

Vad krävs för ett framgångsrikt Ideontorg i Lund?

Malin Knutsson

Vad krävs för ett framgångsrikt Ideontorg i Lund?

Copyright © Malin Knutsson 2012

Fastighetsvetenskap
Institutionen för Teknik och samhälle
Lunds Tekniska Högskola
Lunds Universitet
Box 118
221 00 LUND

ISRN/LUTVDG/TVLM/12/5244 SE
Tryckort: Lund

Vad krävs för ett framgångsrikt Ideontorg i Lund?

What is required for a successful Ideon Plaza in Lund?

Examensarbete utfört av/Master of Science Thesis by:

Malin Knutsson, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH, Lunds Universitet

Handledare/Supervisor:

Ingemar Bengtsson, universitetslektor, Fastighetsvetenskap, LTH, Lunds Universitet
Mårten Edstrand, projekt- och utvecklingschef, Wihlborgs Fastigheter, Malmö

Examinator/Examiner:

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

Opponent/Opponent:

Patrik Larsson, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH, Lunds Universitet

Nyckelord:

Torg, Ideon Science Park, spårväg, fastighetsutveckling

Keywords:

Plaza, Ideon Science Park, tramway, property development

Vad krävs för ett framgångsrikt Ideontorg i Lund?

Abstract

Urban development projects are large investments and the design of urban spaces will be standing for many years. The construction of Ideon Plaza in Lund with its surrounding buildings is such a project. It is therefore important to investigate in the early stages the success factors and the conditions on the specific site, to ensure a successful urban development.

This thesis shows, by means of microeconomic theories, urban theories and real world examples, what makes a successful plaza around a stop for public transport. In the same manner it shows what features are included in such a plaza and how they are put in place. Thereafter a research related to the future Ideon Plaza is made. By using a SWOT-analysis the conditions of what the future Ideon Plaza in Lund already has and needs to be completed with, are identified in order to be successful.

The results show that a successful plaza is a lively plaza. To create vibrancy the plaza should have a privileged location, easy accessibility regardless of transport and profitable property development. The plaza should also offer a variety of services and other features, a safe place 24/7 and an identifiable and functional layout. To succeed in creating all these conditions, good cooperation between all stakeholders is needed as well as property owners who are interested in investing long term.

Ideon Plaza already has most of these conditions. To be able to utilize any of these conditions, decisions regarding the planned tramway and the development plan of the plaza need to be made. Once these crucial components are in place, the existing barrier effects and lack of safety will have to be sorted out. Fixing these two weaknesses are achievable by for instance linking the plaza with its surroundings, building homes and arranging attractive activities around the plaza. The construction of the plaza itself also contributes to a greater chance of success. It is important that land allocation agreements between the municipality and the developers occur regarding the plaza, to ensure that cooperation will continue.

In order to build facilities around the plaza, without speculation, tenants with both the ability and willingness to pay will be required. Uncertainties about the global and regional economic developments indicate that potential tenants cannot risk large investments right now. Over time, the economic conditions will improve but the question is when.

Vad krävs för ett framgångsrikt Ideontorg i Lund?

Sammanfattning

Stadsutvecklingsprojekt är stora investeringar vars utformning kommer bestå i många år. Anläggning av Ideontorget i Lund med intilliggande byggnader är ett sådant projekt. Det är därför viktigt att i tidigt skede utreda framgångsfaktorer och förutsättningar på den framtida torgplatsen, för att säkerställa en lyckad stadsutveckling.

Detta examensarbete visar, med hjälp av mikroekonomiska teorier, stadsbyggnadsteorier samt verkliga exempel, vad som utmärker ett framgångsrikt torg kring en hållplats för kollektivtrafik. På samma sätt åskådliggörs vilka funktioner som ingår i ett sådant torg och hur de kommer på plats. Därefter utförs en faktainsamling i anknäytning till det framtida Ideontorget. Genom en SWOT-analys kartläggs vilka förutsättningar det framtida Ideontorget i Lund redan har, och behöver kompletteras med, för att bli framgångsrikt.

Resultaten visar att ett framgångsrikt torg är ett livfullt torg. För att framkalla livfullhet ska torget lämpligen ha ett fördelaktigt läge, vara lättillgängligt oavsett transportmedel och medföra lönsam fastighetsutveckling. Torget borde också erbjuda ett varierat utbud av service och andra funktioner, trygghet dygnet runt samt en identifierbar och funktionell utformning. För att lyckas med alla dessa delar krävs framförallt en god samverkan mellan alla aktörer och fastighetsägare som investerar långsiktigt.

Ideontorget har redan flertalet av dessa förutsättningar. För att dessa överhuvudtaget ska kunna utnyttjas krävs att beslut tas angående den planerade spårvägen och att detaljplan på torget vinner laga kraft. När dessa avgörande förutsättningar realiserats måste de befintliga barriäreffekterna och tryggheten kvällstid åtgärdas. Möjligheter till att åtgärda dessa är stora bl.a. genom att sammankoppla torget med dess omgivning, bygga bostäder samt anordna attraktiva aktiviteter på och intill torget. Anläggning av själva torget bidrar också till större chans att lyckas. Det är dessutom viktigt att markanvisningsavtal mellan kommun och fastighetsägare skrivs angående torget för att säkerställa en fortsatt samverkan.

För att kunna bygga lokaler intill torget, utan spekulation, krävs det hyresgäster som både har möjligheten och viljan att betala. Osäkerheten angående den globala och regionala ekonomiska utvecklingen tyder på att potentiella hyresgäster inte kan riskerna stora investeringar just nu. Med tiden kommer de ekonomiska förutsättningarna att öka men frågan är när.

Vad krävs för ett framgångsrikt Ideontorg i Lund?

Förord

Examensarbetet har utförts på avdelningen för Fastighetsvetenskap vid Lunds Tekniska Högskola, i samarbete med Wihlborgs Fastigheter. Arbetet sätter punkt för en lärorik och utvecklande tid som student på civilingenjörsprogrammet inom Lantmäteri.

Jag vill rikta ett stort tack till min handledare Mårten Edstrand på Wihlborgs Fastigheter som på ett inspirerande sätt låtit mig få ta del av all spännande planering av Ideontorget. Jag passar även på att tacka min mentor Jenny Moberg för värdefull vägledning samt all personal på Wihlborgs kontor i Lund för en rolig tid tillsammans. Ett tack ska likaså riktas till min handledare Ingemar Bengtsson, vid avdelningen Fastighetsvetenskap, för goda råd under arbetets gång och mycket intressanta föreläsningar under min studietid. Tack även till övriga personer som bistått mig med information och låtit mig få delta i givande forum.

Lund, mars 2012

Malin Knutsson

Vad krävs för ett framgångsrikt Ideontorg i Lund?

Innehållsförteckning

1. Inledning	13
1.1 Bakgrund	13
1.2 Syfte.....	13
1.2.1 Frågeställningar.....	13
1.3 Metod.....	14
1.3.1 Datainsamling	14
1.4 Målgrupp	15
1.5 Disposition.....	15
2. Torg	17
2.1 Definition.....	17
2.2 Historia	18
2.3 Framgångsrikt torg.....	19
2.4 Stadsplanering.....	20
2.5 Utomhusaktivitet.....	21
2.5.1 Gehl-analys	22
2.6 Utformning	23
2.6.1 Proportioner	25
2.7 Service	26
2.7.1 Klusterekonomi.....	26
2.7.2 Handel.....	27
2.7.3 Användning i detaljplan	28
2.8 Konkreta exempel.....	28
2.8.1 Europa.....	29
2.8.2 Sverige	29
2.9 Sammanfattning.....	31
3. Ideontorget.....	33
3.1 Bakgrund	33
3.1.1 Befintliga rapporter	34
3.1.2 Målgruppsanalys	35
3.2 Läge.....	35
3.3 Tillgänglighet.....	37
3.3.1 Kollektivtrafik.....	38
3.3.2 Gång- och cykelstråk.....	41
3.3.3 Barriärer	42
3.4 Lönsam fastighetsutveckling.....	42
3.4.1 Befolkning.....	43
3.4.2 BNP.....	44
3.4.3 Sysselsättning.....	45
3.4.4 Köpkraft	47
3.5 Service	47
3.5.1 Risktagande entreprenörer.....	47
3.6 Fastighetsägare	48

3.7	Trygghet	49
3.8	Utformning	49
3.8.1	Identitet	50
3.9	Samverkan mellan aktörer	51
4.	SWOT-analys.....	53
4.1	Styrkor	53
4.1.1	Läge	53
4.1.2	Tillgänglighet	54
4.1.3	Fastighetsägare	55
4.1.4	Samverkan mellan aktörer	55
4.2	Svagheter	56
4.2.1	Barriäreffekt	56
4.2.2	Trygghet	58
4.3	Möjligheter	59
4.3.1	Hyresgäster.....	59
4.3.2	Service.....	59
4.3.3	Användare och kundunderlag	60
4.3.4	Utformning.....	61
4.3.5	Identitet	63
4.4	Hot.....	64
4.4.1	Beslutsprocessen	64
4.4.2	Lönsamhet	64
5.	Diskussion och slutsats.....	67
5.1	Fortsatta studier	68
6.	Källförteckning.....	69
6.1	Böcker och rapporter.....	69
6.2	Internetkällor.....	70
6.2.1	Mailkontakt	71
6.3	Muntliga källor	71

Bilaga 1

1. Inledning

1.1 Bakgrund

I stadsbyggnadsprojekt är det vanligt att flera olika aktörer gör stora investeringar, i hopp om ett lyckat projekt. Det är då särskilt viktigt att undersöka vilka framgångsfaktorer som finns för det specifika projektet. Dessutom är det viktigt att kartlägga platsens redan befintliga respektive behov av ytterligare förutsättningar, för att säkerställa att möjligheter finns för projektet att bli framgångsrikt. Därefter kan avgörande slutsatser dras angående projektets framtida framgång.

I Lund planeras tre spårvagnslinjer varav den första linjen ska anläggas mellan Lunds centralstation och det nya forskningscentrumet Brunnsberg i nordöstra delen av Lund. En av hållplatserna på sträckan är på Ideon Science Park i stadsdelen Pålshög.¹ Ideon Science Park har sedan det grundades år 1983 utvecklats till en av Europas mest framgångsrika mötesplatser för visionärer, entreprenörer och riskkapital enligt fastighetsägarna. Idag är ca 260 företag etablerade i området med totalt 2000 anställda.² Trots detta saknar forskningsbyn en offentlig mötes- och kommunikationsplats där människor kan samlas och utträta sina ärenden. Servicen är svårtillgänglig, utspridd och delvis bristfällig i området och efterfrågan på bättre service är tydlig.³ Kring spårvagnshållplatsen planeras därför ett serviceinriktat torg, i detta examensarbete kallat Ideontorget. Till följd av en anläggning av spårvägen och Ideontorget kommer större flöden av människor till platsen, vilket i sin tur skapar möjligheter att etablera bättre service. Ytterligare förtätning av bebyggelse planeras i hela området och Ideontorget kan därför bli en välkommande entré till ett modernare och mer offentligt Ideon Science Park.

Flera övergripande undersökningar har gjorts på Ideon Science Park och i övriga Pålshög företagsområde. Det saknas dock en genomgående analys över framtidens färdigställda Ideontorg och dess specifika förutsättningar. Ideontorget kommer vara den första etappen i förtätningsarbetet på Ideon Science Park och därför är en sådan analys extra viktig.

1.2 Syfte

Det övergripande syftet med detta examensarbete är att visa vilka förutsättningar Ideontorget redan har och behöver kompletteras med för att bli framgångsrikt.

1.2.1 Frågeställningar

Rapporten tar upp följande frågeställningar:

Vad är ett framgångsrikt torg kring en hållplats för kollektivtrafik?

¹ Lunds kommun, 2011, s. 3

² Ideon Science Park, 2011

³ Lunds kommun 2009, s. 29

Vilka funktioner ingår i ett framgångsrikt torg och vad krävs för att funktionerna ska komma på plats?

Vilka förutsättningar har redan Ideontorget och vilka behöver kompletteras för att kunna bli ett framgångsrikt torg med bredare service i framtiden?

1.3 Metod

Det finns mycket befintlig litteratur från erfarna samhällsbyggare rörande torg och teorier om hur de borde utvecklas. Undersökningar gällande rörelsemönster och efterfråga på service i området har redan gjorts vilka fortfarande är aktuella att använda. Någon annan metod än litteraturstudier anser jag därför inte lämplig.

Definition av ett torg samt dess historik har sammanställts för att få en avgränsning och bakgrund till vad som avses med torg i denna rapport. Stadsbyggnadsteorier samt mikroekonomiska teorier har använts för att komma fram till vad som är ett framgångsrikt torg kring en hållplats för kollektivtrafik. Samma typ av källor har dessutom använts för att utreda vad ett framgångsrikt torg innehåller för funktioner och hur de kommer på plats. Även konkreta exempel på befintliga torg och platser har använts som referensobjekt i avsikt att ta lärdomar från dessa. Resultatet har sedan sammanställts till framgångsfaktorer för ett nytt torg kring en hållplats för kollektivtrafik.

För att klargöra Ideontorget utgångsläge har befintliga rapporter om området tagits fram samt en målgruppsanalys, som beskriver potentiella användare av torget, gjorts. Fakta om Ideontorget befintliga förutsättningarna presenteras med avseende på framgångsfaktorerna.

Slutligen analyseras Ideontorget förutsättningar att bli framgångsrikt i en så kallad SWOT-analys. Uppdelningen av torgets styrkor (strengths), svagheter (weaknesses), möjligheter (opportunities) och hot (threats) kartlägger på ett tydligt sätt platsens kvaliteter och brister. Analysen sammanför teorins framgångsfaktorer och Ideontorget förutsättningar samt egna idéer och reflektioner.

1.3.1 *Datainsamling*

Böcker och rapporter till teorin har framförallt inhämtats från Universitetsbiblioteket och Biblioteket för arkitektur och design i Lund. De är inte uttömmande men ger en tillräckligt god bild av vad som anses vara ett framgångsrikt torg. Mikroekonomiska resonemang har tagits från framförallt standardverken *Microeconomics and behavior* skriven av Robert H. Frank och *Urban Economics* skriven av Arthur O'Sullivan. Dessa böcker används ofta i undervisning i ekonomi på universitetsnivå. Som källa till stadsbyggnadsteorin har flera böcker utgivna av olika arkitekter använts. Framförallt har böcker skrivna av arkitekten och stadsplaneraren Jan Gehl använts då hans teorier i stadsbyggnad ofta används i dagens stadsplanering.

Lunds kommun och Wihlborgs Fastigheter har försett mig med intressanta och aktuella utredningar, rapporter och idéskisser kring Ideon Science Park, Ideontorget

och spårvägen. Vid behov har muntliga källor samt mailkontakt från framförallt Lunds kommun, Wihlborgs Fastigheter och Skånetrafiken använts för att erhålla en så aktuell och korrekt information som möjligt. Genom den personliga kontakten med dessa yrkesverksamma har även icke publika källor erhållits. Övrig kompletterande fakta har inhämtats först och främst från internetsidor av kommun, myndigheter och företag.

Alla källor har kritiskt granskats för att undvika partiskhet och osanning.

1.4 Målgrupp

Denna studie vänder sig framförallt till personer med intresse för samhällsplanering och fastighetsutveckling men även till de som är intresserade av torg i allmänhet, Ideon Science Park och/eller spårvägens påverkan på Lund. Det är en fördel om läsaren har viss förkunskap i fastigheters juridik och ekonomi. Nyexaminerade inom samhällsbyggnad, lantmäteri, väg och vatten samt arkitektur kan ha intresse av detta examensarbete.

1.5 Disposition

Kapitel 1 – Inledning – I detta inledande kapitel presenteras en kort bakgrund följt av syfte, metod, målgrupp och disposition.

Kapitel 2 – Torg – Kapitlet innehåller definitioner, fakta om torgs historia i Sverige och teorier om vad ett framgångsrikt torg är idag. Tyngdpunkten ligger på framgångsfaktorer för ett torg kring en hållplats för kollektivtrafik. Konkreta exempel på befintliga torg presenteras. Denna teoridel utmynnar i en sammanfattning över framgångsfaktorer för ett framgångsrikt torg.

Kapitel 3 – Ideontorget – Här presenteras en djupare bakgrund om platsen där Ideontorget planeras anläggas och planerna kring detta. Ideontorget befintliga situation med avseende på framgångsfaktorerna från kapitel 2 presenteras.

Kapitel 4 – SWOT-analys – En SWOT-analys där Ideontorget förutsättningar att bli framgångsrikt analyseras.

Kapitel 5 – Diskussion och slutsats – I detta kapitel dras slutsatser från tidigare kapitel som är kopplade till rapportens syfte.

Vad krävs för ett framgångsrikt Ideontorg i Lund?

2. Torg

2.1 Definition

Svenska Akademiens ordbok beskriver förenklat torg som

”i centrala delar av stad, samhälle och dylikt: större, öppen, av bebyggelse omgiven och avgränsad, för allmänheten fritt tillgänglig plats. I synnerhet använd dels för handel, dels såsom träffpunkt, samlingsplats, i synnerhet för mötesverksamhet, förr även för offentliga förrättningar (såsom verkställande av bestraffning)”.⁴

Richard Küller, professor i miljöpsykologi beskrev i bilagan till boken ”Stadens rum Torget – gestalt, upplevelse, användning” att ordet torg förmodligen härstammar från ordet torgu som betyder marknadsplats. Översättning av torg på engelska är square vilket betyder fyrkant men engelskmännen använder även ordet plaza, som har spanskt ursprung och betyder öppen publik plats i staden. Italienskans piazza betyder också plats. Sammanfattande kan därmed ett torg förklaras som

”en fyrkantig plats i staden där det pågår handel”

Fyrkantigheten är den vanligaste formen på ett torg i Sverige även om det finns flera andra former så som runda och triangelformade torg. Varför de framförallt blivit fyrkantiga beror troligtvis på rådande stadsplanering. Att torg är en plats anser Küller bero på att den har en viss karaktär som ger den identitet. Marknadsplats kan inkludera torghandel eller kommersiella aktiviteter i de omgivande byggnaderna.⁵

Arkitekten och stadsplaneraren Kevin Lynch förklarade i sin bok ”The image of the city” att torg kan ses som en typ av nod i staden eller stadsdelen. En nod kan vara olika stor beroende på i vilket perspektiv som berörs t.ex. är ett stadscentrum en stor nod medan ett torg är en liten nod. En korsning av stråk, en koncentration av ett tema eller bådadera är typiska platser där en nod kan uppkomma. En korsning av stråk utgörs ofta av brytpunkter i transport, en större vägkorsning eller hållplatser. En koncentration av ett tema ger en plats identitet med en stark karaktär t.ex. shopping, park och kontorskvarter. En nod kan vara introvert dvs. ha skarpa gränser mellan platsen i sig och området utanför. Den kan också vara extrovert med mjukare gränser och en tydligare koppling till dess omgivning. I en stadsdel är ett torg ofta en typ av nod där flera stråk sammankopplas.⁶ Torget kan vara mer eller mindre avgränsat från sin omgivning och ha en identitet som stärker dess karaktär som nod.⁷

⁴ Svenska Akademien 2005

⁵ Küller 1988, s. 42f

⁶ Lynch 1994, s. 72-78

⁷ Ibid, s. 91f

2.2 Historia

Historiskt bildades städer på grund av att det fanns överskott i jordbruket vilket ledde till att inte alla människor behövde arbeta med jordbruk. Istället började det produceras andra varor som sedan ingick i en byteshandel. Transportsystem, så som vägar, gjorde det möjligt att leverera produkterna mellan människorna. Typen av produktion påverkades utav topografin och det geografiska lägets förutsättningar. Människorna började specialisera sig på olika produkter vilket gjorde produktionen mer effektiv på grund av komparativa fördelar. Genom att investera i större lokaler och varor i lager började skalfördelar utnyttjas, större företag initierades. Arbetarna på företagen bosatte sig i närheten av sitt arbete och en stad började växa fram.⁸

Handeln av de olika företagens produkter koncentrerades på stadens torg. Fram till mitten av 1800-talet uppfattades torg i Sverige som en juridisk funktionell plats istället för dagens mer rumsliga begrepp. Kungen bestämde vart handeln skulle lokaliseras och han utfärdade stadsprivilegier för bosättning nära handeln. Före 1200-talet var handeln lokaliserad på en huvudgata där marknadsstånd, bodar och trafik samsades på samma utrymme. Senare introducerades ”torget” som en fyrkantig plats nära kyrkan, huvudgatan eller där infartsgator möttes. Fram till mitten av 1800-talet hade varje stad ett eller eventuellt två torg. Förutom handel användes torget till information för stadens invånare, underhållning och samling till ting, varav det sistnämnda föranledde till att rådhus byggdes vid majoriteten av torg i Sverige. Under 1800-talet och tidiga 1900-talet anlades många nya torg i städerna i samband med den kraftiga stadsutbyggnaden som skedde till följd av industrialiseringen. Befolkningsantalet ökade vilket medförde en ökad handel. De nybelagda torgen smyckades med stenbeläggning, belysning och bättre renhållning, de utvecklades därmed till att bli attraktiva för rekreation och umgänge. Efter att hygieniska krav på torghandel skärptes, byggdes saluhallar med livsmedelsförsäljning inomhus. Häst- och kreaturhandel flyttades till stadens ytterkanter för att inte förstöra de nu påkostade centrala torgen.⁹

Under de närmsta decennierna efter andra världskriget fick handeln på torget helt eller delvis ge plats åt bilismens tillväxt. Tillfarter och parkeringsplatser på torget blev mer regel än undantag. I slutet av 1960-talet avlägsnades fordonstrafik kring vissa torg på grund av för mycket buller, avgaser, olycksfallsrisker och intrång i de vackra visuella torgrummen. Vissa torg fick mindre parkeringsytor men i de flesta fall behölls vägarna vid torget vilka skiljde husfasadernas aktiviteter från torgplatsen.¹⁰ Torgen har sedan dess inte ändrats avsevärt. Idag har städerna ofta ett stort centralt torg, omgivet av rådhus och andra historiska byggnader kring sig, samt mindre torg i övriga stadsdelar¹¹ bl.a. i form av närcentrum.

⁸ O’Sullivan 2009, s. 3f

⁹ Åström 1988, s. 24ff

¹⁰ Ibid, s. 27f

¹¹ Andersson 1983, s. 5

2.3 Framgångsrikt torg

Gehl förklarar i sin bok "Cities for people" att människor trivs kring andra människor¹². Ett torg är framgångsrikt där människor väljer att vistas vilket leder till att torget blir livfullt.¹³

Arkitekten Robert F. Gatje är också av åsikten att ju fler människor som använder ett torg desto mer framgångsrikt är det. I sin bok "Great public squares" förklarar han att på en sådan plats mår människan bra och att det därför är värt att sträva efter.¹⁴

I boken "Stadsdelens vardagsrum" konstaterar arkitekten Louise Nyström att det behövs folk på torget för att det ska bli en offentlig plats. En offentlig plats är ett ställe där det finns offentligt liv, ett tomt torg är därmed inte en offentlig plats. Torg kräver alltså människor.¹⁵

Mikroekonomiska teorier kan förklara varför ett torg med mycket människor är framgångsrikt. Utgångspunkten i vad som anses vara ett framgångsrikt torg grundas nämligen i teorier om den rationella människan. Människor är rationella, dvs. våra handlingar är logiska och nyttomaximerande. Om samma utbud ges på två olika platser kommer den rationella människan välja den med lägst transportkostnad. Om de däremot erbjuder olika typer av utbud kommer människan vara villig att transportera sig längre för att nå det exakta utbudet den söker. En plats som tillfredsställer flera olika behov har därmed större chans att få flera typer av människor att vistas där. Antalet människor på torget speglar alltså hur bra utbudet stämmer överens med efterfrågan i närområdet. Här vägs utsmyckning, service och andra funktioner in. Vid utveckling av torg är det därför viktigt att veta vilken typ av människor som med störst sannolikhet kommer vistas på torget. Genom att anpassa utbudet på torget efter dess närmsta omgivning och potentiella användare så ökar chanserna att människor tar sig dit för att tillfredsställa sitt specifika behov, torget blir livfullt.¹⁶

För service intill torget är det människors betalningsvilja som avgör. Vår inkomst och priset på varor och tjänster begränsar vår konsumtion. Ju mer inkomst desto mer spenderar vi av varje vara och tjänst, alternativt lyxigare produkter. Motsatt förhållande gäller om priset på varor och tjänster ökar, då konsumerar vi mindre eller substituerar till billigare varor. Betalningsviljan minskar med kvantiteten varor vi redan innehar, första anlagda caféet i ett område är följaktligen mer värd än den andra. Varje individ har dessutom olika preferenser, som balanserar olika beroende på vara och tjänst. Vissa människor lägger mycket pengar på sin bil medan andra väljer att lägga dem på dyra luncher. Med vår fria vilja tillfredsställer varje människa sitt

¹² Gehl 2010, s. 23

¹³ Ibid, s. 73

¹⁴ Gatje 2010, s. 15

¹⁵ Nyström 2000, s 35

¹⁶ Frank 2010, s. 56ff

specifika behov.¹⁷ Med hjälp av information om människans behov och ekonomiska situation kan utbudet av varor och tjänster på ett torg bestämmas så att underlag finns för att få det livfullt.

Att det är just intill torg försäljning av varor och tjänster ofta samlas beror bland annat på att verksamheterna utnyttjar kluster. I en stad finns både större och mindre kluster av olika typer. Det är ingen tillfällighet att det i princip finns shoppinggator, bostadsområden, företagscentrum och industriområden i alla städer. Intill torg klustrar verksamheter innehållande funktioner som användarna av torget efterfrågar. Flera restauranger och caféer är vanligt samt handel av både lika och olika typer. Kring en hållplats för kollektivtrafik kan färdmedel och snabb handel anses som lämplig. Torgets geografiska läge med god tillgänglighet och folksamlingar gör att dessa verksamheter väljer att placera sig här. Verksamheterna skapar tillsammans självförstärkande effekter genom att placera sig i närheten av varandra.¹⁸ Klusterekonomi diskuteras mer i avsnitt 2.7.1.

Konkurrensen mellan olika platser kan anses vara perfekt då människor med fri vilja väljer var de vill befinna sig. En hållplats för kollektivtrafik föranleder dock en viss monopolsituation. Kollektivtrafikbolag har stordriftsfördelar med mycket höga insatskostnader vilket gör det oekonomiskt för ett annat bolag att försöka konkurrera med denna. Statliga verk tenderar att äga denna typ av bolag då privata aktörer inte ser någon ekonomi i att driva det.¹⁹ En hållplats för kollektivtrafik blir därmed en monopolplats där bolaget har makt över var hållplatser ska placeras. Bolaget vill självfallet vinstmaximera och lokaliserar därför hållplatserna på bästa plats i både tids-, kund- och ekonomisk aspekt. Kollektivtrafiken i Skåne drivs av Skånetrafiken med högsta organ Regionfullmäktige för Region Skåne²⁰.

Mikroekonomin medför med andra ord indirekt att ett framgångsrikt torg måste ge människan möjlighet att tillfredsställa sina behov. Det människan efterfrågar blir också ekonomiskt försvarbart att etablera på ett torg. Torget i sig bidrar dessutom till självförstärkande processer vilket främjar den urbana tillväxten. Det finns inget enkelt enskilt svar på hur ett torg mer konkret lyckas bli livfullt. I resterande del av detta kapitel kommer framgångsfaktorer tas fram över vad teorin säger krävs för att få ett torg framgångsrikt. Ju fler faktorer ett torg uppfyller desto större chans är det att den rationella människan väljer detta välplanerade torg framför andra platser.

2.4 Stadsplanering

Enligt Gehl är det viktigt att i planeringsprocessen alltid börja med att planera hur människans liv ska se ut på platsen, därefter vilka utrymmen som behövs och till sist hur byggnaderna ska placeras och utformas. Planeringsprocessen ska garantera att det

¹⁷ Frank 2010, s. 56ff

¹⁸ O'Sullivan 2009, s. 43-62

¹⁹ Frank 2010, s. 371f

²⁰ Skånetrafiken 2012

inte bara av en slump blir livfullt, utan att det redan i planeringsstadiet ges förutsättningar till en livfull plats.²¹

Till följd av en osund stadsplanering med mycket plats för bilar har dagens möjlighet till frivillig och social aktivitet utomhus minskat markant. Dagens och framtidens stadsplanering borde lägga tyngden på att utforma staden efter fotgängares och cyklisters villkor och i andra hand efter biltrafikens. Såväl trafiken som byggnaderna borde utformas med hänsyn till människans dimensioner och, relativt bilen, långsamma rörelse. På så sätt ges förutsättningar till intressant och säker vardagsmotion vilket dessutom bidrar till förbättrad folkhälsa.²²

Det krävs även ett samarbete mellan alla intressenter för att förändringar ska kunna ske på ett bra sätt. Vägverkets rapport ”Stadskärneutveckling” belyser vikten av samverkan mellan olika aktörer under en stadskärnas utveckling. Vissa av de framgångsfaktorer som de tagit fram i rapporten kan även appliceras på andra slags stadsutvecklingar, t.ex. torg. En gemensam strävan mot ett bestämt mål anses som viktig. Detta uppnås genom att se till att varje aktör inser det faktum att alla vinner om det går bra för helheten. Gemensamma riktlinjer och principer för hur stadsdelen ska se ut och fungera ger styrka och enhetlighet. Kommunen bidrar med långsiktighet och struktur medan privata aktörer, så som fastighetsägare och affärsinnehavare, bidrar med drivkraft och marknadsanpassning. När projektet är klart är det viktigt att fortsätta uppdatera stadsdelen så att förtroendet och det goda ryktet som arbetats upp består.²³

2.5 Utomhusaktivitet

Gehl förklarar att det inte räcker att många människor passerar torget varje dag, torget måste attrahera människor att vilja stanna där. Ett torg som får människor att uppehålla sig där kan ha 10-30 gånger högre aktivitetsnivå än ett torg där människor bara passerar förbi, på språng mot något bättre. Det är alltså sällan antalet människor som passerar torget som avgör livfullheten utan antalet människor som stannar upp och väljer att vistas på torget.²⁴

Gehl informerar att studier från städer över hela världen pekar på hur viktigt det är med liv och aktiviteter för attraktiviteten i staden. Torg är en del av stadens vardagsrum där människan utför en mängd olika aktiviteter utomhus. Gehl konstaterar att vissa utomhusaktiviteter är *nödvändiga*, så som att gå till och från jobbet, handla mat och vänta på bussen. Andra aktiviteter är *frivilliga*, så som att gå en promenad eller sitta ner för att njuta av vackert väder. För att få *social aktivitet* krävs att andra människor närvarar. Människor söker upp platser där det händer saker

²¹ Gehl 2010, s. 198

²² Ibid, s. 20ff

²³ Tornberg & Hansen 2007, s. 75ff

²⁴ Gehl 2010, s. 73

och de platserna är oftast där andra människor befinner sig.²⁵ För att utomhusaktiviteter ska bli mindre väderberoende kan caféer och restauranger använda terrassvärmare, sittkuddar och filter på deras uteserveringar. Därmed är det möjligt att sitta utomhus större delar av året²⁶.

Nyström förklarar att torg måste vara trivsamma med tydlig identitet och fulla av aktiviteter. Festliga evenemang kan skapas med t.ex. stadsdelsfester och karnevaler. Vardagliga aktiviteter kan vara en kombination av olika verksamheter som har öppet olika tider på dygnet. Bostäder i anslutning till torget skapar trygghet eftersom det då känns övervakat dygnet runt.²⁷

2.5.1 Gehl-analys

Gehl analyserar ett stadsrums kvaliteter genom att se rummet från en fotgängares perspektiv.

Ett stadsrum behöver skydd mot trafik, olyckor, kriminalitet, våld och andra olägenheter. Skydd mot trafiken kan lösas genom räcken, goda plankorsningar m.m. Kriminalitet och våld säkras upp med livliga platser, bostäder i närheten, offentliga verksamheter och bra belysning. Skydd mot dåligt väder kan lösas med skjul och träd men även genom att ha verksamheter öppna så människor kan ta lä där inne.²⁸

Kvaliteten på stadsrummet ökar om platsen också ger möjligheter till att kunna gå, stå, sitta, se, prata, lyssna, leka och träna obehindrat. Promenera gör människan helst där det är gott om utrymme, bekväm markläggning och lättillgängligt. Promenaden blir intressantare med varierande fasader. Behagliga platser att stå på är oftast i kantzonen. Sittplatser ska vara bekväma och ge möjlighet att njuta av vackert väder. Det är enklare och mer spännande att betrakta stadsrummet om det är belyst kvällstid och sikten är fri och intressant. Prata och lyssna kräver att bullernivån är låg samt att det finns platser där det går att samlas för att prata, t.ex. bänkar som är vridna mot varandra. Rekreation ska vara möjlig dag och natt, året om. Genom att dessutom utforma platsen med hänsyn till människans skala och god arkitektur, har goda förutsättningar givits för maximal kvalitet i stadsrummet.²⁹

Platsen borde ge möjlighet att välja mellan sol och skugga, värme och kyla samt olika vindförhållanden. Vackra detaljer, goda material och fina utsikter samt träd, växter och vatten är element som lyfter en plats kvaliteter.³⁰

²⁵ Gehl 2010, s. 20ff

²⁶ Ibid, s. 175

²⁷ Nyström 2000, s. 34f

²⁸ Gehl 2010, s. 239

²⁹ Ibid.

³⁰ Ibid.

2.6 Utformning

Enligt Gehl är det den fysiska kvaliteten på en plats som påverkar omfattningen och karaktären av utomhusaktiviteten där.³¹ För stadsplanerare är det lättare att påverka kvaliteten på torget jämfört med kvantiteten människor som passerar.³² Hänsyn tas till den mänskliga skalan genom att utforma byggnaderna varierant och upplevelseintensivt.³³ Fasaderna borde ge en känsla av öppenhet och inbjudande, så kallade mjuka fasader, så att staden kan möta byggnaderna och på så sätt integreras utomhus och inomhus. Mjuka fasader innebär att verksamheter flyttar ut lite av sin verksamhet för att bjuda in allmänheten, t.ex. ett café med uteservering eller en butik med vissa varor utomhus på ett bord, se *Figur 1*. Detta ger en känsla av en välordnad, bekväm och säker plats vilket får fler människor att trivas utomhus vilket i sin tur leder till frivilliga och sociala aktiviteter.³⁴ Genom att antingen göra torget bilfritt eller sänka hastigheten uppnås ett mer långsamt tempo som passar den gående människan bättre.



Figur 1 En gata i Paris med mjuka fasader som får människor att stanna upp och vistas i stadsrummet.

Trots att varje torg är unikt och härstammar från olika tidsepoker, går det enligt Gatje att dra vissa generella slutsatser hur ett framgångsrikt torg borde se ut och vad det borde innehålla. Anledningen är att människor ofta har liknande impulser. Vi vill till exempel sitta när vi är trötta, sola eller skydda oss vid fint väder, lyssna på porlande vatten och prasslande löv. Torg är en bra plats att samla sådana kvaliteter som alla typer av människor efterfrågar. Gatje har studerat fyrtio amerikanska och europeiska

³¹ Gehl 2010, s. 20ff

³² Ibid, s. 73

³³ Ibid, s. 44

³⁴ Ibid, s. 75ff

torg i boken "Great public squares" och därefter sammanställt vad han anser vara generellt för att bli ett framgångsrikt torg. Gatje konstaterar att framgångsrika torg generellt har en markläggning som ger en känsla av enhetlighet och borde därför ha ett genomtänkt mönster och färgsättning. Fordon borde stängas ute från torget alternativt lokaliseras i torgkanten och med låg hastighet. Fontäner, skulpturer, bänkar, caféer m.m. ökar njutningen och användbarheten av torget. Torg som blivit ödelagda eller är för stora kan med fördel kompletteras med träd som fyller utrymmet och fungerar som solskydd på sommaren och släpper in solen på vintern.³⁵

Den svenska arkitekten Kell Åström har gjort liknande studier som Gatje men istället på fyrtio skånska torg i boken "Stadens rum". Han har dessutom gjort en grundlig sammanfattning över historiska arkitekters åsikter rörande torg. Studien har liknande resultat som Gatjes studier. Han framhäver att trivsamma torg borde vara bilfria samt utformas med hänsyn till människans skala och mjuka fasader. De ska helst vara rektangulära, med god belysning och detaljutformad möblering. Dessutom borde de ha omslutande bebyggelse av bevarade äldre hus som ger identitet och skapar en sluten kvartersbebyggelse. Träd och annan vegetation är att föredra. Han anser det viktigt att bottenvåningen kring ett torg är öppen med verksamheter som aktiverar torget.³⁶

Gehl har tillsammans med Lars Gemzöe skrivit boken "Nye byrum" där de har studerat 39 gator och torg i framförallt Europa men även andra delar av världen. Gehl och Gemzöe framhäver vikten av att kunna gå i hela staden. Gångstråken ska koncentreras till flera platser så att funktionerna kan variera från plats till plats. Integration av olika funktioner är ett nyckelord i sammanhanget. Boende, butiker, kontor, undervisning, institutioner måste blandas och balanseras i staden så att alla funktioner är tillgängliga till fots.³⁷

I examensarbetet "Vad gör ett bra torg bra" kritiserar Thorbjörn Andersson hur torg planeras idag. Han anser att torgen måste moderniseras och anpassas till dagens samhälle. Förr var torgen en träffpunkt men idag kanske de mer ska ses som en plats för paus i en ständig rörelse. Planerarna måste sluta generalisera och göra olika anpassningar från varje fall, alla torg behöver kanske inte ha en bänk, blomsterplantering och fontän. Funktionerna måste utgå från de människor som använder torget och de förutsättningar som finns på platsen.³⁸ Andersson anser att ett torg blir bra om det har historieförankring, orienterbarhet, samvaro, kontakt, valmöjlighet, trygghet, variation/enhetlighet och förutsägbarhet.³⁹

³⁵ Gatje 2010, s. 14f

³⁶ Åström 1988, s. 44ff

³⁷ Gehl & Gemzöe 2001, s. 257

³⁸ Andersson 1983, s. 43ff

³⁹ Ibid, s.51ff

Trafikverket förklarar i rapporten "Funktionsblandade stadskvarter" vilka förutsättningar som måste finnas för att kunna åstadkomma berikade gatuverksamheter. Som yttre faktorerna nämns att efterfrågan måste vara tillräckligt stor, konkurrensen inte för stark, bra läge, god tillgänglighet och attraktiva stadsrum. Risken för barriär måste minimeras och skötseln måste vara på topp. Dessutom borde det vara en stödjande detaljplanepolicy och områdesprofilering som lyfter området. Inre faktorer är också viktiga som t.ex. ändamålsenliga lokaler, praktisk kundparkering, rationell varumottagning och att attrahera så kallade dragare. Dragare är populära verksamheter som får allmänheten att besöka platsen, vilket ger mindre verksamheter i närheten större kundunderlag. Exempel är Hennes & Mauritz på en shoppinggata och Systembolaget nära en livsmedelsbutik. Fastighetsindelningen borde vara ändamålsenlig. Rapporten pekar också på mentala faktorer så som trygghet och säkerhet i gatuplanslägen, trivsamma gatumiljöer och funktionsblandning.

I skriften "Hållplatser och terminaler samt vägen till och från hållplatser och terminaler - Program för en trygg och säker kollektivtrafik" som Svenska lokaltrafikföreningen och Svenska bussbranschens riksförbund publicerat framhålls att hållplatser för kollektivtrafik borde ha god belysning, dock inte allt för ljusst då detta kan ge känslan av en steril och obekväm plats. Plats för rullstol, bänkar med väderskydd, tydliga stråk utan stora lutningar och tidtabellsinformation är utformningsdetaljer som bör beaktas vid hållplatser.⁴⁰ För att skapa trygghet är framförallt god sikt avgörande vilket kan erhållas genom god belysning och röjning av buskage. Närhet till andra människor nämns som ännu en trygghetsfaktor kring en hållplats.⁴¹

2.6.1 Proportioner

Gatje förordar att dimensionerna av ett torg borde vara anpassade så att hela byggnaderna kan beskådas på torget utan att besökaren ska behöva böja nacken för mycket. Riktmärket 2:1 är en bra proportion mellan torgbredd och byggnadshöjd anser han.⁴² Till skillnad från Gatje, förespråkar Åström måttet 3:1 med anledning av att ett sådant mått ger en behaglig men fortfarande stark rumskänsla. Åström anser att en proportion på 2:1 upplevs som trångt.⁴³

Gatje konstaterar att en torglängd på 60-150 meter är lagom då smalare än 60 meter blir gatulikt och bredare än 150 meter gör det svårt att på alla platser på torget urskilja byggnadernas utsmyckning.⁴⁴ Förhållandet mellan bredd och längd har sedan romartiden förespråkats vara 2:3 enligt den legendariske arkitekten Vitruvius tes

⁴⁰ SLTF och BR 2005, s. 28

⁴¹ Ibid, s. 44

⁴² Gatje 2010, s. 14

⁴³ Åström 1988, s. 13f

⁴⁴ Gatje 2010, s. 14

vilket är nära det gyllene snittets proportioner. Vitruvius påpekade betydelsen av att storleken på ett torg också borde relateras till stadens storlek och betydelse.⁴⁵

För att kunna räkna på den ekonomiska lönsamheten av att bygga kring ett torg är det intressant att veta måtten på en modern kontorsbyggnad. Ett riktmärke för bredden på en kontorsbyggnad är lämpligen 15 meter invändigt. Med en sådan bredd finns plats för skrivbord, korridorer och rum som en kontorslokal behöver. Ytermåtten på byggnaden räknas till 16 meter. Varje kontorsvåning är lämpligen ca 1000 kvm för att uppnå god flexibilitet inomhus och för att något större företag ska kunna hyra en hel våning. Våningshöjden behövs för att kunna räkna ut hur stor total lokalyta som kan byggas kring ett torg med specifika mått. För att få plats med installationer i en kontorsbyggnad kan höjden beräknas vara 3,8 meter.⁴⁶

2.7 Service

Människan tillbringar i regel flera timmar i veckan till handel. En tredjedel av den totala privata konsumtionen är detaljhandel.⁴⁷ Detaljhandel kan delas in i sällanköpsvaruhandel och dagligvaruhandel. Andelen sällanköpsvaruhandel av den totala handeln följer med konjunkturen medan andelen dagligvaruhandel ökar under lågkonjunktur.⁴⁸ Utbud, priser och tillgänglighet till handel har betydelse för människans livskvalitet⁴⁹. Närcentrum och torg innehåller ofta frisör, apotek, restaurang, café samt liten eller medelstor dagligvaruhandel. För dagens ständiga tidsjakt erbjuder närcentrum nära och snabb service till den stressade konsumenten. Försäljning av färdiga luncher till arbetstagare i närområdet har visat sig vara lyckat i vissa Stockholmsområden.⁵⁰

2.7.1 Klusterekonomi

Verksamheter inom samma bransch tenderar att dra nytta av kluster. Kluster innebär att verksamheterna lokaliserar sig i närheten av varandra istället för jämnt utspritt från varandra. Det kan bero på att det är ett bra geografiskt läge för just denna typ av verksamhet, med hänsyn till tillgång av råvara och lämpliga transportmöjligheter. Genom att lokalisera sig i närheten av varandra kan dessutom en mängd andra fördelar utnyttjas. Skalekonomi kan dras nytta av i produktionen av gemensamma insatsvaror, vilket även ger anledning för tillverkare av insatsvaror att ingå i klustret. Kostnaderna för tillverkningen av produkterna minskar då, vilket leder till tillväxt och högre löner. Verksamheter kan även utnyttja att de delar samma typ av arbetskraft. Varje verksamhet kan variera antalet anställda efter verksamhetens framgång, eftersom det finns flera möjliga arbetsgivare för arbetarna. Utbudet av arbetskraft gör

⁴⁵ Åström 1988, s. 13

⁴⁶ Svensson 2011

⁴⁷ HUI Research 2011, s. 7

⁴⁸ Ibid, s. 18

⁴⁹ Ibid, s. 7

⁵⁰ Ibid, s. 59f

det också möjligt för verksamheterna att matcha sina anställda mer exakt efter vad de behöver. Sist men inte minst skapar kluster ett stort utbud av kunskapsutbyte för både verksamheterna och dess anställda.⁵¹

För vissa verksamheter utanför den aktuella branschen kan det också vara intressant att ingå i klustret. Konsulter så som jurister, revisorer, värderare, projektledare m.fl. placerar sig med fördel i ett företagskluster eftersom antalet uppdragsgivare för konsulterna är fler där. Sådan klusterekonomi leder till att stora städer växer fram. I stora städer kan kreativa människor mötas från olika branscher vilket ger möjlighet till ökad innovation.⁵²

2.7.2 Handel

Rapport ”Kampen om köpkraften, handeln i framtiden” skriven av HUI Research bekräftar att handel precis som torg kräver närhet till människor. Det måste finnas tillräckligt stort kundunderlag för att handel ska etableras. Det är då fördelaktigt om handelsplatsen redan är en mötesplats t.ex. ett torg eller annan naturlig knutpunkt. Handel och andra verksamheter påverkas positivt av en god social miljö. HUI förklarar att mötesplatsen ska vara lätt att hitta och ha sittplatser, konst och ge möjlighet till utställningar. Handeln bidrar i sin tur till att mötesplatsen blir starkare som funktion.⁵³

Rapporten beskriver att läget är den viktigaste framgångsfaktorn när handel ska etableras.⁵⁴ Handeln ska vara lättillgänglig för såväl bil- och kollektivtrafik som gång- och cykeltrafik. Vid etablering av handel är köpkraften och konsumtionsmönster viktigt att ta hänsyn till. Lokalhyran och kostnader för personal och marknadsföring måste också vägas in likväl som lönsamheten och konkurrensen från andra butiker i närheten.⁵⁵ En god samverkan mellan handel, fastighetsägare, kommun och turism ger förutsättningar till en framgångsrik handels- och mötesplats. Tillsammans kan de organisera marknadsföring, trivselåtgärder, gemensamma aktiviteter och öppettider. Ett ständigt pågående gemensamt arbete för att höja attraktivitetskraften på platsen är viktig.⁵⁶

Att rusta upp eller etablera ett nytt torg för att lyckas få dit handel är en stor investering. Så stora investeringar kräver stabila och långsiktiga fastighetsägare som kan riskera och förhoppningsvis lyckas med sina insatser. Sådana fastighetsägare har ekonomiska möjligheter att satsa och har ofta incitament att utveckla det långsiktigt hållbart.⁵⁷ Likaså måste butiksägare våga satsa på ett både vanligt och nischat utbud

⁵¹ O’Sullivan 2009, s. 43-62

⁵² Ibid.

⁵³ HUI Research 2011, s. 46

⁵⁴ Ibid, s. 42

⁵⁵ Ibid, s. 55ff

⁵⁶ Ibid, s. 43ff

⁵⁷ Ibid, s. 48

för att kunna konkurrera med andra servicecentrum i närheten. Genom att erbjuda annorlunda service skapas möjligheter att locka dit kunder som annars hade valt en annan serviceplats.

2.7.3 Användning i detaljplan

Med fördel kan rymligare beteckningar skrivas in i detaljplanen så som C för centrumverksamhet istället för beteckningarna bostäder, kontor eller handel. Centrumverksamhet innebär butiker, service, kontor, bio, bibliotek, teatrar, kyrka, föreningslokaler, restauranger, hotell osv.⁵⁸. Då en beteckning som innebär snävare användning används, blir fastighetsägarna tvungna att ansöka om bygglov för att få ändra användningen. En vidare beteckning ger utrymme för fastighetsägarna att ändra planerad användning om det till exempel skulle visa sig att den pågående inte är lönsam. För att göra lokalerna flexibla för olika typer av verksamheter kan öppna lokaler byggas. Formbarheten gör det möjligt att anpassa lokalerna efter hyresgästernas behov och idag efterfrågas dessutom framförallt kontorslandskap framför enskilda kontorsrum⁵⁹.

De begränsningar som kan bli negativa för fastighetsägaren är det planmonopol som kommunen besitter enligt PBL (Plan- och bygglagen). Kommunen kan, enligt PBL 5 kap 7§, i detaljplanen bestämma byggnaders användning, utformning, placering m.m. Både kommun och fastighetsägare vill skapa en så hållbar stad som möjligt. Det är då viktigt att detaljplanen inte inrymmer bara enskilda fastigheter utan många fastigheter tillsammans, i ett sammanhang. För att lyckas med det krävs en god samverkan mellan parterna så att allas önskningar blir uppfyllda. Fastighetsägarna arbetar i högre grad efter ekonomiska vinningar medan kommunen framförallt koncentrerar sig på samhällsnyttan. Ett exempel är att den byggnadshöjd fastighetsägarna behöver för att få ekonomi i byggnationen kanske kommunen inte anser lämplig på grund av skuggning.

2.8 Konkreta exempel

Som det inledande kapitlet till denna rapport antyder är Ideontorget ett trafikertorg i en forskningsby. Med denna bakgrund har några europeiska och svenska referensobjekt till Ideontorget tagits fram. Tre lyckade projekt från Europa visar på en spårvägsstads stadsrumsstrategier, utformningen av ett trafikkoncentrerat torg samt spännande idéer för ett företagsområde. De svenska exemplen beskriver bl.a. fördelen med stadsbyggnadsmodellen ABC-staden, dagens riktlinjer vid anläggning av nya torg samt erfarenheter från ett icke så lyckat torg. Genom att ta lärdom från dessa exempel kan vissa framgångsfaktorer framställas.

⁵⁸ Boverket 2009, s. 89

⁵⁹ Bråhagen 2012

2.8.1 Europa

I **Freiburg**, Tyskland har parkeringshus anlagts nära spårvagnshållplatserna utanför stadskärnan för att smidigt kunna parkera bilen och ta spårvagnen in till centrum. En stor andel cykelparkering har lokaliserats i direkt anslutning till spårvägen för att underlätta för spårvagnspendlarna. Kring vissa hållplatser finns tillgång till cykelreparation, biluthyrning och turistinformation.⁶⁰

Det bilfria torget **Luisenplatz** i Darmstadt, Tyskland är en stor knutpunkt för både mänskliga möten och kollektivtrafik. Spårvägen och dess omgivande mark går i samma plan och åtskiljs genom tydliga stenbeläggningar. Torget är luftigt och ger en avslappnad känsla trots dess intensiva kollektivtrafik. Byggnaderna intill innehåller butiker och caféer som breder ut sina uteserveringar över torget. Torget har blivit en av stadens viktigaste mötesplatser och används året om med växlande utställningar, torgdagar och andra arrangemang.⁶¹

Ett annorlunda och lyckat projekt är **Broadgate Arena** som är ett stort privat kontorskomplex i centrala London vars innegård byggdes om till en offentlig plats med säsongsvarierande aktiviteter. På sommaren används innegården som scen för musik, teateruppträdande och café medan den på vinterhalvåret blir en populär skridskobana.⁶²

2.8.2 Sverige

Vällingby utanför Stockholm är ett resultat av 1950-talets förortsmodell ABC-staden, arbetsplatser, bostäder och centrum. Allt skulle vara tillgängligt i ABC-staden så som tandläkare, klädesaffärer och pubar. Centrumet var tvunget att bli tillräckligt attraktivt så att invånarna skulle välja att utföra sina ärenden här och inte i storstaden som låg 30 min bort. I Vällingby separerades trafiken och torget. En ringväg runt torget gjorde torget bilfritt och den nybyggda tunnelbanan låg under mark tillsammans med varutransporter som transporterades med hiss upp till butikerna, se *Figur 2*. Från torget gick gång- och cykelstråk till omgivande bebyggelse. Bredvid torget byggdes parkeringsgarage. ABC-stadens idé var att bygga höga hus och täta centrumbildningar utanför storstaden.⁶³ En pampig invigning av det nya centrumet arrangerades i november 1954. På den dagen öppnades ett fyrtiotal butiker och trots att hela centrumet då ännu inte var klart blev invigningen en enorm kommersiell framgång och satte Vällingby på kartan.⁶⁴ Kulturella lokaler fick stort utrymme i Vällingby och blev mötesplatser i staden. På så sätt byggdes det snabbt upp lokala föreningar och lokala traditioner. Uppmärksamheten i massmedia gjorde att lokalbefolkningen kände sig stolta att bo i Vällingby med dess egen identitet, traditioner och starka lokala nätverk. Brett utbud av affärer och serviceinrättningar och god kollektivtrafik blev

⁶⁰ Gehl & Gemzöe 2001, s. 49f

⁶¹ Ibid, s. 130ff

⁶² Ibid, s. 112ff

⁶³ Sax 1998, s. 31ff

⁶⁴ Ibid, s. 38

framgångsfaktorer för den nya staden. Tidigare oro angående konkurrensen från Stockholms innerstad var inte längre märkbar. Fokuset kring konst och kultur var en viktig framgångsfaktor.⁶⁵ År 2006 vann Vällingby centrum Sveriges arkitekters planpris på grund av en balanserad vidareutveckling av ABC-stadens grundtankar. Det har nu åter blivit ett modernt kultur- och affärscentrum.⁶⁶ Detta tyder på att ständig utveckling krävs för att kunna upprätthålla platsers standard.



Figur 2 Vällingby med tunnelbanestation och torg kring år 1955 – 1960⁶⁷

Hyllie stationstorg är en aktuell nybyggnad i södra delen av Malmö. Här har år 2010 byggts ett stationstorg i anslutning till Citytunneln. Torget är 11 000 kvm och kommer inom en tvåårsperiod att vara omringad av pampiga byggnader så som shoppingcentrumet Emporia, hotell och höga bostadshus.⁶⁸ Under planeringen av torget har fokus legat på att lindra den starka vinden som förekommer under blåsiga dagar. Genom uppsättning av sex meter höga skärmar samt bokträd som skyddar mot vinden kommer torget bli mer behagligt att vistas på. Den redan uppförda arenans bidrag till stora folkströmmar kvällstid har medfört att stor vikt även lagts på god belysning.⁶⁹ Detta planeringsunderlag ger en indikation på hur stadsbyggarna arbetar idag. Med en befintlig stark infrastruktur, stor arena samt parkeringshus har redan koncentrerade flöden skapats. I dagsläget är dessa flöden framförallt resenärer eller besökare till arenan och inte till det anlagda torget i sig. Hur framgångsrikt Hyllie stationstorg kommer bli återstår att se, men med framtidens byggnationer kommer torget som funktion bli mer använt och betydelsefullt för sitt sammanhang.

Västra stationstorget i Lund byggdes år 2001 i hopp om att öppna upp västra sidan om järnvägen och få bort den rådande barriäreffekten. Den utsmyckades med skulpturer och vatteninslag för att dra till sig uppmärksamhet samt sittplatser för trötta fötter, se *Figur 3*. Tanken var att hälften av all taxiverksamhet kring centralstationen skulle utgå härifrån och att torget skulle sammanlänka Bjerredsparken med

⁶⁵ Sax 1998, s. 166

⁶⁶ Sveriges arkitekter 2012

⁶⁷ Upplandia 2012

⁶⁸ Malmö Stad 2010, s. 13ff

⁶⁹ Malmö Stad 2011

Trollebergvägen. Bostäder byggdes intill torget och alla förutsättningar verkade finnas för ett framgångsrikt torg. Visionerna besannades dock inte eftersom den starka barriäreffekten kvarstod och människoflöden och taxiverksamheter fortsatte koncentreras till stationsområdets östra del. Situationen består än idag och för att Västra stationstorget ska kunna få en chans att bli framgångsrikt krävs att barriären, som järnvägen utgör, bryts på något sätt. Stadsarkitekten Bengt Aronsson på stadsbyggnadskontoret i Lund säger att dagligvaruhandel hade varit att föredra istället för vissa av dagens varor och tjänster så som datorbutik, körskola och bank. Aronsson nämner att en handelsutredare under planeringen av Västra stationstorget hade varnat för en kratereffekt. Enligt handelsutredaren innebär kratereffekten att sällanvaruhandel inte med fördel placeras på kort avstånd från ett hållplatsläge eftersom resenärerna då ofta är mer fokuserade på sitt biljettuttag, resande m.m. än shopping.⁷⁰ Det är alltså viktigt att få dit rätt slags varor och tjänster som resenärer efterfrågar och som kan dra fördel av att många resenärer rör sig i området.



Figur 3 Västra stationstorget år 2011

2.9 Sammanfattning

Ett livligt torg är ett framgångsrikt torg. Torget måste tillfredsställa människans behov och vara tillräckligt lockande för att få dem att vistas där. I takt med att ett torg blir mer etablerat och förtätning i dess omgivning sker, ändras dess förutsättningar. Självförstärkande processer ger torg möjlighet att växa. Till en början används torget av dess närmsta omgivning och de som naturligt passerar torget i sin vardag. Med tiden kommer fler människor vistas där vilket ger större kundunderlag och attraktionskraft. Torget kan då få människor att aktivt välja att resa till torget för att utnyttja dess specifika funktioner och uppleva aktiviteterna där.

⁷⁰ Aronsson 2011

Vad krävs för ett framgångsrikt Ideontorg i Lund?

Många av de framgångsfaktorer som presenterats är koncentrerade på materiella objekt så som bänkar, belysning, markbeläggning m.m. Dessa är standardobjekt i ett stadsrum och kommer oavsett förutsättningar att finnas där när torget anläggs. Även mer exklusiva objekt såsom fontän, staty, specialbelysning m.m. har nämnts som framgångsfaktorer. Sådana objekt är viktiga för torgets framgång men har egentligen bara ekonomiska förutsättningar för att komma på plats. Fastighetsägare och kommun kan lätt råda över dem om deras ekonomi tillåter. I denna rapport ska fokus fortsättningsvis istället ligga på förutsättningar som är mer komplexa och som Ideontorget behöver för att bli framgångsrikt. Därmed diskuteras inte materiella objekt vidare.

Nedanstående framgångsfaktorer som presenteras är intressanta att analysera i fallet Ideontorget. Ideontorget har stora chanser att bli framgångsrikt om det har:

- Fordelaktigt läge
- Lätt tillgänglighet
- Lönsam fastighetsutveckling
- Varierat serviceutbud
- Långsiktiga fastighetsägare
- Trygghet dygnet runt
- Identifierbar och funktionell utformning
- God samverkan mellan aktörer

I kapitel 3 kommer Ideontorget's underlag beskrivas med avseende på dessa faktorer.

3. Ideontorget

3.1 Bakgrund

I nordöstra delen av Lund, närmare bestämt i stadsdelen Pålsjö, ligger Ideon Science Park. Ideon Science Park är ett forsknings- och företagscentrum för visionärer, entreprenörer och riskkapital. Samtliga kommersiella fastigheter ägs av Wihlborgs Fastigheter respektive Ikano Kontor⁷¹. Området består av flertalet utspridda byggnader i olika storlek, form och karaktär samt vägar, parkeringsplatser och små grönområden. Byggnaderna utgör framförallt arbetsplatser i form av kontor och laboratorium men här finns även viss service som t.ex. restauranger och bankomat. Omkring området finns ytterligare liknande arbetsplatser samt hotell och högskolor med tusentals studenter, se *Figur 4*.



Figur 4 Flygbild norr ifrån över Ideon Science Park med orange kontur och utskrivna verksamhetsområden runt omkring. Östra Pålsjö är ett fiktivt namn för verksamheterna nordöst om Ideon Science Park. Ideontorget placering är markerat med en röd stjärna.⁷²

Lunds kommun planerar en spårväg genom staden där en av hållplatserna ska placeras mitt på Ideon Science Park. Spårvägen kommer enligt planerna att vara i drift år 2015 om positivt beslut tas, i avsnitt 3.3.1 utvecklas detta vidare. För att ta hand om flödet och skapa en samlad plats för service, planeras ett torg i anslutning till

⁷¹ Ideon Science Park₂, 2011

⁷² Ideon Science Park₁, 2011

hållplatsen. Torget kallas i denna rapport Ideontorget och är markerad med röd stjärna i *Figur 4*. Platsen för det framtida Ideontorget och dess intilliggande byggnader består idag av en busshållplats, bilparkering samt mobil husvagn med matavhämtning. Denna plats ägs av Lunds kommun förutom norra delen som ägs av Ikano Kontor. Även en förtätning av hela Ideon Science Park och dess omnejd är planerad där Ideontorget har första prioritet⁷³.

3.1.1 Befintliga rapporter

Det har de senaste åren gjorts en del undersökningar och analyser om den framtida utvecklingen av Ideon Science Park.

Lunds kommun har år 2009 genomfört en enkätundersökning vars resultat redovisas i rapporten ”Målpunktsanalys Ideon-, Pålsjö- och Brunnshögsområdet”. Rapporten har bland annat till syfte att visa hur människor rör sig i området och vilken service som används och efterfrågas. 566 personer, som vistades på olika platser i området, svarade⁷⁴. Några av resultaten presenteras senare i denna rapport i avsnitt 3.3, 3.5 och 4.3.2.

Kommunen har år 2010 arbetat fram ett ramprogram som visar mål och riktlinjer för Ideon/Pålsjö. ”Ramprogram Ideon och Pålsjö företagsområde” tar såväl ett helhetsgrepp över förtätningen i området som ingående undersökningar av specifika stadsdelsområden. Ideontorget får inte mycket fokus i ramprogrammet då det inte tas upp som ett eget projekt utan ligger i skarven mellan två delområden. Det lilla som nämns är att torget har mycket god tillgänglighet till kollektivtrafik samt nedanstående citat⁷⁵:

”Det är viktigt att bottenvåningarna innehåller kommersiella och mer utåtriktade lokaler, för att Ideontorget ska upplevas som ett levande torg. Även bebyggelsens och entréernas möte med platsen är av betydelse för upplevelsen. Byggnadernas skala bör anpassas till torg- och gaturummet.”

Konsultföretaget NIRAS har också år 2010, på beställning från fastighetsägarna, sammanställt en rapport över Ideon Science Park och dess förutsättningar att växa. Sammanställningen avser hela Ideon Science Park med utgångspunkt från kommunens ramprogram. Rapporten koncentreras på de offentliga platserna som planeras i programmet. Angående Ideontorget ger NIRAS förslag på olika typer av koncept som skulle kunna fungera på Ideontorget, t.ex. kiosker, kemtvätt, frisör och fast-food. De definierar Ideontorget som en resenod och den mest flödesrika platsen i området vilket ger förutsättningar till att kombinera alla funktioner här.⁷⁶

⁷³ Kasimir 2012

⁷⁴ Lunds kommun 2009, s. 7

⁷⁵ Lunds kommun₁ 2010, s. 21

⁷⁶ NIRAS 2010

Trots dessa väl utförda rapporter saknas en genomgående analys över framtidens färdigställda Ideontorg och dess specifika förutsättningar. Eftersom Ideontorget har första prioritet och är kanske viktigaste pusselbiten i hela förtättningsarbetet i området är det viktigt med en mer djupgående analys över torget.

3.1.2 Målgruppsanalys

För att bli ett framgångsrikt torg krävs livfullhet och behovstillfredsställelse. Målsättningen är att Ideontorget ska bli ett lockande hållplatstorg där det erbjuds offentliga mötesplatser och service. För att kunna tillfredsställa människors behov krävs kunskap kring vilken typ av människor som framförallt kommer använda torget.

Pendlare till området kommer varje dag stiga av och på spårvagnen på torget, dessa är de viktigaste användarna. Ideontorget omgivning av mestadels kontorsarbetsplatser och laboratorium ger indikationer på att det först och främst är kontorsarbetare och forskare med arbetstider på vardagar mellan kl. 8.00 - 17.00 som rör sig i området. Även viss andel högskolestudenter kommer använda torgets funktioner, liksom andra förbipasserande via bil, cykel eller gående. Under all tid utanför arbetstid finns idag inget underlag för att folk kommer använda torget då boende och kvällsaktiviteter saknas. Målgruppens efterfrågan kommer sannolikt vara att kunna utträta vissa privata och arbetsrelaterade ärenden på torget. Med privata ärenden menas t.ex. lunchmöjligheter, dagligvaruhandel, sportaktiviteter och frisör. Ärenden som är arbetsrelaterade skulle kunna vara biluthyrning, möteslokaler och utställningshallar.

3.2 Läge

Lund ligger i den dynamiska Öresundregionen tillsammans med storstäderna Malmö, Helsingborg och Köpenhamn, se *Figur 5*. Framförallt två stora satsningar pågår just nu i Lund inom forskning, forskningsanläggningarna ESS och MAX-lab IV. ESS (European Spallation Source) ska bli världens bästa neutronspallationsanläggning vilken beräknas generera 500 nya arbetstillfällen. Byggstart kommer troligtvis att bli år 2013 med färdigställande år 2019.⁷⁷ MAX-lab IV invigs år 2015 och ska bli världens bästa synkrotronljusanläggning och behöver ca 200-250 anställda. Båda anläggningarna är belägna i Brunnsnäs och beräknas få ca 2000 besökare vardera varje år från hela världen.⁷⁸ I samband med de nya forskningscentrumen kommer marken kring Lund NE/Brunnsnäs, som idag är jordbruksmark, exploateras till en ny stadsdel med 50 000 boende och sysselsatta inom en fyrtioårsperiod, se *Figur 5*.⁷⁹

Med anledning av utvecklingen i Brunnsnäs planeras spårvägen i Lund, se *Figur 5*. Längs med den planerade spårvägens dragning, mot Brunnsnäs pågår ett utvecklingsprojekt kallat Kunskapsstråket.

⁷⁷ Ekdahl 2011

⁷⁸ Hallengren 2011

⁷⁹ Lunds kommun₁ 2011, s. 24

Vad krävs för ett framgångsrikt Ideontorg i Lund?



Figur 5 Lunds läge i södra Sverige och Ideontorget's läge på spårvägen i nordöstra Lund. Planerade framtida förtätningar är markerade i rött.

I Kunskapsstråket ligger stora delar av Lunds universitet, Universitetssjukhuset, LTH (Lunds Tekniska Högskola), Ideon Science Park, MAX-lab IV och ESS. Detaljplanearbetet för spårvägen och dess hållplatser är idag i sitt inledande skede och kommunens mål är att utvecklingen sker i ett förenat stadsutvecklingsprojekt.

Bostäder, rekreationsstråk, förtätning kring torg, happenings, lunchplats att vallfärda till är några visioner som tagits upp.⁸⁰

Förutom Ideon Science Parks verksamheter ligger LTH, EHL (Ekonomihögskolan), Medicon Village och stora företag på Östra Pålsjö i området, se *Figur 4*. Trots det är Ideon Science Parks koppling till Lunds centrala delar idag svag och området känns som en avskild stadsdel. Verksamheter i området är introverta och svårtillgängliga för allmänheten. Området är glesbebyggt och orienterbarheten är svår. Utomhusmiljön är mestadels ointressant vilket begränsar utomhusaktiviteter. Platsen för Ideontorget ligger på en idag redan exploaterad mark. Marken har en viss lutning upp mot E22 och platsen är blåsig i förhållande till andra platser närmare centrum. Platsen är belägen mitt emellan Lund C och Brunnsög, se *Figur 5*.

Medicon Village är ett nystartat utvecklingsbolag med fokus på forskning, innovation och företagande. I januari 2012 invigdes Medicon Village som har tagit över gamla Astra Zenecas lokaler sydväst om Ideon Science Park.⁸¹ De två forskningscentrumen kommer att sammankopplas och tillsammans skapa en nationell och internationell projektarena för forskning.⁸²

Inom Ideon Science Park byggs just nu Ideon Gateway som är ett 19 våningar högt hotell- och kontorskomplex i norra delen av Ideon Science Park. Ideon Gateway kommer skapa ca 700 nya arbetsplatser på totalt 9000 kvm lokaler samt 182 hotellrum. Byggnaden planeras vara färdigställd oktober 2012. Hållplats Ideon kommer vara den närmsta kollektivtrafikpunkten från Ideon Gateway vilket stärker dess funktion som hållplats.⁸³

3.3 Tillgänglighet

På grund av stora infrastrukturella satsningar såsom Öresundsbron och Citytunneln i Malmö, har Lund blivit ännu mer tillgänglig för sin omgivning. De internationella flygplatserna Kastrup och Malmö Airport ligger ca 50 km respektive 25 km bilväg från Lund. Med tåg från Kastrup tar det knappt 35 min till Lund C⁸⁴. Motorvägslederna E22 och E6 passerar Lund.

Ideon Science Park är åtkomligt från motorvägarna via bra vägar med ett avstånd på 500 meter från E22 och drygt åtta kilometer från E6. Den lokalt viktiga Norra ringvägen ligger 200 meter från området. Det finns såväl markparkering som parkeringshus på Ideon Science Park. Totalt finns 1109 parkeringsplatser tillgängliga i området varav 521 st är i parkeringshus strax norr om Ideontorget.⁸⁵ 80 procent av

⁸⁰ Lunds kommun, 2011

⁸¹ Medicon Village 2011

⁸² Larsson 2011

⁸³ Ideon Gateway 2011

⁸⁴ Skånetrafiken 2011

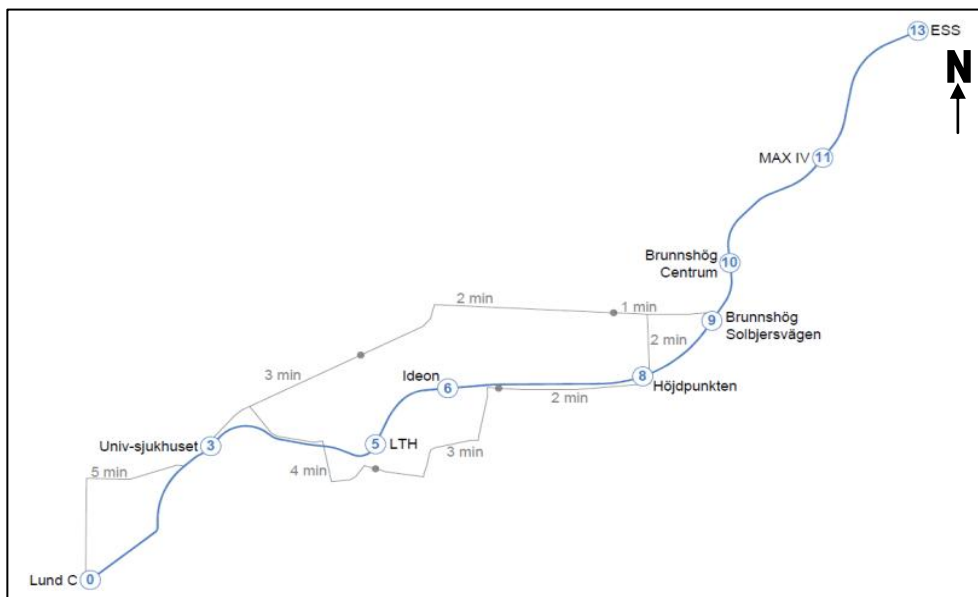
⁸⁵ Q-park 2012

de svarande i Målpunktsanalysen tar sig dagligen till området. Det vanligaste färdmedlet är cykel på ca 38 procent, följt av 33 procent bil och 22 procent buss.⁸⁶

3.3.1 Kollektivtrafik

Lundalänken är ett högkvalitativt kollektivtrafikstråk som sedan år 2003 haft busstrafik mellan Lund C och Brunnhög, med hållplats på Ideon. De första fem åren skedde en fördubbling i antalet resenärer på Lundalänken till ca 6000 per dygn. Skånetrafiken beräknar att resandet kommer öka till mellan 12 000 och 15 000 resenärer per dygn år 2020.⁸⁷ Turtätheten på Lundalänken är som mest en buss var 3,75:e minut. Vid en turtäthet på 5 minuter borde andra alternativ än buss övervägas då trafiken annars blir svår att hantera.⁸⁸

På 1980-talet började Lunds kommun planera och förbereda för en framtida spårväg där Lundalänken var ett avgörande delmoment. I Lunds översiktsplan 2010 kan utläsas att totalt tre spårvägetapper planeras fram till år 2030; etapp 1 Lund C – Brunnhög, etapp 2 Brunnhög – Dalby och etapp 3 Lund C – Staffanstorp.⁸⁹



Figur 6 Hanssons förslag på hållplatser för spårvägen och dess upplevda restid från Lund C samt alternativa resvägars tid.⁹⁰

⁸⁶ Lunds kommun 2009, s. 9f

⁸⁷ Lunds kommun₁ 2011, s. 6ff

⁸⁸ Schiöth 2011

⁸⁹ Lunds kommun₂ 2010, s. 38

⁹⁰ Ibid, s. 9

I rapporten ”Trafik på Lundalänken med spårväg” framhåller Joel Hansson från Trivector Traffic efter undersökningar att två av de planerade hållplatserna på etapp 1 borde slopas; Allahelgonkyrkan och BMC. Den upplevda restiden beräknar han då blir sex minuter från Lund C till Ideontorget vilket är samma restid som idag, se *Figur 6*.⁹¹

En normalstor stadsbuss har 24 sittplatser medan en spårvagn har 70 sittplatser. Till en början behövs bara en vagn vilken är 35 meter lång men i framtiden kan spårvagnar behöva dubbelkopplas vilket kräver 80 meter långa hållplatser.⁹² Turtätheten för spårväg i Lund kommer vid uppstart vara 7,5:e minuter och därefter bli tätare runt 2030 då den förväntas gå var 6:e minut⁹³. Erfarenheter från tidigare etableringar av spårväg visar att spårtrafik bidrar till en reseökning med 20 procent med kollektivtrafik, den så kallade spårfaktorn.⁹⁴

Upptagningsområdet för en spårvagnshållplats är ca 500 meter⁹⁵. Servicen på Ideontorget kan ha ett både större eller mindre upptagningsområde än hållplatsens, beroende på torgets framtida attraktivitet, innehåll och tillgänglighet. I detta arbete antas upptagningsområdet i samtliga fall vara 500 meter från hållplatsen, se *Figur 7*. Det är ett rimligt avstånd med tanke på omgivningens utbud av service och andra funktioner.

Inom Ideontorget's upptagningsområdet finns tre befintliga busshållplatser; Ideon, Scheelevägen och Ole Römers väg, se *Figur 7*. Som redan nämnts ligger hållplats Ideon på det framtida Ideontorget. Härifrån är hållplats Scheeleparken belägen 170 meter väster om torget och Ole Römers väg 270 meter söder om torget. Antalet påstigande resenärer per dag i båda riktningar på busshållplatserna är 434 på hållplats Ideon, 158 på Scheeleparken och 206 på Ole Römers väg. Totalt är det alltså ca 800 påstigningar i upptagningsområdet. Siffrorna är snittvärden för en vanlig vardag i mars 2011.⁹⁶ Hållplatserna Scheelevägen och Ole Römers väg tror Skånetrafiken inte kommer avlastas av spårvägen. På linje 166, som angör på Ideon, har resandet ökat med 53 procent mellan 2004 och 2010. Spårvägen kommer framförallt ersätta lokal busstrafik men även avlasta den regionaltrafik som går i samma sträckning. När spårvägen är färdigställd och Ideon Science Park förtätats ytterligare, med bland annat Ideon Gateway, antas antalet av- och påstigningar på Ideontorget fördubblas till 2000 per vardag.⁹⁷

⁹¹ Hansson 2011, s. 1

⁹² Lunds kommun₁ 2011, s. 34

⁹³ Schiöth 2011

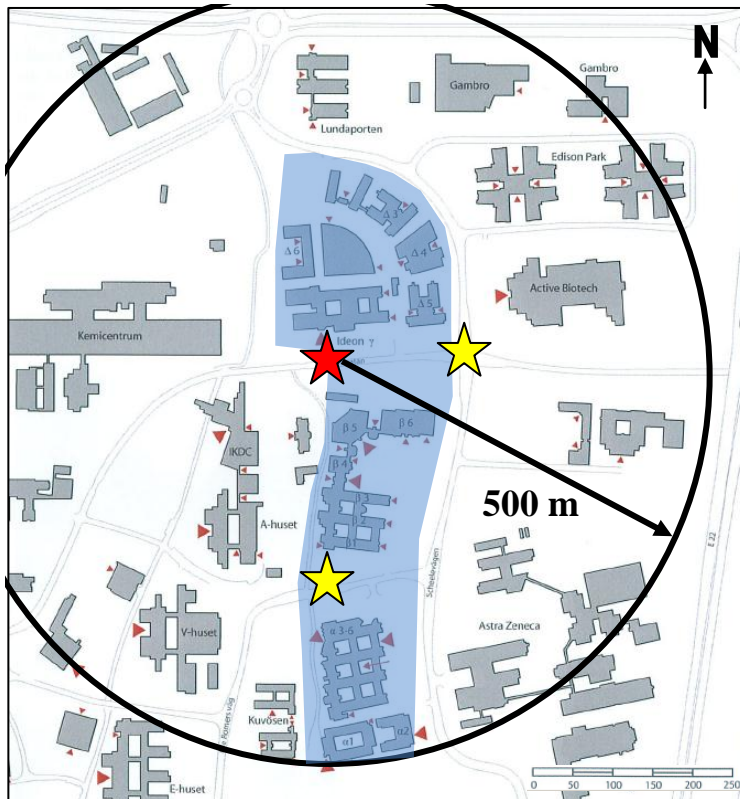
⁹⁴ Lunds kommun₁ 2011, s. 10

⁹⁵ Lunds kommun₁ 2011, s. 17

⁹⁶ Schell 2011

⁹⁷ Schiöth 2011

Vad krävs för ett framgångsrikt Ideontorg i Lund?



Figur 7 Ideon Science Park blåmarkerat och Ideontorget markerat med röd stjärna. Hållplats Ole Römmers väg samt Scheelevägen markerat med gula stjärnor. Upptagningsområdet i en cikel om 500 meter i radie.⁹⁸

För etapp 1 har en förstudie tagits fram men beslut har ännu inte tagits angående spårvägens framtida existens.⁹⁹ Det är finansieringen av projektet som är det största hindret och viktigaste beslutet enligt Christian Rydén, trafikplaneringschef på Lunds kommun. Han tror att alla andra hinder kommer lösa sig efterhand som finansieringen går i lås. I dagsläget arbetar Lunds kommun tillsammans med Malmö, Helsingborg och Region Skåne intensivt med att övertyga staten att finansiera i ett infrastrukturpaket för Skåne där etapp 1 av spårvägen i Lund ingår. Lunds kommun har stora förhoppningar att ett positivt beslut från staten kommer tas under sommaren 2012. Trafikering av etapp 1 är i sådant fall beräknad till december år 2015. Detaljplanarbete på hela spårvägssträckan är igång vilket betyder att kommunen förutsätter att beslut om spårväg kommer tas förr eller senare. Vid försenat beslut från staten, vilket är mycket sannolikt, kommer projektet skjutas upp lika lång tid som förseningen.¹⁰⁰ Om negativt beslut angående spårvägens existens kommer tas finns

⁹⁸ Kartunderlag från Hammar & Knutson 2008, s.15

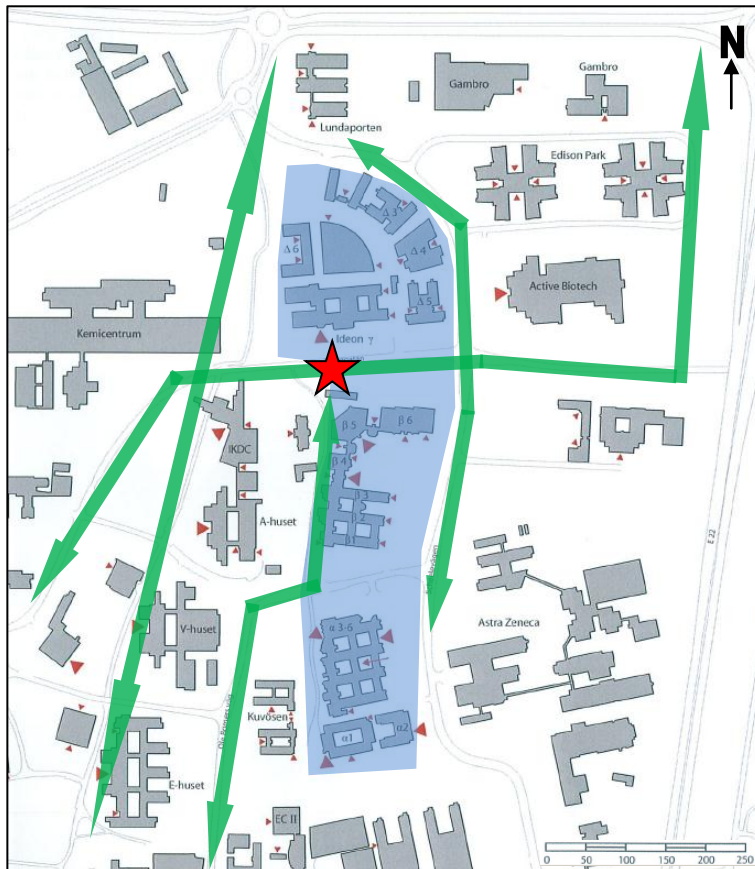
⁹⁹ Lunds kommun₁ 2011, s. 3

¹⁰⁰ Rydén 2012

inte tillräckliga underlag för att utveckla Ideontorget i den omfattning som beskrivs i denna rapport. I förstudien planeras att spårvägen ska gå separat från annan trafik mellan Universitetssjukhuset och ESS. På sikt kommer delar av denna sträcka göras om till helt bil- och bussfria sträckor.¹⁰¹ Enligt Hanssons rapport borde det enbart gå spårvägstrafik på denna sista sträcka redan från första dagen¹⁰².

3.3.2 Gång- och cykelstråk

Inom upptagningsområdet finns gång- och cykelstråk vilka redovisas i *Figur 8*. Det tydligaste stråket är det som går norr om Norra ringvägen och söder ut genom LTH. Anledningen till dess intensiva flöde är att Lunds största studentbostadsområde ligger norr om Norra ringvägen¹⁰³.



Figur 8 Befintliga gång och cykelstråk i upptagningsområdet markerat med grönt, Ideon Science Park är markerat i blått och Ideontorget med röd stjärna.¹⁰⁴

¹⁰¹ Lunds kommun, 2011, s. 27

¹⁰² Hansson 2011, s. 1

¹⁰³ AF Bostäder 2012

¹⁰⁴ Kartunderlag från Hammar & Knutson 2008, s.15

3.3.3 Barriärer

Inom upptagningsområdet finns en del mentala barriärer som påverkar torgets tillgänglighet. Den mest påtagliga barriären är belägen mellan LTH och Ideon Science Park. Trots det nära avståndet mellan dem så gör byggnadernas position, entréplaceringar och skilda verksamheter att de upplevs som två isolerade områden. De båda områdena visar sina baksidor mot varandra och de väst-östliga stråken mellan dem används i liten utsträckning. Betahusen på Ideon Science Park är sammanbyggda med korridorer och lokaler. Sammanbyggnaden skapar en invändig koppling mellan husen men hindrar fria flöden utvändigt. Även längs med Scheelevägen, öster om Ideon Science Park, är det en barriär mellan Ideon Science Park och verksamheterna öster om vägen. Verksamheterna på Östra Pålsjö är inte en del av varumärket Ideon Science Park och det skapas därmed en konkurrenssituation mellan de båda områdena då de är inriktade på samma typ av bransch. Norra ringvägen och E22 skapar vissa fysiska barriärer men endast i upptagningsområdets ytterkant vilket gör att det inte påverkar Ideon i någon större grad.

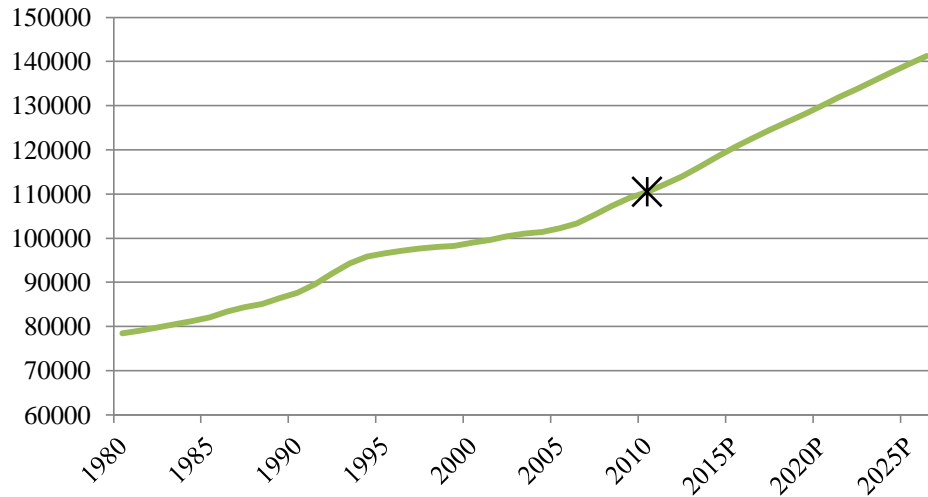
3.4 Lönsam fastighetsutveckling

Den totala investeringen av Ideontorget med intilliggande byggnader uppgår till hundratals miljoner kronor, kanske till och med miljardbelopp. I sådana omfattande projekt är det extra viktigt med en lönsam fastighetsutveckling. Genom att planera rätt från början undviker man onödiga, och ofta dyra ändrings- och tilläggskostnader. För att lyckas med det krävs en samverkan mellan aktörerna där en gemensam samsyn finns. Samverkan kring Ideontorget beskrivs mer i avsnitt 3.9.

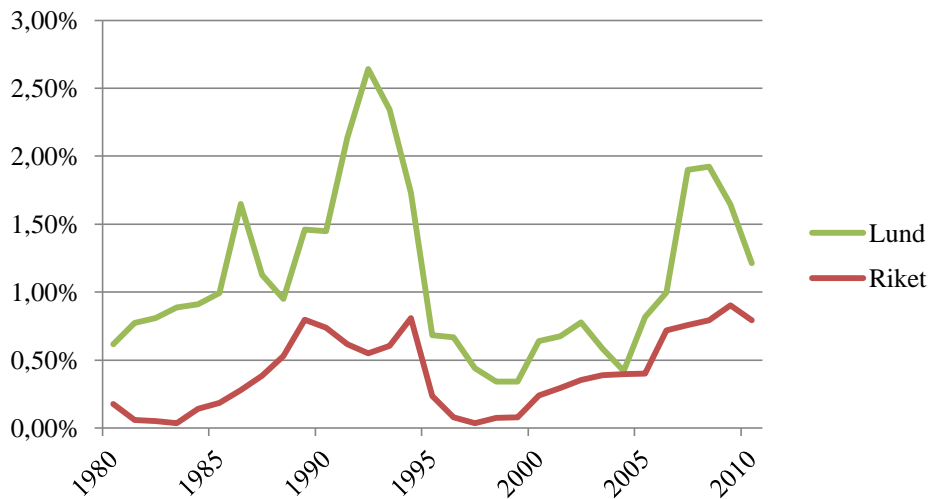
För att lönsam fastighetsutveckling ska uppstå måste det också föreligga goda ekonomiska underlag. Den absolut viktigaste faktorn är antalet potentiella hyresgäster, eftersom det ofta är mycket riskabelt att bygga i spekulation. Hyresgäster måste både ha möjligheten och viljan att etablera sig intill Ideontorget. Viljan att etablera sig påverkas av läge, tillgänglighet och trygghet m.m. Möjligheten för hyresgästerna att hyra på torget påverkas av makroekonomiska förutsättningar. Det är alltså inte bara aktörernas egna agerande som påverkar lönsamheten. Det är viktigt med en positiv och stabil tillväxt i flera aspekter för att möjliggöra uthyrning som i sin tur leder till att fastighetsägarna är villiga att investera i projektet.

3.4.1 Befolkning

Folkmängden i Lund har under den senaste trettioårsperioden ökat, se *Figur 9*.



Figur 9 Folkmängd i Lund under år 1980-2010 samt prognostiserad folkmängd år 2011-2026, markering visar brytpunkten 2010.¹⁰⁵



Figur 10 Procentuella ökningen av befolkningen i Lund respektive riket i stort.¹⁰⁶

¹⁰⁵ Lunds kommun, 2011, s. 6

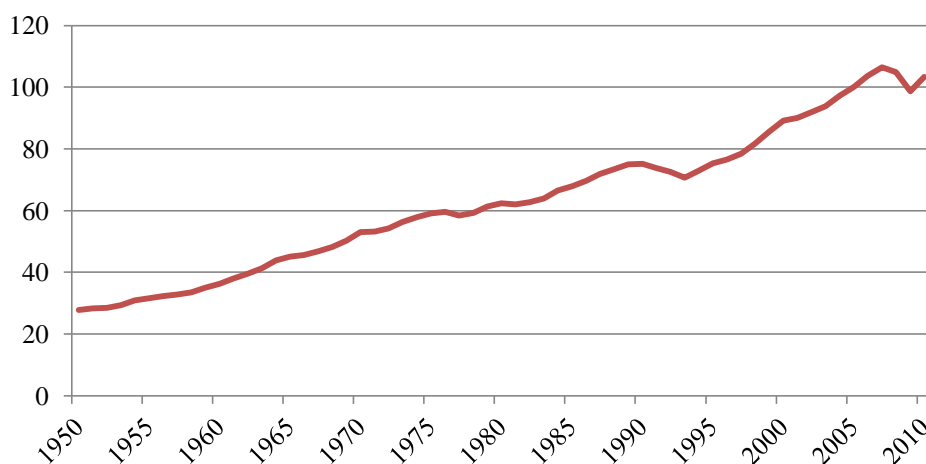
¹⁰⁶ Statistiska centralbyrån 2011

År 2010 var folkmängden 110 488. Befolkningsprognosen från Lunds kommun, som redovisas i *Figur 9*, visar att befolkningen i Lund kommer fortsätta öka.¹⁰⁷

Befolkningen har sedan 1980 i genomsnitt ökat 1,11 procent per år. Som en jämförelse har befolkningen i närliggande storstäder ökat i genomsnitt under samma period med 0,77 procent per år i Malmö och 0,78 procent per år i Helsingborg. I hela riket har ökningen bara varit 0,40 procent. Lund har alltså haft en mycket hög befolkningstillväxt och hela Öresundregionen växer snabbare än stora delar av landet, se *Figur 10*.¹⁰⁸

3.4.2 BNP

BNP (Bruttonationalprodukten) är värdet av alla färdiga varor och tjänster som tillverkats under ett år i ett land. BNP visar på landets ekonomiska tillväxt. Tillväxten indikerar på hur bra det går för företagen i landet som i sin tur speglas i de anställdas löner och landets köpkraft. Tillväxten går på lång sikt alltid uppåt vilket kan utläsas ur *Figur 11*. I figuren kan även utläsas att det, sett ur ett historiskt perspektiv, var en stor svacka i BNP i början av 1990-talet och år 2009.



*Figur 11 BNP per capita med volymindex=100 år 2005*¹⁰⁹

Ingen vet med säkerhet när den nuvarande finanskrisen kommer återhämta sig, men prognoser har gjorts på den närmsta tiden framöver vilka presenteras i *Figur 12*.

¹⁰⁷ Lunds kommun, 2011, s. 6

¹⁰⁸ Statistiska centralbyrån 2011

¹⁰⁹ Statistiska centralbyrån 2012



Figur 12 Real BNP procentuellskillnad från året före i de 17 Euroländerna, 27 länderna i Europeiska unionen och Sverige.¹¹⁰

I pressmeddelandet ”Sveriges ekonomi – statistiskt perspektiv, 3:e kvartalet 2011” från Statistiska centralbyrån presenteras att Sverige fortsätter med positiv utveckling men att oroligheter finns gällande framtiden. Sedan finanskrisens start 2008 har hela världens ekonomi satts i gungning. Efter en rejäl svacka år 2009, har Sverige klarat sig förhållandevis bra, se *Figur 12*. Osäkerheter råder dock då stora delar av Europa har svåra ekonomiska problem som även påverkar Sverige på olika sätt.

BRP (Bruttoregionprodukten) är den årliga reala tillväxten i en region. Öresundsstatistiska institutet har sammanställt BRP för Skåne och Öresundsregionen som förklarar mer exakt hur tillväxten ser ut i dessa specifika regioner. Sammanställningen visar att Öresundsregionen har haft en långsammare återhämtning av fallet 2009 än Skåne och nationens BNP i stort.¹¹¹ Detta beror framförallt på att delar av Danmark ingår i Öresundsregionen. Danmarks valuta är kopplad till Euron och landet har därför haft en långsammare återhämtning från finanskrisen. Före år 2009 har Öresundsregionen haft starkare BRP än både Sverige och Danmarks BNP. För Lunds del borde alltså BRP för Skåne användas i dagsläget för att undvika att på ett felaktigt sätt framhäva att BRP i Lund är sämre än vad den i verkligheten är.

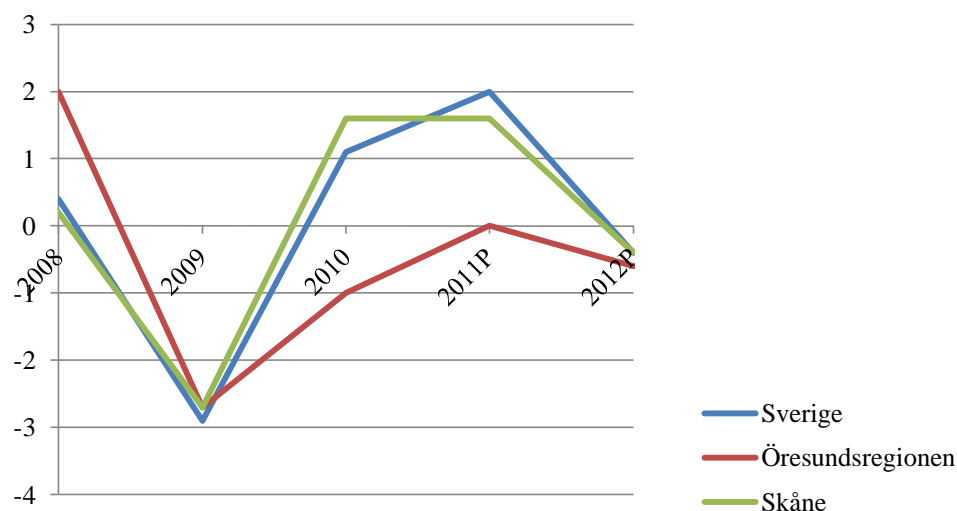
3.4.3 Sysselsättning

Sysselsättningen följer av utvecklingen av BNP och hyresmarknaden följer med den. Sysselsättningen i Öresundsregionen har precis som dess BRP haft en sämre återhämtning än Skåne och Sverige, se *Figur 13*. Detta beror ännu en gång på att Danmark är en del av Öresundsregionen. Prognosen över Skåne ger en mer rättvisade

¹¹⁰ Eurostat 2012

¹¹¹ Öresundsinstitutet 2011, s. 51

bild över läget i Lund. Det är inte bra att sysselsättningen enligt prognosen kommer att minska år 2012.



Figur 13 Sysselsättningen i landet och regionen i procent jämfört med året innan¹¹²

Ideon Science Park har idag 120 000 kvm lokalyta med ca 2000 sysselsatta¹¹³. Området har en relativt hög vakansgrad på grund av ett antal stora avflyttningar under 2010 och 2011. Vakansgraden i Lund bedöms enligt Wihlborgs Fastigheters VD Anders Jarl bli återställd till normal grad inom ett par år¹¹⁴. När dessa lokaler fylls har Ideon Science Park drygt 3000 arbetsplatser¹¹⁵ samt ytterligare 700 när Ideon Gateway färdigställs¹¹⁶. Medicon Village huserar till en början 500 arbetstillfällen. När hela planen är genomförd kommer 1000 personer att arbeta där.¹¹⁷

I ”Ramprogram för Ideon och Pålsjö företagsområde” har preliminära byggrätter ritats ut. Inom Ideon Science Park kan ca 100 000 kvm nya lokaler byggas och inom hela upptagningsområdet ytterligare 200 000 kvm lokaler och bostäder¹¹⁸. Byggrätterna innebär mer än en fördubbling av befintligt bestånd. De nya volymerna kan rimligtvis ge 15 000 arbetsplatser i upptagningsområdet inom en 20-årsperiod¹¹⁹.

¹¹² Öresundsinstitutet 2011

¹¹³ Ideon Science Park₁ 2011

¹¹⁴ Öhlin 2012

¹¹⁵ Larsson 2012

¹¹⁶ Ideon Gateway 2011

¹¹⁷ Medicon Village 2011

¹¹⁸ Edstrand 2011

¹¹⁹ 300 000 kvm / 20 kvm per anställd = 15 000 anställda. Bygga 15 000 kvm per år

3.4.4 Köpkraft

Lunds prognostiserade befolkningsökning och den fortsatta uppgången av BNP både nationellt och regionalt kring staden visar på en ökad köpkraft. Sysselsättningen visar dock på viss nedgång vilket säger emot en ökad köpkraft. Med tillväxt i BNP kommer dock sysselsättningsgraden med tiden att följa efter och köpkraften kommer bli starkare i regionen. Köpkraften påverkas även av andra faktorer så som politiska beslut och lånevillkor.

3.5 Service

Dagens utbud av service är delvis bristfällig på Ideon Science Park. De mest använda funktionerna är enligt Målpunktsanalysen ICA-butiken på Sparta, restauranger och bankomat i upptagningsområdet. Enligt Målpunktsanalysens enkätundersökning framkom också att 17 procent efterfrågade caféer och 21 procent efterfrågade lunchplatser såväl inomhus som utomhus. Hela 18 procent önskade större utbud av lunchrestauranger trots att sådant alternativ inte gick att välja i enkätundersökningen. Även gym, butiker, promenadstråk och kiosk låg högt på listan.¹²⁰

Förutom funktionerna busshållplats, bilparkering och mobil husvagn för matavhämtning så finns det ingen aktivitet på Ideontorget. Med de planerade byggnaderna intill torget och förtätningen i övriga upptagningsområdet kommer dagens utbud på service vara bristfälligt. Serviceutbudet måste expandera tillsammans med förtätningen. Kundunderlaget kommer att bli starkare ju mer exploaterat området blir, vilket ger marknadsförutsättningar att etablera mer service.

I Trafikverkets rapport ”Funktionsblandade stadskvarter – En idébank för politiker, fastighetsägare och byggare” har räkneexempel för nyetablering för möjlig försäljning i bostadskvarter gjorts. Detta exempel kan användas som en indikator på hur en eventuell dagligvaruhandelsverksamhet kan se ut på Ideontorget. I en 200 kvm stor dagligvarubutik kan säljas kompletterings Sortiment. En sådan butik borde sälja 10-15 Mkr per år inklusive moms vilket borde vara möjligt med 100-200 köptrogna i närområdet. Butiken borde då klara en hyra på 1000-1500 kr per kvm.¹²¹ För Ideontorget är 10-15 Mkr per år lite väl optimistiskt i ett första skede men ju mer förtätat området bli desto större chans finns det för servicen att kunna överleva här.

3.5.1 Risktagande entreprenörer

Det krävs ett risktagande från entreprenörerna som startar nya verksamheter. Idag finns inga specifika entreprenörer då planerna ännu är översiktliga. Det kan dock tänkas att vissa befintliga serviceverksamheter på Ideon Science Park är intresserade att flytta till Ideontorget.

För att underlätta etablering och entreprenörernas risktagande kan fastighetsägarna erbjuda subventionerade hyror för verksamheter som stärker helheten på torget. På så

¹²⁰ Lunds kommun 2009, s. 28ff

¹²¹ Trafikverket 2010, s. 36

sätt kan entreprenörer våga riskera lite utan att gå med allt för stor förlust om satsningen inte skulle lyckas. För fastighetsägarna är det viktigt med service kring torget men de kan förlora mycket pengar på stora subventioner, läs avsnitt 3.6.

3.6 Fastighetsägare

Det är i fastighetsägarnas intresse att skapa en plats som lockar hyresgäster eftersom det på lång sikt ger förhöjda fastighetsvärden. De båda fastighetsägarna på Ideon Science Park är stora ägare av kommersiella fastigheter i Öresundsregionen och satsar långsiktigt i sina köp och projekt. De arbetar aktivt med att göra hållbara projekt i sin helhet. Ideon Science Park är en stor investering för de båda ägarna och deras gemensamma visioner är att förtäta området och göra det ännu starkare som forskningsby och arbetsplats. De är positivt inställda på de planer kommunen har angående en torgplats och är beredda att bygga intilliggande byggnader kring hållplats Ideon. Det är dock en förutsättning att det finns goda underlag för bebyggelse och att så lite spekulation och risk som möjligt är involverat. Detta gäller såväl spårvägens existens, torgplacering som byggnation.

Vissa fastighetsägare kan vara beredda att subventionera hyror för att verksamheter ska kunna etablera sig på platsen. Speciellt butiker och restauranger som är beroende av köpkraft kan övervägas att ge subventionerade hyror, för att på så sätt skapa ett rikare område i stort.¹²² Ett räkneexempel, se *Bilaga 1*, visar hur ekonomin skulle kunna se ut för ett fastighetsbolag som bygger intill Ideontorget. Exemplet visar på hur subventionerade hyror för butiker i markplan påverkar lönsamheten i projektet.

Exemplet är att 5000 kvm lokalyta byggs varav 4500 är kontor och 500 är butik. Byggekostnaden är 25 000 kr per kvm, inklusive byggrättskostnader, vilket ger en total kostnad på 125 Mkr. Marknadsmässiga hyran för ett nybyggt hus på Ideontorget anses vara 2000 kr per kvm. Underhållskostnaderna är rimligen 25 kr per kvm för ett nybyggt hus med nya installationer. Driftkostnader och fastighetsskatten bekostas hyresgästerna till självkostnadspris, därför ingår de inte i beräkningarna. Direktavkastningskravet bör ligga på 6,5 procent. Första året antas vakansgraden ligga på 20 procent för att successivt minska till 7 procent år tre vilket kvarstår.

Resultatet visar följande:

<u>HYRA</u>	<u>VÄRDE</u>
Marknadshyra 2000 kr/kvm	130 900 000 kr
Subventionera 500 kr/kvm	127 600 000 kr
Subventionera 1000 kr/kvm	124 200 000 kr
Subventionera 1500 kr/kvm	120 900 000 kr

¹²² Edstrand 2011

Subventionering av hyror är alltså inte alltid en enkel och billig lösning för fastighetsägarna utan kostar dem ofta mycket att införa. Med 500 kr subventionering för butikslokaler är värdet fortfarande över byggkostnaderna. Däremot med 1000 kr subventionering, alltså en hyra på 1000 kr per kvm, vilket kan jämföras med exemplet i avsnitt 3.5, saknas 800 000 kr. Detta visar på vikten av att ha tillräckligt kundunderlag vid byggnation för service.

3.7 Trygghet

Närhet till andra människor skapar trygghet både i markplan och i byggnader runt omkring. Ideon Science Park innehåller kommersiella fastigheter som besöks under kontorstid. Utanför denna kontorstid finns inget större flöde av människor i området. Torget kommer ha närhet till trafikerade vägar vilket skapar viss trygghet. Även hotellverksamheterna som kommer finnas både söder och norr om torget bidrar till en viss aktivitet kvällstid. Dessa omgivningar är dock inte tillräckliga för att skapa fullständig trygghet utan mer av kompletterande karaktär.

Idag finns det inga bostäder inom Ideontorget's upptagningsområde. De närmsta bostäderna ligger på Sparta, söder om upptagningsområdet. Det finns utsläppsrätter och miljöfarliga verksamheter i vissa byggnader kring torget vilket påverkar möjligheterna att bygga bostäder där. Exakt hur stor omkrets rättigheterna har vet ingen idag. En miljö- och riskanalys har därför initierats vilken utförs i samråd med Länsstyrelsen, Räddningstjänsten m.fl.¹²³. Länsstyrelsen är tillstånds- och tillsynsansvarig vad gäller utsläppsrätter¹²⁴. Miljö- och riskanalysen kommer vara färdig våren 2012 och resultatet blir en viktig faktor i utvecklingen av så väl Ideontorget som hela Ideon Science Park. Planer på studentbostäder och forskarbostäder för temporära projektanställningar har diskuterats några hundra meter söder om Ideontorget. Bostäder skulle bidra till en livligare stadsdel under fler timmar på dygnet. För att bostäder ska kunna byggas krävs en kritisk massa av boende för att det ska vara attraktivt att bo. Den kritiska massan går inte att bestämma exakt men resonemang kan föras kring hur mycket bostäder som krävs för att folk ska vilja bo i området.

3.8 Utformning

Ideontorget omringas av Gamma-huset i norr och Beta-huset i söder vars avstånd ifrån varandra är 95 meter. Baracken som idag står på södra sidan om torget, se *Figur 16* i avsnitt 4.3.4, ska rivas under 2012 med anledning av de framtida planerna på platsen. I öst-västlig riktning, utmed Sölvegatan, finns inga byggnader, se *Figur 14*.

¹²³ Lindskov 2012

¹²⁴ Länsstyrelsen 2012



Figur 14 Befintlig utformning av platsen där Ideontorget planeras.

Torget kan lämpligen omsluta hela spårvagnens längd på 35 meter. När spårvagnarna i framtiden kommer dubbelkopplas behöver inte torget omsluta hela dess längd, torgets funktion kommer ändå kunna nås från hållplatsen.

Bullernivån är i princip densamma för busstrafik som för modern spårvägstrafik¹²⁵. Vid små kurvradier kan dock spårvagn ge effekt av ”kurvskrik”. Ljuddämpande åtgärder för spårvagn är bland annat sedum som markbeläggning och rakare vägsträckning vilka sträckningen förbi Ideon Science Park ska ha.¹²⁶ Med en tätare bebyggelse kommer ljudet studsas mer vilket gör att ljuddämpningsåtgärderna blir ännu viktigare. Spårvägen har, relativt annan kollektivlösning t.ex. fortsatt busstrafik eller elbussar, en låg turtäthet på endast var 7,5:e minut¹²⁷. Detta gör att torget inte påverkas väsentligt av genomgående trafik med avseende på bullret. Under byggnationen av Ideontorget med intelligande byggnader kommer dock mycket buller uppstå. Genom att bygga upp torget snabbt kan framgången av torget börja tidigare än om byggnader byggs etappvis, dvs. buller under lång tid.

3.8.1 Identitet

Ideon har byggts upp successivt sedan det första spadtiget 1983. Ideon identifieras framförallt av byggnadernas gula och gråa tegel, plåtfasad och fibercementskivor. Byggnaderna är utspridda med mycket markparkering och asfalt emellan. Byggnaderna benämns med de grekiska bokstäverna α (alfa), β (beta), γ (gamma), δ (delta) samt Agora som syns tydligt som en gemensam nämnare i området¹²⁸. Agora, β och γ byggnaderna utstrålar, på grund av sin utformning, viss känsla av att Ideon Science Park är en forskningsby. Övriga byggnader ser ut som vanliga kontorsbyggnader.

¹²⁵ Lunds kommun₁ 2011, s. 41

¹²⁶ Ibid, s. 32

¹²⁷ Schiöth 2011

¹²⁸ Ideon Science Park₂ 2011

3.9 Samverkan mellan aktörer

En av de viktigaste framgångsfaktorerna vid stadsutveckling är att samverkan mellan aktörerna är god. Det är först när samverkan fungerar som allas behov kan tillfredställas och det blir en totalt sett hållbar utveckling, läs mer i avsnitt 2.4. På Ideon Science Park finns idag ett nära samarbete mellan de två fastighetsägarna och deras gemensamma bolag Ideon Center. De planerar tillsammans för Ideon Science Park i ett både kort- och långsiktigt perspektiv.

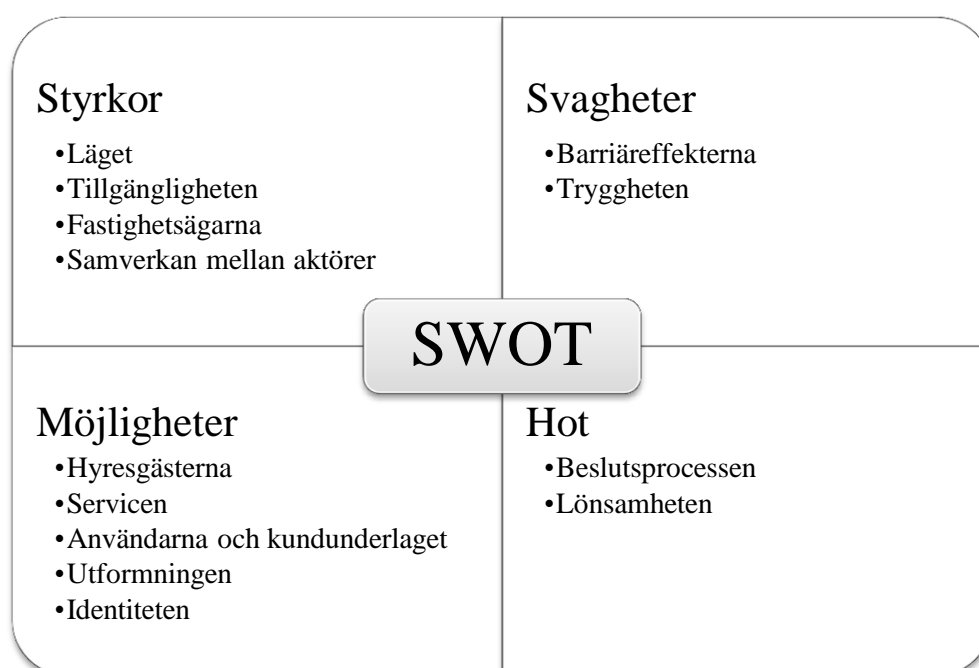
Lunds kommun och fastighetsägarna på Ideon Science Park har också ett nära samarbete, arbetsprocesser för gemensamma målsättningar och planering pågår för fullt. I skrivande stund arbetar en projektgrupp bestående av kommunen, fastighetsägarna och erfarna konsulter fram förslag på hur Ideontorget kan bli en definierad och intressant plats, redan innan byggnation sker. Genom att göra det framtida torget synligt redan innan det är färdigställt, ökas möjligheterna för torget att bli lyckat och användbart som färdig produkt. Information om stadsförnyelsen, fler mobila husvagnar för matavhämtning samt roliga event ska sätta platsen på kartan. Tanken är att åtgärderna på torget sedan ska smitta av sig på övriga hållplatser längs spårvägen.

Det arbetas dessutom just nu fram en detaljplan över Ideontorget som fastighetsägarna på Ideon Science Park är involverade i. Trots det nära samarbetet mellan kommunen och fastighetsägarna har något markanvisningsavtal inte tecknats. Utan ett sådant avtal riskerar fastighetsägarna att lägga resurser i onödan och kommunen löper risk att det viktiga samarbetet upphör. Det är alltså från alla parter viktigt att markägarfrågorna löser sig så att samarbete kan fortgå. Det är kommunen som har planmonopol och styr över beslut angående markanvisning.

Vad krävs för ett framgångsrikt Ideontorg i Lund?

4. SWOT-analys

Förutsättningen för att Ideontorget över huvudtaget ska bli ett torg är att spårvägen anläggs och att hållplatsen på Ideon lokaliseras på planerad plats. Kommunen måste dessutom rita in ett torg i detaljplan som därefter ska vinna laga kraft. När väl dessa helt avgörande förutsättningar är uppfyllda har Ideontorget de förutsättningar som presenteras i SWOT-analysen nedan att bli framgångsrikt. SWOT-analysen kartlägger på ett tydligt sätt de styrkor, svagheter, möjligheter och hot ett projekt har. Utifrån den analysen kan omvandlingsstrategier arbetas fram för att åtgärda svagheter och hoten i projektet.



4.1 Styrkor

4.1.1 Läge

Ett framgångsrikt torg behöver ett bra läge både i omvärlds- och områdesperspektiv för att hyresgäster och besökare ska vilja och kunna vara där. Ideontorget läge i regionen är fördelaktigt med nära anslutning till motorvägar, järnvägar och internationella flygplatser. Satsningarna på forskningsanläggningarna i Brunnsnäs kommer stärka Lund som stad och Lund kommer bli ännu mer välkänd inom Öresundsregionen, Sverige, Europa och världen.

Lokalt kommer satsningar i Brunnsnäs och planerna för Kunskapsstråket centralisera Ideon Science Parks läge i staden. Spårvägen kommer sammanföra Ideon Science Park och Lunds centrum på ett mer naturligt sätt än vad den befintliga busstrafiken

gör idag. Närheten till tunga institutioner som LTH, EHL, Östra Pålsjö och Ideon Gateway gör förutsättningarna större för Ideontorget att bli framgångsrikt. LTH och EHL utbildar framtidens arbetskraft vilket är en stor styrka för ett forsknings- och företagscentrum att ligga nära. Lund växer i nordostlig riktning och Ideon Science Park läge kommer därför stärkas med tiden.

Ideontorget läge inom Ideon Science Park är fördelaktigt i flera aspekter. Det är lokaliserat mitt i ett expansivt företagsområde med köpstarka arbetstagare. Det finns inga konkurrerande torg i upptagningsområdet. Det enda hotet kan vara serviceutbudet på Sparta, söder om upptagningsområdet. På grund av den planerade spårvagnshållplatsen anses dock läget på Ideontorget överträffa Spartas läge och tillgänglighet. Marken som Ideontorget ska anläggas på är också gynnsam eftersom den redan är exploaterad vilket gör att produktiv jordbruksmark inte går till spillo. Det är ekologiskt hållbart att spara på jordbruksmarken, speciellt runt Lund där jordbruksmarken är av mycket hög kvalitet. Dessutom är infrastrukturen med vägnät och ledningar redan förberedda på den exploaterade marken. Hela upptagningsområdet kring Ideontorget är inom exploaterad mark vilket talar för att kommunen kommer vilja förtäta här innan jordbruksmark i stadens ytterkanter exploateras.

4.1.2 Tillgänglighet

Platsen för Ideontorget är idag lättillgänglig med de vanligaste typerna av transportmedel; bil, buss, cykel, gående. Ju fler stråk som leder till Ideontorget desto större betydelse har platsen som en nod i sin stadsdel.

Kollektivtrafiken till Ideontorget kommer bli smidigare i och med anläggning av spårväg och hållplats. Tillgängligheten kommer därmed öka och med tiden kommer allt fler resenärer upptäcka fördelarna med att använda spårvägen. Det optimala från Ideontorget synvinkel hade varit om Malmöbussarna 170 och 171 också hade stannat på Ideontorget. Då hade flödet av människor ytterligare ökat vid torget. För att ändå erhålla dessa resenärer borde speciellt kopplingen mellan hållplats Scheelevägen och Ideontorget göras mycket tydlig. Sträckan på 170 meter mellan hållplatserna borde dekoreras vackert för att få resenärerna att slussas in mot Ideontorget.

Vid en framtida förtätning av Ideon Science Park måste hänsyn tas till att såväl fotgängare, cyklister som bilister lätt ska kunna lokalisera sig och utan svårighet komma åt Ideontorget. Gång- och cykelstråk är viktiga för att besökare från närområdena, vilka utgör den störst potentiella användargruppen, ska ha tillgång till Ideontorget. Det kan lätt bli fler tydliga gång- och cykelstråk i området genom att skapa nya och rusta upp gamla stråk. Det är framförallt i väst-östlig riktning fler stråk behövs för att integrera områden med varandra. Trots befintliga vägar så förekommer mentala barriärer mellan områdena. Barriärerna analyseras mer ingående i avsnitt 4.2.1.

Vid exploatering finns risk att framförallt tillgängligheten till parkeringsplatser försämras. Duktiga planerare borde dock ansvara för att så inte blir fallet. Det skulle

kunna vara fördelaktigt om det i nära anslutning till Ideontorget erbjuds ett stort antal parkeringsplatser, lämpligen i parkeringshus. På så sätt ges möjlighet att kunna parkera på Ideon och sedan ta spårvagnen in till Lunds mer centrala delar, likt det goda exemplet från Freiburg i avsnitt 2.8.1 och Hyllie i Malmö i avsnitt 2.8.2. Närheten till E22 och Norra Ringvägen samt det faktum att Lunds centrala delar är svåra att komma åt med bil, talar för att en sådan lösning skulle kunna bli väl använd. Parkeringshus är inte optimalt för besökaren som snabbt ska uträtta ett ärende på torget. Några tidbegränsade markparkeringar i direkt anslutning till torget borde därför finnas.

4.1.3 Fastighetsägare

De två fastighetsägarna, Wihlborgs Fastigheter och Ikano Kontor ökar förutsättningarna för att bygga långsiktigt hållbart. Fastighetsägarna investerar i projekt långsiktigt och är därför genuint angelägna av byggnationen i sig, liksom projektet i ett större sammanhang. Detta skapar förutsättningar till att kunna bygga en, i sin helhet, hållbar plats där alla aktörers behov har beaktats.

Det kan vara en fördel att det endast är två fastighetsägare i området. Med för många fastighetsägare involverade är det risk att en del av dem åker snålskjuts på andras idéer och drivkraft. Att någon fastighetsägare inte lägger lika mycket resurser på planeringen av torget kan leda till en ond cirkel där alla aktörer strategiskt väntar på att någon annan ska driva projektet. Ju fler fastighetsägare i ett projekt, desto svårare är det också att lyckas med en effektiv samverkan. Processen kan bli långdragen och utvecklingen kan bli svår att få igång.

Vid omfattande stadsbyggnadsprojekt kan det för upplevelsens och variationens skull trots allt vara fördelaktigt med flera fastighetsägare. Stadsrummen blir då ofta mer intressanta eftersom varje fastighetsägare har sin typ av utformning och vill konkurrera med övriga aktörer om vem som lyckas skapa den mest attraktiva byggnaden. I Ideontorget fall borde därför de båda fastighetsägarna aktivt arbeta med att få variation i byggnadsutformningen.

4.1.4 Samverkan mellan aktörer

Samverkan mellan Lunds kommun och fastighetsägare på Ideon Science Park är god. Båda parterns åsikter har lyfts fram och ramprogrammet, som beskrivs i avsnitt 3.1.1, är en del av ett sådant samarbete. Kommunens planmonopol gör att de måste vara mycket lyhörda för att samverkan ska lyckas, annars finns risk för en olönsam fastighetsutveckling. Samverkan måste fortsätta mellan kommun och fastighetsägare under hela planprocessen för att ge Ideontorget och dess intilliggande byggnader goda förutsättningar att bli framgångsrikt.

Parternas samarbete för att lyfta hållplatsen och informera invånarna om planerna inför framtiden är mycket positivt. Förutsättningarna för att kunna lyckas skapa intresse för platsen redan innan torget börjat byggas blir därmed större. Genom att avgränsa platsen och fokusera på att sätta upp intressanta informationsskyltar om torget och dess närområde samt anordna aktiviteter, stärks platsen som plats och

intresse kan skapas för framtiden. För att snabbt skapa en väldefinierad plats där det framtida Ideontorget ska lokaliseras är det fördelaktigt att platsen blir definierbar för allmänheten.

Ju mer lyhörd kommunen är desto större chanser finns att torget blir framgångsrikt. Genom att låta befintliga hyresgäster på Ideon Science Park få delta i olika workshops skapas nätverk och samverkan mellan kommunen och alla berörda aktörer. Specifika hyresgäster intill torget är svåra att få i så tidigt skede men så snart kontrakt skrivs borde de involveras ännu mer i planeringen av torget. Detta ökar chanserna för verksamheterna att lyckas på deras nya placering.

Samverkan är framförallt viktig i planeringsstadiet men även när Ideontorget är anlagt måste samverkan fortgå för att kunna upprätthålla de mervärden som skapats. Ett fortsatt samarbete gör att torget kan följa med i utvecklingen på efterfrågan och både kommun och fastighetsägare kan anpassa sina fastigheter på och intill torget. Hyresgästerna emellan kan med fördel också ingå ett samarbete för att samordna aktivitetsdagar, öppettider, skyltning m.m.

4.2 Svagheter

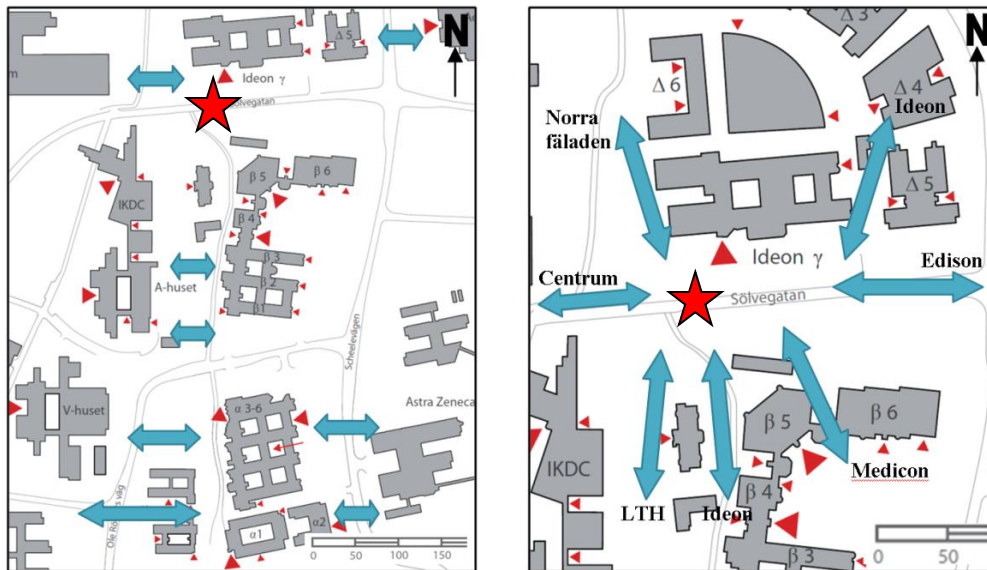
4.2.1 Barriäreffekt

Starka mentala barriäreffekter är en stor svaghet på en plats som vill åstadkomma ett framgångsrikt torg. Det kan vara helt avgörande för torgets framgång att lyckas bryta upp sådana barriärer. Om barriärerna är så starka likt exemplet på Västra stationstorget i Lund, avsnitt 2.8.2., är det inte lämpligt att anlägga ett torg så länge dessa barriärer inte bryts.

Barriärerna, som beskrevs i avsnitt 3.3.3, måste brytas för att kunna motivera människor att korsa dem och i förlängningen använda Ideontorget. För att skapa ett livfullt torg ska så många som möjligt använda det och känna tillhörighet till det. Genom att bryta barriärerna som finns i området skapas större möjligheter att kunna åstadkomma ett framgångsrikt torg. Se förslag på tydligare kopplingar i upptagningsområdet och närmast Ideontorget i *Figur 15*.

Vad gäller LTH och Ideon Science Park så krävs också här ett nära samarbete parterna emellan för att ta tillvara på gemensamma angelägenheter. Det borde finnas incitament från bådas sida att vilja bryta upp barriären då studenter och innovationsföretag kan utbyta värdefulla kunskaper. I samband med stadsförnyelsen kring Ideontorget borde både LTH och Ideon Science Park passa på att rusta upp sina baksidor så att det blir ett tydligare samband mellan dem i stadsrummet. Ett förslag är att anlägga en näridrottsplats någonstans mellan LTH och Ideon Science Park som drivs av en oberoende förening. På så sätt kan både studenter och företagare idrotta tillsammans i t.ex. Korpenlag eller liknande.

Vad krävs för ett framgångsrikt Ideontorg i Lund?



Figur 15 T.V. förslag på nya eller förbättrade gång- och/eller cykelstråk. T.H. Förslag på stråk som leder till Ideontorget. Röd stjärna är Ideontorget's placering.¹²⁹

Som nämnts tidigare är det fördelaktigt att förtydliga kopplingen mellan hållplats Scheelevägen och Ideontorget. I förlängningen blir då även kopplingen mellan Östra Pålsjö och Ideontorget starkare vilket kan bryta de barriärer som finns mellan de två företagscentrumen. Medicon Village kommer fortsätta vara en mestadels sluten verksamhet precis som Astra Zeneca tidigare var. Integration av Medicon Village och Ideon Science Park, och i förlängningen Ideontorget anses därför som liten.

Vid anläggning av torg läggs mycket fokus på själva torget. Det räcker dock inte att bara torget är lockande, vägarna dit och därifrån måste också vara attraktiva och hållbara. Beroende på vart torget exakt kommer lokaliseras kan sammanbyggnaderna på Betahuset ha olika stor betydelse för tillgängligheten från andra sidan Betahuset. Vid behov kan vissa sammanbyggnader behöva rivas för att få ett smidigare och större flöde till och från torget. Befintligt vägnät måste rustas upp och göras tydligare och i samband med det borde entréer till befintliga hus längs vägarna göras mer öppna.

Om fokus endast är på själva torget kan det leda till att torget i sig blir en barriär på grund av dess oattraktiva baksidor. Baksidorna på byggnaderna intill torg har som regel inte fått lika vacker fasad och saknar interaktionen mellan byggnaden och gatan. Baksidorna har tendens att bli otrygga då människor ofta väljer att inte visas här. Ett tydligt exempel från upptagningsområdet är baksidorna på IKDC/V-huset på LTH och Betahuset. Sådana tydliga baksidor tenderar att skapa barriärer mellan olika

¹²⁹ Kartunderlag från Hammar & Knutson 2008, s.15

stadsområden. Det är därför mycket viktigt att även göra dessa områden vackra och attraktiva. Torget får inte ses som någon egen oas utan en plats i ett större sammanhang. Det är framförallt viktigt att byggnader, växtlighet, belysning m.m. i markplan är intressant, de högre våningarna är inte av lika stor betydelse för människans upplevelse. Förutsättningarna att kunna skapa attraktiva fram- och baksidor på torget är goda då det är i allas intressen att så sker.

Det som talar för att Ideontorget kommer lyckas bättre än Västra Stationstorget är att barriärerna inte är så starkt fysiska utan mer mentala på Ideon Science Park. Området har dessutom en bristfällig service som gör ett brett utbud på service på Ideontorget lockande. Västra Stationstorget har inte den fördelen eftersom stora delar av Lunds totala serviceutbud ligger på andra sidan järnvägen. Med Ideontorgets framtida utbud av service och aktiviteter kommer vissa av barriärerna förmodligen naturligt suddas ut då människor kommer söka sig till torget. Det är dock viktigt att hjälpa denna naturliga uppluckring av barriärerna på traven för att Ideontorget så snabbt som möjligt ska bli framgångsrikt.

4.2.2 Trygghet

Trygghet är en mycket viktig faktor som måste få fokus vid utvecklingen av Ideontorget. Svårigheten för Ideontorget är att få det tryggt kvällstid. Problemet är avsaknaden av rörlighet utanför arbetstid på grund av att området endast i nuläget är ett företagsområde.

Bostäder kommer sannolikt inte byggas intill Ideontorget på grund av de utsläppsrätter och miljöfarliga verksamheter i intilliggande verksamheter. Den viktiga kontakten som beskrevs i avsnitt 2.5 mellan torget och boende med utsikt över torget, går därmed förlorad. Resultaten från den pågående miljö- och riskanalysen kommer ha en betydande påverkan av bostadsmöjligheterna i området, se avsnitt 3.7. Istället kommer troligtvis bostäderna placeras ett stycke söder om torget, längre ifrån de miljöfarliga verksamheterna, vilket medför att utsikt dygnet runt över torget kommer saknas. Dessa bostäder kommer dock kunna använda servicen på torget, även kvällstid, vilket skapar viss trygghet. Sparta blir, på grund av en placering söder om Ideontorget, en stark konkurrent till kvällsaktiviteter. En studentnation eller liknande intill torget eller i dess direkta anslutning, skulle kunna göra Ideontorget till det självklara valet.

Tryggheten förbättras genom att skapa god sikt på och intill torget, belysning från verksamheter som har kvällsöppet samt olika kvällsaktiviteter. Torgets läge är ändå så pass bra med anledning av dess tillgänglighet att om spännande aktiviteter erbjuds utanför kontorstid finns det stor chans att dessa också kommer utnyttjas. Lärdom borde dras från exemplet på Broadgate Arena i London där allmänheten bjöds in i ett företagscentrum genom uppskattade aktiviteter som skridskoåkning, se avsnitt 2.8.1. Efterfrågan behöver inte finnas utan kan uppkomma när en anläggning uppförts. Med tiden skapas större förutsättningar till att lyckas åstadkomma ett ännu tryggare torg. Den planerade förtätningen i hela upptagningsområdet ökar chanserna till att torget

blir tryggt både dag och natt. Ju fler arbetsplatser som skapas desto mer livfullt blir det, framförallt om annorlunda attraktiva aktiviteter och efterfrågad service erbjuds.

4.3 Möjligheter

4.3.1 Hyresgäster

För att kunna bygga upp byggnader intill torget krävs en efterfråga på lokaler. Ju större efterfråga på lokaler på platsen desto högre hyra kan fastighetsägarna ta ut vilket leder till högre fastighetsvärden. Lokaler är det troligaste valet att bygga runt torget på grund av de utsläppsrätter och miljöfarliga verksamheter som med stor sannolikhet hindrar bostäder från att byggas där. Om bostäder skulle anses lämpliga, efter miljö- och riskanalysen, är det ändå viktigt att bottenvåningarna innehåller lokaler av olika typer för att skapa ett livligt stadsrum. Fastighetsägarna måste ha goda ekonomiska underlag för att kunna bygga intill torget, vilket i första hand betyder att efterfrågan från potentiella hyresgäster måste finnas. Lönsamheten analyseras i avsnitt 4.4.2.

Spårvägen tillsammans med byggnation av Ideon Gateway och forskningsanläggningarna i Brunnshög skapar en stor drivkraft för företag att vilja placera sig intill torget. Hållplatsen och den planerade servicen på torget kommer med all sannolikhet attrahera företag att placera sig här. Utvecklingen av Ideontorget berikar inte bara hållplatsen för spårvägen utan även befintliga fastigheter i upptagningsområdet. Genom att skapa en framgångsrik, samlad plats för service på en ny attraktiv plats, attraheras hyresgästerna. Verksamheter blir därmed beredda att betala högre hyra för att få hamna i närheten av denna plats. Viljan för hyresgästerna att etablera sin verksamhet på Ideontorget är alltså starka.

4.3.2 Service

De drygt 430 personer som varje dag använder busshållplatsen har ingen service att tillgå. Målpunktsanalysen visar på att det dessutom är brist på restaurang- och caféutbud i hela upptagningsområdet. Ideontorget har därför stora förutsättningar att lyckas erbjuda ett samlat och varierat serviceutbud. En samlad plats för service utnyttjar klusterekonomi och blir därmed självförstärkande.

Det finns mycket utrymme för service runt torget. Servicen placeras lämpligen i markplan i de nya byggnaderna vilket bidrar till mer tillgänglighet för allmänheten. Likt exemplet från Luisenplatz i Darmstadt från avsnitt 2.8.1 borde servicen inne i husen integreras med torget och på så sätt skapa livfullhet och trygghet. Om verksamheterna sätter ut varor och dylikt ute på torget, längs med deras fasad skapas mjuka övergångar och öppnare verksamheter. För att möjliggöra det, krävs att Lunds kommun godkänner att butikerna får sätta ut vissa varor på torget.

Ideontorget måste marknadsföras för verksamheter i servicesektorn så att så bra och hållbar service som möjligt anläggs här. Det är en stor fördel om rätt slags service kommer på plats direkt, annars skapas lätt rykten om dålig business och hela torget kan då få svårt att locka till sig lönsamma verksamheter. Nya kreativa idéer är

välkomna på torget då Ideon Science Park står för innovation och framtid. Ett exempel är cooffice, dvs. caféer som erbjuder fika i kombination med bekväma arbetsplatser. Även konferensrum som erbjuder möten med externa personer via digitala medier är en indikation på nytänkande. Träningsmöjligheter på lunchen är också möjligt och företag kan då boka in gemensamma pass som stärker dess organisation. När Ideontorget etablerats och fått en viss kundkrets kommer serviceutbudet troligtvis öka med tiden. Verksamheter som NIRAS föreslagit dvs. kiosker, kemptvätt, frisör och fast-food skulle med fördel kunna etableras på Ideontorget. Det är fördelaktigt för all service om dragare etablerar sig i området. Exempel på dragare som skulle kunna verka på Ideontorget är snabbblivs liknande ICA To Go, apotek och restaurang med husmanskost.

4.3.3 Användare och kundunderlag

För att få Ideontorget livfullt måste det finnas användare av det och servicen kräver kundunderlag. Det är svårt att ta fram en exakt kritisk massa av användare för ett framgångsrikt torg. Detta beror på, som nämnts i avsnitt 2.5, att det är andelen människor som väljer att utnyttja torgets funktioner som skapar livfullhet, inte kvantiteten människor som passerar.

Det finns redan idag ett stort antal tjänstemän och studenter kring Ideontorget, och den befintliga busshållplatsen är väl använd. På grund av den populära mobila husvagnen för matavhämtning har även ett visst rörelsemönster skapats kring platsen. Det finns dock många potentiella användare i området som, på grund av dagens brist på funktioner, ännu inte upptäckt platsen. Till skillnad från exemplet i Hyllie, Malmö i avsnitt 2.8.2 så har området alltså redan potentiella användare av själva torgplatsen. Det är inte bara ett flöde av människor utan även människor som behöver en rastplats. Marknadsföring är viktigt för att få potentiella användare att upptäcka vad Ideontorget kommer att erbjuda. När Ideontorget är anlagt kommer förmodligen dessa användare också ta sig till platsen och upptäcka dess utbud av funktioner. Den existerade potentiella användarkretsen gör det möjligt för Ideontorget att snabbt bli framgångsrikt när det är färdigställt.

Pendlare och besökare till upptagningsområdet via spårvagn är de mest potentiella användarna av Ideontorget. Många av forskningsanläggningarnas besökare kommer också med stor sannolikhet utforska Ideontorget och Ideon Science Park. De flesta som stiger av spårvagnen på Ideon antas stiga av där på grund av att de har andra ärenden, så som att arbeta, besöka företag och gå på möten i området. Konkurrensen mellan olika hållplatser längs med spårvägen anses därför inte så stor eftersom det är området i stort som lockar, inte bara Ideontorget. De resenärer som bara är ute efter sådan service som erbjuds på vissa hållplatser anses inte vara av sådant antal att konkurrens mellan olika hållplatser skulle vara betydande.

Genom att åstadkomma ett varierat kundutbud kan fler människor dra nytta av att vistas på torget. Målet med ett framgångsrikt torg borde vara att människor frivilligt tar sig dit för att uppleva all aktivitet som pågår där. Det ses som en möjlighet för Ideontorget att i framtiden kunna bli så populärt att människor besöker det utan att ha

andra ärenden i närheten. Det fördelaktiga läget, de framtida planerna om förtätning och den prognostiserade tillväxten i både ekonomi och befolkning tyder på att kundunderlaget med tiden kommer förstärkas mer och mer.

4.3.4 Utformning

Det borde ges möjligheter för resenärerna till och från Ideon att kunna njuta av torget. Innan de ska stiga på spårvagnen ska de kunna slappna av och uppleva Ideontorget och dess liv. När de stiger av spårvagnen ska de uppleva en välkomnande entré och orienterbarhet på platsen. Naturligtvis är dessa åtgärder även intressanta för andra användare så som lunchgäster och besökare. Stora möjligheter finns att erbjuda resenärer och andra användare ett njutbart torg då både kommun och fastighetsägare i dagsläget är intresserade att utforma torget så bra som möjligt.

Fysiska mötesplatser är viktiga i staden men dagens allt mer tekniska samhälle kräver även plats för att kunna utnyttja digitala mötesplatser. Tekniken utvecklas hela tiden, möjligheterna till att kommunicera via olika forum ökar. Man marknadsför sig själv och vill sätta sin stämpel i den digitala världen via digitala medier. Den ständiga tillgängligheten till internet gör kommunikationen transparent. Staden måste på ett hållbart sätt anpassas efter den nya tekniken. Det borde inte byggas efter tekniska trender men en flexibel utformning kan ge möjlighet för staden att anpassa sig hållbart efter den tekniska utvecklingen.

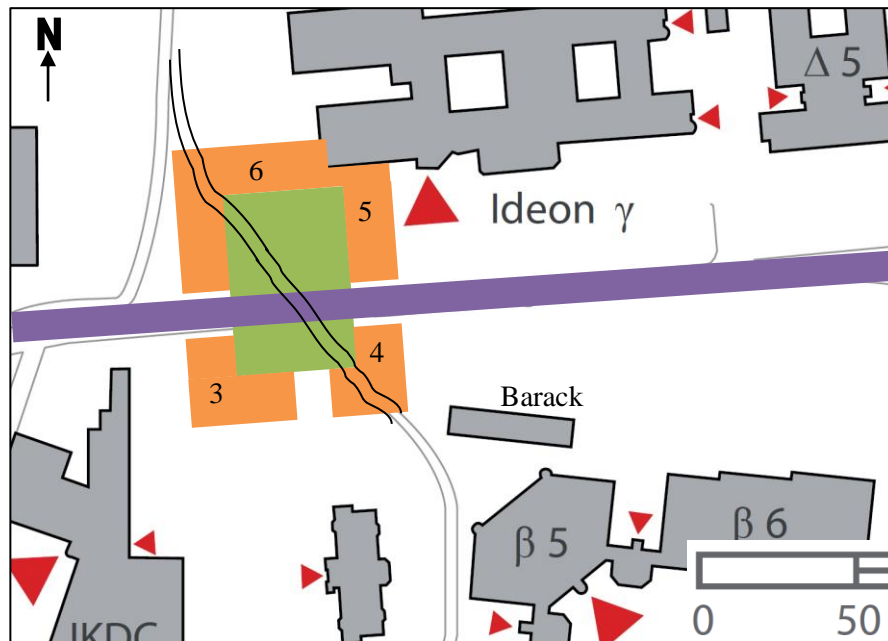
På grund av att Ideontorget kommer anläggas på en idag relativt oanvänd och öppen plats finns få fysiska hinder att ta hänsyn till. Det finns stora utrymmen till att anlägga både torgplats och byggnader. Planerarna kan därmed i princip fritt bestämma dess storlek och proportioner utan att behöva riva befintliga byggnader. Ideontorget borde dock ses som en typ av närcentrum i stadsdelen Pålsjö, en liten lokal plats där människor kan samlas och uträtta sina ärenden. Torgets dimensioner borde därför anpassas efter dess flöde av människor och omgivning. Torgmåttan som beskrevs i avsnitt 2.6.1 är anpassat efter centralt belägna torg. Den föreslagna bredden 60-150 meter på ett torg är svåra att motivera på en plats som Ideontorget. Det är därför ibland rimligt med mindre bredd än 60 meter, speciellt på de torg som inte ligger mitt i centrala delarna av staden. Torg utanför stadskärnan behöver ofta inte vara så stora eftersom de inte har lika intensivt flöde av människor. Om nya byggnader ska byggas runt hela Ideontorget får dessutom inte ett allt för brett torg plats. Torget måste kanske därmed ha en mindre storlek än vad teorin säger och därmed bli mer anpassat till sin användning. Proportionerna som beskrivs i avsnitt 2.6.1 borde dock kunna appliceras på Ideontorget. I *Tabell 1* presenteras några olika storlekar som skulle kunna passa Ideontorget.

Vad krävs för ett framgångsrikt Ideontorg i Lund?

Längd	Bredd	Höjd 2:1	Antal vån	Höjd 3:1	Antal vån
50	33	16,7	4,4	11,1	2,9
60	40	20,0	5,3	13,3	3,5
70	47	23,3	6,1	15,6	4,1
80	53	26,7	7,0	17,8	4,7

Tabell 1 Ideontorget's tänkbara proportioner i meter och antal våningar. Förhållandet mellan bredd och längd är 2:3.

Om nya kontorsbyggnader ska byggas runt Ideontorget behövs en bredd på 32 meter, utöver torgytan eftersom en effektiv kontorsbyggnad är 16 meter på vardera sida om torget. Med en torgbredd på ca 40 meter och längd på 60 meter, dvs. 2400 kvm stort, skulle torget kunna placeras som i *Figur 16* där spårvägen passerar genom torget.



Figur 16 Tänkbar placering av torget (grönt) med hållplats för spårvagn (spårväg i lila) samt genomgående gång- och cykelstråk. Förslag på våningsantal på byggnaderna intill torget (orange) är utsatta.¹³⁰

Gång och cykelbana kan passera igenom husen via t.ex. en arkad. Ideontorget blir på så sätt ett introvert torg med stark identitet och tydliga genomgående gång- och cykelstråk samt spårvägstrafik. Jag anser att proportionen 2:1 är att föredra framför 3:1 för att få en höjd som ger bättre rumskänsla på torget. Den totala lokalytan i

¹³⁰ Kartunderlag från Hammar & Knutson 2008, s.15

markplan är 3280 kvm med en utformning så som i *Figur 16*. Fem till sex våningar är högt för ett så litet torg och risk finns att det kommer kännas mörkt och trångt. Det kan vara både snyggt och praktiskt att ha olika våningsantal. De hus som ligger på sydvästra delen av torget borde vara lägre för att få in så mycket solljus som möjligt. Husens höjd ska upplevas som lägre om man bygger med en infälld högsta våning. Med ett snitt på fem våningar blir den totala lokalytan 16 400 kvm.

Byggnadsvolymer som behövs för ett torg som exempelvis i avsnitt 2.6.1 anses idag vara svåra att stödja på grund av den faktiska vakansgraden på Ideon Science Park. Vakansgrad visar på osäkerhet och gör det extra viktigt för fastighetsägarna att inte bygga på spekulation utan istället till stor del fylla upp lokalerna före byggnation sker. Det är både ekonomiskt riskabelt och äventyrande för torgets framgång att bygga på spekulation. Om hyresgäster inte flyttar in i de nybyggda byggnaderna är både trygghet, livfullhet och service i fara. Spårvägen och utvecklingen av Ideontorget påverkar dock med stor sannolikhet uthyrningsgraden positivt på befintliga byggnader. Vakansgraden kommer förmodligen sjunka på grund av klustereffekter och ökad efterfrågan. Exakt hur stor påverkan är svår att förutse men all pågående och planerad exploatering kommer att lyfta hela området till en ännu attraktivare och mer eftertraktad arbetsplats.

Buller från spårvagnarna anses inte vara ett problem. Spårvägstrafiken borde istället ses som en attraktion som skapar livfullhet och lite mer rörelse på torget. Besökarna med intresse kan sitta och titta på resenärerna som hoppar av och på vagnarna och den livlighet de medför. Buller under byggtiden är inte lockande. För att undvika en långdragen utveckling borde byggnationen av hela torget ske parallellt. På så sätt skapas ett attraktivt torg snabbt och störningar från bullret görs minimala. När byggnader anläggs intill Ideontorget borde man även jobba på att bygga bort blåsten. Ju mer förtätning som sker desto bättre förutsättningar att byggnaderna skyddas från blåsten. Om det ändå skulle upplevas som ett blåsig torg borde åtgärder likt Hyllie station i Malmö, se avsnitt 2.8.2 göras där de satsat på att stora och effektiva vindskydd i form av skärmar och träd.

4.3.5 Identitet

Det finns stora möjligheter att skapa ny eller förstärka befintlig identitet på Ideontorget. Det borde ses som en fördel att det redan finns en identitet i området. Den befintliga identiteten med vissa annorlunda byggnader borde bevaras med viss modifikation då originalbyggnader ofta har en kulturell uppskattning på lång sikt.

När torget är färdigt är det fördelaktigt att ha en stor invigning där olika verksamheter visar upp sin bästa sida. En pampig invigning lockar människor precis som i Vällingby, som blev så framgångsrikt redan på 50-talet, se avsnitt 2.8.2. Verksamheter kan hålla öppet hus och butiker kan ha nyöppning i samband med invigningen av torget. Det skulle förmodligen bli extra effektivt om spårvägen och Ideontorget invigdes i samband med varandra. För att detta ska kunna ske krävs informationsutbyte och samarbete mellan de båda projekten. Att få dit stora TV- och tidningsbolag är också viktigt. Genom sådana medel skapas intresse från allmänheten

och platsen blir känd för människor både innanför och utanför upptagningsområdet. En stor invigning räcker inte för att få det framgångsrikt i längden. För att bibehålla intresset som skapats med hjälp av invigningen krävs att ett ständigt engagemang. Förväntningarna från användarna höjs med tiden och efterfrågan på mer aktiviteter måste fortsätta tillfredställas.

4.4 Hot

4.4.1 Beslutsprocessen

För både kommunen och fastighetsägarna på Ideon Science Park är det mycket viktigt att beslut angående spårvägen tas och att detaljplan på Ideontorget vinner laga kraft. Väldigt mycket resurser har redan lagts på dessa planer och ett bakslag skulle kosta parterna mycket. Fastighetsägarna vill börja bygga men kommunen måste först besluta om spårvägen innan byggrätter kommer att ges. Utan spårväg är Ideontorget, i den omfattning och med den typ av service som nämns i denna rapport, inte aktuell. Spårväg är nämligen ett mycket starkare transportmedel vad gäller flöden av människor och definitiva hållplatser. Utvecklingen av Ideontorget fortsätter planläggas men den fysiska utvecklingen står just nu stilla. Ett positivt beslut hade inneburit ett stort lyft för hela området och fastighetsutvecklingen hade satt fart. Utan spårväg skulle fastighetsägarna på Ideon Science Park förmodligen satsa på att utveckla andra delar av området istället för Ideontorget. Vid en snabb överblick över Ideon Science Park skulle det vara mer naturligt att börja utveckla sydöstra sidan av Betahuset eftersom entréerna till befintlig bebyggelse är vända dit.

De två fastighetsägarna har ingen makt över vilka som i slutändan får köpa marken intill torget. Detta gör att fastighetsägarna just nu riskerar att lägga ner resurser de själva inte kan få nytta av. Ett markanvisningsavtal hade varit fördelaktigt för att försäkra fastighetsägarna att få utveckla det torg de så länge engagerat sig i. Så länge avsaknad av ett sådant avtal finns så riskerar också kommunen att fastighetsägarna drar sig ur planeringen. För att kommunen ska kunna utveckla en marknadsanpassad detaljplan som fastighetsägare sedan ska vilja bygga enligt, krävs ett fortsatt samarbete mellan de båda aktörerna. Det är också viktigt att detaljplanen omfattar hela Ideontorget med intilliggande byggnader för att uppnå en genomtänkt helhet.

4.4.2 Lönsamhet

Den långsiktiga tillväxten är prognostiserad till en positiv utveckling men den närmsta framtiden är osäker. Vi är fortfarande inne i en djup ekonomisk kris och utvecklingen av den är ännu oviss. Långsiktigt kommer denna kris, precis som alla historiska kriser, att stabiliseras och återställas, frågan är när.

Det tar ofta två år från idé och antagen detaljplan till färdigställda kontorshus. Helst ska arbetet på och intill torget alltså börja år 2013 för att kunna vara färdigställt tillsammans med spårvägen år 2015. Den osäkra ekonomin kommer förmodligen inte påverka själva byggnationen väsentligt då befintliga fastighetsägare på Ideon Science Park är långsiktiga fastighetsägare med egen stabil ekonomi. När god tillväxt föreligger ges dock större svängrum för högre investeringskostnader vilket skapar

Vad krävs för ett framgångsrikt Ideontorg i Lund?

stora möjligheter till att lyckas ännu bättre med Ideontorget. Just nu tas detaljplaner på Ideontorget fram vilket snabbar på processen när väl beslut om spårväg tas.

För att byggnation ska ske utan spekulering krävs att det finns hyresgäster som är intresserade och har ekonomiska möjligheter att etablera sig intill torget. Som exemplet i avsnitt 3.6 avslöjar så är det inte ekonomiskt försvarbart att ge hyresgäster subventionerade hyror vid nybyggnation av lokaler. Det måste först och främst alltså gå bra för de branscher som är verksamma på Ideon Science Park, dvs. innovation, forskning och företagande, för att efterfrågan på nya lokaler ska föreligga. En god utveckling i branscherna motiverar till att bygga nya lokaler. Tillväxten i BNP är osäker och prognoserna i avsnitt 0 visar på att den inte kommer återhämta sig direkt. När väl efterfrågan föreligger finns det långsiktiga investerare som är redo att bygga och satsa på ett framgångsrikt torg. Även om Sveriges BNP stabiliseras så gör den osäkra världsekonomin att inget land med säkerhet kan säga att deras BNP är stabilt. Det är omöjligt för en fastighetsägare att kunna påverka den globala och regionala tillväxten. Genom att marknadsföra torget och locka potentiella hyresgäster att flytta dit skapas underlag för snabb byggnation när den ekonomiska tillväxten tilltar.

När väl torget och spårvägen är anlagda så har tillväxten fortfarande en central roll. Eftersom Ideontorget ligger i ett företagsområde beror torgets framgång bland annat på välfärden för omgivande företag. Arbetarnas löner speglas av företagets tillväxt och därmed köpkraften i området. Ju högre köpkraft desto fler kommer hoppa över den egna matlådan och istället köpa lunch i området.

Vad krävs för ett framgångsrikt Ideontorg i Lund?

5. Diskussion och slutsats

Ett livfullt torg är ett framgångsrikt torg. Ett torg kring en hållplats för kollektivtrafik har stora fördelar i och med dess placering och naturliga flöde av resenärer. Det gäller dock att torget lockar resenärerna och andra passerande så att de stannar upp och utnyttjar dess funktioner. Den rationella människan vill tillfredsställa sina behov och kommer därför ta sig till den plats där flera ärenden kan uträttas.

Ett framgångsrikt torg ska lämpligen ha ett fördelaktigt läge, vara lättillgängligt oavsett transportmedel och medföra lönsam fastighetsutveckling. Det borde också erbjuda ett varierat utbud av service och andra funktioner, trygghet dygnet runt samt en identifierbar och funktionell utformning. För att lyckas med alla dessa delar krävs framförallt en god samverkan mellan alla aktörer och fastighetsägare som investerar långsiktigt.

Det framtida Ideontorget har redan flertalet av dessa förutsättningar att bli framgångsrikt. För att dessa överhuvudtaget ska kunna utnyttjas på torget krävs att finansieringen angående spårvägen löser sig och detaljplan för torget vinner laga kraft. När dessa avgörande förutsättningar realiserats har platsen ytterligare några svagheter som påverkar Ideontorget's möjligheter att bli framgångsrikt. De befintliga barriäreffekterna och svårigheterna att få det tryggt kvällstid måste åtgärdas. Det största hotet för Ideontorget, förutom kommunens beslut, är osäkerheten av den globala och regionala ekonomiska utvecklingen. Det finns även en osäkerhet kring det framtida ägandet av fastigheterna intill torget. Lunds kommun beslutar vem som får köpa byggrätterna intill torget men några markanvisningsavtal har ännu inte skrivits.

För att snabbt säkerställa ett framgångsrikt Ideontorg anser jag att det redan nu går att stärka vissa förutsättningar. Barriärerna i området går att försöka lindra redan nu eftersom de ändå är i behov att brytas, oavsett Ideontorget's existens. Baksidor kan byggas bort och bostäder kan byggas upp om miljö- och riskanalysen tillåter. Att med enkla medel skapa möjligheter till kvällsaktiviteter som t.ex. organiserad utomhusträning och evenemang ökar tryggheten. Markanvisningsavtal är viktigt för att fastighetsägarna, i samverkan med kommunen, ska kunna planera så mycket som möjligt innan eventuellt beslut om spårväg tas. Det skulle nämligen varra en stor fördel för Ideontorget's framgång om torget är någorlunda klart när spårvagnarna börjar köra. Om positivt beslut tas angående spårvägens existens gäller det alltså att detaljplanen är förberedd, intresserade hyresgäster står redo och platsen är klar att utvecklas. Det bästa fastighetsägarna kan göra för att väcka hyresgästernas intresse är att marknadsföra torget så att hyresgästerna vill lokalisera där när de får möjlighet. Vid eventuell anläggning av torget och byggnation av dess intilliggande hus borde parallellt arbete ske för att korta ner den totala byggtiden. De ca 16 400 kvm lokaler samt 2400 kvm torg som borde anläggas är rimligt för de tre fastighetsägarna att kunna planera och bygga upp under två till tre år. Fasaderna borde byggas med variation och kommunen borde tillåta verksamheterna att använda torgplatsen för

försäljning. Med ovanstående förutsättningar och en pampig invigning tror jag att Ideontorget har stora möjligheter att snabbt bli framgångsrikt.

Med tiden ändras förutsättningarna för Ideontorget. Självförstärkande processer medför att de goda förutsättningarna blir ännu starkare och torget blir mindre känsligt för yttre påverkningar så som ekonomiska förändringar. Användarnas förväntningar på torget höjs med tiden på grund av att förutsättningarna blir bättre. För att möta förväntningarna krävs ett ständigt engagemang och samarbete mellan alla aktörer på och intill Ideontorget.

5.1 Fortsatta studier

Det skulle vara intressant att studera utvecklingen av fastighetsvärdena på befintliga fastigheter allt eftersom torget etableras. En undersökning på hur stor påverkan en spårvagnshållplats samt utveckling av ett framgångsrikt torg har på fastighetsvärdena, skulle ge aktörerna en indikation på hur kostnader ska fördelas dem emellan. Det skulle även visa på hur stor nytta fastighetsägare ekonomiskt har av att vara med i planeringsstadiet och investera i samverkansprojekt av denna typ. Fastighetsvärdena kommer förmodligen öka långsamt allt eftersom användningen av torget och hållplatsen ökar. Det är då viktigt att studera fastighetsvärdena på lång sikt.

Även en studie om bostäder i området skulle vara av intresse. En undersökning skulle kunna göras angående om det överhuvudtaget är lämpligt med bostäder kring en forskningsby. För att hjälpa planerarna på traven skulle den kritiska massan för etablering av bostäder vara av intresse. Samtidigt skulle en undersökning gällande vilken typ av boende som är passande kring en forskningsby kunna göras. Är det kanske bara tillfälliga bostäder för forskare eller studentbostäder som är att föredra och vart borde de lämpligen placeras?

Härmed har jag bidragit med min undersökning, analys och syn på Ideontorget framtid. Ingen vet med säkerhet hur framtiden ser ut, men jag vet att planeringen och den eventuella utvecklingen av Ideontorget kommer bli en spännande följetong.

6. Källförteckning

6.1 Böcker och rapporter

- Andersson, T. (1983) *Vad gör ett bra torg bra*, Stad och land rapport 17, SLU, Alnarp
- Boverket (2009) *Boken om detaljplan och områdesbestämmelser 2002 års revidering*, upplaga 4:5, Kalmar
- Frank, R. (2010) *Microeconomics and behavior*, upplaga 8, New York: McGraw-Hill
- Gatje, R. F. (2010) *Great public squares: an architect's selection*, upplaga 1, Singapore: W.W. Norton & Company
- Gehl, J. (2010) *Cities for People*, upplaga 1, Washington: Island press
- Gehl, J. & Gemzöe L. (2001) *Nye Byrum*, upplaga 1, Köpenhamn: Arkitektens Förlag/ The Danish Architectural Press
- Hammar, K. & Knutson, P. (2008) *Analys av Ideon och Pålsjö Företagsområde*, Praktikantarbete sommaren 2008, Planavdelningen, Stadsbyggnadskontoret, Lund
- Hansson, J. (2011) *Trafik på Lundalänken med spårväg*, version 1.0, Trivector Traffic, Lund
- HUI Research (2011) *Kampen om köpkraften, handeln i framtiden*, Handelns utvecklingsråd, Stockholm
- Küller, R. (1988) *Upplevelse av torgrum*, bilaga i Åström, K. (1988)
- Lunds kommun (2009) *Målpunktsanalys Ideon-/Pålsjö-/Brunshögsområdet*, Lund
- Lunds kommun₁ (2010) *Ramprogram Ideon och Pålsjö företagsområde*, Stadsbyggnadskontoret, Lund
- Lunds kommun₂ (2010) *Översiktsplan för Lunds kommun*, Lund
- Lunds kommun₁ (2011) *Förstudie Spårväg Lund C till ESS – ett starkare kunskapsstråk med spår på Lundalänken*, Lund
- Lunds kommun₃ (2011) *Befolkningsprognos för Lunds kommun 2011*, Utvecklingsavdelningen Kommunkontoret, Lund
- Lynch, K. (1994) *The image of the city*, upplaga 23, London: The MIT Press
- Malmö Stad (2010) *Hyllie - Aktuella planer och projekt i utbyggnadsområdet*, Malmö
- NIRAS (2010) *Ideon Lund – Vision & Möjlighet*, Lund
- Nyström, L. (2000) *Stadsdelens vardagsrum – ytterstadens offentliga platser och liv*, Kalmar: Stadsmiljörådet
- O'Sullivan, A. (2009) *Urban Economics*, upplaga 7, New York: McGraw-Hill

- Sax, U. (1998) *Vällingby – ett levande drama*, Borås: Stockholmia förlag
- SLTF & BR (2005) *Hållplatser och terminaler samt vägen till och från hållplatser och terminaler - Program för en trygg och säker kollektivtrafik*, Stockholm
- Trafikverket (2010) *Funktionsblandade stadskvarter – En idébank för politiker, fastighetsägare och byggare*, Rapport nr. 2010:087
- Tornberg, P. & Hansen, M. (2007) *Stadskärnutveckling*, Publikation 2007:33, Vägverket 2007
- Åström, K. (1988) *Stadens rum Torget – gestalt, upplevelse, användning*, upplaga 1, Stockholm: Statens råd för byggnadsforskning
- Öresundsinstitutet (2011) *Job & Magt december 2011*, Malmö

6.2 Internetkällor

- AF Bostäder (2012) *Våra bostadsområden*, hämtad 2012-01-05, www.afb.se
- Eurostat (2012) *Real GDP growth rate - volume*, hämtad 2012-01-16, <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>
- Ideon Gateway (2011) *Om Ideon Gateway*, hämtad 2011-11-22, www.ideongateway.se
- Ideon Science Park₁ (2011) *Om Ideon Science Park*, hämtad 2011-12-19, www.ideon.se
- Ideon Science Park₂ (2011) *Organisation och ägare*, hämtad 2011-12-08, www.ideon.se
- Länsstyrelsen i Skåne län (2012) *Miljö & Klimat*, hämtad 2012-01-13, www.lansstyrelsen.se/skane
- Malmö Stad (2011) *Vinnare i tävlingen Hyllie stationstorg*, hämtad 2011-12-05, www.malmö.se
- Medicon Village (2011) *Om oss*, hämtad 2011-12-06, www.mediconvillage.se
- Q-park (2012) *Parkering i Lund*, hämtad 2012-01-31, www.q-park.se
- Skånetrafiken (2011) sökning: *Från: Kastrup, Till: Lund C*, hämtad 2011-12-02, www.skanetrafiken.se
- Skånetrafiken (2012) *Om oss*, hämtad 2012-02-01, www.skanetrafiken.se
- Statistiska centralbyrån (2011) *Folkmängden efter kommun, civilstånd och kön. År 1968-2010*, hämtad 2011-12-05, www.scb.se
- Statistiska centralbyrån (2012) *BNP per capita (år 1993-)*, hämtad 2012-01-05, www.scb.se

Svenska Akademiens ordbok (2005) *Torg*, spalt: T2031 hämtad 2011-12-01
www.svenskaakademien.se/ordbok

Sveriges Arkitekter (2012) *Planpristagare 2006*, hämtad 2012-01-04,
www.arkitekt.se

Upplandia (2012) *Vällingby – Vykort*, hämtad 2012-03-20,
www.upplandia.se/bilder/index

Öhlin, H. (2012) *Wihlborgs: Det går snabbare att återställa vakanser i Lund – VD*,
hämtad 2012-02-09, www.di.se

6.2.1 Mailkontakt

Schell, Fredrik (2011-12-08) trafikutvecklare Skånetrafiken, Hässleholm

Schiöth, Mattias (2011-12-09) planeringschef Strategisk planering Skånetrafiken,
Hässleholm

6.3 Muntliga källor

Aronsson, Bengt (2011-11-29) stadsarkitekt Stadsbyggnadskontoret, Lund

Bråhagen, Thomas (2012-01-24) fastighetschef Wihlborgs Fastigheter, Lund

Edstrand, Mårten (2011-12-20) projekt- och utvecklingschef Wihlborgs Fastigheter,
Malmö

Ekdahl, Marianne (2011-12-14) Communications officer, seminarium ”*ESS och MAX
IV – vad händer i Lund?*”, LTH, Lund

Hallengren, Ulrika (2011-12-14) vd Fastighets AB ML 4, seminarium ”*ESS och MAX
IV – vad händer i Lund?*”, LTH, Lund

Kasimir, Ole (2012-02-22) planchef Stadsbyggnadskontoret, Lund

Larsson, Cecilia (2011-12-13) förvaltningschef Wihlborgs Fastigheter, Lund

Larsson, Cecilia (2012-01-10) förvaltningschef Wihlborgs Fastigheter, Lund

Lindskov, Christoffer (2012-02-22) planarkitekt Stadsbyggnadskontoret, Lund

Lunds kommun₂ (2011-09-05) *Workshop Kunskapsstråket*, Stadsbyggnadskontoret,
Lund

Rydén, Christian (2012-02-20) trafikplaneringschef Stadsbyggnadskontoret, Lund

Svensson, Leif (2011-12-08) projektledare Wihlborgs Fastigheter, Lund

BILAGA 1

Bilaga 1

Kassaflödesanalys på fastighetsvärdena med olika stora subventioner.

	Lokalyta (kvm)	(kr/kvm)	(kr)			
Byggkostnad	5 000	25 000	125 000 000			
Hysesintäkter	5 000	2 000	10 000 000			
Underhåll	5 000	25	125 000			
Drift	5 000	Bekostas av hyresgästerna				
Fastighetsskatt	5 000	Bekostas av hyresgästerna				
Direktavkast. Krav	6,50%					
Avkastningskrav	8,50%					
Vakansgrad	år 1 = 20%	år 2 = 10%	år 3 = 7%			
	Kontor (kvm)	(kr/kvm)	Intäkter kontor	Butik (kvm)	(kr/kvm)	Intäkter butik
Sub 500kr	4 500	2 000	9 000 000	500	1 500	750 000
Sub 1000kr	4 500	2 000	9 000 000	500	1 000	500 000
Sub 1500kr	4 500	2 000	9 000 000	500	500	250 000
FASTIGHETSVÄRDERING						
Marknadshyra	1	2	3	4	5	6
Hysesintäkt	8 000 000	9 180 000	9 486 000	9 486 000	9 486 000	9 486 000
Drift och underhåll	125 000	127 500	130 050	132 651	135 304	138 010
Driftnetto	7 875 000	9 052 500	9 355 950	9 353 349	9 350 696	9 347 990
	7 258 065	7 689 694	7 324 849	6 749 136	6 218 638	95 643 660
					Värde	130 884 041
Subv. 500 kvm, 500kr	1	2	3	4	5	6
Hysesintäkt	7 800 000	8 950 500	9 248 850	9 248 850	9 248 850	9 248 850
Drift och underhåll	125 000	127 500	130 050	132 651	135 304	138 010
Driftnetto	7 675 000	8 823 000	9 118 800	9 116 199	9 113 546	9 110 840
	7 073 733	7 494 744	7 139 182	6 578 015	6 060 922	93 217 267
					Värde	127 563 863
Subv. 500 kvm, 1000kr	1	2	3	4	5	6
Hysesintäkt	7 600 000	8 721 000	9 011 700	9 011 700	9 011 700	9 011 700
Drift och underhåll	125 000	127 500	130 050	132 651	135 304	138 010
Driftnetto	7 475 000	8 593 500	8 881 650	8 879 049	8 876 396	8 873 690
	6 889 401	7 299 794	6 953 516	6 406 893	5 903 207	90 790 875
					Värde	124 243 685
Subv. 500 kvm, 1500kr	1	2	3	4	5	6
Hysesintäkt	7 400 000	8 491 500	8 774 550	8 774 550	8 774 550	8 774 550
Drift och underhåll	125 000	127 500	130 050	132 651	135 304	138 010
Driftnetto	7 275 000	8 364 000	8 644 500	8 641 899	8 639 246	8 636 540
	6 705 069	7 104 844	6 767 849	6 235 772	5 745 491	88 364 482
					Värde	120 923 507