

Från industrihamn till blandad stadsbebyggelse med stationsnära läge

- Utvecklingsaspekter med ett kommersiellt fokus för Nyhamnen i Malmö

Martin Johansson

Copyright © Martin Johansson
Lund 2013

Fastighetsvetenskap
Lunds Tekniska Högskola
Box 118
221 00 Lund

ISRN/LUTVDG/TVLM/13/5286 SE

Från industrihamn till blandad stadsbebyggelse med stationsnära läge

Utvecklingsaspekter ur ett kommersiellt fokus för Nyhamnen i Malmö

From an industrial port area to a mixed urban area with location close to station

Development aspects from a commercial focus for Nyhamnen in Malmö

Examensarbete utfört av/Master of Science Thesis by:

Martin Johansson, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH

Handledare/Supervisor:

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

Camilla Wieslander, VD, Skanska Öresund AB, Malmö

Nils-Ove Jeppsson, Affärsutvecklare, Skanska Öresund AB, Malmö

Examinator/Examiner:

Ingemar Bengtsson, Universitetslektor, Fastighetsvetenskap, LTH, Lunds Universitet

Opponent/Opponent

Mattias Borgström, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH

Nyckelord: CBD, hamnområde, kommersiell fastighetsutveckling, Malmö, Nyhamnen, stationsnära, stadsplanering, stadsutveckling, urban ekonomi

Keywords: CBD, port area, commercial development, Malmö, Nyhamnen, station near area, urban planning, urban development, urban economy

Abstract

Urban planning is a comprehensive process where every decision is weighed against a wide range of considerations and the municipalities have an exclusive right in decision making. An attractive and active town with development potential are important for people living in the city, and so are good conditions for business.

The city of Malmö has undergone a transformation since the mid-1990s and several urban areas have become attractive new areas for service, office and residential establishment. A recent development area that is expected to begin a transformation from being a port and industrial area to become a mixed urban area is Nyhamnen, centrally located and north of Malmö Central station.

This MSc thesis work focuses on how the responsible municipality, Malmö City, initially adjusts their early planning, based on geographical location of Nyhamnen in the city area, to promote economic growth. The study will form the basis of an analysis of conditions for commercial activities. As the image of an area's attractiveness affect the land value and the interest of corporates for establishment, the study also includes an analysis of ideas of urban design.

Theories of urban planning and urban economics have been used. It can be stated that the Malmö Municipality, so far, has managed to integrate an attractive urban environment with economic development during the initial planning phase of Nyhamnen.

Municipal documents, newspapers and online sources have been used as the basis for the research on land development issues at local level Interviews have also been done with both key persons at the City of Malmö and the private sector during, in order to understand their expectations for the coming transformation.

An analysis of rents in Malmö's office market shows that central city areas with similar conditions generates high willingness to pay, which also indicates that the sectors with the greatest benefits of being in the central area will choose such a localization. It also means that an urban center in Nyhamnen will increase land value, and be a driving force in the economic development of the city.

Sammanfattning

Stadsplanering är en omfattande process där varje beslut ska avvägas mot en stor mängd hänsynstaganden. Ansvarig för dessa beslut är kommunen genom sin stads-byggnadsnämnd och sin exklusiva rätt i beslutsfattandet gällande planarbetet. För att skapa en attraktiv och aktiv stad med utvecklingsmöjligheter krävs det att människorna som bor i staden känner trivsel och vill spendera sin fritid i de olika stadsrummen. Det kräver också att förutsättningar skapas för verksamheter som kan förse invånarna med arbetstillfällen och bidrar till att föra staden framåt.

Malmö stad har genomgått en omvandling sedan mitten på 1990-talet och flera stadsområden har utvecklats till att nu vara attraktiva service-, kontors- och boendeområden. Det senaste området som förväntas påbörja en omvandling från hamn- och industriområde till blandad stadsbebyggelse är Nyhamnen, som ligger centralt placerad och norr om Malmö Central.

Detta arbete har som främsta fokus att identifiera hur Malmö stads stadsplanering, utifrån Nyhamnens geografiska läge i Malmö, inledningsvis anpassas för att skapa såväl en attraktiv stadsmiljö som ekonomisk tillväxt. Den informationen ligger till grund för en analys om kommersiella verksamheters etableringsvilja i området. Då den allmänna uppfattningen om ett områdes attraktivitet påverkar markvärdet och företagens etableringsvilja, sker även en analys av den stadsmässiga utformningen som förväntas.

Teorier från ämnesområdena stadsplanering och urban ekonomi har använts och utifrån dessa kan det konstateras att Malmö stad hittills har lyckats med att väva in såväl en attraktiv stadsmiljö, som att ta till vara på den ekonomiska utvecklingen i sitt tidiga planarbete.

Kommunala handlingar, tidningar och liknande källor har använts som grund för arbetet. Diskussioner har även förts under studiens gång med såväl Malmö stad som med privata aktörer för att få en klarare bild av deras förväntningar inför den stundande omvandlingen.

En historisk hyresnivåanalys av Malmös kontorsmarknad visar att närliggande områden med jämförbara förutsättningar ingår i den områdesgrupp som uppnår högst betalningsvilja i Malmö, vilket också tyder på att den med störst nytta av att befinna sig i området gör det. Det innebär också att en stadsbebyggelse i Nyhamnen kommer öka markvärdet och på så sätt bidra till att utveckla ekonomin i staden.

Förord

Detta examensarbete utgör avslutningen på min civilingenjörsutbildning inom Lantmäteri vid Lunds Tekniska Högskola. Arbetet omfattar 30 högskolepoäng och har genomförts på institutionen Teknik och samhälle, och i samarbete med Skanska Öresund AB i Malmö.

Jag vill inleda med att tacka min handledare Klas Ernald Borges på LTH för vägledning, kreativa idéer samt ett flertal goda möten. Jag vill även tacka Camilla Wieslander och Nils-Ove Jeppsson på Skanska Öresund som trott på min idé, samt lagt tid och arbete på att stötta mig under studiens gång. Ett tack riktas även till dem som ställt upp på intervjuer, CMP, Malmö Plankontor, Malmö Gatukontor och Skanska Öresund, samt ett tack till NewSec och Nai Svefa som bidragit med information.

Fem års studietid är således till ända men minnena från Lund kommer alltid att bestå. Ett sista tack vill jag också ge till alla studiekamrater och personalen på avdelningen för Fastighetsvetenskap som hjälpt till att göra dessa fem år minnesvärda.

Lund, juni 2013

Martin Johansson

Förkortningar

CBD	- Central Business District (Centrala affärsområdet)
CMP	- Copenhagen Malmö Port
ITDP	- Institute for Transportation & Development Policy
Malmö 2005 Malmö	- Malmö 2005, Aktualisering och komplettering av Översiktsplan 2000
PP 6033	- Planprogram norr om centralstationen i Hamnen
ÖP 2000	- Översiktsplan för Malmö 2000
ÖP 2025	- Förslag till Fördjupad Översiktsplan för Nyhamnen

Översättningar och definition av ord

Översättningar

Bid-rent	- Efterfrågan-betalningsvilja
Central Business District (CBD)	- Centrala affärsområden men förkortas CBD
Commercial Development Nordic Norden	- Kommersiell Fastighetsutveckling
Indivisible	- Odelbar
Localization economies	- Lokaliseringsekonomi
Urban economies	- Urbaniseringsekonomi
Trade-off	- Utbyte av
Institute for Transportation & utvecklingspolicy Development Policy	- Istitutet för transport och

Definition av ord

CBD:s mittpunkt	-Definieras i denna studie som Stortorget i Malmö
Elasticitet	-Begrepp inom ekonomi som beskriver den procentuella förändringen av en ekonomisk variabel beroende på en annan variabels procentuella förändring, t.ex. arbetsmarknaden i förhållanden till antalet jobbtillfällen.
Makro	-Större sammanhang
Marknadshyra	-Med marknadshyra avses den mest sannolika hyran på en öppen, fri och informerad marknad
Mikro	-Mindre sammanhang
Urban	-storstadsmässig tätbebyggelse
Tophyra område	-Den högst noterade hyresnivån för ett

Innehållsförteckning

1. Inledning	17
1.1. Bakgrund.....	17
1.2. Syfte.....	20
1.3. Frågeställningar.....	20
1.4. Disposition.....	20
1.5 Målgrupp.....	21
1.6 Avgränsningar.....	21
1.7 Felkällor.....	21
2. Metod	23
2.1. Problemformulering och metodval.....	23
2.2. Arbetsmetod – kvantitativ och kvalitativ.....	23
2.3. Validitet och reliabilitet.....	25
2.4. Datainsamling.....	25
2.4.1. Litteraturstudie.....	25
2.4.2. Fallstudie – Nyhamnen och jämförelseobjekt.....	26
2.4.3. Intervjuer.....	26
2.5. Arbetsgång.....	27
3. Stadsplanering	29
3.1. Kommunala styrdokument.....	29
3.2. Urban design i blandad stadsbebyggelse.....	31
3.3. Stadsplanering – analysmetod.....	36
4. Urban Ekonomi	39
4.1. Lokaliserings- och urbaniseringsekonomi.....	39
4.2. Delade insatsvaror.....	40
4.3. Gemensam arbetsmarknad.....	41
4.4. Matchning av kunskap.....	41
4.5. Kunskapsspridning.....	42
4.6. Transport och kollektivtrafik.....	42
4.7. Självförstärkande effekter i kluster.....	44
4.8. Markhyra.....	45
5. Malmö stads utveckling – åren 1990 till 2013	51
6. Nyhamnen - Fallstudie	55
6.1. Nyhamnen - introduktion.....	55
6.2. Geografisk placering och avgränsning av studieområde.....	56
6.3. Områdesbeskrivning.....	58
6.3.1. Nyhamnen.....	58
6.3.2. Närområden – verksamheter och grannar.....	62

6.4. Kommunala och privata förväntningar	63
6.4.1. Området - Nyhamnen	63
6.4.2. Bebyggelse	65
6.4.2. Trafik.....	70
6.4.3. Malmö stads arbete idag	73
6.4.4. Hamnverksamhet - CMP.....	75
7. Undersökning och analys av Malmös kontorsmarknad	81
7.1. Hyresutveckling för kontorslokaler i Malmö	81
7.2. Analys av Malmös kontorsmarknad.....	85
7.2.1. Topphyresutveckling.....	85
7.2.3. Reell bid-rent-kurva.....	87
8. Analys av det kommunala planarbetet	89
8.1. Urban ekonomi i stadsplanering	89
8.2. Bebyggelse, stadsstruktur och trafik	93
8.2.1. Bebyggelse och stadsstruktur	93
8.2.2. Trafik-, gång- och cykelnät	97
8.2.3. Sammanställning.....	100
8.3. Utvecklingsmöjligheter förbi Nyhamnen	101
9. Slutsatser	103
9.1. Slutsatser.....	103
9.1.1. Planering och värdeutveckling	103
9.1.2. Företagsetableringar	103
9.1.3. Malmö stads uppfyllande av visioner	104
9.1.4. Nyhamnen och marknadsutveckling.....	106
9.1.5. Kommunikation mellan kommun och privata aktörer	106
9.2. Fortsatta studier	107
Bilaga 1	
Bilaga 2a	
Bilaga 2b	
Bilaga 3	

1. Inledning

1.1. Bakgrund

Malmö är Sveriges tredje största stad och har historiskt sett varit känd som en industristad, präglad av stora varvs- och textilindustrier.¹ Under finanskrisen som rådde i Sverige under det tidiga 1990-talet drabbades Malmö hårt och de stora industrierna avvecklades i stor omfattning.²

Idag är Malmö en förändrad stad med ett rikt kulturliv och även om delar av industrisektorn finns kvar är det nu helt andra profilområden vars framtid lyser starkast. Bidragande till Malmös förändring är den stadsutveckling som skett. Under 1990-talet pågick aktivt planarbete inför en stadsförnyelse i Västra Hamnen och år 1999 antog kommunfullmäktige detaljplan 4537 (DP 4537), som gjorde det möjligt för Bo01-området att byggas.³ Bo01 skulle visa att Malmö satsar på genomtänkt stadsplanering med tät och variationsrik bebyggelse. Malmö stads planer slog igenom och området blev även känt internationellt.

Den lyckade nysatsningen gav mersmak i Malmö och sedan Bo01 har utvecklingen fortsatt i Västra Hamnen, även andra områden har förnyats, som områdena Triangeln, Universitetsholmen och Hyllie. I Hyllie har ett helt nytt event-, shopping-, kontors- och bostadsområde påbörjat sin utveckling.

Då stadsutveckling är en omfattande process där många hänsynstaganden ska vägas in är det av vikt att Malmö stad noga överväger sina beslut i planarbetet. För att Malmö ska kunna fortsätta utvecklas är det viktigt att staden anses attraktiv för människor under deras fritid, samtidigt som verksamheter ska se lönsamhet i att etablera sig i staden och förse samma människor med arbetstillfällen.

Stadsplanering är det ämnesområde som huvudsakligen går igenom förut-sättningarna för hur staden utvecklas och hur människorna kommer uppleva den. Urban ekonomi är det ämnesområde som redogör hur den ekonomiska och geografiska utvecklingen påverkar varandra. Utifrån dessa ämnesområden görs en studie av Malmös tidiga planarbete för stadsutveckling i området Nyhamnen. Nyhamnen är ett centralt beläget hamnområde och som angränsar till Malmö centralstation. Arbetet har främst fokus på hur stadsplaneringen anpassas för att skapa ekonomisk tillväxt för verksamheter, utifrån

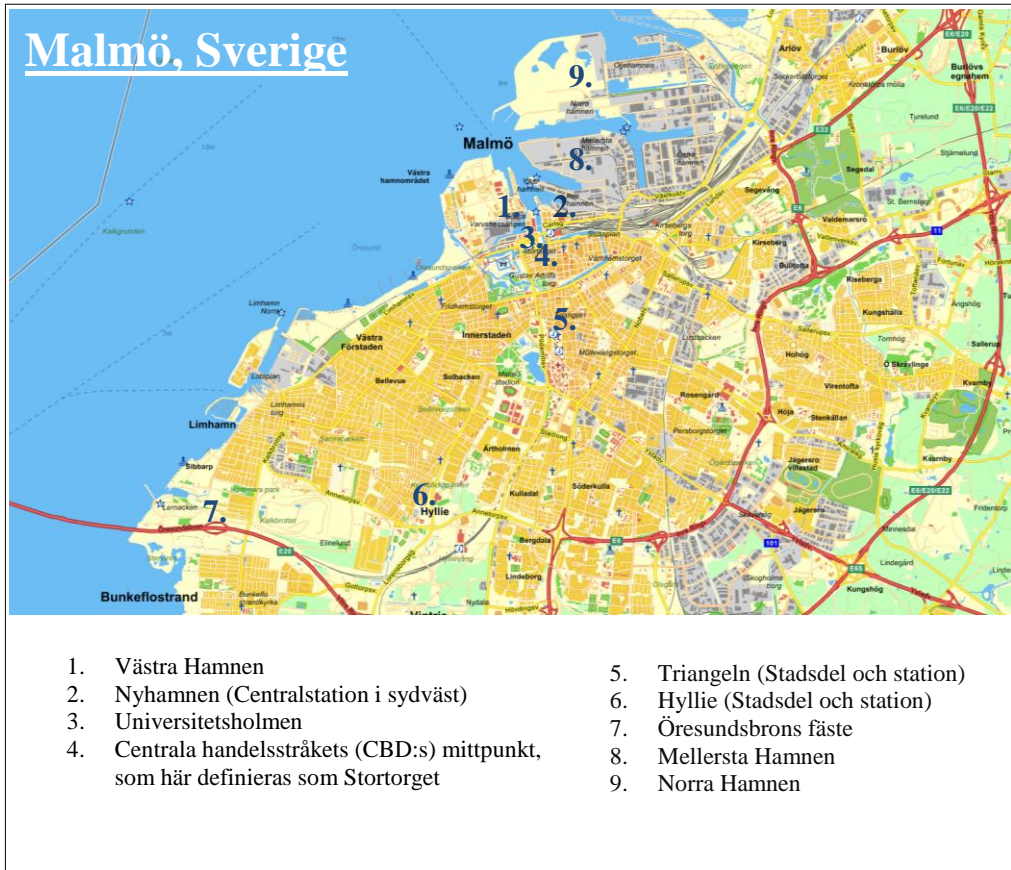
¹ MVT. *Reepalu om Malmös förvandling*. (Online)

² Finanshistoria. *Svenska Bankkrisen*. (Online)

³ Malmö Stadsbyggnadskontor. *Dp 4537, Område Bo01*. (Online)

Nyhamnens geografiska läge i staden, men då den allmänna uppfattningen om ett områdes attraktivitet också påverkar markvärdet och företagets etableringsvilja sker även analys av den stadsmässiga utformningen.

Några områden tas upp flera gånger i denna studie, och figur 1 visar deras ungefärliga placering och geografiska förhållanden.



Figur 1: Det studerade och de omnämnda områdenas läge i Malmö

1.2. Syfte

Arbetets syfte är att identifiera hur Nyhamnen i Malmö, som exempel på ett centralt industri- och hamnområde, genom den inledande stadsplaneringen kan utvecklas till att bli en attraktiv och blandad stadsbebyggelse, och som bidrar till stadens ekonomiska utveckling.

1.3. Frågeställningar

- Hur implementerar Malmö stad förutsättningar för ekonomisk utveckling i sin stadsplanering gällande Nyhamnen?
- Har utvecklingsplanerna för Nyhamnen ändrats genom åren?
- Vilka förutsättningar för utveckling har Nyhamnen, som industrihamnsområde och som stationsnära område?
- Hur gynnas kommersiell verksamhet av att placera sig i Nyhamnen?
- Vilka hinder finns det för en lyckad lokalisering av en kommersiell verksamhet i Nyhamnen?

1.4. Disposition

Kapitel 1 är ett inledande kapitel.

Kapitel 2 går igenom och motiverar valda efterforskningsmetoder, samt valda metoder för bearbetning av insamlad data.

Kapitel 3 går igenom olika element som finns i staden och hur människan i staden upplever miljön.

Kapitel 4 går igenom värdeskapande faktorer för verksamheter i storstads-mässiga miljöer.

Kapitel 5 ger en kort beskrivning av Malmö stads historiska utveckling.

Kapitel 6 går igenom fallstudieområdet som är Nyhamnen. Definition av studieområdets avgränsningar följs av en områdesbeskrivning. Sedan följer en genomgång av kommunala och privata planer och förväntningar för området Nyhamnen.

Kapitel 7 består av undersökning och analys för hyresutvecklingen på Malmös kontorsmarknad

Kapitel 8 består av analys av hur de attraktiva och värdeskapande faktorerna används i det kommunala planarbetet

Kapitel 9 går igenom arbetets slutsatser och ger även förslag till fortsatta studier

1.5 Målgrupp

De som ingår i studiens primära målgrupp är de som finner intresse inför den stundande omvandlingen av området Nyhamnen i Malmö, och allra främst de som intresserar sig av kommersiell fastighetsutveckling.

Studien berör stadsplanering, urban ekonomi och hur Malmö stad tar hänsyn till dessa i det inledande planarbetet. Det gör att även andra, så som fastighetsutvecklare generellt, kommuner, samt övriga som arbetar eller intresserar sig av stadsutveckling eller städers ekonomiska utveckling ingår i den sekundära målgruppen.

1.6 Avgränsningar

Arbetet med stadsutveckling och det förberedande planarbetet är en omfattande process som inkluderar många parter och intressentgrupper. Dess utfall påverkas av långt fler faktorer än de som sker i närområdet. Insamling av information för att prognostisera utfallet kan göras mer omfattande. För att göra informationssökandet och bearbetandet av informationen hanterbar under den förutbestämda tidsperioden har följande begränsningar gjorts:

Arbetet skrivs i samarbete med Skanska Öresund, som arbetar med kommersiell fastighetsutveckling. Deras intresse för kontorexploatering omfattar hela Malmö, och huvudfokus i detta arbete läggs på den kommersiella utvecklingen i Nyhamnen. Bostadsbyggandets påverkan kommer tas med, men i mindre omfattning.

Undersökningen av Malmös kommersiella hyresutveckling begränsas till att omfatta de senaste tio åren.

1.7 Felkällor

Den nya Översiktsplanen för Malmö (ÖP 2012) är för närvarande under planarbete, och endast vissa delar har kunnat användas.

Två intervjuer har genomförts på Malmö stad och en intervju med Copenhagen Malmö Port (CMP), samt att samarbete har skett med Skanska Öresund som är ett företag inriktat mot kommersiell fastighetsutveckling. Delar av intervjuerna och diskussionerna återspeglar de kontaktade personernas syn på utvecklingen av Nyhamnen, inte ett generellt perspektiv från kommunen och exploatörer.

2. Metod

2.1. Problemformulering och metodval

Den vetenskapliga studien inleds med att arbeta fram en problemformulering. Detta sker i samarbete med flera personer som aktivt arbetar inom studiens område och genom samarbetet bekräftas ett bredare intresse för frågan samt dess aktualitet. Arbetet med att skapa en tydlig problemformulering är en viktig del i processen då det ur denna går att skapa sig en uppfattning om studiens mål och karaktär, som i sin tur ligger till grund för metodval.⁴

Vid vetenskapliga studier är det av vikt att påståenden och resultat har en överensstämmelse med verkligheten och att presentationen möjliggör granskning. Inom forskningen har det utvecklats vissa formaliserade ramar och krav för att säkerställa detta.⁵ Till hjälp för att uppnå dessa ramar och krav finns det definierade metoder att använda. Metoderna utgör det grundläggande arbetssättet för hur arbetet sedan genomförs och det är av vikt att de definieras i ett tidigt skede.⁶ I följande avsnitt (2.2. till och med 2.5.) återges en beskrivning av valda metoder och en motivering till varför just dessa valts samt hur de använts.

2.2. Arbetsmetod – kvantitativ och kvalitativ

Huvudsakligen delas angreppssätten till en studie in i två kategorier, kvantitativ och kvalitativ metod.⁷ Denna uppdelning beror på om den ingående datan anses som hård- eller mjukdata. Uppdelning utesluter dock inte kombinationer av dessa två metoder.⁸

Den kvantitativa undersökningen har till syfte att beskriva verkligheten i hårddata.⁹ I detta arbetssätt bryts verkligheten ner i mätbara variabler för att sedan studera deras samband.¹⁰ Denna metod styrs till stor del av forskaren då det är denne som bestämmer ingående variabler att studera utifrån sin problemformulering.¹¹ Nackdelen med hårddata är att den inte beskriver detaljer om varför det analyserade sambandet uppstår. Den svarar på frågan ”hur många” men inte ”varför”. Exempelvis beskriver inte hårddata hur människor tänker och fungerar.¹²

⁴ Höst Martin, Regnell Björn & Runesson Per. *Att genomföra examensarbete*. s. 29

⁵ Holme I. M. & Solvang B. K. *Forskningsmetodik*. s. 16

⁶ Höst Martin, Regnell Björn & Runesson Per. *Att genomföra examensarbete*. s. 29

⁷ Holme I. M. & Solvang B. K. *Forskningsmetodik*. s. 13

⁸ *Ibid.* s. 76

⁹ Svenning Conny. *Metodboken*. s. 75

¹⁰ Holme I. M. & Solvang B. K. *Forskningsmetodik*. s. 75

¹¹ *Ibid.* s. 14

¹² Svenning Conny. *Metodboken*. s. 72

Kvalitativ metod kan ses som ett samlingsbegrepp för flera delmoment som beskriver faktorer och fenomen utifrån mjukdata. Den övergripande tanken är att forskaren ges en djupare inblick i gällande förhållanden för det studerade objektet.¹³ Detta sker med informationsinsamling från flera olika källor, så som djupintervjuer (avsnitt 2.4.3.), observationer, dokumentanalyser med mera.¹⁴ Med denna metod bygger forskaren upp sitt kunnande successivt och kan utveckla sina frågeställningar i takt med att nya idéer och uppslag införs i arbetet.

Valet av metod i detta arbete är en kombination av kvantitativ och kvalitativ metod. Utformningen av stadsutvecklingar beror på flera betydelsefulla faktorer och dessa består av både hård- och mjukdata. Den metod som utgör arbetets grund är den kvalitativa, som är av vikt för att ge en återspeglade bild av ämnet och objektets förutsättningar. Den största faran att se upp med vid kvalitativa metoder är *kronvittnessyndromet* vid intervjuer. Det innebär att intervjuade personer utses till kronvittnen från verkligheten och får stå för den enda sanna skildringen av verkligheten.¹⁵ För att motverka detta används intervjuer endast som en kompletterande del till den övriga forskningen, just för att bidra med en ökad inblick. Analysen sker utifrån all insamlad data.

Den kvantitativa metoden används vid undersökningar av historiskt insamlat material gällande Malmö stads utveckling samt hyres- och prisnivåer. Här samlas samma information in från flera källor för att sedan kunna jämföra och skapa en egen bild av verkligheten. Kvalitativa data samlades in från litteratur, kommunala handlingar, tidningsartiklar, internetforum och från intervjuer med följande personer:

- Anders L. Nilsson. Trafikplanerare på Malmö Gatukontor i Malmö.
- Anna Holmqvist. Enhetschef på Planavdelningen på Malmö Stadsbyggnadskontor i Malmö.
- Lennart Pettersson. Vice VD för Copenhagen Malmö Port (CMP) i Malmö och Köpenhamn.
- Marie Persson. Marknadschef på Skanska Öresund i Malmö.

Diskussioner sker även kontinuerligt under studiens gång med handledare från både Lunds Tekniska Högskola och från Skanska Öresund AB.

¹³ Holme I. M. & Solvang B. K. *Forskningsmetodik*. s. 93

¹⁴ Svenning Conny. *Metodboken*. s. 86

¹⁵ *Ibid* s. 163

2.3. Validitet och reliabilitet

Validitet är samlingsordet för att forskaren mäter det denne avser att mäta. Det ska finnas en koppling mellan det teoretiska och empiriska planet.¹⁶ Ansvaret för att studien uppnår hög validitet ligger helt på forskarens sida. Det är denne som styr valet av källor, observationer, frågekonstruktioner vid intervjuer och det personliga påverkandet hos den intervjuade personen.¹⁷

I denna studie har validiteten stärkts kontinuerligt genom att synpunkter tas in från flera personer som aktivt arbetar inom studiens område, främst med handledare från Lunds Tekniska Högskola och handledare från Skanska Öresund. Inhämtning av synpunkter gäller för såväl fallstudieobjektet som val litteratur, empiri, intervjufrågornas konstruktion och övriga källor.

Med reliabilitet menas tillförlitlighet. Det finns flera sätt att definiera reliabilitet. Conny Svenning exemplifierar detta med en populationsstudie. Om en population förblir oförändrad ska två oberoende mätningar med samma syfte och metod leda till samma resultat, den så kallade samma-mätinstrument-modellen. För att definiera det ur en informationsmässig synvinkel beskriver Svenning det med att samma begrepp och frågeställningar ska ge samma resultat och benämnas som input-output-modellen.¹⁸ Det finns också olika sätt att kontrollera reliabilitet. T.ex. kan samma person intervjuas vid två olika tillfällen med samma frågor för att se om skillnader uppstår. Det finns också en split-half-metod som innebär att t.ex. en intervju delas upp i två delar med frågor formulerade så att reliabiliteten kan undersökas.

I detta arbete är ingen av dessa metoder nödvändiga, studiens karaktär gör det mer lämpligt att istället intervjuas flera personer för att sedan jämföra deras svar. Efter det jämförs resultatet med information från övriga källor och från det kan egna slutsatser dras.

2.4. Datainsamling

2.4.1. Litteraturstudie

Litteraturstudien fyller flera funktioner, inledningsvis ger den en bild av ämnesområdet och visar också på vad som redan gjorts. Litteraturstudien hjälper också till med att ta fram och eventuellt kunna precisera frågeställningarna.¹⁹ Litteratur till denna studie är mestadels hämtad från Lunds

¹⁶ Svenning Conny. *Metodboken*. s. 63

¹⁷ Ibid. s. 64

¹⁸ Ibid. s. 67

¹⁹ Ibid. s. 36

universitetsbibliotek men även från tidningsartiklar och andra artikel-forum på internet.

2.4.2. Fallstudie – Nyhamnen och jämförelseobjekt

Förutsättningar och potential för stadsutveckling i olika områden skiljer sig från fall till fall och beror på en rad olika faktorer. Som fallstudieområde väljs Nyhamnen i Malmö som ligger norr om och angränsande till Malmö centralstation. Detta medför däremot inte hinder att dra paralleller och göra jämförelser till andra stadsutvecklingsområden, främst då med områden som är äldre industriområden eller områden med stationsnära läge. Exempel på gemensamma faktorer kan vara att industrin fortfarande kommer vara närmsta granne, banrangergården som skapar en barriär mot andra stadsdelar, närhet till andra verksamhetskluster, närhet till service etcetera samt högre prisnivåer som i Nyhamnens fall då det stationsnära området ligger i stadens centrum.

Ett besök görs i Nyhamnen för att skapa en bättre bild av området. Detta är viktigt för att lättare kunna applicera teorier och förstå kommunens beskrivningar och framtida visioner för området, som återges i de plan-dokument som bland annat ligger till grund för arbetet.

2.4.3. Intervjuer

Det första som bör poängteras angående intervjuer är att de inte har till syfte att ge en faktisk verklighetsbeskrivning. En persons svar på en intervjufråga ger inte hela sanningen. Intervjuerna i detta arbete är en del av informationsinsamlingen och den bearbetade data som kommer ut av dessa har till syfte att ge fler infallsvinklar till studien och vara till hjälp vid den egna analysen.²⁰

Djupintervjuer är ett av de främsta verktygen inom den kvalitativa metoden och innebär att ett fåtal personer väljs ut och intervjuas om vissa givna punkter eller teman men helt utan strukturerade formulär.²¹ Motsatsen till djupintervjuer är *strukturerade intervjuer*, där både frågor och svar är systematiskt antecknas direkt. Denna intervjuform är den mest tekniskt krävande då allt ska planeras i förväg. Det är även den minst flexibla då korrigeringar inte kan ske i efterhand.²²

Den metod som används i denna studie är en blandning av djupintervjuformen och den strukturerade intervjuformen. Metoden kallas den *ostrukturerade intervjuformen* och innebär att frågorna ställs på ett strukturerat sätt men svaren antecknas ostrukturerat. Ansvaret ligger på intervjuaren att svaren

²⁰ Alvesson Mats. *Intervjuer1: genomförande, tolkning och reflexivitet*. s 7-11

²¹ Svenning Conny. *Metodboken*. s. 86

²² Ibid. s. 112

antecknas på bästa sätt och att svaren sedan i efterhand struktureras.²³ Anledningen till att denna metod väljs är för att personen som intervjuas kan ta upp saker eller vinkla svaren på sådant sätt som inte återfunnits av forskaren i tidigare kartlagd dokumentation. Detta kan öppna upp för nya infallsvinklar och vidare fördjupning i en kritisk del av forskningsområdet.²⁴ En god kommunikation ger också grunden för att forskaren ska ges möjlighet med återkontakt för eventuella kompletteringar.

I detta arbete planeras intervjuer in med flera personer vid olika tillfällen och frågorna tas fram och anpassades till varje enskilt intervjutillfälle mot bakgrund av den information som funnits dokumenterad och tillgänglig i datainsamlingen. Synpunkter hämtas även in från samtliga handledare. Syftet är få fram information om fallstudieobjektet som inte går att återfinna i dokumentation samt ge ytterligare en inblick i områdets framtida förutsättningar. De personliga åsikterna hos den intervjuade är en del av förutsättningarna för studieområdet och dess återspeglning i intervjun är en del av reliabiliteten. Detta är också anledningen till att personliga åsiktskontroller inte är nödvändiga att införa i intervjuformuläret, det vill säga flera frågor som förväntas ge liknande svar.

2.5. Arbetsgång

Efter problemformuleringens färdigställande sker en övergripande litteraturstudie samt en övergripande efterforskning om vilken tillgänglig empiri som finns tillgänglig. Problemformuleringen och den övergripande litteraturstudien utgör grunden för att kunna bygga upp en planering av arbetet. I planeringen förs det även in datum för första kontakt med personer som är intressanta att intervjua samt milstolpar och alla övriga arbetsmoment som utgör en del i arbetet. Efter planering skapas en första disposition och metodarbetet påbörjas. När väl detta är klart genomförs en djupare litteraturstudie för att få ett vetenskaplig grund att stå på inför det fortsatta arbetet. Arbetet följs sedan av empiristudier parallellt med förberedelser inför intervjuer.

Intervjuerna sparas tills tillräckligt mycket information har samlats in om studieområdet och då frågor har arbetats fram under tiden, frågor som det inte går att hitta svaren på i de skrivna källorna.

²³ Svenning Conny. *Metodboken*. s. 113

²⁴ *Ibid.* s. 159

3. Stadsplanering

3.1. Kommunala styrdokument

Enligt 1 kap 2 § plan- och bygglagen (PBL) framgår att det är en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten.²⁵ Lagrummet innebär en exklusiv ensamrätt att fatta de slutgiltiga besluten gällande översiktsplan, detaljplan och om områdesbestämmelser, samtliga kommer tas upp nedan. Det ger med andra ord Sveriges kommuner ett planmonopol för beslut angående kommunens och främst städernas planering.

Stadsplanering är en av de processer som har den största påverkan på en stads utveckling. Med den skapas förutsättningarna för såväl företag som för boende. I Sveriges större städer är det kommunernas stadsbyggnadskontor som ansvarar för planarbetet, och gällande de mindre kommunerna kan uppdelningen se olika ut beroende på bland annat storlek. Enligt Plan- och bygglagen (2010:900) ska varje kommun ha en byggnadsnämnd och det är de som har det huvudsakliga ansvaret att godkänna planarbetet och processen som lett fram till den färdiga planen.²⁶ Stockholm stad skriver på sin hemsida att ”Oavsett om det gäller planering av nya områden eller förändringar i befintliga områden har kontoret till uppgift att väga samman allmänna och enskilda intressen samt att värna stadens skönhet genom att bevaka dess stadsbild och landskap”.²⁷ Det finns flera olika typer av strategiska instrument som de svenska kommunerna använder vid stadsutveckling men i detta avsnitt följer endast en övergripande förklaring av de huvudsakliga dokumenten. Gemensamt gällande för samtliga dokument är att de lämnas ut för granskning till berörda parter, så som sakägare, intresseorganisationer, myndigheter med flera, innan de fastställs av kommunen.

Det första kommunala och mest övergripande dokumentet är kommuntäckande och benämns översiktsplan. Det är enligt plan- och bygglagen (PBL) lagstadgat att varje kommun ska ha en aktuell översiktsplan.²⁸ Översiktsplanen är en övergripande redogörelse som ska visa kommunens långsiktiga visioner för hur de vill förvalta och utveckla stads- och landsbygden, samt hur hänsyn ska tas till såväl regionala som nationella mål och intressen.²⁹ Då översiktsplanen tar hänsyn till helheten är den en viktig del i stadsutvecklingen och har också till syfte är att vara vägledande vid fördjupad planering och prövning, så som fördjupad översiktsplanering, planprogram, detaljplanering,

²⁵ Notisum. *Plan- och bygglag (2010:900)*. (Online)

²⁶ Rättsnätet. *Plan- och bygglag (2010:900)*. (Online).

²⁷ Stockholms stad (2013). *Stadsplanering*. (Online).

²⁸ Malmö stad. *Översiktsplaner och strategier*. (Online).

²⁹ Boverket (2012). *Översiktsplanens funktion*. (Online).

bygglovsprövning och annan tillståndsprövning.³⁰ Mjölby kommun skriver på sin hemsida att ”Det är viktigt att komma ihåg att översiktsplanen inte är bindande utan endast vägledande. Eftersom planen inte har rättsverkan kan den inte överklagas, men klagomål på arbetsprocessen kan ske genom förvaltningsbesvär till länsrätten (10 kap Kommunallagen)”.³¹

Från översiktsplanens första framtagande pågår processen successivt med bland annat aktualiseringar av denne som ska ske varje mandatperiod. Fortsatta utredningar pågår och vid större exploateringar finns det ibland behov av en fördjupad översiktsplan. Den fördjupade översiktsplanen tas fram som ett tillägg till översiktsplanen, den berör ett exploateringsområde och inte hela kommunområdet. Dess syfte är att bredda beslutsunderlaget för den framtida utvecklingen och kan t.ex. beröra frågor gällande ett område under stark expansion som kräver flertalet ställningstaganden i ett tidigt skede. Även denna fungerar endast som ett vägledande dokument och har inte rättsverkan.³²

Planprogram är också det en fördjupning och berör ett mindre område i kommunen och tas oftast fram som ett underlag till en eller flera detaljplaner.³³ Syftet med denna är ofta att visa en tänkt struktur för vägnät, grönytor och framtida bebyggelse. Även planprogram är ett visionsdokument, fastställs inte och är därmed inte bindande.³⁴

Dokument som fastställs och vinner laga kraft är däremot detaljplaner och områdesbestämmelser. Det innebär att dessa ska följas enligt lag. Ibland uppkommer situationer i ett senare skede då vissa egenskaper inte kunnat förutses vid planarbete och mindre avvikelser från detaljplanen eller områdesbestämmelserna kan tillåtas om de anses skäligen.³⁵

En detaljplan är en samling dokument som ger en fördjupad redogörelse för ställningstaganden och beslut angående stadsutvecklingen över ett mindre område, beslut som berör mark- och vattenanvändningen och bebyggelse.³⁶ Kravet för detaljplaneläggning uppstår alltid vid större exploateringar eller områdesutvecklingar.³⁷ Områdesbestämmelser är en annan variant av lagbundet styrdokument där kommunen kan dra upp huvuddragen för mark-

³⁰ Boverket (2012). *Översiktsplanens funktion*. (Online).

³¹ Mjölby (2013). *Översiktsplan*. (Online).

³² Mariestad (2013). *Tillägg och fördjupningar av ÖP*. (Online).

³³ Klas Ernard Borges. Universitetslektor, Fastighetsvetenskap, LTH, Lunds Universitet

³⁴ Malmö stad. *Planprogram*. (Online)

³⁵ Boverket (2012). *Detaljplaneinstrumentet*. (Online)

³⁶ *Ibid.* (Online)

³⁷ Boverket (2012). *Detaljplanekravet*. (Online)

och vattenanvändningen för att säkerställa översiktsplanens syfte.³⁸ Då både detaljplanen och områdesbestämmelser får rättsverkan har de till uppgift att sätta upp ramar för framtida prövning av bygglovsärenden.³⁹

3.2. Urban design i blandad stadsbebyggelse

Städers karaktär och syfte förändras kontinuerligt och under de senaste årtiondena har städerna gått mot att bli mer aktivitetsfyllda för invånarnas och besökarnas fritidsändamål. Människors fritid har ökat i jämförelse med hur det var för 100 år sedan och det finns idag en större efterfrågan på kvalitativa och publika stadsytor.⁴⁰ I bland annat Köpenhamn har antalet restaurang- och caféstolar utomhus ökat markant. Det beror delvis på att utomhussäsongen förlängts under de senaste 30 åren, från två månader under sommaren till att nu pågå under större delen av året.⁴¹

Även den förändrade synen på hållbart stadsbyggande har ändrats och spelar idag en större roll i utvecklingen. Det innebär att ett annat strategisk planering krävs vid framtagandet av de styrdokument som nämns ovan. Det bör först utredas vilka mål staden har och vilka behov som finns för att uppnå dessa mål. Nästa fråga är vem i staden som har dessa behov och hur dessa behov kan uppfyllas på bästa sätt? Vad är signifikant för andra lyckade stadsrum och var kommer deras nyttjare ifrån?⁴² Fler faktorer spelar förstas in och framför allt i de nordiska länderna har klimatet en stor betydelse. Vid nya stadsutvecklingar bör lämpligen även byggnaderna bidra till att förbättra väderförhållandena. Kan huskropparna hjälpa med att bryta vinden eller skydda mot regnet blir det mer attraktivt att cykla och gå i staden. Samtidigt gäller det att för många byggnader inte blir för höga eller placeras så att de täcker solinsläpp. För att få grepp om vad ett lyckat stadsrum är går följande avsnitt inledningsvis in på och beskriver stadens ur ett fysiskt perspektiv och ser vilka fysiska attribut som går att urskilja. Därefter kan vi sedan analysera hur dessa attribut också uppfattas av människan som rör sig i staden.

Stadens fysiska huvudelement kan delas in i fem olika kategorier: stråk, gränser, distrikt, noder och landmärken. Dessa fem huvudelement är väsentliga för hur människor känner igen sig och orienterar sig i staden. Det finns också olika sätt att utforma dessa så att människorna som rör sig i staden upplever den som mer gästvänlig och lättorienterad. Med stråk menas de

³⁸ Boverket (2012). *Områdesbestämmelser*. (Online)

³⁹ Boverket (2012). *Detaljplaneinstrumentet*. (Online)

⁴⁰ Gehl, Gemzøe, Kirknæs & Søndegard. *New City Life*. s. 8

⁴¹ *Ibid.* s. 12

⁴² Gehl, Gemzøe, Kirknæs & Søndegard. *New City Life*. s. 8

färdvägar som används för såväl biltrafik som för gång- och cykeltrafik.⁴³ Stråkens utformning och vem som får den framträdande rollen, t.ex. gång eller biltrafik, får en stor påverkan på hur stråken upplevs och hur stor framgång området får som färdväg och mötesplats.

Jan Gehl, Lars Gemzøe, Sia Kirknæs och Erik Søndegaard skriver att i italienska Venedig har gångtrafiken fortfarande en tydlig roll då många leveranser in till centrum fortfarande sker till fots, efter avlastning från lastbils- eller båttransporter längre bort. Staden anses som aktiv och traditionell då gamla sedvanor behållits och det sker en ständig rörelse. Mest utmärkande är att bilen aldrig haft en dominerande roll i staden. Ett vanligt exempel i USA är städer där bilen sedan mitten av 1900-talet fått en mer dominerande roll, vilket också påverkat utnyttjandet av städernas publika rum på olika sätt.⁴⁴ I Mississippi, USA, finns exempel där biltrafiken tidigt fick en alltför dominerande roll längs med trafik-, cykel och gångstråket i staden och där allmänheten lämnat det publika rummet helt. Området bjuder inte in till promenader vilket gjort att färre människor stannat till och det blir mindre attraktivt för butiker och caféer, benämns som den ”övergivna staden”.⁴⁵

Den normala staden i dagens Europa ses i många fall som den ”invaderade staden”. Även här har bilen fått en dominerande roll och premierats som det främsta färdmedlet på bekostnad av andra funktioner. Smala trottoarer och tät trafik i stadsrummet är de signifikanta nämnarna.⁴⁶ En del städer, ”de återerövrade städerna”, har börjat ändra prioriteringsordningen längs stadens stråk och lämnar nu företräde för cyklister och gående. I Köpenhamn har ett medvetet val skett mot att minska antalet parkeringsplatser, utöka cykelbanornas och trottoarernas bredd och helt utesluta bilar från vissa stråk. I enlighet med flera utredares åsikter har det skett i en långsam takt så att stadens invånare får en chans att ändra sitt beteendemönster.⁴⁷ Mellan åren 1995 och 2005 minskades stadens antal cityparkeringar med 20 %.⁴⁸ I en internationell studie, utförd av ITDP⁴⁹, har tio europeiska städer undersökts där de medvetet arbetat för att minska antalet parkeringsplatser i de centrala stadsdelarna. I Amsterdam som fick ett gott resultat uppmättes 20 % minskning av biltrafik i innerstaden. I Köpenhamn uppmättes en minskning på 6 % under fem år, trots att volymen av bilägande ökade med 13 % under

⁴³ Lynch Kevin. *The image of the City*. s. 46-51

⁴⁴ Gehl, Gemzøe, Kirknæs & Søndegaard. *New City Life*. s. 8

⁴⁵ Ibid. s. 11

⁴⁶ Ibid. s. 11

⁴⁷ Ibid. 10-11

⁴⁸ Ibid. *New City Life*. s. 22

⁴⁹ Institute for Transport & Development Policy

samma period.⁵⁰ Fler exempel finns på hur städerna arbetar mot en mer rörlig och mindre bilberoende stad och ett av dem är återinförandet av spårvagns- trafik. I Sverige har såväl Lund, Helsingborg som Malmö tagit upp frågan och även utfört vissa grundläggande utredningar.^{51, 52, 53}

Upplevelsen av stråken beror också på den omgivande bebyggelsen. Mindre byggnader med fantasifulla fasader är mer inbjudande till gångtrafik. Denna anpassning kallas 5 km/h-staden, som symboliserar den gående och dennes uppfattningsförmåga att hinna se detaljer i vanlig gångtakt. Motsatsen kallas 60 km/h-staden som innehåller långa och monotona fasader, som inte har försetts med samma detaljrikedom och som bilister snabbt åker förbi.⁵⁴

Kevin Lynch skriver att stråkets tydlighet kan förstärkas av flera faktorer. Exempel är trädalléer, samma markbeläggning eller liknande fasad längs med hela stråket. Liknande fasad kan vara så enkelt som att det kommer från samma tidsepok eller att det finns något symboliskt liknande på varje fasad längs med stråket. Samma gäller för verksamheter som finns längs stråket, om det är liknande verksamheter längs med en gata som t.ex. shopping eller matställen, utgör även det en förtydligande faktor. Just när det gäller faktorer som verksamheter fyller det också en funktion med speciellt ändamål längs stråket. Tydliga stråk kan också utgöras av gränser, så som en bil eller promenadväg mellan en park och bebyggelse.⁵⁵

Det mest lyckosamma är när planeringen resulterar i att stråken knyter samman stadens olika områden och att även en person som besöker staden för första gången lätt kan ana åt vilken riktning och till vilket mål stråken leder mot.⁵⁶ Människor anser att stråk med välkända ändpunkter har en tydligare identitet.⁵⁷ Stråk kan också utgöra kvarter som i sin tur används av personer som avståndsmått i staden.

Gränser är linjära element i staden som upplevs som en barriär.⁵⁸ De är ofta, men inte alltid, gränsen mellan två delområden. Exempel är vattenkanaler,

⁵⁰ ITDP (2011). *Europe's Parking U-Turn: From Accommodation to Regulation*. (Online)

⁵¹ Lund (2013). *Spårväg Lund C- ESS*. (Online)

⁵² Helsingborg (2013). *Spårvagnar i Helsingborg*. (Online)

⁵³ Malmö (2013). *Spårväg i Malmö - samråd om förstudie och planprogram (Pp 6036) för spårväg etapp 1*. (Online)

⁵⁴ Gehl Jan. *Cities for people*. s. 43-45

⁵⁵ Lynch Kevin. *The image of the City*. s. 51

⁵⁶ Ibid. s. 54

⁵⁷ Ibid. s. 65

⁵⁸ Ibid. s. 65

spårområden för tåg eller större vägar som går rakt igenom en stad.⁵⁹ En barriär kan utgöra en gräns men den behöver inte upplevas som ogenomtränglig. Här handlar det mycket om det visuella och hur de på ena sidan kan se och uppleva vad som sker på andra sidan gränsen. Vissa gränser kan också motverkas, t.ex. kan hastigheten sänkas på de stora genomfartsvägarna och staden kan byggas närmare vägen för att skapa kortare visuella avstånd och en lugnare stadsbild. Det kan också finnas positiva egenskaper med en skarp barriär, om en barriär avskärmar ett mindre område kan det skapa en tätare sammanhållning av bebyggelsen och de som verkar och bor i det avskärmade området.⁶⁰

Distrikt, eller delområden som det också kommer kallas i denna text, är större områden i staden som en person mentalt känner att den ”går in i” då den kommer till området.⁶¹ Exempel på distrikt är torg, innergårdar eller stadsdelar med en hög koncentration av samma tema, verksamheter eller kultur. De fysiska dragen som karaktäriserar ett delområde är de som är kontinuerligt återkommande i hela delområdet, t.ex. små detaljer som liknande sittplatser, utrymmen, symboler, byggnadstyper, aktiviteter med mera. Det kan också utgöras av en speciell folkgrupp. I Little Tokyo i Los Angeles är skyltarnas annorlunda textning och områdets höga koncentration av människor med japanskt ursprung det enda som särskiljer området.⁶² Delområden utgör även de en viktig del i personers orientering i staden. För att återkoppla till diskussionen med gränser så kan gränserna fylla en positiv funktion i samband med delområdena. Studier har visat att en stad med många delområden anses rörig om områdena svårdefinierbara och det inte finns tydliga gränser.⁶³

Om målet med delområdet är att skapa en livlig och attraktiv miljö där människor förhoppningsvis ska stanna till, är det viktigt att människorna känner sig inbjudna. Jan Gehl med flera anger att ”andra människor är huvudattraktionen i det publika rummet”.⁶⁴ Hög befolkningsdensitet kan t.ex. ökas i och med tätare bostadsbebyggelse som gör att fler människor bor och rör sig i området.⁶⁵ Illusionen av högre befolkningsdensitet kan också skapas genom att verksamheter har stora fönster på markplan så att de utanför kan se rörelsen inne i byggnaden och de inne kan se rörelsen utanför.⁶⁶ Båda dessa gör också att staden känns tryggare då fler människor har ett vakande öga på

⁵⁹ Lynch Kevin. *The image of the City*. s. 62-63

⁶⁰ Lynch Kevin. *The image of the City*. s. 65

⁶¹ Ibid s. 66

⁶² Ibid. s. 68

⁶³ Ibid. s. 70-71

⁶⁴ Gehl, Gemzøe, Kirknæs & Søndegard. *New City Life*. s. 16

⁶⁵ Gehl Jan. *Cities for People*. s. 69

⁶⁶ Ibid. s. 97-109

vad som sker i sin närhet. På kvälls- och nattetid spelar framför allt boendetätheten en stor roll. Då staden blandas upp med många boende som har fönsterlamporna tända även på kvälls- och nattetid bidrar det till ökad trygghetskänsla för besökare eller tillfälligt förbipasserande.⁶⁷

Om huvudmålet med delområdet är att skapa en mötesplats finns det också faktorer som kan utformas så att människor stannar till och uppehåller sig delområdet. En vanlig syn i många städer är raka bänkrader som är riktade åt samma håll, vilket gör att de sittande blir vinklade axel mot axel. Studier har visat att människor uppskattar den enkla lösningen då bänkarna är vridna till att stå vinklade mer mot varandra, för att på så sätt öka tillgängligheten att se motsatt person i diskussionen.⁶⁸ Barnfamiljer tenderar att uppehålla sig längre i ett område om det finns möjligheter till aktivitet för barnen. Aktiviteterna kan vara en staty eller fontän som barnen kan klättra på eller underhålla sig med.⁶⁹ 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.⁷⁰

Noder är med andra ord en strategiskt placerad knutpunkt där många människor passerar eller tar en paus längs sin resa. Det kan t.ex. vara ett torg, en korsning, en järnvägsstation eller liknande.⁷¹ Dessa noder är viktiga element i staden då de även fungerar som mötesplatser. Även platser som inte är fysiskt stora eller visuellt synliga kan fungera som noder, t.ex. är Bostons tunnelbanenät helt under mark förutom de trappor som leder upp till markytan. Dessa uppgångar fungerar för många människor i Boston som mötesplatser. Även centralstationer fyller en viktig funktion då de ofta fått en central plats i staden och där en mängd människor med olika mål rör sig.⁷² Noder utgör även en attraktiv plats för företagsreklam där deras reklam blir synlig för många människor. För att en nod ska fylla sin fulla funktion är det också viktigt att besökaren snabbt kan konstatera att han är på rätt plats. Tydliga skyltar, kända byggnader eller ett torg som visar platsens identitet är exempel på detta.⁷³ För de som planerar kollektiva resenoder har studier visat att hållplatserna har ett upptagningsområde inom en radie om ca 500 meter för arbetande inom

⁶⁷ Gehl Jan. *Cities for People*. s. 97-109

⁶⁸ Ibid. s. 154

⁶⁹ Ibid. s. 158

⁷⁰ Gehl Jan. *Cities for People*. s. 73

⁷¹ Lynch Kevin. *The image of the City*. s. 72-73

⁷² Ibid. s. 74

⁷³ Ibid. s. 76-79

området.⁷⁴ För boende blir upptagningsområdet något längre, vilket troligen beror på att dessa har tillgång till cykel från bostaden till hållplatsen.⁷⁵

Landmärken beskrivs ofta som fysiska referensobjekt för orientering i staden. Dessa kan variera i utformning och storlek men oftast har de ett eller flera distinkta drag som utmärker dem från resten av stadsbilden.⁷⁶ De kan också fungera som de målpunkter som utgör ett stråks start och slut och på sätt även förtydliga stråket. Kevin Lynch beskriver, i sin bok ”The Image of The City”, Katedralen i italienska Florens som ett av de bästa exemplen på landmärke. Väl synligt såväl på nära som på långt avstånd, dagtid som nattetid, omöjlig att ta fel på i staden, dominerande i sin storlek och det går att skapa sig en uppfattning om avståndet till den även om åskådaren befinner sig på långt avstånd.⁷⁷

Genom att diskutera varje element för sig är det lätt att missa helheten, det viktiga är sammanhanget och hur de fem element binder samman staden tillsammans.

3.3. Stadsplanering – analysmetod

Jan Gehl med flera har tagit fram ett överskådligt analysverktyg för stadsrum utifrån tolv kriterier som är indelade i tre kategorier. Bakgrunden är att se hur väl en stadsdel uppfyller de mål som ställs då både gammal som ung ska kunna leva, socialisera, vara aktiv och njuta av att befinna sig i stadsrummet. Samtliga kriterier ger mjuka variabler och beror på observatörens uppfattning. De tolv kriterierna som utgör analysen visas i figur 2.

⁷⁴ Lund (2011). *Förstudie, Spårvagn Lund C-ESS*. s. 17. (Online)

⁷⁵ Malmö Gatukontor (2004). *Trafikstrategi för Malmö*. s. 24

⁷⁶ Lynch Kevin. *The image of the City*. s. 78

⁷⁷ *Ibid.* s. 82

S K Y D D	Skydd mot trafik och olyckor – trygghetskänsla <ul style="list-style-type: none"> • Skydd för gående • Minimera trafikpåverkan 	Skydd mot brott och våld – säkerhetskänsla <ul style="list-style-type: none"> • Livligt och publikt • Bevakande ögon • Överlappande funktioner mellan dag- och nattetid • Bra belysning 	Skydd mot obehagliga väderupplevelser <ul style="list-style-type: none"> • Vind • Regn/snö • Kyla/värme • Föroreningar • Damm, ljud, bländning
	Möjligheter att gå <ul style="list-style-type: none"> • Rum att gå • Intressanta fasader • Få hinder • Bra ytor • Tillkomst för alla 	Möjligheter att stå/stanna till <ul style="list-style-type: none"> • Gränseffekter/attraktiva zoner att stanna till i • Stöd för de stående • Detaljrika fasader som uppmuntrar till att stanna till 	Möjligheter att sitta <ul style="list-style-type: none"> • Zoner som möjliggör sittande • Utnyttjade möjligheter: sol, människor • Bra sittmöjligheter • Bänkar för vilostunder
K O M F O R T	Möjligheter att se <ul style="list-style-type: none"> • Lämpliga siktavstånd • Obehindrade siktfält • Intressanta siktfält • Belysning (vid mörka dygnstimmar) 	Möjligheter att prata och lyssna <ul style="list-style-type: none"> • Låg bullernivå • Gaturumsmöbler som förser rummet med mötesplatser 	Möjligheter för lek och rörelse <ul style="list-style-type: none"> • Fysisk aktivitet • Lek och underhållning • Dag och natt • Sommar och vinter
	Skala <ul style="list-style-type: none"> • Mänsklig skala och design på byggnader 	Möjligheter att njuta av bra väder <ul style="list-style-type: none"> • Sol/skugga • Värme/avsvalkning • Vindskydd 	Positiv upplevelse <ul style="list-style-type: none"> • Bra design och detaljrikedom • Bra material • Fina vyer • Vatten, träd och andra planteringar
T R I V S E L			

Figur 2: Analysverktyg stadsrum^{78, 79}

För att lätt illustrera hur väl dessa kriterier tillgodoses fylls fälten i med färg från en tregradig skala eller med tre separat färgval.⁸⁰

⁷⁸ Gehl, Gemzøe, Kirknæs & Søndegard. *New City Life*. s. 107

⁷⁹ Tillstånd från upphovsman har erhållits för att återge analysmetod i bildform (2013-04-23).

⁸⁰ Gehl, Gemzøe, Kirknæs & Søndegard. *New City Life*. s. 107

4. Urban Ekonomi

Urban ekonomi är vetenskapen som undersöker sambandet mellan ekonomisk och geografisk utveckling eller alternativt uttryckt: urban ekonomi ger en konkretiserad beskrivning av hur ekonomiska krafter påverkar individer och verksamheters val av lokalisering.⁸¹ Teorierna har sina rötter i mikroekonomin och många delar går också att känna igen därifrån. Även fler välkända teorier inom handel vävs in i resonemanget.⁸² Mycket av den forskning som finns inom området är utförd i Nordamerika men det är rimligt att dra paralleller till utvecklingen i Sverige då samma marknadskrafter styr företagens vinstintressen. Det finns olika delområden inom urban ekonomi men det resonemang som förs i detta avsnitt avser de områden som anses relevanta för denna studie.

4.1. Lokaliserings- och urbaniseringsekonomi

En del av urban ekonomi består i att beskriva och förklara varför vissa verksamheter och organisationer väljer att placera sig i kluster. Kluster är ett geografiskt område där flera företag har incitament att lokalisera sig nära varandra för att vinna fördelar. Företagens organisatoriska uppbyggnad spelar då en stor roll, beroende på om de har en mycket internt orienterad verksamhet eller om de lägger stora delar på extern entreprenad. Detta beror i sin tur på vilken omfattning och typ av produktion företaget arbetar med.⁸³

Det finns två typer av ekonomiska kluster där den ena benämns lokaliseringsekonomi⁸⁴ och den andra benämns urbaniseringsekonomi⁸⁵. Lokaliseringsekonomi består av ett kluster med verksamheter som gynnas av närheten till andra verksamheter inom samma bransch. Ett exempel på lokaliseringsekonomi är Silicon Valley i Kalifornien, där flertalet stora teknikföretag är placerade nära varandra.^{86, 87} Urbaniseringsekonomier är däremot kluster uppbyggda av företag från flera olika branscher.⁸⁸ Detta kan exemplifieras med att huvudkontor för olika organisationer ofta samlas i en och samma stad

⁸¹ O'Sullivan Arthur. *Urban Economics*, 8 uppl. s. 1

⁸² Vernon Henderson J. & Thisse Jacques-Fraçois (Editors). *Handbook of Regional and Urban Economics*, volume 4. s. Foreword

⁸³ O'Sullivan Arthur. *Urban Economics*, 8 uppl. s. 45-59

⁸⁴ Lokaliseringsekonomi kommer härnäst användas som översättning på engelskans Localization economics

⁸⁵ Urbaniseringsekonomi kommer härnäst användas som översättning av engelskans Urbanization economics

⁸⁶ O'Sullivan Arthur. *Urban Economics*, 8 uppl. s. 59

⁸⁷ SiliconValley.com. *SV20/20*. (Online)

⁸⁸ O'Sullivan Arthur. *Urban Economics*, 8 uppl. s. 59

eller område för att i sin tur gemensamt nyttja olika tjänsteföretag och underleverantörer.⁸⁹

Urbaniseringsekonomier tenderar att utvecklas snabbare jämfört med lokaliseringsekonomier. Detta beror delvis på en större variation av invånare med olika bakgrund, utbildning och erfarenheter. Med det följer en rad positiva egenskaper som fler sociala möjligheter, samt fler och ett jämnare antal jobbtillfällen. För verksamheterna får det också effekten av att det är lättare att hitta människor med innovativa idéer till en produkt, samt att det finns möjlighet att testa produkten för en bredare köpgrupp inom området innan beslut tas om ökad produktion.⁹⁰ Själva spridningen på de individer som finns i en urbaniseringsekonomi gör också att flera branscher möts, under såväl arbetstid som under fritid, vilket leder till en bredare kunskapspridning, mer i avsnitt 4.5.

4.2. Delade insatsvaror

Gemensamt nyttjande medför kostnader för kommunikation och handel mellan parterna, men för de ensamma beställarna med varierande behov finns vinster att göra genom att gå ihop och dra nytta av den skalekonomi som klustret genererar.⁹¹ Dessa skalfördelar vinnas genom att produktionskostnaden per producerad enhet minskar i takt med att antalet producerade enheter anpassas till produktionens odelbara⁹² insatsvaror. Odelbara insatsvaror är insatsvaror som inte kan anpassas efter produktionsvolym. Då fler företag är i behov av samma tjänst eller vara kan en gemensam underleverantör minska produktionskostnaden genom att skala upp produktionen och anpassa den till dessa odelbara insatsvarors kostnader.

Ett förenklat exempel på skalanpassad produktion är en arkitekts ritbord, vilket är en odelbar insatsvara i dennes produktion. En arkitekt behöver ett ritbord oavsett denne får ett eller flera uppdrag per år. Ritbordets kostnad är alltså inte en kostnad som kan anpassas till produktionens storlek. Genom att då fler verksamheter som är i behov av arkitekturritningar samlas på ett ställe och beställer sina uppdrag av arkitekten sprids kostnaden för ritbordet på fler uppdrag, vilket i sin tur sänker kostnaden per uppdrag. Detsamma gäller med anläggningar där ett bra exempel är ESS och MAX IV i Lund i Sverige, och som är ett europeiskt samarbete. ESS och MAX IV är två stora avancerade forskningsanläggningar som kostar mycket att bygga och istället för att varje land bygger varsin anläggning går de ihop och bygger gemensamt. Därefter får

⁸⁹ Abdel-Rahman H.M. & Anas A. *Theories of Systems of Cities*. s. 2295-2298

⁹⁰ O'Sullivan Arthur. *Urban Economics*, 8 uppl. s. 64

⁹¹ Duranton G. & Puga D. *Micro-foundations of Urban Agglomeration Economies*. s. 2076

⁹² Odelbar kommer härnäst användas som översättning av engelskans indivisible

forskare från alla länder som medfinansierar nyttja anläggningarna och kan utföra olika tester.⁹³ Andra exempel på anläggningar som kan skalanpassa och nyttjas gemensamt i mindre omfattning är parkeringshus och sopsorteringsutrymmen.

4.3. Gemensam arbetsmarknad⁹⁴

En av skillnaderna mellan att lokalisera sig i ett kluster mot i ett isolerat läge är arbetsmarknadens elasticitet, som i detta sammanhang syftar på storleksanpassning. Det råder ständig konkurrens mellan producenter inom samma sektor oavsett hur de sinsemellan befinner sig geografiskt. Utveckling av en produkt hos en producent på marknaden kan sänka efterfrågan för motsvarande produkt hos en annan producent. Detta påverkar personalbehovet och då det finns en tröghet i mobiliteten av arbetskraften gör det att ett företag i ett isolerat läge möter en mer oelastisk arbetsmarknad, det vill säga människor som rotat sig i ett geografiskt läge vill helst inte flytta. När ett företag i ett isolerat läge skär ner i antalet anställda finns alltid risken att dessa tvingas flytta till ett annat område för att söka nya arbeten. När sedan personalbehovet ökar igen i det isolerade läget är arbetsmarknaden mindre då arbetskraften inte är lika villiga röra sig tillbaka. Detta gör att företag i det isolerade läget behåller personalen i den mån de kan och istället justerar kostnaden genom lägre lönenivå.⁹⁵ I verkligheten sker denna lönenivåjustering genom mindre eller större löneökningar, bonusar eller annan typ av ersättning. Det finns till och med svenska exempel med lönesänkningar och förkortad arbetstid som lösning.⁹⁶ I ett kluster däremot jämnas lönenivåerna ut på grund av den större och mer elastiska arbetsmarknaden. Företaget med mest personalbehov anställer och när marknaden skiftar mellan de olika företagen kan även personalen göra det men samtidigt stanna kvar i samma geografiska område.⁹⁷ Nackdelen med placeringen i klustret består i en högre genomsnittslön på grund av högre konkurrens om personal. Den stora fördelen dyker upp vid hög efterfrågan på företagets produkter, eftersom då sjunker genomsnittslönen i förhållande till vinsten vid jämförelse med det isolerade läget.⁹⁸

4.4. Matchning av kunskap

Det råder variation i arbetskraftens kunskap och erfarenhet. Genom att befinna sig i klustret finns både en större kvantitet och variation av arbetskraft och verksamheter kan anställa de som bäst matchar verksamhetens behov. I och

⁹³ Lunds kommun (2012), *European Spallation Source-ESS*. (Online)

⁹⁴ Översättning av engelskans labour pooling

⁹⁵ O'Sullivan Arthur. *Urban Economics*, 8 uppl. s. 55

⁹⁶ Svt Nyheter. *Varsel drogs tillbaka efter lönesänkning*. (Online)

⁹⁷ O'Sullivan Arthur. *Urban Economics*, 8 uppl. s. 52-53

⁹⁸ Ibid.

med ökat antal arbetsplatser och ökat antal arbetssökande kommer proportionellt fler arbetsplatser få en bättre matchning och på så sätt blir det självförstärkande effekt.⁹⁹ Utgifterna för vidareutbildning minskar med detta och den ökade kostnaden består här, precis som ovan i *Gemensam arbetsmarknad*, av högre lön då större konkurrens råder om arbetskraften. Men om löneökningen är lägre än utbildningskostnaderna kan vinster hämtas hem. Den förenklade beräkningsformeln är:

$$\text{Nettolön} = \text{Bruttolön} - \text{Antalet utbildningar} \times \text{Kostnaden per utbildning}$$

Detta är även ett exempel på de effekter som benämns positiv externalitet, det vill säga när någon väljer att utbilda sin personal, sedan byter personalen arbetsgivare och denne gynnas av den kunskap arbetstagare har med sig från tidigare arbetsgivare. Inom ekonomin beskrivs externalitet som “/.../effekt vid sidan av dem som berör verksamheten”.¹⁰⁰

4.5. Kunskapsspridning

Kunskapsspridning kan ske både inom och utanför företaget men också mellan olika branscher vilket leder till nya innovationer. Genom att lokalisera sig i ett kluster ges personalen möjlighet att genom samarbete med andra företag och privat möta människor från andra företag och branscher. Det sistnämnda utbytet kan ske på flera sätt, t.ex. att personal byter jobb och att anställda umgås utöver företagsgränserna.¹⁰¹ Kunskapsspridning ska inte bara ses som en stads- eller områdeeffekt utan kan även analyseras på mikronivå. För att återkoppla till avsnitt 4.2. och bygget av forskningsanläggningarna ESS och MAX IV där forskarteam från stora delar av Europa kommer samlas. I och med att forskare från hela Europa samlas i ett område och till och med delar på samma byggnad, bildas möjligheten till möten och för erfarenhets- och kunskapsspridning, som gynnar forskningen.

4.6. Transport och kollektivtrafik

Transportkostnader kan delas upp i två delar, dels den monetära kostnaden och dels tidskostnaden. Dessa kostnader påverkar såväl säljarens som köparens slutkostnad. Transportkostnader för verksamheter ser också olika ut beroende på vilken verksamhetstyp som bedrivs; industri-, tjänste- eller annan kontorsverksamhet.

Industriverksamheter har leveranskostnader före och efter produktion. Beroende på typ av produktion är någon av dessa kostnader större än den

⁹⁹ Duranton G. & Puga D. *Micro-foundations of Urban Agglomeration Economies*. s. 2093

¹⁰⁰ Nationalencyklopedin. *extern effekt, externalitet*. (Online)

¹⁰¹ O’Sullivan Arthur. *Urban Economics*, 8 uppl. s. 58-59

andra och det kan också avgöra valet av geografisk lokalisering. Kostar insatsvarorna mer att frakta än de färdiga produkterna är det lämpligt att företaget placerar sig nära underleverantörerna. På samma sätt bör företaget placera sig nära kunden om slutprodukten kostar mer att frakta än insatsvarorna.¹⁰²

För kontorsmarknaden gäller andra premisser då de inte är beroende av varuleveranser på samma sätt utan mer av närhet till köpare och säljare både före, under och efter tillverkningsprocessen. Newsec skriver i *Property Update Autumn 2011* att år 2008 nåddes Sverige av den finanskris som haft sin grund i den amerikanska bostadsmarknaden. Studier har visat att mellan år 2008 och 2010 har kontorsområden med goda kommunikationer, däribland kollektivtrafik, haft lägre vakansgrader än andra områden. Dessa områden återfinns ofta i städernas centrala affärsområden (Central Business District, CBD) och det har visat sig att närheten till andra och promenadavstånd till pendlingsnoder har varit ett gynnsamt koncept för en låg vakansgrad.¹⁰³

Goda pendlingsmöjligheter är inte bara väsentliga inom området, utan är även gynnsamt för de områden som befinner sig utanför CBD och de stora pendlingsnoderna. Områden där pendlingsstråken passerar är de som främst drar nytta av detta. I Sverige finns ett tydligt exempel där kommunerna i Mälardalen dragit nytta av transport- och pendlingsmöjligheterna till Stockholm och de arbetar nu aktivt med att följa med i den tillväxt de ges möjlighet till.¹⁰⁴

Enligt Timothy Darrens och William Wheatons studie gällande verksamhetsanställda i Amerika visas att arbetsplatsens genomsnittliga pendlingsavstånd till arbetsplatsen är korrelerande med lönen. Goda pendlingsmöjligheter kapitaliseras i lönen på så sätt att ju kortare genomsnittligt pendlingsavstånd, desto mer avdrag i lörens reseandel accepterar den anställda. Studien har genomförts genom att zonindela markområden med bostäder och verksamheter för att sedan ta med ett antal påverkande variabler, bland annat lön och genomsnittlig pendlingstid, för att sedan studera dess olika korrelation. Resultatet blev att det kunde skilja 15 % i den reseandel som lönen bestod av.¹⁰⁵

¹⁰² Geltner Clayton & Miller Eichholtz. *Commercial Real Estate*. s. 64-65

¹⁰³ NEWSEC. *Locations with good communications will be the future winners on the office market.* (Online)

¹⁰⁴ Handelskammaren Mälardalen (2012). *Nyckelstråket*. (Online)

¹⁰⁵ Darren Timothy och Wheaton William C. *Intra-Urban Wage Variation, Employment Location, and Commuting Times*. (Online)

4.7. Självförstärkande effekter i kluster

När företag väljer att placera sig i kluster sker en trade-off¹⁰⁶ mellan flera av de faktorer som gått igenom ovan i tidigare avsnitt. Genom gemensamt nyttjande av odelbara produktionsfaktorer sjunker kostnaden för dessa i produktionen exponentiellt. Lönen kommer dock öka linjärt i klustret på grund av den ökade konkurrensen. Trots den ökade lönekostnaden kommer det för företag placerat i klustret genereras en lägre totalkostnad, jämfört med företag i ett isolerat läge.¹⁰⁷ I exemplet som ges i diagram nedan illustreras hur två till fem företag som bildar kluster får en lägre totalkostnad än det företag som ligger i ett isolerat läge, se diagram 1.¹⁰⁸

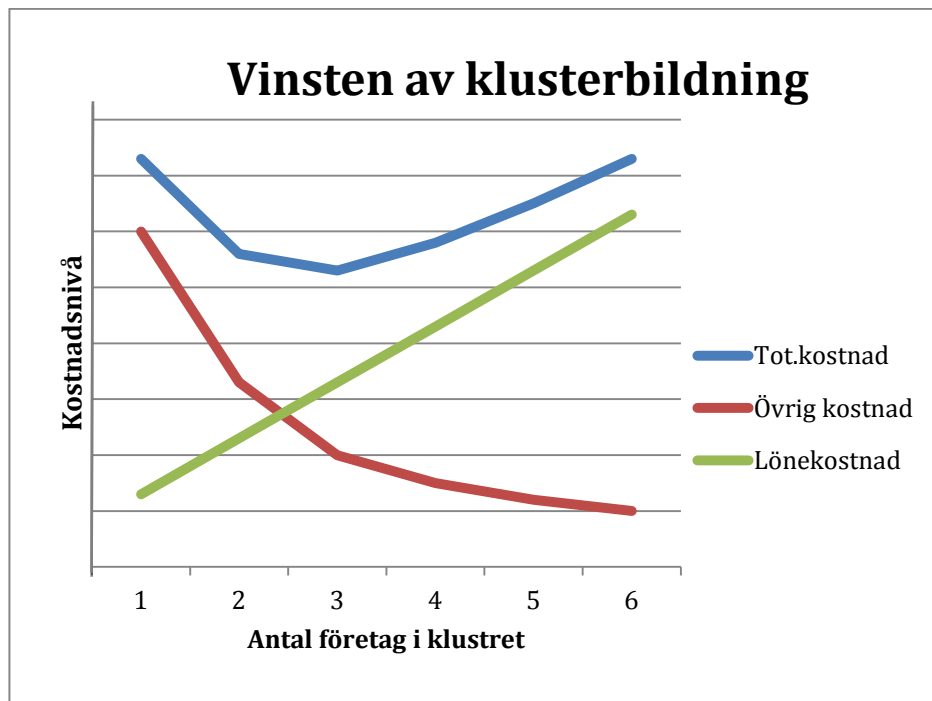


Diagram 1: Vinsten av klusterbildning¹⁰⁹

Det finns även fler aspekter att ta hänsyn till. Diagram 1 visar som helhet en förenklad bild av totalkostnaden då det endast beskriver ett neutralt marknadsläge utan extrem konkurrens. Den visar också endast de mätbara värdena men när en anställd byter företag finns det inga exakt mätbara variabler som visar hur mycket kunskap som lämnar företaget och hur mycket

¹⁰⁶ Trade-off är ett engelskt uttryck för: utbyte av

¹⁰⁷ Combes Pierre-Phillipe & Duranton Gilles. *Labour pooling, labour poaching, and spatial clustering*. (Online)

¹⁰⁸ O'Sullivan Arthur. *Urban Economics*, 8 uppl. s. 50-51

¹⁰⁹ O'Sullivan Arthur. *Urban Economics*, 8 uppl. s. 51

nytta som tillförs det nya företaget. Combes och Durantons kom i sin studie fram till att företag som möter stor rivalitet på sin marknad tenderar att satsa mer på högre löner för sina nyckelanställda än på satsningar för att locka till sig nya medarbetare. Detta ger högre kostnader för att befinna sig i klustret, vilket leder till att fördelarna med delad arbetsmarknad och kunskapsspridning blir mer kostsamma för företagen i takt med mindre rörelse på arbetsmarknaden. Ekonomiska incitament för finns då för dessa företag att välja ett isolerat läge.¹¹⁰ Teorierna stöds av Timothy B. Folta, Arnold C. Cooper och Yoon-suk Baik som i sin rapport skriver om bioteknologiska företags incitament till att placera sig i kluster.¹¹¹

4.8. Markhyra

Detta avsnitt går kortfattat igenom kostnadsförändringar som sker utifrån ett områdes geografiska läge i förhållanden till andra områden. Med markhyra avses periodiskt uppdelade betalningar som nyttjaren betalar upplåtaren för att nyttja marken. Markvärde är ett värde för marken vid en speciell tidpunkt, vid betalning är det ett engångsbelopp. Markvärdet är en variabel som kan användas för att redogöra för markens befintliga värde men då detta avsnitt främst kommer skildra värdet av att nyttja marken används markhyra som variabel. Fokus ligger på kontorsföretag i urbana miljöer.

Arthur O'Sullivan skriver att i urbana miljöer är det tillgängligheten som huvudsakligen avgör markvärdet, vilket i sin tur påverkar hyresnivån. För företag som arbetar mot eller med andra företag är avståndet till dessa en betydande faktor.

Som tidigare tagits upp behöver ofta produkter anpassas efter hand och då kan personliga möten vara väsentliga för att uppnå bästa resultat. Den som sitter i stadens centrum har en kortare resväg till alla andra enskilda aktörer än den som sitter i utkanten. Den som sitter i utkanten har dels avståndet in till det centrala affärsområdet (CBD), men också avståndet förbi CBD om ett möte ska ske med ett företag på andra sidan staden. Detta tankesätt kan även användas på de anställda företaget har och deras pendlingsvägar till arbetet.

Bid-rent-kurvor används för att analysera och illustrera efterfråga och betalningsvilja för mark utifrån dess geografiska läge och nedan följer det teoretiska resonemanget för att lokalisering i CBD minimerar företagets övriga kostnader och gör dem villiga att betala mer för det centrala läget, vilket i sin

¹¹⁰ Combes Pierre-Phillipe & Duranton Gilles. *Labour pooling, labour poaching, and spatial clustering.* (Online)

¹¹¹ Timothy B. Folta, Arnold C. Cooper & Yoon-suk Baik. *Geographic cluster size and firm performance.* (Online)

tur ger byggherrar anledning att betala mer för central mark. Resonemanget leder även fram till varför byggnader i centrala stadsdelar oftast är högre än i de mer perifera områdena.¹¹²

Exempel 1: Ett kontorsföretag som befinner sig i det centrala affärsområdet (CBD) kan antas befinna sig i företagens mediancenter och då anses ligga på punkt 0. Om det finns företag på avstånden 1, 2 och 3 i både östlig och västlig riktning har denna det totala avståndet 24 reseenheter till samtliga företag:

- *Väst: $1+2+3 \times 2 = 6$ (x 2 för att de måste ta sig tillbaka till kontoret efter besöket, gäller för samtliga sträckor)*
- *Öst: $1+2+3 \times 2 = 6$*
- *Sammanlagt 24 avståndsenheter för att nå samtliga företag*

Ett företag som befinner sig på en avståndsenhet från CBD (läge 1) får det totala reseavståndet 26 reseenheter till samtliga företag:

- *Väst: $1+2+3+4 \times 2 = 20$*
- *Öst: $1+2 \times 2 = 6$*
- *Sammanlagt 26 avståndsenheter för att nå samtliga företag*

Samma resonemang kan föras för samtliga avstånd från CBD och resultatet blir att lokalisering i företagens medianpunkt medför minimerade resekostnader, se diagram 2. Detta visar att reskostnaden minskar för företagen och de är då villiga att betala mer i hyra.¹¹³

¹¹² O'Sullivan Arthur. *Urban Economics*, 8 uppl. s. 127-138

¹¹³ O'Sullivan Arthur. *Urban Economics*, 8 uppl. s. 130-132

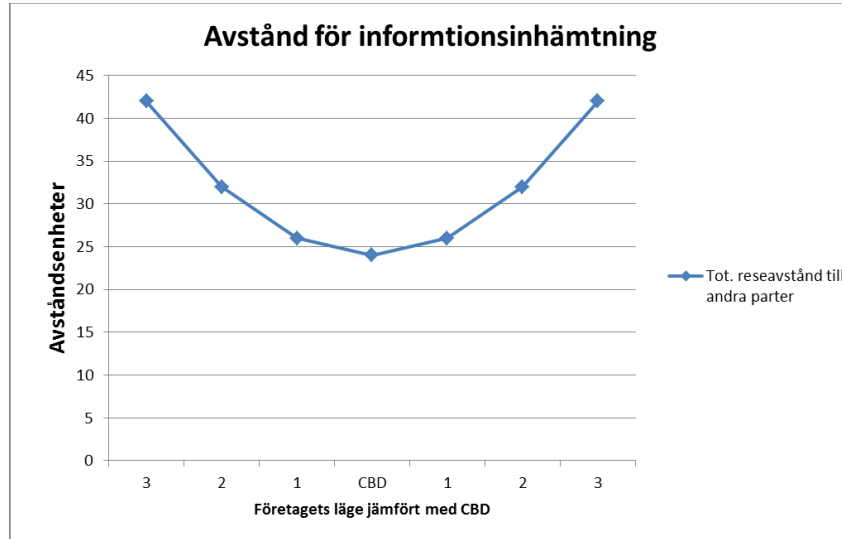


Diagram 2: Avstånd för informationsinhämtning¹¹⁴

¹¹⁴ Ibid. s. 131

Exempel 2: Markvärdet ökar med kortare avstånd till CBD:s centrum och det blir mer väsentligt för byggherren att öka inkomsterna, vilket kan göras med större uthyrningsbar yta. Ett högre byggnadsprojekt kräver mer kapital för bland annat de förstärkningar som krävs för att den ska klara tyngden och hålla den uppe. Det blir alltså en avvägning mellan markkostnad och byggnadshöjd för byggherren som avgör hur högt denne kan bygga för att göra lika stor eller större vinst. Att byggherrar väljer att bygga högre byggnader vid höga markpriser kallas inom urban ekonomi för faktorsubstitution. Tabell 1, tabell 2 och diagram 3 nedan visar exempel på bid-rent-kurvor med och utan faktorsubstitution. Skillnaden i tabellerna är markkarea och antal våningar vilket ger utslag på den totala uthyrningsbara ytan. Observera att markvärdet enligt exempel 1 är högre i centrala områden.¹¹⁵

Bid-rent för kontor utan faktorsubstitution								
Avstånd från CBD	Markkarea	Markvärde	Betalningsvilja för läge	Resekostnad	Byggkostnad	Antal våningar	Intäkter	Bid-rent/markkarea
0	0,25	150	250	10	100	4	510	1000
1	0,25	150	214	46	100	4	510	856
5	0,25	150	50	210	100	4	510	200

Tabell 1: Bid-rent för kontorsprojekt utan faktorsubstitution¹¹⁶

Bid-rent för kontor med faktorsubstitution								
Avstånd från CBD	Markkarea	Markvärde	Betalningsvilja för läge	Resekostnad	Byggkostnad	Antal våningar	Intäkter	Bid-rent/markkarea
1	0,04	150	214	46	250	25	510	1 600
5	0,25	150	50	210	100	4	510	200

Tabell 2: Bid-rent för kontorsprojekt med faktorsubstitution¹¹⁷

¹¹⁵ O'Sullivan Arthur. *Urban Economics*, 8 uppl. s. 132-138

¹¹⁶ Ibid. s. 133

¹¹⁷ Ibid. s. 137

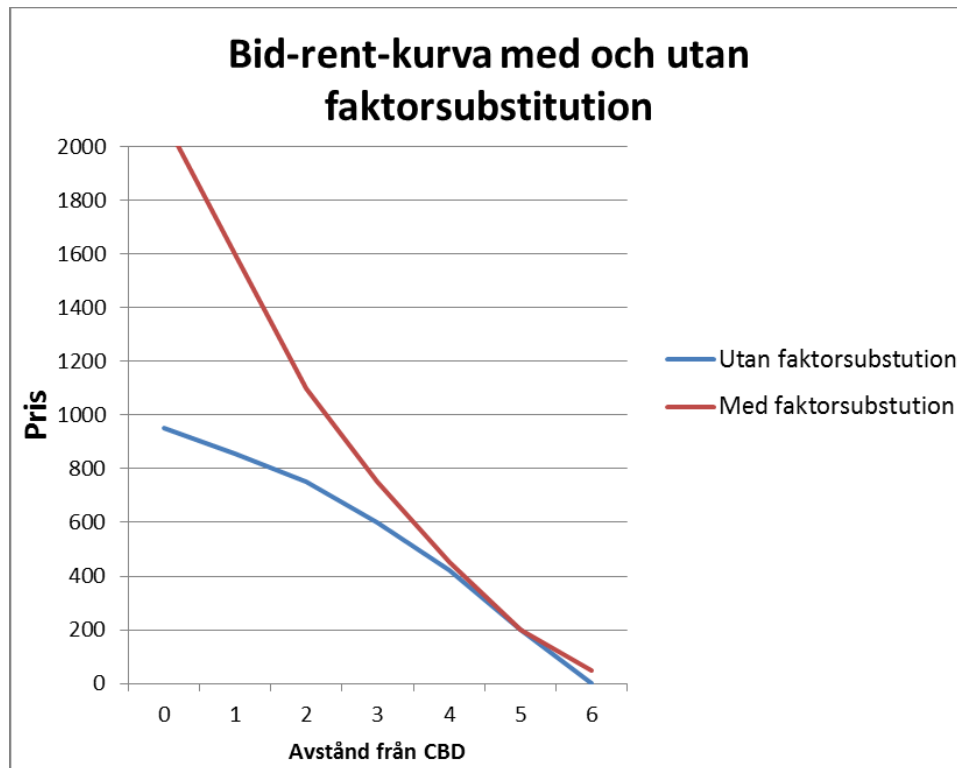


Diagram 3: Bid-rent-kurva med och utan faktorsubstitution¹¹⁸

Anledningen till att bid-rent-kurvan med faktorsubstitution i diagram 3 är konvex är att central mark är dyrare på grund av bland annat lägre resekostnader och faktorsubstitutionen minskar kostnaderna för kontorsbyggnaden per areaenhet mark.¹¹⁹

Det finns även teorier om hur olika marknadssektorer delar upp sig geografiskt, dvs. de som är mest villiga att betala det högsta priset för att sitta i ett visst geografiskt läge. Denna studie har inte som fokus att beskriva alla sektorer drivkrafter separat, men det är viktigt att åskådliggöra markanvändningen och därför används exempel från O'Sullivan, och som visar sektorernas betalningsvilja och utbredning enligt teorin, diagram 4.¹²⁰

¹¹⁸ O'Sullivan Arthur. *Urban Economics*, 8 uppl. s. 137

¹¹⁹ Ibid. s. 132-138

¹²⁰ Ibid. s. 149

Från industrihamn till blandad stadsbebyggelse med stationsnära läge

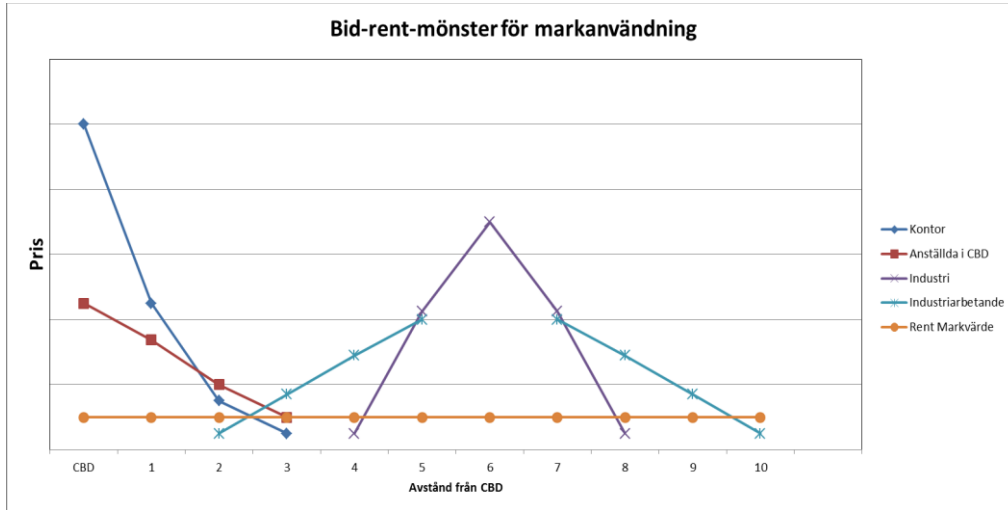
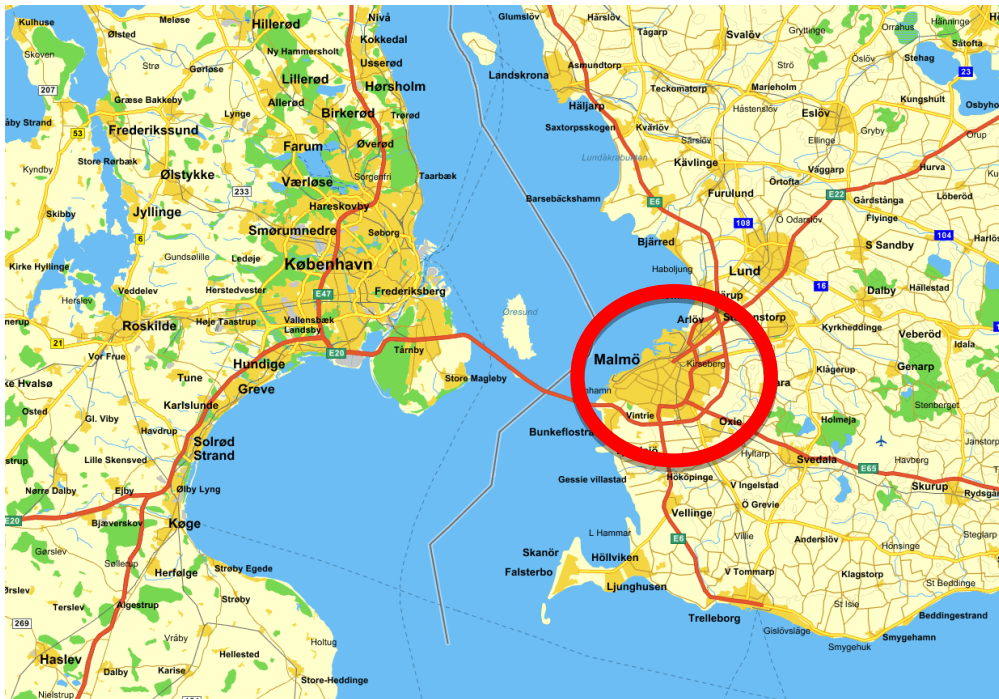


Diagram 4: Bid-rent-mönster för markanvändning i staden¹²¹

¹²¹ O'Sullivan Arthur. *Urban Economics*, 8 uppl. s. 149

5. Malmö stads utveckling – åren 1990 till 2013

Malmö är Sveriges tredje största stad, ligger placerad i landets södra delar och ingår i Öresundsregionen, som är en transnationell samarbetsregion, se figur 3. Staden innehåller en bred variation inom både befolkningens bakgrund och sektorer inom näringslivet.¹²² Malmö stad har historiskt sett varit känd som en industristad med bland annat stora varvs- och textilindustrier.¹²³ Under 1980-talet hade stora tillgångsbubblor byggts upp på den svenska fastighets- och aktiemarknaden och när krisen kom 1990 slog den även hårt mot Malmö.¹²⁴ Mellan åren 1990-1995 försvann vart fjärde jobb i Malmö och 22 % av befolkningen blev arbetslös.¹²⁵



Figur 3: Malmö, Sverige

Idag har Malmö stad genomgått en stor omvandling och är en expansiv stad där det år 2011 skedde en befolkningstillväxt för 27:e året i följd. Visserligen var tillväxten markant mindre i jämförelse med föregående år, t.ex. låg

¹²² Näringslivskontoret. MalmöLäget 2012. s. 2

¹²³ MVT. *Reepalu om Malmö förvandling*. (Online)

¹²⁴ Finanshistoria. *Svenska Bankkrisen*. (Online)

¹²⁵ MVT. *Reepalu om Malmö förvandling*. (Online)

tillväxten år 2009 50 % högre.¹²⁶ Staden har nu tagit sig förbi 300 000 invånare och förväntningarna är att stadens befolkning ska öka med ytterligare 100 000 invånare inom de närmaste 20 åren.¹²⁷ Även företagssidan expanderar, genomsnittligt mellan år 2004 och år 2011 har sju nya företag startas för varje företag som gått i konkurs.¹²⁸ I Näringslivskontorets årsrapport skriver de att i genomsnitt har det startas 2 300 nya företag per år, mellan 2004 och 2011.¹²⁹ Det är mestadels egenföretag som startas och av de 2300 nya företagen är 63 % egenföretagare.¹³⁰ I åldrarna 25 - 65 har 30 % av Malmös befolkning minst treårig eftergymnasial utbildning.¹³¹ De profilområden Malmös näringslivskontor marknadsför Malmö med är:¹³²

- Besöksnäring
- Cleantech (företag inom miljöteknik, miljöanpassade varor, tjänster och produktionsteknik)
- Handel
- Huvudkontor
- Life Science (läkemedel och bioteknik)
- Logistik
- Nya Media (film, tv, datorspel, webb, mobila plattformar, design och reklam)

Till de stora stadsmässiga förändringarna som hjälpt till att bygga upp det nya Malmö tillhör bland annat Västra Hamnen. I Västra Hamnen som tidigare varit ett industri- och varvsområde bestämdes det att en stadsförnyelse skulle ske och år 1999 antog kommunfullmäktige Detaljplan 4537 (DP 4537), som gjorde det möjligt för Bo01-området att byggas.¹³³ Bo01 skulle visa att Malmö satsar på genomtänkt stadsplanering med tät bebyggelse och variationsrikedom i bebyggelsen. Malmö stads planer slog igenom och området blev även känt internationellt. Ibland annat Jan Gehls bok *Cities for People* hyllas området för bland annat för sina humana och variationsrika byggnader, offentliga rum och stadsplanering.¹³⁴ Även HSB:s byggnad Turning Torso med sina 190 meter blev ett kännetecken för Malmö, första inflyttningen där skedde i november 2005.¹³⁵ År 2006 invigdes även moderna kontorslokaler på

¹²⁶ Fastighetsvärlden, *Indikatorn 2012*, s.102

¹²⁷ Näringslivskontoret. MalmöLäget 2012. s. 2

¹²⁸ Ibid. s. 16-17

¹²⁹ Näringslivskontoret. MalmöLäget 2012. s. 16-17

¹³⁰ Ibid. s. 16-17

¹³¹ Ibid. s. 12

¹³² Malmö Näringslivskontor. *Profilområden*. (Online)

¹³³ Malmö Stadsbyggnadskontor. *Dp 4537, Område Bo01*. (Online)

¹³⁴ Gehl Jan. *Cities for People*. s. 232

¹³⁵ HSB. *Några fakta om HSB Turning Torso*. (Online)

Universitetsholmen och idag pågår byggandet av Malmö Live som ska bli Malmös nya konsert och kongresscenter tillsammans med ett hotell. Hotellbyggnaden kommer nå en höjd om cirka 85 meter.¹³⁶

År 1998 startades Malmö högskola och har idag växt till att omfatta 1 400 anställda och 25 000 studenter. I takt med den snabba tillväxten har lokalbehovet ökat, och flera av lokalerna är placerade i Västra Hamnen och på Universitetsholmen.¹³⁷ Vare sig Västra Hamnen eller Universitetsholmen är färdig-exploaterade och det både pågår och planeras för mer exploatering i området.¹³⁸

Öresundsbron invigdes i juni 2000, bygget av Citytunneln inleddes i mars 2005 och invigdes i december 2010, tillsammans med de två nya stationerna Triangeln och Hyllie.^{139, 140, 141} Dessa två nya stationer var strategiskt placerade i bostads- och kommersiella områden. I och med dessa spår-förbindelser fick Malmös boende och företag snabb tillgång till bland annat den internationella flygplatsen Kastrup i Danmark.¹⁴²

Då Västra Hamnens utveckling pågått en tid har nu även nya stadsomvandlingar påbörjats. I Hyllie påbörjades bygget av Malmö Arena i januari 2007, vilken senare invigdes i november 2008.¹⁴³ Arenan tillsammans med tågstationen var startskottet för området som idag har sammanlagt fjorton olika aktörer som byggt eller förväntas bygga kontor i Hyllie.¹⁴⁴ Hyllie har tidigare haft vattentornet som landmärke men nu tillkommer även Annehems byggnad A i sitt projekt ”Point Hyllie”, denna förväntas bli 100 meter hög.¹⁴⁵ Emporia invigdes i Hyllie den 25 oktober 2012 och marknadsförs som ett av Skandinavien främsta shoppingcenter med sina cirka 200 butiker.¹⁴⁶ Även bostäder håller på att byggas i Hyllie. Det kommunen gjorde inför det samlade utvecklingsarbetet av Hyllie var att tillsammans med byggherrarna i området startade en gemensam marknadsföringsgrupp.¹⁴⁷

¹³⁶ Malmö stad. *Studiebesök på Malmö Live*. (Online)

¹³⁷ Malmö Högskola. *Om Malmö Högskola*. (Online)

¹³⁸ Anders L. Nilsson (2013-05-22). Trafikplanerare, Malmö Gatukontor. (Möte)

¹³⁹ Öresundsbron, *Öresundsbron historik*

¹⁴⁰ Malmö stad. *Historien om Citytunneln*. (Online)

¹⁴¹ Malmö stad, *Äntligen är Citytunneln invigd*

¹⁴² Skånetrafiken. *Reseplaneraren*. (Online)

¹⁴³ Malmö Arena. *Fakta*. (Online)

¹⁴⁴ Malmö stad. *Översikt – Hyllie centrum*. (Online)

¹⁴⁵ Point Hyllie. *Start*. (Online)

¹⁴⁶ Steen & Ström. *Tre välkända företag väljer Emporia för sina nya kontor*. (Online)

¹⁴⁷ Hyllie. *Om oss*. (Online)

De tidigare områdena i Malmö som redan tidigt ansågs som etablerade stadsdelar för den kommersiella kontorsmarknaden är centrala innerstaden och delar av inre hamnen, också kallat det centrala affärsområdet (Central Business District, CBD). Det främsta handelsstråket sträcker sig från Universitetsholmen till Malmö centralstation, och vidare söderut till Triangeln. Triangeln var från början en gatukorsning i Malmö men nu är det ett namn för delområdet som innehåller bland annat shoppingcenter med tillhörande hotellbyggnad på 68 meter.¹⁴⁸

Malmö näringsliv skriver att med den omfattande nyproduktionen av kontorsytor som pågår i Stormalmö kommer det möjligen begränsa hyrestillväxten för kontorslokaler en tid framöver. Ljusningen är att fler nya företag etablerar sig i Malmö.¹⁴⁹

Nyhamnen är det område som denna studie fokuserar på och följande kapitel tar upp de processer som Malmö stad hittills arbetat med för att nå visionen om en blandad stadsbebyggelse.

¹⁴⁸ Malmö stad. *Stadsdelsplan för området Triangeln, PL 1668*. (Online)

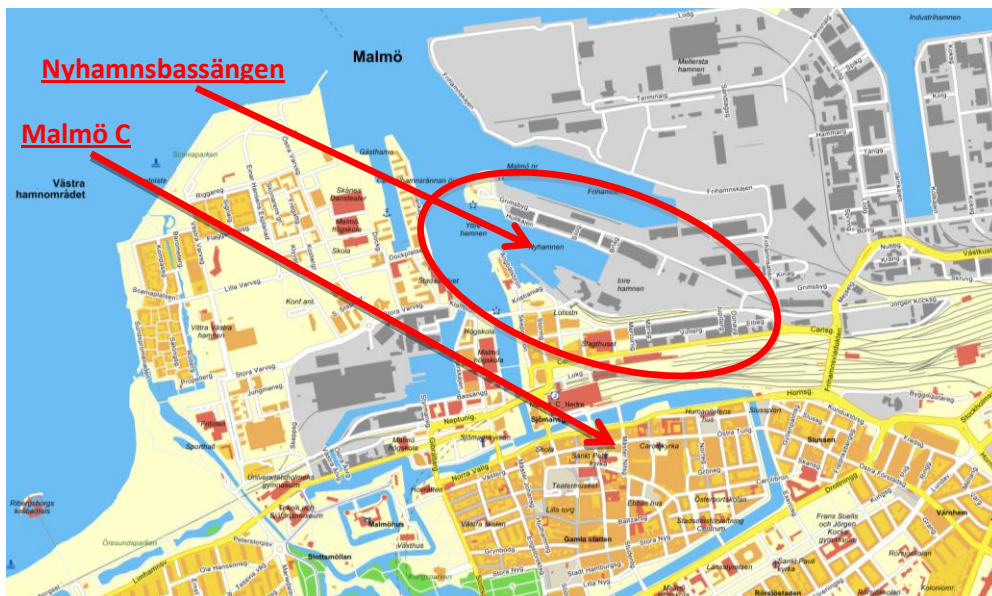
¹⁴⁹ Malmö näringsliv. *Analys av Näringslivet i Malmö 2013*. (Online)

6. Nyhamnen - Fallstudie

Nyhamnen utgör detta arbetes huvudområde för fallstudien. Inledningsvis kommer en introduktion av området följt av en beskrivning av den geografiska placeringen och hur området ser ut idag. Sedan följer en beskrivning av de framtida planerna och förväntningarna för området.

6.1. Nyhamnen - introduktion

Markområdet som benämns Nyhamnen är ett av Malmös centrala hamnområden och har växt fram med hjälp av utfyllnadsmassor undan för undan sedan staden grundades år 1250.¹⁵⁰ Markområdet ligger placerat norr om Malmö centralstation och omgärdar Nyhamnsbassängen, se figur 4.



Figur 4: Markering av Nyhamnsområdets geografiska placering i Malmö

I Malmö stads stadsplan från 1862 angavs det att hela inre hamnen, där Nyhamnen ingår, skulle omges med ståndsmässig stadsbebyggelse. Utfallet följde dock inte 1862 års plan och stadsbebyggelsen skedde endast i områdets östra delar och precis norr om centralstationen, där bland annat Malmö Posthus färdigställdes år 1906.¹⁵¹ Resterande del av Malmös inre hamn har fått industrikaraktär, mycket på grund av de logistikmöjligheter som finns med

¹⁵⁰ Malmö stadsbyggnadskontor (2013-01-24). *Planbeskrivning, DP 5169*. (Online)

¹⁵¹ Malmö stad. *Posthuset*. (Online)

sjöfarten och järnvägsförbindelser som leder in i området.¹⁵² På sent 1980-tal skedde en nysatsning i området och ett mindre antal nya byggnader uppfördes, bland annat kompletterades det anrika Slagthuset från år 1904 med en högre kontorsbyggnad på 63 meter, vilken stod färdig 1993.¹⁵³ Idag ser såväl Malmö stad som privata aktörer potential i området för stadsutveckling och under en tid pågick en del förstudiearbete till utvecklingen. Det omfattande planarbetet tog sedan en paus men små etapper har utretts och under senare tid har det mer aktiva arbetet återupptagits, inledningsvis i mindre omfattning.¹⁵⁴

6.2. Geografisk placering och avgränsning av studieområde

Den geografiska avgränsningen för fallstudieområdet har främst gjorts utifrån Malmö stads *Översiktsplan 2000* (ÖP 2000) och *Malmö 2005 - Aktualisering och revidering av Malmös Översiktsplan 2000* (Malmö 2005).¹⁵⁵ Dessa två dokument utgör tillsammans den huvudsakliga gällande Översiktsplanen för Malmö stad vid tidpunkten för studien.¹⁵⁶ I dessa handlingar finns mål och riktlinjer för området samt en tänkt avgränsning för aktuellt utvecklingsområde i Nyhamnen.¹⁵⁷ Då dokumenten är 8 och 13 år gamla har diskussioner även förts med representanter från Skanska Öresund AB¹⁵⁸ för att verifiera eller dementera avgränsningarnas aktualitet. Mindre ändringar gjordes för att komma fram till den avgränsning som sedan används för studien. Nedan följer avgränsningen enligt ÖP 2000 i figur 5 och den slutgiltiga avgränsningen för studien redovisas i figur 6 med efterföljande beskrivning, för större bild av studiens avgränsning se bilaga 1.

¹⁵² Malmö stadsbyggnadskontor (2013-01-24). *Planbeskrivning, DP 5169*. (Online)

¹⁵³ Kerstin Byrup (2013-06-18). Tidigare marknadsansvarig på Slagthuset kontorshotell.

¹⁵⁴ Anna Holmqvist (2013-04-23). Enhetschef Planavdelningen, Malmö Stadsbyggnadskontor.

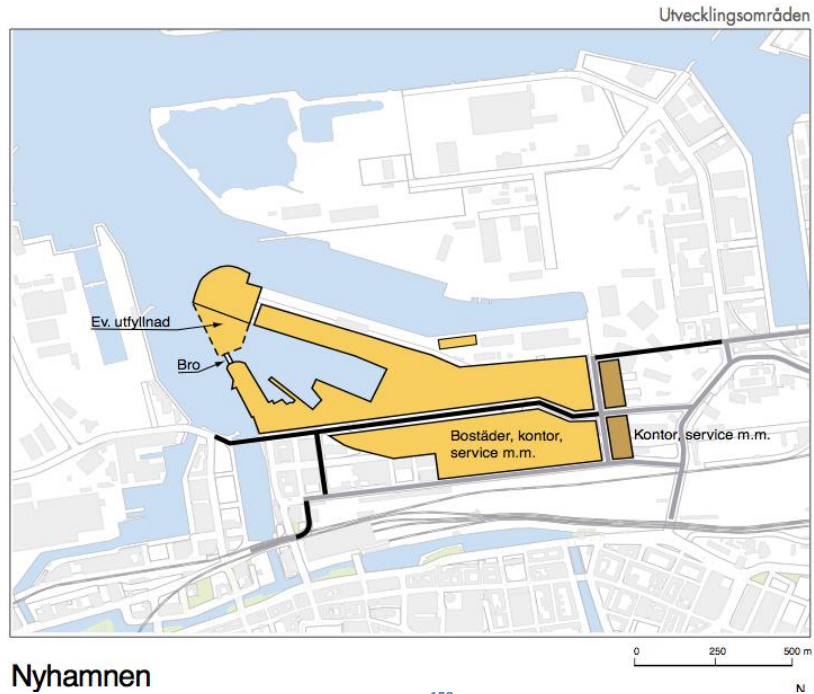
¹⁵⁵ Malmö Stadsbyggnadskontor (2001). *Översiktsplan för Malmö 2000*. s. 68 (Online)

¹⁵⁶ Malmö Stadsbyggnadskontor (2013). *Gällande översiktsplan*. (Online)

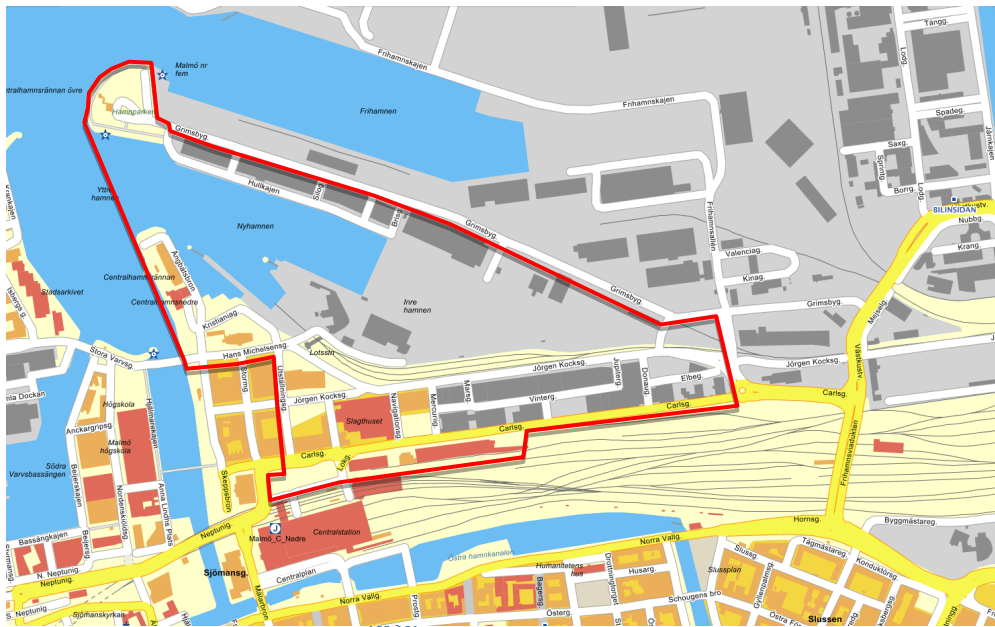
¹⁵⁷ Ibid. (Online)

¹⁵⁸ Skanska Öresund är ett bolag inom Skanska, vars huvudsakliga uppgift är kommersiell fastighetsutveckling i Malmö med omnejd

Från industrihamn till blandad stadsbebyggelse med stationsnära läge



Nyhamnen
Figur 5. Utvecklingsområde enligt ÖP 2000¹⁵⁹



Figur 6: Studieområdets avgränsning^{160,161}

¹⁵⁹ Malmö Stadsbyggnadskontor (2013). *Gällande översiktsplan*. (Online)

¹⁶⁰ Karta från eniro, egen gränsdragning.

¹⁶¹ Eniro. *Kartor*. (Online)

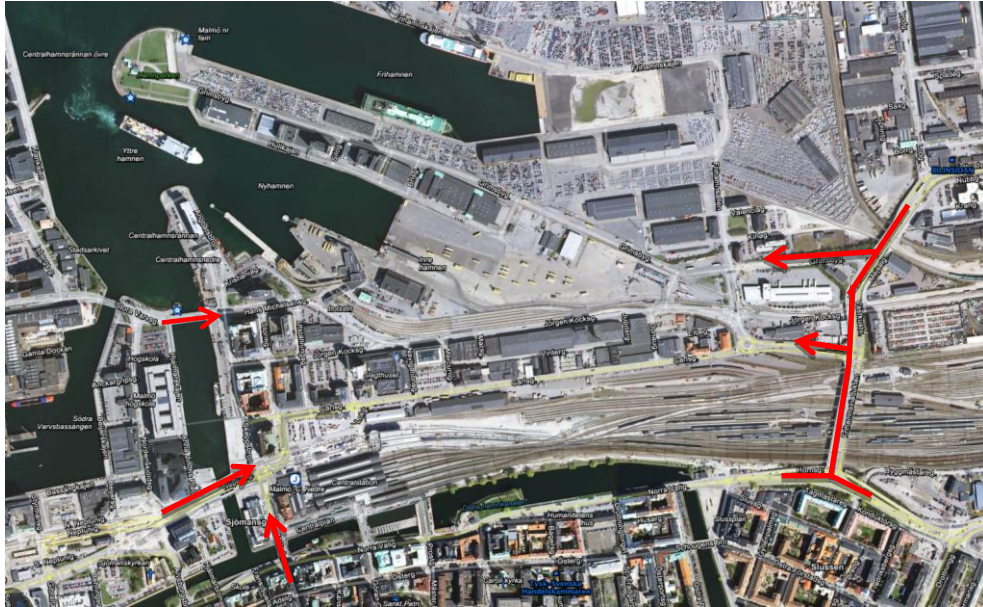
Den slutgiltiga avgränsningen för studien bestämdes så att dess södra gräns startar vid Centralstationens nordvästra hörn, sedan följer den rangerbangården och Carlsгатan i östlig riktning, fram till rondellen som binder samman Carlsгатan med Frihamnsallén. Efter det sträcker sig området mot norr ut längs med Frihamnsallén, för att sedan vika av åt nordväst längs med Grimsbygatan och hela vägen upp till Hamnparken. Avgränsningen rundar Hamnparken moturs, korsar Nyhamnen rätt över i sydlig riktning och följer sedan Ångbåtsbrons västra sida ner till Hans Michelsensгатan. Vid korsningen Ångbåtsbron och Hans Michelsensгатan viker avgränsningen in på Hans Michelsensгатan och går i östlig riktning fram till Utställningsгатan, där den åter viker ner mot Carlsгатan och möter sin startpunkt.

Studiens avgränsning skiljer sig från Översiktsplanens markerade område för utveckling genom att inget markområde norr om Grimsbygatan ingår, förklaring följer i avsnitt 6.4.4.

6.3. Områdesbeskrivning

6.3.1. Nyhamnen

Nyhamnen ligger placerat bakom Malmö centralstation och den medföljande rangerbangården, sett från Malmös innerstad. Det går även kanaler mellan Nyhamnen och de båda angränsande stadsdelarna, Innerstaden och Västra Hamnen. Idag har rangerbangården inte någon överfart mellan Skeppsbron och Frihamnsviadukten, vilket skapar en fysisk barriär för de resande in till Nyhamnen från innerstaden. Det gör att resenärer som ska ta sig in till området med motorfordon får välja mellan fem huvudsakliga infartsleder. Dessa leds in från väst och från öst, se figur 7. Cyklister och gående har några fler möjligheter med gång- och cykelbroar men inga leds över rangerbangården.



Figur 7: Färdvägar för biltrafik in i Nyhamnen ^{162, 163}

De västra infartslederna leder in i Nyhamnens midvästra och sydvästra delar, från Universitetsholmen och Innerstaden. Samtliga av dessa korsar kanalen som omgärdar sydöstra Nyhamnen men det finns både bil-, gång- och cykelpassager med täta mellanrum. Det är också passagera från Universitetsholmen som är den närmaste vägen för att ta sig från Västra Hamnen och in till centralstationen och Nyhamnen. När resenären använder dessa infartsleder för att ta sig in till Nyhamnen möts den först av befintlig blandad stadsbebyggelse som Börshuset, Posthuset och Malmö Centralstation med mera.^{164, 165} Malmö Börshus invigdes år 1879 och ligger placerat väst om nuvarande centralstationsbyggnad, som i sin tur invigdes år 1872 efter att den ursprungliga byggnaden brunnit ner.¹⁶⁶ Både posthuset och centralstationen har fått stämpeln byggnadsminne.^{167, 168}

I området söder om Hans Michelsensgatan, mellan Skeppsbron och Utställningsgatan, finns kontorsbyggnader, parkeringshus och bostäder med mera.¹⁶⁹ Detta område ingår inte i det utvecklingsområde som anges i ÖP 2000

¹⁶² Karta från Eniro med egna markeringar för färdvägar

¹⁶³ Eniro. *Kartor*. (Online)

¹⁶⁴ Platsbesök (2013-05-26)

¹⁶⁵ Eniro. *Kartor*. (Online)

¹⁶⁶ Malmö Börssällskap. *Historik*. (Online)

¹⁶⁷ Malmö stad. *Posthuset*. (Online)

¹⁶⁸ Malmö stad. *Byggnadsminnen*. (Online)

¹⁶⁹ Platsbesök (2013-05-26)

eller i det primära studieområdet, men utvecklingen av Nyhamnen blir en förlängning av detta område och dess egenskaper kan antas få betydelse för den sammantagna uppfattningen av studieområdet. Från Utställningsgatan och österut, fram till Mercurigatan, mellan Carls-gatan och Jörgen Kocksgatan, står byggnader som antingen är relativt nybyggda, upprustade eller har ett historiskt värde. Exempelvis ligger Slagthuset på Jörgen Kocksgatan 7. Detta invigdes 1904 som industrilokal men upprustningar har skett genom åren och omformat byggnaden till att idag vara ett multihus för konferensaktiviteter med mera.¹⁷⁰

Från de östra infarterna möts resenären av kontorsbebyggelse, äldre industribebyggelse och anläggningar tillhörande hamnverksamheten. Den äldre industribebyggelsen i de östra delarna utgörs bland annat av en äldre spannmålmottagning som tillhör Lantmännen. Det finns även privata fastigheter eller tomträtter med äldre byggnader som fungerar som garage eller annan verksamhetslokal för industri. En del fastigheter är föråldrade, slitna och används troligen endast som lagerlokal. Den närmast angränsande bebyggelsen öster om studieområdet består av aktiv industribebyggelse. Denna uppfattas som mjuk industri då de verksamheterna består av logistikverksamhet, mindre kontorsbyggnader och verkstäder. Samtliga av dessa byggnader är dessutom lägre bebyggelse med våningshöjder upp mot 4 våningar.¹⁷¹

Mellan de östra och västra infarterna går de huvudsakliga bilstråken via Jörgen Kocksgatan och främst via Carls-gatan.¹⁷²

Grimsbygatan går i en nordvästlig-sydöstlig riktning och utgör studieområdets norra gräns. I Grimsbygatans nordvästra målpunkt ligger Hamnparken som också utgör en hörnpunkt i området. Båda sidor längs med Grimsbygatan består idag av hamn- och industriområden. Verksamheterna består bland annat av spannmålmottagningar, lagerlokaler mellanlagring av importbilar och en kryssningsterminal för båtar längs Frihamnssidan.¹⁷³ Då delar av industribebyggelsen är inhägnad, eller på annat sätt avskärmandeskärmande, medför det att de som vill ta sig med bil från de nordvästra delarna av Grimsbygatan, ner mot Centralen och Innerstaden får ta en omväg som går längs Grimsbygatan och nästan hela vägen ner till Frihamnsallén, för att sedan kunna ta sig tillbaka västerut mot centralen (kortast bilväg mellan

¹⁷⁰ Slagthuset. *Om Slagthuset*. (Online)

¹⁷¹ Platsbesök (2013-05-26)

¹⁷² Ibid.

¹⁷³ Ibid.

Hamnparken och Centralen är cirka 2 km¹⁷⁴). För gående och cyklister färdigställde Malmö stad år 2013 en gång- och cykelväg för att korta avståndet. Denna skär genom industriområdet och går från Brisgatan och rakt ner mot Hans Michelsensgatan (kortast gång- och cykelväg mellan Hamnparken och Centralen är cirka 1,2 km).^{175, 176}

De olika siktfälten från Nyhamnen ger blandade intryck. Söder om Grimsbygats nordvästra gräns är utsikten mot söder riktad in mot Nyhamnsbassängen och den delvis senare byggda kontorsbebyggelsen, även befintliga industribyggnader är synliga. Mot väst och nordväst syns den nya bebyggelse som kommit till på Universitetsholmen och i Västra Hamnen. Längs delar av nordvästra Grimsbygatan och norra delen av Skeppsbron är även sundet över till Danmark synligt. Sikten mot norr och öst från Grimsbygatan är, och kommer fortsättningsvis, den befintliga industribebyggelsen i Mellersta och Norra Hamnen vara i siktfältet. Copenhagen Malmö Port (CMP) har skrivit avtal om kryssningsturister och vid platsbesök låg ett av de anlöpande kryssningsfartygen förtöjt vid Frihamnen men inga störningar uppmärksammades under denna tid. Mer om CMP i avsnitt 6.4.4.¹⁷⁷ I de centrala delarna av Nyhamnen är innerstadens kyrktorn och takåsar synliga över rangerbangården vilket gör att det finns en synlig koppling in till innerstaden.¹⁷⁸

¹⁷⁴ Eniro. *Kartor, rita mät.* (Online)

¹⁷⁵ Anna Holmqvist (2013-04-23). Enhetschef Planavdelningen, Malmö Stadsbyggnadskontor.

¹⁷⁶ Platsbesök (2013-05-26)

¹⁷⁷ Platsbesök (2013-05-26)

¹⁷⁸ Ibid.

6.3.2. Närområden – verksamheter och grannar

Centralstationen ligger i studieområdets sydvästra hörn och dess rangerbangård åt öster ger inte bara barriäreffekter utan skapar också pendlingsmöjligheter med både buss och tåg till övriga delar av Malmö, och till stora delar av övriga Öresundsregionen. Öresundsbron invigdes i juni 2000 och Citytunneln tillsammans med stationerna Triangeln och Hyllie invigdes för resenärer i december 2010.¹⁷⁹, ¹⁸⁰ Detta tillsammans med utvecklingen av Pågatågens och Öresundstågens trafikverksamhet möjliggjorde ett effektivt pendlande för Malmös resenärer. Malmö Central är idag Sveriges

Restider med Öresundståg från Malmö Centralstation	
Ort	Restid
Malmö Triangeln	3 min
Malmö Hyllie	8 min
Lund C	10 min
Kastrup	21 min
Helsingborg	40 min
Köpenhamn	35 min
Ystad (Pågatåg)	50 min
Halmstad	1 h 48 min
Göteborg	3 h 7 min

Tabell 3: Restider med Öresundståg från Malmö C

tredje största station med cirka 17 miljoner resenärer per år.¹⁸¹ Som nämnt ovan är både

Triangeln och Hyllie är två områden i Malmö som redan har etablerade kontors- och verksamhetsområden.¹⁸² Triangeln är en centrumdel i Malmös innerstad och Hyllie är ett relativt nytt exploateringsområde som förväntas fortsätta växa framöver. Pågatågen är pendlingståg som tillsammans med busstrafiken knyter samman pendlingen i Skåne-regionen.¹⁸³ Öresundstågen går bland annat sträckan Göteborg-Helsingør via Öresundsbron, där de gör flera strategiska stopp vid t.ex. Helsingborg, Lund, Malmö C, Malmö Triangeln, Malmö Hyllie, Kastrup (Köpenhamns flygplats) och Köpenhamn, för exempel på restider se tabell 3.¹⁸⁴ Från Malmö Centralstation till Köpenhamn Centralstation går det ca 80 enkelavgångar per vardagsdygn.¹⁸⁵

År 2001 bildades Copenhagen Malmö Port (CMP), som är ett gemensamt hamnbolag för både Köpenhamns och Malmös hamnverksamhet.¹⁸⁶ De har idag en verksamhetsyta i nordöstra delen av studieområdet, mellan Jörgen Kocksgatan och söder om Grimsbygatan.¹⁸⁷ Denna verksamhet kommer senare flyttas från Nyhamnen, se vidare i avsnitt 6.4.4. CMP:s verksamhet fortsätter

¹⁷⁹ Öresundsbron, *Öresundsbron historik*

¹⁸⁰ Malmö stad, *Äntligen är Citytunneln invigd*

¹⁸¹ SSP (2011). Starbucks öppnar på två av Sveriges största tågstationer i samarbete med SSP (Online)

¹⁸² Malmö stad. *Historien om citytunneln*. (Online)

¹⁸³ Skånetrafiken (2013). *Buss- och tågtrafik översikt linjer*. (Online).

¹⁸⁴ Skånetrafiken. *Resplaneraren*. (Online)

¹⁸⁵ Ibid. (Online)

¹⁸⁶ CMP (2012). *Company History*. (Online)

¹⁸⁷ Lennart Petersson (2013-04-22). Vice VD, Copenhagen Malmö Port (CMP)

sedan sträcka sig mot norr och de är etablerade i Frihamnen, Mellersta Hamnen och i Norra Hamnen. Deras verksamhet kommer alltså utgöra en av Nyhamnens närmaste grannar även framöver.

Området öster om studieområdets avgränsning domineras också av industribebyggelse. Den närmast angränsande bebyggelsen utgörs av mjukare verksamheter som logistikverksamhet eller av mindre kontors- och verkstadsbyggnader.¹⁸⁸ Västerut återfinns som nämnt Västra Hamnen och Turning Torso, som också är synligt från Nyhamnen.

6.4. Kommunala och privata förväntningar

6.4.1. Området - Nyhamnen

Malmö stad ansåg Nyhamnen som ett intressant utvecklingsområde redan under 1990-talet och *Översiktsplan för Malmö 1990* redovisades området som utredningsområde för omvandling, från hamnområde till blandad stadsbebyggelse.¹⁸⁹ Stödet för utvecklingen har stärkts med åren och i *Översiktsplan för Malmö 2000, Antagen december 2000* (ÖP 2000) återfinns mål och riktlinjer för utvecklingen samt en tänkt inramning av det tänkta utvecklingsområdet. I reviderings och kompletteringsdokumentet till ÖP 2000, *Malmö 2005, Aktualisering och komplettering av Malmös Översiktsplan, Antagen februari 2006* (Malmö 2005), står Nyhamnen dessutom med som ett prioriteringsområde för planering av framtida omvandling till blandad stadsbebyggelse.^{190, 191} Som nämnt utgör ÖP 2000 och Malmö 2005 den gällande Översiktsplanen för Malmö vid tiden för denna studie.¹⁹² Det pågår även arbete med *Översiktsplan för Malmö 2012* under denna studies tidsperiod men den hinner inte bli antagen innan arbetet avslutats, vad som står i den angående Nyhamnen och som är intressant för denna studie tas upp längre fram i arbetet.¹⁹³

Även ett förslag till fördjupad översiktsplan för området Nyhamnen (ÖP 2025) togs fram och ställdes ut från december 2006 till februari 2007.¹⁹⁴ Förslaget drogs dock tillbaka i maj 2009, bland annat med anledning av de ändrade förhållanden som uppstod i och med de nya tågförbindelser som kom till med

¹⁸⁸ Platsbesök (2013-05-26)

¹⁸⁹ Malmö Stadsbyggnadskontor (2001). *Översiktsplan för Malmö 2000*. s. 68 (Online)

¹⁹⁰ Ibid. s. 68-69 (Online)

¹⁹¹ Malmö Stadsbyggnadskontor (2006). *Aktualisering och revidering av Malmös översiktsplan*. s. 3. (Online)

¹⁹² Malmö stad. *Gällande Översiktsplan*. (Online)

¹⁹³ Malmö stad. *Förslag till ny översiktsplan, ÖP2012*. (Online)

¹⁹⁴ Malmö Stadsbyggnadskontor. *Förslag till Fördjupad översiktsplan för Nyhamnen (ÖP 2025)*

Utlåtande. december 2008.

Citytunnelns invigning.¹⁹⁵ Malmö stad ansåg dessutom det som viktigare att utvecklingen av Västra Hamnen, som redan påbörjats, skulle komma längre i sin utveckling innan arbetet med Nyhamnen påbörjades ordentligt.¹⁹⁶

I det dokument Malmö stad deklarerar sitt tillbakadragande av den Fördjupade översiktsplanen för Nyhamnen (ÖP 2025) står det att även om planen i sin helhet inte kommer gälla så har visionen och planförslagets huvudsakliga inriktning fått starkt stöd i remissbehandlingen och denna kommer fortsättningsvis ligga till grund för planeringen av Nyhamnen.¹⁹⁷ Denna skrivelse ger *Förslag till Fördjupad översiktsplan för Nyhamnen (ÖP 2025)* en viss fortsatt betydelse, då de huvudsakliga visionerna och lösningarna som Malmö stad har i åtanke för området återges i dessa handlingar. Ett tillägg är att den 26 maj 2013 publicerades en artikel gällande Hamnpaviljongen (Hamnparken vid Grimsbygatans nordvästra ändpunkt) som tar upp de framtida kontorsplanerna i delområdet. Där uttrycker Malmö stadsbyggnadsdirektör att även om ÖP 2025 drogs tillbaka år 2009 så finns det behov av en ny fördjupad översiktsplan för Nyhamnen och att de kan ta med en hel del från ÖP 2025.¹⁹⁸

Främst är *Förslag till Fördjupad översiktsplan för Nyhamnen (ÖP 2025)*, *UTLÅTANDEN* intressant då denna handling släpptes i december år 2008, vilket gör den till den senaste handlingen tillhörande ÖP 2025. I den ges utlåtanden till frågor som behöver mer uppmärksamhet och utredningsarbete i det fortsatta planarbetet.¹⁹⁹ ÖP 2025 har dragits tillbaka och information från den har endast tagits med i studien för att beskriva de eventuella huvuddrag som Malmö stad har diskuterat omkring. Det tas upp fler frågor i de utlåtanden som samlats in till ÖP 2025 än vad som går igenom i detta avsnitt men de som nämns är de som mest är av störst intresse för denna studie.

Då Malmö stad visat att de ser Nyhamnen som intressant för utveckling leder det till att även privata aktörer ser Nyhamnen som ett framtida utvecklingsområde, trots att flera processer i planarbetet inte ens har påbörjats än. Det märks främst då flera företag med inriktning fastighetsutveckling eller förvaltning har investerat i fastigheter i området nära centralstationen. Malmö stad kan anses som den största markägaren i Nyhamnen men exempel på aktörer inom utveckling och förvaltning som också redan finns i området är

¹⁹⁵ Malmö Stadsbyggnadskontor. *Nya former för planering av Nyhamnen*. 2009-05-27.

¹⁹⁶ Anna Holmqvist (2013-04-23). Enhetschef Planavdelningen, Malmö Stadsbyggnadskontor.

¹⁹⁷ Malmö stad Stadsbyggnadskontor. *Nya former för planering av Nyhamnen*. 2009-05-27

¹⁹⁸ Sydsvenskan. *Sökes: kreativa gäster*. (Online)

¹⁹⁹ Malmö Stadsbyggnadskontor. *Förslag till Fördjupad översiktsplan för Nyhamnen (ÖP 2025)*

Utlåtande. december 2008.

Briggen, Granen, Skanska Öresund och Wihlborgs.²⁰⁰ Vissa aktörer finns också där med redan färdiga projekt som Vasakronan och Volito Fastigheter.²⁰¹

Jernhusen är ett kommersiellt fastighetsföretag, helägt av svenska staten och inriktat mot stationsbyggnader och stationsnära områden.²⁰² De äger och förvaltar idag Malmö centralstation och även angränsande obebyggd mark norr om centralstationen, som de planerar bebygga med bostäder, kontor, service och liknande. Denna fastighetsutveckling har även fått klartecken genom Malmö stads antagande av *Detaljplan 5169* (DP 5169). DP 5169 går igenom mer ingående i avsnitt 6.4.3.²⁰³

Även längre bort från centralstationen sker aktiviteter som gynnar kontors-etablering. De lokaler på Grimsbygatan 24 som tidigare användes av verksamhet med inriktning saltimport har nu byggts om och uthyrning till företag med kontorsbehov har redan påbörjats.²⁰⁴ Mestadels av de företagen som är hyresgäster där idag arbetar på ett eller annat sätt med formgivning inom olika branscher, arkitektur, möbeldesign, foto, kläddesign, reklam, webbdesign, grafisk formgivning, konst etc.²⁰⁵

6.4.2. Bebyggelse

Enligt den markanvändningskarta som finns i Malmös gällande översiktsplan (ÖP 2000) är Nyhamnen markerat som BS-område, det vill säga mark med avseende exploatering för bostäder, boendeservice i form av förskolor butiker med mera, service, kontor, butiker, hotell, undervisning, kultur med mera som är förenligt med områdets karaktär, se gulmarkerat område i figur 8.²⁰⁶ På kartan finns en tydlig BS-gräns längs med Nyhamnens norra gräns. Denna går från Hamnparken, vid Grimsbygatans nordvästra ändpunkt, och följer sedan Grimsbygatan ungefär halvvägs sydöst för att sedan vika av rakt österut, i höjd med Borrgatan (Borrgatan ligger i ett annat område öster om Nyhamnen och i dess förlängning sammanfaller den med nyss beskrivna gräns), för tydligare gatunamnsmarkeringar använd bilaga 1. Gränsen viker sedan åter igen av men åt söder, strax efter att den korsat Frihamnsallén, för att sedan möta Carlsgatan. Norr om denna gräns är all mark i södra Frihamnen, Mellersta Hamnen och Norra Hamnen markerad med H- eller J-mark, figur 8. H står för

²⁰⁰ Datscha. *Fastighetssök via karta*. (Online)

²⁰¹ Ibid. (Online)

²⁰² Jernhusen. *Om Jernhusen*. (Online)

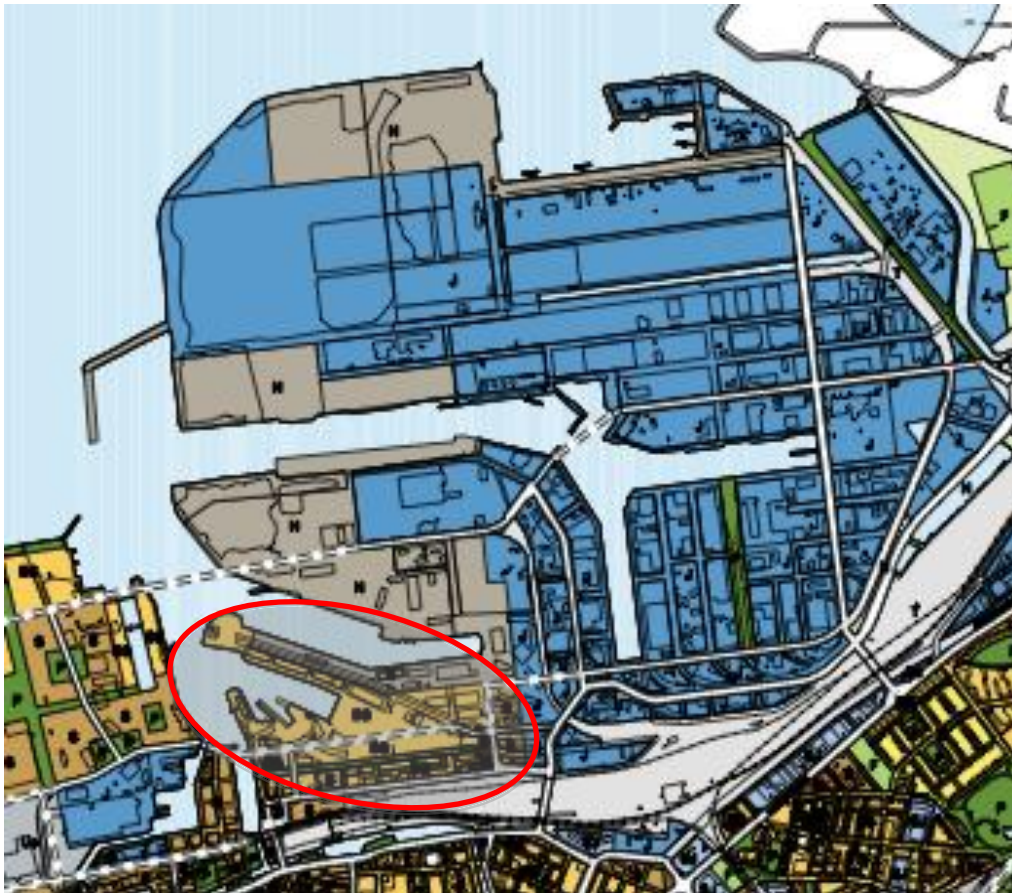
²⁰³ Malmö Stadsbyggnadskontor. *Dp 5169, Fastigheten Innerstaden 31:12 m.fl. i Hamnen*. (Online)

²⁰⁴ Saltimporten. *Startsidan*. (Online)

²⁰⁵ Ibid. (Online)

²⁰⁶ Malmö stad. *Översiktsplan för Malmö 2000*. sid 60-61 (Online)

hamnverksamhet och J står för industriverksamhet.²⁰⁷ I *Förslag till ny Översiktsplan för Malmö 2012* (ÖP 2012) har den norra gränsen ändrats och viker inte av från Grimsbygatan på vägen ner mot Frihamnsallén, figur 9. Gränserna har en betydande roll mot den hamn- och industriverksamhet som finns i Mellersta och Norra Hamnen och dess betydelse tas upp i större omfattning i avsnittet som följer, avsnitt 6.4.4.



Figur 8: Markanvändningskarta, ÖP 2000²⁰⁸

²⁰⁷ Malmö stad. *Översiktsplan för Malmö 2000*. sid 60-62 (Online)

²⁰⁸ Ibid. (Online)



Figur 9: Markanvändningskarta, Förslag till ÖP2012²⁰⁹

Längre fram i ÖP 2000 kommer ett avsnitt med mål och riktlinjer för Nyhamnen där fem huvudpunkter satts upp för den framtida utvecklingen:²¹⁰

- *En integrerad stadsdel skapas där bostäder, arbetsplatser, utbildning, service, kultur och fritid blandas men där bostäder prioriteras.*
- *Miljöstörande och riskfyllda verksamheter ersätts med bostäder och miljövänliga arbetsplatser.*
- *Stadsdelen sammanlänkas med Innerstaden och Västra Hamnen.*
- *Innerstadens skala eftersträvas för bebyggelsen.*
- *Stadsdelens identitet byggs på det kaj- och vattennära läget, en god tillgång på friytor och vackert samspel mellan en centralt belägen park och ett nät av gator, torg och kajer.*

Vidare står det att områdets vattennära läge och dess närhet till Malmö Högskola gör området mycket intressant för blandad stadsbebyggelse. Genom en närmare koppling mellan Hamnpaviljongen (Hamnparken) och Skeppsbron med markutfyllnad och nya vägar kommer nya möjligheter skapas för stads-

²⁰⁹ Malmö stad. Förslag till ny översiktsplan för Malmö 2012 ÖP2012, se kartor och planeringsriktlinjer. (Online)

²¹⁰ Malmö stad. Översiktsplan för Malmö 2000. sid 68

byggnad.²¹¹ Även förändringarna närmast centralstationen med byggandet av Citytunneln kommer att skapa nya stadsbyggnadsmöjligheter. I Malmö 2005 trycker sedan Malmö stad på att ”/.../de gamla hamn- och industriområdena kommer förvandlas till stadsdelar med självklar förankring i staden”.²¹² Dokumenten är från år 2000 och 2005 men Malmö stads stadsbyggnadskontor bekräftar att de fortfarande har visionen av att knyta samman Nyhamnen så mycket som möjligt med centrala Malmö och resten av staden, och inte skapa ett eget avskärmat område i staden.²¹³

Visionen för Nyhamnen i den tillbakadragna fördjupade översiktsplanen (ÖP 2025) följer den som anges i ÖP 2000, det vill säga omvandling från lager-, industri- och transportdominerande stadsdel till blandad stadsbebyggelse. Det som förtydligas i denna är att Nyhamnen kommer bli en av stadens mest attraktiva stadsdelar för boende och med centralt belägna arbetsplatser för företag som värdesätter bra kommunikationer.²¹⁴ Skeppsbron beskrivs som områdets självklara axel och mötesplats.²¹⁵ Den förväntas bli områdets nya restaurang-, bar- och caféstråk.²¹⁶

Enligt kartan ”MARKENS ANVÄNDNING” (benämns markanvändningskartan hädanefter) som följer med ÖP 2025 kommer det centralt i området, i öst-västlig riktning, återfinns BS-områden, figur 10. BS står för kontor, service, utbildning och handel.²¹⁷ I mitten genom hela detta BS-område återges ett grönområde med syftet rekreation, även det i öst-västlig riktning och längs med Jörgen Kocksgatan.^{218, 219} Det finns också tre alternativ till grönytor i förslaget och de finns placerade vid Hamnparken, norr om Stockholmsmagasinet samt ett område i de sydöstra delarna.²²⁰

²¹¹ Malmö stad. *Översiktsplan för Malmö 2000*. sid 68

²¹² Malmö Stadsbyggnadskontor (2006). *Aktualisering och revidering av Malmös översiktsplan*. s. 28. (Online)

²¹³ Anna Holmqvist (2013-04-23). Enhetschef Planavdelningen, Malmö Stadsbyggnadskontor.

²¹⁴ Malmö stadsbyggnadskontor. *Nyhamnen förslag till fördjupad översiktsplan (ÖP 2025)*, Maj 2006.

²¹⁵ Ibid.

²¹⁶ Anders L. Nilsson (2013-05-22). Trafikplanerare, Malmö Gatukontor.

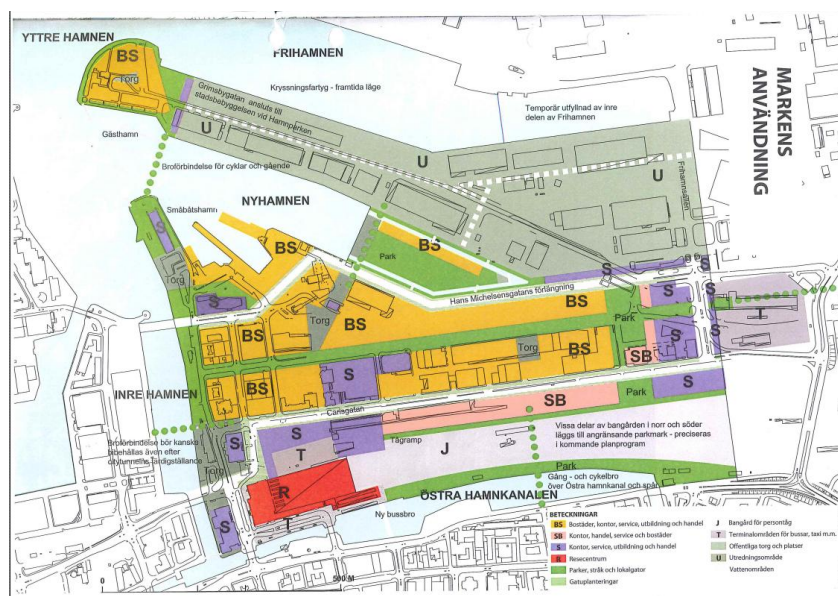
²¹⁷ Malmö stadsbyggnadskontor. *ÖP 2025 Markens användning*, Maj 2006.

²¹⁸ Ibid.

²¹⁹ Malmö Stadsbyggnadskontor. *Nyhamnen förslag till fördjupad översiktsplan (ÖP 2025)*, *Samrådsredogörelse*. s. 9

²²⁰ Malmö stadsbyggnadskontor. *ÖP 2025 Markens användning*, Maj 2006.

Från industrihamn till blandad stadsbebyggelse med stationsnära läge



Figur 10: Markens användning, ÖP 2025.²²¹ OBS! Tillbakadragen handling.

S-områden står för kontor, service, utbildning och handel, och enligt markanvändningskartan i ÖP 2025 återfinns dessa främst placerade nära centralstationen och i studieområdets östra delar.²²² Även längs med Skeppsbron finns det S-märkade områden och de markerar den befintliga kontorsbebyggelsen som Malmö Börshus, Malmö Posthus, Bylgiahuset samt kontorsbyggnaden på fastigheten Smörkontrollen 1 på Ångbåtsbron.²²³ Mellan Carlskajen och spårområdet finns markeringen SB-område, som står för kontor och bostäder. Denna markering får dock påpekanden av Räddningstjänsten, Länsstyrelsen och Tekniska nämnden. De anser det olämpligt att placera bostäder precis vid spårområdet och anledningen är säkerhetsfrågan vid godstrafik och störningsfrågan vid buller.²²⁴ Idag har redan den farliga godstrafiken flyttas till Mellersta och Norra Hamnen och stör inte längre området.²²⁵ Malmö stad har dessutom gett klartecken till en detaljplan²²⁶ gällande Jernhusens fastighet som angränsar till spårområdet och där medges bostadsbebyggelse, mer om detta finns i avsnitt 6.4.3.²²⁷

²²¹ Malmö stadsbyggnadskontor. *ÖP 2025 Markens användning*, Maj 2006.

²²² Ibid.

²²³ Malmö stadsbyggnadskontor. *ÖP 2025 Markens användning*, Maj 2006.

²²⁴ Malmö Stadsbyggnadskontor. *Förslag till Fördjupad översiktsplan för Nyhamnen (ÖP 2025) Utlåtande*. december 2008. s.9-10

²²⁵ Anders L. Nilsson (2013-05-22). Trafikplanerare, Malmö Gatukontor.

²²⁶ Malmö Stadsbyggnadskontor. *Dp 5169, Fastigheten Innerstaden 31:12 m.fl. i Hamnen i Malmö, Plankarta*. (Online)

²²⁷ Anna Holmqvist (2013-04-23). Enhetschef Planavdelningen, Malmö Stadsbyggnadskontor.

I markanvändningskartan (ÖP 2025) redogörs nästan hela området längs med Grimsbygatans norra sida och delar av södra som utredningsområde, vilket hängde samman med den då pågående planeringen av hamnverksamheten, detta beskrivs utförligare i avsnitt 6.4.4.

Skolverksamhet får enligt markanvändningskartan utrymmesmöjligheter, men i sina utlåtanden skriver Servicenämnden och Utbildningsförvaltningen att de ser det endast nödvändigt för grundskoleelever, äldre elever hänvisas till Universitetsholmen och Västra Hamnen för skolgång.^{228, 229}

Planprogram för PP 6033 för området norr om Centralstationen, daterat juli 2010, togs fram som grund för det fortsatta detaljplanarbetet med fastigheter mellan Centralen och Carlskgatan, bland annat för arbetet med Detaljplan 5169 (DP 5169) som berör Jernhusens fastighet Innerstaden 31:12.^{230, 231} För skiss av området som berörs av DP 5169 se figur 11 i avsnitt 6.4.3. För bebyggelsen fanns det två alternativ, varav ett innebar en tät bebyggelse med varierande byggnadshöjder upp mot 16 våningar. Det andra alternativet innebar att ny bebyggelse skulle anpassas till den befintliga bebyggelsen med byggnadshöjder upp mot sex våningar, mer om DP 5169 i avsnitt 6.4.3.

I ÖP 2025 gavs förslag till placering av grönytor i Nyhamnen och även i *Planprogram 6033, norr om centralstationen i Hamnen* (PP 6033) som släpptes år 2010 tas behovet av grönytor i hela Nyhamnen upp, förslag ges i PP 6033 om att förlägga en del av dessa på de nya byggnadernas tak.²³²

6.4.2. Trafik

Markanvändningskartan som medföljer i förslaget till fördjupad översiktsplan för Nyhamnen (ÖP 2025) visar också vilka lösningar som föreslås för trafiken. Bland annat visar den kommunens idé om hur de önskar överbrygga barriären som ranger-bangården utgör.²³³ En gång- och cykelbro föreslås mellan Carlskgatan och Norra Vallgatan och kommer, om den byggs, överbrygga både rangerbangården och kanalen, den tänkta förlängningen kommer falla samman med Norregatan. Bro-lösningen får dock synpunkter i utlåtande från Tekniska nämnden då de anser att brofästena bör detaljstuderas för att ens se om den är

²²⁸ Malmö Stadsbyggnadskontor (2006). *Nyhamnen, Samrådsredogörelse*. s. 5

²²⁹ Malmö Stadsbyggnadskontor. *Förslag till Fördjupad översiktsplan för Nyhamnen (ÖP 2025) Utlåtande*. december 2008. s.14

²³⁰ Skånska dagbladet. "Manhattanplanen" har fått klartecken.

²³¹ Malmö stad. Planprogram 6033 (*Pp 6033*), *norr om centralstationen i Hamnen*. (Online)

²³² Ibid.

²³³ Malmö stadsbyggnadskontor. *Nyhamnen förslag till fördjupad översiktsplan (ÖP 2025)*, Maj 2006.

möjlig att bygga på grund av den höjd som krävs.²³⁴ Malmö stad är idag medvetna om andra broförslag som kan tänkas lösa problemet. Idéer finns om en kortare bro som endast går över spåren, och det finns även idéer om en bro med andra typer av brofästen och uppfartslösningar. Förslag med annan uppfartslösning är en bro med spiraluppgångar. Avgörande beslut om bron ligger dock längre fram i tiden då någon utredning inte har genomförts ännu.²³⁵ Såväl Malmö stad som privata aktörer anser att det är av väsentlig betydelse att försöka överbrygga den barriär som rangerbangården medför, det visas bland annat i PP 6033 som släpptes 2010, där bron åter tas med.^{236, 237, 238}

I ÖP 2025 finns en gång- och cykelförbindelse från den nordvästra ändpunkten av Grimsbygatan, över Nyhamnsbassängen och ner till norra Ångbåtsbron inritad, men i dagsläget finns inga utredningar eller ställningstaganden från Malmö stads sida om den ska förverkligas.^{239, 240}

Markanvändningskartan beskriver också ett nytt gång- och cykelstråk mellan Brisgatan och Hans Michelsensgatan, som skulle korta den befintliga sträckan mellan de nordvästra delarna av Grimsbygatan och centralen med cirka 800 meter.²⁴¹ Denna idé har Malmö stad redan realiserat och stråket blev färdigställt våren 2013. Kommunen förde också diskussioner om en bilväg med syfte att korta samma sträckning men den har Malmö stad beslutat att inte bygga i dagsläget, och det finns inga planer idag som behandlar frågan om en sådan väg längre fram i tiden.²⁴²

I markanvändningskartan tillhörande ÖP 2025 finns ett T-område inritat i den mest östra delen av Nyhamnsområdet. T står för terminalområde för taxi, bussar med mera.²⁴³ Vidare står att Carlskgatan kommer utgöra huvudleden genom området och risken blir stor för en ökad biltrafik då den till viss del förväntas avlasta Norra Vallgatans trafikled, som delvis leder in biltrafiken mot Västra Hamnen.²⁴⁴ Banverket lämnar också en allmänt utlåtande till hela ÖP 2025 och det är att Södra stambanan, Citytunneln, bangårdar och

²³⁴ Malmö Stadsbyggnadskontor. *Förslag till Fördjupad översiktsplan för Nyhamnen (ÖP 2025) Utlåtande*. december 2008. s. 22

²³⁵ Anders L. Nilsson (2013-05-22). Trafikplanerare, Malmö Gatukontor.

²³⁶ Ibid.

²³⁷ Nils-Ove Jeppson. Affärsutvecklare, Skanska Öresund.

²³⁸ Malmö stad. Planprogram 6033 (*Pp 6033*), *norr om centralstationen i Hamnen*. s. 15.(Online)

²³⁹ Malmö stadsbyggnadskontor. *ÖP 2025 Markens användning*, Maj 2006.

²⁴⁰ Anders L. Nilsson (2013-05-22). Trafikplanerare, Malmö Gatukontor.

²⁴¹ Malmö stadsbyggnadskontor. *ÖP 2025 Markens användning*, Maj 2006.

²⁴² Anna Holmqvist (2013-04-23). Enhetschef Planavdelningen, Malmö Stadsbyggnadskontor.

²⁴³ Malmö stadsbyggnadskontor. *ÖP 2025 Markens användning*, Maj 2006.

²⁴⁴ Malmö Stadsbyggnadskontor. *Förslag till Fördjupad översiktsplan för Nyhamnen (ÖP 2025) Utlåtande*. december 2008.

spårområden till hamndelar samt terminaler är av riksintresse, så även anläggningar som är av betydelse för järnvägen och tågtrafiken.²⁴⁵

I Västra Hamnen har stora områden omvandlats från industriområde till blandad stadsbebyggelse under det senaste decenniet, vilket lett till en ökad trängsel vid rusningstrafik. Flera fastighetsägare och boende i Västra Hamnen önskar att vägnätet för fordonstrafik in till Västra Hamnen stärks.²⁴⁶ Fastighetsägarnas synpunkter berör huvudsakligen önskemål om en stärkning av klaffbroarna, som är de norra broarna mellan Nyhamnen, Universitetsholmen och Västra Hamnen.²⁴⁷ Det finns inga konkreta förslag som Malmö stad arbetar med idag gällande dessa men diskussioner pågår.²⁴⁸

Enligt Malmö stad är Carlsгатan i Nyhamnen tänkt att avlasta Norra Vallgatan, som också leder trafiken in mot Västra Hamnen.²⁴⁹ Åtgärder från Malmö stad har skett från korsningen Neptunigatan och väster ut längs Carlsгатan. En cirkulationsplats har byggts och vägnätet har förbättrats. Det fanns även planer på att bygga om Carlsгатan öster ut till en fyrfilig väg men det är något som ligger längre fram i tiden och kommer ske vid behov och i takt med Nyhamnens utveckling.

Malmö stad arbetar med att hålla nere biltrafiken genom satsningar på kollektivtrafik och cykelbanor.²⁵⁰ Spårvagn är ett förslag som går igenom nu och det är extra intressant för Nyhamnen då det kan ingå i en eventuell första etapp. Fördelen med spårvagn är att de har högre kapacitet än busstrafiken.²⁵¹ En förstudie har tagits fram och den är nu inne på remiss. Spårvagnen är också extra intressant för Nyhamnsområdet då det diskuteras om en spårvagnsdepå öster om området, detta skulle i så fall medföra att spårvagnarna skulle ledas från staden, runt Centralstationen och längs med en sträckning genom Nyhamnen till denna depå.²⁵² Spårvagnstrafiken är något som eventuellt kommer i framtiden men Malmö är i behov av förbättrad kollektivtrafik redan idag och därför har 15 superbussar köpts in av Skånetrafiken. De är 24 meter långa och dubbelledade bussar med högre passagerarkapacitet.²⁵³

²⁴⁵ Malmö Stadsbyggnadskontor. *Förslag till Fördjupad översiktsplan för Nyhamnen (ÖP 2025) Utlåtande*. december 2008. s.10.

²⁴⁶ Privatperson 2013-04-25

²⁴⁷ Sydsvenskan. *Klaffbron stängs*. (Online) <http://www.sydsvenskan.se/malmo/klaffbron-stangs/>

²⁴⁸ Anders L. Nilsson (2013-05-22). Trafikplanerare, Malmö Gatukontor.

²⁴⁹ Malmö Stadsbyggnadskontor. *Förslag till Fördjupad översiktsplan för Nyhamnen (ÖP 2025) Utlåtande*. december 2008.

²⁵⁰ Anders L. Nilsson (2013-05-22). Trafikplanerare, Malmö Gatukontor.

²⁵¹ Spårvagnsstäderna. *Spårvagnar har hög kapacitet*. (Online)

²⁵² Anders L. Nilsson (2013-05-22). Trafikplanerare, Malmö Gatukontor.

²⁵³ Infrastrukturnyheter. *Skånetrafiken köper in "superbussar"*. (Online)

Även cykelsatsningen förväntas visa sig i Nyhamnen och tanken idag är att alla stråk i området ska ge möjlighet för resande på cykel.²⁵⁴

6.4.3. Malmö stads arbete idag

En av grundpelarna för att lyckas genomföra Nyhamnens utveckling är flytten av hamnverksamheten, därför har planarbetet gällande Norra Hamnen legat före på agendan.²⁵⁵

Sedan förslaget till fördjupad översiktsplan (ÖP 2025) drogs tillbaka i maj 2009 har kommunen inte gått vidare med mer omfattande planarbeten för hela området. Det som har skett är ingripanden i mindre delområden.²⁵⁶ Utöver den gång- och cykelväg som nämndes ovan, har också en detaljplan (DP 5169) tagits fram för området närmast centralstationens norra sida, och berör Jernhusens fastighet Innerstaden 31:12. Utställningstiden för DP 5169 har gått ut och stadsbyggnadsnämnden gav sitt godkännande den 19 april år 2013 genom antagande.^{257, 258} Ytterligare förstudier har skett men har inte lett fram till någon mer nyligen antagen detaljplan i Nyhamnen.²⁵⁹

Det har nämnts i flera medier sedan år 2010 att Malmö stad satsar på ett eget Manhattan och syftar på förväntningar att högre bebyggelse ska tillåtas i Nyhamnsområdet. Ursprunget till uttrycket Malmös Manhattan kommer delvis från det planprogram som nämnts ovan och som togs fram år 2010 för området norr om centralstationen (PP 6033). Anledningen till att PP 6033 togs fram var för att utreda olika möjligheter inför det stundande detaljplanarbetet med DP 5169 som berör Jernhusens fastighet Innerstaden 31:12, för skiss av berört område se figur 11. I planprogrammet fanns två alternativ, varav det ena förespråkade förtätning med hög bebyggelse upp mot 16 våningar, mer om PP 6033 återfinns nedan.²⁶⁰ Malmö stad har även beskrivit ett tätare och högre byggande för Nyhamnen i senare handlingar. I ett förslag till ny Översiktsplan för Malmö som var utställt mellan februari och maj år 2013 (*Förslag till ny översiktsplan för Malmö, ÖP 2012*) beskriver Malmö stad det framtida Nyhamnen med bland annat en ny karaktäristisk skyline som kompletterar Malmös allt taggigare siluett.^{261, 262}

²⁵⁴ Anders L. Nilsson (2013-05-22). Trafikplanerare, Malmö Gatukontor.

²⁵⁵ Ibid.

²⁵⁶ Anna Holmqvist (2013-04-23). Enhetschef Planavdelningen, Malmö Stadsbyggnadskontor.

²⁵⁷ Malmö stad. *Dp 5169, Fastigheten Innerstaden 31:12 m.fl. i Hamnen*. (Online)

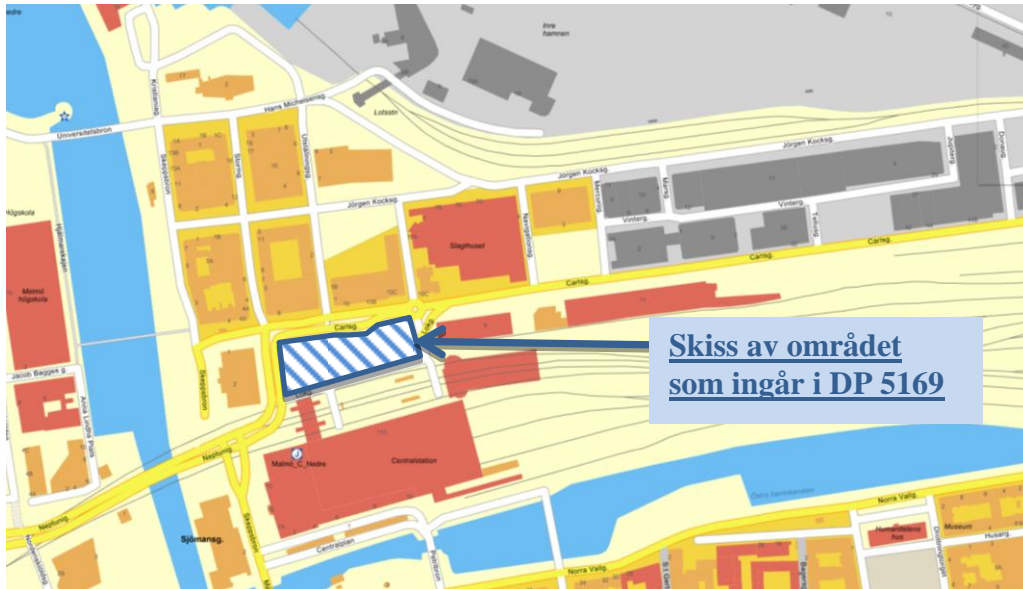
²⁵⁸ Anna Holmqvist (2013-04-23). Enhetschef Planavdelningen, Malmö Stadsbyggnadskontor.

²⁵⁹ Malmö stad. *Detaljplanekartan*. (Online)

²⁶⁰ Malmö stad. *Planprogram (Pp 6033), norr om centralstationen i Hamnen*. s. 18. (Online)

²⁶¹ Malmö stad Stadsbyggnadsnämnd. *Kungörelse, Förslag till ny översiktsplan för Malmö, ÖP 2012*. (Online)

²⁶² Malmö stad. *Översiktsplan för Malmö • ÖP2012, Planstrategi, Utställningsförslag*. (Online)



Figur 11: Skiss av området som ingår i DP 5169²⁶³

Den antagna detaljplanen DP 5169 är gällande för ett 0,6 ha stort område mellan centralstationen och Carlsgatan, från Posthuset och fram till cirkulationsplatsen vid Lokgatan, för skiss av område som ingår i DP 5169 se figur 11 ovan.^{264, 265} Bland de byggnader som ritats in medges byggnadshöjder mellan 23 och 58 meter. Byggnaden som medges bli 58 meter hög är ett flerbostadshus och med en uppskattad våningshöjd på 3,6 meter kan 16 våningar byggas.^{266, 267} Byggnaderna närmast centralen kommer få en lägre tillåten byggnadshöjd på mellan 20 och 32 meter.²⁶⁸ Anledningen är att skapa ett mer skalanpassat och inbjudande torg som ska ligga mellan byggnaderna och centralen.²⁶⁹

Jernhusens främst framhållna byggnad i projektet är kontorshuset Glasvasen som kommer få en välvd fasad längs med Carlsgatans krökning mellan

²⁶³ Eniro. *Kartor*. (Online)

²⁶⁴ Malmö stad. *Detaljplan 5169 (DP 5169), Fastigheten Innerstaden 31:12 m.fl. i Hamnen*. (Online).

²⁶⁵ Anna Holmqvist (2013-04-23). Enhetschef Planavdelningen, Malmö Stadsbyggnadskontor.

²⁶⁶ Malmö stad. *Detaljplan 5169 (DP 5169), Fastigheten Innerstaden 31:12 m.fl. i Hamnen*. (Online).

²⁶⁷ 52 meter högt hus genererar ca 14 våningar då våningshöjd ansats till 3,6 meter för kontorsplan.

²⁶⁸ Malmö stad. *Detaljplan 5169 (DP 5169), Fastigheten Innerstaden 31:12 m.fl. i Hamnen*. (Online).

²⁶⁹ Malmö stad. *Detaljplan 5169 (DP 5169), Fastigheten Innerstaden 31:12 m.fl. i Hamnen*,

Planbeskrivning. s. 8

Posthuset och stationen.²⁷⁰ Den kommer också angränsa till torget och enligt detaljplanen är den märkt med C₁, som bland annat säger att mot allmän plats ska minst 50 % av byggnadens sida utgöras av centrumfunktioner så som butiker, service, restauranger och liknande.²⁷¹ Malmö stad ser också att ny bebyggelse kan utnyttjas för att skapa en karaktärsfull och rytmisk bebyggelsefront, DP 5169 beskriver hur fasaden på kontorsbyggnaden Glasvasen ska utformas med en akustisk reducerande formgivning.²⁷²

6.4.4. Hamnverksamhet - CMP

Hamnverksamheten har en stor roll i Nyhamnens utveckling, och även i Sveriges då den är ansedd som riksintresse av Länsstyrelsen.²⁷³ År 2001 bildades Copenhagen Malmö Port (CMP) som är ett gemensamt hamnbolag för både Köpenhamns och Malmös hamnverksamhet.²⁷⁴ Samma år skrevs ett nyttjanderättsavtal mellan Malmö Hamn AB och CMP.²⁷⁵ Avtalet skrevs med bakgrund av det nyttjanderättsavtal som skrevs året innan mellan Malmö stad och Malmö Hamn AB, och ger CMP nyttjanderätten till markområden och anläggningar i bland annat områdena Nyhamnen, södra Frihamnen och Mellersta Hamnen. I anläggningar ingår även hamnbassänger och farleder.²⁷⁶ Ett förnyat nyttjanderättsavtal skrevs år 2011 och ger CMP fortsatt nyttjanderätt till markområden och anläggningar fram till år 2035, tillkommer i avtalet gör olika uppsägningstider för olika syften med uppsägningen eller för vilka områden som berörs.²⁷⁷

Till nyttjanderättsavtalet tillkommer en överenskommelse som berör dispositionen över bland annat Nyhamnen och Södra Frihamnen. Det som står angående Nyhamnen i nyttjanderättsavtalet är att området Nyhamnen kan återtas av Malmö stad från CMP till år 2020.²⁷⁸ CMP var trångbodda i Nyhamnen och då Malmö stad hade andra planer för området skedde en överenskommelse parterna emellan och Nyhamnen ska nu lämnas tillbaka till Malmö stad år 2020. I överenskommelsen följde även nya lösningar för hamnverksamheten, vilka har genomförts i och med utvecklingen av Norra

²⁷⁰ Jerhusen. *Glasvasen*. (Online)

²⁷¹ Malmö stad. *Detaljplan 5169 (DP 5169), Fastigheten Innerstaden 31:12 m.fl. i Hamnen*. (Online).

²⁷² Malmö Stadsbyggnadskontor. *Planbeskrivning, Detaljplan för fastigheten Innerstaden 31:12 m.fl. i Hamnen*. s. 20. (Online)

²⁷³ Länsstyrelsen Skåne. *Riksintresset Malmö Hamn*. (Online)

²⁷⁴ CMP (2012). *Company History*. (Online)

²⁷⁵ Malmö Kommun, *Nyttjanderättsavtal, Upplåtare Malmö Kommun, Nyttjanderättshavare Copenhagen Malmö Port*, Nyttjanderättsavtal daterat 2011-06-23

²⁷⁶ Lennart Pettersson (2013-04-22). Vice VD, Copenhagen Malmö Port (CMP)

²⁷⁷ Malmö Kommun, *Nyttjanderättsavtal, Upplåtare Malmö Kommun, Nyttjanderättshavare Copenhagen Malmö Port*, Nyttjanderättsavtal daterat 2011-06-23

²⁷⁸ Malmö Kommun, *Nyttjanderättsavtal, Upplåtare Malmö Kommun, Nyttjanderättshavare Copenhagen Malmö Port, Bilaga 4.4.1*, Nyttjanderättsavtal daterat 2011-06-23

Hamnen.²⁷⁹ I Översiktsplan för Malmö 2000 (ÖP 2000) är som nämnt delar av södra Frihamnen markerat med blandad stadsbebyggelse, men i Förslag till ny Översiktsplan för Malmö 2012 (ÖP 2012) har denna markering försvunnit, istället har gränsen för industri- och hamnverksamhet i södra Frihamnen flyttats ner något närmare Grimsbygatan och det finns nu bara ett mindre omarkerat område kvar i södra Frihamnen.^{280, 281}

Norra Hamnen var till en början ett mycket mindre område men tack vare schakt-massor från byggandet av Citytunneln kunde Norra hamnen fyllas ut till den yta den har idag.²⁸² Det som idag finns kvar av CMP:s verksamhet i Nyhamnen är endast mellanlagring av importbilar och finns i ett område söder om Grimsbygatan, men även denna verksamhet kommer alltså vara helt bortflyttat till år 2020. Mellanlagringen kommer istället ske i Mellersta Hamnen, vilket medför att denna verksamhet även fortsättningsvis kommer bli en av Nyhamnens närmsta grannar i framtiden.²⁸³

Om CMP:s och Malmö stads förväntade planer går i lås kommer ingen godstrafik eller annan verksamhet beröra området Nyhamnen fysiskt. De transportförbättringar för godstrafik som CMP arbetar för är en trafik- och spårförbindelse mellan Mellersta och Norra Hamnen.²⁸⁴ Diskussioner har skett mellan Malmö stad, Region Skåne och CMP, och resultatet är att en utredning har lagts fram men inget beslut om förbindelsen har slagits fast. Om förbindelsen blir verklighet (beroende av miljödomar, finansiering med mera) kommer den gå nära Nyhamnen men inte i Nyhamnen, och Malmö stad ser inte idag att den kommer påverka Nyhamnen i något avseende.²⁸⁵ För skiss av den ungefärliga sträckningen se figur 12.

²⁷⁹ Lennart Pettersson (2013-04-22). Vice VD, Copenhagen Malmö Port (CMP)

²⁸⁰ Malmö stad. *Översiktsplan för Malmö 2000*. sid 60-62 (Online)

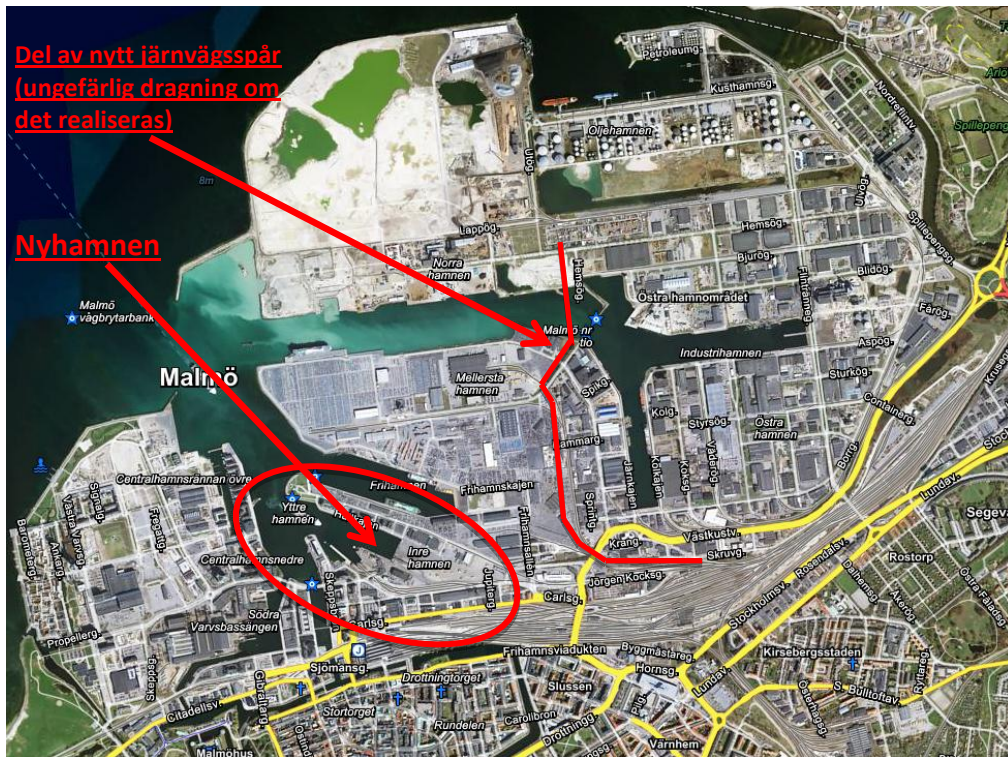
²⁸¹ Malmö stad. *Översiktsplan för Malmö • ÖP2012, Planstrategi, Utställningsförslag, se kartor och planeringsriktlinjer*. (Online)

²⁸² Lennart Pettersson (2013-04-22). Vice VD, Copenhagen Malmö Port (CMP)

²⁸³ Ibid.

²⁸⁴ Ibid.

²⁸⁵ Anders L. Nilsson (2013-05-22). Trafikplanerare, Malmö Gatukontor.



Figur 22: Järnvägsspår mellan Mellersta Hamnen och Norra Hamnen, skiss

Den påverkan som CMP:s verksamhet eventuellt kommer ha på Nyhamnen är en del störningar i form av buller, nattarbeten och emissioner. För att undvika detta pågår det en planering av den geografiska placeringen av CMP:s olika verksamhetsdelar. Både CMP och Malmö stad uppger att god kommunikation pågår och att de arbetar tillsammans för att det inte ska uppstå störningar mellan utvecklingen i Nyhamnen och CMP:s verksamhet.^{286, 287}

Den planering som hittills tagits fram, och till stora delar genomförts, är att närmast Nyhamnen, längs Hullkajen i Frihamnen, placeras en färjeterminal för kryssnings-fartyg.²⁸⁸ Turismavtal har tidigare skrivits med ett resebolag och kryssningstrafiken påbörjade sin verksamhet år 2013.²⁸⁹ Med avtalet förväntas cirka 40 000 spanska turister per år flyga till Malmö Airport, för att sedan använda Malmö hamn som hemmahamn för kryssningar runt om i Skandinavien.^{290, 291} Övrig verksamhetsyta för CMP i Mellersta Hamnen, öster

²⁸⁶ Lennart Pettersson (2013-04-22). Vice VD, Copenhagen Malmö Port (CMP)

²⁸⁷ Anna Holmqvist (2013-04-23). Enhetschef Planavdelningen, Malmö Stadsbyggnadskontor.

²⁸⁸ CMP. *Port of Malmö Vision 2020*. Tryckfolket, Malmö 2010.

²⁸⁹ Lennart Pettersson (2013-04-22). Vice VD, Copenhagen Malmö Port (CMP)

²⁹⁰ Ibid.

²⁹¹ Vhamnen. *Kryssningsfartyg utgår från Malmö under tio veckor nästa år*. (Online)

och norr om kryssningsterminalen, som gränsar mot Nyhamnen kommer att användas för mellanlagring av importbilar.²⁹² Båda dessa verksamheter ses som mjuka och har därför placerats närmast. I Norra Hamnen kommer först container- och trailerhantering placeras, och längst bort i norr placeras bulk-²⁹³ och oljeterminaler.

För att ytterligare minska störningarna mot Nyhamnen är CMP angelägna om att främst den nordvästra delen av Grimsbygatans södra sida exploateras med flervåningshus som inte innehåller bostäder. Dessa flervåningshus skulle då bilda en skyddsvall mot Nyhamnen och innerstaden.²⁹⁴ Kommersiell aktör och samarbetspartner till denna studie har inte utrett frågan men ser läget längs Grimsbygatan som ett eventuellt gynnsamt läge för kontorsetableringar, en viktig faktor är att södersidan är vinklad bort från industri- och hamnområdet och in mot Nyhamnsbassängen och innerstaden. Oavsett val av etablering ser tillfrågad kommersiell aktör att området skulle gynnas av att kommunen arbetar för skapa en sammanhängande miljö runt Nyhamnsbassängen.²⁹⁵

Emissioner, det vill säga luftpåverkande faktorer, är också en delfråga i CMP:s verksamhet och hur det kommer påverka Nyhamnen. Risker för emissionsstörningar kommer minska i och med det svaveldirektiv som EU röstat igenom för fartygsbränsle. Direktivet träder i kraft år 2015 och innebär krav på sänkta svavelhalter från dagens 1,0 % till 0,1 %, och gäller allt fartygsbränsle som används för fartyg i Engelska kanalen, Nordsjön och Östersjön.²⁹⁶ Det finns fler problempartiklar men svavel är en av dem som har störst påverkan på luftkvaliteten och påverkar växthuseffekten mest aggressivt.²⁹⁷ Diskussioner förs också om att bygga elanslutningar till fartygen som ligger i hamn för att de ska kunna vara verksamma utan att ha motorerna igång, effekten av dessa är inte färdigutredd än då de stora fartygsmotorerna också förbrukar en större mängd bränsle vid varje uppstart.²⁹⁸

Att CMP helt lämnat Nyhamnen gynnar både CMP och Nyhamnen. CMP gynnas då det nya markområdet möjliggör expansion, och de teoretiska expansionsmöjligheterna sträcker sig 30-40 år framåt i tiden. Nyhamnen blir samtidigt av med cirka 1000 enkelturer av lastbilstransporter per år.²⁹⁹

²⁹² CMP. *Port of Malmö Vision 2020*.

²⁹³ Bulk är ungefär liktydigt med skrot

²⁹⁴ Lennart Pettersson (2013-04-22). Vice VD, Copenhagen Malmö Port (CMP)

²⁹⁵ Marie Persson (2013-05-21). Marknadschef, Skanska Öresund.

²⁹⁶ Sveriges riksdag. *EU:s svaveldirektiv*. (Online)

²⁹⁷ Lennart Pettersson (2013-04-22). Vice VD, Copenhagen Malmö Port (CMP)

²⁹⁸ Ibid.

²⁹⁹ Ibid.

CMP:s främsta konkurrenter med inriktning hamnverksamhet finns i Helsingborg³⁰⁰, Trelleborg³⁰¹, Göteborg och St. Petersburg³⁰² och det planeras även för en ny tunnelförbindelse mellan Tyskland och Danmark i Fehrman bält. Den sistnämnda kommer fungera alternativ till godstrafiken att välja istället för att ta sjövägen, denna beräknas stå färdig år 2020.³⁰³ CMP tror dock inte att konkurrensen kommer påverka deras verksamhet i större omfattning då de har ett bra geografiskt läge och de nya markområdena ger större kapacitet till att ta hand om större mängder gods. Innan Öresundsbron blev färdig fanns samma orostankar men med facit i hand har t.ex. lastbils- och trailertransporter ökat med 50 % sedan Öresundsbron invigdes.³⁰⁴

³⁰⁰ Helsingborg stad. *Fast HH-förbindelse*. (Online)

³⁰¹ Sydsvenskan. *Trelleborgs hamn bygger vidare öster ut*. (Online)

³⁰² Lennart Pettersson (2013-04-22). Vice VD, Copenhagen Malmö Port (CMP)

³⁰³ SvD. *Jättetunnel planeras under Östersjön*, 2011-10-10. (Online)

³⁰⁴ Lennart Pettersson (2013-04-22). Vice VD, Copenhagen Malmö Port (CMP)

7. Undersökning och analys av Malmös kontorsmarknad

7.1. Hyresutveckling för kontorslokaler i Malmö

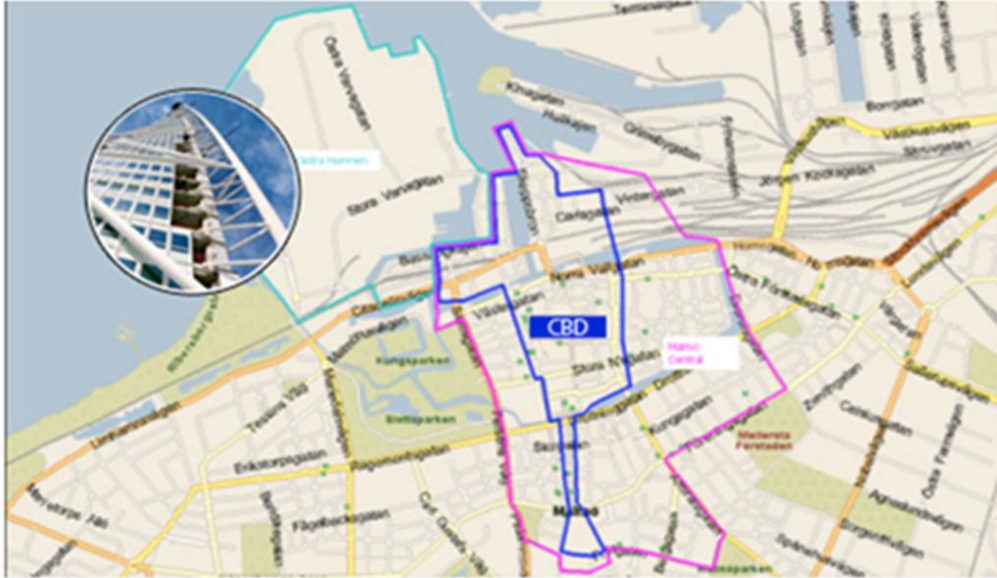
För att illustrera och kunna dra slutsatser om de utbredningar och prisförändringar som skett i Malmös olika kontorsområden har hyreshistorik samlats in från två av de ledande marknadsanalysföretagen Newsec³⁰⁵ och Nai Svefa³⁰⁶. Historiken som har samlats in sträcker sig från kvartal 1 år 2001, till och med kvartal 1 år 2013 och den insamlade datan gäller för följande områden:

- CBD, där inre hamnen ingår, det vill säga även västra delen av Nyhamnen och sedan år 2006 ingår östra delen av Universitetsholmen
- Västra Hamnen och Innerstaden (Innerstaden definieras som området precis utanför CBD)
- Övriga Innerstaden
- Ytterområden och
- Hyllie.

Malmös CBD redovisa i kartan i figur 13.

³⁰⁵ NewSec. *Hyreshistorik*. (mejlkontakt)

³⁰⁶ NaiSvefa. *Hyreshistorik*. (mejlkontakt)



Figur 33: CBD-karta för Malmö, mars 2012³⁰⁷

Två variabler kunde samlas in från båda företagen gällande historik för kontorshyror i Malmö, medelhyra och topphyra. Då den framtagna medelhyran beror mer på det undersökningsunderlag företaget har att tillgå valdes topphyran som mest tillförlitlig variabel och kommer utgöra den primära analysvariabeln. Då topphyran visar den högst avtalade hyran för det specifika området och för det anvisade året, blir den intressant i Malmö där många nya kontorsprojekt färdigställts för inflyttning i de analyserade områdena. Kopplingar kan då dras mellan byggherrarnas investeringsvilja efter de tillkomna områdesegenskaperna, så som Citytunneln.

Den egna tolkningen av hyresnivåerna gick ut på att sammanställa den högst noterade topphyran från de båda företagen för att sedan sammanställa dessa till ett eget underlag. Universitetsholmen är det område som ligger mellan Västra Hamnen och CBD, och där fanns ingen områdesspecifik statistik att tillgå. I studien plockas Universitetsholmen ut som ett separat område, vilket beror på skillnader historiskt mellan de åren som statistiken gäller för. Östra halvan av Universitetsholmen började räknas med i Malmös CBD omkring år 2006³⁰⁸ då flera nya kontorsprojekt färdigställts. Figur 13 visar att östra Universitetsholmen idag ligger inom CBD. Hyresnivåer för Universitetsholmen mellan åren 2001 och 2006 har därför tagits från Västra Hamnen och Innerstaden, och från år 2006 och framåt har hyresnivåerna tagits från CBD. Även Hyllie är speciellt i undersökningen då det är ett nytt kontorsområde i

³⁰⁷ Fastighetsvärlden. *CBD 2012*. (Online)

³⁰⁸ Marie Persson. Marknadschef på Skanska Öresund i Malmö. (2013-05-21)

Malmö, och den enda data som finns att tillgå gäller år 2012 och 2013. För insamlad data och egen tolkning se bilaga 1a och bilaga 1b.

Vid bearbetning av den insamlade informationen görs en nominell diagramtolkning av hyresutvecklingen, men även en reell beräkning av insamlad data genomförs för att få jämförbara värden i dagens penningvärde (januari 2013). Statistik för Sveriges Konsumentprisindex (KPI) hämtas från Statistiska Centralbyrån (SCB), där år 1980 fastställs med värdet 100, se bilaga 2.³⁰⁹ Formeln för att räkna om hyresnivåerna till dagens penningvärde är:

$$\text{Dagens penningvärde}(HYRA_{\text{år } y}) = HYRA_{\text{år } y} \times KPI_{2013} / KPI_{\text{år } y}$$

Det första av följande diagram (diagram 5) redogör den nominella topphyresutvecklingen medan det efterföljande (diagram 6) har räknats om till att visa den reella topphyresutvecklingen.

³⁰⁹ Statistiska centralbyrån. *Konsumentprisindex (1980 = 100), fastställda tal*. (Online)

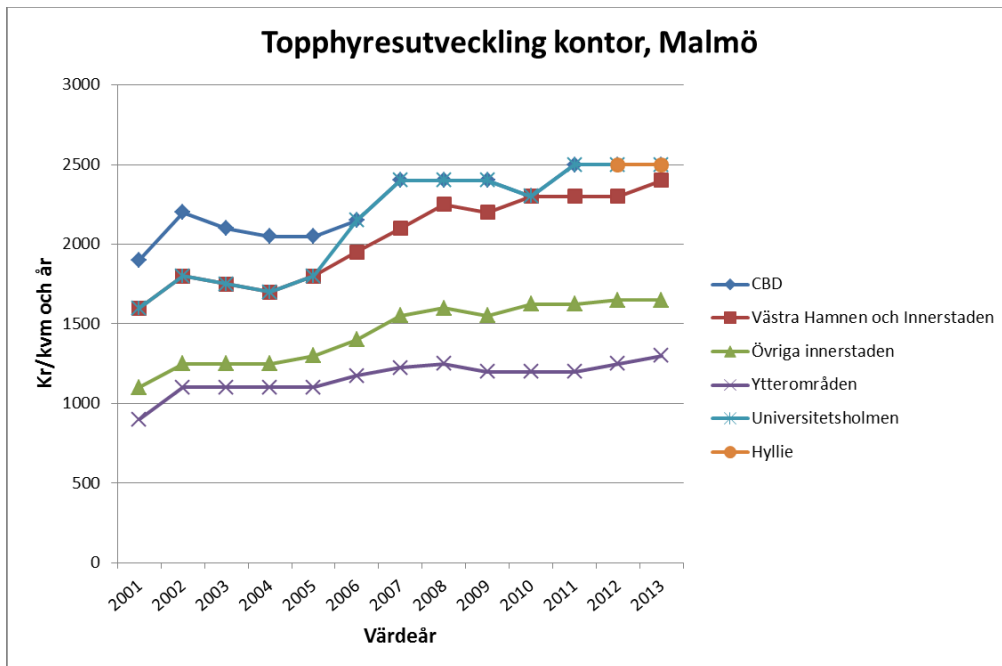


Diagram 5: Nominell topphyresutveckling kontor, Malmö

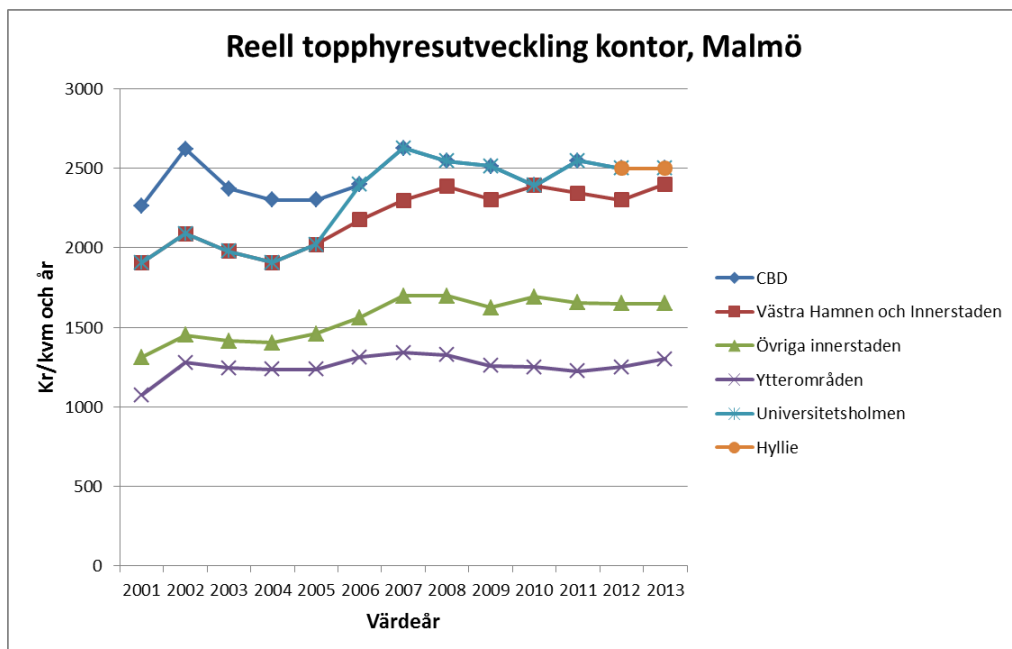


Diagram 6: Reell topphyresutveckling för kontor i Malmö

I avsnitt 4.8. togs begreppet bid-rent-kurva upp och precis som det beskrivs där visar bid-rent-kurvor prisförändringen i förhållande till avståndet från önskad målpunkt, i detta fall CBD:s mittpunkt. Valet att använda den reella utvecklingen är för att ta bort den värdeökning som sker i och med inflationstakten, och för att kunna analysera andra yttre faktorer som har påverkat hyresnivåerna. Se diagram 7.

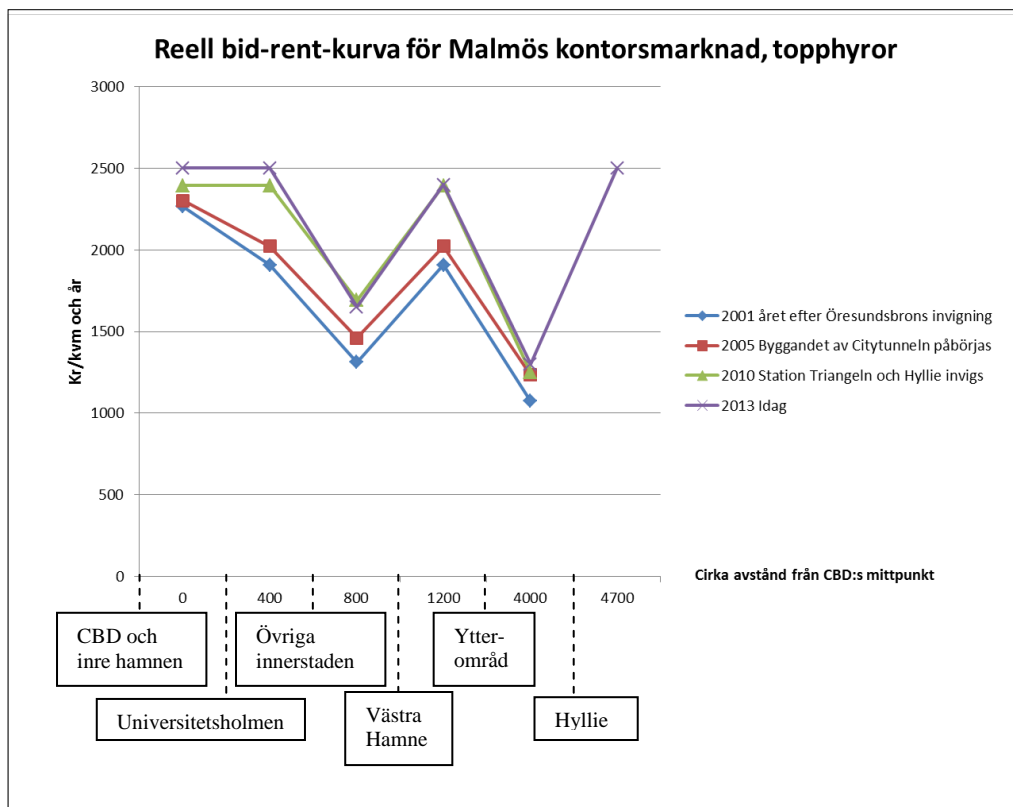


Diagram 7: Reell bid-rent-kurva för Malmös kontorsmarknad

7.2. Analys av Malmös kontorsmarknad

7.2.1. Topphyresutveckling

Genom att studera diagram 5 kan en positiv utveckling ses över hela perioden, utan vidare trendberäkningar kan också en uppåtstigande trend tolkas i samtliga undersökta områden mellan åren 2001 och 2013. Den uppåtstigande trenden var väntad i och med inflationen och värdeökningen på grund av nybyggnationer och framtida förväntningar. Den svagt nedåtlutande trenden mellan åren 2001 och 2004 berörde inte bara Malmö utan berodde på att hela

världsmarknaden, inklusive Sverige, gick in i en tuffare ekonomisk period med sjunkande real BNP.³¹⁰

När politiker, journalister och ekonomer pratar om den svenska tillväxten hänvisar de i regel till statistik över BNP-volymtillväxten, det vill säga hur volymen producerade varor och tjänster förändras från år till år. Detta mått tar emellertid inte hänsyn till vad våra företag faktiskt får betalt för sina produkter och kan därför vara missvisande. Statistiska Centralbyrån mäter även den reala BNP-utvecklingen, vilket är ett mått där man tagit hänsyn till förändringar i ett lands terms-of-trade, det vill säga exportpriserna i förhållande till importpriserna. Real BNP illustrerar på ett tydligare sätt än BNP-volymen hur levnads-standarden utvecklas i ett land. (Svenskt Näringsliv)³¹¹

Efter år 2004 börjar hyresnivåerna för samtliga områden stiga igen. Västra Hamnen stiger kraftigt och år 2010 nådde hyresnivåerna för ett tag samma nivåer som för CBD. Utvecklingen i Västra Hamnen kan antas bero på att de satsningar som har gjorts från 1990-talet och framåt, och som börjar få följeffekter. Det är fler som väljer att bygga nya och moderna kontorsbyggnader i området, dvs. det som kan förklaras utifrån begreppet klusterbildning, se kapitel 4. År 2005 påbörjades också byggandet av Citytunneln. Förväntningar på förbättrad kollektivtrafik blev nu konkreta. Även om en stor del av Västra Hamnen inte är att anse som stationsnära läge för tågtrafik, skapades det nu bättre pendlingsmöjligheter även för dem som etablerat sig där.

Genom att kolla på den reella hyresutvecklingen i diagram 6, där inflationen är borträknad, syns inte samma snabba utveckling för Malmös ytterområden. För Västra Hamnen, Innerstaden och Universitetsholmen däremot syns en tydlig ökning i hyresutvecklingen efter år 2004 och 2005. Förklaringen kan ligga i att världsekonomin hade återhämtat sig och båda områdena exploaterades med nya kontorsprojekt men det sammanfaller också med byggstarten av Citytunneln.³¹² Även CBD visar på tydliga hyresökningar.

Det går inte utifrån diagrammen i avsnitt 6.1 att enbart knyta ett starkt samband mellan citytunnelns byggstart och hyresökningarna i Västra Hamnen och Universitetsholmen, men om det ses ur ett större perspektiv kan det tolkas som en bidragande anledning till att fler byggherrar satsade på attraktiva och påkostade kontorsprojekt.

³¹⁰ Svenskt näringsliv. *Sveriges ekonomi 2005*. s. 11. (Online)

³¹¹ Svenskt näringsliv. *Sveriges ekonomi 2005*. s. 11. (Online)

³¹² Malmö stad. *Historien om Citytunneln*. (Online)

Universitetsholmen är ett bra referensområde till Nyhamnen då det ligger placerat mellan Västra Hamnen och Malmö Centralstation. På Universitetsholmen har också nya kontorsprojekt etablerats sedan år 2006 och det är också dessa som topphyresnoteringarna kan antas gälla för. Hyresnivåerna på Universitetsholmen har ökat med åren och efter år 2006 började även de östra delarna av Universitetsholmen räknas in i Malmös CBD. Även i Västra Hamnen kan ökande hyresnivåer tydas men de började däremot sjunka något under CBD:s nivåer efter år 2010, trots att kontorsprojekt som byggdes där kan anses motsvara kontoren på Universitetsholmen till storlek och standard. Diagram 5 och 6 pekar på att kommersiella hyresgäster har högre betalningsvilja för Universitetsholmen i dag, vilket delvis kan antas ha att göra med avståndet till Centralen.

Det mest intressanta är Hyllie som tidigare utgjordes av åkermark. Det ligger dessutom på längst avstånd från CBD av de utvalda områdena, men redan från år 2012, då statistik började smalas in för området, nådde det samma hyresnivåer som CBD. Vid jämförelse med den blandade lokalanvändningen i Malmös ytterområden består Hyllie endast av nybyggda lokaler med inriktning mot kontorsverksamhet eller service, men stationen invigdes redan innan de första kontorshyresgästerna flyttade in. Byggherrarna i Hyllie har även satsat på höga byggnader, t.ex. Point Hyllie hus A, vilket vi konstaterat kostar mer att bygga. Här syns ett samband mellan de goda kommunikationsmöjligheternas och byggherrarnas investeringsvilja.

Utifrån tolkningen i diagram 5 och 6 kommer det stationsnära läget i Nyhamnen generera hyresintäkter av de högre nivåerna i Malmö.

7.2.3. Reell bid-rent-kurva

Diagram 7 ska visa hur betalningsviljan förändras med avståndet av kontorslokalernas geografiska placering utifrån från CBD. Det bör uppmärksammas att bid-rent-kurvan visar betalningsviljan för utvalda områden. Diagram 7 visar t.ex. en starkt uppåtgående betalningsvilja från avståndet 4000 meter till 4700 meter, men i statistiken har hänsyn endast tagits till Hyllie vid 4700-metersmarkeringen. Topphyresnivåer för andra områden än Hyllie på avståndet 4700 meter kan inte styrkas i denna studie.

Enligt teorierna i urban ekonomi bör betalningsviljan för kontorslokaler vara konstant avtagande i takt med att avståndet från CBD. Om statistik hade inhämtats från en tid innan stadsutvecklingen av Västra Hamnen och Hyllie skulle diagrammet sannolikt stämt bättre in med den urbana teorin gällande kontorsmarknaden. Malmö är dock en förhållandevis liten stad med korta

avstånd och det gör att områden, som Västra Hamnen som ligger längre bort från CBD än delar av övriga innerstaden, ändå kan uppnå högre hyror.

För Hyllie kan samma resonemang föras som vid analys av hyresutvecklingen i avsnittet innan. De tydliga satsningarna från Malmö stad på bland annat station Hyllie och vägnät gav byggherrarna möjlighet till ett nytt attraktivt område för kontorsexploatering.

Även i diagram 7 visas att stationsnära och nysatsande områden når den högsta betalningsviljan och att döma av Nyhamnens läge gör Malmö stad rätt om de väljer att satsa i området framöver.

8. Analys av det kommunala planarbetet

8.1. Urban ekonomi i stadsplanering

Malmö stad hade redan år 1862 utvecklingsplaner för det centrala markområdet Nyhamnen, men dessa planer skulle senare inte genomföras helt och fullt. År 1990 blev utvecklingsplanerna aktuella igen och slutligen i översiktsplanen från år 2000 blev idéerna om blandad stadsbebyggelse en konkret vision. En av de stora markanvändarna Copenhagen Malmö Port (CMP) blev trångbodda i Nyhamnen och var själva med och tog initiativ till att lämna Nyhamnen till år 2020, vilket har underlättat planeringsarbetet för Malmö stad i Nyhamnen.

Enligt teorierna från urban ekonomi ger det högst markvärde att bygga kontorsbyggnader närmast det centrala affärsområdet (CBD) och där faller Malmö stads visioner in helt. Utvecklingsbara fastigheter finns i Nyhamnen och eftersom Malmö stad äger delar av marken i Nyhamnen kan de också få del av den vinst som värdeökningen av marken genererar, i och med de nya förväntningarna. Malmö stad äger bl.a. det område som CMP lämnar.

Enligt analysen som grundar sig på hyresstatistik från Malmös kontorsmarknad finns det goda möjligheter för Nyhamnen som stationsnära område. Den högsta betalningsviljan i Malmö för kontorslokaler finns i kontorsområden med liknande förutsättningar som Nyhamnen. Viljan från den kommersiella marknaden att lokalisera sig i kommunikationsnära områden bekräftas också av Newsecs utredning om vakansgrader i områden med goda kommunikationsmöjligheter under finanskrisen, mellan åren 2008 och 2011. Låga vakansgrader är en bidragande faktor till ett lyckat kontorsprojekt. Kontorslokaler nära CBD bidrar också till en hög betalningsvilja. Detta leder till att Malmö stad enligt urban ekonomi har den rätta visionen ur en värdehöjande synvinkel för Nyhamnen, med en vision om blandad stadsbebyggelse där bland annat kontorsetableringar ingår. Malmö stad framhåller i flera dokument att bostäder kommer att få prioritet i Nyhamnsområdet. Exakt vad det innebär är inte helt fastställt än då detaljplanearbetet för området ligger i sin vagga, men att bostäder får prioritet i området kommer att leda till positiva effekter för Nyhamnsområdet som helhet, mer i avsnitt 8.2.

Visionerna om ett Malmös Manhattan centralt i Malmö stämmer också in på markvärdesteorierna i urban ekonomi. Enligt det planprogram som tagits fram inför det kommande detaljplanearbetet mellan Carlsgatan och Centralen finns två alternativ, ett med högre bebyggelse upp mot 16 våningar, och ett med lägre bebyggelse upp mot 6 våningar. Detaljplanen för Jernhusens fastighet

Innerstaden 31:12 (DP 5169) medgav möjlighet till en byggnadshöjd på 58 meter för ett av flerbostadshusen, vilket med en uppskattad våningshöjd på cirka 3,6 meter ger 16 våningar. Antagandet av DP 5169 tyder på att Malmö stad godkänner tanken om högre bebyggelse i Nyhamnen som är ett centralt beläget område och som dels ingår i CBD eller har en nära koppling.

Malmö centralstation har sedan den byggdes varit en nod för resande till och från Malmö. I och med Öresundsbron, de nya stationerna, Pågatågen och Öresundstågen har den stärkts ytterligare, och även för dem som reser inom Malmö. Hela utvecklingsområdet i Nyhamnen ligger inom nära avstånd från Centralen och gör att alla etableringar kommer ha snabba kommunikationer till stora delar av Skåne, Kastrup och Köpenhamn med mera. Kastrup är en internationell flygplats med kopplingar till hela världen och resan på endast 21 minuter till Kastrup kan vara en avgörande faktor för de företag som vill ha en nära koppling till internationella kunder och samarbetspartners. Den tillgängliga arbetsmarknaden har också ökat för företagen i och med de förbättrade pendlingsmöjligheterna, vilket leder till att de möter en mer elastisk arbetsmarknad. Hur trade-off-effekten som Timothy Darrens och William Wheatons konstaterade i USA kommer återspegla sig i Nyhamnen är svårt att förutspå, men troligen kommer inte lönerna påverkas i större omfattning på grund av det stationsnära läget.

Arbetsmarknadens volym ger också goda förutsättningar för kunskapsmatchning till de arbetstillfällen som skapas i Malmö och i Nyhamnen. Combes och Durantons studie om att företag i konkurrensutsatta sektorer får minskade trade-off-vinster i ett kluster kan få en betydelse för dessa företags etablering i Nyhamnen, men Malmö Högskola, Lunds Universitet och andra närliggande utbildningar förser marknaden med ny arbetskraft kontinuerligt, dvs. arbetskraft med kompetenser som kommersiella företag behöver.

Då centralstationen är en stark nod i Malmö med mycket folk i rörelse är det en attraktiv plats för företag att marknadsföra sina företagsmärken på. De kommersiella verksamheter som etablerar sig på synhålls avstånd från stationen och sätter upp företagsmärken synligt på byggnaden kommer få dessa exponerade för 17 miljoner resande människor varje år, plus för de andra som rör sig i området. Den aktiva rörelsen gör området också attraktivt som mötesplats. Genom den höga aktivitetsnivån i området runt centralstationer för det med sig en positiv externalitet då förutsättningar finns för serviceverksamheter, främst restauranger och caféer som kan utgöra tillfälliga mötesplatser för enklare möten.

Ur en makroekonomisk synvinkel ger pendlingsmöjligheterna med tågtrafiken möjligheter för den urbaniseringsekonomi, som finns i Malmös CBD och när-områden, att växa och även få tillgång till andra klusterområden, bland annat Lund med sina forskningsanläggningar varav några unika. Urbaniserings-ekonomier tenderar att utvecklas snabbare än lokaliseringsekonomier och då Malmö räknar med en befolkningstillväxt är det därför gynnsamt att utveckla Nyhamnen också ur den synvinkeln.

Vid hyresnivåanalysen kan det ses att främst CBD, Universitetsholmen och Hyllie konkurrerar med Nyhamnen om de högst betalningsvilliga hyresgästerna. Västra delen av Nyhamnen ingår i CBD men innerstadens CBD kommer alltid ha en stark dragningskraft för verksamheter med mycket kundkontakt. Det som innerstaden saknar är nya kontorsetableringar. Under senare år i Malmö har nästintill alla nya kontorsprojekt skett i Västra Hamnen, Universitetsholmen och i Hyllie. Vad gäller Universitetsholmens konkurrenskraft har det området ett bättre läge jämfört med Nyhamnen. Det ligger nära Centralen men också mitt emellan kontorsetableringarna i innerstaden och Västra Hamnen.

Hyllies konkurrenskraft idag är tydlig med tanke på de hyresnivåer som området lyckas nå, men på längre sikt är det inte helt tydligt. Malmö stad visar i och med de satsningar som gjorts att man tror starkt på Hyllies framtid. Mycket planeras även inför framtiden i Hyllie men områdets framtida attraktivitet hänger också på hur befintliga serviceverksamheter kommer klara sig och hur mycket ny service som kommer att etableras. De är troligt att fler serviceverksamheter kommer att etableras i Hyllie i takt med att de planerade kontors- och bostadsetableringarna färdigställs. Idag finns bland annat Emporia och en del andra serviceverksamheter i Hyllie men än så länge kan utbudet inte mäta sig med t.ex. innerstadens matutbud.

Malmö Näringsliv skrev att med den stora ökningen i kontorsstocken som pågår kommer det bidra till en avtagande hyrestillväxt under den närmaste tiden. Nyhamnen är ett område som kommer att genomgå en utvecklingsfas under flera år framöver, CMP lämnar t.ex. sitt område år 2020, och projektens lönsamhet är inte beroende av hyrestillväxten i dagsläget. För att fylla en växande kontorsstock med hyresgäster räcker det inte med att flytta runt befintliga företag i Malmö utan det måste fyllas på med nya. Malmö näringsliv skriver att flera företag har nyetablerat sig i Malmö och i MalmöLäget redovisas att mellan åren 2004 och 2012 har det genomsnittligt tillkommit sju nya företag för varje företag som har avvecklats. De relevanta frågorna att ställa är:

- Vilken storlek har de inflyttade företagen, dvs. hur personalintensiva är de och hur mycket kontorsyta är de i behov av?
- Hur stort kontorsbehov har de nystartade företagen och hur snabbt kan de expandera (nystartade företag kan inledningsvis antas vara fåmansföretag)?

Nystartade företag kan inte antas generera ett behov som täcker tillräckligt mycket för att starta stora nya kontorsprojekt där målet kan vara att fylla 7000-8000 m² lokal.^{313, 314}

Som Sveriges tredje största stad med ett brett näringsliv bestående av både produktions- och tjänsteinriktade företag kommer Malmö också kunna erbjuda företagen i Nyhamnen att nyttja lokalt etablerade underleverantörer och dra nytta av skalekonomin.

Kunskapsspridning är något som påverkas av både kommunala och privata initiativ. Kommunen påverkar kunskapsspridningen genom att planera attraktiva städer med miljöer som människor vill vistas i tillsammans. Inom de privata företagen är det de själva som avgör hur och med vem kunskapsspridningen ska ske. Möjligheterna till kunskapsspridning finns i Malmö. Nyhamnen har ett bra geografiskt läge för att utnyttja dessa möjligheter. Universitetsholmens utveckling med Malmö Högskola ligger ett stenkast från Nyhamnen, och det finns företag inom olika marknadssegment tillgängliga tack vare tågtrafiken. Ett exempel på möjligheter för kunskapsspridning på mikronivå är den gamla industribyggnaden Saltimporten på Grimsbygatan som idag är omgjord och innehåller flera hyresgäster som på ett eller annat sätt jobbar med formgivning. Samarbete mellan hyresgästerna har inte bekräftats men möjligheter för privata initiativ till inspirationsinhämtning och kunskapsspridning finns.

Byggherrar som väljer att investera i Nyhamnen kommer få betala ett högre markpris jämfört med lägen längre bort från centrum och Centralen, men de kommer också dra nytta av positiva externa effekter och hyresgästerna kommer ha en högre betalningsvilja för läget. Som visats i områdena Västra Hamnen, Universitetsholmen och Hyllie finns incitament till att satsa större mängder kapital på byggnadernas utformning och funktion, och det kommer förhoppningsvis leda till en attraktiv bebyggelse. Jernhusen har redan visat att de vill bidra till detta med sitt kontorshus Glasvasen, med en välvd fasad.

³¹³ NCC. *Koggen 2, Malmö*. (Online)

³¹⁴ Skanska. *Hyllie, Klipporna, 500-7000 Kvm* (Online)

8.2. Bebyggelse, stadsstruktur och trafik

I följande avsnitt används Jan Gehls tolv-kriteriemodell för stadsrumsanalys. Även övriga utvecklingsaspekter som tagits upp vävs in i dessa delar för att sedan sammanställas i modellen. Då allt planeringsarbete gällande Nyhamnens utveckling inte är klarlagt kommer analysen bestå både av granskning och av hittills framtagna planer, men också analys av vad som skulle vara gynnsamt för området.

8.2.1. Bebyggelse och stadsstruktur

Skydd mot brott och våld – säkerhetskänsla

Malmö stad vill att Nyhamnen växer fram till att bli en tät och blandad stadsbebyggelse med prioritet bostäder. Att bostäder får en prioriterad roll kan ses som positivt då det blir liv och rörelse dygnet runt. De boende skapar en trygghetskänsla som kan vara av betydelse då området gränsar mot stora områden med hamn- och industriverksamhet, och som kan upplevas mindre gästvänliga då de inte till lika stor del är upplysta och det är lägre aktivitetsnivå under dygnets sena timmar. Med rangerbangårdens närvaro blir trygghetskänslan än viktigare eftersom området till viss del är avskärmat från övriga staden med dess rörelser och aktiviteter som pågår dygnet runt. Även om bostädernas fönster kommer lysa upp området och visa på andra människors närvaro är det viktigt att kommunen planerar för god belysning. Närmast Centralstationen kan det antas att rörelse kommer ske under större delen av dygnet men på helgkvällar och vid stora evenemang finns det också negativ aktivitet genom störande människor.

Malmö stad vill bygga en förtätad stadsdel, vilket kommer att innebära en högre befolkningsdensitet, de borde också i det fortsatta detaljplanarbetet tänka på hur illusionen av högre befolkningsdensitet kan framställas i och med större fönster ut mot markplan. Även byggherrar borde se en vinning i detta, då även en illusion av hög befolkningsdensitet skapar ett gott rykte för området. Studentbostäder skulle konkret bidra till ökad befolkningsdensitet och skulle därmed vara fördelaktigt i Nyhamnen på flera sätt. Malmö Högskola har många av sina lokaler på gångavstånd från området. Studenternas oregelbundna tider skulle leda till en högre aktivitetsnivå under dygnets alla timmar. Studentbostäder skulle även vara fördelaktigt med tanke på den förtätning som Malmö stad vill åstadkomma i Nyhamnen. Studentbostäder är små till ytan och kräver få parkeringsplatser då studenter väljer kollektivt resande.

Skydd mot obehagliga väderupplevelser

Området ligger riktat ut mot Öresund och är det område som först möts av havsvindarna. Vinden kan ge obehagliga väderupplevelser och om det kombineras med regn upplevs det ännu värre. Siktfälten från Nyhamnens centrala delar och norrut, i riktning mot Öresund, korsas av den hamn och industriverksamhet som är etablerad i Mellersta och Norra Hamnen. Det är därför inte siktförstörande att placera högre och mer avskärmade byggnader längs områdets norra gränser för att på så vis bromsa vindarna som kommer från Öresund. Det skulle även skydda mot de eventuella buller- och emissionsstörningar som kan uppkomma vid hamnverksamheten.

Möjligheter att stå eller stanna till

Enligt de tänkta planer som fanns i ÖP 2025 (den tillbakadragna fördjupade översiktsplanen) markerades två parkområden i Nyhamnen, samt ett grönt stråk i öst-västlig riktning. Dessa element skulle utgöra lugna miljöer för den passerande att kunna pausa i. Antagna planer på ett stationstorg finns också och därifrån kommer att finnas siktält mot både gammal arkitektur som Posthuset och mot ny arkitektur som Glasvasen, vilket gör det inbjudande att stanna till. Det kommer också vara människor i rörelse runt stationen. Även Hamnparken är ett område som inbjuder till pauser då åskådaren därifrån har utsikt mot Öresund, området Dockan, Nyhamnsbassängen med omgivande bebyggelse, men också mot kryssningsverksamheten i Frihamnen.

Möjligheter att sitta

I områdets västra delar kommer det finnas möjligheter att sitta i och med den tänkta utformningen av Skeppsbron till restaurangstråk. I övriga delar beror dessa möjligheter helt på hur kommunen väljer att utforma stadsrummen.

Möjligheter att se

Från Grimsbygatan nordvästra delar ges ett långsträckt siktält mot samma mål som nämndes för Hamnparken ovan. Åt nordost ses industrihamnsområdet men söderläget är riktat in mot Nyhamnsbassängen. Fastighetsutvecklare ser det positivt om kommunen arbetar för att skapa ett sammanhängande område runt denna vilket även skulle öka antalet detaljer att studera för samtliga som passerar eller befinner sig i området. De som etablerar sig längs med de övriga kajerna i Nyhamnsbassängen och längs med Ångbåtsbron kommer också få ett liknande siktält som fastigheterna på Grimsbygatan. Längre sydost på Grimsbygatan beror sikten på den framtida utvecklingen, men även där är sikten mot norr riktad mot industrihamnsområdet. Att området för industrihamnen utgör en nära granne behöver inte utgöra något negativt för sikten. Där pågår ett annat rörelsemönster och kan likväl fånga personers intresse som utsikten mot innerstaden.

Om det öst-västliga stråket som beskrivs i ÖP 2025 realiseras, ger det en genomsikt för hela området i samma riktning. Även övriga stråk som Carls-gatan och Jörgen Kocksgatan är långa stråk med rena och långa siktfält. Det är viktigt för kommunen att arbeta med vad stråken ska fyllas med för att ge en detaljrik och attraktiv vy.

På Nyhamnssidan och öster om stationsbyggnaden, längs Carls-gatan, är idag rangerbangården ingen visuell barriär för fastigheterna i Nyhamnen in mot innerstaden, därifrån kan innerstadens kyrktorn och takåsar ses.

Byggnaden som utgör centralstationen är ett visuellt hinder för dem som går till fots mot Nyhamnen från Innerstadens primära handelsstråk, stråket mellan Triangeln och centralstationen. Byggnaden är en lång byggnad i väst-östlig riktning och dess tegelfasad med få glaspazier skärmar av siktfältet och tar bort den visuella kopplingen till Nyhamnen. Detta beskrivs närmare i avsnittet *Skala*.

Möjligheter att prata och lyssna

Området kommer bestå av blandad stadsbebyggelse med prioritet bostäder vilket uppfattas som lugn omgivning. Trafik kommer att gå genom området, men då CMP flyttar bort hamnverksamheten med tillhörande godstransporter från Nyhamnen förväntas buller i området hamna på normal nivå för stadsmiljö. Det godsspår som CMP arbetar för att få mellan Mellersta Hamnen och Norra Hamnen kommer ligga så långt bort från bebyggelse i Nyhamnen att det inte kan förväntas medföra några bullerstörningar.

Även den industri som finns öster om studieområdet är att anse som mjukare industri med lägre bullernivåer. Nu har Malmö stad inte kommit in på detaljarbetet gällande utformningen av stadsrummen men man kan rekommendera att de arbetar med de små faktorer som gör ett stadsrum attraktivt att uppehålla sig i för att inte bara skapa genomfartsstråk, t.ex. sittplatsernas utformning gentemot varandra.

Läs även om spårvagnens påverkan under *Skydd mot trafik och olyckor – trygghetskänsla*, avsnitt 8.2.2.

Möjligheter för lek och rörelse

Större delen av området är vattennära och skapar möjligheter för olika vattenaktiviteter, bland annat fiske, främst vid Hamnparken. Andra delar av området har inte klarlagts, men kommunen ser möjlighet för grundskolor i området vilket bör leda till byggande av lekplatser och idrottsplatser med mera.

Skala

Diskussioner som funnits angående Malmös Manhattan kan ha förstärkts i media men Malmö Stadsbyggnadskontor har själva gått ut med information som detta begrepp grundas på. I den detaljplan som hittills godkänts för området (DP 5169) medgavs att delar av bebyggelsen tillåts nå en högre höjd i jämförelse med dagens huvudsakliga bebyggelse i Nyhamnen. Vad kommunen väljer att arbeta fram framöver återstår att se, men som tidigare nämnts kan högre bebyggelse vara lämpligt i områdets norra delar. Med tanke på stadsbilden och upplevelsen, samt att prioritet ska vara bostäder och att skapa ett attraktivt område, kan det gynna Nyhamnen att Malmö stad inte bara ser hög bebyggelse i det framtida Nyhamnen. Det kan vara lämpligt att placera lägre bebyggelse eller bebyggelse med indragna våningsplan närmast de områden som ovan beskrivs som sitt- och pausvänliga. Lägre bebyggelse längs de södra delarna skulle också öka solinsläppet i området.

En större skala skulle däremot vara gynnsamt för vissa byggnader i området. I avsnitt 3.2. beskrivs landmärken som ett attribut i staden. Kevin Lynchs beskrivning av Katedralen i Venedig var enligt följande: ”väl synligt såväl på nära som på långt avstånd, dagtid som nattetid, omöjlig att ta fel på i staden, dominerande i sin storlek och det går att skapa sig en uppfattning om avståndet till den även om åskådaren befinner sig på långt avstånd”. Om detta jämförs med byggnader och objekt i Malmö finns det en byggnad som sticker ut mer än andra: Turning Torso med sina 190 meter och karaktäristiskt vridna konstruktion. Men det finns även fler byggnader som fungerar som landmärken eller kommer att göra vid deras färdigställande, t.ex. hotellet vid området Triangeln, hus A i Point Hyllie och Malmö Live på Universitetsholmen med flera.

Malmö C:s stationsbyggnad utgör en visuell barriär mot Nyhamnen gentemot människorna som befinner sig på marknivå i innerstaden. Den gående personen som kommer från innerstaden och mot stationen har först nästan inget siktfält alls på grund av den bebyggelse som finns i innerstaden och längs Norra Vallgatan. När denne sedan kommer fram till Norra Vallgatan är fokus på övergångsstället och trafiken, efter att ha korsat Norra Vallgatan är vinkeln mot stationsbyggnaden sådan att nästan bara den översta våningen på Slaghusets är synlig.

Då Malmö har en tradition av höga byggnader i staden, samt att de beskriver Nyhamnens nya skyline som ett komplement till Malmös allt taggigare siluett, kan det ses lämpligt att åtminstone en byggnad med en väl synlig höjd tillåts i Nyhamnen, främst för att göra människorna i innerstaden medvetna om att det

finns något bakom centralstationen. Det måste förstås också finnas en privat aktör som kan få lönsamhet i ett sådant projekt. Det ska tilläggas att enligt Jernhusens detaljplan tillåts byggnader om på 58 meter, men det är lägre jämfört med Slaghusets kontorshus som når 63 meter.

Möjligheter att njuta av bra väder

Beroende på hur Hamnparken exploateras framöver kan den ge bra möjligheter till att njuta av bra väder. Som nämnt är det bra siktfält, fiskemöjligheter och stora grönytor för både aktiviteter och avkoppling i solen. Skeppsbrons utformning och den serviceverksamhet som enligt antagen detaljplan ska finnas vid stationstorget kommer ge möjlighet till restaurangliv och cafébesök.

Enligt ÖP 2025 är förslaget att två parker ska anläggas i Nyhamnen och i PP 6033 föreslås grönytor på byggnadernas tak. Det är dock ännu inget bestämt hur Malmö stad kommer att lösa behovet av fler grönytor.

Positiv upplevelse

Nyhamnen kommer erbjuda en blandad och detaljrik stadsbebyggelse. Bland det anrika, detaljrika och redan befintliga finns flera byggnader. Nyhamnen kommer innehålla detaljrika och lekfulla fasader, om det nya som förväntas byggas i studieområdet följer förväntningarna i PP 6033 och den genomgående trenden för Malmös senaste exploateringar i Västra Hamnen, Universitetsholmen, Hyllie och innerstaden med CBD. Området är dessutom vattennära vilket bidrar till fina vyer.

8.2.2. Trafik-, gång- och cykelnät

Skydd mot trafik och olyckor – trygghetskänsla

Malmö stad arbetar aktivt för att göra Malmö till en attraktiv cykel- och kollektivt resande stad. Enligt ITDP:s studie som bland annat innehöll fakta från Amsterdams och Köpenhamns arbete mot ett minskat bilanvändande i staden, är det möjligt att uppnå ett lyckat resultat med ett aktivt arbete, om det sker i en takt som invånarna hinner anpassa sig till. Med ett större antal gående och cyklande i staden får också säkerheten för dessa en större betydelse. Cyklister avstår eventuellt från cykeln om de inte kan känna sig säkra i trafiken, t.ex. om de blandas med bilar och andra motorfordon. Det som är ett orosmoln för Nyhamnens cyklister och gående är att Västra Hamnen inte är färdigexploaterat och med ökad exploatering följer en ökad trafikmängd. Hur det slutligen kommer att utveckla sig är osäkert att prognostisera utifrån den information som samlats in till denna studie. Det innebär dock en risk för ökad belastning på Carlskatan som enligt Malmö stads planer förväntas avlasta Norra Vallgatan med bland annat trafik till och från Västra Hamnen. Det

Malmö stad nu har tagit fram och som ska tas i bruk är 15 superbussar som förhoppningsvis ska förbättra det kollektiva resandet och då också till Västra Hamnen.

Mest positivt för trafiksäkerheten i Nyhamnen är att Copenhagen Malmö Port (CMP) helt har lämnat Nyhamnsområdet och med det försvinner även deras godstransporter.

Spårvagnstrafiken är viktig för att ge Malmöborna en mer effektivt och behovstäckande kollektivtrafik genom hela Malmö. För Nyhamnen som stadsdelsområde i Malmö kan spårvagnarna ses som både ett positivt och negativt inslag i stadsbilden. Om spårvagnsdepån placeras öster om Nyhamnsområdet kommer alla spårvagnar ha Nyhamnen som genomfartssträcka vid fler tillfällen än om Nyhamnen bara varit en station längs spårsträckningen. Risken är att ett onödigt högt antal spårvagnar kommer gå genom området, sett till antalet resenärer och det kan medföra bullerstörningar och säkerhetsrisker för gående och cyklister.

Möjligheter att gå

Enligt Malmö stad är tanken att Skeppsbron ska bli ett nytt tillskott i Malmös restaurang- och krogliv. Stråket vid Skeppsbron blir också lämpligt ur turistsynpunkt, då de turister som åker med kryssningsfartygen anlägger vid Grimsbygatan och kan ledas bort från industri- och hamnområdet, och vidare in mot Malmös innerstad via detta stråk. Idag har cykelbanan mellan Grimsbygatan och Hans Michelsensgatan färdigställt vilket är ett bra första steg. Det som skulle vara positivt för Nyhamnen är om stråken som går genom Nyhamnen i öst-västlig riktning får en synlig kontakt med stråket längs Skeppsbron. Den mest attraktiva egenskapen i ett stadsrum är att se och vara nära andra människor enligt Gehl med flera. Förhoppningsvis skulle det också kunna gynna affärer i Nyhamnsområdet då stråken in i Nyhamnen blir mer inbjudande för de som rör sig på Skeppsbron om de ser andra människor röra sig inne i området. Dessa åtgärder är även bra för att gynna turistnäringen med den kryssningstrafik som nu påbörjats i Malmö hamn. Turisterna kommer snabbare in i stadsbebyggelse och får en mer positiv bild av Malmö.





Studier har visat en stations primära upptagningsområde för arbetande är inom en radie av 500 meter. För boende var upptagningsområdet något längre eftersom de ofta har tillgång till cykel vid bostaden. De 500 meterna för arbetande är inte en hårt definierad gräns, utan kan anses utgöra det optimala upptagningsområdet. Som jämförelse är avståndet mellan Centralen och station Triangeln cirka 1600 meter, vilket gör att de som befinner sig i mitten har cirka 800 meter lång promenad för att ta sig till närmaste station. En viktig

lösning som realiserats i Nyhamnen är den cykelväg som kortar avståndet för gående och cyklister mellan nordvästra Grimsbygatan och Centralen. Lösningen gör att det längsta gång- och cykelavståndet från centralstationen till Nyhamnens yttersta områden är cirka 1,2 km. Längre fram i tiden och i takt med områdets utveckling kommer fler busslinjer gå genom området och en eventuell spårvagnsförbindelse.

Enlig Kevin Lynch kan gränser (barriärer) stärka ett områdes identitet. Det är mycket troligt att barriären kommer hjälpa att definiera Nyhamnen som område men Malmö stads vision om att länka samman Nyhamnen med resten av staden ses som positivt. Även en tydligt definierad stadsdel behöver vara lättillgänglig. En av de egenskaper som stationen och rangerbangården för med sig är just barriäreffekten som uppstår in mot innerstaden och som också förstärks av kanalen. Biltrafiken är inte lika beroende av korta avstånd och tar sig runt denna men för cyklister och gående blir det ett problem, vilket både kommunala och privata aktörer har bekräftat. På grund av Citytunneln går det inte att gräva en gång- och cykelpassage under barriären och de lösningsförslag som finns att bygga en passage över barriären är osäkra och inget förslag har ännu fått klartecken. Sammantaget gör detta att det är omöjligt att säga om denna passage kommer realiseras eller inte, men Malmö stad ser passagen som viktig för området och en lösning eftersträvas.

8.2.3. Sammanställning

En sammanställning av stadsrumsanalysen kan göras enligt den tolv-kriterieanalys som Gehl, Gemzøe, Kirknæs och Søndegård har tagit fram. I standardutförande rangordnas de olika kriterierna enligt en tregradig skala men i denna analys kommer en fjärde färg användas för de kriterier där det inte finns tillräckligt med beslutsunderlag från kommunal och privat sida för att avgöra hur det framtida kriteriet kan förväntas bli uppfyllt, se figur 14. Färgskalan är som följer:

-  Förväntas uppnå goda resultat
-  Förväntas uppnå bra resultat men framtida utredningar kommer avgöra
-  Behöver utredas vidare för att finna eventuella lösningar för att uppnå dagens visioner
-  För lite information finns tillgänglig för att analysera ett slutresultat

S K Y D D	Skydd mot trafik och olyckor – trygghetskänsla <ul style="list-style-type: none"> Skydd för gående Minimera trafikpåverkan 	Skydd mot brott och våld – säkerhetskänsla <ul style="list-style-type: none"> Livligt och publikt Bevakande ögon Överlappande funktioner mellan dag- och nattetid Bra belysning 	Skydd mot obehagliga väderupplevelser <ul style="list-style-type: none"> Vind Regn/snö Kyla/värme Föroreningar Damm, ljud, bländning
	K O M F O R T	Möjligheter att gå <ul style="list-style-type: none"> Rum att gå Intressanta fasader Få hinder Bra ytor Tillkomst för alla 	Möjligheter att stå/stanna till <ul style="list-style-type: none"> Gränseffekter/attraktiva zoner att stanna till i Stöd för de stående Detaljrika fasader som uppmuntrar till att stanna till
T R I V S E L		Möjligheter att se <ul style="list-style-type: none"> Lämpliga siktvstånd Obehindrade siktfält Intressanta siktfält Belysning (vid mörka dygnstimmar) 	Möjligheter att prata och lyssna <ul style="list-style-type: none"> Låg bullernivå Gaturumsmöbler som förser rummet med mötesplatser
		Skala <ul style="list-style-type: none"> Mänsklig skala och design på byggnader 	Möjligheter att njuta av bra väder <ul style="list-style-type: none"> Sol/skugga Värme/avsvalkning Vindskydd

Figur 14: Tolv-kriterieanalys, sammanställning

8.3. Utvecklingsmöjligheter förbi Nyhamnen

I ÖP 2000 finns ett område norr om den sydöstra delen av Grimsbygatan och som är markerat med blandad stadsbebyggelse, det vill säga en del av södra Frihamnen. Under detta arbetes gång ställdes förslag till ny Översiktsplan för Malmö (ÖP 2012) ut, och i ÖP 2012 är endast mark söder om Grimsbygatan markerad med blandad stadsbebyggelse, vilket följer den överenskommelse som CMP har gjort med Malmö stad. En mindre del av Södra Frihamnen är markerat som utredningsområde i ÖP 2012 och det kan tolkas på två sätt, antingen att Malmö stad väntar med att gå ut med beslut angående den marken eller att de hittills inte har hunnit markera det i kartan då planarbetet pågår. Möjlighet att sluta överenskommelse finns enligt gällande nyttjanderättsavtal parterna emellan. Med tanke på den kommunikation som har skett mellan Malmö stad och CMP angående Nyhamnen kommer det antagligen att planeras för mjuka verksamheter i södra Frihamnen om det blir antaget som hamn- eller industriområde.

Söder om Nyhamnen finns redan innerstaden och väster om Nyhamnen pågår utvecklingen av Universitetsholmen och Västra Hamnen. Annan mark norr och öst om Nyhamnen är inför framtiden markerad med särskilda verksamhetsområden i såväl ÖP 2000 som i ÖP 2012.

9. Slutsatser

9.1. Slutsatser

9.1.1. Planering och värdeutveckling

För att uppnå ett attraktivt företagsklimat i en stad och i ett område krävs både kommunala och privata initiativ. Enligt de framtidsvisioner och hittills antagna planerna som finns rörande Nyhamnen, bidrar Malmö stad som stadsplaneringsansvarig med en betydande del av det som kan anses ligga under deras ansvarsområde. I Malmö stads förberedande stadsplanering och i den stadsplanering som färdigställts för Nyhamnen, lyser tydligt de värdeskapande faktorerna från urban ekonomi igenom. En stadsmässig exploatering kommer ge ett högre markvärde, vilket också visar på att marken utnyttjas på ett mer fördelaktigt sätt.

Diagram 4 i avsnitt 4.8, som visar bid-rent-kurvan för markanvändningen i förhållande till avståndet från det centrala affärsområdet (CBD), tar inte hänsyn till att hamnområdet ligger precis angränsande till CBD. Nu löste Malmö stad och Copenhagen Malmö Port (CMP) nya markområden för hamnverksamheten men om så inte varit fallet hade hamnverksamheten haft en större nytta för Sverige som riksintresse och eventuellt fått företräde. Detta trots att CMP inte har lika hög betalningsvilja och inte har lika stor trade-off-vinst av att befinna sig i urbaniseringsklustret som en kontorsverksamhet. Nu var CMP själva med och tog initiativet till flytten och det skapade goda förutsättningar för Malmö stad att komma fram till en bra planering.

Konkurrensen som finns från andra delområden i Malmö är både negativt och positivt. Det negativa är att hyresgästerna får alternativ till att etablera sig i Nyhamnen, t.ex. lokaler i Hyllie eller Universitetsholmen. Det positiva är som nämnt att då det är lätt att ta sig från område till område är det fler företag som involveras i urbaniseringsekonomin. Att byggherrar i Malmö ser den positiva sidan visas bland annat genom den gemensamma marknadsföringsgrupp som startades för Hyllie, där de tillsammans hjälps åt för att attrahera företags-etableringar och på så sätt bygger upp ett kluster i Hyllie.

9.1.2. Företagsetableringar

Det stationsnära och centrala läget som Nyhamnen har i staden gör att företag som etablerar sig i området kommer att få tillgång till större delen av den urbaniseringsekonomi som byggts upp i Malmö. Med tanke på CBD:s utveckling i Malmö finns även möjligheten för företagen som etablerar sig närmast Centralen att de hamnar i Malmös framtida CBD-centrum.

Även utifrån de övriga teorierna i urban ekonomi som redogörs i kapitel 4 gör Malmö stad rätt i att utveckla Nyhamnen, och ur en kommersiell synvinkel finns de rätta förutsättningarna för kontorsetableringar. Hur utvecklingen kommer att se ut i slutändan beror nu på om kommunen i framtiden fattar beslut som stödjer och baserar sig på de tänkta visionerna. För att det ska bli lyckat ur en kommersiell synvinkel krävs också privata initiativ, där samarbete och kunskapsspridning sker mellan företag.

Malmö Näringslivskontor ställer upp sju profilmarknaden för Malmö:

- Besöksnäring
- Cleantech - företag inom miljöteknik, miljöanpassade varor, tjänster och produktionsteknik
- Handel
- Huvudkontor
- Life Science - läkemedel och bioteknik
- Logistik
- Nya Media - film, tv, datorspel, webb, mobila plattformar, design och reklam

Malmö har flera starka marknader men ovan nämnda profilmarknader är de som är under utveckling i Malmö och som Näringslivskontoret spår en ljus framtid. Företag inom profilmarknaderna har extra stort incitament till att etablera sig i Malmö och eventuellt i Nyhamnen. Även verksamheter som är speciellt beroende av logistikverksamheter, så som hamnen, kommer ha nytta av att befinna sig i området, t.ex. kontorsverksamheter för bilindustrin.

Även andra kommersiella verksamheter som drar nytta av att befinna sig i ett kluster uppbyggt av en urbaniseringsekonomi kommer gynnas av att befinna sig i Nyhamnen. Det är företag som drar nytta av andra tjänsteföretag och övriga skalekonomiska fördelar. Även produktionsföretag med innovativ utveckling kommer gynnas av den breda befolkningsgrupp som finns i Malmö, då de kan testa sina nya produkter för en bred befolkningsgrupp. Produktionsinriktade företag med en färdigutvecklad produkt drar inte lika stor nytta av urbaniseringsekonomins fördelar och vinner därmed inte samma trade-off-vinster. De bör istället etablera sig i ett mer isolerat läge med billigare hyresnivåer.

9.1.3. Malmö stads uppfyllande av visioner

Sedan Översiktsplan för Malmö 2000 (ÖP 2000) antogs har kommunen följt och utvecklat sin vision för Nyhamnen. I *Förslag till ny Översiktsplan för Malmö 2012* (ÖP 2012) har en anpassning skett vid utvecklingsområdets norra

gräns, där ett mindre område norr om Grimsbygatan (södra Frihamnen) är omarkerat, i ÖP 2000 markeras det som blandad stadsbebyggelse. För byggherrar spelar det roll då det finns mindre markyta att exploatera i framtiden men för Nyhamnens attraktivitet kan det ge positiva effekter på helhetsintrycket. Idag är Grimsbygatan en bred gata, anpassad för lastbilstrafik, och om den förblir i samma fysiska form kommer den utgöra en tydlig gräns mot hamn- och industriområdet.

Enligt förslaget på vision i ÖP 2012, för Nyhamnen, kommer det bara finnas hamn- och industriverksamhet åt ett väderstreck, nämligen åt norr. Går kommunen efter den gamla visionen och ett exploateringsområde för stadsbebyggelse förläggs norr om Grimsbygatan skulle det området mer omgärdas av hamn- och industriverksamheten. Anpassningar i exploateringen kan ske men det kan antas att området norr om Grimsbygatan inte skulle anses som ett attraktivt boendeområde, vilket är ett av målen som Malmö stad har satt upp för Nyhamnen.

Nyhamnen är inne i ett mycket tidigt planeringsstadium men en av de pusselbitar som återstår för Malmö stad är trafikfrågan, och främst gällande biltrafiken. Fastighetsägarna i bland annat Västra Hamnen anser att bilköer är ett problem i Malmö. I Köpenhamn och Amsterdam har arbetet mot att sänka bilanvändandet inne i staden fungerat. Deras arbete att sänka biltrafiken har pågått under en längre tid och skett i en långsam takt så att städernas invånare hinner vänja sig. I Malmö kan det vara så att invånarna inte har hunnit vänja tillräckligt sig ännu med det nya cykelbaserade och kollektiva resandet. Sverige är ett kallt land under vinterhalvåret, vilket försvårar vardaglig användning av cykel. Med de kommande förbättringarna av kollektivtrafiken kommer förhoppningsvis människorna i Malmö resa mer kollektivt. Superbussarna införs under år 2013 och om eventuella spårvagnslinjer kommer på plats kommer också de, tillsammans med tågstationerna, skapa goda förutsättningar för ett minskat bilanvändande. Ett orosmoment för Nyhamnen är den eventuella spårvagnsdepån och hur den kommer påverka säkerheten och bullernivåerna.

En annan viktig faktor är hur Malmö stad kommer arbeta med tillhörighets-känsla runt Nyhamnsbassängen. CMP önskar kontorsetablering längs Grimsbygatan, vilket en kommersiell aktör inte kan se några problem med i dagsläget (spontan tanke från intervjuad person och utan underlag som grund). Om det blir aktuellt med kontorsexploatering längs Grimsbygatans nordvästra delar bör Malmö stad arbeta för att skapa en sammanhållning i stadsbebyggelsen runt Nyhamnsbassängen. Författarens förslag är att skapa tydliga gångstråk, samt skapa möjlighet för serviceverksamhet och vattenaktiviteter

längs kajerna vid Nyhamnsbassängen, en småbåtshamn är ett ytterligare förslag. Det är en fördel om stråken tydligt visar vägen mot Centralen och knyts ihop med ett längre stråk som leder hela vägen bort till Bo01-området i Västra Hamnen och vidare mot Ribersborgsstranden. Detta skulle även gynna en eventuell fortsatt kryssningsturism. Vissa av de nyss nämnda förslagen har tagits upp i tidigare kommunala förstudier eller program men bör nämnas igen.

Utmaningar som finns för en optimalt lyckad exploatering av Nyhamnen ligger också i resultaten av de utredningar som kommunen kommer genomföra angående gång- och cykelpassagen över rangerbangården samt utredningar angående spårvagnstrafiken. Cykelpassagen är viktig för Nyhamnen och för Malmö om de vill nå sina mål med att knyta samman Nyhamnen med resten av staden och dessutom kunna presentera sig som den cyklande och gående staden. I analysen återges de positiva och negativa egenskaperna med den eventuella spårvagnsdepån öster om Nyhamnen. Spårvagnen är en del i utvecklingsarbetet som ligger längre fram i tiden, men en studie om spårvagnens påverkan i Nyhamnsområdet borde genomföras. En gata för spårdragning måste utformas så att risk för störningar och andra säkerhetsaspekter beaktas.

9.1.4. Nyhamnen och marknadsutveckling

Investeringsviljan för byggherrar, och med det även områdets utveckling beror på framtida marknadsutvecklingar och hur mättad eller attraktiv den centrala kontorsmarknaden kommer vara framöver. Positivt för Nyhamnen är att då Näringslivskontoret förutser en mättad marknad, så pratar de om hur det ser ut i dagsläget och den närmaste tiden framöver. I Nyhamnen har endast en ny detaljplan blivit antagen och den täcker endast en liten del av hela Nyhamnens area. Planarbete tar tid och då många är delaktiga i beslutsprocessen kan Nyhamnen förväntas genomgå sin utveckling under många år framöver, vilket gör att området kan växa in i Malmös kontorsmarknad. Nyhamnens läge i Öresundsregionen, som är en expansiv region, vilket kan noteras när t.ex. redan utvecklade företag väljer att etablera verksamheter i staden.

9.1.5. Kommunikation mellan kommun och privata aktörer

Avslutningsvis nämns att Malmö stad och dess stadsbyggnadsnämnd ska arbeta mot en utveckling som gynnar såväl allmänhetens intresse som de privata. Positivt för båda parter är att Malmö stad är villiga att föra en dialog med de privata aktörerna. Det visas bland annat genom den gemensamma marknadsföringsgrupp som startades inför utvecklingen Hyllie och de månadsvisa möten kommunen har med CMP för att diskutera anpassningar i den framtida stadsutvecklingen och hamnverksamheten i Nyhamnen.

9.2. Fortsatta studier

Stadsplanering är ett komplext arbete och kommunen ska se till allmänhetens bästa, men måste också fatta besluten med en avvägning och hänsyn till såväl den enskilde som till Staten och dess riksintressen. Uppslag till fortsatta studier som framkommit under arbetets gång var:

En mer djupgående analys kan göras om hyresnivåer och även inkludera vakansanalyser. Utöver topphyra kan även minimihyra, genomsnittshyra, marknadshyra och vakanser för olika lokaltyper arbetas igenom i en mer omfattande analys. På så sätt skulle flera segment i kontorsmarknaden och flera marknadssektorer vägas in i en grundligare analys. En sådan analys skulle kunna användas för att se hur olika egenskaper, som stationsnära läge, kan påverka markvärdet och betalningsviljan för olika verksamheter.

Intressant att analysera är hur utvecklingen hade sett ut om det kommunala planmonopolet i Sverige inte varit lika starkt. Hur hade planerna då sett ut för Nyhamnen jämfört med dagens?

Vilka kostnader och vinster finns det med att anlägga en småbåtshamn i Nyhamnen?

Vidare studier kan också utföras om alternativa lösningar till de som finns i hittills framtaget planeringsmaterial.

Källhänvisningar

Litteratur

Abdel-Rahman H.M. & Anas A. *Theories of Systems of Cities*. 2004. Chapter 52 (Kapitel 52) i Vernon Henderson J. & Thisse Jacques-Fraçois (Editors). *Handbook of Regional and Urban Economics, volume 4*. Amsterdam, Boston, Heidelberg, London, New York, Oxford, Paris, San Diego, San Fransisco, Singapore, Sydney, Tokyo: Elsevier North-Holland. 2004.

Alvesson Mats. *Intervjuer: genomförande, tolkning och reflexivitet*. Malmö, Sverige: Liber (Egypten), 2011.

Duranton G. & Puga D. *Micro-foundations of Urban Agglomeration Economies*. Chapter 48 (Kapitel 48) i Vernon Henderson J. & Thisse Jacques-Fraçois (Editors). *Handbook of Regional and Urban Economics, volume 4*. Amsterdam, Boston, Heidelberg, London, New York, Oxford, Paris, San Diego, San Fransisco, Singapore, Sydney, Tokyo: Elsevier North-Holland, 2004.

Ejvegård Rolf. *Vetenskaplig Metod*, 4 upplagan. Lund, Sverige: Studentlitteratur, 2009.

Gehl Jan. *Cities for people*. Whashington (Whashington, D.C.), USA: Island Press, 2010.

Jan Gehl, Lars Gemzøe, Sia Kirknæs & Erik Søndegaard. *New City Life*. Köpenhamn, Danmark: The Danish Architectural Press, 2006.

Geltner Clayton & Miller Eichholtz. *Commercial Real Estate*, 2 upplagan. Mason, USA: South-Western Cengage Learning, 2007.

Holme I. M. & Solvang B. K. *Forskningsmetodik*, 2:a uppl. Lund, Sverige: Studentlitteratur, 1997.

Höst Martin, Regnell Björn & Runeson Per. *Att genomföra examensarbete*. Lund, Sverige: Studentlitteratur, 2006.

Lynch, Kevin. *The Image of the City*. London, Storbritannien och Cambridge, Massachusetts, USA: The MIT Press, 1992.

O'Sullivan Arthur. *Urban Economics*, eight edition (8 upplagan). Singapore: McGraw-Hill, 2012.

Svenning Conny. *Metodboken*. Eslöv, Sverige: Lorentz Förlag, 2003.

Vernon Henderson J. & Thisse Jacques-Fraçois (Editors). *Handbook of Regional and Urban Economics*, volume 4. Amsterdam, Boston, Heidelberg, London, New York, Oxford, Paris, San Diego, San Fransisco, Singapore, Sydney, Tokyo: Elsevier North-Holland, 2004.

Andra tryckta källor

CMP. *Port of Malmö Vision 2020*. Tryckfolket, Malmö 2010.

Malmö stad Stadsbyggnadskontor. *Nya former för planering av Nyhamnen*. Beslutsdokument från Malmö stad daterat 2009-05-27

Malmö Stadsbyggnadskontor. *Förslag till Fördjupad översiktsplan för Nyhamnen (ÖP 2025) Utlåtande*. december 2008. OBS! Tillbakadragen handling.

Malmö stadsbyggnadskontor. *Nyhamnen förslag till fördjupad översiktsplan (ÖP 2025), Maj 2006*. OBS! Tillbakadragen handling.

Malmö Stadsbyggnadskontor. *Nyhamnen förslag till fördjupad översiktsplan (ÖP 2025), Samrådsredogörelse*. OBS! Tillbakadragen handling.

Malmö stadsbyggnadskontor. *ÖP 2025, Markens användning*. Förslag till markanvändningskarta tillhörande ÖP 2025. daterad maj 2006. OBS! Tillbakadragen handling.

Skånska dagbladet. *"Manhattanplanen" har fått klartecken*. Artikel från 2013-04-23

Möten och mejlkontakt

Anders L. Nilsson (2013-05-22). Trafikplanerare, Malmö Gatukontor.

Anna Holmqvist (2013-04-23). Enhetschef Planavdelningen, Malmö Stadsbyggnadskontor.

Camilla Wieslander. VD, Skanska Öresund AB. (Synpunkter har hämtats från Camilla mellan 2013-01-14 och 2013-06-20)

Kerstin Byrup(2013-06-18). Tidigare marknadsansvarig på Slagthuset kontorshotell. (mailkontakt)

Klas Ernard Borges, Universitetslektor, Fastighetsvetenskap, LTH, Lunds Universitet.
(Synpunkter har hämtats från Klas mellan 2013-01-14 och 2013-06-20)

Lennart Pettersson (2013-04-22). Vice VD, Copenhagen Malmö Port (CMP).

Marie Persson (2013-05-21). Marknadschef, Skanska Öresund.

Nils-Ove Jeppsson. Affärsutvecklare, Skanska Öresund. (Synpunkter har hämtats från Nils-Ove mellan 2013-01-14 och 2013-06-20)

Online

Boverket (2012). *Detaljplaneinstrumentet*. Tillgänglig:
<http://www.boverket.se/Vagledning/PBL-kunskapsbanken/Detailjplanering/Detailjplaneinstrumentet/>. (2013-04-16)

Boverket (2012). *Detaljplanekravet*. Tillgänglig:
<http://www.boverket.se/Vagledning/PBL-kunskapsbanken/Detailjplanering/Detailjplaneinstrumentet/Krav-pa-att-uppratta-detailjplan/>. (2013-04-16)

Boverket (2012). *Områdesbestämmelser*. Tillgänglig:
<http://www.boverket.se/Vagledning/PBL-kunskapsbanken/Detailjplanering/Omradesbestammelser1/>. (2013-04-16)

Boverket (2012). *Översiktsplanens funktion*. Tillgänglig:
<http://www.boverket.se/Vagledning/PBL-kunskapsbanken/Oversiktsplanering/Oversiktsplanens-funktion/>. (2013-04-16)

Boverket (2012). *Översiktsplanens nytta*. Tillgänglig:
<http://www.boverket.se/Vagledning/PBL-kunskapsbanken/Oversiktsplanering/Oversiktsplanens-nytta/>. (2013-05-03)

CMP (2012). *Company History*. Tillgänglig:
<http://www.cmpport.com/en/corporate/cmp-history-56>. (2013-05-02)

Combes Pierre-Phillipe & Duranton Gilles. *Labour pooling, labour poaching, and spatial clustering*. Kapitel 2 i *Regional Science and Urban Economics*, Volume 36, 2006. Tillgänglig:
<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0166046205000505>. (2013-03-26)

Darren Timothy & Wheaton William C. *Intra-Urban Wage Variation, Employment Location, and Commuting Times*. Kapitel 6 i *Journal of Urban Economics*, Volume 50, 2001. Tillgänglig:
<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S009411900192220X>. (2013-05-13)

Datscha. *Fastighetsök via karta*. Tillgänglig: www.datscha.com. (2013-05-20)

Eniro. Kartor. Tillgänglig: www.eniro.se/. (Karthämtning har skett mellan datumen 2013-01-20 och 2013-06-03)

Fastighetsvärlden. *CBD 2012*. Tillgänglig:
<http://www.fastighetsvarlden.se/notiser/sa-ser-nya-cbd-kartorna-ut/>. (2013-02-16)

Finanshistoria. *Svenska Bankkrisen*. Tillgänglig:
<http://www.finanshistoria.nu/svenska-bankkrisen>. (2013-05-28)

Handelskammaren Mälardalen (2012). *Nyckelstråket*. Tillgänglig:
<http://www.handelskammarenmalardalen.se/malardalen/index.asp?npageid=1026>. (2013-05-12)

Helsingborg (2013). *Spårvagnar i Helsingborg*. Tillgänglig:
<http://www.helsingborg.se/sparvagn>. (2013-05-23)

Helsingborg stad. *Fast HH-förbindelse*. Tillgänglig:
<http://www.helsingborg.se/Medborgare/Trafik-och-stadsplanering/Oversiktsplan-och-detaljplaner/Byggprojekt/fast-hh-forbindelse/>. (2013-05-03)

HSB. *Några fakta om HSB Turning Torso*. Tillgänglig:
<http://www.turningtorso.se/>. (2013-05-28)

Hyllie. *Om oss*. Tillgänglig: <http://www.hyllie.com/om-oss.aspx>. (2013-06-04)

Infrastrukturnyheter. *Skånetrafiken köper in "superbussar"*. Tillgänglig: <http://www.infrastrukturnyheter.se/2012/11/sk-netrafiken-k-per-in-superbussar>. (2013-03-20)

ITDP (2011). *Europe's Parking U-Turn: From Accommodation to Regulation*. The Institution for Transportation and Development Policy. Tillgänglig: http://www.itdp.org/documents/European_Parking_U-Turn.pdf. (2013-05-24)

Jerhusen. *Glasvasen*. Tillgänglig: <http://www.glasvasen.se/>. (2013-06-02)

Jernhusen. *Om Jernhusen*. Tillgänglig: <http://jernhusen.se/sv/Om-Jernhusen/>. (2013-03-02)

Lund (2013). *Spårväg Lund C- ESS*. Tillgänglig: <http://www.lund.se/sparvag>. (2013-05-23)

Lunds kommun (2012). *European Spallation Source-ESS*. Tillgänglig: <http://www.lund.se/Medborgare/Kommun--politik/Sa-har-arbetar-vi-med/European-Spallation-Source-ESS/>. (2013-03-26)

Länsstyrelsen Skåne. *Riksintresset Malmö Hamn*. Tillgänglig: <http://www.lansstyrelsen.se/skane/Sv/publikationer/2011/Pages/riksintresset-malmo-hamn.aspx?keyword=riksintressen+malm%c3%b6+hamn>. (2013-06-05)

Malmö (2013). *Spårväg i Malmö - samråd om förstudie och planprogram (pp 6036) för spårväg etapp 1*. Tillgänglig: <http://www.malmo.se/sparvagn>. (2013-05-23)

Malmö Arena. *Fakta*. Tillgänglig: <http://www.malmoarena.com/malmoarena/fakta>. (2013-05-28)

Malmö Börssällskap. *Historik*. Tillgänglig: <http://www.malmoborssallskap.se>. (2013-05-06)

Malmö Gatukontor (2004). *Trafikstrategi för Malmö, antagen 2004-04-29*. Tillgänglig: <http://www.malmo.se/download/18.1c002f7b12a6486c372800012072/Trafikstrategiantagen.pdf#search='trafikstrategi'>. (2013-04-20)

Malmö Högskola. *Om Malmö Högskola*. Tillgänglig: <http://www.mah.se/Om-Malmo-hogskola>. (2013-06-04)

Malmö Näringslivskontor. *Profilområden*. Tillgänglig:
<http://www.malmobusiness.com/sv/artiklar/profilomraden>. (2013-06-04)

Malmö näringsliv. *Analys av Näringslivet i Malmö 2013*. Tillgänglig:
http://www.malmobusiness.com/sites/default/files/filearchive/analys_naringslivet_i_malmo_2013_0.pdf. (2013-03-20)

Malmö stads Stadsbyggnadsnämnd. *Kungörelse, Förslag till ny översiktsplan för Malmö, ÖP 2012*. Tillgänglig:
http://malmo.se/download/18.723670df13bb7e8db1bc5dc/ÖP2012_Kungörelse_31januari.pdf. (2013-05-15)

Malmö stad. *Byggnadsminnen*. Tillgänglig:
<http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Malmos-stadsmiljo/Byggnadsminnen.html>. (2013-05-06)

Malmö stad. *Centralstationen*. Tillgänglig:
<http://www.malmo.se/Medborgare/Kultur--noje/Arkiv--historia/Kulturarv-Malmo---Historiska-platser-personer-och-handelser/A-D/Centralstationen.html>. (2013-05-06)

Malmö stad. *Detaljplan 5169 (DP 5169), Fastigheten Innerstaden 31:12 m.fl. i Hamnen, Planbeskrivning*. Tillgänglig:
<http://www.malmo.se/download/18.723670df13bb7e8db1bd7a3/dp+5169+Planbeskrivning+granskning.pdf>. (2013-05-06)

Malmö stad. *Dp 5169, Fastigheten Innerstaden 31:12 m.fl. i Hamnen*. Tillgänglig: <http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Detaljplaner/Detaljplaner-Norra-och-Mellerstahamnen/Dp-5169-Fastigheten-Innerstaden-3112-.html>. (2013-05-06)

Malmö stad. *Förslag till ny översiktsplan för Malmö 2012 ÖP2012, se kartor och planeringsriktlinjer*. Tillgänglig: www.malmo.se/op. (2013-06-03)

Malmö stad. *Förslag till ny översiktsplan, ÖP2012*. Tillgänglig: www.malmo.se/op. (2013-06-23)

Malmö stad. *Historien om citytunneln*. Tillgänglig:
<http://www.malmo.se/Kommun--politik/Vart-Malmo/Vart-Malmo-artiklar/12-8-2010-Historien-om-Citytunneln.html>. (2013-05-17)

Malmö stad. *Planprogram 6033 (Pp6033), Norr om centralstationen i Hamnen*. Tillgänglig:

<http://www.malmo.se/download/18.1c002f7b12a6486c372800018582/6033-planprogram-norr-om-stationen.pdf#search='glasvasen'>. (2013-05-06)

Malmö stad. *Planprogram*. Tillgänglig:

<http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Planprogram.html>. (2013-05-15)

Malmö stad. *Posthuset*. Tillgänglig:

<http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Malmos-stadsmiljo/Arkitektur-i-Malmo/Alla-byggnader/Posthuset.html>. (2013-05-02)

Malmö stad. *Stadsdelsplan för området Triangeln, PL 1668*. (Online)

http://xyz.malmo.se/website/asp/Planer_lmv.asp?PLAN=PL1668. (2013-06-05)

Malmö stad. *Studiebesök på Malmö Live*. Tillgänglig:

<http://www.malmo.se/Kommun--politik/Studiebesok/Tema-Destinationsutveckling/Malmo-Live.html>. (2013-06-01)

Malmö stad. *Översikt - Hyllie centrum*. Tillgänglig:

<http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Utbyggnadsomraden/Hyllie/Aktuella-byggprojekt.html>. (2013-05-14)

Malmö stad. *Översiktsplan för Malmö ÖP2012, Planstrategi, Utställningsförslag*. Tillgänglig:

http://malmo.se/download/18.723670df13bb7e8db1bc547/OP2012_planstrategi_utställningsförslag_web_jan2013.pdf. (2013-05-06)

Malmö stad. *Översiktsplaner och strategier*. Tillgänglig:

<http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Oversiktsplaner--strategier.html>. (2013-05-15)

Malmö Stadsbyggnadskontor (2001). *Översiktsplan för Malmö 2000, antagen januari 2001*. Tillgänglig:

<http://www.malmo.se/download/18.5d8108001222c393c00800073580/3sid58-115.pdf>. (2013-02-15)

Malmö Stadsbyggnadskontor (2006). *Auktalisering och revidering av Malmös översiktsplan*. Tillgänglig:
<http://www.malmo.se/download/18.723670df13bb7e8db1b9445/Malmö+2005.pdf>. (2013-02-15)

Malmö Stadsbyggnadskontor (2013). *Gällande översiktsplan*.
<http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Oversiktsplaner--strategier/Gallande-oversiktsplan.html>. (2013-02-15)

Malmö Stadsbyggnadskontor. *Planbeskrivning, Detaljplan för fastigheten Innerstaden 31:12 m.fl. i Hamnen*. s. 20. Tillgänglig:
<http://www.malmo.se/download/18.24a63bbe13e8ea7a3c63f2a/dp+5169+Planbeskrivning+antagande.pdf>. (2013-06-05)

Malmö Stadsbyggnadskontor (2013). *Planbeskrivning, DP 5169*. Tillgänglig:
<http://www.malmo.se/download/18.723670df13bb7e8db1bd7a3/dp+5169+Planbeskrivning+granskning.pdf>. (2013-05-07)

Malmö stadsbyggnadskontor. *Dp 4537, Område Bo01*. Tillgänglig:
<http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Detailplaner/Avslutade-Detaljplaner-/Dp-4537-Omrade-Bo01.html>. (2013-05-28)

Malmö Stadsbyggnadskontor. *Dp 5169, Fastigheten Innerstaden 31:12 m.fl. i Hamnen i Malmö, Plankarta*. Tillgänglig:
<http://www.malmo.se/download/18.24a63bbe13e8ea7a3c63f2b/dp+5169+Plan-karta+antagande.pdf>. (2013-05-02)

Mariestad (2013). *Tillägg och fördjupningar av ÖP*. Tillgänglig:
<http://www.mariestad.se/Mariestad/Startsida-Mariestad/Toppmeny/Bygga--Bo/Stadsplanering/Oversiktsplan/Tillagg-och-fordjupningar-av-OP.html>. (2013-05-15)

Mjölby (2013). *Översiktsplan*. Tillgänglig: <http://www.mjolby.se/11410.html>. (2013-05-23)

MVT. *Reepalu om Malmös förvandling*. Tillgänglig:
<http://mvt.teknomedia.se/nyheter/motala/?articleid=8393422>. (2013-05-28)

Nationalencyklopedin. *extern effekt, externalitet*. Tillgänglig:
<http://www.ne.se/extern-effekt>. (2013-01-31)

NCC. *Koggen 2, Malmö*. Tillgänglig:
<http://www.ncc.se/sv/Lokaler/Kontor/kontorslokaler-malmo-k2/>. (2013-06-05)

NewSec (2011). *Locations with good communications will be the future winners on the office market*. Tillgänglig:
<http://www.newsec.com/News/Newsletter/Locations-with-good-communications-will-be-the-future-winners-on-the-office-market/>. (2013-05-12)

Point Hyllie. *Start*. Tillgänglig: <http://www.pointhyllie.se/#/start/>. (2013-05-29)

Notisum. *Plan- och bygglag (2010:900)*. Tillgänglig:
<http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/20100900.htm> (2013-05-15)

Saltimporten. *Startsidan*. Tillgänglig:
<http://www.saltimporten.se/?page=saltimporten>. (2013-05-28)

SiliconValley.com (2013). *SV.com 20 companies*. Tillgänglig:
<http://www.siliconvalley.com/sv2020>. (2013-04-20)

Skanska. *Hyllie, Klipporna, 500-7000 Kvm*. Tillgänglig:
<http://www.skanska.se/sv/Ny-lokal/Kontorslokaler/Hyllie-Klipporna/Hyllie-Klipporna-500kvm/>. (2013-06-05)

Skanska. *Skanska utvecklar nytt kontorsprojekt på Hjälmarekajen i Malmö*. Tillgänglig:
<http://www.skanska.se/Pages/DisplayNews.aspx?id=4191&epslanguage=sv&nid=4om16pZo>. (2013-05-25)

Skånetrafiken (2013). *Buss- och tågtrafik översikt linjer*. Tillgänglig:
<http://www.mymap.se/produkter/pdf/skanekartan-karta.pdf>. (2013-05-21)

Skånetrafiken. *Resepaneraren*. Tillgänglig: www.skanetrafiken.se. (2013-03-19)

Slagthuset. *Om Slagthuset*. Tillgänglig: http://www.slagthus.se/?page_id=64. (2013-04-23)

Spårvagnsstäderna. *Spårvagnar har hög kapacitet*. Tillgänglig:
<http://www.sparvagnsstaderna.se/hog-kapacitet>. (2013-06-04)

SSP (2011). *Starbucks öppnar på två av Sveriges största tågstationer i samarbete med SSP*. Tillgänglig: <http://news.cision.com/se/starbucks-coffee-company/r/starbucks-oppnar-pa-tva-av-sveriges-storsta-tagstationer-i-samarbete-med-ssp,c9154815>. (2013-06-01)

Statistiska centralbyrån. *Konsumentprisindex (1980 = 100), fastställda tal*. Tillgänglig: http://www.scb.se/Pages/TableAndChart____272151.aspx. (2013-05-20)

Steen & Ström. *Tre välkända företag väljer Emporia för sina nya kontor*. Tillgänglig: <http://www.steenstrom.com/SE/Toppmeny/Huvudsida/Tre-valkanda-foretag-valjer-Emporia-for-sina-nya-kontor/>. (2013-06-04)

Stockholms stad (2013). *Stadsplanering*. Tillgänglig: <http://www.stockholm.se/TrafikStadsplanering/Stadsutveckling/Stadsplanering/>. (2013-04-10)

SvD. *Jättetunnel planeras under Östersjön*, 2011-10-10. Tillgänglig: http://www.svd.se/naringsliv/jattetunnel-planeras-pa-ostersjons-botten_6537877.svd. (2013-03-20)

Svenskt näringsliv. *Sveriges ekonomi 2005*. Tillgänglig: http://www.svensknaringsliv.se/multimedia/archive/00000/Fakta_om_Sveriges_ekon_527a.pdf. (2013-05-29)

Sveriges riksdag. *EU:s svaveldirektiv*. Tillgänglig: http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Fragor-och-anmalningar/Interpellationer/EUs-svaveldirektiv_H010123/. (2013-05-06)

Svt Nyheter. *Varsel drogs tillbaka efter lönesänkning*. Tillgänglig: <http://www.svt.se/nyheter/regionalt/vasterbottensnytt/varsel-drogs-tillbaka-efter-lonesankning>. (2013-04-22)

Sydsvenskan. *Sökes: kreativa gäster*. Tillgänglig: <http://www.sydsvenskan.se/malmo/sokes-kreativa-gaster/>. (2013-05-28)

Sydsvenskan. *Trelleborgs hamn bygger vidare öster ut*. Tillgänglig: <http://www.sydsvenskan.se/omkretsen/trelleborg/trelleborgs-hamn-bygger-vidare-oster-ut/>. (2013-05-03)

Timothy B. Folta, Arnold C. Cooper & Yoon-suk Baik. *Geographic cluster size and firm performance*. Kapitel 6 i *Journal of Business Venturing*, Volume 21, 2006. Tillgänglig: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0883902605000406>. (2013-03-18)

Vhamnen. *Kryssningsfartyg utgår från Malmö under tio veckor nästa år*. Tillgänglig: <http://vhamnen.com/index.php/2012/09/kryssningsfartyg-utgar-fran-malmo-under-tio-veckor-nasta-ar/>. (2013-05-14)

Bilaga 2a

Hyresnivåer historik - för kontor i Malmö											
NewSec				NaiSvefa				Egen tolkning			
CBD (inkl. Universitetsholmen och Inre Hamnen)				Läge AA (centrala CBD)				CBD och inre hamnen*			
År	Marknadshyra	Genomsnittshyra	Toppshyra	År	Min.hyra	Medelhyra	Maxhyra	År	Min.hyra	Marknadshyra	Toppshyra
2001				2001	1150	1500	1900	2001			1900
2002	1700	1650	2100	2002	1150	1650	2200	2002		1700	2200
2003	1650	1625	2100	2003	1150	1650	1900	2003		1650	2100
2004	1650	1625	2050	2004	1450	1650	1850	2004		1650	2050
2005	1675	1650	2050	2005	1450	1650	1950	2005		1675	2050
2006	1700	1675	2150	2006	1450	1650	2100	2006		1700	2150
2007	1800	1700	2200	2007	1450	1750	2400	2007		1800	2400
2008	1900	1750	2250	2008	1450	1750	2400	2008		1900	2400
2009	1875	1800	2200	2009	1450	1750	2400	2009		1875	2400
2010	1925	1800	2300	2010	1450	1750	2250	2010		1925	2300
2011	2000	1850	2500	2011	1450	1750	2350	2011		2000	2500
2012	2050	1990	2500	2012	1650	1950	2400	2012		2050	2500
2013	2075	2000	2500	2013	1850	2100	2450	2013		2075	2500
Västra hamnen				Läge A (Innerstaden och Västra Hamnen)				Västra hamnen och innerstaden*			
År	Marknadshyra	Genomsnittshyra	Toppshyra	År	Min.hyra	Medelhyra	Maxhyra	År	Min.hyra	Marknadshyra	Toppshyra
2001				2001	1200	1400	1600	2001			1600
2002	1450	1450	1750	2002	1200	1400	1800	2002		1450	1800
2003	1450	1450	1750	2003	1000	1400	1750	2003		1450	1750
2004	1475	1450	1700	2004	1300	1500	1700	2004		1475	1700
2005	1525	1500	1800	2005	1300	1500	1700	2005		1525	1800
2006	1625	1600	1950	2006	1300	1450	1700	2006		1625	1950
2007	1850	1675	2100	2007	1300	1500	1750	2007		1850	2100
2008	1950	1750	2250	2008	1300	1550	1750	2008		1950	2250
2009	1925	1800	2200	2009	1300	1550	1750	2009		1925	2200
2010	2000	1850	2300	2010	1350	1600	1750	2010		2000	2300
2011	2000	1850	2300	2011	1350	1600	1850	2011		2000	2300
2012	2050	2025	2300	2012	1500	1800	2100	2012		2050	2300
2013	2075	2050	2400	2013	1700	1850	2150	2013		2075	2400
Övriga innerstaden				Läge B (Övriga innerstaden)				Övriga innerstaden*			
År	Marknadshyra	Genomsnittshyra	Toppshyra	År	Min.hyra	Medelhyra	Maxhyra	År	Min.hyra	Marknadshyra	Toppshyra
2001				2001	700	850	1100	2001			1100
2002	1100	1100	1250	2002	750	850	1250	2002		1100	1250
2003	1100	1100	1250	2003	700	850	1250	2003		1100	1250
2004	1100	1100	1250	2004	700	850	1250	2004		1100	1250
2005	1100	1100	1300	2005	700	850	1250	2005		1100	1300
2006	1150	1150	1400	2006	700	900	1250	2006		1150	1400
2007	1300	1225	1550	2007	700	900	1250	2007		1300	1550
2008	1350	1225	1600	2008	700	950	1250	2008		1350	1600
2009	1325	1275	1550	2009	700	950	1250	2009		1325	1550
2010	1375	1275	1625	2010	700	950	1300	2010		1375	1625
2011	1375	1275	1625	2011	800	1000	1400	2011		1375	1625
2012	1400	1375	1650	2012	950	1200	1500	2012		1400	1650
2013	1400	1400	1650	2013	1150	1400	1500	2013		1400	1650

Från industrihamn till blandad stadsbebyggelse med stationsnära läge

Bilaga 2b

Ytterområden (områden längs inre ringvägen)				Läge C				Ytterområden*			
År	Marknadshyra	Genomsnittshyra	Topphyra	År	Min.hyra	Medelhyra	Maxhyra	År	Min.hyra	Marknadshyra	Topphyra
2001				2001	600	700	900	2001			900
2002	1000	1000	1100	2002	600	700	900	2002		1000	1100
2003	1000	1000	1100	2003	600	700	900	2003		1000	1100
2004	1000	1000	1100	2004	600	700	900	2004		1000	1100
2005	1000	1000	1100	2005	600	700	900	2005		1000	1100
2006	1000	1000	1175	2006	600	700	900	2006		1000	1175
2007	1075	1050	1225	2007	600	700	900	2007		1075	1225
2008	1100	1075	1250	2008	600	700	900	2008		1100	1250
2009	1075	1075	1200	2009	600	700	900	2009		1075	1200
2010	1075	1075	1200	2010	600	700	900	2010		1075	1200
2011	1075	1075	1200	2011	650	700	1000	2011		1075	1200
2012	1100	1075	1250	2012	650	900	1200	2012		1100	1250
2013	1125	1100	1300	2013	700	950	1200	2013		1125	1300
Hyllie								Hyllie			
År	Marknadshyra	Genomsnittshyra	Topphyra	År	Min.hyra	Medelhyra	Maxhyra	År	Min.hyra	Marknadshyra	Topphyra
2001								2001			
2002								2002			
2003								2003			
2004								2004			
2005								2005			
2006								2006			
2007								2007			
2008								2008			
2009								2009			
2010								2010			
2011								2011			
2012	2200	2200	2500					2012	2200	2200	2500
2013	2200	2200	2500					2013	2200	2200	2500
								Universitetsholmen			
År	Min.hyra	Marknadshyra	Topphyra	År	Min.hyra	Marknadshyra	Topphyra	År	Min.hyra	Marknadshyra	Topphyra
								2001			1600
								2002			1800
								2003			1750
								2004			1700
								2005			1800
								2006			2150
								2007			2400
								2008			2400
								2009			2400
								2010			2300
								2011			2500
								2012			2500
								2013			2500

Bilaga 3

Konsumentprisindex, 12-månadersförändring, procent (Inflationstakten)

12-månadersförändringen är beräknade på skuggindex tal med två decimaler. Vid indexreglering med KPI ska normalt fastställda index tal (1980=100) användas.

År	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
2013	0,0	-0,2	0,0	-0,5								
2012	1,9	1,9	1,5	1,3	1,0	1,0	0,7	0,7	0,4	0,4	-0,1	-0,1
2011	2,5	2,5	2,9	3,3	3,3	3,1	3,3	3,4	3,2	2,9	2,8	2,3
2010	0,3	0,9	0,8	0,7	1,2	0,9	1,1	0,9	1,4	1,5	1,8	2,3
2009	1,3	0,9	0,2	-0,1	-0,7	-1,0	-1,2	-1,2	-1,9	-1,8	-1,0	0,6
2008	3,2	3,1	3,4	3,3	3,9	4,2	4,1	4,3	4,4	4,0	2,5	0,9
2007	1,9	2,0	1,9	1,9	1,7	1,9	1,9	1,8	2,2	2,7	3,3	3,5
2006	0,6	0,6	1,1	1,5	1,6	1,5	1,7	1,6	1,5	1,3	1,7	1,6
2005	0,0	0,7	0,1	0,3	0,1	0,6	0,3	0,6	0,6	0,5	0,8	0,9
2004	0,7	-0,4	-0,2	0,2	0,6	0,4	0,6	0,5	0,5	0,8	0,4	0,3
2003	2,7	3,3	3,0	2,2	1,8	1,6	1,7	1,6	1,5	1,3	1,3	1,3
2002	2,7	2,6	2,7	2,3	1,8	1,8	2,0	1,8	1,7	2,3	2,0	2,1
2001	1,5	1,4	1,7	2,6	2,8	2,7	2,7	2,9	3,0	2,5	2,5	2,7
2000	0,4	0,9	1,0	0,7	1,0	0,8	0,8	0,9	0,9	1,0	1,3	1,0
1999	-0,2	-0,1	0,1	0,1	0,1	0,4	0,2	0,7	1,0	0,9	0,9	1,3