Gehl berättar vidare om att man bör blanda människor och aktiviteter på ett stadsplaneringsplan. Man bör alltså till skillnad från den funktionszonering som följde modernismen blanda stadens funktioner i så stor utsträckning man kan. Detta var standard och norm innan modernismen och har visat sig vara ett trevligt och hälsosamt sätt att ordna städer (Gehl, 1996). Budskapet klingar ut i de tidigare nämnda citaten från Malmö, Stockholm och Lunds kommuner. Även Boverket har funderat kring blandstaden och undersökt den.

I "Blandstaden" från 2015 beskriver Bellander den blandade staden som någonting positivt. En stad där man, inte helt olikt Gehls idéer, kan cykla och gå mellan funktioner och aktiviteter. De som växer upp i blandstaden får på grund av de små avstånden och intryckstäta miljön en uppfattning om hur samhället ser ut på ett mer helhetligt sätt och påstås vara positiv för människor (Bellander 2015). Håller man inte människan i centrum kan förtätning gå överstyr, Palesmaker, Saarimaa och Vaattorvaa beskriver i artikeln "Avoiding Macro Mistakes - Analysis of Micro Homes in Finland Today" (2021) hur människor i olika stadier av livet kan påverkas negativt av att bo i höghus. Detta gäller specifikt barn men påpekas även kunna försämra livskvaliteten hos de flesta. Detta är någonting som även Gehl (1996) tar upp. Han påpekar att social kontakt och spontana utflykter utomhus minskar ju högre upp i en byggnad man bor, med en drastisk nedgång från fjärde/femte våningen och uppåt. För att skapa en trivsamt och

aktiv stad måste det, som tidigare nämnts, finnas både nödvändiga och nöjesfunktioner i närheten av hemmet. Låg och tät bebyggelse är alltså att föredra gentemot den höga och täta bebyggelse som både Palesmaker, Saarimaa och Vaattorvaa (2021) och Rådberg (1988) menar i alltför stor utsträckning finns i våra städer (Gehl 1996).

De städer många av oss lever i idag utgörs av zoner, vilka byggdes utanför stadskärnorna från 1900-talets mitt och framåt. Zoneringen innebar att man separerade olika samhällsfunktioner vilket skapade stora områden med exempelvis endast bostäder. Bilen sågs som framtidens transportmedel och saker och ting ansågs inte behöva ligga inom gång- eller cykelavstånd längre (Gehl 1996). Det kom också stark kritik mot den zonerade staden, även från myndigheternas håll. Den täta och blandade staden bidrar vidare till effektivare användning av infrastruktur såsom järnvägar och annan infrastruktur såsom järnvägar, avlopp, elnät mm. Fler kan bo inom rimligt avstånd från stadens centrum och därmed minskar utsläpp i samband med transport. Ett annat mål med blandstaden är att minska behovet för längre transporter om man har allt i närheten. Genom minskade avstånd slipper man långa restider, man blir mindre bilberoende och kan facilitera bättre kollektivtrafik och cykelbanor vilket minskar utsläpp och smog (Bellander 2015). Det är dock inte alla som är med på förtätningståget. Neuman beskriver i sin artikel "The Compact City Fallacy" (2005) den kompakta blandstaden med dess positiva sidor jämförd med de amerikanska villaförorterna. Neuman visar på att människor i hög utsträckning visar sig ovilliga att stanna kvar i staden när de har ekonomiska möjligheter att flytta ut. (Neuman 2005). Ett bekräftande faktum för Neumans tankegång i artikeln är att självaste Jan Gehl, den nutida stadsplaneringsdoktrinens fader bor i ett enfamiljshus i ett villaområde. (Eliassen 2018)

Yet the policy desire for compact urban form belies two categories of facts. One is that people who have the means to do so have long been voting with their feet and moving from the central city to the outskirts. The residential marketplace has deemed lower-density places outside of cities more desirable.

Samtidigt gör Neuman klart för läsaren att det inte nödvändigtvis finns en typ av stadsbyggnad som objektivt sett är bäst. Vad som fungerar ändras många gånger över tid och kan fortsätta ändras. (Neumann 2005). Denna ambivalens i bland invånare skulle kunna kopplas till tidigare resonemang kring stadsbyggnad: det krävs stor varsamhet hela vägen genom processen, vilket innebär att vilken stadsbyggnadstypologi som helst kan vara mer eller mindre trivsamt beroende på stadsbyggarnas, byggarnas och arkitekternas vision och omsorg. Bilens perifera eller centrala del i stadsbilden kan ha stor inverkan på just trivsamt i en stad. De protester mot miljöprogrammet kring 1968 som beskrivs av Rådberg (1988) har delvis att göra med att bilismen hade fått en central del i samhället och till stor del åsidosatt tankar på cykel- och gångavstånd. Denna miljö reagerade Gehl på och skrev därför "Livet mellem Husene" år 1971 (referensexet som använts för att skriva denna rapport är av fjärde utgåvan år 1996). I boken pekas bilen ut som en av de stora antagonisterna i den rådande normen av stadsbyggnadsdoktrin. Denna protest mot bilismen har fortsatt in på 2020-talet och praktiska lösningar föreslås bland annat av TIP i rapporten "MOBO iii".

### 2.3 Boende

I Tioalets svenska bostad framkommer att det inte byggs särskilt många bostäder i Sverige och att kvaliteten på de bostäder som byggs ofta inte håller särskilt hög standard. Ola Nylander beskriver i ett avsnitt i boken bostadsmarknaden under tioalet som ett kommersiellt jippo i vilken monetär vinst och exploatering av konsumenter är tydliga trender. Bostäderna blir därmed både sämre och mindre och mer vinstbringande för producenterna - tre punkter där boende förlorar (Caldenby, Hallemar 2020). Det verkar dessutom som att det ekonomiska och juridiska regelverket främjar att bygga för kortsiktig vinst menar Kajsa Crona i rapporten "Att bygga billigt är dyrt" från 2018. Det finns hinder för dem som vill bygga billiga bostäder som är infogade i det ekonomiska regelverket.

Att bygga för många ettor verkar inte gynna samhället menar Palesmaker, Saarimaa och Vaattorvaa i "Avoiding Macro Mistakes - Analysis of Micro Homes in Finland Today" där det framgår att allt för många byggs i Finland. Ettan byggs ofta för singlar, men enligt Palesmaker, Saarimaa och Vaattorvaa så vill singlar för det mesta inte bo i ettor, utan större lägenheter. (Palesmakers, Saarimaa och Vaattorvaa 2021). Det finns ytterligare risker med att bygga små lägenheter vilka inte bör förbises. Ekstam beskriver skillnaden mellan kompakta bostäder och trångbudda som en fråga om val. Den som väljer att bo litet bor kompakt vilket är ett spännande sätt att leva där de små finurliga lösningarna får rum att vara glamorösa och fina. Den som däremot tvingas bo litet bor trångt. Distinktionen är viktig eftersom det kan vara lätt att romantisera kompakta bostäder och Ekstam beskriver dessutom hur media många gånger framhåller kompakta bostäder som en viktig del av hållbart boende. (Ekstam 2016). Kanske löper arkitekter risk att rita trånga bostäder istället för kompakta i tron att man ritar för hållbarhet när den sociala verkligheten är en annan. Ekstam trycker också på att bostaden i vår tid är en viktig identitetsmarkör som spelar stor roll för vår självbild. (Ekstam 2016)

På samma sätt som den kompakta bostaden kan slå över till någonting negativt och trångbott, finns det risker i co-living-trenden. Karin Grundström visar i artikeln "Kollektivhus, residential hotels and co-living in the context of housing inequity in Sweden" (2021) på att co-living trenden till stor del är polariserad mellan lyx och nödvändighet. Kollektivhus och lägenhetshotell, menar författaren, innebär ofta lyxiga lösningar för väl bemedlade invånare som vill känna en känsla av samhörighet och minskad konsumtion. På andra sidan spektrat finns de delade bostäder som inte på samma sätt utmärker sig exklusivt, utan är en produkt av ekonomiskt tvingande omständigheter. Co-living av den anledningen, precis som tidigare nämnt kompakt boende, leder ofta till trångboddhet, oflexibla bostadssituationer och ekonomisk exploatering av människor. Båda dessa typer av bostäder ökar i mängd i samband med att man bor ensam i allt högre grad och flyttar senare och mer sällan in med en partner. (Grundström

2021) TIP genom sin rapport "CoKitchen" beskriver både miljömässiga, ekonomiska och sociala/psykologiska fördelar med delat kök. I deras testprojekt blev de ekonomiska besparingarna upp till 32% av det totala bygget, beroende på kontraktsform och andra faktorer. I samband med delningsbostäder kan mental hälsa vara värt att nämna. Ensamhetskommisionen genom rapporten "Ensamhetens karta" beskriver att "ofrivillig ensamhet är lika farligt som att röka 15 cigaretter om dagen" - ett anmärkningsvärt statistisk faktum. 4% av den totala befolkningen rapporteras vara ensamma, men ur ett globalt perspektiv verkar ensamheten öka. (Ensamhetskommisionen 2021) Sheila Liming skriver i "Hanging Out: the Radical Power of Killing Time" att icke schemalagd tid att umgås eller vara nära andra människor är en viktig faktor för att minska ensamhet. Exempel på dessa situationer kan vara arbetsplatser, delade bostäder, familjeevenemang eller träningar i lagidrotter (Liming 2023).

## 3. ÖVERVÄGANDEN

### 3.1 Lund

*"Genom förtätning hushåller vi med den goda jorden och skapar ett resurseffektivt och hållbart samhälle"*

Den blandstad som TIP, Gehl, Paradiso och Bolinder förespråkar i sina respektive verk finns till stora delar i Lunds centrala delar. Gaturummen definieras av butiker, caféer och restauranger med bostäder och kontor i de övre våningarna. Utanför de äldre centrala delarna är staden uppdelad i zoner. Bostadsområden med villor, bostadsområden med radhus, studentbostadsområden, LTHs campus och så vidare.

Den myriad av nödvändiga funktioner som finns i staden är utspridda för att vara tillgängliga för alla utan att behöva ta sig runt för långt. Men de aktiviteter och intressepunkter som finns till av andra anledningar än nödvändighet (skobutiker, godisaffärer, biografier, teater m.m.) är mindre

vanliga utanför de mest centrala delarna av Lund. Likt Rådbergs (1988) beskrivning av miljonprogrammet, är Lunds bebyggelse från de senaste 70 åren relativt gles. Det är i dessa områden jag har valt att fokusera mitt arbete till. I Lund finns alla de typologier som tas upp i "Självygge 2.0" och Mellanstaden, främst villakvarter och radhusområden. Villaområden, vilka i Lunds kontext nästan ligger i stadens centrum, samt lite fläckvis kring centrum och radhusområden, vilka ligger lite kransartat kring centrum skulle kunna vara intressanta förtätningsställen. Att skapa ett system och ett koncept liksom det vilket Paradiso arkitekter skapade i "Mellanstaden" skulle inte ge mening, då det redan är väl utvecklat av dem. Däremot blev jag tidigt intresserad av förtätningen av

radhusområden man talar om i "Självyggeri 2.0". (2018) Tidigt i processen cyklade jag runt i Lund och det stora antalet garagelängor kring radhus- och flerbostadshusområden fångade min uppmärksamhet efter att ha läst "Självyggeri 2.0". Efter att ha börjat lägga märke till de otaliga envåningsgarage som ofta ligger i inloppen till radhusområdena visade de sig vara en stor potentiell källa, inte bara till förtätning utan också till blandstad. TIPs idéer om förtätning i "Självygge 2.0" går till stor del att förverkliga på många ställen i Lund, liksom Paradisos "Mellanstaden". Deras försök att laga de zonerade och antingen extremt

täta eller extremt glesa områdena från 1900-talets massproduktion av bostäder, beskriven av Rådman (1988), skulle ha stor positiv inverkan på Lund som stad.

### 3.2 Garagen och gestaltningen

För att undvika att förtätning leder till att viktiga kontextuella egenskaper, såsom beskrivs i "Självygge 2.0", går förlorade, kan man överväga att bygga på områden som inte tidigare har varit hårt exploaterade, till exempel vägar, parkeringsplatser och befintliga byggnader. Många av de befintliga garagelängorna i Lund är i dåligt skick, enligt de boende jag har pratat med, vilket gör att de inte anses vara värda att bevara. Samtidigt kan det vara svårt att riva garagen på grund av befintliga parkeringsregler. Den instinktiva tanken från boende kring parkeringsgaragen hade kunnat vara att riva och bygga nytt, men det finns anledning att behålla det gamla. Lacaton & Vassals ord ekade i mitt huvud:

*"Never demolish. Never subtract, remove, or replace. Always add, transform, and utilize, with and for the inhabitants." (Paradiso Arkitekter 2015)*

Fördelarna med att behålla garagen har olika dimensioner. Rent praktiskt används garagen fortfarande just som garage och bilar står parkerade där dagligen. Troligtvis skulle rivning eller omskolning av garagen ha stor inverkan på de boendes parkeringssituation och därmed deras mobilitetssituation. Trots hopp om ett mer bilfritt samhälle är det inte säkert hur framtiden för bilismen ser ut och därmed resonerar jag att det är en god idé att frikoppla förtätningsförslaget från garagen. Kulturhistoriskt är garagen signum av sin tid, när bilismen var och är en viktig del av kultur och vardag för många. Historiska lager skapar ett djup och intresse som är svåra att syntetisera när rivningen har skett. Trots att de ofta saknar de estetiska och arkitektoniska kvalitéer som vi tycker om år 2023 så har historien visat att rivning kan vara skadligt för vårt kulturarv. Den tredje anledningen till att behålla garagen är potentialen de har att i framtiden husera intressanta verksamheter och aktiviteter vilka enligt Gehl (1996) är viktiga för hållbar och mänsklig



Grafik som visar befolkningstäthet (ljus grönt till mörkt grönt, gles till tätast) i förhållande till garagelängor (markerade rött) i Lund. Bildkälla: Lantmäteriet.

förtätning. Förtätningen kan därmed eventuellt innebära fler områden i Lund med spännande karaktärer som lockar till sig människor och skapar trevnad.

En sidopunkt på temat garage eller inte garage är bilens lackering. Teknologin inom billack har utvecklats sedan många av garagen byggdes. Detta innebär att bilar inte längre har samma behov av attr stå i garage på samma sätt som de behövde förr. Trots detta finns det fortfarande anledningar att ha garage, till exempelskydda bilen mot frost på vintern eller fågelbajs.

Genom att undvika att riva garagen och istället bygga omkring dem, finns det möjlighet att skapa en byggnad som lever två liv - ett som består av garagen vars framtida bruk just nu är oviss med tanke på de alternativa mobilitetslösningar som just nu växer fram. Kanske kommer inga, hälften, eller en tredjedel av garagen användas om några år och då kan de tomma garagen få nytt liv som verkstäder, replokaler eller kanske kontor för väldigt små företag. Genom detta kan blandstaden expandera friktionsfritt områden som just nu nästan enbart huserar bostäder. Bostäderna å andra sidan kommer kunna leva sitt liv oberoende om ägarna väljer att riva garagen, bygga om dem eller behålla dem som de är i framtiden.

### 3.3 Ägande

Tanken med projektet är att de som äger garagen, i fallet Nehrmans väg, en samfällighet bestående av ägarna av kringliggande hus, även ska hyra ut och förvalta lägenheterna. Kanske kan vinsten läggas på hushållstjänster som städning, trädgårdsmästare eller liknande. På sikt skulle kanske företag eller kommunala byggbolag kunna ta över förvaltning och byggnation, likt förvaltningsföretaget som Cuff, Higgins & Dahl föreslår i "Backyard Housing" (2010). Att de nyproducerade bostäderna ovanpå garagelängorna ska hyras ut och inte ägas blir av två anledningar viktiga. Den första anledningen är att, som Cajsa Krona (2018) nämner, bostadsbristen är betydligt högre bland människor utan tillräckligt eget kapital för att äga sin bostad. Ur ett samhällsmässigt perspektiv är det alltså hyresrätter som behövs. Om inte av humanistiska anledningar så av

ekonomiska. Crona beskriver bostadsbrist och dåliga bostäder som en dyr budgetpost i samhället på grund av "ökat behov av vår, poliser och socialtjänst". Den andra är att

### 3.4 Lägenhetsstorlek

De lägenheter som byggs ska på något sätt spegla både samhällets behov i stort och områdets specifika behov och skapa en mer blandad stad. De bostäder som samhället behöver mest av är svårt att bedöma, alla faktorer som tidigare diskuterats i texten borde tas i beaktning. Men vilka lägenheter som i störst mån behövs för att bostadsbristen ska minska, och för att göra ett litet avtryck kan man bygga de typer av lägenheter som byggs minst antal gånger i stor skala. I områdets perspektiv är min önskan att bygga bostäder som skapar underlag för en blandad stad, rent demografiskt. Att bygga lägenheter som inte är av samma typ och storlek som de intilliggande och i området mest prominenta blir därmed viktigt. Därför börjar jag med att undersöka Sveriges bostadssituation och frågar mig vem eller vilka som är i störst behov av bostäder.

### 3.5 Makroperspektiv på bostäder

Boverket sammanfattar behovet av lägenheter i Sverige:

*Sett till både upplåtelseform och storlek på bostäderna är det framför allt tre respektive fyra rum och kök i hyresrätter och i bostadsrätter som behöver tillkomma.*

Samtidigt består området Galjevången i Lund, där jag valt att placera mitt projekt, till Wstor del av just denna typ av större lägenheter och hus. För att blanda upp områdets bostadsbestånd valde jag att rita en typ av lägenhet som skulle kunna beskrivas som kompakta treor med delade kök. De delade köken härstammar från TIPs "CoKitchen" och Sheila Limings Hanging Out: The Radical Power of Saving Time som tidigare behandlats ytligt i texten. Delade utrymmen har både psykologiskt och miljömässigt positiva effekter. Dessutom gör de att köket blir större med möjlighet att ha fler gäster.

Samtidigt kan antalet tvättmaskiner och torktumlare minskas genom att placera dem i de gemensamma

köken, vilket också sparar plats i badrummen.

## 4. LÄGENHETERNA

### 4.1 Interiör

I ett projekt som finansieras blir exteriören någonting som troligtvis får stor uppmärksamhet eftersom det är någonting som kommer påverka deras grannskap i stor utsträckning. Kvaliteten på de byggmaterial och detaljer som väljs får förhoppningsvis plats i diskussionerna kring vad som byggs. Det verkar dock på Santha et al. (Källhänvisa korrekt här!) som att det ekonomiska trycket från marknaden att skära ner på produktionspriser gör att det många gånger blir svårt för arkitekten att leverera socialt och rumsligt hållbara lösningar. Dessa arkitektoniska, tektoniska och taktiska värden försvinner, byggnader blir skapade utifrån kortsiktighet och i slutändan förlorar alla i staden ett mervärde. (Santha et al. 2021) Detta resonemang stämmer väl överens med den situation som Crona (2018) beskriver. Hon pekar på att känslan av en bra eller fin bostad ofta kommer från just omsorg i hantverk och detaljer.

### 4.2 Exteriör

Gestaltningens kontext utgörs av lugna områden med mestadels parker och radhus. Tornavägen, en relativt hårt trafikerad väg, ligger ca 100 meter väster om projektet, direkt norröver ligger den cykelväg som kallas Hardebergspåret, vilken för några decennier sedan var en tåg bana. Gatan vilken garagen är kopplade till heter Nehrmans väg, vilken kopplar 21 radhus till Tornavägen. Radhusen på gatans södra sida är ritade av arkitekten Ingeborg Hammarskjöld Reiz och är byggda i rött tegel. De har ett stramt och stängt uttryck mot gatan, norrut, och stora fönsterpartier och glasörrar mot trädgården, söderut. Entrén till varje individuell bostad utgörs av ett förrum av trä, vilken fönsterlös sticker ut ur fasaden. I princip är första våningen fönsterlös mot gatan, vilket skapar ett anonymt och privat intryck. Bostäderna är tydligt riktade mot söder där umgängesrummen och trädgårdarna är placerade.

På framsidan av varje bostad finns även plats att parkera en bil samt lite trevliga buskar och rabatter. Norra sidan av gatan kantas av radhus, producerade av Harry Karlsson, som var en framstående byggmästare i Lund mellan 40- och 70-talet. Harry producerade mestadels radhus inspirerad av dåtidens amerikanska sätt att bygga billiga prefabhus. (André 2019) På Nehrmans väg står alltså några av Harry Karlssons radhus, byggda av gult tegel och träpanel med rabatter, småträd och bil- och cykelparkering på framsidan. För mitt projekt har Ingeborg Hammarskjöld Reiz' hus varit de viktigaste då de i störst utsträckning visuellt talar med garagen. Det kändes därför rimligt att läsa vidare om just hennes andra verk och karriär för att lära känna platsen och den gestaltungsgrammatik hon använde.

### 4.3 Ingeborg Hammarskjöld Reiz

En av Sveriges första kvinnliga arkitekter, och en viktig karaktär för Lunds stadsbild under från och med 1937 till sin död år 1994 var Hammarskjöld-Reiz. Hennes arkitektur var ofta stram, funktionell och elegant. Hammarskjöld-Reiz ritade alla typer av byggnader - från fabriker till barnrikeshus. Hon ritade också åt många olika beställare och hennes arkitektur var inte exklusiv för Lund. Som en av Sveriges första arkitekter verkar hon ha fått kämpa hårt för sin position. (Johansson, Meirama, Nordén 2001) Arkitektoniskt hade Hammarskjöld-Reiz en tydligt stram karaktär, väl rättfärdigad genom genomtänkta detaljer och tydlig omsorg i gestaltning. Hammarskjöld-Reiz' byggnader på Nehrmans väg dominerar kontexten för gestaltningsdelen av detta projekt med sina slutna tegelfasader och trappformade uppställning i plan.



Internationella studenthemmet, ritad av Hammarskjöld-Reiz

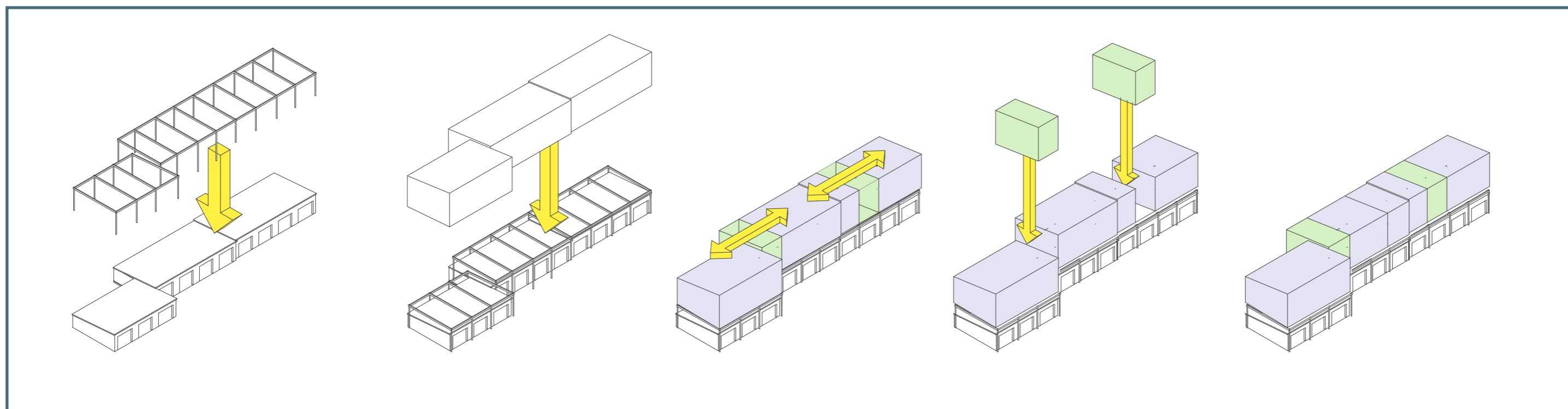


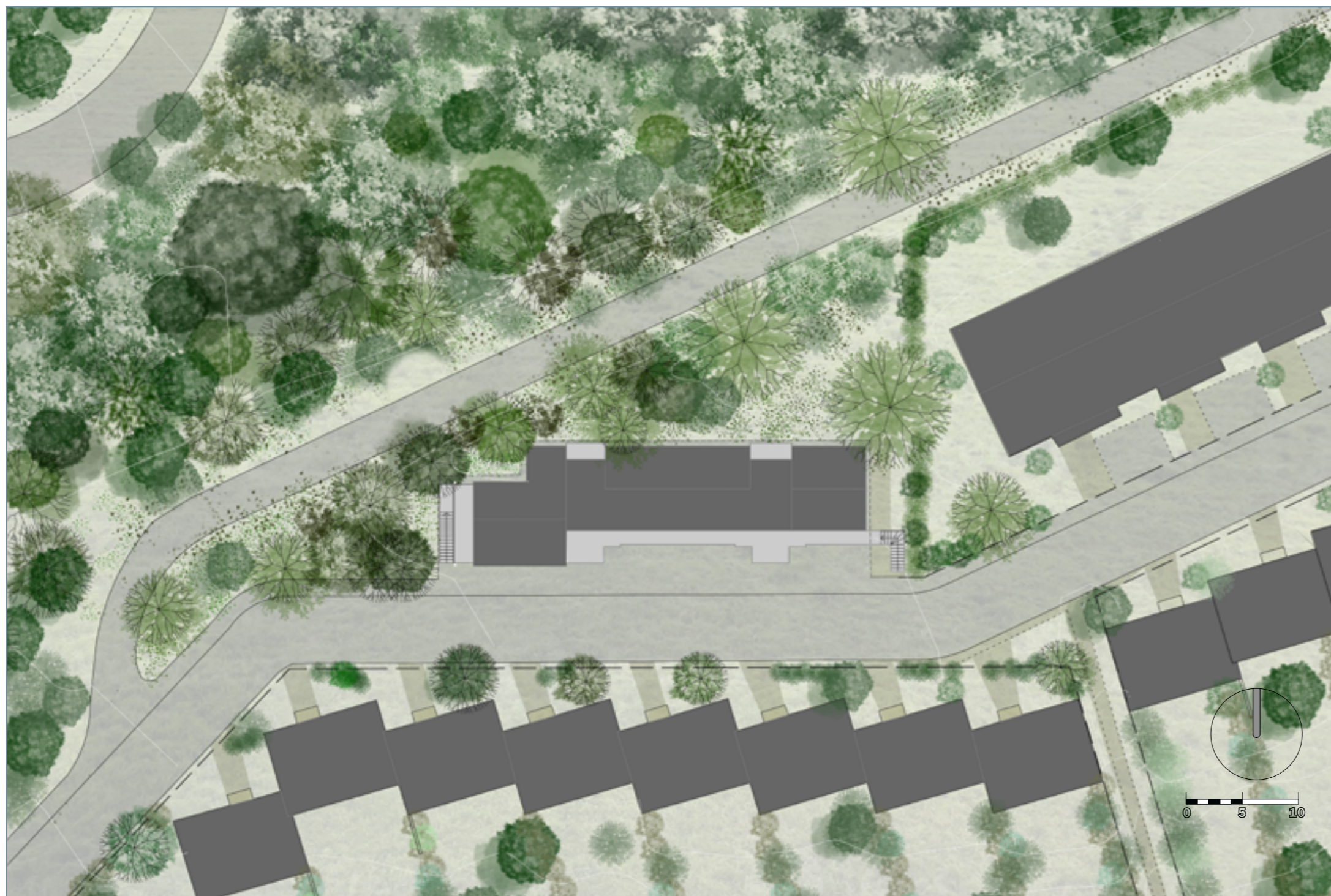
## 5. RESULTAT

Det mest konkreta resultat som går att visa i detta arbete är antalet potentiella lägenheter som skulle kunna byggas i Lund om påbyggnaden på garage implementerades i hela staden. Givet att förutsättningarna är samma på alla platser får man ut ungefär 1250 lägenheter i Lund. Detta är baserat på beräkningen att det finns ungefär 78729 kvadratmeter garagetak tillgängligt i Lund och att man kan få in fyra lägenheter på 252 kvadratmeter tak, vilket motsvarar Nehrmans väg. Med tanke på att man många gånger skulle kunna bo två personer i lägenheterna skulle långt mer än 1250 personer kunna bo i lägenheterna. Enligt Lunds Kommuns hemsida kommer staden att växa med 1760 invånare om året fram tills 2028 (Lunds kommun 2023). Genom att bygga på alla garagelängor skulle alltså ungefär ett år värt av befolkningstillväxt kunna tillgodoses i staden. resultatet av gestaltningen är beskrivna i plan sektion och vyer som följer. Diagrammet på detta uppslag visar genom enkla exonometrier hur byggnaden ordnas. Till en början byggs en bärande struktur, vilken gör att de ovanpåliggande lägenheterna kan stå frikopplade från garagen. Volymen som sedan läggs på delas upp i lägenheter där den gröna färgen symboliserar delade kök och den blå färgen symboliserar lägenheter. Två kök på fyra lägenheter. Fotografierna och flygbilden på uppslaget visar kontexten och garagelängans position på Nehrmans väg. De röda husen är ritade av Ingeborg Hammarskjöld-Reiz.

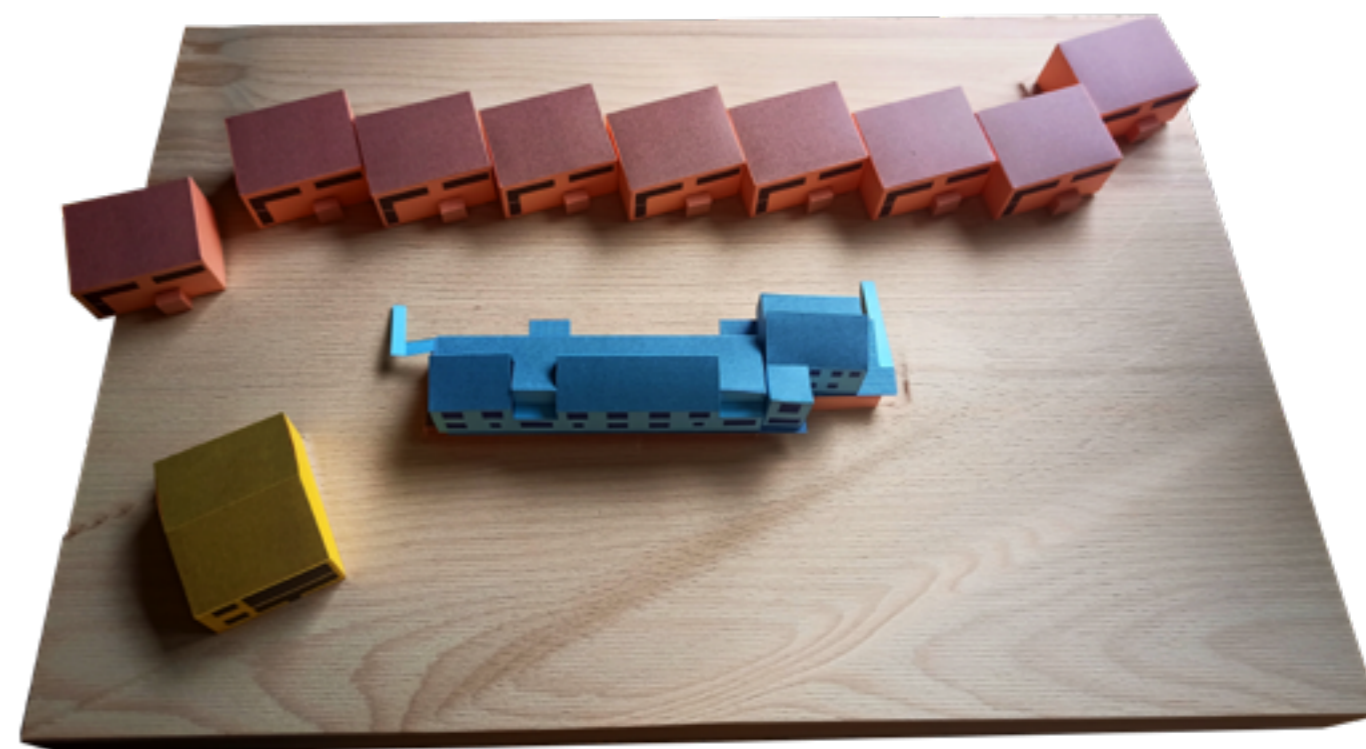
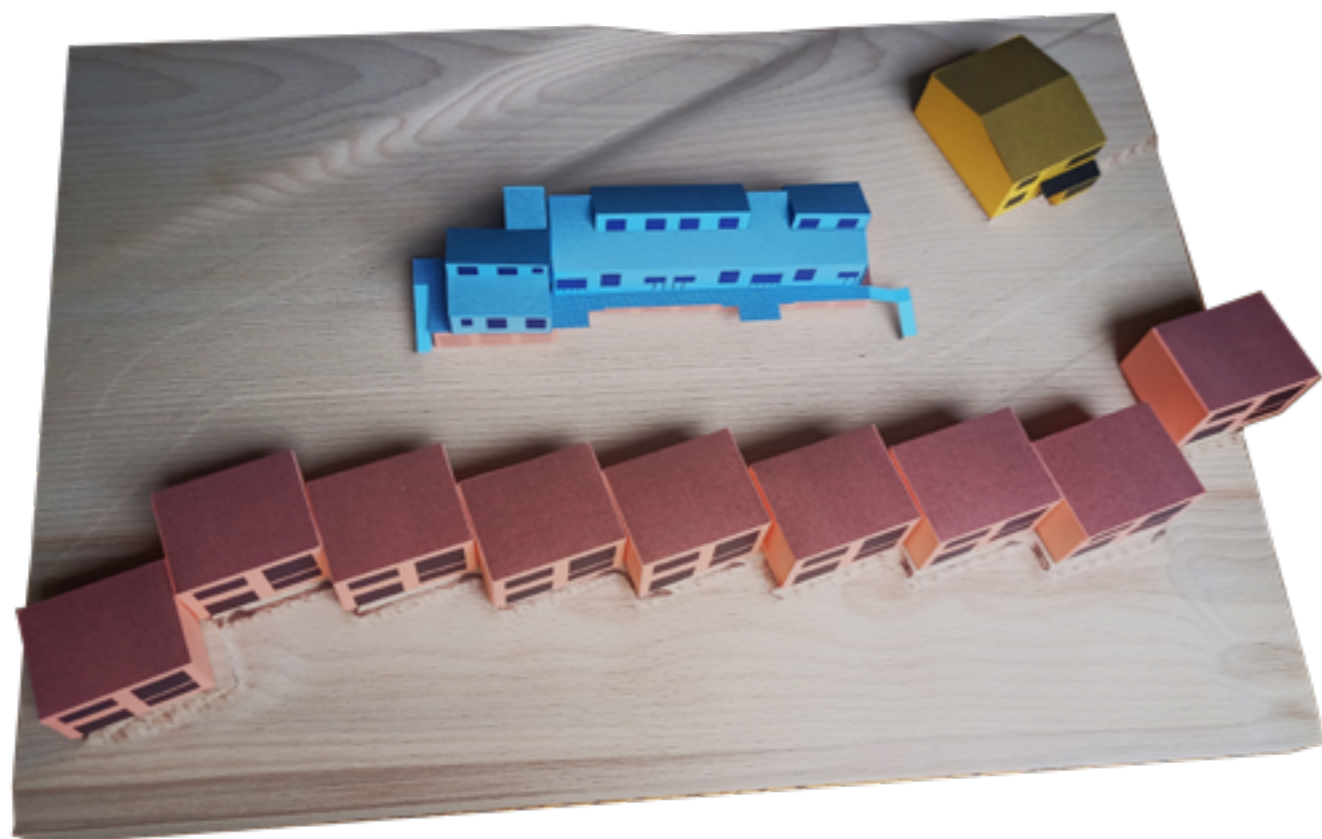


Bilder från Nehrmans väg samt flygfoto som visar garagelängan i sin kontext.



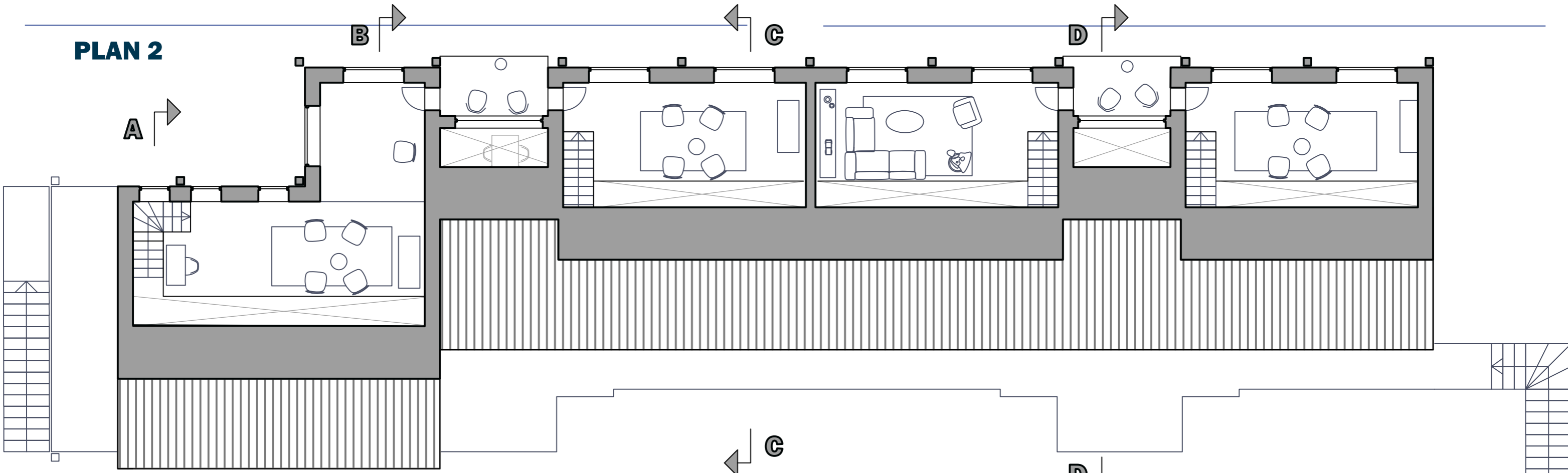


Situationsplan. Lägenheterna hamnar ovanpå garagelängan vilket präglar byggnadens fram- och baksida.

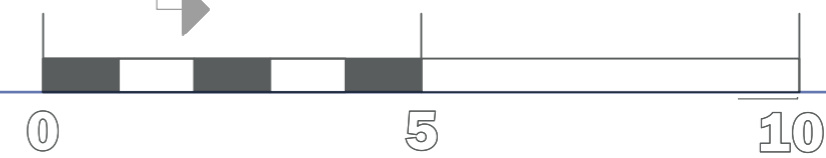
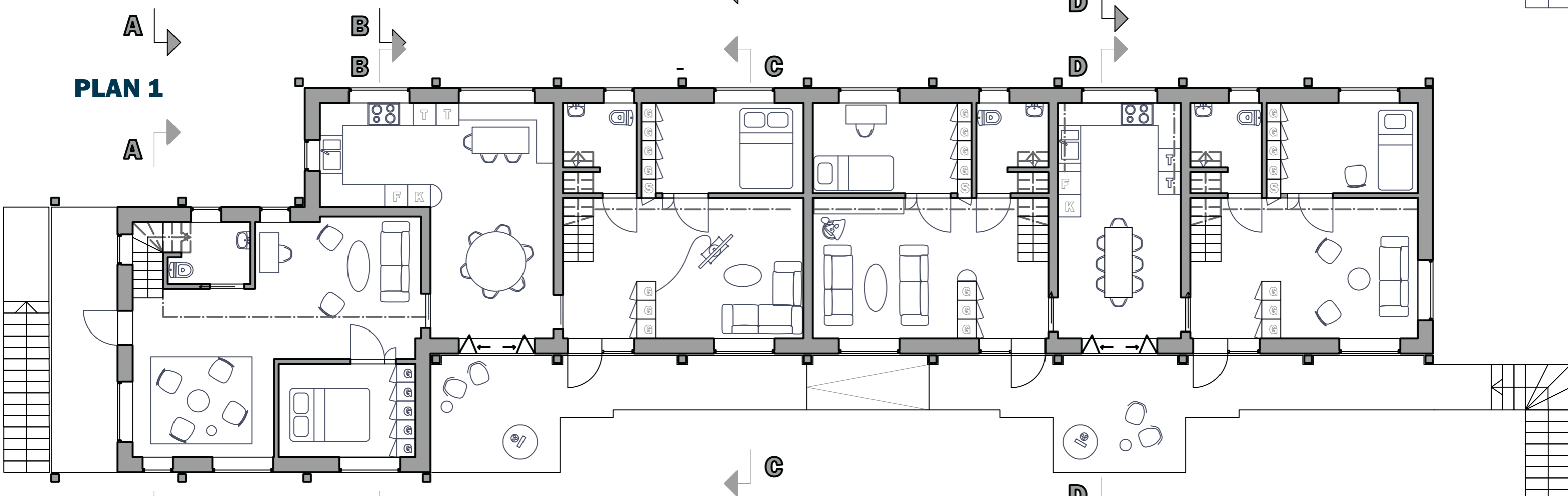


Fysisk modell av cnc-fräst bok och vikt kartong. 1:200.

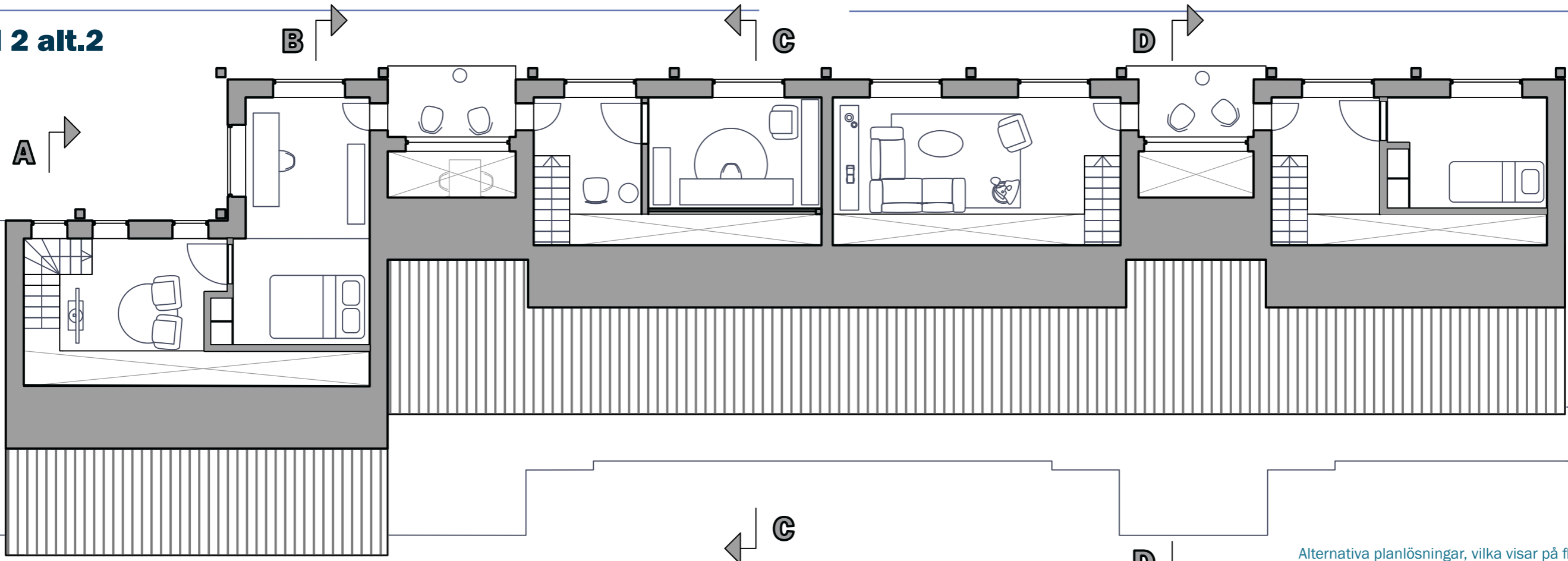
**PLAN 2**



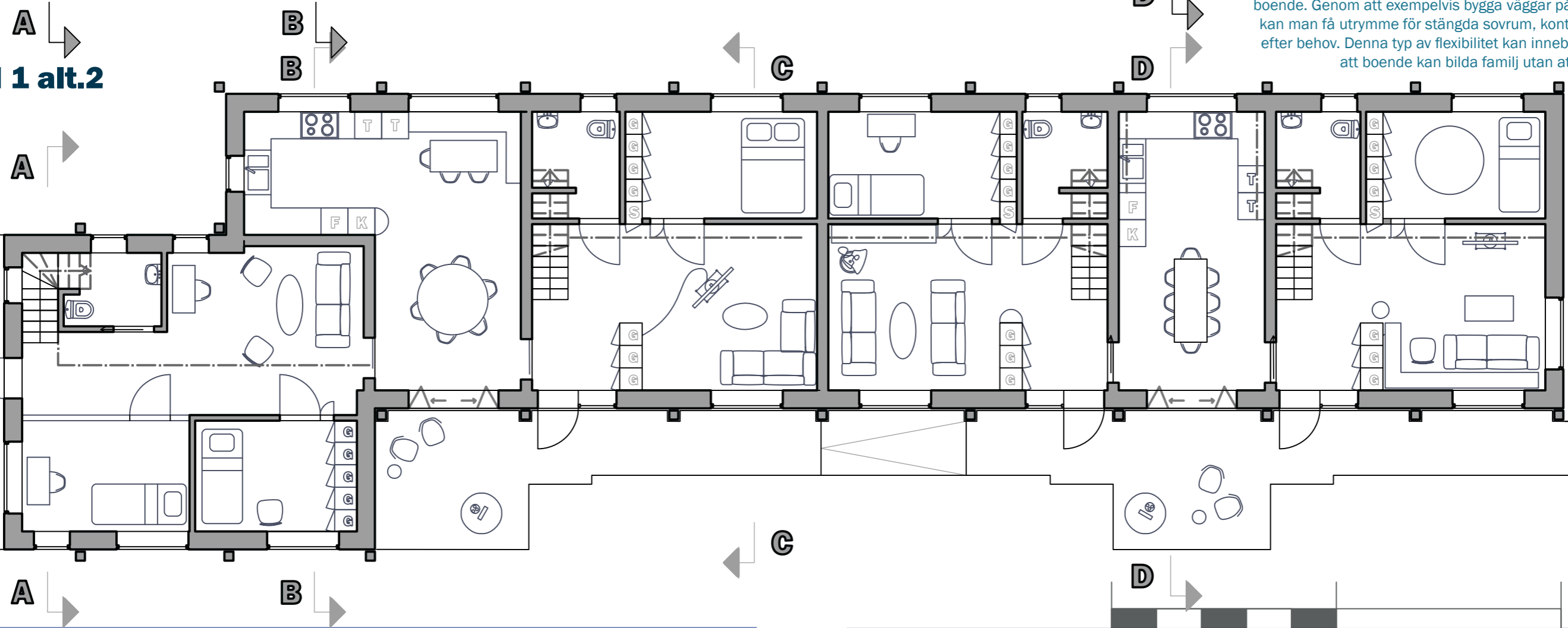
**PLAN 1**



**PLAN 2 alt.2**



**PLAN 1 alt.2**



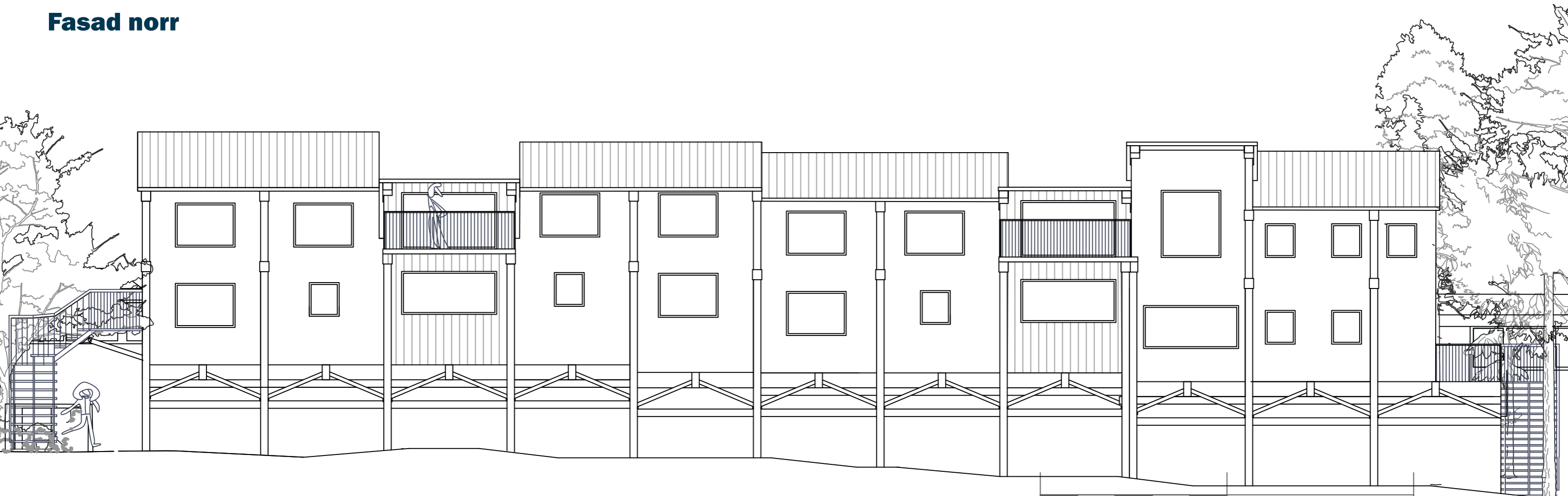
Alternativa planlösningar, vilka visar på flexibilitet för de boende. Genom att exempelvis bygga väggar på ovanvåningen kan man få utrymme för stängda sovrum, kontor eller likande efter behov. Denna typ av flexibilitet kan innebära exempelvis att boende kan bilda familj utan att behöva flytta.

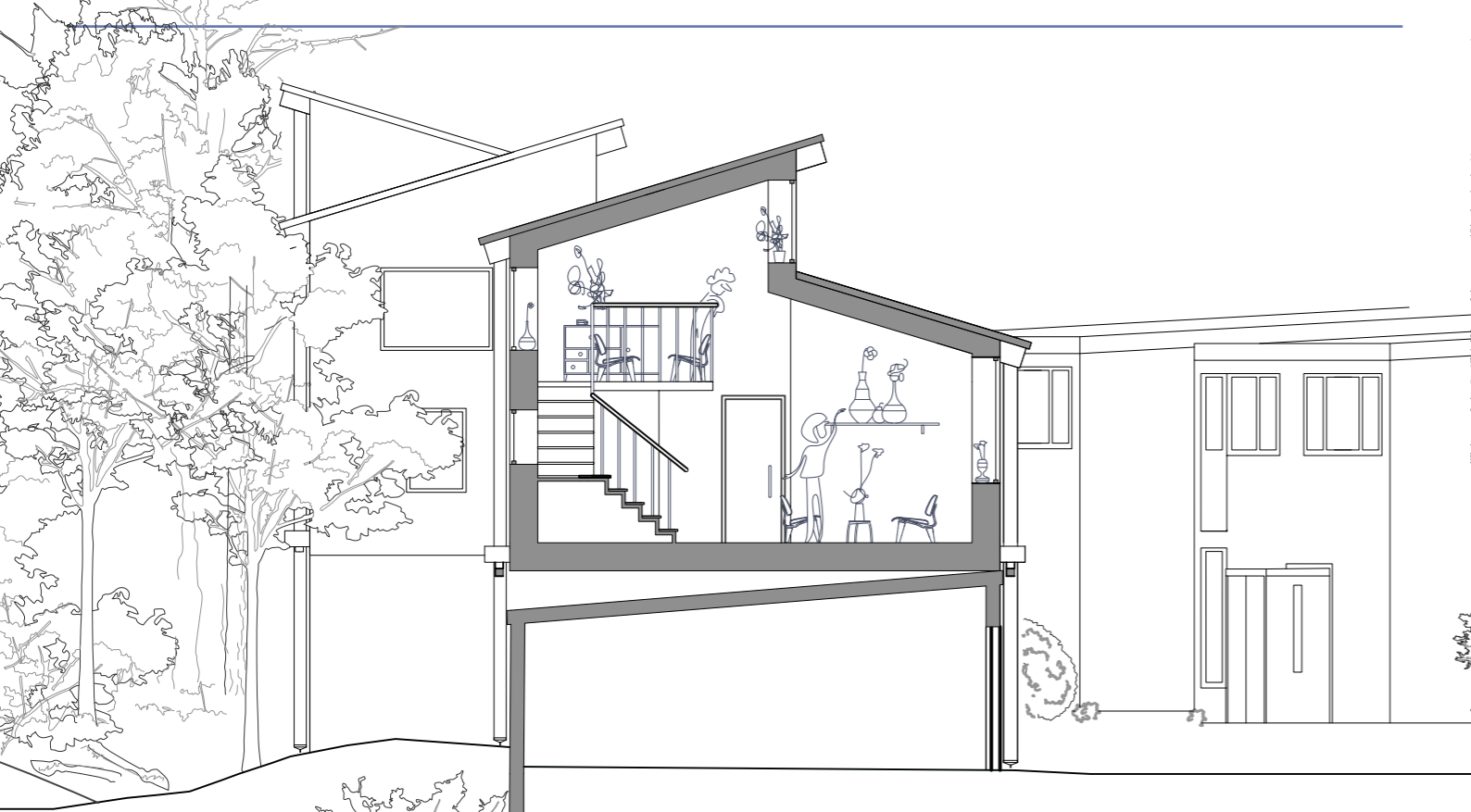




**Fasad syd**

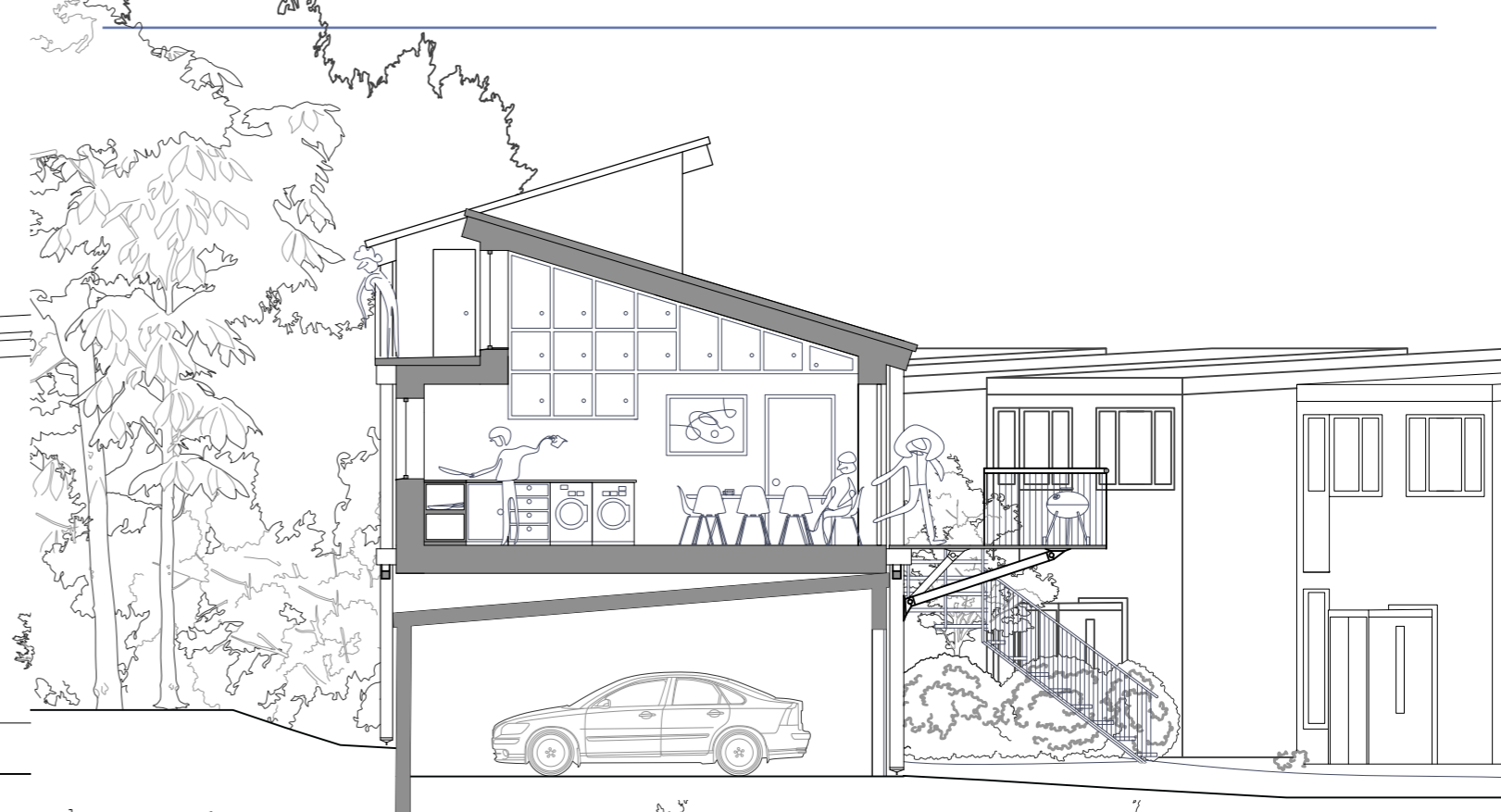
**Fasad norr**





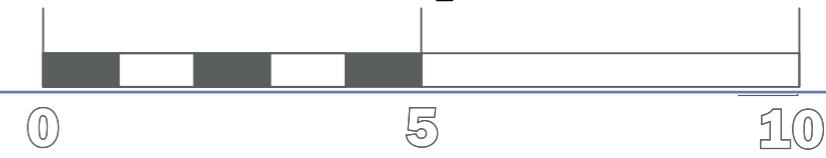
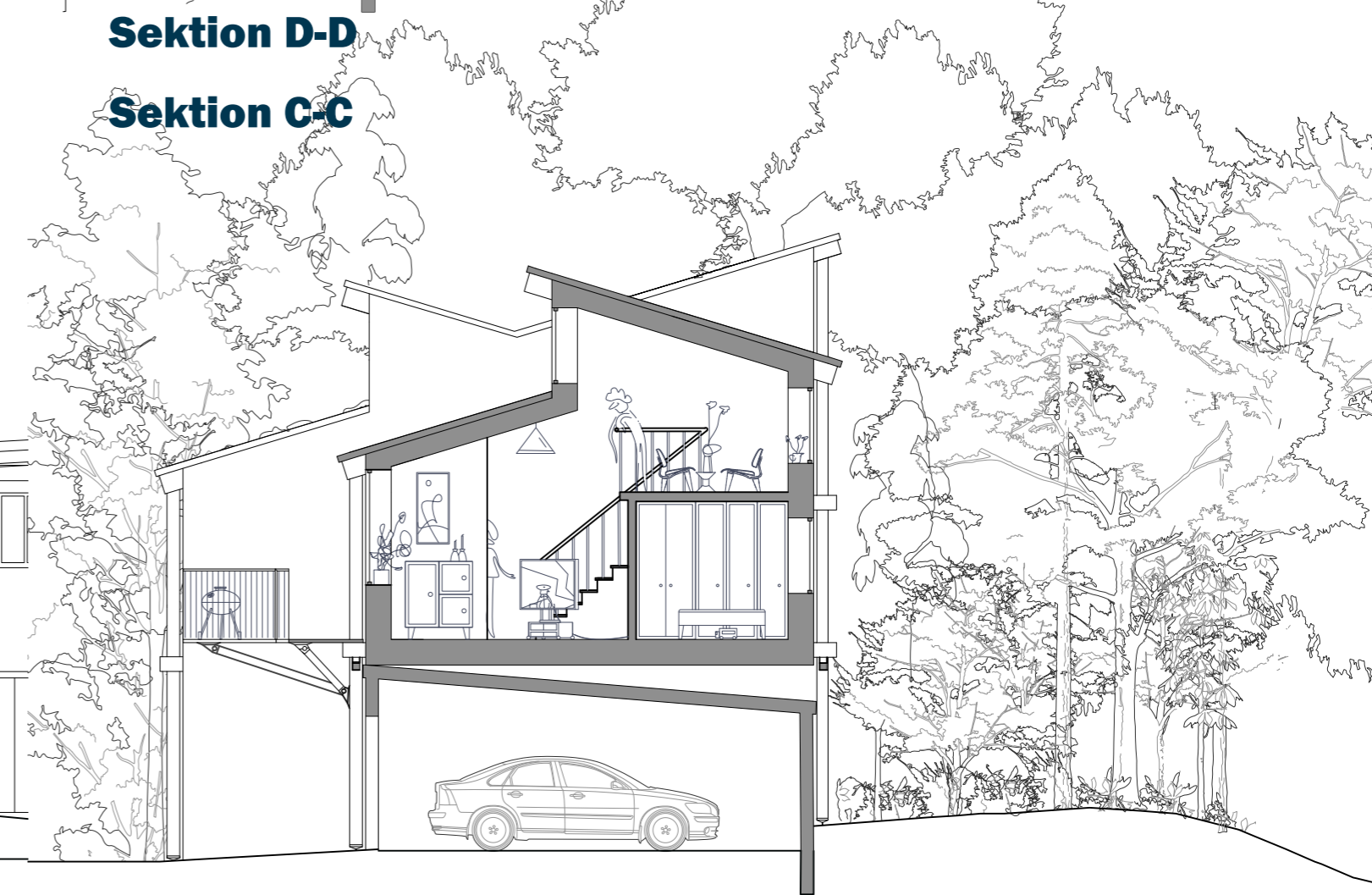
**Sektion A-A**

**Sektion B-B**



**Sektion D-D**

**Sektion C-C**





Ovan: Byggnadens struktur är delvis synlig från utsidan, vilket knyter ihop den rytmiskt och visuellt med garaget. Loftgången med utstickande balkonger ger en öppen och välkomnande känsla samt bidrar med komplexitet.

Höger: Trappan upp till framsidan går över stigen som leder till cykelställ och parkaktig baksida.







Köket har förmågan att öppna upp sig mot balkongen under sommarmånaderna för att släppa in luft och tillgängliggöra grillning och måltider utomhus. De stora öppningarna i norr ger diffust ljus året om och skapar en koppling mot det lummiga Hardebergaspåret.



De tre identiska lägenheterna utmärks av sin genomgående planlösning och rumsliga kopplingar mellan första och andra våningen. Ytorna i lägenheterna är inte särskilt stora, men besitter många viktiga rumsliga kvalitéer.

## 6. DISKUSSION

### 6.1 Kort sammanfattning

Resultatet av projektet i korthet speglar till viss del de samtida behov och utmaningar studierna hittat. Bostäderna är dock inte tillgänglighetsanpassade, vilket bryter av de teorier om flyttkedjor som verkar relativt centrala och viktiga i samtida forskning. Däremot används platsen på ett sätt som kvadratmetermässigt är effektivt. Utöver detta finns möjligheten för garagen att leva ett eget liv och någon gång i framtiden förhoppningsvis öka aktivitet och liv i staden och göra människors liv lite bättre. En viktig del i arbetet var att jobba mot kontexten. Hurvida detta är gestaltningsmässigt förankrat i gestaltningen eller inte, kan argumenteras åt båda håll. Sammantaget byggde projektet till stor del på idéerna från "Själbygge 2.0" av TIP (2018) och "Mellanstaden" av Paradiso Arkitekter (2016), vilka jag tror speglas i resultatet där jag också hoppas att idéerna åtminstone delvis utvecklas.

### 6.2 Frågeställning

För att diskussionen ska bli så tydlig som möjlig repeterar jag min frågeställning: På vilket sätt kan vi förtäta de mindre täta områdena utanför Lunds centrala kärna? . Arbetet ska rikta in sig på småskaligt byggande kring radhus- och flerbostadsområden och mynna ut i ett gestaltat förslag utifrån sin plats, men med generellt applicerbara inslag. Förtätningen ska inte tumma på stadens befintliga kvaliteter ,utan snarare lägga till och förstärka platsens befintliga kvaliteter. Stadsplaneringsperspektiv  
Projektet har till viss del lyckats utveckla ett gestaltat förslag som sätter fingret på några av viktiga stadsbyggnadspunkter jag tagit upp i frågeställningen. Som jag ser det är staden genom mitt förslag både tätare, kanske mindre segregerad och potentiellt mer blandad än innan. Den ökade tätheten är ett faktum och jag tror att det i längden handlar om förtätning som är bra för stadsliv i och med att garagen fortsätter existera och kan få andra funktioner i framtiden. Mest konkret är diagrammet som visar garagens utbrednad i Lund tillsammans med befolkningstäthet. Det visar att garagen ligger på ett sätt som gör dem till naturliga och infrastrukturellt smidigt punkter av förtätning. Hurvida staden är mindre segregerad eller inte är svårt att värdera, men i och med att hyresrätter byggs i ett område fyllt av bostadsrätter skapas

underlag för människor av annan socioekonomisk status att flytta in i området. Detta motsätter sig, åtminstone kortsiktigt, till de idéer om lokala flyttkedjor som diskuterats i och med den relativt ekonomiskt homogena grupp av människor som bor i direkt anslutning till garaget. Även det faktum att grannskapet själva äger och hyr ut bostäderna skulle kunna skapa ett system där endast människor med liknande bakgrund och socioekonomisk status flyttar in i lägenheterna, vilket skulle vidmakthålla socioekonomisk segregation. Vidare är projektet i sin helhet till stor del en produkt av ämnesspecifik forskning, men kan också ses som en utveckling på området i och med den smått ändrade vinkel jag tar i projektet i och med att jag bygger specifikt ovanpå en specifik byggnadstypologi.

### 6.3 Administration

Lagmässigt och ekonomiskt saknar arbetet till stor del underlag, vilket gör att mina slutsatser kan kännas smått naiva. Eftersom fokus inte riktats hit kan det möjligtvis ursäktas. Framtida arbete hade kunnat ägnas åt att skapa en bättre bild av de administrativa förutsättningarna och eventuella ändringar som skulle behövas göras på kommunal och statlig nivå. Även kommunal subventionering och underlag för detta skulle vara spännande intressepunkter för vidare undersökning. Detta är viktigt arbete som skulle lägga grunden för framtida konkreta förslag, vilket skulle kunna göra skillnad i samhället. Det är också rimligt att påstå att kunskap om den administrativa processen är en stor del i stadsbyggnad och borde kanske också vara det i den typ av förslag jag lägger fram.

### 6.4 Vidare arbete

Projektet i sin helhet går från stadsplaneringsskala till utformningen av individuella lägenheter vilka gestaltas platsspecifikt för Nehrmans väg. För att verkligen få ett grepp om resultatet skulle ett antal andra platser kunna utforskas på liknande sätt. Detta tillsammans med mer genomgående arbete och utredning av dels de juridiska förutsättningarna och de nödvändiga ekonomiska förutsättningarna för att projektet skulle kunna förverkligas i stor skala. I ett mer långsiktigt perspektiv skulle ett pilotprojekt kunna byggas för att grunligt utvärdera för- och nackdelar med att bygga ovanpå garagen.

## KÄLLFÖRTECKNING

Bellander, Gunilla. (2015) "Blandstaden - ett planeringskoncept för en hållbar bebyggelseutveckling?" Boverket.

Caldenby, Claes; Hallemar, Dan. (2020). Tioalets svenska bostad. Arkitektur förlag, Stockholm.

Crona, Kajsa. (2019). "Att bygga billigt är dyrt". Chalmers University Press., Göteborg.

Cuff, Dana; Higgins, Tim; Dahl, Per-Johan. (2010). "Backyard Homes". UCLA Department of Architecture + Urban Design, Los Angeles.

Durell, Lisa; Alayat, Aysegul; Ohlsson, Lovisa. (2015). "Mellanstaden - Strategi för hållbar stadsutveckling". Paradiso Arkitekter, Stockholm.

Ekstam, Helena. (2016). "Trångboddhet - Mellan bostadsstandard och boendemoral". Uppsala universitet, Uppsala.

Eliassen, Majken. (2018). "- Jeg har altid været mere optaget af mennesker end af bøgetræer". Bolius.dk. [2023-07-01].  
<https://www.bolius.dk/jeg-har-altid-vaeret-mere-optaget-af-mennesker-end-af-boegetraeer-48625>

Ensamhetskommisionen. (2021). "Ensamhetens karta". [2023-07-01]  
[https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwi4kdmfmuz\\_AhW0QvEDHVMvAC4QFn0ECBgQAQ&url=https%3A%2F%2Fensamhetskommisionen.se%2Fwp-content%2Fuploads%2F2021%2F04%2FEnsamhetens\\_karta.pdf&usg=AOvVaw0cKIHCPLyPSwFjeUZhxc8-&opi=89978449](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwi4kdmfmuz_AhW0QvEDHVMvAC4QFn0ECBgQAQ&url=https%3A%2F%2Fensamhetskommisionen.se%2Fwp-content%2Fuploads%2F2021%2F04%2FEnsamhetens_karta.pdf&usg=AOvVaw0cKIHCPLyPSwFjeUZhxc8-&opi=89978449)

Ghel, Jan. (1996). Livet mellem husene. 4 uppl. Arkitektens forlag, Köpenhamn.

Grundström, Karin. (2021) "Sharing is caring? Kollektivhus, residential hotels and co-living in the context of housing inequality in Sweden". (Nordic Journal of Architectural Research 2021:3)

Johansson, Carin; Meirama, Claudia; Nordén, Lotta. (2001). "Ingeborg Hammarskjöld-Reiz - en arkitekt och samtiden". Delrapport 1. Arkitekten - verksammanställning.

Lunds kommun. (2023). "Lund i siffror". [2023-06-20].  
<https://lund.se/kommun-och-politik/fakta-om-lund/lund-i-siffror>

Neuman, Michael. (2005). "The Compact City Fallacy". Journal of Planning Education and Research 2005 vol.25.

Palesmakers, Sofie; Saarimaa, Sini; Vaattovaara, Mari. (2021) "Avoiding Macro Mistakes - Analysis of Micro Homes in Finland Today" (Nordic Journal of Architectural Research 2021:3)

Rådberg, Johan. (1988). Doktrin och täthet i svenskt stadsbyggande 1985-1975. Statens råd för byggnadsforskning, Stockholm.

Theory into Practice. (2018). "Självbyggeri 2.0 - en föreslagande studie om hur självbyggda radhusområden kan vidareutvecklas av och med de boende". Theory into practice, Stockholm.

Theory into Practice. (2023). "CoKitchen - Framtidens hållbara delningsbostad för studenter" <https://www.theoryintopractice.se/s/slutrapport-cokitchen-2023.pdf>