

# **Etablering av publika verksamheter i Norra Sorgenfri**

- En studie över hur en gynnsam marknad skapas

Mats Blomqvist

C J Martin Ivarsson

Copyright © Mats Blomqvist och C J Martin Ivarsson

Fastighetsvetenskap

Lunds Tekniska Högskola

Lunds Universitet

Box 118

221 00 Lund

ISRN/LUTVDG/TVLM 10/5219 SE

## **Etablering av publika verksamheter i Norra Sorgenfri - En studie över hur en gynnsam marknad skapas**

Establishment of public activities in Norra Sorgenfri  
- A study of how to create a favorable market

---

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

Mats Blomqvist, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH

C J Martin Ivarsson, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH

**Handledare/Supervisor:**

Ingemar Bengtsson, universitetslektor, Fastighetsvetenskap, LTH, Lunds Universitet

**Examinator/Examiner:**

Klas Ernald Borges, universitetslektor, Fastighetsvetenskap, LTH, Lunds Universitet

**Opponent/Opponent:**

Joel Hall, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH, Lunds Universitet

---

**Nyckelord:**

Norra Sorgenfri, funktionsblandning, befolkningstäthet, stadsförnyelse, brownfield development

**Keywords:**

Norra Sorgenfri, mixed-use development, population density, urban renewal, brownfield development



## **Abstract**

Cities tend to use an increased amount of land space, what is known as urban sprawl. Brownfield development is one way to minimize the development of new land and instead re-develop land that formally was used as industrial land. Norra Sorgenfri in Malmö is that kind of former industrial area. The City Planning Office of Malmö is planning to develop this area to a mixed-use neighborhood that will contain a large amount of public activities like restaurants, cafés and shopping.

This thesis aims to study the current conditions and how these can be improved to succeed with the development of Norra Sorgenfri into an attractive district, in accordance with the plans of future Norra Sorgenfri.

The method used in this thesis was to initially study relevant literature. The purpose was to identify which factors are important for a city to be populated and to have a well developed city life. Also, one existing lively district and one similar brownfield development project were studied and compared to the development of Norra Sorgenfri.

The factors of importance that was identified have been divided into three main groups. These are the importance of the district to be populated, secondly that the area has a good structure and finally that the strategies and plans for the area are of a suitable design.

The report concludes that there is great potential to succeed in the development of Norra Sorgenfri. The plans of Norra Sorgenfri meet many of the demands that are needed. The one thing that should be under further consideration is to build the neighborhood for a much higher population density.



## Sammanfattning

Urbaniseringen gör att städer breder ut sig och tar allt mer mark i anspråk. Omvandlingen av industriområden till nya stadsdelar är en alternativ utveckling för att tillgodose efterfrågan på mark. Norra Sorgenfri i Malmö är en sådan typ av industriområde, som ska användas för stadens tillväxt. Vid utvecklingen planerar man att skapa en attraktiv funktionsblandad stadsdel med en betydande andel publika verksamheter. De publika verksamheterna ska finnas på de flesta ställen i bottenplan och ska vara i form av till exempel små butiker, caféer och restauranger samt andra anordningar inom kultur och fritid.

Rapporten syftar till att utreda vilka förutsättningar som finns och hur dessa kan förbättras för att Malmö stad ska lyckas med att utveckla Norra Sorgenfri till en attraktiv stadsdel med mångfald och ett rikt och varierat utbud av publika verksamheter enligt visionen.

För att kunna besvara syftet gjordes till att börja med litteraturstudier. Genom studierna klargjordes vilka faktorer som är viktiga för att en stad ska bli befolkad och få ett välutvecklat stadsliv. En komparativ analys har genomförts där ett liknande förnyelseprojekt och en befintlig stadsdel studerades utifrån de viktiga faktorerna och jämfördes med Norra Sorgenfri. Med hjälp av resultatet från teori- och den komparativa analysen utreddes i ett nästa steg förhållandena för publika verksamheter i Norra Sorgenfri och hur dessa kunde förbättras. Information om områdena har fått genom planprogram, intervjuer och okulära studier.

De viktigaste faktorer som har identifierats för att skapa ett rikt stadsliv har delats in i tre huvudgrupper. Dessa är att stadsdelen är befolkad, att den har rätt struktur och att strategier och planer för området är lämpligt utformade. Att området är befolkat är beroende av att befolkningstätheten och genomströmningen av folk är hög samt att området har sådana kvalitéer och attraktioner att det lockar människor att besöka området. Området bör ha god variation både sett till byggnader och verksamheter. Planer och strategier bör vara utformade på ett sådant sätt att de är flexibla så att området successivt kan förändras och utvecklas.

Rapporten kommer fram till att det finns många goda förutsättningar för att lyckas med visionen. Planerna för Norra Sorgenfri uppfyller på ett lovande sätt många av de faktorer som har identifierats i rapporten. Området bör dock byggas så att det får en betydligt högre befolkningstäthet.





## Förord

Detta examensarbete är utfört på Lunds tekniska högskola vid avdelningen för fastighetsvetenskap. Arbetet sätter punkt för en innehållsrik tid som student på civilingenjörsprogrammet inom lantmäteri.

Vi vill först tacka Elin Persson från stadsbyggnadskontoret, på Malmö Stad, för att kontinuerligt ha svarat på frågor och bistått med nödvändig information. Vi vill även tacka Ingemar Bengtsson för handledning, samt övriga personer som hjälpt oss under arbetets gång. Slutligen vill vi naturligtvis skicka ett extra tack till nära och kära för deras ständiga stöd.

Mats Blomqvist

C J Martin Ivarsson

Lund, 12 november 2010



## Innehållsförteckning

|  |    |
|--|----|
| 1 Inledning.....   | 13 |
| 1.1 Bakgrund.....  | 13 |
| 1.2 Syfte.....   | 13 |
| 1.3 Frågeställningar.....  | 14 |
| 1.4 Metod.....   | 14 |
| 1.5 Avgränsningar.....   | 14 |
| 2 Malmö.....   | 15 |
| 2.1 Historia.....  | 15 |
| 2.2 Nuvarande situation.....                                       | 15 |
| 2.3 Bostadsbyggande.....   | 17 |
| 2.4 Utbyggnadsområden.....   | 19 |
| 2.5 Norra Sorgenfri idag och dess historia.....                    | 21 |
| 2.5.1 Allmänna läget.....  | 21 |
| 2.5.2 Områdets historia.....                                       | 22 |
| 2.5.3 Verksamheter idag.....                                       | 24 |
| 3 Planer och visioner.....   | 25 |
| 3.1 Aktuella planer.....   | 25 |
| 3.2 Planer över Malmö.....   | 25 |
| 3.2.1 ÖP 2000.....   | 25 |
| 3.2.2 Aktualisering och komplettering av Malmös översiktsplan..... | 26 |
| 3.2.3 Översiktsplan över Malmö 2012.....                           | 27 |
| 3.2 Planer för Norra Sorgenfri.....                                | 28 |
| 3.2.1 Visionsprogram.....  | 28 |
| 3.2.2 Planprogram.....   | 30 |
| 4 Stadsbyggnadsteori.....  | 41 |
| 4.1 Exploatering av industriområden.....                           | 41 |
| 4.1.1 Omvandling av industriområden.....                           | 41 |
| 4.1.2 Fördelar och problem.....                                    | 42 |
| 4.2 Vad gör en stad attraktiv?.....                                | 44 |
| 4.2.1 Blandstaden.....   | 44 |
| 4.2.2 Handelns roll för en attraktiv stad.....                     | 45 |
| 4.2.3 Folkliv.....   | 45 |
| 4.3 Faktorer för en levande stadsmiljö med många verksamheter..... | 46 |
| 4.3.1 Skapa ett rekorderligt rykte.....                            | 46 |
| 4.3.2 Boende och besökare.....                                     | 48 |
| 4.3.4 Bebyggelse och struktur.....                                 | 49 |
| 4.3.5 Handel & Verksamheter.....                                   | 52 |
| 4.3.6 Strategier och planering.....                                | 56 |
| 4.4. Sammanfattning.....   | 58 |
| 5. Komparativ analys av Norra Sorgenfri.....                       | 59 |
| 5.1 Förutsättningar.....   | 59 |
| 5.2 Utvalda jämförelseobjekt.....                                  | 60 |

|   |    |
|---|----|
| 5.3 Identifiering av viktiga faktorer och val av nyckeltal..... | 60 |
| 5.3.1 Att området är befolkat .....                             | 60 |
| 5.3.2 Områdets struktur .....                                   | 61 |
| 5.3.3 Strategier och planverktyg .....                          | 62 |
| 5.4 Beskrivning av jämförelseobjekt.....                        | 63 |
| 5.4.1 Møllevången.....  | 63 |
| 5.4.2 Östra Kvillebäcken .....                                  | 65 |
| 5.5 Analys.....   | 69 |
| 5.5.1 Att området är befolkat .....                             | 69 |
| 5.5.2 Områdets struktur .....                                   | 73 |
| 5.5.3 Strategier och planverktyg .....                          | 75 |
| 5.5.4 Sammanfattning.....                                       | 76 |
| 6. Diskussion och slutsats.....                                 | 77 |
| Källförteckning .....   | 87 |
| Bilaga 1 .....  | 93 |

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

Norra Sorgenfri är Malmös äldsta industriområde beläget i stadens centrala del. Området är 40 hektar stort och skärmar idag av innerstaden från Malmös östra delar. Ett aktuellt projekt inom Malmö Stad är att omvandla Norra Sorgenfri från industriområde till ett område med bostäder och lokaler. Malmö stad har stora visioner för området och ett omfattande planprogram har tagits fram där det framhålls att man ska skapa en ny innerstad till invånarna.

Planprogrammet ger en detaljerad beskrivning över hur utvecklingen av området bör ske och vilken bebyggelse som ska skapas. Fokus i programmet är att bebyggelsen ska vara av småskalig och varierad karaktär med många publika verksamheter i form av detaljhandel, kultur och fritid. Området ska vara attraktivt för alla Malmös invånare varför verksamheterna med fördel bör erbjuda något unikt för att locka människor utifrån. Anmärkningsvärt när man studerar planerna för området är dock den mycket stora mängd publika verksamheter som i framtiden ska finnas i stadsdelen.

I området finns enligt planprogrammet 38 fastigheter och 27 olika ägare vilket försvårar en smidig exploatering. Vidare belyser man dock att dessa ägares olika preferenser naturligt kan leda till en större variation i området.

En utmaning ligger i hur man ska vända områdets relativt dåliga rykte. För att förbättra ryktet krävs att man lyckas med att få verksamheter och besökare till området. Intressant är hur man ska lyckas få denna mångfald av publika verksamheter att etablera sig. Det är av betydelse att bevara områdets befintliga kreativa verksamheter samt arbeta för nya etableringar av sådana, då dessa är en viktig del av Norra Sorgenfris identitet.

## 1.2 Syfte

Analysen syftar till att studera vilka förutsättningar som är viktiga för att skapa en attraktiv stadsdel med mångfald och ett rikt och varierat utbud av publika verksamheter i enlighet med Malmö Stads vision för Norra Sorgenfri. Vidare ska utredas vilka av dessa förutsättningar som finns i Norra Sorgenfri och hur förutsättningarna kan förbättras för att Malmö stad ska lyckas uppnå visionen för området.

### 1.3 Frågeställningar

- Vilka faktorer är viktiga för att skapa en befolkad stad som i förlängningen ger ett rikt stadsliv?
- Vilka lärdomar och förutsättningar kan erhållas från befintliga innerstadsdelar, med stor mångfald och rikt utbud av publika verksamheter, samt liknande förnyelseprojekt?
- Vad finns det för möjligheter att uppnå gynnsamma förhållanden för publika verksamheter i Norra Sorgenfri och hur uppnås dessa?

### 1.4 Metod

Examensarbetets karaktär består både av en teoretisk och av en utredande del. Rapporten kräver mycket kunskap om hållbar och attraktiv stadsutveckling. Mer konkret kartläggning krävs över Norra Sorgenfri och Malmö för att beskriva förhållandena idag och visioner för området. Insikt behövs också kring vilka faktorer som bör uppfyllas för att etablera handel och verksamheter.

Litteraturstudier görs för att utreda teorier om god stadsutveckling och handel. Information krävs om nuvarande situation samt om visionerna för Norra Sorgenfri. Denna söks genom planmaterial, intervjuer och övrigt tillgängligt material.

En komparativ analys görs, där liknande stadsdelar beskrivs och jämförs utifrån dess publika verksamheter. Fokus vid jämförelsen ligger på att utreda jämförelseobjektets förutsättningar, tillvägagångssätt, svårigheter som har uppstått och utfall. Erfarenheter från dessa projekt skall jämföras med Norra Sorgenfris situation. Viktigt för arbetet är att jämförelseobjekten är representativa och går att applicera på Norra Sorgenfri.

### 1.5 Avgränsningar

Rapporten syftar endast till att studera de förutsättningar som Malmö Stad har inflytande över. Rapporten behandlar till exempel inte frågor kring lagförändringar som hade kunnat gynna etableringen av handel och näringsliv. Jämförelseobjekt har endast sökts och studerats inom Sverige på grund av förutsättningarna är mer lika. Att studera internationella jämförelseobjekt hade också varit mer tidskrävande.

Den typ av stadsbyggnad som studeras i rapporten strävar efter en utveckling som är miljömässigt hållbar. Rapporten berör dock inte hur området bör utformas för att vara hållbart utifrån ett miljöperspektiv. Istället studeras Norra Sorgenfri utifrån hur förutsättningarna är och kan förbättras för publika verksamheter.

## 2 Malmö

### 2.1 Historia

Mellan 1890 och 1910 hade Malmö en expansiv period och industrin i staden utvecklades mycket. Befolkningen ökade under denna period från 48 000 till 83 000 invånare. En stor anledning till Malmös tillväxt var hamnens, järnvägens och vägars utbyggnad under 1800-talet, vilka möjliggjorde för ökad handel. Innan järnvägens tillkomst var Malmö på grund av dåliga vägar, särskilt under vinterhalvåret, tämligen isolerat från kringliggande områden inåt landet. Genom hamnen kunde Malmö som tidigare haft dålig tillgång på energi få detta behov täckt genom import av kol. Malmös expansion medförde att staden kom att bli en betydande industristad, samt Sveriges tredje största stad<sup>1</sup>.

Malmös tillväxt under denna period ledde till att staden kom att breda ut sig allt mer. Norra Sorgenfri var ett område som togs i anspråk för verksamhet under slutet av 1800-talet. Norra Sorgenfri är Malmös äldsta industriområde<sup>2</sup>. De branscher inom industrin i Malmö som växte fram under denna period och som kom att bli viktiga var textil- och beklädningsindustrin, njutnings- och livsmedelindustrin, samt verkstads- och metallindustrin. Under 1950-talet hade Malmö sin storhetsperiod som industristad med stor export av varor till Europa som höll på att byggas upp efter världskriget<sup>3</sup>. Under 1960-, 70-, och 80-talet skedde stora rationaliseringar och nedläggningar inom den etablerade industrin i Malmö<sup>4</sup>.

### 2.2 Nuvarande situation

Idag har Malmö återhämtat sig från fabriksnedläggningarna. Staden har förskjutits från att vara en industristad med dåligt rykte och hög arbetslöshet med minskande befolkning till att vara en attraktiv stad med högskola sedan 1998 och med allt fler jobb inom service-, handel- och tjänstesektorerna. Befolkningen i staden har ökat varje år under de senaste 25 åren och uppgick 2009 till knappt 294 000<sup>5</sup>. Invånarantalet har under de senaste åren ökat med ungefär 5000 – 7000 invånare per år<sup>6</sup>. Malmö har en relativt ung befolkning med en fjärdedel av invånarna i åldern 25 till 35 år<sup>7</sup>. Den höga andelen människor i denna åldersgrupp är ett tecken på att Malmö är en attraktiv stad som människor väljer att flytta till.

Även om många förändringar har skett till det bättre i Malmö under senaste tiden så finns det fortfarande problem. Trots stor inflyttning till Malmö under 1990-talet skapades inte jobb i proportion till befolkningsökningen, se figur 1. Sedan 2000 kan

---

<sup>1</sup> Malmös Kulturhistoriska Förening (2009) s. 105-112.

<sup>2</sup> Malmö StadA.

<sup>3</sup> Smitt (2007) s. 64.

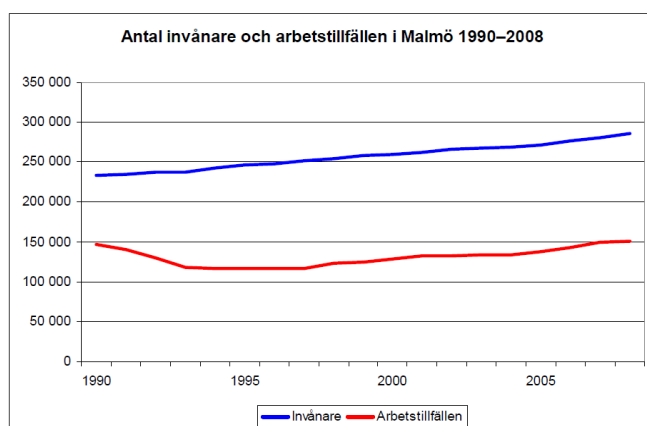
<sup>4</sup> Malmös Kulturhistoriska Förening (2009) s. 105-112.

<sup>5</sup> Malmö StadB.

<sup>6</sup> Malmö Stad (2009a).

<sup>7</sup> Planprogrammet s.78

man dock se en förbättring där antalet arbetstillfällen ökar, näringslivet blir mer diversifierat, genom en större andel arbeten inom tjänstesektorn och högre andel anställda inom stora och medelstora företag <sup>8</sup>.



Figur 1. Diagrammet visar hur antalet invånare och arbetstillfällen förändrats mellan 1990 och 2008. <sup>9</sup>

Malmö har dock fortfarande jämfört med Stockholm, Göteborg och riket i övrigt en högre arbetslöshet, se tabell 1. Orter med hög arbetslöshet tenderar ofta få en ökande andel tomma lägenheter på grund av att arbetslösa söker sig till orter där arbeten finns. <sup>10</sup> Utifrån tabell 1 kan konstateras att Malmö har klarat nuvarande lågkonjunktur förhållandevis bra jämfört med jämförelseobjekten.

|                 | Malmö | Stockholm | Göteborg | Riket i övrigt | Riket |
|-----------------|-------|-----------|----------|----------------|-------|
| 2008 medeltal % | 8,6   | 4,7       | 5,7      | 5,0            | 5,1   |
| 2009 medeltal % | 9,2   | 5,7       | 9,1      | 7,3            | 7,3   |

Tabell 1. Arbetslöshet enligt SCB, procent av arbetskraften, 20-64 år <sup>11</sup>

Malmö har en större andel invånare som är födda utomlands jämfört med många andra svenska städer. Den höga andelen människor med utländsk bakgrund har skapat vissa problem, då integrationen har fungerat dåligt. Idag bor en stor del av invånarna med utländsk bakgrund i de östra delarna av Malmö. I utredningen *Malmös översiktsplanering. Underlag för beslut om översiktsplanens aktualitet, ÖP 2032* från december 2009 konstaterar författarna att Malmö har problem med segregering: ”Trots en kraftigt förbättrad arbetsmarknad har Malmö fortsatta problem med utanförskap och segregation, vilket bland annat visar sig i form av klyftor mellan människor och stora skillnader mellan stadsdelar.” <sup>12</sup> Problemen med integrering och segregering visualiseras tydligt genom statistiken över förvärvsintensitet för olika områden i Malmö. Rosengård hade, år 2007, 39,5 % i förvärvsintensitet i åldern 20-

<sup>8</sup> Malmö Stad (2009a) s. 4.

<sup>9</sup> Malmö Stad (2009a) s. 4.

<sup>10</sup> Andersson (1998) s. 97.

<sup>11</sup> Malmö Stad (2010c) s. 3.

<sup>12</sup> Malmö Stad (2009a) s. 4.

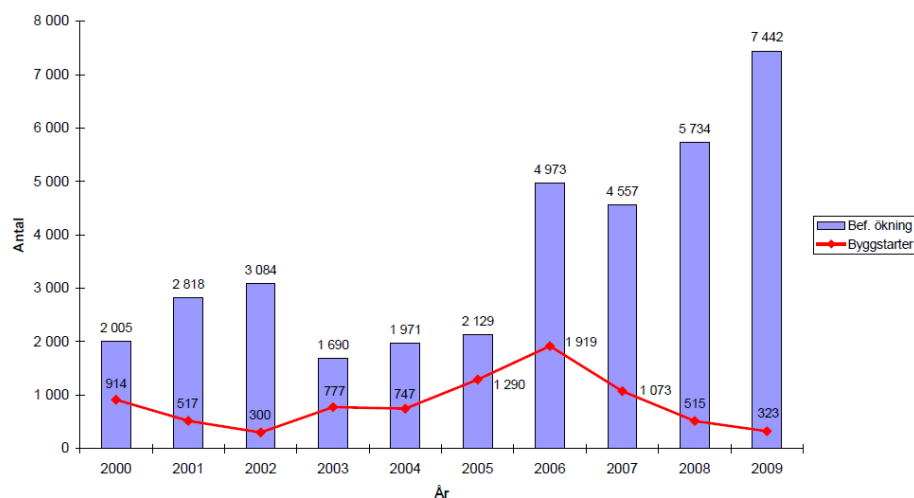


64, vilket kan jämföras med centrum i Malmö som hade 67,5 % och Bunkeflo-Limhamn 75,9 %. I framtiden kan dock den höga invandringen komma att bli en stor tillgång för Malmö på en global marknad menar Ilmar Reepalu, Malmö kommunstyrelsens ordförande<sup>13</sup>.

### 2.3 Bostadsbyggande

Som stöd till framtagandet av en ny översiktsplan i Malmö finns utredningen *Malmö översiktsplanering. Underlag för beslut om översiktsplanens aktualitet, ÖP 2032*. Utredningens syfte är att utreda översiktsplanens aktualitet samt att introducera tankar och riktlinjer för den nya ÖP:n. Utredningen konstaterar att det under perioden 2005 – 2008 påbörjades 4800 bostäder och att 5300 färdigställdes. Malmö stad uppfyllde därmed sitt uppsatta mål på att uppföra 1000 lägenheter per år. Flest bostäder byggdes under perioden 2005 – 2008 i Västra Hamnen och i Bunkeflostrand.

Vidare redogörs för att utbyggnadskapaciteten, i de områden som 2005 bestämts som omvandlingsområden och utbyggnadsområden, uppgår till 25 000 bostäder och lika många arbetsplatser. Utbyggnadsmöjligheterna anses vara goda, förutom när det gäller småhus och verksamheter med lågt markutnyttjande där reserverna är begränsade<sup>14</sup>.



Figur 2. Byggstarter och befolkningsökning i Malmö 2000 – 2009<sup>15</sup>

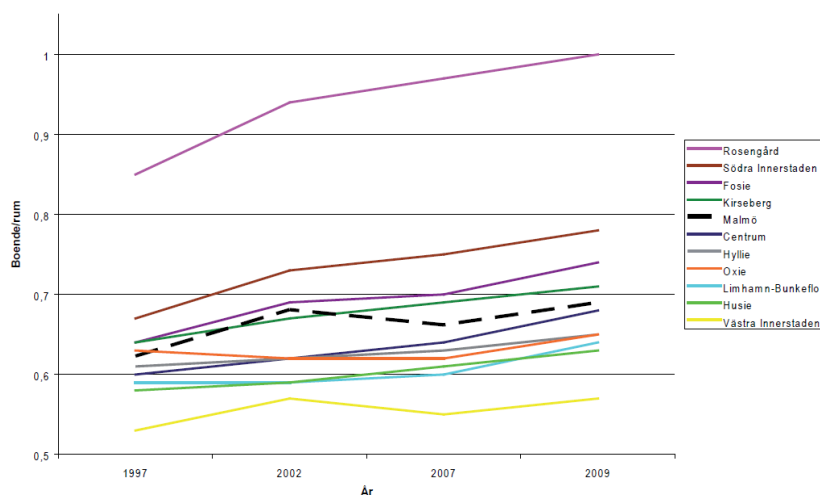
Under 2009 påbörjades endast 323 bostäder i Malmö, vilket är en kraftig minskning jämfört med föregående år. Den huvudsakliga orsaken till den kraftiga minskningen är givetvis den globala lågkonjunkturen. Som figur 2 visar finns ingen tydlig korrelation mellan befolkningsökningen i Malmö och antalet bostäder som byggs. Den årliga uppföljningen av bostadsförsörjningen i Malmö, *Årlig analys och*

<sup>13</sup> Reepalu (2007) s. 420.

<sup>14</sup> Malmö Stad (2009a) s. 11.

<sup>15</sup> Malmö Stad (2010a) s. 5.

uppföljning av bostadsförsörjningen, konstaterar att utbudet av bostäder i Malmö är otillräckligt i förhållande till efterfrågan. Vidare diskuterar analysen problem som trångboddhet som uppstått på grund av det låga bostadsbyggandet, se figur 3. Av diagrammet ses tydligt att skillnaden i boendetäthet är stor mellan olika stadsdelar, till exempel så har ökningen varit störst i Malmös centrala och östra stadsdelar.<sup>16</sup>



Figur 3. Figuren visar boendetätheten för olika stadsdelar i Malmö under åren 1997-2009.<sup>17</sup>

I analysen som följer upp bostadsbyggandet görs en jämförelse över bostadsbyggandet, där Malmö jämförs med liknande städer som haft en god befolkningsökning. Jämförelseobjekten är Lund, Uppsala, Stockholm, Örebro, Göteborg och Helsingborg. I jämförelsen visas antalet färdigställda bostäder per 1000 - invånare och år under perioden år 2000 till 2009, men även antalet färdigställda bostäder per varje ny person och år. I både mätkategorierna hamnar Malmö bland de kommuner som byggt minst bostäder, se tabell 2 och 3. Ur tabell 2 kan utläsas att det färdigställdes 3,1 bostäder per 1000 invånare i Malmö under perioden medan genomsnittet för alla sju kommunerna var 3,6. Antalet bostäder per ny invånare är lägst av alla jämförelseobjekten i Malmö med 0,27 bostäder per invånare jämfört med medeltalet 0,40.<sup>18</sup> Då Malmö hamnar lågt i tabell 2 kan konstateras att orsaken till det låga byggandet per ny invånare jämfört med de sex övriga inte kan motiveras av den kraftigt ökade befolkningen i Malmö under de senaste åren.

<sup>16</sup> Malmö Stad (2010a) s. 5ff.

<sup>17</sup> Malmö Stad (2010a) s. 12.

<sup>18</sup> Malmö Stad (2010a) s. 8ff.

## Etablering av publika verksamheter i Norra Sorgenfri

|       | Lund | Uppsala | Sthlm | Gbg | Malmö | Hbg | Örebro | Medel |
|-------|------|---------|-------|-----|-------|-----|--------|-------|
| 2000  | 3,0  | 1,5     | 1,5   | 2,4 | 1,1   | 2,4 | 1,0    | 1,8   |
| 2001  | 2,9  | 3,1     | 1,1   | 1,7 | 2,8   | 2,9 | 2,1    | 2,4   |
| 2002  | 3,1  | 4,1     | 3,8   | 2,6 | 1,9   | 2,1 | 2,9    | 2,9   |
| 2003  | 2,9  | 3,8     | 3,6   | 2,8 | 0,8   | 3,1 | 1,1    | 2,6   |
| 2004  | 4,6  | 6,1     | 2,2   | 4,2 | 4,0   | 3,2 | 3,0    | 3,9   |
| 2005  | 6,0  | 3,4     | 2,1   | 3,0 | 4,2   | 1,6 | 2,9    | 3,3   |
| 2006  | 10,0 | 7,3     | 5,4   | 4,2 | 3,9   | 4,2 | 3,9    | 5,6   |
| 2007  | 7,9  | 7,7     | 4,5   | 2,4 | 5,7   | 3,6 | 3,5    | 5,0   |
| 2008  | 5,2  | 3,2     | 6,4   | 4,7 | 3,6   | 4,3 | 5,1    | 4,6   |
| 2009  | 2,3  | 5,4     | 6,7   | 5,0 | 2,7   | 2,1 | 3,0    | 3,9   |
| Medel | 4,8  | 4,6     | 3,7   | 3,3 | 3,1   | 3,0 | 2,9    | 3,6   |

Tabell 2. Antal färdigställda bostäder per 1000 invånare 2000-2009.<sup>19</sup>

|       | Lund | Uppsala | Sthlm | Örebro | Gbg  | Hbg  | Malmö | Medel |
|-------|------|---------|-------|--------|------|------|-------|-------|
| 2000  | 0,47 | 0,26    | 0,17  | 0,18   | 0,25 | 0,33 | 0,15  | 0,26  |
| 2001  | 0,43 | 0,39    | 0,19  | 0,40   | 0,19 | 0,45 | 0,26  | 0,33  |
| 2002  | 0,40 | -       | 0,91  | 0,56   | 0,34 | 0,28 | 0,17  | 0,44  |
| 2003  | 0,49 | 0,68    | 0,76  | 0,18   | 0,43 | 0,51 | 0,13  | 0,45  |
| 2004  | 1,08 | 0,79    | 0,52  | 0,55   | 0,60 | 0,38 | 0,55  | 0,64  |
| 2005  | 0,74 | 0,50    | 0,27  | 0,49   | 0,42 | 0,22 | 0,54  | 0,45  |
| 2006  | 1,00 | 0,72    | 0,36  | 0,41   | 0,42 | 0,39 | 0,22  | 0,50  |
| 2007  | 0,42 | 0,61    | 0,29  | 0,31   | 0,32 | 0,28 | 0,35  | 0,37  |
| 2008  | 0,27 | 0,19    | 0,35  | 0,36   | 0,35 | 0,31 | 0,18  | 0,29  |
| 2009  | 0,14 | 0,26    | 0,29  | 0,23   | 0,36 | 0,17 | 0,11  | 0,22  |
| Medel | 0,54 | 0,49    | 0,41  | 0,37   | 0,37 | 0,33 | 0,27  | 0,40  |

Tabell 3. Antal färdigställda bostäder per ny invånare 2000-2009<sup>20</sup>

Malmö stad har tagit fram en åtgärdsplan, ”Handlingsplan för väsentligt ökat bostadsbyggande”, för att öka nybyggnationen av bostäder. Handlingsplanen tillsammans med intervjuer från hösten 2009 med 24 byggherrar angående deras byggplaner under närmaste tiden ligger till grund för bedömningen att man ska uppföra 1500 till 2000 bostäder per år under 2010 och 2011. Planberedskapen är god för bostäder. I mars 2010 fanns pågående detaljplaner för 5900 bostäder och antagna detaljplaner för 3200 stycken<sup>21</sup>.

Priset på bostadsrätter var, under perioden mars till och med maj 2010, cirka 19 000 kronor per kvadratmeter. Priset har under denna period jämfört med de tre månaderna innan stigit med fyra procent och jämfört med det senaste året med tretton procent. Prisökningen har varit större än genomsnittet i Stockholm och Sverige<sup>22</sup>.

### 2.4 Utbyggnadsområden

Inom Malmö finns några områden som man i utredningen, *Malmös översiktsplanering. Underlag för beslut om översiktsplanens aktualitet, ÖP 2032.*, anger som utbyggnadsområden där man vill att Malmö ska växa. Sådana områden är Västra Hamnen, området kring Hyllie och Norra Sorgenfri, Limhamns hamn- och industriområde och Nyhamnen. Västra Hamnen, Hyllie och Norra Sorgenfri är dock

<sup>19</sup> Malmö Stad (2010a) s. 8.

<sup>20</sup> Malmö Stad (2010a) s. 9.

<sup>21</sup> Malmö Stad (2010a) s. 22.

<sup>22</sup> Svensk Mäklarstatistik AB (2010).

de viktigaste<sup>23</sup>. I Hyllie och Västra Hamnen har det skett många nybyggnationer på senare år medan Norra Sorgenfri är i uppstartsfasen. Västra Hamnen är ett före detta hamnområde om 175 hektar som idag inhyser 1 300 lägenheter.<sup>24</sup>

Hyllieområdet ligger sydväst om centrum med ett strategiskt läge vid en av Citytunnelns stationer och nära Öresundsbron. Området kring stationen kommer att karaktäriseras av storskalig och spektakulär bebyggelse genom ett stort shoppingcenter, en hockeyarena, kontor, hotell, mässanläggning samt bostäder. De flesta projekten i närheten av stationen förväntas vara färdigbyggda 2012-2013.<sup>25</sup> Fullt utbyggt väntas Hyllie ha cirka 8000 bostäder<sup>26</sup>.

Malmö Stad har även valt några områden som man anser vara utvecklingsområden. Ett utvecklingsområde kännetecknas av att det är ”ett större område i befintlig stadsmiljö som är föremål dels för utveckling i form av kompletteringsbebyggelse s.k. förtätning och dels utveckling i form av tillskapandet av nya mötesplatser, översyn av cykelstråk och kollektivtrafikförbindelser med mera”. De viktigaste utvecklingsområdena är Rosengård, Fosie, Holma – Kroksbäck och Seved<sup>27</sup>.

En uppgift som belyses i utredningen för den nya översiktsplanen är vikten av att se till att befintliga och nya stadsdelar har en god tillgång till kollektivtrafik. Omfattade planer finns för kollektivtrafiken med spår och eldrift. En förstudie, *Framtida kollektivtrafik*, har tagits fram där ämnet diskuteras och viktiga kollektivtrafikstråk bestäms. Den kanske allra mest betydelsefulla investeringen just nu för kollektivtrafiken men även för Malmö som stad är Citytunneln. Malmö Central blir inte längre en sluthållplats utan tågen kommer att fortsätta genom citytunneln och passera under Malmö istället för att behöva vända. Tre stationer kommer att finnas, Malmö Central, Triangeln och Hyllie. Bygget fortlöper enligt planerna och beräknas komma att invigas i december 2010<sup>28</sup>. Med citytunneln kommer pendlingsmöjligheterna in och ut från Malmö att kraftigt förbättras, genom att fler tåg kommer att kunna användas, att färre antal byten krävs och att restiden minskar rejält<sup>29</sup>.

Kontinentalbanan kommer att användas för tågtrafik på Malmöringen, vilken är en ny tåglinje som öppnas december 2011. Tåglinjen kommer att trafikeras i en ring via Malmö C — Kontinentalbanan — Öresundsbanan — Citytunneln — Malmö C. Stationer kommer att finnas vid Malmö C, Östervärn, Persborg, Svågertorp, Hyllie och Triangeln. På sikt planerar man att anlägga en ny station i Rosengård och att

---

<sup>23</sup> Malmö stadsbyggnadskontor (2009a) s. 19ff.

<sup>24</sup> Malmö Stad (c), Malmö Stad (d)

<sup>25</sup> Malmö StadE (e).

<sup>26</sup> Malmö Stad (f).

<sup>27</sup> Malmö Stad (g).

<sup>28</sup> Malmö Stad (2009a) s. 8., Malmö Stad (h)

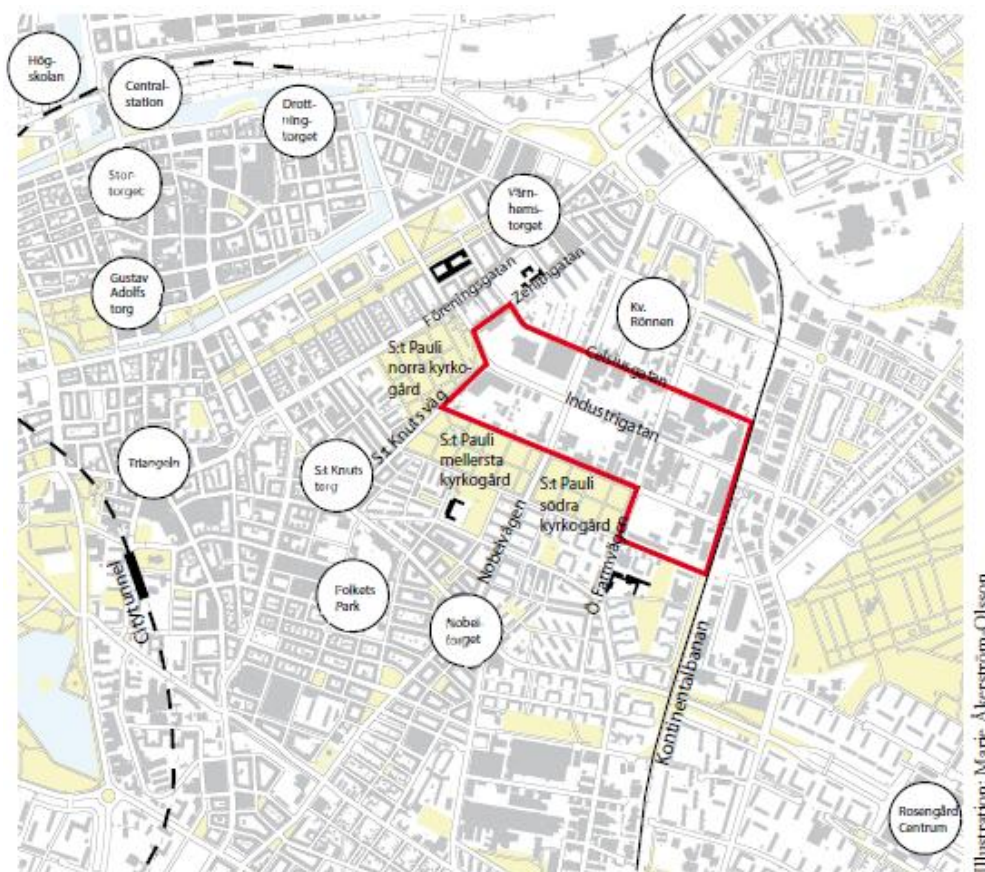
<sup>29</sup> Malmö Stad (h).

stänga stationen i Persborg<sup>30</sup>. Malmöringen torde bidra till att integrera Malmös östra delar med innerstaden och till ett ökat resande med kollektivtrafik.

## 2.5 Norra Sorgenfri idag och dess historia

### 2.5.1 Allmänna läget

Norra Sorgenfri är som tidigare nämnts Malmös äldsta industriområde<sup>31</sup>. Området som benämns Norra Sorgenfri utgör cirka 40 hektar och är beläget sydost om Malmös stadskärna, se figur 4. I söder gränsar Norra Sorgenfri till Sankt Pauli kyrkogård och i norr till Celsiusgatan som ligger vid Zeniths koloniområde och studentboendet Rönnen. I väst gränsar området till Rörsjöstadens och i öst till kontinentalbanan.



Figur 4. Kartan markerar med den röda linjen Norra Sorgenfris läge. Cirkelarna visar viktiga platser i Malmö.<sup>32</sup>

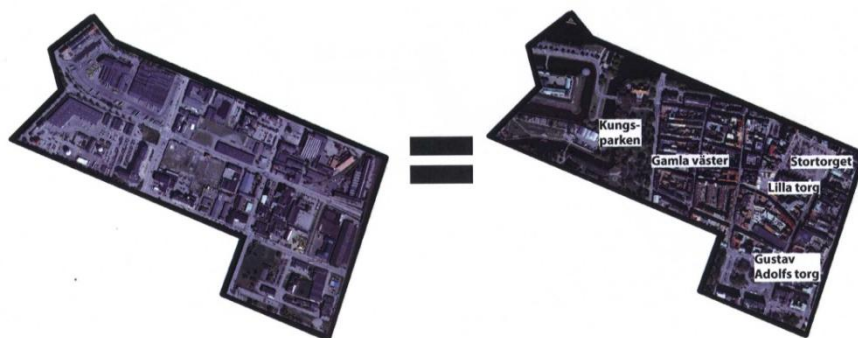
Idag är områdets rykte relativt dåligt. Många tomter i området är helt avrivna eller består av industribyggnader vilkas underhåll är tämligen eftersatta. Det finns ingen

<sup>30</sup> Malmö Stad (i).

<sup>31</sup> Malmö Stad (2008a) s. 4.

<sup>32</sup> Malmö Stad (2008a) s. 68.

bostadsbebyggelse i området, utan endast industri- och verksamhetsbebyggelse. Kvarterstrukturen är storskalig och även om Norra Sorgenfri är i samma storleksordning som den del av Malmös innestad som är avgränsad av kanalen (se figur 5), så består området endast av sju kvarter. De dominerande trafiklederna genom stadsdelen är Industrigatan i öst- västlig riktning och Nobelvägen i nord- sydlig. Parallellt med Nobelvägen skär även Östra Farmvägen, som är av större karaktär, genom området. Industrigatan förbinder Norra Sorgenfri med centrum. Studier har visat att just denna gata har hög potential som handelsstråk med god miljö för fotgängare<sup>33</sup>. Nuvarande cykelvägnät finns utmed industrigatan samt Östra Farmvägen. Utvecklingen av kontinentalbanan som ska användas för lokala tågförbindelser kommer att ha positiv påverkan på tillgängligheten för Norra Sorgenfri<sup>34</sup>.



Figuren 5. Figuren visar Norra Sorgenfris storlek jämfört med Malmös centrum.<sup>35</sup>

Området har en relativt splittrad fastighetsägarstruktur, vilket innebär att många skilda intressen gör sig gällande rörande området framtida utveckling. Totalt består Norra Sorgenfri av 38 fastigheter med 27 olika fastighetsägare. Kommunen står som ägare av sex fastigheter som utgör 21 procent av områdets area.<sup>36</sup>

### 2.5.2 Områdets historia

Norra Sorgenfri fick sin profil som industriområde 1903 i och med att en ny stadsplan togs fram, där området markeras som fabriksområde. Ursprungligen tillhörde marken stadens betesmarker och tidigt gick landvägar där idag industrigatan och Östra Farmvägen sträcker sig. I stort följer dagens kvartersstruktur de odlingskvarter som fanns innan området exploaterades som industrimark. Innan stadsplanen togs fram skapades förutsättningar för industrietablering i och med att kontinentalbanan anlades i slutet av 1800-talet. Att stadsdelen inte utvecklades med tät kvartersstruktur var en följd av att denna mark nästan uteslutande tillhörde stadens ägo, som då utnyttjade

<sup>33</sup> Malmö Stad (2008a) s. 69.

<sup>34</sup> Malmö Stad (2008a) s. 33., se stycke 2.4

<sup>35</sup> Malmö Stad (2010d) s. 10.

<sup>36</sup> Malmö Stad (2008a) s. 73.

den till storskaliga allmänna intressen. Exempel på det är gasverket som redan i slutet av 1890-talet anlades i kvarteret Verket.<sup>37</sup>

En utredning har gjorts över vilka byggnader med kulturhistoriskt värde som finns i Norra Sorgenfri, se figur 6. Den bebyggelse som lyfts fram är i huvudsak kopplade till Addo och AB Tripasins tidigare tillverkningsindustri samt spårvagnsverksamheten. Generellt lägger planerna stor vikt på att bevara de kulturhistoriskt intressanta byggnaderna eftersom de representerar områdets historia.



1. Byggnader som är omistliga på grund av sina kulturhistoriska värden
2. Byggnader som är mycket bevarandevärda på grund av sina kulturhistoriska värden
3. Byggnader som är värda att bevara på grund av miljöskapande värden

**Figur 6.** Kartan visar vilken bebyggelse i Norra Sorgenfri som bedöms som värdefull.<sup>38</sup>

Under 1930-talet kom en våg av företagsetableringar, vilka har haft stort inflytande på området. Addo lokaliserade sin räknemaskinstillverkning till Norra Sorgenfri under 1930-talet. Det var också under detta årtionde som korvskinnstillverkaren AB Tripasin, startade sin verksamhet.<sup>39</sup> Addo hade en mycket expansiv utveckling och utgjorde 1970 Malmös näst största arbetsplats med 1600 anställda. Dock såldes företaget 1972 och lade då ner sin tillverkning i Malmö. AB Tripasin levde kvar längre och det var först så sent som 2005 de lade ner sin verksamhet.<sup>40</sup>

Kvarteret Spårvägen var i stadens ägo redan vid sekelskiftet 1900 och här startade spårvagnsverksamheten 1906. Dessa spårvagnar hölls i drift i Malmö en bit in på 1970-talet. I samma område uppfördes på 1930-talet ett bussgarage, vars verksamhet upphörde 2008. Under 1990-talet revs mycket av spårvagnshallarna och 2008 genomfördes ytterligare rivningar i området. Kvar i kvarteret Spårvägen finns nu endast de byggnader som bedöms ha kulturhistoriskt värde och som kan vara till nytta i den framtida utvecklingen av området.<sup>41</sup>

<sup>37</sup> Enheten för Kulturmiljövård (2006) s. 7ff.

<sup>38</sup> Enheten för Kulturmiljövård (2006). s. 36.

<sup>39</sup> Enheten för Kulturmiljövård (2006) s. 7ff.

<sup>40</sup> Smitt (2007) s.80-81 & s.131., Enheten för Kulturmiljövård (2006) s. 24.

<sup>41</sup> Enheten för Kulturmiljövård (2006) s. 27., Malmö Stad (2008a) s.45.

### 2.5.3 Verksamheter idag

Även om ett stort antal företag har försvunnit finns fortfarande flera omfattande verksamheter kvar.

Det finns en viss koncentration av läkemedelsföretag i Norra Sorgenfri. Både QPharma och DuPont Chemoswed bedriver sin läkemedelsindustri inom kvarteret Degeln i de östra delarna av området. Apoteksbolaget återfinns också i samma område. Andra aktörer av större vikt är UBA, som bland annat tillverkar växthus, samt Cetec som tillverkar el-komponenter.<sup>42</sup>

I sydvästra delen dominerar hanteringen av Malmös gas. Idag är det E.ON som bedriver verksamheten. Flera bil- och reparationsverkstäder samt någon bensinstation finns i området. Dessa återfinns i kvarteren Brännaren, Spiralen och Grytan. Även avfalls- och materialhanteringsföretaget Carl F huserar i området. Både migrationsverket och vägverket har lokaler i Norra Sorgenfri.<sup>43</sup>

Norra Sorgenfri har ett rikt utbud av kulturverksamheter. Här finns flera konstnärskollektiv. I gamla Addofabrikens lokaler rymdes år 2009 över 40 ateljéer medan konstnärsföreningarna Wuthering Heights och Cirkulationscentralen har sina lokaler vid Nobelvägen.<sup>44</sup> Andra inslag i området som indikerar subkulturer är gatukonst såväl som skateboardramper.<sup>45</sup>

En grundskola (6-9 år) finns idag i Norra Sorgenfris östra del vid Zenithgatan<sup>46</sup>. Hösten 2010 öppnades en ny gymnasieskola, Norra Sorgenfri gymnasium. Den lokaliseras till före detta korvskinnfabriken Tripasins lokaler vid kvarteret Grytan, och erbjuder ett byggprogram på gymnasienivå.<sup>47</sup>

---

<sup>42</sup> Malmö Stad (2008a) s.74.

<sup>43</sup> Malmö Stad (2008a) s.74.

<sup>44</sup> Malmö Stad (2008a) s 13.

<sup>45</sup> Okulär besiktning 25 Maj 2010.

<sup>46</sup> Malmö Stad (2008a) s. 45.

<sup>47</sup> Malmö Stad (j).



## 3 Planer och visioner

### 3.1 Aktuella planer

Detta avsnitt fokuserar främst på översiktsplanen över Malmö samt visions- och planprogrammet över Norra Sorgenfri. Planprogrammet är ett omfattande dokument, framtaget 2009, som utgår från ett visionsprogram från år 2006. Senaste översiktsplanen över Malmö togs fram år 2000. Den kompletterades sedan 2005 och 2009. En ny översiktsplan kommer att tas fram till 2012.<sup>48</sup> Det finns endast ett par nyframtagna detaljplaner inom Norra Sorgenfri, vilka behandlar Kvarteret Grytan. Detaljplaner håller dock på att arbetas fram över delar av området.

### 3.2 Planer över Malmö

#### 3.2.1 ÖP 2000

Funktionen med *Översiktsplan för Malmö 2000* är att ge riktlinjer för framtida utveckling, och denna ligger till grund för planer och visioner över Norra Sorgenfri. Sedan 2000 har dock mycket förändrats i Malmö. Detta har lett till att en komplettering av översiktsplanen har tagits fram i två steg, och att en helt ny planeras. Det finns ändå anledning att lyfta fram vad som sägs i de ursprungliga planerna för att följa hur synen på området har utvecklats.

I stycket med övergripande mål och riktlinjer finns visioner för Malmös stadsplanering som tydligt kan kopplas till Norra Sorgenfri. Bland annat nämns att man i Malmö eftersträvar ett vitalt centrum med allsidigt sammansatta stadsdelar som främjar integration och att både gamla och nya stadsdelar skall planeras för en blandning av flera typer av boende och verksamheter.<sup>49</sup>

Vidare används flera abstrakta beskrivningar av faktorer som skall beaktas vid stadsbyggandet. Malmö beskrivs som en ”[...]storstad i mänskligt format” där närmiljöer skall ” [...]gestaltas med omsorg” och ge en ” [...]variation av sinnesintryck och upplevelser” som ” [...]uppmuntrar till socialt umgänge”. Något som anses viktigt att uppnå är att de lokalt boende och verksamma blir delaktiga i planeringsprocessen. Konstnärlighet skall uppmuntras och det skall ges plats åt experiment och nyskapande vid stadsbyggandet.<sup>50</sup>

Bland de allmänna riktlinjerna för boende och bostäder skall det strävas efter att varje enskilt område har ett blandat utbud av boenden, så att ett hushåll inte behöver byta bostadsområde när nästa steg i bostadskedjan tas.<sup>51</sup> Vad gäller riktlinjer för näringslivet som är relevant för Norra Sorgenfri med omnejd är målet att kunna

---

<sup>48</sup> Malmö Stad (1)

<sup>49</sup> Malmö Stad (2000) s. 38.

<sup>50</sup> Malmö Stad (2000) s. 51-52.

<sup>51</sup> Malmö Stad (2000) s. 118.

erbjuda en varierad typ av områden för verksamhet som kan integreras i stadsbebyggelse.<sup>52</sup>

I avsnittet om handel och service diskuteras vilken stor betydelse dessa verksamheter har i en levande innerstadsmiljö. Alla dygnets 24 timmar skall göras levande genom att skapa en stor mångfald. Förutsättningar för handeln skall förbättras genom att kundunderlaget i innerstaden förstärks och stadsrummen görs attraktiva. För att uppnå denna stadsmiljö ska Malmö stad söka samarbete med handelsorganisationer och fastighetsägare.<sup>53</sup>

### 3.2.2 Aktualisering och komplettering av Malmös översiktsplan

Enligt Plan och bygglagen ska en utredning göras varje ny mandatperiod angående statusen på kommunens översiktsplan.<sup>54</sup> En sådan aktualisering av översiktsplanen från 2000 har gjorts 2005 samt 2009. Dokumentet från 2005 är det mer omfattande av de två, vilket också speglas i beskrivningen nedan.

Det konstateras i revideringen från 2005 att den befintliga översiktsplanen fortfarande är relevant och att det inte finns behov av någon större omarbetning. Dock är det av intresse att nämna delar av de nya ståndpunkter som finns i detta dokument angående Norra Sorgenfri.

Tidigt i programmet beskrivs vad som är prioriteringar för åren 2006 till 2010, och här finns Norra Sorgenfri industriområde med. Området anses viktigt med hänsyn till dess framtida omvandling till blandad stadsbebyggelse.<sup>55</sup> Revideringen tar vid flera tillfällen upp hur Malmö utvecklats från en industristad till en kunskapsstad, vilket Norra Sorgenfri blir ett tydligt exempel på. Här framgår även att ett planprogram ska tas fram över Norra Sorgenfri.

I rapporten beskrivs vidare hur en god och attraktiv stadsmiljö krävs för att locka till sig företag och hushåll, samt vikten av att ge förutsättningar till mötesplatser för stadens invånare. Förtätning av staden skall ske vid redan urban mark som industriområden och inte på stadens grön- och fritidsområden.<sup>56</sup> Under stycket *Långsiktig strategi för mer och bättre innerstad* beskrivs de östra delarna med Norra Sorgenfri enligt följande. Förhoppningar finns att Norra Sorgenfri ska bli en mötesplats mellan östra och västra Malmö och åter igen talas i detta stycke om en blandad bebyggelse. Bland övriga mer handfasta strategier finns att man ska uppmuntra till lokalt medborgar- och företagsengagemang. Vidare behandlar man Nobelvägen och hur man i framtiden ser denna som en stadsgata och att Industrigatan

---

<sup>52</sup> Malmö Stad (2000) s. 126.

<sup>53</sup> Malmö Stad (2000) s. 134.

<sup>54</sup> Malmö Stad (2006a) s. 5.

<sup>55</sup> Malmö Stad (2006a) s. 3.

<sup>56</sup> Malmö Stad (2006a) s. 21-22.

blir ett huvudstråk med innerstadskaraktär som binder samman innerstaden och Malmös östra delar.<sup>57</sup>

Även i aktualiseringsförklaringen från 2009 konstateras att översiktsplanen från 2000 fortfarande är relevant och att det inte krävs någon större omarbetning. Norra Sorgenfri anges åter som ett prioriterat område, men någon djupare analys görs inte.<sup>58</sup> Rapporten lägger stor fokus på framtagandet av en helt ny översiktsplan till 2012, vilken beskrivs mer ingående i nästa stycke.

### 3.2.3 Översiktsplan över Malmö 2012

I arbetet med att ta fram en ny översiktsplan år 2012 har Malmö stad tagit fram ett flertal dokument som de kallar ”Dialog-PM” där aktuella ämnen utreds. Mest relevanta för Norra Sorgenfris utveckling är *Hur kan Malmö växa - hållbart?*, *Möten i staden* samt *Så förtätar vi Malmö!*

I *Hur kan Malmö växa - hållbart?* diskuteras om staden skall utvecklas genom förtätning (alternativ INÅT), genom exploatering av obebyggd mark i ytterområdena (alternativ UTÅT) eller en genom en kombination av båda alternativen (*alternativ INÅT OCH UTÅT*).<sup>59</sup>

*Alternativ INÅT* anses mest fördelaktigt då det ger den mest effektiva och hållbara markanvändningen, men slutsatsen blir att alternativ *INÅT OCH UTÅT* är mest realistiskt. Fokus i den kommande översiktsplanen ska dock läggas på att *alternativ INÅT* och ökad anpassning för kollektivtrafik. Kollektivtrafiken blir i synnerhet viktig för de nya områden som ska exploateras ska kunna klassas som hållbara.<sup>60</sup> Planerna för Norra Sorgenfri är i linje med *alternativ INÅT*, att förtäta befintliga stadskärnan.

*Möten i staden* handlar om hur det ska skapas mötesplatser där människor från olika grupper möts, och hur viktigt detta är för att öka förståelsen mellan dem. Därför ska det strävas efter mötesplatser med blandade aktiviteter snarare än homogena platser med endast personer i samma ålder eller från samma kulturella bakgrund. Att antal ensamhushåll sedan 1960 har ökat kraftigt visar också ett behov av alternativa sociala sammanhang utanför hemmet. Handel skapar förutsättningar för en god mötesplats. Det är en naturlig företeelse, som inkluderar alla människor i staden och det är något folk ägnar sig åt dagligen.<sup>61</sup>

I Malmö stads PM *Så förtätar vi Malmö* behandlas vilka möjligheter det finns att förtäta Malmö och vilka konsekvenser det kan bli för staden. Det handlar bland annat om omvandling av verksamhetsområden, så som Norra Sorgenfri. De menar att

---

<sup>57</sup> Malmö Stad (2006a) s. 29-31.

<sup>58</sup> Malmö Stad (2009a) s. 12.

<sup>59</sup> Malmö Stad (2009b) s. 2-3.

<sup>60</sup> Malmö Stad (k)

<sup>61</sup> Malmö Stad (2007) s. 35.

Malmö har goda förutsättningar då det inte finns några hinder i form av berg eller större vattenområden likt Stockolm och Göteborg.<sup>62</sup>

Störst potential anses finnas vid befintliga verksamhetsområden, samt storskaliga bostadsområden där man kan skapa en tätare, samt en mer blandad och integrerad stad. Fyra punkter nämns för hur en god förtätning skall uppnås, (1) utnyttja stationsnära områden och kollektivtrafikstråk, (2) skapa en mer blandad stad, (3) omvandla trafikleder till stadsgator och (4) utveckla mellanrummen (till exempel grönområden).<sup>63</sup>

Förtätning innebär att bebygga områden som inte är helt utvecklade. Det är inte alltid som fastighetsägarna är intresserade av det. Därför berör rapporten hur kommunen kan behöva ge någon form av incitament för fastighetsägare att utveckla sin mark likt kommunens vision.<sup>64</sup> Värt att nämna är att Norra Sorgenfri tillhör de områden där förtätningstrycket är stort, vilket betyder goda förutsättningar för dess framtida utveckling.<sup>65</sup>

### 3.2 Planer för Norra Sorgenfri

#### 3.2.1 Visionsprogram

Malmö Stad har tagit fram både ett planprogram och ett visionsprogram för Norra Sorgenfri. I visionsprogrammet konkretiseras tydligt visionen genom att man strukturerar vad man vill skapa respektive vad man vill undvika vid utvecklingen av Norra Sorgenfri i ett antal punkter. Vidare behandlar visionsprogrammet dessa punkter i visionen genom att gå in djupare på vad som ska uppnås och hur detta ska ske. Nedan följer en sammanfattning av visionsprogrammet.<sup>66</sup>

Visionsprogrammet lägger genomgripande stor vikt vid att området ska vara av småskalig och varierad karaktär och det ska ha ett stort utbud på publika verksamheter. Norra Sorgenfri ska upplevas som en del av innerstaden och tanken är att det i framtiden ska införlivas i Malmö innerstad. Idag är områdets kvarter, byggnader och gatustruktur av mer storskalig karaktär. Kvarteren ska göras mindre genom att ett finmaskigare vägnät skapas. Det förslås även i ett led att skapa mindre och mer varierande enheter att varje byggherre ska bygga på ett antal mindre fastigheter i olika kvarter. De olika kvarteren ska skilja sig från varandra i ”bebyggelse, funktion, människor, aktiviteter, verksamheter, ägande och stil och så vidare”.

---

<sup>62</sup> Malmö Stad(2010b) s.7.

<sup>63</sup> Malmö Stad (2010b) s. 9.

<sup>64</sup> Malmö Stad (2010b) s. 21.

<sup>65</sup> Malmö Stad (2010b) s. 38.

<sup>66</sup> Malmö Stad (2006b).



Figur 7. Figuren visar Malmös innerstad t.v. och Norra Sorgenfri t.h.<sup>67</sup>

Visionsprogrammet betonar också att Norra Sorgenfris historia är en tillgång som medverkar till ökad variationsrikedom i arkitekturen genom att äldre bebyggelse sparas. Stadsdelen ska attrahera både boende, verksamma samt besökare och locka dessa till att vistas utomhus. Området ska ha definierade och sammanlänkade stråk och mötesplatser, vilka även bidrar till att barriäreffekter minskas. Trafiken längs med stråken väntas bestå av både bilar, cyklister och fotgängare. Biltrafiken bör dock ges en underordnad roll med bland annat hastighetsbegränsningar för att skapa känslan av en tät innerstad.

Området ska ha ett rikt utbud av attraktioner inom handel, kultur och fritid. Dessa ska gärna vara unika, inte finnas på andra ställen i Malmö samt vara folkliga och vända sig till ett bredare spektrum av människor. Som exempel på folkliga inslag nämns till exempel att man hellre ska anlägga ett turkiskt badhus som vänder sig till en bredare publik än ett operahus som har en smalare kundkrets. Publika attraktioner föreslås i första hand vara belägna längs med huvudstråken och vid viktiga korsningar. Idag har ungdomar byggt skateboardramper på delar av de avrivna tomterna. Detta är en attraktion som visionsprogrammet menar är positiv och vidare bör liknande spontana aktiviteter uppmuntras snarare än att hela området behöver planeras i detalj. Befintliga verksamheter, som till exempel förenings-, konstnär-, och småföretagarverksamheter som idag finns i den äldre bebyggelsen beskrivs som en tillgång för området, vilka även de gärna behålls. Ur rapporten framgår att varje kvarter på sitt säregna sätt ska ”fånga ögat” och få de som vistas i området att vilja utforska kvarteret. Ett udda format torg, ett café eller en mindre gröning insprängd mellan husen, vilka kanske endast anas från huvudstråket ges som exempel på saker som kan användas för att göra området mer spännande. Som förslag föreslås även att varje byggnad eller kvarter ska bidra med något till det offentliga, exempelvis finns det någonstans en trappa som leder upp på en offentlig takterrass. Vidare anses balansgången mellan privat och offentligt vara en viktig aspekt vid planeringen. De offentliga platserna ska utmärkas av folkliv och till stor del vara vänt ut mot gatan medan bostadshusen ändå ska ha avskiljda ytor för avkoppling inne bland kvarteren. De boendes ytor kan både vara i form av privata innergårdar eller något undangömda

---

<sup>67</sup> Malmö Stad (2010d) s. 71.

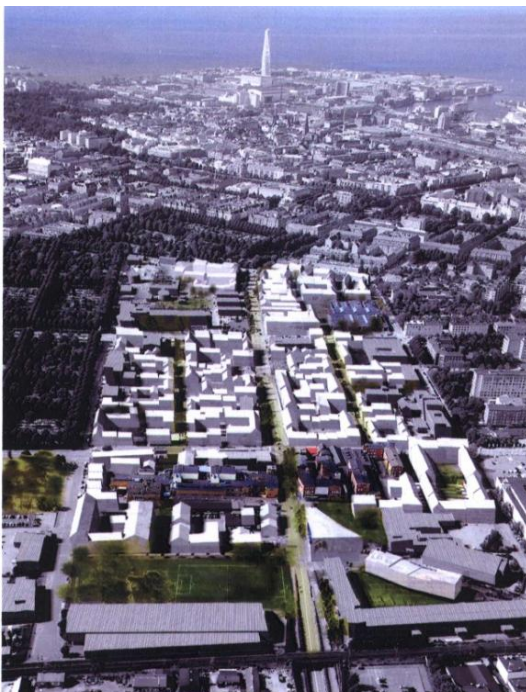
offentliga innergårdar eller gröningar som är svåra att upptäcka utifrån och därmed inte för en så strid ström av människor.

Programmet menar att det är viktigt att kommunen använder sitt planmonopol och sina mark- och exploateringsavtal för att säkra att Norra Sorgenfri exploateras enligt planerna. Vid planeringen av området anser man att det är bättre att planera efter stråk än att som vanligen sker fokusera på varje område för sig. Här betonas återigen vikten av att alla bottenvåningar, särskilt längs huvudstråken, blir offentliga i detaljplanerna. En särskilt plan bör göras för Industrigatan, eftersom det är viktigt att denna gata planeras och anläggs i ett tidigt stadium, då den är tänkt att fungera som huvudstråk och länk mellan innerstaden och östra Malmö.

### 3.2.2 Planprogram

#### *Allmänt*

Tanken med Norra Sorgenfri är enligt framtagna plan, *Norra Sorgenfri, Planprogram – Samrådsförslag*, att utveckla området till en del av innerstaden och hjälpa till i arbetet med att förtäta den befintliga staden. Planprogrammet föreslår en tät kvartersstruktur med varierad bebyggelse. Området är Malmös idag största omvandlingsområde om 40 hektar. Totalt räknar man i planförslaget med att det ska finnas mellan 2500 och 3000 bostäder i området när det är färdigutbyggt om cirka 15-25 år.



Figur 8. Figuren visar Norra Sorgenfri med tänkbar framtida bebyggelse.<sup>68</sup>

---

<sup>68</sup> Malmö Stad (2010d) s. 3.

### **Karaktär**

I planprogrammet finns ett antal framgångsfaktor för områdets utveckling, se punktlista nedan. Framgångsfaktorerna visar på ett enkelt och överskådligt sätt de viktigaste egenskaperna Malmö stad vill att området ska ha och löpande beaktas under områdets utveckling och för varje enskilt projekt. Framgångsfaktorernas syfte är att fungera som en röd tråd genom arbetet och för att utvecklingen av området ska ske på ett sammanhållet sätt enligt den vision och de mål som är uppsatta. Nedan följer de framtagna framgångsfaktorerna.<sup>69</sup>

- Offentliga bottenvåningar
- Små fastigheter
- Funktionsblandning i fastigheter/kvarter
- Integrerat gatunät
- Stråk mellan centrum och östra Malmö
- Sammankopplade offentliga rum
- Många byggherrar, arkitekter, fastighetsägare, förvaltare, boformer, målgrupper och aktiviteter
- Offentliga aktiviteter och attraktioner
- Bred planeringsprocess

För att sammanfatta planprogrammet har i denna rapport valts att beskriva idéerna kring varje framgångsfaktor mer djupgående i nästa stycke.

### **Offentliga bottenvåningar**

Planprogrammet anser att det är viktigt vid utbyggnaden av Norra Sorgenfri att ett rikt offentligt liv skapas. Det ska skapas bland annat genom att ett stort utbud av caféer, butiker och olika verksamheter etableras i nedre planen på byggnader. Man vill också att det ska skapas en mångfald av olika verksamheter och attraktioner för att det i sin tur ska locka fler olika typer av människor till att besöka området. Mångfalden fås genom att lokalerna har en variation sett till storleken, hyran och stilen.<sup>70</sup>

Huvudsakligen anser planförfattarna att man ska prioritera mindre lokaler. Genom att erbjuda ett rikt serviceutbud utan större volymhandel menar man även att biltrafiken kommer att hållas på en låg nivå, både från området då servicen i närområdet är tillräcklig och till området genom att besökare inte tar bilen för skrymmande volymhandel.<sup>71</sup>

---

<sup>69</sup> Malmö Stad (2008a) s.6.

<sup>70</sup> Malmö Stad (2008a) s.20-21.

<sup>71</sup> Malmö Stad (2008a) s.19.

Stormarknaden Willys ligger idag i Katrinelund, vilket gränsar till Norra Sorgenfri. Det poängteras även att det är viktigt att det erbjuds lokaler med låg hyra<sup>72</sup>. För att kunna hålla nere hyrorna ska det bland annat erbjudas råa lokaler där hyresgästen själv svarar för inredning med mera. Främst vill man att lokaler ska etableras vid de större stråken, Industrigatan och Östra Farmgatan, och andra viktigare allmänna platser redan från början. Vid huvudstråken vill kommunen ej tillåta att man bygger om lokalerna för verksamheter till annan användning. Man vill även möjliggöra att det genom 3D-fastighetsbildning ska gå att ha olika ägare av lokalerna och bostäderna i husen. I den äldre bebyggelse som finns i området vill man möjliggöra för verksamheter att etablera sig. Dock ska ombyggnaden i de fallen ske på ett försiktigt sätt med hänsyn till husens karaktär.<sup>73</sup>

I kvarteret Spårvägen ligger det gamla bussgaraget om 12 000 kvadratmeter. Bussgaraget planerar Malmö Stad att utveckla till ett ”aktivitetshus”, där verksamheter som till exempel handel, kultur och idrott kommer att finnas. Vidare vill man använda bussgaraget för evenemang, exempelvis konstutställningar och marknader. Evenemangen och de dagliga aktiviteterna anser kommunen vara viktiga för att locka kunder från hela regionen vilket kan hjälpa till att vända bilden av Norra Sorgenfri som nedgången vilken många har idag.<sup>74</sup>

### **Små fastigheter**

Enligt planprogrammet är kärnvärdena för områdets utveckling mångfald, småskalighet och variation. För att realisera dessa kärnvärden anses det viktigt att fastigheterna inte blir för stora<sup>75</sup>. Fördelarna man får genom att skapa mindre fastigheter är enligt planprogrammet följande:

- Uttrycket blir mer varierat och vertikalt snarare än horisontellt
- Möjligheter till småföretagande genom små lokaler i bottenvåning
- Små fastigheter ger möjlighet för en utveckling över tid där fastigheter kan förändras och bytas ut en i taget
- Möjlighet till ett mer småskaligt ägande i området, på kort och på längre sikt kan ägandet variera
- Möjlighet för många aktörer att delta i områdets utveckling; arkitekter, byggherrar med flera.<sup>76</sup>

---

<sup>72</sup> Malmö Stad (2008a) s. 70.

<sup>73</sup> Malmö Stad (2008a) s 1-40.

<sup>74</sup> Malmö Stad (2008a) s 42.

<sup>75</sup> Malmö Stad(2008a) s. 4.

<sup>76</sup> Malmö Stad (2008a) s 37.



### ***Funktionsblandning i fastigheter/kvarter***

Genom att fastigheter och kvarter är av blandad typ vill man skapa ett varierat utbud av aktörer, boende och besökare. Småfastigheter är ett av stegen för att uppnå detta. Malmö Stad eftertraktar också för att nå en mångfald att blanda befintlig bebyggelse och verksamheter med nya sådana. Malmö stad ser befintliga verksamheter och byggnader om de inte är störande som en tillgång för området. Befintliga verksamheter menar kommunen kan hjälpa området att få den mix och närhet mellan verksamheter och bostäder som eftersträvas.<sup>77</sup> Befintliga gamla industribyggnader ger även området variation och en viktig identitet<sup>78</sup>.

Boendeformerna ska vara både hyresrätter och bostadsrätter. Minimum andel hyresrätter anser kommunen ska vara 20 procent av byggnadens bostadsbruttoarea. Kommunen ser positivt på att en byggnad kan inhysa flera olika boendeformer. Eget ägande är något som Malmö stad menar att man lider brist på, varför viss del av bebyggelsen skulle kunna uppföras som stadsradhus. Loft living och Townhouses är två ytterligare boendeformer som föreslås i planen.

Uttrycket loft living skapades i Soho, New York under 1980 talet då gamla industribyggnader byggdes om till trendiga loftbostäder. I planprogrammet beskrivs hur Loft living-lägenheterna ger stor möjlighet till individuell anpassning genom att lägenheterna mot ett lägre pris har råa ytor som de boende själva får inreda. Råa ytor passar även för att kombinera bostäder med kontor eller studio.<sup>79</sup>

Townhouses innebär att den boende äger en fastighet vilken inkluderar boende och en lokal i markplan. Malmö Stad tänker sig att all bostadsbebyggelse i området ska vara ekologiskt hållbar<sup>80</sup>. ”Norra Sorgenfri lämpar sig väl för olika pilotprojekt inom bostadsproduktion med samarbete mellan myndigheter och aktörer inom bygg- och bostadsmarknaden” skriver man i planprogrammet<sup>81</sup>.

### ***Integrerat gatunät***

Norra Sorgenfri består idag av stora kvarter och byggnader. Vid utbyggnaden av området strävar man dock efter att bryta ner dessa större enheter i mindre. Nya gator som anläggs ska först och främst följa befintliga fastighetsgränser menar Malmö stad. En sådan gatustruktur förenklar en etappvis utbyggnad av området. Figur 9 nedan visar hur ett gatunät enligt fastighetsgränserna skulle kunna se ut. Vidare fortsätter planförfattarna att de flesta av dessa gator bör ligga på allmän platsmark för att säkerställa att de är tillgängliga för allmänheten. Gator kan även finnas inom enskilda fastigheter. Dock bör även dessa vara en del av det integrerade gatunätet och av offentlig karaktär. Dessa gator kommer att hamna på kvartersmark.<sup>82</sup>

---

<sup>77</sup> Malmö Stad (2008a) s. 37.

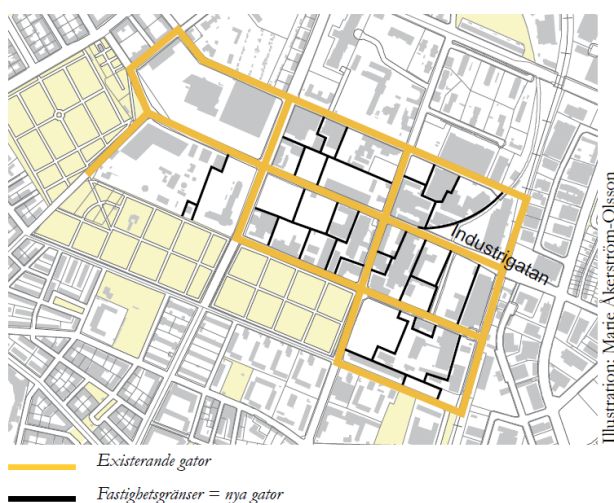
<sup>78</sup> Malmö Stad (2008a) s 4.

<sup>79</sup> Malmö Stad (2008a) s.18.

<sup>80</sup> Malmö Stad (2008a) s.18 & 37.

<sup>81</sup> Malmö Stad (2008a) s. 18.

<sup>82</sup> Malmö Stad (2008a) s. 26-27.



**Figur 9.** Figuren visar hur ett gatunät som följer fastighetsgränserna hade sett ut.

De tre största gatorna i området är Nobelvägen, Östra Farmvägen och Industrigatan. Planprogrammet konstaterar att Nobelvägens trafikmängd om 15-20 år kommer att ha ökat påtagligt. Idag utgör Nobelvägen med sina fyra körfält en tydlig barriäreffekt. För att minska gatans effekt som barriär och ge den mer stråkkaraktär föreslår man att minska gatans bredd, till exempel genom att nya cykelbanor byggs. Hastighetsbegränsningar bör även införas vid korsningar. Även Östra Farmvägen planerar man att göra smalare för att göra den mer gångvänlig. Industrigatan är en viktig gata för området och är tänkt att bidra till att föra centrum och Malmös östra delar närmare varandra. Industrigatan behandlas mer ingående i nästa stycke. För övriga mindre gator kan sammanfattas att biltrafiken ska ges en underordnad roll gentemot gående och cyklister. Istället vill man satsa på kollektivtrafiken, som ska vara välutbyggd i området. Gatorna ska annars ha träd, gatmöbler och dylikt som uppmuntrar folk till att stanna upp.<sup>83</sup> Om gator och platser är befolkade upplevs de ofta som trygga. Därför vill Malmö stad att alla gårdar ska vara öppna och gator ska vara utan återvändsgränder och integrerade i vägnätet.<sup>84</sup>

### ***Stråk mellan centrum och östra Malmö***

I planprogrammet betonar man att Industrigatan är den viktigaste gatan. Malmö stad har gjort en utredning där man kommer fram till att gatan har förutsättningarna att bli en betydande gata för Malmö sett till trafikmängden. Gatan breder ut sig i östvästlig riktning och kommer att vara en urban gata med mycket människor i rörelse. Dessa förväntas använda gatan både som rörelsestråk mellan områden och som ett ”vardagsrum”, där det är trevligt att vistas. Gatan ska vara spännande och inbjudande så att förbipasserande gärna stannar upp. För att uppfylla målet betonas bland annat att fasaderna utformas på ett omsorgsfullt och intressant sätt, att entréerna till gatan är

<sup>83</sup> Malmö Stad (2008a) s. 26-27.

<sup>84</sup> Malmö Stad (2008a)) s. 22.

många och de utformas på ett lämpligt sätt och att alla bottenvåningar är offentliga. Entréerna till husen längs med Industrigatan ska vara vända mot gatan för att öka aktiviteten och sannolikheten för möten mellan människor. Planförfattarna menar att väl utformade entréer ger förbipasserande en känsla av att stråket är befolkat, bebott och tryggt.<sup>85</sup>

### ***Sammankopplade offentliga rum***

I Norra Sorgenfri vill man skapa en mängd olika offentliga rum, ”från hårdgjort till lummig grönska, från torgyta till avkopplande parkmiljö” som man uttrycker det i planprogrammet<sup>86</sup>. Genom ett brett utbud av offentliga rum kan alla människor hitta sin favorit. Vidare beskriver man i planprogrammet att de offentliga platserna ska omges av byggnader med lokaler för att skapa aktiva platser. I varje kvarter ska det finnas minst en gröning och en platsbildning. Dessa ska vara inbjudande och upplevas som allmänna. Byggnader och träd ska uppföras på ett sådant sätt att mikroklimatet blir bra.<sup>87</sup> Bland annat planteras träd med fördel på norra sidorna av gatorna<sup>88</sup>. Det föreslås även att fasader i söderläge gärna ska ha tillgängliga sittmöjligheter<sup>89</sup>. De offentliga rummen ska vara sammankopplade genom gröna rörelsestråk i form av exempelvis alléer<sup>90</sup>. Om det finns behov av att avgränsa fastigheter hänvisar man i planprogrammet till att istället för än staket använda ”lägre murar, olika markbeläggning, grönska eller nivåskillnader”<sup>91</sup>.

Idag har Norra Sorgenfri en stor avsaknad av grönytor. Området fungerar även som en barriär mellan innerstaden och friluftsområdena i Malmös östra delar. Barriärproblemet vill man lösa genom S:t Paulis kyrkogårdar ska komma att fungera som ett grönt stråk från centrum genom Norra Sorgenfri och vidare mot Bulltofta friluftsområde. Vissa åtgärder som ökar tillgängligheten och framkomligheten på kyrkogården krävs dock, menar Malmö stad, för att kyrkogården ska fungera som ett grönt stråk. Öster om kyrkogården planerar man även att anlägga en park om cirka en till fem hektar<sup>92</sup>.

### ***Många byggherrar, arkitekter, fastighetsägare, förvaltare, boformer, målgrupper och aktiviteter***

Planprogrammet vill uppnå en miljö där bostäder och verksamhetslokaler ska blandas med butiker, caféer, kultur och fritidsanläggningar. Mångfalden och variationen ska finnas på både områdes-, kvarters- och fastighetsnivå”. För att skapa en variation på arkitekturen, ägandet och förvaltandet i Norra Sorgenfri föreslår man att fastigheterna

---

<sup>85</sup> Malmö Stad (2008a) s. 28-29.

<sup>86</sup> Malmö Stad (2008a) s. 36.

<sup>87</sup> Malmö Stad (2008a) s. 34-36.

<sup>88</sup> Malmö Stad (2008a) s. 27.

<sup>89</sup> Malmö Stad (2008a) s. 38.

<sup>90</sup> Malmö Stad (2008a) s. 34-36.

<sup>91</sup> Malmö Stad (2008a) s. 14.

<sup>92</sup> Malmö Stad (2008a) s. 34-36.

ska vara små. Byggherrar ska dessutom tilldelas fastigheter att bebygga, på olika ställen i området, för att ytterligare skapa variation.

### **Offentliga aktiviteter och attraktioner**

Planförfattarna menar att de offentliga rummen de senaste 100 åren har avfolkats. Det har skett bland annat på grund av att många aktiviteter som förr skedde i det offentliga har försvunnit. Planprogrammet markerar att människor lockas av att det sker många aktiviteter samtidigt och att man ofta överraskas. Denna egenskap är något som man vill ska känneteckna Norra Sorgenfri. Vidare skriver man att Norra Sorgenfri ska planeras så att en stor bredd på spännande aktiviteter, verksamheter och platser skapas, vilket ska bidra till att de offentliga rummen befolkas. I planprogrammet ges exempel på offentliga attraktioner som skulle kunna förläggas i Norra Sorgenfri. Förslag som ges är badhus, bazar, konsthall och botanisk trädgård. Några platser pekas ut som extra fördelaktiga för sådana anordningar. Bland annat är det lämpligt att placera attraktioner längst i öster och väster av området för att få fler människor att passera genom Norra Sorgenfri. Många tomter är obebyggda i Norra Sorgenfri. Dessa tomter ger goda möjligheter att skapa intressanta utomhusarrangemang för kultur och fritid. Evenemang som föreslås är film under bar himmel, utomhuskonserter, teaterföreställningar och konstutställningar. För att skapa dessa arrangemang vill man utveckla bra och breda samarbetsformer.<sup>93</sup>

### **Bred planeringsprocess**

Norra Sorgenfris karaktär av variation och småskalighet innebär att man kommer att behöva en planeringsprocess med många parter inblandade. Att det i nuläget finns så pass många fastighetsägare i området gör det än viktigare med god samverkan.

I planprogrammet nämns vissa saker som bör finnas med och regleras i detaljplaner som tas fram över området. Bland annat bör bottenvåningarnas tillåtna höjd anges och kompletteras med krav på att husens bjälklag ska ansluta till marknivån. Planen ska möjliggöra för mångsidig användning av bottenvåningarna, dock ska de främst inhysa publika verksamheter. Detaljplanerna ska även möjliggöra för parkeringsplatser under mark. Entréer ska finnas både mot gård och mot gata. Fasadlängder och fastighetsstorlek ska även regleras och genomgripande för dessa är att skalan ska vara liten.<sup>94</sup>

Planförfattarna betonar att det är angeläget att arbeta aktivt med marknadsföring av området och därigenom höja områdets idag något dåliga rykte. Det anses viktigt att sprida information om områdets framtida kvaliteter så att människor blir intresserade av att flytta till Norra Sorgenfri, vilket leder till att betalningsviljan för området höjs. Kommunen bedömer det vara viktigt att nå ut till alla olika aktörer, som byggherrar, entreprenörer och fastighetsföretag med information, särskilt mindre sådana. Som ett led i marknadsföringen föreslår man att anordna olika evenemang i området, främst längs med Industrigatan och kvarteret Spårvägen.<sup>95</sup>

---

<sup>93</sup> Malmö Stad (2008a) s. 20-23.

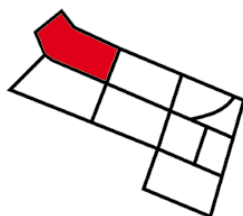
<sup>94</sup> Malmö Stad (2008a) s. 65-66.

<sup>95</sup> Malmö Stad (2008a) s. 65-66.

Planprogrammet konstaterar vidare att det är väsentligt att utreda hur småskaliga och kreativa verksamheter som idag finns i området ska ges förutsättningar att finnas kvar även i framtiden. När områdets attraktivitet stiger är risken även stor att hyrorna stiger. Högre hyror kan medföra problem för många mindre verksamheter att vara kvar. Försvinner dessa menar man att mycket av områdets personlighet riskerar att försvinna. I planprogrammet har man inga åtgärder för att motverka utvecklingen utan att man måste undersöka området ytterligare och ta fram strategier. Vidare föreslås en trafikkampanj för att främja användandet av kollektivtrafik och cykel och ett djupare samarbete med Norra Sorgenfri fastighetsägare för att utveckla och marknadsföra området.<sup>96</sup>

### **Planprogram Kvarteren**

#### Kv Spårvägen



Kvarteret Spårvägen är beläget i områdets nordvästra del och utgör första etappen av Norra Sorgenfris omvandling. Till skillnad från övriga kvarter ägs all mark inom kvarteret av Malmö stad.<sup>97</sup>

På området planerar man att bygga bostäder i tät struktur. Utmed Industrigatan anses det vara viktigt att det blir offentliga bottenvåningar, för att bidra till folklivet med butiker och caféer.<sup>98</sup> I kvarteren planeras 500 till 600 nya bostäder<sup>99</sup>. Rörskolan Zenith ligger i områdets västra del och till den ska en ny skolgård anläggas<sup>100</sup>.



**Figur 10.** Utkast till planstruktur.<sup>101</sup>

<sup>96</sup> Malmö Stad (2008a) s. 65-66.

<sup>97</sup> Malmö Stad (2008a) s. 42.

<sup>98</sup> Malmö Stad (2008a) s. 43.

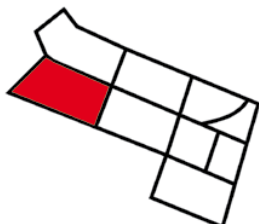
<sup>99</sup> Malmö Stad (2010f) s. 23.

<sup>100</sup> Malmö Stad (2008a) s. 43.

<sup>101</sup> Malmö Stad (2010f) s. 23.

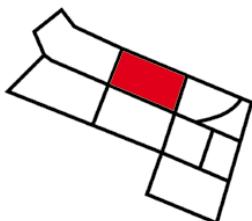
Den byggnad som dominerar kvarteret idag är bussgaraget. Den ska bevaras och ses som en tillgång med ett kulturhistoriskt värde. Det finns stora förhoppningar att garaget ska utvecklas till en stor mötesplats med en rik variation av verksamheter. Här vill kommunen att kultur, nöjen, handel och bostäder blandas<sup>102</sup>.

### Kv Verket



Området utgör Norra Sorgenfris sydvästra hörn, söder om Industrigatan och kvarteret Spårvägen. Marken ägs idag av E.ON och här finns Malmös gashantering. Denna verksamhet kan dock avvecklas inom några år då ombyggnaden av Malmös stadsgasnät är klart. I kvarteret Verket planerar man att bygga en sluten kvartersstad. Bottenplan ska vara offentliga i flera delar av området, men främst gäller det utmed Industrigatan. En förskola planeras i kvarteret ut mot kyrkogården i söder. E.ON:s stora kontorsbyggnad utmed Nobelvägen bör av ekonomiska skäl få fortsatt användning.<sup>103</sup>

### Kv Smedjan



Kvarteret är indelat i ett antal fastigheter som alla är privatägda. Större delen av kvarterets befintliga byggnader ska bevaras, men området utgörs också av stora rivningstomter som blir mål för ny bebyggelse. Den storskaliga kvartersbilden som finns idag ska förändras och detta område planeras brytas ner till åtta mindre kvarter. Bebyggelsen ska även här vara i form av sluten kvartersstad med byggnader på tre till fem våningar. Det föreslås också att det ska vara inslag av stadsvillor i ett av kvarteren. Även här gäller att bottenvåningarna skall vara offentliga utmed Industrigatan samt i vissa andra utvalda delar av området.<sup>104</sup>

Norr om kvarteret ligger studentboendet Rönnen, vilket gör det viktigt att utforma cykel- och gångpassager som gör det smidigt för människor att röra sig genom kvarteren menar planförfattaren.<sup>105</sup>

---

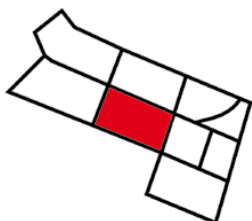
<sup>102</sup> Malmö Stad (2008a) s. 45.

<sup>103</sup> Malmö Stad (2008a) s. 48-49.

<sup>104</sup> Malmö Stad (2008a) s. 50-51.

<sup>105</sup> Malmö Stad (2008a) s. 51.

### Kv Brännaren



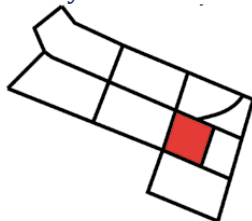
I princip planeras sluten kvartersstruktur för hela detta område, med offentlig verksamhet i bottenplan utmed Nobelvägen, Industrigatan såväl som Östra Farmvägen. Inom kvarteret strävas efter offentliga verksamheter vid gatuhörnen. Bensinstationen i hörnet av Nobelvägen/Agneslundsvägen finns dock inga direkta planer på att avveckla och befintliga byggnader runt den ska bevaras. Samtliga fastigheter i kvarteret är privatägda, med undantag av en ytterst liten del i nordöstra hörnet som ägs av Malmö stad.<sup>106</sup>

### Kv Spiralen



I kvarteret Spiralen finns Addos före detta industrilokaler som dominerar kvarteret och är dess stora tillgång. Addo, som har beskrivits tidigare, hade inte bara stor betydelse för Norra Sorgenfris industriområde utan för hela Malmö. För Addos gamla lokaler läggs det stor vikt vid att bevara och integrera dessa med den övriga förnyelsen av området. I övrigt är det värt att nämna gamla järnvägsspåret som går genom kvarteret som ska bli grönstråk samt sydöstra delen där det planeras punkthus med offentlig verksamhet i bottenplan. Samtliga fastigheter är privatägda.<sup>107</sup>

### Kv Grytan



Även i detta kvarter finns byggnader av kulturhistoriskt värde i form av Tripasins gamla lokaler<sup>108</sup>. För fastigheterna som berör dessa byggnader har den första detaljplanen inom Norra Sorgenfri tagits fram för att möjliggöra ett byggnadsgymnasium i kvarteret. Detaljplanen skiljer sig till viss del från planprogrammet. Planprogrammet markerar att det i kvarteret kan lokaliseras

---

<sup>106</sup> Malmö Stad (2008a) s. 52-53.

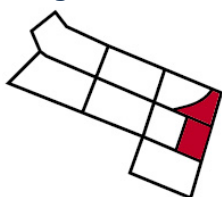
<sup>107</sup> Malmö Stad (2008a) s. 54-55.

<sup>108</sup> Malmö Stad (2008a) s. 57.

verksamhet i större skala då det kan passa den äldre industribebyggelsen, medan övriga fastigheter skall bebyggas med sluten kvartersstad med inslag av stadsvillor.<sup>109</sup> Verksamhet i större skala införlivas i och med gymnasieverksamhet, men sluten kvartersstad utblir då gymnasiet i princip tar hela området i anspråk<sup>110</sup>.

Markanvändningen inom detaljplaneområdet utgörs huvudsakligen av gymnasieverksamhet. Bostäder utesluts helt men i strategiska lägen finns krav på en blandning av butiker, bibliotek, restaurang eller likvärdigt.<sup>111</sup>

### Kv Ugnen och Tangenten



Denna del av Norra Sorgenfri ligger i direkt anslutning till Kontinentalbanan och är därför inte aktuell för bostadsbebyggelse. Istället är planerna att detta område ska bestå av grönområden. Tillsvidare ska den nuvarande verksamheten fortsätta i kvarteren, men om det omvandlas till park är det viktigt att området fylls med folk för att få bort barriäreffekten från järnvägen. Det kan därför bli aktuellt att förlägga någon form av fritidsanläggning här.<sup>112</sup>

### Kv Degeln



Vid denna något avskiljda del av Norra Sorgenfri bedriver DuPont Chemoswed och QPharma sin läkemedelsindustri. Deras produktionsanläggningar, belägna i kvarterets östra del, är i fullt bruk och verksamheten förväntas fortsätta. Den mark som planeras att förändras är grönområdet i västra delen som ska göras om till offentlig park och kopplas till kyrkogården på andra sidan Östra Farmvägen.<sup>113</sup>

---

109 Malmö Stad (2008a) s. 57.

110 Malmö Stad (2009c) s.7.

111 Malmö Stad (2009c) s.7.

112 Malmö Stad (2008a) s. 58-59.

113 Malmö Stad (2008a) s. 60.



## 4 Stadsbyggnadsteori

### 4.1 Exploatering av industriområden

#### 4.1.1 Omvandling av industriområden

Att omvandla gamla industriområden till bebyggelser och kontor med mera är ett ämne som idag är aktuellt. Boken *industrilandskapet* behandlar detta ämne genomgående med otaliga exempel och fallstudier av flera olika författare från flera platser. Genom industrialiseringsvågen under 1800-talet kom många Europeiska städer att förändras fullständigt menar Louise Nyström i kapitlet *1800-talets industriarv ger rum för 2000-talets europeiska stadsliv*. Under denna period växte nya industriområden fram vanligen precis i utkanten av stadens centrum. Vidare konstateras att sådana industriområden, på grund av den kraftiga urbaniseringen och att även städerna breder ut sig allt mer till ytan, numera ofta ligger centralt placerade i städerna. Dessa industriområden samt därtill hamn och garnisonsområden har kommit att bli en stor resurs för många städer som lider brist på central yta där innerstaden kan utvidgas.<sup>114</sup>

Exempel på områden som har omvandlats till ny användning är de centrumnära tidigare hamnområdena Västra Hamnen i Malmö och Hammarby Sjöstad i Stockholm. Båda dessa områden innehåller idag bostadsbebyggelse och lokaler för verksamheter. Utomlands finns liknande exempel på omvandlingar i form av det före detta hamnområdet Docklands i London samt tidigare industriområdet Meatpacking District i New York.

I avhandlingen *Det permanentade provisoriet – Ett återanvänt industriområde i väntan på rivning eller erkännande* tar Gabriella Olshammar upp tre olika syften med återanvändningen av gamla industriområden<sup>115</sup>. Det första syftet hon nämner är att bruka bebyggelsen och låta den ge plats åt nya verksamheter. De gamla industrilokalerna har ofta låga hyreskostnader, vilket många typer av verksamheter efterfrågar. För att möjliggöra återanvändandet menar Olshammar att det är viktigt att "[...]byggnaderna är användbara för nya ändamål vilket underlättas om gamla och invanda tillgångar betraktas på ett nytt och dynamiskt sätt"<sup>116</sup>. Hon påpekar att faktorer som motverkar att gamla industriområden återanvänds är att verksamheterna i många fall inte erhåller legitimitet på platsen, exempelvis genom att hyreskontrakten är korta eller att detaljplanen är dåligt utformad eller ålderstigen.<sup>117</sup>

Det andra syftet är att återanvända gamla industribyggnader just för att kunna bevara dem. Byggnaderna renoveras och ges nya användningsområden och blir en resurs både för nyttjarna och för befolkningen i staden som får behålla en historisk byggnad. För att det ska vara värt att bevara byggnaderna i detta fall anser Olshammar att

---

<sup>114</sup> Lundström & Nyström (2001) s. 117-119.

<sup>115</sup> Olshammar (2002) s. 104.

<sup>116</sup> Olshammar (2002) s. 104.

<sup>117</sup> Olshammar (2002) s. 104.

byggnaderna bör betraktas som kulturhistoriskt viktiga. I många fall står att bevara bebyggelsen i kontrast till de ekonomiska aspekterna som talar för att riva byggelsen och bygga nytt då markvärdet är högt.<sup>118</sup> Detta är ett typexempel på vad man inom den moderna ekonomin brukar rubricera som ett fall med positiva externa effekter.<sup>119</sup>

Det tredje syftet skiljer sig från de två andra alternativen på det sättet att byggnaderna vid industriområdet inte ses som en resurs. Marken återanvänds i det här fallet men bebyggs med helt nya anläggningar, byggnader eller parker<sup>120</sup>.

Före 1980-talet var intresset i Sverige för att restaurera äldre industribyggnader svalt. Statliga lån ledde till att nyproduktion var populärare och mer ekonomiskt lönsam än att bevara och återanvända befintlig bebyggelse. Dessa industribyggnader är ofta viktiga för småföretagare, som saknar resurser till att bygga nytt och således kan flytta in i byggnaderna i väntan på att området rivs eller byggs om.<sup>121</sup>

Annika Alzén tar i boken *Fabriken som kulturarv* upp hinder som funnits i samhället, vilket har bidragit till att fabriker och arbetarbostäder förr inte har betraktats som ett kulturellt arv. Hinder hon tar upp är att ”industri och kultur uppfattades som varandras motsatser. Kulturen utgjorde snarast en kompensation för det industriella samhällets negativa verkningar; [...] tillbakablickandet mot det gamla samhället sågs snarast som något framstegsfientligt och stod i kontrast till framåtskridandet; [...] industrisamhället symboliserade armod, förnedring och elände; [...] industrins lämningar utgjorde samtidigt ett praktiskt bevarandeproblem som orsakades bl. a. av dess volym, stora anläggningar, långa tillverkningskedjor och skrymmande maskiner; [...] det var förenat med höga kostnader att bevara både anläggningar och enstaka föremål”<sup>122</sup>.

### 4.1.2 Fördelar och problem

Ett tillvägagångssätt för att uppnå en tätare stad är givetvis att bebygga hamn- och industriområden. Andra fördelar utöver att man inte behöver ta ny grönmark i anspråk är att förorenad mark saneras och att den barriäreffekt för staden områdena ofta har försvinner. Denna typ av omvandling av industriområden har inletts i Malmö genom att man bebygger Västra Hamnen och kommer att fortlöpa när även Norra Sorgenfri exploateras.

Nyström tar upp fördelar som uppnås genom att man omvandlar industriområden till bostäder, verksamheter och kultur med mera. Bland annat nämns att möjligheterna att skapa en blandning av bebyggelse och funktion vanligen är mycket större när man omvandlar ett tidigare bebyggt område än när man bygger ett helt nytt. Ny

---

<sup>118</sup> Olshammar (2002) s. 104-105.

<sup>119</sup> Externa effekter behandlas i 4.3.5 under stycket *avvägning mellan befintliga verksamheter och nya etableringar*.

<sup>120</sup> Olshammar (2002) s. 104.

<sup>121</sup> Olshammar (2002) s. 121.

<sup>122</sup> Alzén (1996) s. 121.

bebyggelse måste blandas med och anpassas efter den befintliga. Bostäder och verksamheter hamnar därigenom bredvid varandra. Man tar även upp fördelen med att standard och ombyggnadskostnaderna bättre kan anpassas efter vilket ändamål lokalen ska användas. Om det endast finns nybyggda hus är risken större att nystartade och små företag inte har råd med omkostnaderna för lokalerna. Det är också i många fall positivt ur ett hållbarhetsperspektiv att omvandla före detta industriområden. Utvecklingen är resurssparande eftersom befintliga byggnader utnyttjas.<sup>123</sup>

Ytterligare fördelar som uppnås genom att äldre industriområden utvecklas är att bostadsutbudet och jobben ökar, vilket i sin tur kan leda till ökat skatteunderlag på grund av att fler invånare bor i staden. Äldre industriområden tenderar i många fall i Europa och USA att vara dåligt utnyttjade, förfallna, förorenade och ha hög andel kriminalitet. Att utveckla dessa områden leder därmed ofta till att staden blir renare och att de sociala förhållandena förbättras.<sup>124</sup>

Olshammar tar upp ett problem som tämligen ofta uppstår där lokala initiativ och verksamheter trängs undan vid industriområden, som genomgår en omvandling, för att istället främst locka turister framför det lokala vardagslivet. Hon exemplifierar problemet genom sådana fall från Nordamerika. Vidare fortsätter hon:

”Återanvändandet av industribyggnader för nya verksamheter kan legitimeras om det går att visa att dessa verksamheter har en social och ekonomisk betydelse. Men i de fall där bebyggelsen är mycket enkel och ålderstigen tenderar områdena som helhet, inklusive verksamheterna, att betraktas som skamfläckar på stadslandskapet trots att det finns forskning som framhäver dessa områden som resurs för städer. Här kan den form återanvändningen får bidra till att ge verksamheterna och hela återanvändningen som sådan legitimitet.”

Olshammar menar att byggnader som utåt sett verkar obrukbara eller verksamheter som ser oseriösa eller svaga ut kan ha en stor betydelse för människors sociala och ekonomiska situation. I många fall etablerar sig nystartade företag i billigare lokaler i uppstartningsfasen. Betydelsen av dessa områden och verksamheter nedvärderas i allt för många fall konstaterar Olshammar.<sup>125</sup>

Att bevara kulturmiljöer, bland annat genom att omvandla industriområdena ger identitet till området eller staden. Genom att människor upplever platsens symbolism och identitet samt känner en gemenskap ökar det lokala engagemanget för staden och kvarterets utveckling och framtid. Boverket hänvisar i sin rapport, *hållbara städer och tätorter i Sverige*, till EU:s stadsmiljöarbete där man betonar det rika kulturella arvet i Europas städer som en av faktorerna som är viktig och ger liv åt den europeiska mångfalden.<sup>126</sup>

---

<sup>123</sup> Lundström & Nyström (2001). s. 117-133.

<sup>124</sup> Hayek; Arku & Gilliland (2010) s.3; Raco & Henderson(2006) s. 2-3.

<sup>125</sup> Olshammar (2002) s. 106-109.

<sup>126</sup> Boverket (2004) s.79.

Raffone tar i artikeln, *Industrilandskapets bebyggelse – resurs i kommunens utveckling*, upp att det är viktigt att stadsdelar, industriområden eller byggnader inte står och förfaller och får ett dåligt rykte utan att man tämligen snabbt omvandlar dem och skapar nya användningsområden för dem. Har de väl fått ett skamfilat rykte är det besvärligt att ändra på det, både ur ett ekonomiskt och ur ett psykologiskt perspektiv.<sup>127</sup>

## 4.2 Vad gör en stad attraktiv?

### 4.2.1 Blandstaden

I Norra Sorgenfris planprogram läggs stort fokus på att man ska skapa en blandad bebyggelse enligt blandstadens principer. Någon exakt definition av termen finns inte, men följande beskrivning kan ges. Bebyggelsen är tät med ett rikt utbud av verksamheter samt en stor mängd bostäder av varierande typ. Tanken är att detta leder till ett rörligt folkliv med gott om mötesplatser och upplevelser. Bebyggelsestilen leder även till ett reducerat behov av resande och därmed till en miljömässigt hållbarare stadsutveckling. En annan stor positiv effekt är att området befolkas dygnet runt, vilket ger en känsla av trygghet och större säkerhet. Som modell för denna typ av bebyggelse nämns oftast den traditionella innerstaden.<sup>128</sup>

Ur miljösynpunkt är det bättre att förtäta staden och bebygga befintliga tomrum menar Louise Nyström i boken *Industrilandskapet*. En viktig anledning till att bygga blandstad som tas upp är att det ofta leder till minskat och mer effektivt resande. Som exempel ges att en tätare stad ger bättre möjligheter till att bygga ut kollektivtrafiken då marginalkostnaderna blir lägre. Invånarna i staden får i nästa steg på grund av bra kollektivtrafik och en tätare stad med arbetsplatserna närmare bostäderna ett mindre behov av att ha bil.<sup>129</sup> Redan 1990 nämndes i *EG:s grönbok om stadsmiljö* en blandad bebyggelse som ett alternativ för att motverka de ökande transportbehoven<sup>130</sup>. Andra mer ekonomiska fördelar med blandstaden är att det ger större underlag för service, samutnyttjande av olika nyttigheter samt dygnsutjämnad energiförbrukning<sup>131</sup>.

Argument som talar mot denna typ av förtätning är att antalet grönområden kan bli lidande, samt att det kan leda till trängsel. Ett annat problem är det faktum att det finns en stor efterfrågan på gleasa bostadsområden med egen villa utanför stadskärnan.<sup>132</sup> Även den ekonomiska utvecklingen motverkar denna typ av blandad bebyggelse. Exempel är att liknande verksamheter ofta samlas kring varandra i så

---

<sup>127</sup> Raffone (2001) s. 65ff.

<sup>128</sup> Bellander för Boverket (2003) s. 5.

<sup>129</sup> Lundström & Nyström (2001) s. 126.

<sup>130</sup> Bellander för Boverket (2003) s. 7.

<sup>131</sup> Boverket (2004) s. 77.

<sup>132</sup> Bellander för Boverket (2003) s. 10.

kallade ”kluster” och att dessa gärna etablerar sig vid oexploaterad mark i omlandet där markpriserna är lägre.<sup>133</sup>

Fram till slutet av andra världskriget utgjordes den typiska svenska staden i princip av blandad stad, vilken många idag anser är idealet för en stad. Sedan kom bilens intåg i det svenska folkhemmet, och detta kom att påverka synen på hur städer ska byggas. Bebyggelsen kunde etablera sig på längre avstånd från centrum, eftersom restiden förkortades avsevärt genom en smidig bilresa.<sup>134</sup> Till följd av ekonomiska skäl förändrades även centumbilden. Det som gav bäst ekonomisk utdelning i centrum var butiker och kontor snarare än bostäder. Därav flyttades bostadsbyggandet ut från centrum till ytterstaden, och sedan kunde centrum anpassas för mer kommersiella byggnader. För att anpassa staden till biltrafiken uppstod en utglesning, inte bara av centrum, utan av hela staden, med ett mer storskaligt gatunät där stora arealer reserverades till parkeringsytor.<sup>135</sup>

#### 4.2.2 Handelns roll för en attraktiv stad

Handel är elementärt i dagens samhälle. Vi behöver dagligen införskaffa nya varor och tjänster. Förutom utbytet av varor är det samtidigt ett tillfälle för möten mellan människor. Därför bör handeln vara tillgänglig för alla invånare, vilket gör det viktigt att det i staden ges förutsättningar för handelsetablering. Ett fungerande handelsliv är positivt för samhällsekonomin och ger ökad sysselsättning. Handelns betydelse kan sammanfattas med att den ger staden liv<sup>136</sup>.

#### 4.2.3 Folkliv

Ett livligt folkliv är starkt kopplat till blandstaden. Nedan beskrivs vilka förutsättningar som är viktiga för folkliv. I Boverkets rapport *Hållbara städer och tätorter i Sverige* beskrivs vikten av folkliv och kulturmiljö för att öka stadens attraktionskraft. För att skapa folkliv bör fokus ligga på kvalitativa stråk, caféplatser och andra mötesplatser, samtidigt som det ska erbjudas evenemang och upplevelser.<sup>137</sup> En stor anledning till att satsa på att skapa ett rikt folkliv är att andelen enpersonshushåll i Sverige idag utgör cirka 40 procent.<sup>138</sup> Samma siffra för Malmö 2008 var 44 procent<sup>139</sup>. Dessa människor har ett stort behov av olika offentliga mötesplatser

En klassisk referens som utgavs för snart 50 år sedan, men som flitigt omnämns av stadsplanerare än idag, är Jane Jacobs bok ”Den amerikanska storstadens liv och

---

<sup>133</sup> Nyström. (2001) s. 126.

<sup>134</sup> Boverket (2004) s. 77.

<sup>135</sup> Boverket (1995) s. 245., denna utveckling beskrivs även i Wessel, Tunström, & Bradley (2005) s. 62.

<sup>136</sup> Svedström för Boverket (2004) s. 7.

<sup>137</sup> Boverket (2004) s. 86.

<sup>138</sup> Svedström för Boverket (2004) s. 18.

<sup>139</sup> Malmö Stad (b).

förfall”. Jacobs utnämner gatorna till en stads viktigaste offentliga platser och mest vitala organ.<sup>140</sup> Vad som är högsta prioritet för en gata är att de upplevs som trygga. Något som lätt blir en ond spiral är att gator som upplevs som otrygga töms på folk, vilket gör dem än mer osäkra att vistas på. Ett bra exempel på fungerande gator är de som ”bevakas” av folk från husfönster eller bänkar då de roar sig med att iakttä folklivet. Finns det inget liv på gatan finns inget att iakttä och ”bevakarna” försvinner vilket leder till otrygghet. Detta innebär även att det krävs ett kontinuerligt användande av gatan. Töms gatan på folk visa perioder av dygnet upplevs gatan som otrygg och kan lätt få ett dåligt rykte.<sup>141</sup>

Liv genererar liv och den största faktorn till ett fungerande stadsliv är enligt Jacobs att det finns mångfald i staden. En variation av både smått och storskaligt behövs, men här identifieras att levande stadsmiljö ofta uppkommer tack vare ”sin enorma blandning av små element”. Där det finns mångfald av handel uppstår ofta även en mångfald av annat slag, exempelvis kulturella verksamheter. Det anses bero på att olika former av mångfald generas av samma fysiska och ekonomiska förutsättningar.<sup>142</sup>

Att en blandstad innebär goda förutsättningar för gång-, cykel och kollektivtrafik är bra för folklivet. Väljer alla stadens invånare att ta sig fram med bil uppstår inga spontana möten samtidigt som staden drabbas av trängsel och sämre trafiksäkerhet.<sup>143</sup> En viktig figur för folklivet är också flanören, som Moa Tunström diskuterar i boken ”Bor vi i samma stad”. Flanören bidrar till liv i staden samtidigt som denna är beroende av ett befintligt folkliv. Att flanera bland öde stadsdelar är inget som förknippas med flanören. I funktionalismens fotspår har stadsutvecklingen fokuserat på boendet och familjens trivsel, vilket har skapat stadsdelar med bostäder som enda funktion snarare än staden som en scen för flanören.<sup>144</sup>

### 4.3 Faktorer för en levande stadsmiljö med många verksamheter

#### 4.3.1 Skapa ett rekorderligt rykte

För att öka Norra Sorgenfris attraktivitet är det av vikt att området får ett bra renommé. Det kostar mycket, både ekonomiskt och tidsmässigt, att vända ett dåligt rykte. England har satsat mycket resurser, från 1980 talet och framåt, på att omvandla gamla varv- och industriområden till kontor, detaljhandel, bostäder och kulturella verksamheter i ett led att försöka minska sociala problem som uppstått i många engelska städer på grund av industrinedläggningar.<sup>145</sup> I rapporten, *Sustainable Urban Planning and the Brownfield Development Process in the United Kingdom*,

---

<sup>140</sup> Jacobs (1961) s. 51.

<sup>141</sup> Jacobs (1961) s. 52 & 57.

<sup>142</sup> Jacobs (1961) s.173-174.

<sup>143</sup> Boverket (2004) s. 82.

<sup>144</sup> Wessel, Tunström & Bradley (2005) s.61.

<sup>145</sup> Olshammar (2002) s. 107.

konstaterar författaren att processen för myndigheterna att vända ett industriområdes dåliga rykte är mödosam:

”For the government, stimulating brownfield development has become as much a process of changing negative perceptions as it has of tackling specific technical land contamination problems”<sup>146</sup>.

Det finns exempel på dyra förnyelseprojekt av industriområden från England och USA, där man försökt höja områdets status med hjälp av offentliga bidrag och investeringar, men ändå inte alls har lyckats ändra situationen.<sup>147</sup>

Studien, *Assessing London, Ontario's brownfield redevelopment effort to promote urban intensification*, behandlar omvandlingen av äldre industriområden i Kanada, genom intervjuer med åtskilliga intressenter i områdena. Studien kommer fram till att det ofta är svårt att få till en naturlig omvandling av industriområden av privata aktörer på grund av att risken och kostnaderna ökar när man exploaterar gammal industrimark, allmänhetens inställning till områdena är negativ och att byggprocessen är mer komplex jämfört med att bygga helt nytt. Därefter konstateras att om inte ekonomiska subventioner finns till omvandling av äldre industriområden så kommer de finansiella incitamenten för privata aktörer att utveckla områdena vara dåliga<sup>148</sup>. Nu skiljer sig den kanadensiska byggmarknaden till viss del från den svenska, där kommunerna har en stark roll i planeringen. Betydelsen av att området har eller kommer att få ett bra rykte torde dock vara avgörande för att byggherrar skall vara intresserade av att börja exploatera området och för att människor och näringsidkare vill flytta dit. Pietro Raffone diskuterar, i boken *Industrilandskapet*, kring industriområdets rykte. Han kommer fram till att det är viktigt att industriområden inte får stå och förfalla och därigenom få ett dåligt rykte. Kostnaderna att vända ett dåligt rykte är höga både ekonomiskt och psykologiskt<sup>149</sup>.

I många fall har äldre industriområden fått ett oförtjänt dåligt rykte. Olshammar menar att områden med enkel och ålderstigen bebyggelse ofta tenderar att bli betraktade som skamfläckar. Även verksamheterna som är etablerade i området smittas av områdets dåliga anseende. Olshammar anser det ellersvårtade ryktet vara beklagligt och hänvisar till forskning som framhäver denna typ av industriområden som en resurs för städer<sup>150, 151</sup>.

---

<sup>146</sup> Raco & Henderson (2006) s.65.

<sup>147</sup> Raco & Henderson (2006) s.108- 109.

<sup>148</sup> Hayek; Arku & Gilliland (2010) s. 11.

<sup>149</sup> Raffone i Lundström & Nyström (2001) s. 71-72.

<sup>150</sup> Olshammar (2002) s. 108-109.

<sup>151</sup> Detta utvecklas mer i stycket 4.3.5, under stycket *Avvägning mellan befintliga verksamheter / nya etableringar*.

### 4.3.2 Boende och besökare

Att uppnå en god stadsmiljö med ett rikt folkliv och många verksamheter är komplext och beroende av många olika parametrar. Befolkningstäthet är ett tydligt mått men bara en aspekt i det totala sammanhanget. Detta är dock ofta centralt i dagens stadsplanering när tät blandad bebyggelse eftersträvas. Malmö stad anger i sina utredningar inför kommande översiktsplan att staden ska förtätas (*Alternativ INÅT*). Boverket anser att Södermalm i Stockholm är en fungerande stad av typen blandstad. Det området har en befolkningstäthet på 170 personer per hektar. En stadsdel i Stockholm där det enligt Boverket inte lyckats skapa förutsättningar för handel är Hammarby sjöstad med 75 personer per hektar.<sup>152</sup> Det kan också påverkas av lägenheternas storlek. Är det stora lägenheter anpassade till få personer blir bruttoarean stor men befolkningsunderlaget lågt. Bo Grönlund diskuterar det angående kvarteren Södra Station i Södermalm vars exploateringsstal uppgår till 2.0. Det bor relativt få personer per kvadratmeter, vilket kan vara en anledning till att det, enligt författaren, inte finns ett tillfredställande butiksutbud i området.<sup>153</sup>

Hur befolkat ett område är beror starkt på människors rörelsemönster. Stråk är en term som används flitigt i planprogrammet över Norra Sorgenfri, och där definieras det som ”ett linjärt offentligt rum, eller en serie stadsrum som människor rör sig genom”<sup>154</sup>. När det ska beskrivas var och hur människor rör sig i staden är stråk ett användbart begrepp. Hur stadsstrukturens olika element, såsom gator, cykelvägar, gränder torg och andra stadsrum, förhåller sig till varandra påverkar hur byggnader kan användas. En väl genomtänkt struktur kan ge goda förutsättningar för det sociala livet i staden och påverka hur framgångsrik en handelsetablering blir.<sup>155</sup> Även Jane Jacobs teorier är tillämpliga här, då hon anger småkvarter som ett av huvudkriterierna för att uppnå mångfald i staden. Stora kvarter med långa monotona vägar utan tvärgator minimerar människors alternativ när de gör sina vägval för att nå sitt mål i staden. Mindre kvarter ger ett finmaskigt gatunät där individen kan variera sitt vägval för att nå sitt mål. Det innebär dels att varje individ använder en större del av staden, och dels att en gata exponeras för fler människor vilket ger bättre förutsättningar för en kommersiell verksamhet. Bland storskaliga kvarter blir det endast de boende på den specifika gatan som blir dess användare, vilket leder till ett sämre kundunderlag för kommersiell verksamhet.<sup>156</sup>

Det finns flera olika aspekter att titta på vid analyser av ett stråks användbarhet och popularitet. Av stort intresse är vilka funktioner stråkets och dess omgivning kan erbjuda, för att bedöma varför människor befinner sig i eller rör sig genom stråket. Fasaderna har också elementär betydelse, och då främst hur de upplevs i ögonhöjd. Viktiga egenskaper är att omgivningen upplevs offentlig samt att entréer finns som

---

<sup>152</sup> Bellander för Boverket (2003) s. 10.

<sup>153</sup> Grönlund (2002) s.1.

<sup>154</sup> Malmö Stad (2008a) s. 28.

<sup>155</sup> AGORA (2006) s. 2-8.

<sup>156</sup> Jacobs (1961) s.51.



ger en känsla av trygghet. Andra egenskaper som kan ge positiva effekter är trappsteg som ger förbipasserande möjligheter att stanna till och uppehålla sig längs gatan. Även skyltar inom området kan vara av stor betydelse. Det kan gälla både vägvisning för att öka orienteringsmöjligheterna, eller skyltar med historisk information för att erbjuda en upplevelse på platsen.<sup>157</sup>

#### 4.3.4 Bebyggelse och struktur

##### *Infrastruktur*

I en tät stad med god funktionsblandning är det viktigt att tillgängligheten är bra, för såväl bil- och busstrafik som gång- och cykeltrafik. En typ av trafik får inte ge orimliga negativa konsekvenser för en annan typ. Exempelvis får inte bussfiler bilda barriärer för de gående.<sup>158</sup>

Trafik är viktig för att öka tillgängligheten, vilket ger liv till ett område. Dock får det inte bli ett störande moment med allt för tungt trafikerade gator som upplevs otrygga ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det är en balansgång där intervjuer gjorda av Olshammar i samband med omvandlingen av industriområdet Östra Kvillebäcken i Göteborg tydligt visar vilka motstridiga förutsättningar bilens närvaro ger. En näringsidkare framhåller hur viktigt det är med tillgängligheten genom att goda parkeringsmöjligheter finns i direkt anslutning till verksamheten, samtidigt som denne önskar ett bilfritt handelsområde.<sup>159</sup> Det är just de mest centrala delarna av städer med blandade funktioner som är mest utsatta för buller, och då främst från trafik<sup>160</sup>. Exempel kan hämtas från Skarpnäck i Stockholm där en förbifartsled tömmer området på genomfartstrafik. Förvisso skyddar det Skarpnäck från buller, men det ger även ett sämre underlag för butiker med konsekvensen att många lokaler står tomma.<sup>161</sup>

Kollektivtrafik är en nyckelfaktor i utvecklingen av hållbara städer och för att göra området tillgängligt för alla människor. Det är viktigt att förbättra de faktiska förutsättningarna att ge underlag för god kollektivtrafik. Tät bebyggelse med en blandning av funktioner ger ett bra kundunderlag och gör att många ser bussen som ett bra alternativ till bilen.<sup>162</sup>

##### *Småskalig bebyggelse*

Enligt teorin för blandstaden bör bebyggelsen vara varierad och småskalig. En sådan bebyggelsestil skiljer sig kraftigt från de mer storskaliga och monotona projekt, vilka exempelvis kan identifieras vid miljonprojekten från 60-talet och större externa handel- eller kontorskomplex. De dominerande byggbolagen på marknaden är ofta anpassade för den storskaligheten. Boverket har gjort en byggkostnadsutredning som

---

<sup>157</sup> AGORA (2006) s. 20-25.

<sup>158</sup> Sveriges kommuner och landsting; Vägverket; Banverket & Boverket (2007) s. 27.

<sup>159</sup> Olshammar (2002) s.166.

<sup>160</sup> Boverket (2004) s. 78.

<sup>161</sup> Bellander för Boverket (2003) s. 23.

<sup>162</sup> Sveriges kommuner och landsting; Vägverket; Banverket & Boverket (2007) s. 233.

visar på att det kan vara svårt för stora byggföretag att få lönsamhet i mindre byggprojekt på grund av höga overheadkostnader<sup>163</sup>. Därav följer att det ligger i de stora aktörernas intresse att huvudsakligen inrikta sig mot större projekt. Om man vill bygga småskaligare kan problemet eventuellt lösas bättre genom lokala mindre byggföretag som i många fall kan vara lämpade att bygga enligt blandstadens modell.<sup>164</sup>

Enligt rapporten *Attraktiva kvarterstyper*, skriven av Johan Rådberg, från ett forskningsprojekt vid KTH finns det goda incitament för att uppföra en småskalig bebyggelse. Figur 11 beskriver hur olika bebyggelsestypers attraktivitet förhåller sig till varandra. Värdet 100 är ett värde som representerar medelvärdet för hur attraktiv bebyggelsen är i undersökningsområdet. Resultatet kommer fram till att det finns ett stort intresse för kvartersstad, som också är den dominerande bebyggelsestypen i planprogrammet över Norra Sorgenfri. Rapporten konstaterar att småskalig bebyggelse generellt framstår som mer attraktiv än storskalig.<sup>165</sup> Någon relation mellan attraktivitet och exploateringsstal tycks inte finnas, men tendensen för de mindre attraktiva typerna är att de har ett relativt högt exploateringsstal, men att andelen bebyggd markyta är låg<sup>166</sup>. Sådan bebyggelse innebär områden med höga hus och stora gemensamma markytor. Jacobs studerar kvarterstyper, där hon betonar vikten med tydliga gränser mellan offentliga rum och privata rum och att dessa inte får sippra in i varandra<sup>167</sup>. Vid slutet kvartersstad är dessa gränser tydliga, medan de stora gemensamma ytorna kring högre gles bebyggelse får problem. Dessa ytor blir alltför offentliga för att de boende ska känna att det är deras, samtidigt som utomstående betraktar dem som alltför privata för att uppehålla sig vid, varpå ofta ingen utnyttjar dem.

---

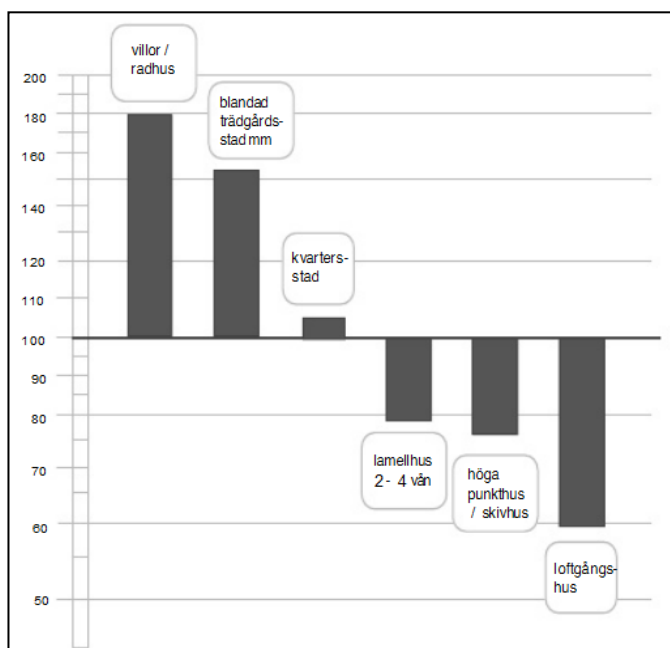
<sup>163</sup> Med overheadkostnader menas kostnader för administration, stab och service.

<sup>164</sup> Bellander för Boverket (2003) s. 57.

<sup>165</sup> Rådberg (2000) s.48.

<sup>166</sup> Rådberg (2000) s.46.

<sup>167</sup> Jacobs (1961) s. 57.



Figur 11. Attraktivitetsindex i olika bebyggelse typer. Undersökning är gjord i Stockholm Söderort <sup>168</sup>

### Boendetyper

Olika typer av boende är naturligtvis nödvändigt för att uppnå en varierad stadsmiljö. Kommersiell service är beroende av olika typer av människor som fyller området vid olika tider av dygnet. Köpstarka invånare är givetvis en stor tillgång, dock är dessa ofta upptagna under dagtid. Mindre köpstarka, såsom studenter och pensionärer, kan bidra genom att fylla området under större delen av dagen.

Skanska har identifierat grupper i samhället som de anser vara speciellt intressanta kunder vid nyproducerade bostäder. Av de grupper som är aktuella för områden som liknar det som planeras i Norra Sorgenfri kan "Dinkies" (Double Income No Kids) nämnas. De vill bo centralt med tillgång till shopping, kvarterskrogar och grönområden. En annan kategori med liknade krav är heltidsarbetande singlar mellan 20 och 40 år. Två andra grupper som stämmer in på målgruppen i Norra Sorgenfri är kategorin Golden Age och pensionärer med god ekonomi. Golden age är människor mellan 50-60 år med god ekonomi och utflugna barn som vill ha en lättskött och central lägenhet. Pensionärerna som åsyftas är sådana med god ekonomi som efterfrågar närhet till allmänna kommunikationer och service. Skanska identifierar också grupper som de generellt inte anser vara en intressant kundgrupp. Här nämns studenter, unga familjer samt en grupp som de kallar "Eurosport och tobak".<sup>169</sup> För att uppnå en mångfald bland invånarna i en stadsdel är det av vikt att även de senast nämnda grupperna har möjlighet att bo i området.

<sup>168</sup> Rådberg (2000) s. 40.

<sup>169</sup> Wessel; Tunström & Bradley (2005) s.175-176.

En typ av boende som kan ge dubbel nytta för området är bokaler. Där kombineras bostad med utrymme för en lokal med kommersiell verksamhet. Ett försök med denna typ av boende stod klara i vid Bennets väg i Rosengård i Malmö i slutet av 2009. Enligt MKB erbjuder detta boende en bra möjlighet att förena familjeliv och företagande. Verksamheter som de anser lämpliga för bokalerna är bland annat skomakeri, resebyrå, frisör och klädbutik.<sup>170</sup> Enligt Sonia Andersson, stadsplanerare på Sweco i Malmö, fungerar dessa nyetablerade bokaler fantastiskt bra.<sup>171</sup>

Från Bo01 kan konstateras att flera idéer som fanns i visionen aldrig blev verklighet. Idéerna föll ofta på grund av att byggherren inte såg någon ekonomi i projekten. Exempel på det är råa bostäder som de boende själva kunde anpassa efter sina behov. Syftet med denna typ av bostäder var att ge förutsättningar att bedriva verksamheter i området, vilka skulle bidra till en mer levande stadsmiljö.<sup>172</sup>

#### 4.3.5 Handel & Verksamheter

##### *Allmänt om handel*

Butiker och restauranger är beroende av att människor rör sig i stadsdelen under dagen. Om så inte är fallet blir kundunderlaget svagt vilket innebär att nuvarande butiker och service får sämre eller inga incitament alls till att stanna kvar i området och att få nya sådana verksamheter kommer att etablera sig. För att locka folk behöver en stadsdel ha en viss mängd attraktioner som får människor att besöka området. Jacobs exemplifierar detta på ett konkret sätt.

Jacobs kallar, när hon beskriver levande stadsmiljöer, attraktioner som attraherar människor för primära funktioner. Exempel på primära funktioner som tas upp är kontor, fabriker, bostäder, bibliotek, biosalonger, museer, och gallerior, med mera. Jacobs nämner även att vackra platser och gamla stadsdelar kan vara primära funktioner. Primära funktioner kan även vara udda attraktioner, som exempel tar hon upp en nergången stadsdel i Louisville, i USA, där butiker som säljer billiga och ovanliga skor under ett skede etablerar sig i fyra kvarter. När skobutikerna slutligen hade etablerat sig och ryktet spridit sig började människor att komma långt ifrån för att besöka affärerna.<sup>173</sup> På grund av att de primära funktionerna attraherar folk skapas en marknad för serviceföretag, butiker, caféer och restauranger att etablera sig. Dessa kallar hon sekundära funktioner. Blir de sekundära funktionerna tillräckligt många och unika kan dessa (precis som sko-exemplet) bli en primär funktion i sig själv menar hon<sup>174</sup>. Mångfald och sekundära funktioner uppstår dock inte omedelbart av att det finns primära funktioner i stadsdelen. Primära funktioner bör finnas så att människor kommer att utnyttja en gata under hela dygnet. Ett bostadsområde ger sällan tillräckligt underlag för sekundära funktioner under dagen när folk vanligen arbetar. Människorna som använder olika primära funktioner får inte vara av helt

---

<sup>170</sup> MKB (2010).

<sup>171</sup> Andersson (2010).

<sup>172</sup> Persson (2005) s.76.77.

<sup>173</sup> Jakobs (1961) s. 187-191.

<sup>174</sup> Jakobs (1961) s. 189.

olika karaktär för att intressanta möten ska skapas. Ett operahus som ligger på samma gata som nybyggda hyreshus för låginkomsttagare ges som förslag på ett dåligt exempel, som inte leder till ett ökat utbud av sekundära funktioner<sup>175</sup>.

Jacobs uppdelning kring primära och sekundära funktioner är tydlig och bra. Stadsplanerarna kan inte själva bestämma att de sekundära funktionerna ska etablera sig och stanna kvar utöver att möjliggöra det i planerna. Stadsplanerarna kan däremot försöka optimera förutsättningarna för att handel och verksamheter etablerar sig. Det kan delvis göras genom att man försöker etablera en mångfald av olika primära funktioner som drar till sig folk. De sekundära funktionernas möjlighet att uppstå och bestå beror även på kundernas köpkraft, vilken i sin tur beror av deras disponibla inkomster och konsumtionsbenägenhet<sup>176</sup>.

### ***Avvägning mellan befintliga verksamheter / nya etableringar***

De finansiella frågorna är naturligtvis av största vikt vid en exploatering. Är samverkan eller dialogen mellan berörda parter i ett byggprojekt dålig finns det risk för att man inte uppnår den mest ekonomiskt effektiva lösningen. Genom en bättre dialog kan kostnaderna och vinsterna för positiva och negativa externa effekter i bättre utsträckning fördelas. I många fall torde det vara svårt att identifiera och värdera dessa faktorerens positiva externa effekter och i andra fall tas ingen hänsyn till dessa effekter på grund av att det kan vara svårt att allokera kostnaden på någon part.

Ett exempel på en positiv extern effekt är när det finns en äldre eller alternativt vacker byggnad i ett område. Fastighetsägaren till tomten där byggnaden finns kan ha större ekonomisk vinning av att riva byggnaden och uppföra ett nytt hus. Förbipasserande människor och omkringliggande fastigheter kan ta del av den ökade nytta de erhåller av att byggnaden finns utan att behöva utge någon ersättning till ägaren. Fastighetsägaren kommer därför, om denne tänker rationellt, att underskatta det ekonomiska värdet byggnaden har och på sikt ändra till en mer lönsam användning av fastigheten, men som samhällsekonomiskt är mer ineffektiv. Fastigheten kommer därför inte att få en samhällsekonomiskt optimal användning så länge inte markägaren kompenseras ekonomiskt med ett belopp motsvarande den nytta som övriga parter får<sup>177</sup>.

På samma sätt som att det kan uppstå positiva fördelar för tredje part kan denna även komma att påverkas negativt av någons agerande. I dessa fall bör dessa istället bli kompenserade ekonomiskt för den skada de lider. Exempel på sådana effekter är trafik eller industri som kan leda till buller och föroreningar.<sup>178</sup> Trängselskatten som sedan 1 augusti 2007<sup>179</sup> införts permanent i Stockholm är exempel på en avgift som kan anses reglera en negativt extern effekt genom att de som använder bilen i

---

<sup>175</sup> Jacobs (1961) s. 190.

<sup>176</sup> Bergström (2003) s. 16.

<sup>177</sup> Andersson (1998) s. 84-85.

<sup>178</sup> Andersson (1998) s. 85-89

<sup>179</sup> Stockholm Stad (2010a).

innerstaden betalar för kostnaden i form av den olägenhet övriga invånare får genom exempelvis luftföroreningar, buller, köer och stress i trafiken med mera.<sup>180</sup> Dessa effekter minskade även i Stockholm efter införandet<sup>181</sup>. På grund av att marginalkostnaden för att använda bilen i innerstaden stiger kommer antalet bilister att minska till en ny jämviktsnivå som stämmer bättre överens med den egentliga kostnaden varje bilist har av att köra bil i innerstaden. För att en stadsdel ska utvecklas samhällsekonomiskt optimalt bör dessa positiva och negativa externa effekter i stor utsträckning försöka identifieras och regleras efter den marginella nyttan eller kostnaden de medför. Effekterna kan korrigeras genom exempelvis skatter, avgifter, regleringar eller subventioner.<sup>182</sup>

För en stadsdel eller stad kan man tänka sig att det för dess attraktionskraft och välstånd är av betydelse att uppnå till exempel låg arbetslöshet, bra utbildningsnivå och att man skapar ett rikt folkliv med ett rikt utbud av till exempel kultur, nöjen och caféer med mera. Olshammar menar att tillgången på billiga lokaler är nödvändig för att gräsrotskultur, musikscener och nya företag ska kunna etableras<sup>183</sup>. Även Jacobs anser att en stadsdel måste bestå av äldre bebyggelse eller en viss mängd slitna byggnader som kan hålla en lägre hyra<sup>184</sup>. Om det endast finns nya hus i en stadsdel begränsas antalet företag som kan verka där till dem som har råd med de höga omkostnaderna. Därigenom menar Jacobs att endast väletablerade företag som redan går med hög vinst etablerar sig i helt nybyggda områden. Dessa lyckade företag behöver ändå ha gamla byggnader i sin närhet för att inte vara i en allt för ekonomiskt begränsad miljö. ”Om någon skulle ha helt nya idéer av något slag finns det inga marginaler för att känna sig för, misslyckas och experimentera om lokalkostnaderna är för höga” fortsätter Jacobs<sup>185</sup>. Kvarterskrogar, utländska restauranger, pantbanker, ateljéer, gallerier, affärer som säljer musikinstrument och konstnärsmaterial enkla möteslokaler är exempel Jacobs ger på verksamheter som är beroende av låga hyror.<sup>186</sup>

”En mångfald av verksamheter har berikande effekter för staden kulturellt och ekonomiskt”, skriver Olshammar i rapporten *det permanentade provisoriet*<sup>187</sup>. Människor verksamma och boende i ett område med ett varierat utbud av verksamheter åtnjuter många positiva följder<sup>188</sup>. Dessa positiva mervärden är något som alla boende får ta del av vilket skulle kunna leda till ett attraktivare område och slutligen högre marknadsvärde på fastigheterna. Fastighetsägaren som väljer att bevara den äldre byggnaden kanske ekonomiskt hade tjänat mer på att uppföra en ny byggnad eller genom att helt renovera byggnaden och får således inte ta del av de

---

<sup>180</sup> Andersson (1998) s. 85-87.

<sup>181</sup> Stockholm Stad; Vägverket; SL (2010).

<sup>182</sup> Andersson (1998) s. 85-89.

<sup>183</sup> Olshammar (2002) s. 109.

<sup>184</sup> Jakobs (1961) s.215., Lundström & Nyström (2001) s. 117-133., Se även stycke 4.1.2.

<sup>185</sup> Jakobs (1961) s. 216.

<sup>186</sup> Jakobs (1961) s. 215-217.

<sup>187</sup> Olshammar (2002) s. 110.

<sup>188</sup> Se stycke 4.2 för vidare resonemang.

positiva effekter byggnaden medför. För att uppmuntra fastighetsägare till att hyra lokaler som inbringar lägre hyra borde fastighetsägaren möjligtvis på något sätt kompenseras för detta i form av ökad byggrätt eller genom andra lösningar.

### **Lokaler i bebyggelsen**

Den offentliga servicen har en betydande påverkan för ett bostadsområde. Är förutsättningarna för att etablera service dåliga sjunker i regel servicenivån med tiden, vilket ofta leder till en ond spiral med exempelvis färre hyresgäster, högre vakanser och mindre besökare. Ett område med tomma lokaler upplevs som otryggt och skadegörelse tenderar att öka.<sup>189</sup> Insatserna för att motarbeta denna onda spiral är ofta kostsamma och förenade med stora ekonomiska risker. Dock finns det tecken på att bostadsbolagen har intresse av att ta denna risk för att upprätthålla en fungerande offentlig service i anslutning till sina bostäder och därigenom uppnå en mer attraktiv miljö. Exempel på det är hur vissa bostadsföretag har skapat enskilda avdelningar eller helägda dotterbolag som uteslutande arbetar med kommersiella lokaler. Det har också blivit vanligare att bostadsbolagen samarbetar mer med företagsföreningar, och att det i stort läggs mer fokus på den offentliga verksamheten i bostadsområden.<sup>190</sup>

### **Konsekvenser av externhandel**

Externhandel är något som ofta pekats ut som det stora hotet mot livfulla stadskärnor genom att kundunderlaget försvinner från stadskärnan. Exempel kan hittas i Jönköping där centrumhandeln minskade med 20 procent då stormarknaden A6 öppnade<sup>191</sup>. Det blir också tydligt i stadsdelen Hammarby Sjöstad i Stockholm där ingen kommersiell service har lyckats etablera sig till följd av en närliggande storhandel<sup>192</sup>. En del åsikter går dock isär, vilka menar att externhandeln inte alls har denna förödande effekt för stadskärnor. Konkurrensen från externa stormarknader kan leda till lägre hyra för butikslokaler i centrum, vilket kan ge bättre förutsättningar för mer småskalig handel inne i staden. Det finns tecken på att utvecklingen lett till ökat utbud av delikatessbutiker och restauranger i många stadskärnor<sup>193</sup>

Ett annat problem som uppstår vid utökning av externa handelsområden som inte är i linje med begreppet en hållbar utveckling är ett ökat bilberoende. Utöver ökad energiförbrukning är det också en fråga om jämställdhet. Många hushåll har inte tillgång till bil, vilket försvårar deras tillvaro avsevärt då en stor del av handeln erbjuds i perifera lägen av staden. Utsatta grupper är funktionshindrade, pensionärer, ensamstående kvinnor och ungdomar under 25 år. Det går inte heller att påstå att deras situation kan lösas med busslinjer, eftersom utglesning av staden ger sämre förutsättningar för kollektivtrafik.<sup>194</sup> Flera länder i Europa har skapat strikta regelverk

---

<sup>189</sup> Bergström & Fölster (2002) s. 50, Svedström för Boverket (1999) s.48, Jacobs (1961) s.52.

<sup>190</sup> Bergström & Fölster (2002) s 51.

<sup>191</sup> Svedström Boverket (1999) s.51.

<sup>192</sup> Bellander för Boverket (2003) s. 46.

<sup>193</sup> Bergström & Fölster (2002) s. 49-50.

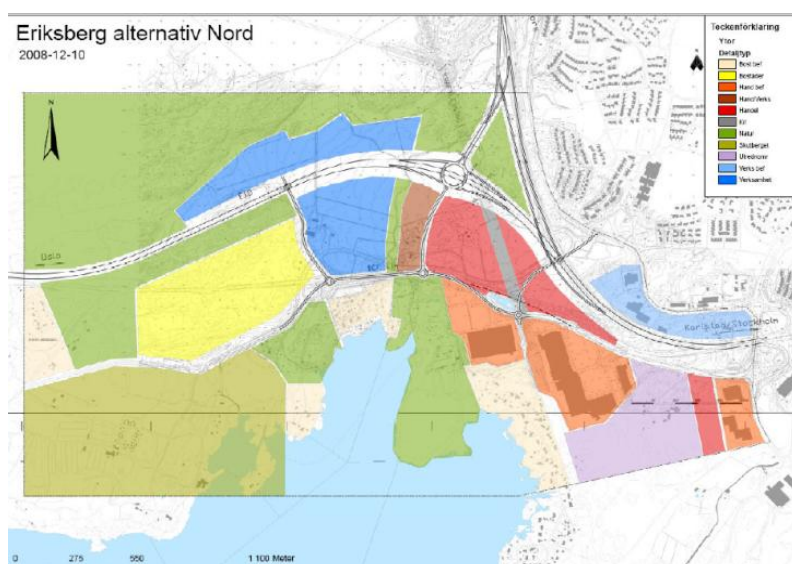
<sup>194</sup> Svedström för Boverket (2004) s. 15-16., Boverket (2004) s. 66.

för att reducera antalet stormarknader, och man har i vissa fall till och med helt förbjudit dessa i externa lägen.<sup>195</sup>

### 4.3.6 Strategier och planering

#### *Planverktyg*

Det svenska plansystemet har lett till att många av landets städer har blivit funktionsuppdelade. På de flesta kommunala översiktsplaner är det tydligt markerat med olika färger exakt vilken användning olika markområden ska ha.<sup>196</sup> En reflektion Boverket gör är att det med de planeringsverktyg som fanns i Sverige innan 1947 ofta utvecklades funktionsblandade städer med bostäder, butiker och verksamheter i samma kvarter. Då planlades gatusnitt och byggnadstyper, men kommunen hade inte rätt att bestämma vilka funktioner som skulle finnas i ett område.<sup>197</sup>



**Figur 12.** Exempel från en fördjupad översiktsplan för Eriksberg, i Karlstad kommun. Kartan separerar olika markanvändning med tydliga färgmarkeringar.<sup>198</sup>

*Plan och bygglagen* (PBL) anger dock att en detaljplan inte skall konstrueras mer exakt än nödvändig, och det finns alla möjligheter att planera för en funktionsblandad stad<sup>199</sup>. Viktigt för en detaljplan som ska ge goda förutsättningar för blandstaden är att det ges utrymme för mer än en markanvändning för området. Denna typ av flexibel detaljplan ger möjlighet för att området kan utvecklas och förändras med tiden. Det är viktigt att utvecklingen kan ske successivt, eftersom en ny stadsdel inte skapas på en dag. Det är en process där verksamheter kommer och går, och det tar tid innan området har mognat och fått sin identitet. En fördel i detta sammanhang kan också

<sup>195</sup> Svedström för Boverket (2004) s. 12., Boverket (2004) s. 67.

<sup>196</sup> Bellander för Boverket (2003) s. 24.

<sup>197</sup> Boverket (2008) s. 74.

<sup>198</sup> Karlstad kommun (2008) s. 26.

<sup>199</sup> Bellander för Boverket (2003) s. 25., PBL 5 Kap.



vara att deltaljplanerna konstrueras för mindre områden för att underlätta möjligheten till justeringar med tiden.<sup>200</sup>

Med flexibla planer blir det dock svårare att förutse hur resultatet kommer att bli. Det blir problematiskt av flera skäl. Ett uppenbart bekymmer är osäkerheten huruvida området utvecklas till den typ av ”god bebyggelse”, som är planernas syfte. Ett annat problem är att PBL lägger stor vikt vid tydlighet och konsekvensbedömning.<sup>201</sup> PBL uppmanar även till att hänsyn ska tas till både enskilda och allmänna intressen. Med anledning av detta sätter ofta vad som anses som ”störande verksamhet” stopp för en funktionsintegrerad stad, och slutsatsen blir att det ofta anses viktigare att undvika störning än att uppnå kvalitéer som är väsentliga för att skapa en livfullare och trevligare stadsmiljö.<sup>202</sup>

### **Samverkan**

Vid förändring av stadsmiljön är det ofta viktigt med god samverkan mellan olika aktörer som har inflytande på processen. Viktiga aktörer kan placeras in i tre huvudgrupper: stadsplaneringsorgan, exploitörer samt slutgiltig användare. Till dessa finns även undergrupper, av såväl offentlig som privat karaktär, och det är viktigt att samtliga är villiga att samarbeta.<sup>203</sup> Denna typ av samverkan kan ge positiva effekter på flera plan. Det gör att personer med olika kompetens ger sin syn på situationen, vilket leder till en bättre helhetssyn. Det kan också vara nödvändigt med någon form av finansiellt samarbete vid större omvandlingsprojekt.<sup>204</sup>

En aktör som är elementärt att lägga fokus på är fastighetsägare. Kompetens och kunskap skiljer sig mycket hos dessa. Stora fastighetsägare har ofta både vana och kunskap inom stadsutveckling, men bland mindre fastighetsägare är det nödvändigt för kommunen att tydliggöra fördelar och mervärden som nyinvesteringar skapar. Hos ekonomiskt svagare fastighetsägare kan det vara svårt att se långsiktigt när större investeringar krävs.<sup>205</sup> I rapporten *Alternativa vägar* anges sex viktiga aspekter vid samverkan: ”

- en tydlig vision med gemensamma målbilder
- en eller flera eldsjälur
- ett starkt engagemang hos kommunens ledning
- en strukturerad organisation för samverkan
- tydliga roller med tydligt ansvar
- lyhördhet och respekt för varandras behov och intressen”

---

<sup>200</sup> Bellander för Boverket (2003) s. 33 & s. 38.

<sup>201</sup> Boverket (2008) s. 77.

<sup>202</sup> Bellander för Boverket (2003) s. 26-27.

<sup>203</sup> Williams & Dair (2007) s. 25-26.

<sup>204</sup> Svenska kommuner och landsting (2008) s. 3.

<sup>205</sup> Svenska kommuner och landsting (2008) s. 25.

En form av samverkan som vissa menar kan vara ett hot mot god detaljplanering är förhandlingsplanering, då ekonomiskt starka aktörer gemensamt med kommunens planeringsorgan lägger upp nya planer. Kritiska röster menar att allmänhetens vilja sätts åt sidan för rent kommersiella intressen, och att kommunens ursprungliga visioner ibland inte blir verklighet då de inte alltid är de ekonomiskt mest lönsamma förslagen.<sup>206</sup>

### 4.4. Sammanfattning

Det är svårt att peka på en eller några enskilda faktorer som extra viktiga för att en stadsdel ska uppnå en levande miljö med många verksamheter. Ett stort antal omständigheter tillsammans avgör om möjligheterna för publika verksamheter är goda eller inte. För att kunna göra en analys av Norra Sorgenfri, i kapitel 5 och 6, behöver vi dock försöka urskilja vilka faktorer som är av stor betydelse för att publika verksamheter ska etablera sig. Först och främst är det helt nödvändigt att området är befolkat. Finns inga kunder finns det ingen grund för verksamheter att etablera sig. Det är även av stor betydelse att området utformas på ett sätt som är fördelaktigt för verksamheter. Utformningen bör även vara på ett sådant sätt att det attraherar människor så att området därigenom befolkas. För att lyckas med att befolka stadsdelen och att området uppnår en god struktur är det av vikt att det finns ett välutvecklat och fungerande samarbete mellan involverade aktörer. Det är viktigt att mål, strategier och planer utformas på lämpligt sätt.

Vi väljer att strukturera viktiga faktorer under tre (3) huvudgrupper. Dessa är:

1. Att området är befolkat
2. Områdets struktur
3. Strategier och planverktyg

Inom varje grupp går det att urskilja flera underfaktorer, som är nödvändiga om man ska få ett bra utfall. I kapitel 5 görs en tydligare sammanfattning av denna indelning och ett utförligare resonemang förs kring dessa grupper.

---

<sup>206</sup> Bellander för Boverket (2003) s. 24.

## 5. Komparativ analys av Norra Sorgenfri

### 5.1 Förutsättningar

I denna del genomförs en komparativ analys, där två utvalda stadsdelar studeras. Stadsdelarna jämförs med framtagna planer och idéer för Norra Sorgenfri. Undersökningen sker genom en empirisk studie samt genom jämförelser av nyckeltal. Studierna ska fokusera på de faktorer vi identifierar som avgörande för att lyckas skapa en levande stadsmiljö med ett rikt utbud av offentlig verksamhet.

Vi väljer att i enlighet med sammanfattningen av teorin i stycke 4.4. strukturera faktorer, som är viktiga för en levande miljö med många verksamheter, i tre huvudgrupper. Dessa grupper avser (1.) att området är befolkat, (2.) områdets struktur samt (3.) vilka strategier och planeringsverktyg som har använts för att uppnå en önskad stadsmiljö. För varje grupp presenteras, i stycket 5.3, nyckelfaktorer som är de mest betydande för att skapa en levande stad. Dessa nyckelfaktorer har redogjorts för noggrannare i teoridelen. De framtagna faktorerna studeras närmare på de två fallen och jämförs därefter med planerna för Norra Sorgenfri.

För att kunna jämföra dessa faktorer i absoluta tal använder vi fyra stycken nyckeltal. Vi har valt två stycken som mäter tätheten i området, vilka är befolkningstäthet och exploateringsgrad. De två andra nyckeltalen visar andelen lokaler i områdena, genom att beräkna dels kvoten lokaler av den totala bebyggelsen minus industribebyggelsen och dels genom att beräkna mängden lokaler i förhållande till områdets yta. För Norra Sorgenfri finns ungefärliga värden på nyckeltalen. I avsnittet diskussion och slutsats avser vi att resonera kring vad nyckeltalen borde vara i Norra Sorgenfri för att uppnå den vision kommunen har för området. Analysen syftar till att mer ingående besvara våra uppsatta frågeställningar.

- 1 Vilka faktorer är viktiga för att skapa en befolkad stad som i förlängningen ger ett rikt stadsliv?
- 2 Vilka lärdomar och förutsättningar kan erhållas från befintliga innerstadsdelar, med stor mångfald och rikt utbud av publika verksamheter, samt liknande förnyelseprojekt?
- 3 Vad finns det för möjligheter att uppnå gynnsamma förhållanden för publika verksamheter i Norra Sorgenfri och hur uppnås dessa?

Första frågan har till stor del redan behandlats i teoridelen. Kunskapen som vi tillförskansat oss från teorigenomgången kommer i ett ytterligare steg att appliceras på jämförelseobjekten och Norra Sorgenfri, och därigenom hjälpa oss att djupare kunna besvara de två andra frågeställningarna.

## 5.2 Utvalda jämförelseobjekt

Vid val av jämförelseobjekt har stadsdelar av olika typ sökts. Det har gjorts av den anledningen att det ska bidra med erfarenheter från ett bredare spektrum. Dels har vi sökt en befintlig stadsdel som med tiden naturligt har utvecklats till ett område med det stadslivet och den mångfald som eftersträvas i visionen för Norra Sorgenfri. Syftet med den typen av område är att identifiera viktiga förutsättningar vid en befintlig god stadsmiljö och vad man bör eftersträva att uppnå för en ny stadsdel med överlagd planering. Nästa typ av område som efterlysts är ett aktuellt förnyelseprojekt med liknande visionsprogram men som ligger längre fram i sin utvecklingsprocess. Erfarenheter från detta objekt skall ge konkreta lösningar vid en likartad planeringsprocess.

Slutligen var tanken att finna ett färdigställt område som utvecklats genom ett tydligt planprogram med teorier om en blandstad som förebild. Denna typ av jämförelseobjekt har vi dock inte funnit. De områden som undersökts närmre anser vi inte vara jämförbara med Norra Sorgenfris förutsättningar och uppfyller således inte de kriterier vi efterlyst. En anledning till att vi ej fann något lämpligt jämförelseobjekt kan vara att denna typ av stadsbyggnad är relativt ny och att de områden som varit aktuella inte har kommit tillräckligt långt i utvecklingen av området för att kunna ge en rättvisande bild i denna jämförelse.

Den stadsdel vi valt att representera en naturligt utvecklad och fungerande stadsdel är Möllevången i Malmö. Vi har valt en stadsdel i Malmö, eftersom ett jämförelseobjekt inom samma kommun av naturliga skäl har många gemensamma förutsättningar. Vi valde Möllevången därför att vi tycker att det är den stadsdel i Malmö som har flest likheter med visionen för Norra Sorgenfri. Dessa likheter består i att området har Malmös högsta befolkningstäthet, en stor variation av funktioner och ett rikt stadsliv.

Det förnyelseprojekt vi valt som jämförelseobjekt är Östra Kvillebäcken i Göteborg. Visionen för området är snarlik den för Norra Sorgenfri och ger erfarenheter av vilka strategier Göteborg stad har använt för att uppnå sina mål. Några exakta resultat av dess utveckling går inte att undersöka eftersom stadsdelen inte är uppbyggd men planprocessen är betydligt längre fram med antagen detaljplan för hela området.

## 5.3 Identifiering av viktiga faktorer och val av nyckeltal

### 5.3.1 Att området är befolkat

Det är elementärt att området är välbefolkat under alla tider på dygnet för att ge ett tillräckligt kundunderlag för service, men även för att skapa ett rikt stadsliv och för att människor ska känna trygghet. Faktorerna som vi anser är av störst betydelse (utan inbördes rangordning) för hur mycket människor som rör sig i ett område är:

1. Invånartätheten
2. Genomströmningen av folk

### 3. Attraktioner i området

Invånartätheten är en uppenbar faktor direkt kopplad till hur befolkat ett område är, men det krävs även att området besöks av människor av andra anledningar. Därför är det viktigt med attraktioner i området som lockar besökare utifrån. Genomströmningen av folk, som inte har som avsikt att besöka stadsdelen, är också av vikt då dessa personer ändå exponeras för stadsdelen och bidrar till ökat kundunderlag. Stadsdelarna analyseras genom att varje faktor analyseras och jämförs. Även andra faktorer som hur omkringliggande stadsdelar påverkar och vilka attraktioner, i form av primära funktioner, som är lokaliserade i området berörs.

Vi har även tagit fram nyckeltalet befolkningstäthet, invånare per hektar, som ett mått på hur befolkat ett område är. Även nyckeltalet exploateringsgrad skulle fungera som ett mått på hur befolkat ett område är. Vi har dock valt att placera nyckeltalet exploateringsgrad under gruppen *områdets struktur* som ett mått på bebyggelsetätheten. Befolkningstätheten speglar direkt hur många invånare som bor på en yta. Exploateringsgraden däremot visar endast om området är tätbebyggt eller inte. Huruvida en fastighet med hög exploateringsgrad ändå har vakant yta eller består av skrymmande verksamheter framgår inte ur detta nyckeltal.

#### 5.3.2 Områdets struktur

Denna grupp syftar till att studera strukturen för området, kvarteren och byggnaderna. Strukturen påverkar rörelsen inom aktuellt område, men även den estetiska faktorn är intressant då den har stor betydelse för hur attraktivt folk upplever stadsmiljön. Följande faktorer är de mest essentiella för områdets struktur:

4. blandning mellan ny och äldre bebyggelse
5. funktionsblandning
6. mindre enheter i form av klassisk kvartersstad
7. tätbebyggt

Att byggnaderna har en varierad ålder är ofta en fördel. En varierad åldersstruktur kan erbjuda lokaler med varierande hyresnivåer vilket ger förutsättningar för en mångfald av verksamhetstyper. Med funktionsblandning menas att det ska finnas en blandning av bostäder och lokaler på kvartersnivå som genererar en strid ström av människor under hela dygnet. Det ska även vara en blandning inom dessa grupper, vilket innebär att det exempelvis bör finnas både hyresrätter och bostadsrätter samt olika typer av kaféer, handel och verksamheter. En byggnadsstruktur med slutna innergårdar, det vill säga klassisk kvartersstad, har visat sig populär enligt forskarrapporten *attraktiva kvarterstyper*. Uppförs bebyggelsen enligt denna stil blir ofta gränserna mellan privat och offentligt tydliga och en god bebyggelsetäthet uppnås. Kvarteren och byggnaderna bör även uppföras i mindre enheter, då denna kvarterstyp ger ett finmaskigare gatunät som är fördelaktigt för rörelsen i området.

Jämförelsen kommer att behandla denna grupp genom att jämföra ovanstående faktorer. Nyckeltalen exploateringsgrad och andelen lokaler i området används i undersökningen för att konkret jämföra områdenas struktur. Centralt i jämförelsen kommer vara att studera nyckeltalet andelen lokaler för jämförelseobjekten då det torde ge en tydlig indikation på vad som är en rimlig mängd publika verksamheter i Norra Sorgenfri. Jämförelseobjektet Möllevången, i Malmö, ger ett resultat på hur jämvikten mellan bostäder och lokaler uppnåtts naturligt, medan Östra Kvillebäcken, i Göteborg, visar vilken fördelning en annan kommun anser genomförbar i ett liknande scenario. Andelen lokaler mäts både genom relationen mellan BTA lokaler och BTA bostäder<sup>207</sup> för byggnaderna i området och relationen mellan BTA lokaler och totala markytan för områdena.

Exploateringsgraden är kvoten av den sammanlagde våningsytan, det vill säga brutto arean, och markarealen. Vi har valt att använda ett mått på exploateringsgraden för hela stadsdelarna inkluderat vägar, parkeringsplatser, torg och parker istället än för varje enskilt kvarter.

### 5.3.3 Strategier och planverktyg

Hur planeringen och samverkan mellan olika parter sker vid en exploatering har stor betydelse för utgången av projektet. De mest betydande faktorerna vi valt ut vid utvecklingen av en stadsdel är:

8. flexibla planer
9. god samverkan mellan olika aktörer

För att kunna utveckla en stadsdel successivt och smidigt krävs att planerna är flexibla på ett sådant sätt att det inte för detaljerat inskränker vilken användning fastigheter får ha eller vad som får uppföras. Risken finns annars att stadsdelen inte utvecklas och förnyas efter rådande förutsättningar. Att utveckling sker med god samverkan mellan privata och offentliga aktörer är en viktig faktor då det leder till att en bredare kompetens kopplas till projektet, vilket kan innebära en bättre helhetssyn. Att dessa samarbeten fungerar väl kan även vara en nyckel till att lyckas finansiera större förnyelseprojekt.

Vid denna jämförelse kommer vi inte att studera Möllevången, eftersom det är en befintlig stadsdel. Studien kommer istället att fokusera på vilka strategier och planer Östra Kvillebäcken använder sig av. Göteborgs stad har kommit längre fram i arbetet med Östra Kvillebäcken än vad Malmö har gjort för Norra Sorgenfri. I maj 2010 startade bygget av området.<sup>208</sup>

---

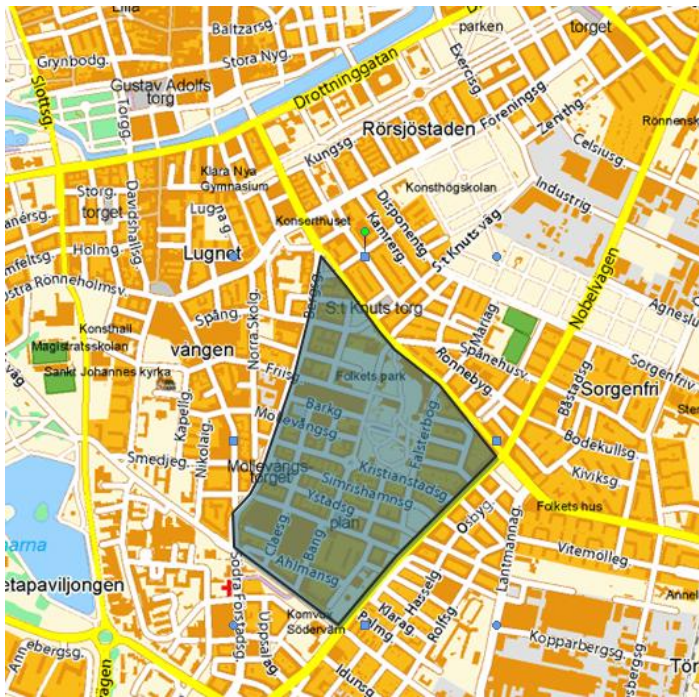
<sup>207</sup> Andelen lokaler = BTA lokaler / (BTA lokaler + BTA bostäder)

<sup>208</sup> Älvstranden utveckling AB (2010a)

## 5.4 Beskrivning av jämförelseobjekt

### 5.4.1 Möllevången

Stadsdelen Möllevången ligger söder om Malmös innerstad. Området avgränsas i denna jämförelse av Bergsgatan, Södra Förstadsgatan, Spårväggsgatan, Nobelvägen och Amiralsgatan. Se figur 13 för tydliggörande. Anledningen till att denna definition av Möllevången valts är för att Malmö Stad valt en sådan i sin stadsdelsindelning och statistiken som finns tillgänglig är anpassad efter detta område. Eventuellt hade statistiken blivit ännu bättre om gränsen längs med Bergsgatan hade flyttats ett kvarter i västlig riktning. Den nya avgränsningen hade även inkluderat kvarteren väster om Bergsgatan som har en stor andel lokaler. Området är cirka 53 hektar<sup>209</sup> stort och hade 1 januari 2010 en befolkning om 10 337<sup>210</sup>. Området har därmed en befolkningstäthet på 195 invånare per hektar.



Figur 13. Möllevången är det skuggade området på kartan<sup>211</sup>.

Inom området ligger Folkets park där många människor uppehåller sig och flera evenemang och aktiviteter arrangeras. Folkets park är en typisk attraktion som genererar folk även från andra stadsdelar. Den ”mångkulturella eller kontinentala stämningen” är även en attraktion som troligen lockar många besökare till området. Denna karaktär gestaltas genom Möllevångstorget och närliggande gator med sitt

<sup>209</sup> Malmö Stad (2009d)

<sup>210</sup> Malmö stad (2010e).

<sup>211</sup> Kartunderlag från [www.hitta.se](http://www.hitta.se)

folkvimmel, där flertalet uteserveringar, utländska matbutiker och annan handel finns av tämligen säregen art.



Figur 14. Folkliv i Molløvången.<sup>212</sup>

Nobelvågen och Bergsgatan är trafikerade genomfartsleder i nord sydlig riktning som genererar mycket folk till området. I västlig riktning finns också trafikerade stråk utanför området, bland annat i form av Södra Förstadsgatan och Friisgatan, som binder ihop Molløvången med innerstaden och således leder folk till att besöka Molløvången. Kollektivtrafiken i området är välutbyggd, med både region- och lokalbussar. Citytunnelns nya station vid Triangeln ligger på nära gångavstånd från området och förbättrar kommunikationsmöjligheterna avsevärt.

Exploateringsgraden för stadsdelen är cirka 1<sup>213</sup>. Folkets park och några rivningstomter i norra delen av Molløvången, som används bland annat till parkeringsplatser, sänker exploateringsstalet något. Stadsdelen är till stor del uppbyggt av slutna kvarter, enligt den klassiska kvartersstadens principer. Husen i dessa kvarter är generellt fyra till fem våningar. Några av kvarteren väster om Folkets park samt i södra delen av Molløvången avviker dock från den stilen. Dessa kvarter

<sup>212</sup> Bild: Mats Blomqvist & C J Martin Ivarsson

<sup>213</sup> Exploateringsgraden har beräknats utifrån statistik från [www.datcha.com](http://www.datcha.com)



består av nyare hus vilka generellt även är högre. 68 procent av husen är byggda före 1940 och 25 procent under perioden 1961 till och med 1980<sup>214</sup>. Generellt kan framhållas att kvarteren med hus uppförda mellan 1961 och 1980 är de kvarter i området som i större utsträckning saknar publika verksamheter.

Högst koncentration av lokaler finns vid kvarteren intill Möllevångstorget och längs med Bergsgatan. Dock finns små lokaler mer eller mindre utspridd över hela området. 18,7 procent av områdets BTA bostäder och lokaler består av lokaler. Mängden lokaler uppgår i genomsnitt till 1 670 kvadratmeter per hektar mark, 16,7 procent<sup>215</sup>.

### Nyckeltal

|                              |                                       |
|------------------------------|---------------------------------------|
| Befolkningstäthet:           | 195 personer/hektar                   |
| Exploateringsstal:           | 0,93 <sup>216</sup>                   |
| Andel lokaler i bebyggelsen: | 18,7 %                                |
| Andel lokaler per markyta:   | 1670 kvm lokaler/hektar mark (16,7 %) |

### 5.4.2 Östra Kvillebäcken

#### Beskrivning av området

Östra Kvillebäcken är en del av stadsförnyelseområdet Backaplan i Göteborg. I jämförelsen studeras södra delen (markerat i figur 15) av det område som benämns Östra Kvillebäcken. Just denna del av Backaplan har flest likheter med Norra Sorgenfri och det är här som utvecklingsprocessen har nått längst.



**Figur 15.** Det gråtonade området på kartan är hela Östra Kvillebäcken. Området som är rödmarkerat är det aktuella planområdet.<sup>217</sup>

<sup>214</sup> Malmö Stad (2009d)

<sup>215</sup> Statistiken har beräknats utifrån uppgifter från [www.datcha.com](http://www.datcha.com)

<sup>216</sup> Uppgifter saknas för BTA byggnader för två fastigheter, varför ett egentligt exploateringsstal är marginellt högre.

Stadsdelen ligger på Hisingen, norr om Göta älv, endast två kilometer från centrum i Göteborg. Hela planområdet för Backaplan upptar 100 hektar<sup>218</sup> och jämförelseobjektets yta utgör 11,5 hektar<sup>219</sup> av detta område. Det kan jämföras med Norra Sorgenfri som har en yta på cirka 40 hektar. I planprogrammen för Östra Kvillebäcken för och Norra Sorgenfri finns flera likheter. Östra Kvillebäcken beskrivs som ett område med centralt läge och brokigt innehåll. Här finns en blandning av små och stora byggnader samt verksamheter av olika slag. Detta i kombination med flera avrivna tomter och att området är fördelat på många fastighetsägare gör att det på flera plan kan dras paralleller till Norra Sorgenfri<sup>220</sup>. Även visionen för området är i samma anda som den för Norra Sorgenfri. Här talas mycket om en ”kontinental atmosfär” och hur det ska uppstå en stor mängd möten mellan människor. Området ska erbjuda ”storstadens breda utbud av arbete, handel och kultur”. Värt att nämna är också att den östra delen av förnyelseområdet utgörs av en park som Kvillebäcken rinner igenom.<sup>221</sup> Figur 16 och 17 visualiserar de båda områdenas likheter ytterligare.



Figur 16. Bilder på Östra Kvillebäcken.<sup>222</sup>



Figur 17. Bilder på Norra Sorgenfri.<sup>223</sup>

I december 2009 vann detaljplanen för östra Kvillebäcken, södra delen, laga kraft med en genomförandetid på tio år och den följande beskrivningen av området görs utifrån dessa planer samt gestaltungsprogrammet.

---

<sup>217</sup> Göteborg Stad (2008b) s.5.

<sup>218</sup> Göteborg Stad (2009b) s 22.

<sup>219</sup> Göteborg Stad (2009a)s.3.)

<sup>220</sup> Göteborg Stad (2008b) s.4.

<sup>221</sup> Göteborg Stad (2008b) s.6.

<sup>222</sup> Göteborg Stad (2002) s.16 & 18.

<sup>223</sup> Bild: Mats Blomqvist & C J Martin Ivarsson

Bebyggelsen ska vara omväxlande och husens våningsantal kommer att variera i området. Utmed Gustaf Daléngsgatan och enstaka andra platser ska husen ha sju till tio våningar. Ett punkthus med 16 våningar ska uppföras vid ett av torgen. I områdets inre delar utmed de mindre gatorna ska våningsantalen uppgå till fem våningar med enstaka högre hus. Vidare ska bebyggelsen vara av innerstadskaraktär med butiker gatuplan och mindre stadsrum, vilket ska ge goda stadsmässiga kvalitéer. Befintlig gatustruktur ska behållas och utgöra grunden för kvartersindelningen. Gatorna kommer att anpassas efter sin användning och exempelvis ska det längs publika stråk göras enkelt att stanna till med bil. I figur 18 tydliggörs hur området kommer att utvecklas.<sup>224</sup> Hela området kommer att bestå av nybyggnationer förutom en mindre byggnad i sydvästra hörnet. I denna byggnad planeras saluhallliknande verksamhet att bedrivas.<sup>225</sup> Exploateringstalet i stadsdelen kommer att uppgå till 1.6. Totalt ska stadsdelen bebyggas med cirka 1600 lägenheter, fördelade på 160 000 kvadratmeter BTA, med ett ungefärligt invånarantal på 4000 personer. Det ger en befolkningstäthet på 348 invånare per hektar.<sup>226</sup>

Lokaler i området kommer i princip uteslutande finnas vid gathörnen och då främst koncentrerat till huvudgatan Gustaf Daléngsgatan samt några mindre torgplatser. Utöver dessa lokaler kommer även en större byggnad med uteslutande kontors- och handelslokaler uppföras utmed Hjalmar Brantingsgatan. Det är en tungt trafikerad väg och huset skall fungera som bullervall.<sup>227</sup> Totalt kommer det finnas nästan 24 000 kvadratmeter lokaler vilket utgör 12,9 procent av områdets BTA. Mängden lokaler per markyta är i genomsnitt 2 060 kvadratmeter per hektar mark, 20,6 procent. Dock kommer cirka 19 000 kvadratmeter av denna lokalyta finnas i den stora byggnad som ska fungera som bullerskydd längs Hjalmar Brantingsgatan. Figur 18 visar var lokalerna i området ska ligga.

I norr och i öst består närliggande områden av större verksamhets- och handelsområden med stormarknader kombinerat med parkeringsytor och avrivna tomter. Dessa områden ingår i framtida förnyelseprojekt och även här planeras det för en mer stadslig och funktionsblandad miljö. Utvecklingen av dessa områden kommer att ha stor inverkan på Östra Kvillebäcken framtida förutsättningar och möjligheter. I övriga väderstreck anknyter Kvillebäcken till bostadsområden med ytterst liten del verksamheter och handel.<sup>228</sup> Östra Kvillebäckens läge norr om Göta älv gör att avståndet till centrum i praktiken är längre än de två kilometer som kartan visar, men detta planerar Göteborg förändra genom bättre förbindelser över älven.<sup>229</sup>

---

<sup>224</sup> Göteborg Stad (2008b) s.8-12.

<sup>225</sup> Göteborg Stad (2008b) s.15.

<sup>226</sup> Svensson (2010); För fullständig intervju med Anders Svensson se bilaga 1.

<sup>227</sup> Göteborg Stad (2008b) s.15-16.

<sup>228</sup> Göteborg Stad (2002) s 18.

<sup>229</sup> Göteborg Stad (2002) s 4.



Figur 18. Kartan visar planområdet och var man ska ha lokaler redan från början. <sup>230</sup>

### **Planering och tillvägagångssätt**

Planeringen lägger stor vikt vid etablering av publik verksamhet och enligt Anders Svensson på stadsbyggnadskontoret i Göteborg efterstavar man att ” i princip ha så stor andel lokaler som är möjligt med hänsyn till kundunderlag och hyresnivåer”<sup>231</sup>. Det innebär att den relativt låga andelen lokaler som anges i stycket ovan är baserad på de delar i detaljplanen där enda tillåtna användningen är lokaler. Möjlighet ges till ytterligare etableringar och förändringar med tiden genom att alla kvarter i detaljplanen har beteckningen BHK, som betyder bostäder, handel och kontor, och ger möjlighet till blandad markanvändning. Ytterligare förutsättningar ges genom att samtliga bottenvåningar längs Gustaf Daléngsgatan utformas så att de relativt enkelt går att konvertera till lokaler. I princip ska hela området utvecklas genom nybyggnation eftersom ingen av den befintliga bebyggelsen anses uppnå en kvalitet värd att utveckla eller bevara. Det innebär att de verksamheter som idag är lokaliserade på området behöver flytta på sig. Anders Svensson hänvisar till att det kommer ges tillfälle att fortsätta sin verksamhet vid de nya lokalerna som skall byggas och det pågår diskussioner mellan kommunen och aktuella hyresgäster. Vidare nämner han hur andra lösningar har varit att flytta verksamheten till närliggande områden. Studeras förnyelseplanerna för Backaplan och norra delen av Östra Kvillebäcken är det tydligt att dessa delar är avsedda för mer storskaliga

<sup>230</sup> Göteborg Stad (2010b) s.40.

<sup>231</sup> Svensson (2010); För fullständig intervju med Anders Svensson se bilaga 1.

verksamheter samt att ny bebyggelse blandas med befintlig. I dessa områden planerar man att spara en stor del av den befintliga bebyggelsen.

Intressant är också hur förslagen från ursprungliga planprogrammet från 2002 ändrades till den slutgiltiga detaljplanen rörande våningsantal. I de första planerna bedömdes en fyrvåningskala vara lämplig, men detta reviderades till att det dominerande våningsantalet ligger på fem till åtta våningar. Enligt Anders Svenson var detta ett resultat av att en betydligt högre täthet var att föredra för att uppnå målen om en levande stadsmiljö med rikt utbud av affärer och restauranger längs publika stråk. En annan anledning var att det var positivt för ekonomin i projektet som var ansträngd till följd av att stora delar av tidigare industrimarken behöver saneras.

Området har fördelats mellan sju olika byggföretag av olika karaktär. Anders Svenson menar att Göteborgs stad har ett ansvar att sprida tilldelningen av mark mellan små och stora aktörer och förhoppningen är också att det ska ge en naturlig variation av bebyggelsen. Kvarteren delas upp i två till fyra lotter som fördelas mellan de sju byggherrarna, vilket innebär att ingen enskild aktör får stå för utbyggnaden av ett helt kvarter. Detta system är också anledningen till att hela området behandlas i en relativt stor detaljplan. För att kunna samordna samtliga byggföretag anser Göteborg stad att det nödvändigt att hantera hela området i en plan istället för att dela in enskilda kvarter i mindre detaljplaner.

Ett av byggbolagen är Älvstranden utveckling AB som är ett helägt kommunalt bolag vars uppgift är att leda och driva utvecklingen av denna del av Göteborg. Genom att kommunen skaffar sig strategisk viktiga markområden stärks kommunens ställning. Det kommunala utvecklingsbolaget fungerar som en garanti för att helhetstänkandet vid stadsförnyelsen inte åsidosätts.<sup>232</sup>

### ***Nyckeltal***

|                              |  |
|------------------------------|--|
| Befolkningstäthet:           | 348 personer/hektar                    |
| Exploateringstal:            | 1,60                                   |
| Andel lokaler i bebyggelsen: | 12,9 %                                 |
| Andel lokal per markyta:     | 2 060 kvm lokaler/hektar mark (20,6 %) |

## **5.5 Analys**

### **5.5.1 Att området är befolkat**

#### ***1. Invånartätheten***

I Östra Kvillebäcken planeras en hög befolkningstäthet på 348 invånare per hektar. Man nämner i planprogrammet att man genom att tillåta högre bebyggelse uppnår en hög befolkningstäthet, vilket skapar ett underlag för en stadsdel med stadsmässiga kvaliteter. Möllevångens befolkningstäthet är 195 invånare per hektar. Malmö Stad har uppskattat att det kommer att bo cirka 5000 människor i Norra Sorgenfri när det

---

<sup>232</sup> Bellander för Boverket (2003) s. 38.

är färdigutbyggt. Det skulle med områdets area om 40 hektar att ge en befolkningstäthet på 125 invånare per hektar. Vi väljer dock i jämförelsen att justera Norra Sorgenfris siffra för invånarantalet. I planprogrammet framgår att antalet lägenheter i Norra Sorgenfri beräknas bli 2500-3000 stycken. Totala BTA bostäder planerar man till 280 000 kvm. Vi väljer att räkna med att en lägenhet upptar 100 kvm BTA, vilket leder till att antal lägenheter i området blir 2800 stycken. Samma proportion används vid beräkningen av antalet lägenheter i Östra Kvillebäcken och stämmer överens med den siffra vi fått av Anders Svensson på Göteborgs stadsbyggnadskontor. Vi väljer därmed att räkna på att det kommer att byggas 2800 lägenheter i våra jämförelser.

Vi väljer även att korrigera antalet personer per lägenhet, där Göteborg räknar med 2,5 och Malmö 2,0. Vi anser att det är orimligt att dessa siffror kommer att skilja sig så mycket mellan stadsdelarna och hänvisar istället till Boverkets statistik där antalet personer per lägenhet är ungefär detsamma i Göteborg och Malmö år 2007, 2,10 respektive 2,15<sup>233</sup>. Därav anser vi att 2,10 boende per lägenhet för Norra Sorgenfri respektive 2,15 för Östra Kvillebäcken är lämpliga värden. Om ovanstående korrigeringar görs så blir det framtida invånarantalet i Norra Sorgenfri 5 880 invånare, vilket ger en boendetäthet på 147 invånare per hektar. För Östra Kvillebäcken minskar invånarantalet till 3 440 och invånartätheten blir 299 invånare per hektar.

Vårt att granska är även de stadsdelar som ligger runt om kring Östra Kvillebäcken, Möllevången och Norra Sorgenfri. I Östra Kvillebäcken är det i dagsläget inte samma stadsmässiga bebyggelse i kvarteren runtomkring. Stadsdelen ligger dock väldigt nära innerstaden och har på sikt en stor potential att bli en del av centrum, se punkt 2 *Genomströmning av folk*. Möllevången är i stort hopbyggt med kringliggande stadsdelar, vilka även är tämligen tätbefolkade. Områdena intill Norra Sorgenfri har rätt stora variationer när det gäller bebyggelse och befolkningstäthet. I dagsläget är Norra Sorgenfri inte särskilt väl integrerat med angränsande stadsdelar. Det beror givetvis på att Norra Sorgenfri idag består av avrivna tomter och mycket byggnader i behov av renoveringar. Tågspåret, kyrkogården och kolonilotterna fungerar även som barriärer vilket medför problem att växa ihop med övriga stadsdelar.

För att tydliggöra hur stadsmässiga områdena omkring Möllevången och Norra Sorgenfri har information sammanställts i tabell 4 och 5 för befolkningstätheten gällande de närmast angränsade områdena. Uppgifterna kommer från Malmö Stads statistik över olika stadsdelar och är från 2008<sup>234</sup>. Avgränsningarna för de olika områdena har gjorts efter de gränsdragningar Malmö stad valt att göra i statistiken. Arean över området Värnhem har i vår sammanställning minskats från 38 till 20 hektar, på grund av att 18 hektar som ingår i området enligt Malmö stads avgränsning är kvarteren Spårvägen och Verket inom Norra Sorgenfri.

---

<sup>233</sup> Boverket (2007) s. 126.

<sup>234</sup> Malmö Stad (2008b)

### Norra Sorgenfri

|                           | Areal (ha) | Invånare | Invånare/hektar |
|---------------------------|------------|----------|-----------------|
| <b>4.Västra Sorgenfri</b> | 41         | 5 694    | 139             |
| <b>6.Östra Sorgenfri</b>  | 38         | 6 087    | 160             |
| <b>8.Emilstorp</b>        | 34         | 0        | 0               |
| <b>7.Katrinelund</b>      | 20         | 1 701    | 85              |
| <b>5.Värnhem</b>          | 20         | 2 048    | 102             |
| <b>Totalt</b>             | 153        | 15 530   | 102             |

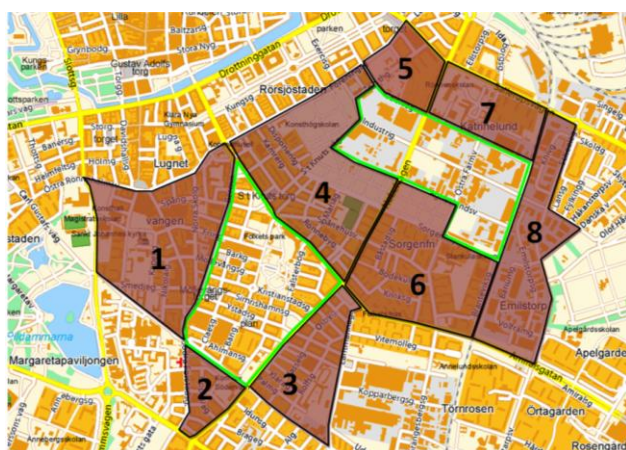
Tabell 4. Statistik över areal, invånare och befolkningstäthet för områden som gränsar till Norra Sorgenfri. Numreringen identifierar områdena i figur 19.

### Möllevången

|                            | Areal (ha) | Invånare     | Invånare/hektar |
|----------------------------|------------|--------------|-----------------|
| <b>4. Västra Sorgenfri</b> | <b>41</b>  | <b>5 694</b> | <b>139</b>      |
| <b>3.Norra Sofielund</b>   | 26         | 3 590        | 138             |
| <b>2.Södervärn</b>         | 11         | 1 443        | 131             |
| <b>1.Rådmansvången</b>     | 50         | 6 589        | 132             |
| <b>Totalt</b>              | 128        | 17316        | 135             |

Tabell 5. Statistik över areal, invånare och befolkningstäthet för områden som gränsar till Möllevången. Numreringen identifierar områdena i figur 19.

Statistiken visar hur stadsdelarna kring Möllevången är mer tätbefolkade, med en invånartäthet om 135 invånare per hektar. Norra Sorgenfris angränsande stadsdelar har en invånartäthet om 102 invånare per hektar. Faktorer som sänker tätheten i områdena kring Norra Sorgenfri är koloniområdet i Katrinelund, och att industriområdet Emilstorp helt saknar bostäder. Även S:t Pauli kyrkogård som ligger inom områdena Östra och Västra Sorgenfri ger en mindre täthet. Kyrkogården leder även till att byggnaderna i Norra Sorgenfri förutom i kvarteret Degeln, i sydöstra hörnet av planområdet, inte kommer att vara sammankopplade med de boendetäta delarna i Västra och Östra Sorgenfri.



Figur 19. Karta över angränsande områden till Möllevången och Norra Sorgenfri<sup>235</sup>.

<sup>235</sup> Kartunderlag från [www.hitta.se](http://www.hitta.se)

## **2. Genomströmningen av folk**

När det gäller genomströmningen av folk så har Möllevången de mest gynnsamma förutsättningarna. Malmös centrum har vuxit i riktning mot stadsdelen samtidigt som även stora genomfartsleder förser området med folk. Kollektivtrafiken, både den lokala och regionala, är stark här och denna kommer i framtiden förbättras ytterligare då citytunneln kommer ha en station i närområdet.

Förutsättningarna för de övriga områden i jämförelsen är av naturliga skäl mer ovissa då deras mark idag inte är av stadskaraktär. Östra Kvillebäcken ligger på kartan relativt centralt, men är helt beroende av att barriäreffekter i form av Göta älv samt Hjalmar Brantingsgatan minimeras. En mycket viktig faktor i sammanhanget är också att den framtida utvecklingen av hela Backaplan blir lyckad och i nästa led genererar folk. Malmö Stad konstaterar att få hinder i form höjdskillnader och vattenområden finns i Malmö och att Norra Sorgenfri tillhör stadsdelen innerstaden, vilket borde innebära goda möjligheter till stadsmässig bebyggelse. Stora förhoppningar finns också att Norra Sorgenfris utveckling ska leda till ett starkt stråk, längs Industrigatan, mellan centrum och östra Malmö. Genomströmningen av människor i Norra Sorgenfri är stor, främst genom biltrafik på Nobelvägen och Industrigatan. I nuläget finns dock inget i området som attraherar folk att besöka det eller att stanna upp.

## **3. Attraktioner i området**

I Möllevången är Folkets park ett exempel på en mycket bra attraktion som lockar människor till området. Det är en park med flera funktioner som lockar folk från många olika grupper. Även det mångkulturella utbudet i Möllevången kan ses som en attraktion som lockar många människor. För Östra Kvillebäcken är det svårare att peka ut direkta attraktioner. Området innehåller förvisso en park, men att den ska locka till sig människor utifrån är osäkert. En saluhall omnämns i planprogrammet och är det som främst kan bli en attraktion. Istället är det i intilliggande områden attraktioner får sökas. Idag är det handelsområdet med stormarknader vid Backaplan som drar folk till denna del av Göteborg. Stadsförnyelsen kring detta handelsområde mot mer blandad stadsmiljö är avgörande för att locka fler människor till stadsdelen.

I planerna för Norra Sorgenfri uttrycks tydligt att det ska finnas ett rikt utbud av attraktioner och att dessa ska vara riktade mot en bred allmänhet och vara av unik karaktär för att locka till sig människor från hela staden. Det nämns också att de strategiskt borde placeras dels i västra änden och dels i östra änden av planområdet. De mest konkreta planerna finns kring det gamla bussgaraget i nordväst, som enligt kommunen ska utvecklas till ett aktivitetshus för handel, kultur och idrott.



## 5.5.2 Områdets struktur

### 4. *Blandning mellan ny och äldre bebyggelse*

Den varierande åldern på bebyggelsen är en av Møllevångens styrkor där den dominerande andelen byggnader är uppförda innan 1940. Det har inneburit blandade hyresnivåer som gett gynnsamma förutsättningar att etablera verksamhet i mindre skala. I Norra Sorgenfri ska delar av den äldre bebyggelsen bevaras, men den är uteslutande av industrikaraktär. Det betyder att området inte kan erbjuda variation i samma utsträckning då all bostadsbebyggelse i princip kommer att bestå av nyproduktion. Ett problem som diskuteras är att en utveckling med stor andel ny bebyggelse i området kan leda till att hyresnivåerna generellt kommer att höjas och tvinga bort mindre befintliga verksamheter.

I detta hänseende skiljer sig Östra Kvillebäcken mycket från Norra Sorgenfri då det i princip inte anses finnas någon bebyggelse värd att bevara i området. Enda byggnaden som inte ska rivras är en relativt karaktärlös byggnad i utkanten av planområdets sydvästra del. Befintliga verksamheter planeras istället kunna hitta alternativa lokaliseringar i övriga delar av stadsförnyelseprojektet Backaplan.

### 5. *Funktionsblandning*

Andelen lokaler i byggnaderna är högre i Møllevången jämfört med Östra Kvillebäcken, 18,7 respektive 12,9 procent. Östra Kvillebäcken kommer dock få en större mängd lokaler än Møllevången i förhållande till områdets storlek. Det är ett resultat av att Östra Kvillebäcken planerar för högre bebyggelse. Mängden för Östra Kvillebäcken blir i genomsnitt 2 060 kvadratmeter lokaler per hektar markyta medan motsvarande siffra för Møllevången är 1 670 kvadratmeter.

Møllevången utgörs av bostäder i kombination av ett rikt café- och restaurangliv samt en mängd mindre butiker. Området erbjuder dock relativt få arbetstillfällen delvis till följd av att industrilokaler endast finns i ett begränsat antal i området, 4,4 procent av total BTA. Totalt i området finns 2600 arbetstillfällen<sup>236</sup>, vilket kan jämföras med Norra Sorgenfri där planerna kalkylerar med att området kommer att ha 4000 arbetstillfällen.

I planerna för Östra Kvillebäcken läggs stor vikt vid att förhindra buller och störande verksamhet för de nya bostäderna. Ett exempel är bebyggelsen längs Hjalmar Brantingsgatan, som delvis ska fungera som bullerskydd mot gatans stora trafikmängd. Den byggnaden ska rymma cirka 19 000 kvadratmeter lokalyta av områdets totala lokalyta på 23 704 kvadratmeter. Vidare har man valt att utesluta industriverksamhet i Östra Kvillebäcken, som istället planeras till intilliggande förnyelseområden i Backaplan. Det innebär att de inre delarna av planområdet endast erbjuder funktionsblandning längs Gustaf Daléngsgatan och torgplatserna där ett

---

<sup>236</sup> Incegöl (2010); värdet är från 2008.

publikt stråk ska skapas med lokaler i bottenvåningarna. I övrigt ska bostäder dominera markanvändningen. Den låga andelen industri i området kan jämföras med Möllevången som också har få industrier. Gustav Daléngsgatan kan jämföras med Industrigatan i Norra Sorgenfri, där visionerna är väldigt lika. Båda gatorna lyfts fram som mycket viktiga publika stråk med lokaler i gatuplan.

Norra Sorgenfri skiljer sig mycket från Östra Kvillebäck då en stor del av befintliga verksamheter kommer att finnas kvar. Här planeras en större blandning inom kvarteren och generellt läggs mindre fokus på att förhindra störande verksamheter.

### **6. Mindre enheter i form av klassisk kvartersstad**

Visionen för Norra Sorgenfri eftersträvar till stor del mindre enheter i form av klassisk kvartersstad. Balansgången mellan offentligt och privat beskrivs som en viktig aspekt och genom mindre enheter ska en variation för arkitektur, ägande och förvaltande uppnås. Den klassiska slutna kvartersstaden är just den stil som genomgående nämns vid beskrivning av varje enskilt kvarter i planprogrammet.

I gestaltningsprogrammet för Östra Kvillebäcken talas om hur bebyggelsen ska ha innerstadskaraktär. Detta ska ge goda stadsmässiga kvaliteter som bland annat anses innebära tydliga gränser mellan privat, halvprivat och offentligt. Det planeras dock inte någon helt sluten kvartersstad, utan planerna visar på öppningar i kvartersstrukturen och på vissa ställen vill man ha genomgångsmöjligheter. Kommunen menar att gränserna mellan privat och offentligt på dessa ställen exempelvis kan markeras genom nivåskillnader mellan innergård och gata.<sup>237</sup> Kvartersindelningen följer det befintliga gatunätet, vilket innebär en större skala än vad som är tänkt för Norra Sorgenfri.

För Möllevången kan en intressant iakttagelse göras utifrån kvarterstyp. Till största delen består området av sluten kvartersstad, men det är just de delar som avviker från denna stil som lider störst brist på publika verksamheter.

### **7. Tätbebyggt**

Norra Sorgenfri planerar att behålla en viss befintlig bebyggelse som är tämligen gles och låg, vilket kommer att påverka hur tätt området blir i framtiden. I de nya kvarteren planerar man att bygga tät kvartersstad, vilket är bra för tätheten. Dock är förslagen enligt planerna att bygga relativt låg bebyggelse på cirka tre till fem våningar<sup>238</sup> Då Norra Sorgenfris läge är centralt och att stadsdelen idag är glesbebyggd, torde förtätningstrycket och möjligheterna till att området förtätas vara bra. Enligt planprogrammet planeras för ett exploateringsstal om 0,7 till 3 för varje enskilt kvarter. Malmö Stad har inget mål för vilket exploateringsstal man vill att hela

---

<sup>237</sup> Göteborg Stad (2008a) s.10.

<sup>238</sup> Malmö stad (2008a)

stadsdelen ska ha, troligen för att man inte kommit tillräckligt långt i utvecklingen av stadsdelen. Vi har dock uppskattat ett värde på exploateringstalet till 1,13 efter uppgifter från personlig kontakt med Malmös stadsbyggnadskontor samt siffror från planprogrammet<sup>239</sup>.

Exploateringstalet för Møllevången är cirka 1 medan detaljplanen för Östra Kvillebäcken möjliggör för ett exploateringstal kring 1,6. I Møllevången är husen överlag mellan fyra till fem våningar. I området finns dock en del hus som är ännu högre. I Östra Kvillebäcken planeras bebyggelsen generellt vara högre än Møllevången och Norra Sorgenfri. Utmed huvudgatorna och andra viktiga platser, som till exempel torg, kommer bebyggelsen att vara sju till tio våningar. Ett punktthus kommer att uppföras vilket kommer att bli 16 våningar högt. Vid de mindre centrala gatorna kommer husen att vara i genomsnitt 5 våningar höga.

### 5.5.3 Strategier och planverktyg

#### 8. *Flexibla planer*

I likhet med Östra Kvillebäcken är strategin med Norra Sorgenfri att området skall kunna utvecklas med tiden, vilket innebär att detaljplanerna inom en och samma del bör ge utrymme för olika typer av användning. Det löser man i Göteborg genom att genomgripande i detaljplanen ge kvarteren beteckningen BHK samtidigt som bottenvåningar vid viktiga publika stråk ska utformas så att de enkelt kan konverteras till lokaler. Vid jämförelse med de enstaka detaljplaner som tagits fram inom Norra Sorgenfri finns stora likheter. Planerna behandlar främst ett nybyggt gymnasium, men i delarna ut mot gatan ges även möjlighet att använda ytorna till butiker, service och restauranger. I planprogrammet för Norra Sorgenfri beskrivs också hur detaljplanerna inom området ska reglera att bottenvåningarna ska vara anpassade för offentliga verksamheter.

Storleken på detaljplansområdet är dock något som skiljer sig mellan Östra Kvillebäcken och Norra Sorgenfri. I Östra Kvillebäcken täcker detaljplanen hela området för att kunna sammanföra samtliga byggbolag kring en plan. De aktuella detaljplanerna för Norra Sorgenfri berör betydligt mindre områden och utifrån visionerna lutar det åt att denna trend fortsätter.

#### 9. *God samverkan mellan olika aktörer*

En god blandning av byggbolag av olika karaktär som ska utveckla planområdet har uppnåtts i Östra Kvillebäcken. Göteborgs stad har lyckats skapa sig en stark ställning genom det kommunalt helägda bolaget Älvstranden utveckling AB, som kan förbättra möjligheterna till att visionerna uppfylls. Någon liknande organisation är inte kopplad till Norra Sorgenfri. Likheter som kan identifieras är att planerna avser att varje byggherre endast skall tillåtas bygga på ett antal mindre fastigheter i olika kvarter.

---

<sup>239</sup> Persson (2010d), Malmö Stad (2008a), s. 5.

## Etablering av publika verksamheter i Norra Sorgenfri

Vidare uppges att Malmö stad ska söka samarbeten med handelsorganisationer och fastighetsägare.

### 5.5.4 Sammanfattning

Nedan följer en tabell med de värden som tagits fram i den komparativa analysen.

|   | N. Sorgenfri | Ö. Kvillebäcken | Möllevången          |
|---|--------------|-----------------|----------------------|
| Area kvm  | 400 000      | 115 000         | 530 000              |
| Invånare  | 5 880        | 3 440           | 10 337               |
| <b>Befolkningstäthet</b> Inv/ ha                  | <b>147</b>   | <b>299</b>      | <b>195</b>           |
| Antal lägenheter                                  | 2 800        | 1 600           | 5 220 <sup>240</sup> |
| Arbetsstillfällen                                 | 4000         |                 | 2600                 |
| Arbetsstillfällen per invånare                    | 0,8          | 0               | 0,3                  |
| <b>Exploateringstal</b>                           | <b>1,13</b>  | <b>1,60</b>     | <b>0,93</b>          |
| Lokaler BTA kvm                                   |              | 23 704          | 88 285               |
| Industri BTA kvm                                  |              | 0               | 21 620               |
| Bostäder BTA kvm                                  | 280 000      | 160 000         | 383 530              |
| Total BTA kvm                                     | 450 000      | 183 704         | 493 435              |
| <b>Andel lokaler i bebyggelsen</b> <sup>241</sup> |              | <b>12,9%</b>    | <b>18,7%</b>         |
| <b>Andel lokaler per markyta</b>                  |              | <b>20,6%</b>    | <b>16,7%</b>         |

Tabell 6. Sammanställning av nyckeltal samt övrig relevant statistik.

<sup>240</sup> Malmö Stad (2009d)

<sup>241</sup> Andel lokaler = BTA lokaler / (BTA bostäder + BTA lokaler).

## 6. Diskussion och slutsats

Rapportens syfte, att studera vilka förutsättningar som är viktiga för att uppnå en attraktiv stadsdel, med mångfald och ett rikt och varierat utbud av publika verksamheter, har behandlats i kapitel 4 och 5. I kapitel 5 analyserades hur Norra Sorgenfri och jämförelseobjekten uppfyller viktiga förutsättningar. I detta kapitel diskuteras hur förutsättningarna i Norra Sorgenfri kan förbättras, enligt syftets andra del:

*Vidare ska utredas vilka av dessa förutsättningar som finns i Norra Sorgenfri och hur förutsättningarna kan förbättras för att Malmö stad ska lyckas uppnå visionen för området.”*

Diskussioner sker kring de faktorer där vi anser att Norra Sorgenfri har goda förutsättningar och kring de punkter där vi ser brister. Förslag ges på förbättringsåtgärder och alternativa lösningar.

### **Bakgrund och förutsättningar**

Det finns många anledningar till att Norra Sorgenfri är lämpligt som stadsförnyelseområde. Malmö expanderar kraftigt sett till både yta och befolkning, vilket gör att det finns behov av att bättre utnyttja stadens redan ianspråkta mark. Malmös bostadsbyggande har det senaste årtiondet inte varit i proportion till den kraftiga befolkningsökningen staden har haft. Därför är trycket på bostadsmarknaden stort. Med en ökning på mellan 5000 till 7000 invånare per år ställs staden inför krav som att se till att det byggs bostäder. Under 2009 skedde dock endast 323 byggstarter. Malmö placerar sig långt ner i statistiken över antal färdigställda bostäder per ny invånare de senaste tio åren, med en kvot på 0.27. Medelvärde för Stockholm, Göteborg, Lund, Helsingborg, Uppsala och Örebro är 0.40. Ett naturligt resultat av detta är en ökad trångboddhet. Det är främst i stadens centrala och östra delar som det märkts och det kan då konstateras att Norra Sorgenfri har ett förmånligt läge för förtätning i östra delen av innerstaden.

En annan aspekt där de nya kraven inte har mötts är antalet arbetstillfällen. Jämfört med Stockholm och Göteborg har Malmö en hög arbetslöshet. Även om trenden sedan 2000 har förbättrats med en ökning av arbetstillfällen så har dessa inte ökat i samma mängd som befolkningen. En stadsutveckling med funktionsblandning av såväl bostäder som arbetsplatser är därför definitivt värt att eftersträva.

Malmö stad är medvetna om dessa förutsättningar, vilket visar sig genom att de pekar ut Norra Sorgenfri, tillsammans med Västra hamnen och Hyllie, som stadens viktigaste utbyggnadsområden. Norra Sorgenfris ställning som utbyggnadsområde stärks ytterligare i deras utredningar inför den nya översiktsplanen 2012. Där konstateras att en förtätning av Malmö, med effektiv markanvändning av befintlig stadsmark, är viktigt för att staden ska växa hållbart. Konkreta åtgärder, som Malmö

vidtar för att arbeta mot en hållbar utveckling, är satsningarna på förbättrad kollektivtrafik i och med Citytunneln och utvecklingen av kontinentalbanan. För Norra Sorgenfri är det främst utvecklingen med Pågatåg längs Kontinentalbanan som blir viktig för att knyta ihop östra Malmö med innerstaden och ge bättre förutsättningar att förtäta staden.

### ***Värdet av Norra Sorgenfris historia som industriområde***

I teoridelen berörs tre olika syften med att återanvända äldre industriområden. Det första är att det kan erbjudas lägre hyror i den äldre bebyggelsen och det andra av kulturhistoriska skäl samt för att ge karaktär till området. Det tredje syftet ser endast till områdets läge i staden, inte den befintliga bebyggelsen som en resurs och där sker omvandlingen helt genom nybyggnation.

Planerna för Norra Sorgenfri kan liknas med det andra syftet där exempelvis bussgaraget och Addos gamla lokaler ska ge stadsdelen en intressant karaktär. Förhoppningen är även att det ska kunna erbjudas lokaler med lägre hyresnivåer, vilket innebär att utvecklingen av Norra Sorgenfri är en blandning av första och andra syftet. Problem som kan uppstå med strategin att bevara byggnaderna i äldre industriområden är att områdenas rykte ofta är dåligt. Att vända den allmänna bilden har visat sig vara svårt och dyrt, vilket medför att de ekonomiska riskerna är stora. De ekonomiska incitamenten för privata aktörer att satsa på dessa projekt är därmed ofta svaga. Därför kan offentliga bidrag eller investeringar vara nödvändiga, men det är ingen garanti för att lösa problemen med områdets rykte. I Östra Kvillebäcken har stadsplanerarna valt att gardera sig mot detta problem genom, att i enlighet med tredje syftet, helt satsa på nybyggnation.

Mervärderna med att behålla befintlig bebyggelse är dock stora, vilket är något Malmö stad därför borde satsa på. Behålls befintliga byggnader och verksamheter kan det ge förutsättningar för en mer naturlig utveckling mot en funktionsblandad stadsmiljö. Den varierade hyresnivån som är en följd av blandningen av äldre och ny bebyggelse är en viktig faktor för att gynna verksamheter av mindre skala. Den äldre bebyggelsen som finns i Möllevången är troligen en starkt bidragande orsak till att området har en stor andel restauranger, kaféer och småbutiker, då dessa tidigare kunnat etablera sig där lokaler med låg hyra funnits. Även de karaktärshöjande värden som uppstår med äldrebebyggelse måste beaktas. För att minimera riskerna med att bevara den befintliga strukturen måste Malmö stad strategiskt ta sig an problemet. Norra Sorgenfri är idag inte så integrerat i närliggande stadsdelar och eftersom området till stor del fått stå och förfalla under en längre tid har området fått ett tämligen dåligt rykte. Därför kommer det sannoligen krävas stora investeringar för att skapa ett bättre anseende.



Figur 20. Karaktärsskapande byggnad i form av Addos gamla lokaler.<sup>242</sup>

### ***Skapa en attraktionskraft i området***

I planprogrammet nämns att evenemang av olika slag bör anordnas i Norra Sorgenfri redan under detaljplaneringen för att locka dit folk och bidra till att stadsdelen integreras i Malmös stadsliv. Vidare betonas vikten av att man genom marknadsföring i ett tidigt stadium gör Norra Sorgenfris kvaliteter kända för allmänheten. Dessa strategier är i rätt linje för att öka chanserna till en lyckad framtid för stadsdelen. Det innebär att utbyggnaderna av de första etapperna bör vara framgångsrika för att på så vis direkt förbättra ryktet och ge senare etapper ett förmånligt utgångsläge.



Figur 21. Området kan lätt upplevas rätt och ogästvänligt.<sup>243</sup>

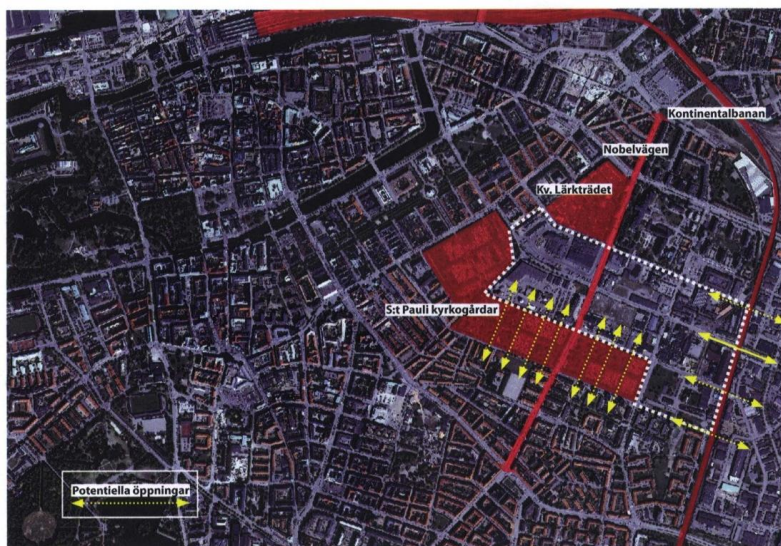
Kvarteret Spårvägen tillhör delen av Norra Sorgenfri som ska utvecklas först. Kvarteret har en stor potential att hjälpa stadsdelen med att erhålla ett bra rykte. Det

<sup>242</sup> Bild: Mats Blomqvist & C J Martin Ivarsson

<sup>243</sup> Bild: Mats Blomqvist & C J Martin Ivarsson

har ett strategiskt läge i direkt anslutning till stadsmiljö, vilket gör området till en naturlig utbyggnad av staden. En fördel här är att kommunen är ensam fastighetsägare i kvarteret. Därmed kan man i större utsträckning från första början leda utvecklingen mot sin vision utan att behöva kompromissa med utomstående intressenter. Ekonomiska investeringar som tar tid innan de återbetalar sig kan krävas i kvarteret för att Norra Sorgenfri ska få en bra start och upplevas som attraktivt. Även här finns en stor fördel med att kommunen äger marken, eftersom de är mer benägna än privata bolag att ta på sig den ökade risken i ett tidigt stadium och göra nödvändiga investeringar.

Norra Sorgenfri är i nuläget ett område som människor främst passerar igenom. I framtiden har dock området möjlighet att växa ihop med innerstaden och hjälpa till med att binda ihop Malmös centrala och östra delar. Norra Sorgenfri är naturligt att passera igenom på väg till centrum för många av invånarna i de befolkningstäta östra delarna av Malmö. Nackdelar för stadsdelen är dock de barriärer vid området, vilka måste övervinnas. Dessa barriärer är kontinentalbanan, S:t Pauli kyrkogård och Zeniths koloniområde<sup>244</sup>, se figur 22. Det är därför av stor vikt att det byggs ytterligare passager för att ta sig förbi kontinentalbanan samt att naturliga och trevliga gångstråk iordningställs för att inbjuda till rörelse genom S:t Pauli kyrkogård. Det blir också aktuellt att fråga sig huruvida det är rimligt att det tillåts kolonilotter i ett centralt läge som detta. Direkt öster om kontinentalbanan finns småskaligare industribyggnader, glesare bostadsenheter och Östra Kyrkogården, vilka inte heller bidrar till att sammanlänka Norra Sorgenfri i östlig riktning.



Figur 22. Kartan visar barriärer som idag begränsar Norra Sorgenfri.<sup>245</sup>

Ur denna synvinkel skiljer sig Norra Sorgenfri från Möllevången, vilken är bättre integrerad i omkringliggande områden. Detta konkretiseras av att områdena runt

<sup>244</sup> Zeniths koloniområde betecknas Kv. Lärträdet i figur 23.

<sup>245</sup> Malmö stad (2010d), s. 12.



Möllevången har en invånartäthet på 135 invånare per hektar jämfört med Norra Sorgenfri som har 102 invånare per hektar. Eftersom Norra Sorgenfri har fler barriärer än Möllevången är en naturlig följd att man bör ha andra egenskaper som väger upp denna nackdel. Därför är det lätt att reagera över att Malmö Stad planerar för en betydligt lägre befolkningstäthet i Norra Sorgenfri än vad nuvarande täthet är i Möllevången, men att man ändå vill skapa stadsliv med ett rikt utbud av publika verksamheter. En hög befolkningstäthet hade varit en fördel för att kunna skapa en god kundbas för handel, caféer och restauranger med mera. I Östra Kvillebäcken inser Göteborg stad nyttan av invånartätheten och planerar för en tät och hög bebyggelse. Högt invånarantal är en mycket stor fördel, men inte nödvändigt för att skapa ett rikt stadsliv.

Norra Sorgenfri ska bli en unik stadsdel med funktionsblandad och varierad karaktär, innehållande ett rikt utbud av nöjen och kultur. Lyckas man med målsättningen skulle dessa karaktärsdrag fungera som dragningskraft för området och därmed leda till att en tillräcklig kundbas eventuellt finns för mindre verksamheter utan att området i sig är tätbefolkat. Det rör sig dock om ett moment 22-liknande scenario, där publika verksamheter är beroende av att en tillräcklig kundbas samtidigt som en kundbas uppstår först när det finns ett attraktivt utbud av verksamheter. Återigen kan konstateras nyttan av att kommunen har goda möjligheter att påverka processen genom investeringar i kvarteret Spårvägen. I planprogrammet nämns att det vore av godo att arrangera olika typer av evenemang i kvarteret särskilt under uppstarten. Detta är en typ av satsningar som skulle kunna hjälpa till att attrahera människor att besöka området och således förbättra kundbasen. För att ytterligare locka utomstående människor till Norra Sorgenfri är det bra att ge attraktionerna en unik karaktär, som inte finns motsvarighet till på andra håll i Malmö. Detta är något som planprogrammet diskuterar. Under sommaren 2010 hölls en utomhusbio i Norra Sorgenfri, se bild 23. 2009 höll föreningen Ute, som sysslar med konst i urbana miljöer, en konstillation och performance tillställning i Norra Sorgenfri. Sådana arrangemang är utmärkta exempel på lämpliga evenemang. Andra passande evenemang kan vara olika typer av marknader, utställningar och konserter.



Figur 23. Filmvisning i kvarteret Smedjan under sommaren 2010.<sup>246</sup>

---

<sup>246</sup> Bild: Mats Blomqvist & C J Martin Ivarsson

### ***Uppnå en god struktur***

Det är viktigt att området är relativt tätbebyggt. Därför bör området ha ett högt exploateringsstal. Miljonprojekt med höga punkthus har givetvis också ett högt exploateringsstal. Dessa platser har dock ofta stora öde platser mellan husen, vilka saknar en tydlig gränsdragning kring om de är privata eller offentliga. Därmed utnyttjas dessa ytor inte av någon. En sådan situation är inte lämplig för att attrahera publika verksamheter till att etablera sig. Viktigt är att byggnadernas utformning är sådan att de lämpar sig för butiker och att mycket människor passerar platsen. Både Norra Sorgenfri och Östra Kvillebäcken ska generellt byggas med slutna kvarter, vilket gör att problemet med dåligt definierade gränsdragningar inte uppstår.

I Norra Sorgenfri planeras enligt intentionerna att ha hårdare restriktioner för användningen av bottenvåningarna än Östra Kvillebäcken. I Östra Kvillebäcken ska många bottenvåningar vara enkla att omvandla till lokaler. Göteborg stad väljer dock vid uppstarten att endast ha lokaler vid gatuhörn utmed Gustav Dahléngsgatan och vid områdets torgplatser, men man hoppas att utvecklingen med tiden ska ske mot att fler verksamheter etablerar sig. Norra Sorgenfris motsvarighet till Gustav Dahléngsgatan är Industrigatan och Östra Farmvägen. Planprogrammet indikerar att man i bottenplan utmed dessa gator endast kommer att tillåta lokaler.

Eftersom Norra Sorgenfri planerar för en hög andel lokaler vid uppförandet riskerar de i större utsträckning att få vakanta lokaler, då det kan vara svårt för dem att locka verksamheter till att etablera sig. Om lokaler står tomma en längre tid tenderar området att upplevas oattraktivt, vilket försämrar förutsättningarna för nya verksamheter. Östra Kvillebäcken tar därmed en mindre risk i det hänseendet, men om Norra Sorgenfri lyckas med att fylla sin stora mängd lokaler redan från början så kommer man att uppnå ett rikt stadsliv snabbare än Östra Kvillebäcken. Vad som även skiljer områdena åt är planerna på att huvudsakligen alla bottenvåningar i nybyggda hus i Norra Sorgenfri ska vara enkla att omvandla till lokaler, medan man i Östra Kvillebäcken inte anpassar bostadsbebyggelsen vid de mindre gatorna för framtida omvandling. Detta gör Norra Sorgenfri mer flexibelt till att anpassa sig efter framtida behov och förändringar.

I Östra Kvillebäcken väljer man att flytta på störande verksamheter och industrier, medan man i Norra Sorgenfri väljer att ha kvar viss industri i området. E.ON, DuPont Chemoswed, Qpharma och UBA är stora företag som finns i Norra Sorgenfri idag. Även om dessa företag till viss del kan vara störande är de en naturlig beståndsdel i en fungerande funktionsblandning. Negativt är det dock om dessa företag tillåts ta mycket mark i anspråk, så att det blir för enhetligt och en dålig funktionsblandning. Huset där E.ON har sin verksamhet är idag stort, men det är troligen svårt att göra någonting åt då det ligger stora ekonomiska värden i den stora byggnaden. Det är viktigt att befintliga företag inte expanderar och bygger ut i området då risk finns att enheterna blir för stora och monotona. Folklivet i närliggande ytor blir då lidande eftersom områdets monotona karaktär inte kommer attrahera samma mångfald av besökare. Småskalighet med en rik variation behövs för att locka folk. Flera olika typer av attraktioner kommer även att hjälpa varandra genom att tillsammans locka en

bredare kundbas. Kommersiella verksamheter gynnas även av att kvarteren är små. Ett finmaskigare gatunät gör att människor har fler rörelsealternativ och därmed kanske väljer att gå på olika gator vid olika tillfällen vid en förflyttning från punkt A till B. Därmed får varje gata och dess verksamheter i slutändan fler unika besökare.

I detta hänseende anser vi att planprogrammet för Norra Sorgenfri har goda intentioner där det strävas efter ett finmaskigt gatunät samt en stor variation i utbudet. Det är dock viktigt att Norra Sorgenfri håller sig till de ursprungliga planerna och inte alltid låter det mest ekonomiskt fördelaktiga bli lösningen. Exempel kan vara att befintliga större företag inte bör tillåtas expandera och bli allt för stora så att de motverkar en god blandning.

Ett annat exempel där ekonomiska intressen kan stå i konflikt med visionerna är bevarandet av äldre bebyggelse. Att bevara huset kan ofta vara förknippat med höga omkostnader för ägaren. Renoveringen kan emellertid medföra stora positiva effekter för närområdets karaktär. Kommunen kan utöver tvingande regler se till att byggnaderna bevaras genom att exempelvis tilldela fastighetsägaren en ökad byggrätt på annat håll eller genom att ge bidrag till renovering. Ett annat alternativ kan vara att hyresvärden låter hyresgästen själv renovera byggnaden efter behag för att minska kostnaderna. Problemet återkommer med att hyresvärden troligen kan få en högre alternativavkastning.

En ytterligare lösning på problemet är om fastighetsägaren själv äger mark i angränsande områden. Om fastighetsägaren i sådana fall väljer att bevara den äldre byggnaden och skapa ett mervärde för omkringliggande fastigheter kommer ägaren själv att få ta del av vinsten och således ha ett större incitament att bevara karaktärsskapande byggnader. Detta strider dock mot Norra Sorgenfris planer med ett en byggherre inte själv ska uppföra ett helt kvarter. Strategin med olika byggherrar är tänkt att ge en bättre variation till området. Det kan dock vara värt att närmare utreda om en ensam byggherre i vissa fall kan se till områdets helhet bättre.

Vilken typ av boendeformer som finns i området är en aspekt som har stor betydelse för vilken typ av människor som kommer bo och vistas i området. Enligt planprogrammet ska andelen hyresrätter uppgå till minst 20 procent. Det skulle vara intressant med ytterligare studier inom detta ämne, för att undersöka om andelen hyresrätter är tillräcklig för att uppnå en tillfredsställande blandning av invånare från många samhällsgrupper.

### **Detaljplaner**

För att stadsdelen ska utvecklas enligt visionen är en uppenbar förutsättning att detaljplaner ger utrymme för det. Mest elementärt i det sammanhanget är att planerna är öppna för flera olika typer av markanvändning. Att en byggnad används för olika ändamål är grundläggande för en funktionsblandad stad. En annan viktig effekt av en detaljplan som tolererar olika typer av markanvändning är att området kan förändras med tiden. Det läge som initialt är lämpligt för bostäder kan successivt förändras till

att bli attraktivt för butiksändamål och då är det viktigt att detaljplanen tillåter denna förändring, utan att en omfattande planförändring är nödvändig. Denna typ av flexibla planer använder sig Östra Kvillebäcken av i detaljplanen för området. Även de första detaljplanerna kopplade till Norra Sorgenfri följer denna modell och det är av stor vikt att den trenden fortsätter.

Mer svårbedömt är vilken storlek på detaljplaneområden, som är mest lämpligt. I grund och botten tänker sig Malmö stad att Norra Sorgenfri utvecklas successivt och vill därför att en detaljplan inte skall beröra mer än enstaka kvarter. Tanken är att det är lämpligare att utforma och anpassa detaljplaner efter hand när stadsdelen tar form och får sin identitet. I jämförelsen med Östra Kvillebäcken finns många aspekter som är värda att reflektera över. Deras strategi att en enda detaljplan täcker hela området med flera kvarter medför att ovissheten för utvecklingen minskar. Göteborg Stad samlar samtliga byggbolag till denna detaljplan och fördelar tydligt bebyggelsen mellan dem. Det gör att variationen av olika byggbolag för hela området och inom kvarteren uppfylls i enighet med kommunens policy. En förutsättning som skiljer sig mellan projekten är att Norra Sorgenfri har satt en tidsram på 15 till 25 år för stadsförnyelsen medan detaljplaneområdet för Östra Kvillebäcken skall genomföras inom tio år. Därför kan det anses mer lämpligt med mindre detaljplaner för Norra Sorgenfri, då förändrade förutsättningar under utbyggnaden blir en större faktor där. Genom att ha mindre detaljplaner underlättar även Norra Sorgenfri för utveckling av området i ett senare skede i de fall planändringar krävs.

För att ytterligare stärka sitt inflytande och för att försäkra sig om att visionen efterlevs är Göteborg stad med i exploateringen genom det kommunägda bolaget Älvstranden utveckling AB. De är ett av byggbolagen och ser i större utsträckning till kommunens allmänna intressen. Motsvarighet saknas i Norra Sorgenfri och det finns stor anledning till vidare utredningar huruvida det skulle kunna vara en framgångsrik strategi även för Malmö.

### ***Möjligheterna att etablera publika verksamheter***

Studeras Möllevången kan det konstateras att det för varje hektar finns i genomsnitt 1670 kvadratmeter lokalyta. I Östra Kvillebäcken är lokalandelen 2060 kvadratmeter per hektar. Ska dessa siffror jämföras med Norra Sorgenfri blir det mest relevant att jämföra med Möllevångens lokaltäthet på 1 670 kvadratmeter per hektar. Motsvarande jämförelse med Östra Kvillebäcken blir missvisande till följd av att 80 procent av lokalerna i Östra Kvillebäcken är belägna i den södra delen av området utanför den blandade bebyggelsen. Med Norra Sorgenfris area på 40 hektar skulle totala lokalytan med samma proportion lokaler som Möllevången vara 66 800 kvadratmeter. Det är en andel på cirka 19,3 procent av bebyggelsen exkluderat industrier. Motsvarande siffra för Möllevången är 18,7 procent.

För den typ av publika verksamheter med butiker, caféer och restauranger, som lyfts fram i planprogrammet, är det elementärt att ett gynnsamt kundunderlag kan erbjudas. Boendetätheten i Möllevången är cirka 33 procent högre än vad som planeras i Norra Sorgenfri. Det har även konstaterats tidigare att flera av de viktiga faktorerna för

publika verksamheter bättre uppfylls i Möllevången, vilket sammantaget innebär att det kan anses optimistiskt för Norra Sorgenfri att förvänta sig en lokalandel som är högre än Möllevångens. En funktionsblandad stad innebär självklart en hög andel lokaler, men en ökad befolkningstäthet är samtidigt grundläggande för att lokalerna ska vara attraktiva för många skilda verksamheter.

Att höja våningsantalen generellt i området är ett alternativ som bör övervägas. Det skulle innebära ett ökat kundunderlag inom området och kan kompensera för andra aspekter såsom läget där Möllevången har en viss fördel. En högre befolkningstäthet kan vara en fördel inledningsvis under projektet då de boende bättre möjliggör för verksamheter, innan en tillräcklig god funktionsblandning uppnåtts, som i sig drar folk. Lokaltätheten per hektar mark påverkas på inget vis negativt av en sådan utveckling utan gör endast att det erbjuds fler lägenheter som i sin tur innebär ett större kundunderlag. Enligt planerna ska området bestå av bebyggelse med tre till fem våningar medan Möllevången erbjuder fyra till fem våningar samt vissa områden med högre bebyggelse. I detta hänseende är det högst aktuellt att dra paralleller med Östra Kvillebäcken. Där talade de ursprungliga planerna också om att en skala om fyra våningar var lämplig, men det reviderades till att bli fem till åtta våningar, med enstaka ännu högre hus. Göteborg stad ansåg det nödvändigt för att uppnå de stadsmässiga kvalitéer med ett rikt stadsliv bland butiker och caféer som eftersträvas.

Sammanfattningsvis kan konstateras att Norra Sorgenfri har många förutsättningar att lyckas med sin vision. Malmö växer kraftigt och Norra Sorgenfri har ett centralt läge som kan koppla centrum till östra Malmö. Området har en unik karaktär där befintliga byggnader och verksamheter måste få plats. Dessa är viktiga för den stadsmässiga funktionsblandningen i området. Större industrier och företag är förvisso också en del av funktionsblandning, men dessa får inte bli allt för stora då det kan bli förödande för den småskaliga och varierande strukturen som är nödvändig för stadslivet. För att uppnå ett rikt stadsliv handlar det dock i slutändan om att området fylls med människor. En lyckad funktionsblandning blir i sig en attraktion och kommer att locka folk utifrån till området. En ökad befolkningstäthet är dock en faktor som ytterligare ökar chanserna till etableringar av publika verksamheter och en lyckad funktionsblandning. Därför bör våningsantalet i Norra Sorgenfri genomgående höjas.



## Källförteckning

### Litteratur

- AGORA (2006), *AGORA: Cities for People*, Lund: Lunds tekniska högskola, 2006.
- Alzén, Annika (1996) *Fabriken som kulturarv*, Stockholm / Stehag: Brutos Östlings bokförlag Syposion, 1996.
- Andersson, Roland (1998) *Attraktiva städer: en samhällsekonomisk analys*, Stockholm: Byggforskningsrådet: Svensk byggtjänst, 1998
- Bergström, Fredrik (2003) *Handeln är där kunderna är*, Stockholm: Handels utredningsinstitut, 2003.
- Bergström, Fredrik & Fölster, Stefan (2002) *Kampen om Köpkraften*, 3. utg, Västerås: Handels utredningsinstitut och Formas Publishing Group AB, cop, 2009
- Boverket (1995) *Den måttfulla staden*, Värnamo: AB Fälths Tryckeri, 1996.
- Jacobs, Jane (1961) *Den amerikanska storstadens liv och förfall*, Göteborg: Daidalos, 2005.
- Malmös Kulturhistoriska Förening. (2009). *Stadsporträtt*, Lessebo: Carl Svanbergs Bokbinderi, 2009.
- Lundström, Mats & Nyström, Louise (2001), *Industrilandskapet- Kulturmiljö och resurs för stadens framtid*, Karlskrona: Stadsmiljörådet: Boverket, 2001.
- Olshammar, Gabriella (2002) *Det permanentade provisoriet – Ett återanvänt industriområde i väntan på rivning eller erkännande*, Göteborg: Reproservice Chalmers, 2002.
- Persson; Bengt (2005) *Bo01 - hållbar framtidsstad: lärdomar och erfarenheter*, Stockholm: Formas: Liber distribution, 2005.
- Raffone Pietro (2001) *Industrilandskapets bebyggelse – resurs i kommunens utveckling*, Stadsmiljörådet, Lundström M & Nyström L (red), *Industrilandskapet - Kulturmiljö och resurs för stadens framtid*, Karlskrona: Stadsmiljörådet: Boverket, 2001.
- Reepalu, I. (2007), i R. Smitt, *Malmöföretagen - förr och nu* (s. 420), Lund: Wallin & Dalholm Boktryckeri AB, 2007.
- Smitt, R. (2007). *Malmöföretagen - förr och nu* (s. 64), Lund: Wallin & Dalholm boktryckeri AB, 2007.

Svedström, Stellan för Boverket (2004) *Dags att handla nu- Detaljhandeln och en hållbar samhällsutveckling*, Karlskrona: Boverket, 2004.

Svedström, Stellan för Boverket(1999) *handeln i planeringen*, Karlskrona: Boverket, 1999.

Wessel;Tunström & Bradley (2005) *Bor vi i samma stad?*, Kristianstad: Kristianstads Boktryckeri AB, 2005.

Svenska kommuner och landsting (2008) *Alternativa vägar-Samverkan kring kommunala stadsrum*, Stockholm : Edita, 2008.

### **Vetenskapliga artiklar**

Hayek, Michael; Arku, Goodwin & Gilliland, Jason. (2010) *Assessing London, Ontario's brownfield redevelopment effort to promote urban intensification*, hämtad 2010-08-02, tillgänglig på Elin@Lund.

Raco, Mike & Henderson, Steven (2006) *Sustainable Urban Planning and the Brownfield Development Process in the United Kingdom: Lessons from the Thames Gateway*, hämtad 2010-08-02, tillgänglig på Elin@Lund

Williams, Katie & Dair, Carol (2007) *A Framework for Assessing the Sustainability of Brownfield Developments*, hämtad 2010-08-02, tillgänglig på Elin@Lund.

### **Rapporter och PM**

Bellander, Gunilla för Boverket(2003) *Blandstaden*, hämtad 2010-07-14, tillgänglig på [www.boverket.se](http://www.boverket.se)

Boverket (2008) *Beslutsunderlag vid detaljhandelsetablering*, hämtad 2010-05-21, tillgänglig på [www.boverket.se](http://www.boverket.se)

Boverket (2004) *Hållbar utveckling av städer och tätorter i Sverige- förslag till strategi*, hämtad 2010-05-21, tillgänglig på [www.boverket.se](http://www.boverket.se)

Boverket (2007) *Förändringar av bostadsbeståndets fördelning på hustyper, ägarkategorier och upplåtelseformer 1990-2007*, hämtad 2010-09-30, tillgänglig på <http://www.boverket.se/Global/Boende/Dokument/Bostadsbest%C3%A5ndet.pdf>

Grönlund, Bo (2002) *Blandstaden som nybygge - om integration av butiker och företag*, hämtad 2010-07-14, tillgänglig på <http://homepage.mac.com/bogronlund/>

Rådberg, Johan (2000) *Attraktiva Kvarterstyper*, hämtad 2010-09-01, tillgänglig på [www.scribd.com](http://www.scribd.com)



Sveriges kommuner och landsting; Vägverket; Banverket & Boverket (2007) *Trafik för en attraktiv stad*, hämtad 2010-08-24, tillgänglig på [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

### **Kommunala dokument**

Enheten för kulturmiljövård (2006). *Byggnadsantikvarisk utredning, Norra Sorgenfri, Kulturhistoriskt underlag inför planprogram*, Hämtad 2010-06-06, Tillgänglig på [www.malmo.se](http://www.malmo.se).

Göteborg Stad (2009a) *Planbeskrivning, Detaljplan för Östra Kvillebäcken, södra delen inom stadsdelarna Kvillebäcken och Brämaregården* hämtad 2010-08-02, tillgänglig under Bygga och bo på [www.goteborg.se](http://www.goteborg.se)

Göteborg Stad (2009b) *Planbeskrivning, Översiktsplanering för Göteborg, fördjupad för Backaplan*, hämtad 2010-08-02, tillgänglig under Bygga och bo på [www.goteborg.se](http://www.goteborg.se)

Göteborg Stad (2008a) *Samrådsredogörelse, Detaljplan för Östra Kvillebäcken, södra delen inom stadsdelarna Kvillebäcken och Brämaregården i Göteborg*, hämtad 2010-09-10, tillgänglig under Bygga och bo på [www.goteborg.se](http://www.goteborg.se)

Göteborg Stad (2008b) *Gestaltningssprogrammet Östra Kvillebäcken*, hämtad 2010-08-02, tillgänglig under Bygga och bo på [www.goteborg.se](http://www.goteborg.se)

Göteborg Stad (2002) *Program inför förnyelsen av Östra Kvillebäcken*, hämtad 2010-08-02, tillgänglig under Bygga och bo [www.goteborg.se](http://www.goteborg.se)

Karlstad kommun (2008) *FÖP Eriksberg – fördjupning av översiktsplanen för Karlstad kommun avseende området kring Bergvik och Eriksberg*, hämtad 2010-10-25, tillgänglig på [www.karlstad.se](http://www.karlstad.se)

Malmö Stad (2010a). *Årlig uppföljning och analys av bostadsförsörjningen, april 2010*, hämtad 2010-06-01, tillgänglig på [www.malmo.se](http://www.malmo.se)

Malmö Stad (2010b). *Så förtätar vi Malmö, Dialog pm 2010:2*. hämtad 2010-07-10, tillgänglig under Medborgare/stadsplanering & trafik på [www.malmo.se](http://www.malmo.se)

Malmö Stad (2010c) *Månadsstatistik inom området integration och arbetsmarknad samt ekonomisk hjälp mars 2010*, hämtad 2010-05-05, tillgänglig på [www.malmo.se](http://www.malmo.se)

Malmö Stad (2010d) *Norra Sorgenfri Stadsrum, Gestaltningssprogram*, Skickad per post 2010-08-16 från stadsbyggnadskontoret, Malmö Stad

## Etablering av publika verksamheter i Norra Sorgenfri

---

Malmö Stad (2010e) *Befolkning i stadsdelar och delområden*, hämtad 2010-09-06, tillgänglig under Kommun och politik/statistik på [www.malmo.se](http://www.malmo.se)

Malmö Stad (2010f) *Fastighetskontoret, verksamhetsplan 2010*, hämtad 2010-05-21, tillgänglig under Kommun & Politik / Fastighetskontoret på [www.malmo.se](http://www.malmo.se)

Malmö Stad (2009a) *Malmö's översiktsplanering, Underlag för beslut om översiktsplanens aktualitet, ÖP2032*, hämtad 2010-06-10, tillgänglig under Medborgare/stadsplanering & trafik på [www.malmo.se](http://www.malmo.se)

Malmö Stad (2009b) *Hur kan Malmö växa- hållbart? Dialog pm 2009:1*. Hämtad 2010-07-10, tillgänglig under Medborgare/stadsplanering & trafik på [www.malmo.se](http://www.malmo.se)

Malmö Stad (2009c) *Genomförandebeskrivning, tillhörande förslag till detaljplan för fastigheterna Grytan 4, 6 och 7 i Innerstaden i Malmö*, hämtad 2010-07-27, tillgänglig under Medborgare/stadsplanering & trafik på [www.malmo.se](http://www.malmo.se)

Malmö Stad (2009d) *Områdesfakta Möllevången*, hämtad 2010-09-06, tillgänglig under Kommun och politik/statistik på [www.malmo.se](http://www.malmo.se)

Malmö Stad(2008a) *Norra Sorgenfri – planprogram*, hämtat 2010-04-31, tillgänglig på [www.malmo.se](http://www.malmo.se)

Malmö Stad (2008b) *Områdesfakta*, hämtad 2010-08-25, tillgänglig under Kommun och politik/statistik sedan finns fakta för varje stadsdel separat på [www.malmo.se](http://www.malmo.se)

Malmö Stad (2007). *Möten i staden, Om vikten att se den andre i vardagen, Dialog pm 2006:1*. Hämtad 2010-07-10, tillgänglig under Medborgare/stadsplanering & trafik på [www.malmo.se](http://www.malmo.se)

Malmö Stad (2006a) *Malmö 2005, Aktualisering och komplettering av Malmö's Översiktsplan*, hämtad 2010-06-10, tillgänglig under Medborgare/stadsplanering & trafik på [www.malmo.se](http://www.malmo.se)

Malmö Stad (2006b) *Vision Norra Sorgenfri – inför omvandling och arbete*, hämtad 2010-04-31, tillgänglig på [www.malmo.se](http://www.malmo.se)

Malmö Stad (2000) *Översiktsplan för Malmö 2000*, hämtad 2010-05-16, tillgänglig på [www.malmo.se](http://www.malmo.se)

Malmö Stad (a) *Historia*, hämtat 2010-06-16, tillgänglig på <http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Utbyggnadsomraden/Norra-Sorgenfri/Historia.html>

Malmö Stad (b) *Befolkning*, hämtat 2010-06-15, tillgänglig på <http://www.malmo.se/Kommun--politik/Om-oss/Statistik-om-Malmo/01.-Befolkning.html>

## Etablering av publika verksamheter i Norra Sorgenfri

---

Malmö Stad (c) *Om Västra Hamnen*, hämtat 2010-06-17, tillgänglig på <http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Utbyggnadsomraden/Vastra-Hamnen/Om-Vastra-Hamnen.html>

Malmö Stad (d) *BO01* hämtat 2010-06-17, tillgänglig på <http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Utbyggnadsomraden/Vastra-Hamnen/Bo01.html>

Malmö Stad (e) *Aktuella projekt*, hämtat 2010-06-17, tillgänglig på <http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Utbyggnadsomraden/Hyllie/Aktuella-byggprojekt.html>

Malmö Stad (f) *Om Hyllie utbyggnadsområde*, hämtat 2010-06-17, tillgänglig på <http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Utbyggnadsomraden/Hyllie/Om-Hyllie-utbyggnadsomrade.html>

Malmö Stad (g) *Utvecklingsområden*, Hämtat från 2010-06-17, tillgänglig på <http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Utvecklingsomraden.html>

Malmö Stad (h) *Varför en citytunnel?*, hämtat 2010-06-18, tillgänglig på <http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Citytunneln/Varfor-en-tunnel-under-Malmo.html>

Malmö Stad (i) *Pågatågstrafik på Malmöringen*, hämtat 200-06-18, tillgänglig på <http://www.malmo.se/Arkiv/Nyhetsarkiv/Mellansida/Centrala-nyheter/2-3-2010-Pagatagstrafik-pa-Malmingen.html>

Malmö Stad (j) *Ny skola i kv Grytan*, hämtad 2010-06-25, tillgänglig på <http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Byggprojekt/Sodra-innerstaden/Ny-skola-i-kv-Grytan.html>

Malmö Stad (k) *Hur ska Malmö växa hållbart?*, hämtad 2010-07-05 , tillgänglig på <http://www.malmo.se/medborgare/stadsplaneringtrafik/stadsplaneringvisioner/oversiktsplanerstrategier/pagaendeoversiktsplanering/hurkanmalmovaxahallbart.4.af27481124e354c8f1800039193.htm>

Malmö Stad (l) *Översiktsplaner*, hämtad 2010-06-17, tillgänglig på <http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Oversiktsplaner--strategier.html>

### Övriga

MKB (2010) *Bokaler*, hämtad 2010-08-08, tillgänglig på <http://www.mkbfastighet.se/templates/Page.aspx?id=125332>

Stockholm Stad(2010a) *Trängselskatt*, hämtad 2010-08-20, tillgänglig på <http://www.stockholm.se/trangselskatt>

Svensk Mäklarstatistik AB (2010). *Mäklarstatistik, Skåne län*, hämtat 2010-06-22, tillgänglig på [www.maklarstatistik.se](http://www.maklarstatistik.se)

Stockholm Stad; Vägverket; SL (2010) *Den första samlade analysen av Stockholmsförsökets effekter är klar*, hämtad 2010-08-22, tillgänglig på <http://www.stockholmsforsoket.se/templates/NewsPage.aspx?id=8433>

Älvstranden utveckling AB (2010a) *Varmt välkommen till första spadtaget för nya Kvillebäcken*, hämtad 2010-09-10, tillgänglig på <http://www.alvstranden.com/om-oss/nyheter/?year=2010&month=4>

### **Personlig kontakt**

Incegül, Necmi (2010) personlig kontakt med Malmö Stad, 2010-09-24

Persson, Elin (2010) personlig kontakt med Malmö Stad, 2010-10-20

Svensson, Anders (2010) personlig kontakt med Göteborg Stad, 2010-09-15

Andersson, Sonia, (2010) *hållbar stadsbyggnad – Synergiernas planering*, muntligt föredrag 2010-05-11

## Bilaga 1

### ***Intervju med planarkitekt Anders Svensson på stadsbyggnadskontoret i Göteborg Stad 15.09.2010.***

Vid genomförande av vårt exjobb angående stadsförnyelseområdet Norra Sorgenfri i Malmö är det centralt att jämföra med liknande stadsförnyelseprojekt. Vi ser Östra Kvillebäcken som ett spännande projekt med många goda idéer. Därför är det med stort intresse som vi vänder oss till er med ett antal frågor.

1. Ungefär vad är exploateringsstalet tänkt att hamna på i Östra Kvillebäcken? Vi ser att ni möjliggör för rätt hög bebyggelse. Kommer denna möjlighet att utnyttjas fullt ut av byggherrar?

**Anders Svensson:** *Det beror ju på hur man räknar. Vi har slagit ut inv/ha och då hamnar man på ca 500 inv/ha vilket i princip svarar mot den högsta exploateringen i innerstaden (kv Jankowitz vid Stampen, Långgatsområdet osv). De byggrätter som finns i planen kommer säkert att utnyttjas fullt ut. Därför är också planen rätt så detaljerad. Höjderna är nertryckta i strategiska lägen för att få ner ljus i gaturummet och på gårdarna.*

2. Vi avser att utreda behovet av befolkningstäthet i stadsdelen för att göra en blandad bebyggelse med många verksamheter möjligt. Enligt era planer tolkar vi det som att ni skall skapa 1600 lägenheter för cirka 3200 boende, med våningsantal till största del runt 5 till 7 våningar. Dock anger det ursprungliga planprogrammet att ni bedömer nytillskottet av lägenheter till 800 – 1600 för södra delen av Östra Kvillebäcken, samt att ”en fyrvåningsskala bedöms lämplig med hänsyn till stadsbilden”. Vad är anledningarna till dessa förändringar av planen? Är det av ekonomiska intressen eller nya bedömningar rörande stadskvalité?

**Anders Svensson:** *Både och. Vi kom i samband med bearbetningen fram till att exploateringen borde vara så hög som möjligt med hänsyn till närhet till kollektivtrafik och tankar om en levande stadsmiljö. För att kunna erbjuda det vi nu jobbar med – affärer och restauranger längs de publika stråken, saluhall på Vågmästarplatsen osv bör tätheten vara hög. Ekonomin i projektet var ansträngd genom att stora delar av marken är förorenad, f d industrimark som måste saneras för byggnation för känslig markanvändning.*

3. Detaljplanen för Östra Kvillebäcken, södra delen, täcker ett relativt stort område. Vad var tankegångarna vid utvecklingen av detaljplaner inom Östra Kvillebäcken? Det kan ses som enklare att göra en förändring av en detaljplan om den berör ett mindre område medans processen kan bli effektivare om hela området behandlas i en stor plan. Reflekterade ni över frågor av denna typ när det beslutades om detaljplansutformning.

**Anders Svensson:** *Det var nödvändigt att hantera hela området i en plan för att kunna samla de sju byggherrarna. Projektekonomin bygger på denna överenskommelse.*

4. Området fördelas mellan sju olika byggbolag. Har det medvetet arbetats mot att få in flera olika byggherrar istället för att en stor överhala området och vilka är i så fall anledningarna till detta? Ivar Kjellberg, Derome samt Wallenstam utmärker sig som en mer lokal aktör jämfört med de övriga. Är det en tillfällighet eller har det något som det har strävat efter. Till exempel för att mer lokala aktörer kan erbjuda ha mer långsiktiga och personliga intressen för Göteborg.

**Anders Svensson:** *Ja, det kan man säga. Göteborgs stad har ett ansvar att sprida tilldelningen av mark mellan stora och små. Mellan hyresrätter och bostadsrätter. Denna blandning ger också en naturlig variation av bebyggelsen. Ingen byggherre får bygga hela kvarter utan varje kvarter delas upp i två till fyra lotter som sedan fördelas mellan de sju byggarna.*

5. En egenskap hos området är att det ska vara livfullt. Vilka åtgärder vidtar ni för att för att optimera förutsättningarna för att butiker, kaféer och restauranger ska vilja etablera sig i området? Försöker ni uppmuntra byggherrarna på något sätt till att bygga en högre andel lokaler i bottenplan?

**Anders Svensson:** *I vissa lägen är detta en tvingande bestämmelse. Det handlar om hörnlägen längs Gustaf Daléngsgatan och Hjalmar Brantingsgatan. Vi ser också till att bottenvåningarna utformas så att det på sikt blir möjligt att konvertera till lokaler.*

6. Vi är väldigt intresserade av konkreta siffror för handel, restauranger, kaféer. Hur stor andel av bottenvåningarna planerar ni att avsätta för sådana lokaler? I planprogrammet bedöms nytillskottet av verksamhetsyta till 14 000 kvm. Står den siffran fast och hur stor andel av ytan tillhör verksamhets- och kontorsbebyggelsen utmed Hjalmar Brantingsgatan. Hur stor yta lokaler i kvm räknar med att ha i bottenplan? Ungefär vilken relation Bostadsyta/lokalyta strävar ni efter?

**Anders Svensson:** *Se även ovanstående svar.*

*Byggrätten längs Hjalmar Brantingsgatan som är avsedd helt för verksamheter, samt den lilla byggrätten på torget är tillsammans 19.674 kvm BTA enligt planen. I entréplan på bostadslotterna finns totalt 2.230 kvm BTA kompletterande lokaler. Ytan är fördelad på 21 platser/kvartershörn i elva av stadsdelens kvarter/lotter. Utöver detta finns lokaler för förskola. Totalt 1.800 kvm BTA fördelat lika på tre av lotterna. En bostadsrättsförening får inte ha mer än en tredjedel lokalyta men dit är det långt.*

*Möjligen vill man tillgripa 3-dimensionell fastighetsindelning men det blir en senare fråga. Rymts i planen. Vi vill i princip ha så stor andel lokaler som är möjligt med hänsyn till kundunderlag och hyresnivåer.*

7. Vid en snabb titt på området med Hitta.se syns i de södra delarna, främst längs Hjalmar Brantingsgatan, en del befintliga verksamheter med folk i rörelse. Exempelvis en lunchrestaurang och Myrorna. Utbyggnaden av denna del är satt till etapp tre. En stor poäng med planerna för Kvillebäcken och för modellen av "blandstaden" är att det ska finnas plats för verksamheter blandat med bostäder. Hur är tanken att dessa verksamheter skall hanteras. Kommer de finnas kvar eller kommer de uppmanas ny lokalisering?

**Anders Svensson:** *Några av verksamheterna har redan flyttat eller kommer att flytta inom närområdet. Elon har t ex fått nya lokaler norr om Färgfabriksgratan. De är beroende av bra parkering. Några av verksamheterna vill vara kvar och där pågår diskussioner mellan Älvstranden Utveckling och hyresgäster/fastighetsägare.*

8. I detaljplanen har varje kvarter getts egenskaper för blandning av bostäder, handel och kontor. I gestaltungsprogrammet sidan 40 finns en karta där främst gatuhörnen vid Gustaf Daléngsgatan är markerade för lokaler. Hur är tanken att övriga fasader mot gatan kommer se ut? Anpassas byggnader överlag i hela området genom exempelvis högre våningshöjd på bottenvåningarna så att lokaler i ett framtida skede ska kunna etablera sig enkelt?

**Anders Svensson:** *Samtliga bottenvåningar kommer att ligga upphöjda från gatuplan vilket även är bra mot insyn. Under husen byggs p-däck för bilar och cyklar. Det innebär att lokaler kan inredas mot gatan hela vägen genom att demontera bjälklag. Eventuellt inkräktar detta i framtiden på antalet parkeringsplatser men det ser vi inte som någon nackdel med tanke på strävan att minska bilåkandet i innerstaden.*

9. Hur har ni tänkt utveckla området i den norra delen av Östra Kvillebäcken, det vill säga norr om Färgfabriksgratan? I planprogrammet står att det främst ska bli lokaler för verksamheter. Är det så planen fortfarande ser ut? Hur mycket av befintlig bebyggelse vill ni bevara i området? Finns det någon aktuell tidsplan?

**Anders Svensson:** *Detta område har studerats litet mer i den Fördjupade översiktsplanen för Backaplan som varit utställd. Den kan ni också hitta på vår hemsida. Planen är bordlagd i kommunstyrelsen. När den är klar hoppas jag att den*

*fortfarande pekar ut norra delen av Östra Kvillebäcken som ett förtättningsområde för blandstad. Dvs komplettera den befintliga bebyggelsen med såväl bostäder som verksamhetslokaler som inte är miljöstörande.*

**Följdfråga till Anders Svensson: 16.09.2010**

1. Vi har en kort undran angående invånarantalet per hektar om cirka 500.  
Enligt planprogrammet är området 11,5 hektar. Innebär det att ni uppskattar invånarantalet till cirka  $500 * 11,5 = 5750$  invånare? Är detta korrekt eller har ni räknat med en annan area?

**Anders Svensson:** *Det invånarantal vi har räknat med är snarare ca 4000 och ytan snarare ca 8 ha men då måste jag nog kolla ytorna. I alla fall kan du räkna med 160000 kvm BTA bostadsyta vilket ger ca 1600 lgh om man räknar med 100 kvm/lgh. Om man multiplicerar detta med 2,5 pers/lgh så får man 4000 personer. Sedan kan du själv mäta ytor och räkna täthet.*