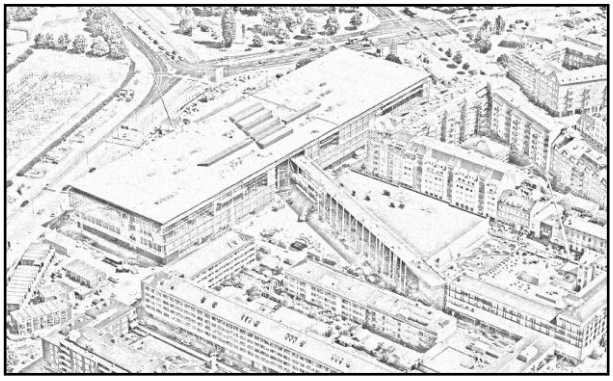
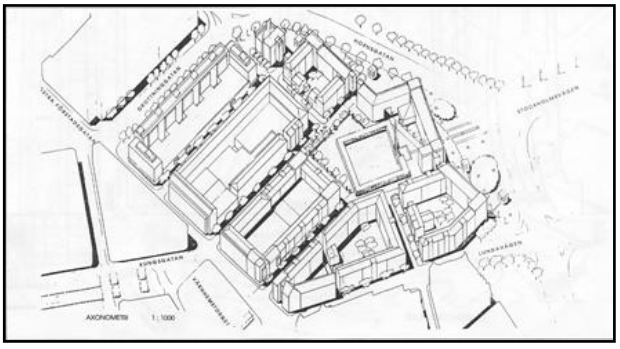
MALMÖ HÖGSKOLA

En kontrafaktisk studie av Malmös nordöstra entré

A Counterfactual Study of the Northeast Entrance of Malmoe





Charlene Nilsson & Philip Lövgren
Kandidatuppsats i Byggd miljö
Stadsbyggnad, stadsutveckling & planering
Malmö högskola 2012-08-15
Handledare: Per-Olof Hallin

SAMMANDRAG

Syftet med denna studie är att undersöka hur området vid Malmös nordöstra infart hade kunnat se ut idag enligt ett tidigare förslag samt om detta alternativ i högre grad motsvarat Malmö stads mål för en hållbar stadsutveckling än vad området Stadens entré gör idag. Studien behandlar köpcentret Entré och dess omkringliggande område vilket har fått namnet Stadens entré. Studien baseras på kontrafaktisk metod och vilar på en jämförelse av två olika fallstudier, ett faktiskt fall och ett hypotetiskt fall, det vill säga hur Stadens entré ser ut idag jämfört med planerna på ett tidigare förslag för samma område. De båda fallen sätts sedan i relation till de hållbarhetsaspekter som Malmö stad eftersträvar i sin översiktsplan 2012 för att se hur väl de två förslagen motsvarar Malmö stads vision om en hållbar stadsutveckling.

Resultatet av vår studie visar att området Stadens entré idag i lägre grad motsvarar Malmö stads hållbarhetsmål än vad det tidigare förslaget Stadsbrynet hade gjort.

ABSTRACT

The aim of this thesis is to explore how the surrounding area of the northeast entrance of Malmoe would have looked today according to a previous proposal. We would like to investigate if this option corresponds better than The Entrance of the City does today in terms of sustainable urban design and the type of development that the city of Malmoe strives for. This study is concentrated to the shopping center named Entré and its surrounding area named The Entrance of the City. The study is based on a counterfactual approach and rests on a comparison of two different case studies, an actual case and a hypothetical case. The actual case is about how The Entrance of the City looks like today and is compared with the hypothetical case which consists of a previous proposal. The two cases are then compared to The City of Malmoe's vision from 2012 to create a sustainable city.

The result of the study shows that the existing version of The Entrance of the City to a lesser extent corresponds to the sustainable goals of The City of Malmoe, than the previous proposal Stadsbrynet would have done.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANDRAG/ABSTRACT s.2
INNEHÅLLSFÖRTECKNING s.3
1.INLEDNING s.5
1.1 Syfte och frågeställningar s.5
1.2 Disposition s.7
2. METOD s.7
2.1 Kontrafaktisk metod s.8
2.2 Kvalitativ metod s.10
2.3 Kriterier för samhällsvetenskaplig forskning s.11
2.4 Avgränsningar s.12
2.5 Dokument s.13
2.6 Litteratur s.14
2.7 Intervju s.14
2.8 Observationer s.15
3. HÅLLBAR STADSUTVECKLING s.16
3.1 Hållbar utveckling s.16
3.2 Hållbar samhällsplanering s.18
3.3 Hållbarhet och motsägande mål s.19
3.4 Hållbarhet och kommersialisering s.21
3.5 Hållbarhet och ökande privatisering s.21
3.6 Hållbarhet och livskvalité s.22
3.7 Hållbar utveckling som ramverk för studien s.22
4. MALMÖ STADS HÅLLBARHETSMÅL s.23
4.1 Malmö stads syn på hållbar stadsutveckling s.23
4.2 Malmö stads mål för hållbar stadsutveckling s.24
4.2.1 Ekologiska mål s.25
4.2.2 Ekonomiska mål s.25
4.2.3 Sociala mål s.25
4.3 Malmö stads hållbarhetsmål som jämförelsebas s.26

5. MALMÖS ANSIKTE MOT NORDOST s.26
5.1 Området Stadens entré s.26
5.2 Planer från 1987 s.27
5.3 Arkitekttävlingen 1991 s.31
5.4 Upplevelsecentret Entré s.35
6. OMRÅDET STADENS ENTRÈ 2012 s.37
6.1 Hur ser området Stadens entré ut idag? s.37
6.2 Stadens entré 2012 i bilder s.39
6.3 Invändiga observationer av köpcentret Entré s.40
6.4 Köpcentret Entré i bilder s.41
7. OMRÅDET STADENS ENTRÈ 1991 s.42
7.1 Hur hade området Stadens entré kunnat se ut? s.42
7.2 Stadens entré 1991 i bilder s.46
8. ANALYS s.47
8.1 Redogörelse av kontrafaktiska kriterier s.47
8.2 Jämförande analys s.49
9. SLUTSATS s.59
9.1 Slutsats s.59
9.2 Avslutande diskussion s.60
9.3 Förslag till vidare studier s.62
REFERENSER OCH FIGURER
BILAGA

1. INLEDNING

Under de senare decennierna har det i Sverige kunnat ses tendenser till en stadsplanering som inkluderat köpcentrum med diverse olika inriktningar (Kärrholm *et al* s.46*ff*). Detta fenomen har vi även stött på i Malmös stadsplanering med köpcentret Entré som senaste genomförda projekt och Emporia som nästkommande (www.emporia.se). Detta sker trots att Malmö i nuläget redan har ett flertal köpcentra (Kärrholm *et al* s.46*ff*). Idag eftersträvar kommuner ofta en hållbar stadsutveckling, så även Malmö stad, vilket kan ses i Malmös översiktsplan 2012 där fokus läggs på att skapa en hållbar stadsutveckling genom förtätning. Genom att arbeta med ett antal olika mål ska staden utvecklas och växa inåt vilket ska leda till att staden blir mer sammanlänkad. Hållbarhetsmålen som beskrivs grundar sig i någon av de tre hållbarhetsaspekterna ekologiskt, ekonomiskt och socialt (Malmö stad 2011).

Denna kandidatuppsats i Byggd miljö är en del av utbildningen Stadsbyggnad, stadsutveckling och planering vid Malmö högskola. Utbildningens fokus ligger i att analysera relationen mellan människan och den byggda miljön för att på så sätt skapa ett helhetsperspektiv inom urban utveckling. Utbildningen lägger även fokus på den ekologiska, ekonomiska och sociala hållbarheten och då i synnerhet den sociala aspekten som är en viktig utgångspunkt för att identifiera ett samhälles problem och bakomliggande orsaker. Att skapa en tydlig bild av samhällsproblematiken bidrar till kunskaper för att skapa en framtida hållbar stadsutveckling.

Uppsatsen behandlar köpcentret Entré och dess omkringliggande område vilket har fått namnet Stadens entré. Fokus ligger på att jämföra hur Stadens entré ser ut idag med planerna på ett tidigare förslag för samma område. De två olika fallen sätts sedan i relation till de hållbarhetsmål som Malmö stad eftersträvar i sin översiktsplan 2012 för att se hur väl de två förslagen motsvarar Malmö stads vision om en hållbar stadsutveckling. Då avsaknaden av utvärderingar inom kommuner är något som vi vid ett flertal tillfällen under vår studietid blivit uppmärksammade på, ansåg vi att en utvärdering av området Stadens entré kunde vara av värde.

1.1 Syfte och frågeställningar

Denna studie behandlar delområdet Östervärn, beläget i de östra delarna av Malmö. Mer bestämt är det Malmös nordöstra entré (Stadens entré) som studeras, eftersom området med

dess köpcenter Entré fått en del negativ kritik från både media och befolkning. Vår egen föreställning angående området har varit influerad av denna kritik, därav uppkomsten av denna studie.

Studien skall undersöka om det funnits tidigare förslag för området Stadens entré samt hur området hade kunnat se ut idag om det tidigare förslaget hade genomförts istället för det befintliga. Det befintliga området jämförs därefter med det tidigare förslaget. Jämförelsen förankras i hållbarhetsperspektivet med fokus på Malmö stads hållbarhetsmål i Malmö stads översiktsplan 2012 men även med hjälp av teori som behandlar begreppet hållbar stadsutveckling. Studien kommer därför behandla begreppet hållbar utveckling och redogöra för två olika planförslag för ett och samma område, dagens genomförda plan och ett tidigare planförslag som aldrig genomfördes, vilket skapar en kontrafaktisk ingångspunkt. Denna ingångspunkt ställs i relation till Malmös aktuella hållbarhetsmål och hur väl de uppfylls av de båda förslagen tillsammans med de båda planernas överensstämmande faktorer, vilket skapar en jämförelsebas som möjliggör en typ av utvärdering av de två fallen. Den kontrafaktiska metoden leker med tanken om hur det idag hade kunnat se ut i samband med att den skapar ett behov av att förstå varför det ser ut som det gör.

Syftet med denna studie *är att skapa en förståelse för begreppet hållbar utveckling och undersöka hur området Stadens entré i Malmö hade kunnat se ut idag enligt ett tidigare förslag. Detta för att sedan analysera huruvida detta tidigare alternativ i högre grad hade motsvarat Malmö stads aktuella mål för en hållbar stadsutveckling än vad området Stadens entré gör idag*. För att kunna bemöta syftet har vi formulerat följande fyra frågeställningar:

- Vad är hållbar utveckling och hur vill Malmö stad uppnå detta?
- Hur ser området Stadens entré ut idag och varför?
- Hur hade området Stadens entré kunnat se ut enligt ett tidigare förslag?
- Vilket av de två förslagen uppfyller främst Malmö stads aktuella mål för en hållbar stadsutveckling?

1.2 Disposition

Efter detta inledande avsnitt kommer ett metodkapitel där Kontrafaktisk- och Kvalitativ metod mer ingående beskrivs. Utöver dessa metodiska grundpelare kommer även Kriterier för samhällsvetenskaplig forskning, Avgränsningar, Dokument, Litteratur, Intervjuer och Observationer att behandlas. Samtliga av dessa delar utgör ramverket för vårt tillvägagångssätt.

Därefter följer de empiriska delarna Hållbar stadsutveckling, Malmös hållbarhetsmål, Malmös ansikte mot nordost, Området Stadens entré 2012 och Området Stadens entré 1991. Dessa delar presenterar teorier, begrepp och relevant bakgrundsinformation samt fakta för vår studie. Det vill säga hur det är idag, hur det bör vara och hur det kan vara samt vilka perspektiv vi använder i vår studie. Med relevant bakgrundsinformation menar vi väsentligt material för syftet och frågeställningarna som presenterats i inledningen.

Efter empirin följer delen Analys. I analysen diskuterar och reflekterar vi över våra frågeställningar genom de teorier som presenterats i relation till den framställda empirin. Efter de presenterade resonemangen i analysen följer delen Slutsats, där de slutgiltiga konklusionerna framställs och diskuteras samt kopplas samman med studiens syfte och ger förslag på vidare studier. Avslutningsvis kommer de obligatoriska delarna Referenser och figurer samt Bilaga.

2. METOD

Uppsatsen baseras främst på en kontrafaktisk jämförelse där utgångspunkten är området Stadens entré och ett alternativ i form av ett arkitektförslag som tidigare tagits fram på initiativ från Malmö stad. De två fallen sätts sedan i relation till de mål för hållbar stadsutveckling som Malmö stad presenterar i sin översiktsplan 2012. Detta genererar en form av utvärdering av vilket fall som främst motsvarar Malmö stads mål för en hållbar stadsutveckling. Utöver detta har litteraturstudier, en intervju och observationer tillämpats. Valet av metoder grundar sig i syftet att analysera hur området Stadens entré ser ut idag, hur det hade kunnat se ut och i vilken utsträckning dagens område och det tidigare arkitektförslaget motsvarar Malmö stads mål för en hållbar stadsutveckling.

2.1 Kontrafaktisk metod

Den kontrafaktiska metoden är en form av den komparativa metoden som kan användas vid en kvalitativ forskningsstrategi och benämns då oftast som en multipel fallstudie eller en flerfallsstudie. Basen för såväl en kontrafaktisk studie som en komparativ studie, är att de särskiljande dragen mellan de olika fallen används för de teoretiska reflektionerna för att på så vis få fram ett resultat (Bryman 2011 s.83; Fearon 1991 s.171). Syftet med studier av den komparativa modellen blir att skapa en förståelse för de olika fallen samt att titta på vilka orsaker som ligger bakom fallens egenheter och vilken betydelse dessa har för respektive fall (Denk 2002 s.7*f*). Detta forskningssätt har på senare tid förespråkats av ett flertal författare, med argumentet att arbetet med ett flertal fall underlättar verifiering eller falsifiering av en teori. Därtill kan jämförelsen generera idéer till utveckling av begrepp för en teori som är under konstruktion (Bryman 2011 s.82*f*).

Den kontrafaktiska metoden går ut på att undersöka vad som hade skett om den verkliga händelsen inte inträffat och en annan händelse hade tagit dess plats (www.ne.se[1]). Metoden är vanlig inom historieforskningen men har blivit allt vanligare inom såväl statsvetenskaplig som annan samhällsvetenskaplig forskning. Metoden grundar sig i en undersökning av empiri, som sedan utvärderas och analyseras i förhållande till en hypotes (Fearon 1991 s.169*ff*). Den kontrafaktiska metoden behandlar scenariot: Om detta istället varit fallet, hur hade det då sett ut? Ett exempel på detta återger Martin Bunzl:

> *If Gore had been declared the winner of the Florida election, then the United States would not have invaded Afghanistan* (Bunzl 2004 s.846).

Tillvägagångssättet inom den kontrafaktiska metoden för att analysera en hypotes har sin utgångspunkt i ett befintligt fall som i tanken ersätts med ett hypotetiskt. Det befintliga fallet analyseras och sätts i förhållande till det hypotetiska fallet med hjälp av kriterier som är identiska för de båda. Med hjälp av dessa kriterier utvärderas fallen för att få fram vad som hade kunnat ske om det hypotetiska fallet istället blivit verklighet (Fearon 1991 s.171). Jämförelsen mellan verkligt fall och hypotes görs för att få svar på varför utgången för ett specifikt fall ser ut som det gör, vilka konsekvenser det lett till och vad det var som föranledde till denna utgång (*Ibid*. s.172).

James D. Fearon menar att studien innebär vissa risker då den kontrafaktiska metoden grundar sig på hypoteser. Problemet med hypoteser är att det inte med säkerhet går att fastställa vad som hade kunnat ske eftersom jämförelsen sker med något som inte existerar. Detta har gjort att den kontrafaktiska metoden i många fall väljs bort till förmån för någon annan metod som behandlar ett existerande fall (*Ibid*. s.173).

För att den kontrafaktiska metoden ska kunna anses tillförlitlig behövs trovärdiga argument för vad som skulle kunna ha skett om det teoretiska fallet blivit verklighet. Dessa argument framkommer genom att sätta hypotesen i förhållande till olika teorier, lagar och historisk fakta som kan anses vara relevant för studien (*Ibid*. s.176).

Fearon anser att det inte med säkerhet går att fastställa vad som hade kunnat ske om utgången varit en annan än den som existerar. Dock kan den kontrafaktiska studien bidra med argument för om det existerande fallet har varit det rätta genom att utvärdera ett hypotetiskt alternativ. Vilket i sin tur kan bidra med värdefull kunskap för framtida projekt (*Ibid*. s.195).

Vår studie består av en analys av hur Stadens entré ser ut idag, utöver detta har vi även analyserat en hypotes bestående av det vinnande bidraget i arkitekttävlingen som ägde rum 1990. För att kunna sätta de båda fallen i relation till varandra har ett antal kriterier använts. Kriterierna har framkommit när de två fallen analyserats och har sedan fungerat som en grund för vår beskrivning av de båda fallen. De två fallen omfattar följande kriterier:

- *Bostäder i m^2* - Hur många bostäder de två fallen innefattar enligt de framtagna planerna.
- *Byggnadshöjd* - Hur många våningar husen består av enligt de framtagna planerna i de två fallen.
- *Cykel- och gångstråk* - Hur cykel- och gångstråk enligt de framtagna planerna är planerade i de två fallen.
- *Kontor och butikslokaler i m^2* - Hur många kontors och butikslokaler de två fallen innefattar enligt framtagna planer.
- *Parkeringar i antal* - Hur många parkeringar som finns i området Stadens entré i respektive planförslag.
- *Parkytor* - Var parkytor är belägna enligt de framtagna planerna i de två fallen.

- *Trafikerade vägar* - Vilka trafikerade vägar som innefattas i de två olika planförslagen.
- *Utformning* - Hur byggnaderna arkitektoniskt är utformade i de två planförslagen.

Det verkliga och det hypotetiska fallet förankras sedan i utvald teori som berör begreppet hållbarhet. Här används Malmös översiktsplan 2012 för att ta reda på hur väl de två fallen motsvarar Malmös vision om en hållbar stadsutveckling. Utöver detta förankras fallen även i konstruktiv hållbarhetsteori som kan anses vara relevant för de två fallen. Detta bidrar till en bred teoretisk förankring som behandlar såväl visionen om hållbar stadsutvecklingen, som hur den hållbara utvecklingen bör vara ur ett mer generellt perspektiv.

2.2 Kvalitativ metod

Kvalitativ metod är ett samlingsbegrepp för ett flertal olika arbetssätt, främst inom samhällsvetenskap som:

> […] *förenas av att forskaren själv befinner sig i den sociala verklighet som analyseras, att datainsamling och analys sker samtidigt och i växelverkan, samt att forskaren söker fånga såväl människors handlingar som dessa handlingars innebörder* (www.ne.se[2]).

Alan Bryman menar dessutom att den kvalitativa forskningsmetoden omfattar insamling av data samt analys i samband med djupgående intervjuer med personer vars erfarenhet och kunskap kan anses relevant för forskningsstudien (Bryman 2011 s.651).

> *Genom att man med kvalitativa metoder strävar att åstadkomma en helhetsbeskrivning av det undersökta, exempelvis hur en viss livssituation i sin totalitet gestaltar sig, tenderar denna typ av studier att omfatta mindre populationer än vid kvantitativa undersökningar* (www.ne.se[2]).

Kvalitativ forskning misstolkas ibland som ett synsätt inom samhällsvetenskapen, där inte kvantitativa data såsom siffror varken samlas in eller genereras. Detta har kritiserats av flera som behandlat kvalitativ forskning, ”*eftersom det som gör forskningen kvalitativ inte enbart handlar om en frånvaro av siffror*” (Bryman; Burgess 1991 i Bryman 2011 s.341).

Tillvägagångssättet i en kvalitativ studie omfattar enligt Bryman:

- Utveckla generella frågeställningar (forskningsfrågor)
- Val av relevanta platser och undersökningspersoner
- Insamling av relevant data
- Tolkning av data
- Begreppsligt och teoretiskt arbete
- Formulering av forskningsrapporten

(Bryman 2011 s.344*ff*).

För att kunna samla in relevant empiri för den kvalitativa studien, används ett flertal olika metoder. I denna studie har följande använts.

- Litteraturstudier. Forskaren läser dokument och annan väsentlig litteratur för att kunna tillgodogöra sig relevant information.
- Observationer. Forskaren engagerar sig i en miljö under en viss tid, för att exempelvis anteckna, fotografera eller observera och därmed kunna samla in betydelsefull data.
- Semistrukturerade intervjuer. Intervjun grundas i en intervjuguide där forskaren har listat ett antal teman som är relevanta för de frågor som forskaren önskar ta upp under frågesamtalet. Dessa teman innehåller i sin tur frågor som ställs till den person som intervjuas. Utöver frågorna i intervjuguiden kan även andra frågor tillkomma under intervjuns gång för att i så hög grad som möjligt kunna tillgodogöra sig relevant empiri. I denna studie tillämpades även målinriktat val, vilket betyder att relevanta och utvalda personer intervjuas med hänsyn till de grundläggande forskningsfrågorna och i detta fall även personernas expertis (Bryman 2011 s.415; 433*f*; 489*ff*).

2.3 Kriterier för samhällsvetenskaplig forskning

För att studien ska kunna räknas som samhällsvetenskaplig forskning, måste den uppfylla vissa kriterier. Vilka är följande:

- Reliabilitet. Syftar på huruvida en studies resultat kan räknas som tillförlitligt. Blir studiens resultat desamma ifall den genomförs på nytt och påverkas det av slumpmässigheter.
- Replikation. En studie måste gå att replikera (reproducera eller upprepa). Studiens tillvägagångssätt måste därför tydligt redogöras för att vara replikerbar. Annars riskeras reliabiliteten att bli lidande.
- Validitet. Syftar på en bedömning av de slutsatser som framställts och om det finns samband mellan dem.
  (Bryman 2011 s.49*f*).

Hänsyns har tagits till dessa kriterier i studien och berörs igen vid besvarandet av syfte och tillhörande slutsatser, där en diskussion kring kriterierna förs.

2.4 Avgränsningar

Denna studie fokuserar på området Stadens entré och dess fysiska utformning idag samt hur det hade kunnat vara utformat enligt en hypotes som grundar sig på ett tidigare förslag. Som förslag för hur det hade kunnat se ut används det vinnande förslaget Stadsbrynet från en allmän arkitekttävling 1991 anordnad av Svenska Arkitekters Riksförbund (SAR). Anledningarna till att detta förslag har använts i studien är dels för att förslaget vann tävlingen och dels för att det var det tävlingsbidrag som var grundligast redovisat.

Studien kommer till liten del behandla den politiska processen, planprocessen och media samt inte alls beröra den juridiska processen eller den byggtekniska processen. Tidsmässigt avgränsas denna studie från år 1984-2012 vilket motsvarar perioden som resulterade både i förslaget Stadsbrynet samt dagens version av området Stadens entré. Denna studie lägger störst fokus vid planerandet och skapandet av de båda planförslagen, vilket innebär att tiden mellan 1991 och 2001 inte i denna studie belyses allt för ingående.

Denna studie strävar även efter att undersöka hur väl de båda förslagen motsvarar Malmö stads hållbarhetsmål 2012, därför är det dem som slutligen i största möjliga utsträckning används i denna studie även om hållbarhetsaspekterna hade kunnat utvecklas till en större diskurs.

2.5 Dokument

De dokument som ligger till grund för uppsatsens empiri är samtliga inhämtade från Malmö stad och behandlar Malmös översiktsplan 2012 samt området som kallas för Stadens entré. Totalt har fem dokument analyserats varav två behandlar förslag för området Stadens entré innan planerna på upplevelsecentret framkom och två behandlar detaljplanerna för området och upplevelsecentret. Det femte dokumentet *Översiktsplan för Malmö 2012* har använts i ett mer teoretiskt syfte. Nedan redovisas dokumenten med en kortfattad presentation.

- *Arkitekttävlingar, Svenska Arkitekters Riksförbunds dokumentation av arkitekttävlingar* (Bilaga till Arkitekttidningen 1991:16). Dokumentet behandlar de bidrag som inkom efter att Malmö stad utlyst en allmän arkitekttävling 1990 för att utforma området vid Malmös nordöstra infart.

- *Dp nr: 4550 kvarteren Uno och Teodor m.fl. (Stadens entré) i Innerstaden* (Malmö stad 2002). Detaljplan som beskriver planerna för upplevelsecentret Entré och dess omkringliggande område. Dokumentet innefattar även sex olika bilagor som behandlar riskanalys, miljökonsekvensbeskrivning, trafikutredning, buller och avgasutredningar, konsekvensbedömning samt dagvattenhantering.

- *Dp nr: 4910 del av kvarteren Rolf och Svante m.m. i Innerstaden* (Malmö stad 2005). Detaljplan som beskriver planerna för delar av Entré samt tillhörande parkeringshus.

- *Start PM - kvarteren Uno, Thor m.fl.* (Malmö stad 1987). Malmö stadsbyggnadskontor presenterar ett kortfattat förslagsunderlag för hur och vad man då borde bygga på de rivningstomter som angränsar till Malmös nordöstra infart.

- *Översiktsplan för Malmö 2012 Samrådsunderlag/planstrategi* (Malmö stad 2011). Som ett led i Malmös stadsutveckling har en ny översiktsplan tagits fram med en vision som sträcker sig fram till 2032. Styrdokumentet tar upp riktlinjer, strategier och tillvägagångssätt för Malmös utveckling.

Dokumenten har med undantag av översiktsplanen för Malmö stad 2012 använts som underlag för att skapa en bild av händelseförloppet när det gäller området Stadens entré. Start

PM - kvarteren Uno, Thor mfl. har använts som en grund för att få en inblick i Malmö stad vision från 1987 av området Stadens entré. Därefter studerades Arkitekttävlingar, Svenska Arkitekters Riksförbunds dokumentation av arkitekttävlingar för att se vilka bidrag som inkommit under den arkitekttävling som Malmö stad utlyste för området Stadens entré år 1990. Det vinnande bidraget i arkitekttävlingen är även det bidrag som vi valt att använda som en hypotes i vår studie. Valet grundar sig i att det vinnande bidraget var det mest detaljerade för området Stadens entré. Dp nr: 4550 och Dp nr: 4910 är detaljplaner som beskriver upplevelsecentret Entré samt de omkringliggande kvarteren. Dessa har analyserats för att skapa en inblick i vilka planer som fanns för området Stadens entré i slutet av 1990-talet. Dokumentet Översiktsplan för Malmö 2012 har använts i syfte att förankra vår studie i hållbarhetsaspekterna ekologiskt, ekonomiskt och socialt. Förankringen i hållbarhetsaspekterna bidrar till att vi kan analysera såväl Stadens entré idag som det tidigare hypotetiska förslaget. Detta för att sedan kunna fastslå vilket av de två förslagen som främst uppfyller Malmö stads mål för en hållbar stadsutveckling.

2.6 Litteratur

Vi har valt att förankra vår jämförelse av ett verkligt och ett fiktivt fall genom att behandla aspekter av ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet och på så vis göra en utvärdering av de båda fallen för att se vilket förslag som bäst motsvarar en hållbar stadsutveckling. Jämförelsen grundas på ett antal kriterier vilka är identiska i både det verkliga fallet och hypotesen medan utvärderingen grundar sig i de mål som Malmö stad har satt upp i sin översiktsplan 2012 för att skapa en hållbar stadsutveckling. För att ge en tydlig bild av hållbarhetsaspekterna redogörs såväl de historiska som de nutida hållbarhetsperspektiven genom att presentera ett antal forskningsrön från bland andra Ali Madanipour, Jan Nyström, Karin Bradley, Lars Mikael Raattamaa, Lena Falkheden, Moa Tunström, Ola Broms Wessel, Olof Wärneryd *et al*, Stephen Wheeler och Timothy Beatley samt Boverket, Forskningsrådet Formas, Malmö stad och World Commission on Environment and Development.

2.7 Intervju

För att få ett bredare perspektiv på vår studie samt för att försöka få svar på de frågor som dokumenten inte kunnat bidra med har en gruppintervju genomförts. Eftersom studiens fokus ligger på Malmö stads mål för en hållbar stadsutveckling och att expertkunskap eftersöktes,

valde vi enligt ett målinriktat val att intervjua två tjänstemän från Malmö stads byggnadskontor (Bryman 2011 s.433). Följande intervju har utförts:

- Arkitekt Jan-Olof Jönsson och planeringssekreterare Åke Lundqvist (2012-05-10). Intervjun ägde rum på Malmö stadsbyggnadskontor och pågick i cirka 40 minuter. Intervjuunderlaget bestod av en intervjuguide där vi delat in våra frågor i tre olika teman: Arkitekttävlingen och det vinnande förslaget Stadsbrynet, Området Stadens entré idag samt Åsikter om Stadens entré. De två förstnämnda teman innehöll frågor som hade anknytning till arkitekttävlingen och området Stadens entré medan det sistnämnda temat innehöll frågor som grundade sig i vad de själva ansåg om Stadens entré. Vi valde att inte i förväg skicka frågorna till intervjupersonerna eftersom vi föredrog spontana svar. Intervjun flöt på mycket bra och det framkom användbara uppgifter som var betydande för studien.

Intervjun har fungerat som komplement och källa till det som inte dokument och observationer har kunnat ge svar på. Intervjun spelades in och lyssnades sedan igenom ett flertal gånger för att ta tillvara det som kunde anses som relevant för vårt fortsatta arbete. Jan-Olof Jönsson och Åke Lundqvist har bidragit med såväl fakta som egna åsikter. Fakta som framkommit har främst använts som ett komplement till de båda planerna för Stadens entré. Deras egna åsikter om Stadens entré tas upp i studiens analysdel där dessa fungera som stöd och diskussionsunderlag för studiens resultat. Intervjuguiden redovisas i bilagan.

2.8 Observationer

Vid två tillfällen har observationer utförts på och omkring området Stadens entré. Den första observationen utfördes tisdagen den 24 april mellan klockan 10.00 - 14.00 och den andra observationen utfördes lördagen den 28 april mellan klockan 13.00 - 17.00. Cirka två och en halv timme per observationstillfälle spenderades i kvarteren runt Entré för att få en helhetsbild av området samt för att fotografera och dokumentera. Därefter spenderades cirka en och en halv timme per observationstillfälle inne på köpcentret Entré. Även de invändiga observationerna gjordes för att skapa en uppfattning om Entré och dess omgivning.

Observationerna har legat till grund för en analys av området Stadens entré som det ser ut idag. De detaljplaner som togs fram i början av 2000-talet har till stor del efterföljts men delar

av planerna har ändrats eller aldrig genomförts. Observationerna har därför bidragit med en sanningsenlig bild av hur området ser ut idag. Under observationerna gick vi runt i området Stadens entré vilket gav en bra inblick i hur området var uppbyggt. I samband med observationerna gjordes även inventeringar som motsvarar de kriterier som vår metod baseras på. Detta för att kunna återge en så korrekt bild som möjligt av hur Stadens entré ser ut idag och för att kunna göra en trovärdig jämförelse av våra två fall. Observationer och inventeringar utfördes även i köpcentret Entré för att få en bra överblick av köpcentret som sedan kunde bidra till vår jämförelse. En mängd fotografier har tagits i såväl området Stadens entré som i köpcentret Entré. Fotografierna fungerar som ett komplement till vår beskrivning av hur området Stadens entré ser ut i dag i form av bildspel. Detta för att öka förståelsen av hur området är uppbyggt.

3. HÅLLBAR STADSUTVECKLING

Detta kapitel kommer sträva efter att besvara en del av den första frågeställningen, *Vad är hållbar utveckling och hur vill Malmö stad uppnå detta?* Därför inleds denna del med en redogörelse av hållbarhetsperspektivens bakgrund och vad som ligger till grund för dagens eftersträvande av hållbar stadsutveckling. Vidare kommer avsnittet behandla trender inom stadsutveckling och då delvis mer konstruktiva delar avseende hållbar utveckling, det vill säga hur den hållbara utvecklingen kan vara. Texten kommer belysa ett antal olika forskares och praktikers diskussioner och åsikter kring hållbar stadsutveckling.

3.1 Hållbar utveckling

Redan på 1960-talet började industrisamhällets inverkan på naturen att ifrågasättas. Gifterna från tillverkningsindustrin påverkade inte bara människans hälsa utan även naturen på ett negativt sätt. Denna insikt skapade en förståelse för vilka miljöproblem samhället stod inför och makthavarna insåg att konkreta åtgärder var nödvändiga (Wärneryd *et al* 2002 s.25*f*).

Under 1970-talet ökade intresset för miljöfrågor vilket resulterade i skapandet av flera fristående organisationer som värnade om miljön. Dessa krävde åtgärder och nytänkande när det kom till planering av såväl samhällen som den industriella utvecklingen. Även den sociala aspekten i form av människans livskvalitet lyftes nu fram som något viktigt och medborgarna menade att samhället var i behov av nya ideal (*Ibid*.).

Miljöfrågorna lyftes under 1980-talet till en global nivå. Länder runt om i världen började samarbeta för att skapa en debatt och de globala frågorna blev således en del av ländernas miljödiskurser. Med tiden lyftes även frågor som rörde ekonomisk rättvisa och jämlikhet fram som en del i den globala problematiken. För att åtgärda dessa problem krävdes gemensamma riktlinjer (*Ibid*.).

FN hade år 1983 satt ihop The World Commission on Environment and Development (WCED), mera känd som Brundtlandskommissionen, vars främsta uppgift var att undersöka bristerna i den globala utvecklingen och komma med konkreta förslag på lösningar. Detta resulterade i att The World Commission on Environment and Development 1987 tog fram ett politiskt dokument med riklinjer för att skapa en hållbar utveckling världen över (WCED 1987 s.1*ff)*. I dokumentet definierar Brundtlandskommissionen begreppet hållbar utveckling på följande sätt:

> *Sustainable development is development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs*. (WCED 1987 s.43).

Kommissionen ansåg att det var viktigt att påbörja arbetet mot en hållbar utveckling så snart som möjligt för att motverka den negativa trend som länder världen över uppvisat. Om åtgärder inte vidtogs i förebyggande syfte skulle ekosystemen ådra sig så allvarliga skador att dessa inte skulle gå att åtgärda i efterhand. (WCED 1987 s.45). I Brundtlandsrapporten redovisades tre grundläggande behov som ansågs nödvändiga för att skapa en global hållbar utveckling:

- Hushålla med naturens resurser.
- Skapa ekonomisk tillväxt samt motverka fattigdom.
- Tillgodose varje människas behov samt skapa samma förutsättningar och möjligheter för alla.

Kommissionen poängterade även att de ekologiska ekonomiska och sociala aspekterna behövde samverka för att generera en hållbar utveckling (WCED 1987 s.43*ff*).

Brundtlandskommissionen hade belyst vilka grundproblem världen stod inför men det saknades fortfarande kunskap och förståelse för vad som i samhället kunde anses vara ett problem som innefattades av de ekologiska, ekonomiska och sociala aspekterna. De tre hållbarhetsaspekterna var så breda att de gick att applicera på exempelvis såväl företag som kommuner.

> *Vad som drabbade begreppet hållbar utveckling i början av 1990-talet var alltså insikten om att hållbarhet måste sättas in i ett sammanhang för att inte tappa sitt innehåll och bli ett i grunden meningslöst begrepp.*
> (Wärneryd *et al* 2002 s.29).

Under hela 1990-talet fortsatte därför arbetet med att skapa en hållbar utveckling genom att konkretisera behov och riktlinjer för de tre hållbarhetsaspekterna efter vilken sorts organisation och problem de skulle appliceras på (*Ibid.* s.27*ff*).

3.2 Hållbar samhällsplanering

Nyström menar i sin bok Planeringens grunder, att all makt innan låg hos politikerna och tjänstemännens huvuduppgift var att utföra beslutsfattarnas önskemål. Idag föreligger det ett större behov av demokratiska beslut inom samtliga beslutsorgan som har med stadsutveckling att göra. Därför har nya lagar och regler tillämpats för att öka allmänhetens insyn och påverkan i planeringsprocessen (Nyström 2003 s.241*ff).* Den byggda miljön påverkar samtliga hållbarhetsaspekter och således också den önskvärda stadsutvecklingen. Den fysiska planeringen har stor inverkan på invånarnas vardagsliv vilket ökar behovet av framförallt de sociala aspekterna i planeringsprocessen (Nyström 2003 s.251*ff*).

För att främja den sociala hållbarheten i dagens städer krävs förändringar när det kommer till att behandla samhällsproblem. Vikten ligger inte i att uppmärksamma ett problem utan att gå till botten med orsaken till problemet. På detta sätt kan arbetet med segregation minska till fördel för arbetet som innefattar integration. Ett ökat medborgarinflytande ökar förståelsen mellan olika etniska grupper och skapar en ökad delaktighet i staden och planeringen. Större vikt bör även läggas på kulturella aspekter samt genusfrågor (*Ibid*. s.23*ff*).

En ekologiskt hållbar stadsutveckling innefattar inte enbart minskad miljöförstöring utan även att medvetet sträva efter att skapa en hållbarhet som främjar även framtidens generationer. Därför har behovet av att bygga och renovera med hjälp av miljövänliga material ökat. Valet av miljövänliga och hållbara material främjar ekosystemen och minskar resursanvändningen (*Ibid*. s.33).

Nyström menar att genom att samverka mellan olika yrkesgrupper ökar helhetsbilden och skapar bättre förutsättningar för slutprodukten, vilket Broms Wessel även berör när han menar att arrangemang av arkitekt- och planeringstävlingar samt utställningar kan bidra till att fler idéer samlas in. Medborgarinflytande är en annan viktig del i planeringsprocessen som skapar förståelse för människors levnadssätt. Att integrera stadens invånare bidrar till ett bättre samhälle där invånare oavsett kön, härkomst eller kulturell bakgrund känner delaktighet och gemenskap (Nyström 2003 s.251*ff*; Broms Wessel 2005, s.219).

I antologin Bor vi i samma stad? av Broms Wessel *et al* (2005) sammanförs ett flertal forskares och praktikers syn på stadsbyggnad och stadsutveckling. Likt Nyström betonas det att ekologisk utveckling idag är ett nödvändigt samhällsmål (Bradley *et al* 2005 s.13). Vidare nämns det att dagens stadsplaneringsverksamhet, det vill säga Boverket, länsstyrelser, kommuner, och byggföretag idag har en gemensam vision om staden som en rutnätsstad eller småstad. Bradley menar att detta kan vara förknippat med miljonprogrammet och dess resultat, därför framställs rutnätsstaden eller småstaden som svaret på misslyckandet (*Ibid.* s.14*f*). Enligt Broms Wessel med flera, har idag även mer makt och ansvar förskjutits över till byggbolag, konsulter och privata aktörer jämfört med förut, vilket skapar ett antal angelägna frågor. Exempelvis; ”*Vilka konsekvenser får detta? Vems intressen tas tillvara och vilka riskerar att komma i skymundan? På vilket sätt behöver planeringens aktörer omdefiniera sina roller och uppdrag?*” (*Ibid.*).

3.3 Hållbarhet och motsägande mål

Falkheden påpekar ”*att skyddet av miljön, ekonomisk utveckling, rättvis fördelning, demokrati och social sammanhållning är sammanlänkade och ömsesidigt beroende.*” (Falkheden 2005, s.73*f*). Dock menar Falkheden att dagens stadsutveckling påvisar en del motstridigheter. Exempelvis belyser hon att den långsiktiga offentliga planeringen baseras på miljömål och

hållbarhetsstrategier medan en del av planeringen styrs av krav på ekonomisk avkastning utav en mer kortsiktig natur som en del av en global marknadsekonomi (*Ibid.* s.75*f*).

Tunström menar att politikerna i Malmö har en strävan att genom stadsbyggnadens och arkitekturens hjälp få staden och regionen till att bli mer välkänd. Vidare menar Tunström att ”*Idag är för övrigt tilltron stor, inte bara i Malmö, till spännande arkitektur som en magnet för investeringar och som gynnsam för den ekonomiska tillväxten.*” (Tunström 2005 s.145*f*).

Bradley menar att den största befolkningstillväxten återfinns i storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö. Bradley anser också att tillväxten möjligtvis kommer förbli belägen i dessa regioner, vilket kommer medföra ett behov av och en konkurrens om bostäder, företagslokaler och offentliga platser (Bradley 2005 s.173). Bradley påpekar att det råder en brist på små hyreslägenheter, vilket i första hand drabbar ungdomar, äldre och ensamstående men hon ställer sig frågande till vem eller vilka som egentligen styr bostads- och stadsbyggandet. Det är de svenska kommunerna som har planmonopol och enligt plan- och bygglagen ska de främja en jämlik och hållbar samhällsutveckling, dock blir det idag allt vanligare att denna kommunala stadsplanering läggs i händer på byggbolag och konsultfirmor. I dessa fall yttrar sig och beslutar kommunen angående planerna först vid ett senare skede (*Ibid.* s.173*f*). Detta är ett fenomen Madanipour även berör när han menar att dagens städer är hotade av en allt större social polarisation och segregation vilket enligt honom är en bieffekt av en allt större privatisering inom stadsplanering (Madanipour 2003 s.228). Vidare argumenterar Bradley för att i och med att de privata aktörerna får mer och mer inflytande gällande dagens planering, bör de även ta ett större samhälligt ansvar. Bradley påpekar även gällande alla större planeringsprojekt att;

> *Idag finns krav på att alla större stadsbyggnadsprojekt ska föregås av en miljökonsekvensbeskrivning, kanske är det dags att införa rättvisekonsekvensbeskrivningar - utredningar som visar vilka effekter nya bostadsprojekt, stadsutvecklingsprojekt och trafikprojekt får för den socioekonomiska och etniska segregationen, tillgängligheten till offentliga platser, kollektivtrafik, service och grönområden för olika samhällsgrupper.* (*Ibid.* s.180*f*).

3.4 Hållbarhet och kommersialisering

Lars Mikael Raattamaa menar i sitt tillskott till Bor vi i samma stad? att stadsmässighetens och urbanismens innebörd har förändrats. Rattamaa tar upp exempel från Stockholm och Lund där han anser att det som tidigare var ytor och skyltfönster för reklam, uppvisning av sina produkter med mera, idag istället marknadsför möten. Människor och dess möten har idag blivit det nya fokuset (Rattamaa 2005 s.206). Vidare påpekar arkitekten att handla numera är något vi gör i förbifarten och istället är dialogen det vi spenderar majoriteten av vår tid på.

> *Jag lockas inte längre av skyltdockor utan av handlande människor och jag vill vara med och producera konsumtion: möten, dialoger, kreativitet* […].
> (Rattamaa 2005. s.207)

Rattamaa menar att det offentliga rummet idag är ett favoriserat argument inom stadsbyggnadsfrågor. Stadsbyggare och arkitekter framhäver gärna denna plats som en central punkt för ”*civilisationen och demokratin*” men Rattamaa är kritisk till grundidén om centrum och perifert. Rattamaa anser att det kanske inte är fel med köpcenter på andra ställen än i stadens centrum och påpekar att det även kanske är fel att utgå ifrån att en tät bebyggelse hänger samman med trivsamhet och att en gles bebyggelse hänger samman med ödslighet (*Ibid.* s.208).

3.5 Hållbarhet och ökande privatisering

Broms Wessel menar att arkitekter och planerare idag måste inrikta sig på annat än bara det fysiska gestaltandet då det inte enbart är en stads bebyggelse som påverkar livssituationen (Broms Wessel 2005 s.222). Vidare anser Broms Wessel att i och med trenden med att privatägda bolag mer och mer tagit över de offentliga uppgifterna har det skapats ett nytt läge. Broms Wessel menar att vissa frågor, främst de om periferi, mellanrum med flera lätt förringas av de vinstdrivande företagen och det är exempelvis där kommunen som en av de offentligas aktörer med dess planmonopol måste agera. Detta berör även Madanipour när han påpekar att urbana ytor mer och mer privatiseras vilket medför till en typ av socialt utanförskap för exempelvis människor med en sämre ekonomisk situation (Madanipour 1998 s.161*ff*). Broms Wessel anser att det offentliga måste inta en roll där de kan komplettera och bistå med hjälp för kommande stadsbebyggelse vilket även Beatley anser men då med större

fokus på att lösa de globala miljöproblemen (Beatley 2003 s.411; 420*f*; Broms Wessel 2005 s.224*f*).

3.6 Hållbarhet och livskvalité

I antologin The City Reader där Beatley och Madanipour som tidigare nämnts också medverkat i, skriver Wheeler om ”*livability*”. Detta begrepp har inte en direkt motsvarighet inom det svenska språket men betyder ungefär levbarhet, passar att bo i alternativt att främja ett trivsamt liv. Beståndsdelarna för en levbar stad är enligt Wheeler; en hälsosam miljö, anständiga bostäder, säkra offentliga platser, trängselfria vägar, parker och rekreationsmöjligheter, levande social interaktion med mera. Wheeler påpekar att dessa beståndsdelar även bidrar till hållbarheten (Wheeler 1998 s.503). Vidare menar Wheeler att de flesta av dagens moderna städer inte har de problemen som kunde återfinnas i början av 1900-talet såsom svält, avsaknaden av skydd, dålig folkhälsa och dålig sanitär miljö. Idag är problemen av en annan karaktär och tonvikten ligger på livskvalité. Wheeler menar att det inte längre räcker att konstruera städer och förorter som ser dåliga ut, har en undermålig struktur, bildominerade och med brist på tillräckligt med parker, trottoarer, lokala butiker, ytor för samfund och platser som kan förknippas med känsla och identitet (*Ibid.*). Dagens frågor är; Hur gör vi dessa platser gröna, säkra, bekväma och människoorienterade? Hur gör vi om massproducerade urbana landskap till platser med karaktär som vårdar samhället? Hur gör vi städer attraktiva och komfortabla för alla av samhällets grupper, inklusive barn, kvinnor, äldre och minoriteter? Wheeler menar att dessa frågor alla berör uppgiften att på lång sikt skapa levbara urbana platser (*Ibid.*).

3.7 Hållbar utveckling som ramverk för studien

Detta kapitel har tagit upp begreppet hållbar utveckling från ett antal olika infallsvinklar och det är dessa perspektiv som framöver kommer användas i studiens analys och slutsats. Denna del har varit väsentlig för att kunna uppfylla studiens syfte och besvara kommande frågeställningar.

4. MALMÖ STADS HÅLLBARHETSMÅL

Detta kapitel kommer sträva efter att besvara resterande del av den första frågeställningen, *Vad är hållbar utveckling och hur vill Malmö stad uppnå detta?* I detta avsnitt presenteras därför Malmö stads syn på en hållbar stadsutveckling samt vilka hållbarhetsmål Malmö stad fokuserar på i sin översiktsplan 2012 för att skapa en sådan utveckling.

4.1 Malmö stads syn på hållbar stadsutveckling

Hållbarhetsperspektivet är idag vanligt förekommande i samband med stadsutveckling, vilket skapar behov av nya prioriteringar när det kommer till planering. Beslut måste grundas på de ekologiska, ekonomiska och sociala aspekterna som alla måste samspela och skapa en helhet för att främja en hållbar stadsutveckling. (Forskningsrådet Formas 2011 s.21;41).

> *En svensk stadsutveckling är en utveckling av hela detta svenska stadssystem. Det är därmed en lokal, kommunal, regional och nationell uppgift som måste lösas med hög kunskap och i ömsesidig samverkan genom god dialog mellan landets medborgare, vår offentliga förvaltning och det privata näringslivet.* (Boverket 2004).

Samverkan och nya prioriteringar är något som Malmö stad anammar i sin översiktsplan 2012. Malmö stad lägger därför vikt vid att skapa och upprätthålla en hållbar stadsutveckling med hänsyn till de ekologiska, ekonomiska och sociala aspekterna. Genom de olika aspekternas samverkan skapas ett stabilt samhälle genom ekonomisk tillväxt, välfärd och god miljö (Malmö stad 2011 s.15).

Ekologisk hållbarhet innebär en eftersträvan att bevara ekosystemen och värna om människors hälsa och välmående. Detta innebär för Malmö, satsningar på förnyelsebar energi och minskade utsläpp men även att skapa goda rekreationsmöjligheter. Bevarandet av jordbruksmark och utvecklandet av miljövänliga transportsystem är också viktiga aspekter i skapandet av en långsiktig ekologisk utveckling i staden (*Ibid.* s.17).

Ekonomisk hållbarhet syftar till att skapa en långsiktig utveckling av näringslivet. Genom att tillgodose invånarnas försörjningsmöjligheter ökar tillväxten i staden och i regionen. Konkurrensen om framtida invånare ökar kraven på städernas så kallade image. Genom att

skapa ett rikt näringsliv med mångfald ökar Malmös attraktionskraft vilket i sin tur kan öka tillväxten. Utöver ett utvecklat näringsliv spelar även den sociala välfärden en stor roll för den ekonomiska hållbarheten. En god socioekonomisk utveckling är en förutsättning för att Malmö ska utvecklas och konkurrera om framtida invånare. För att bevara en god ekonomisk tillväxt bör såväl kortsiktiga som långsiktiga mål sättas, detta för att kunna nyttja ekonomiska resurser och naturtillgångar på bästa möjliga sätt (*Ibid.* s.16).

Social hållbarhet handlar om att skapa förutsättningar för goda levnadsvillkor. Malmös förutsättningar för ett gott socialt liv kan vara möjligheten till arbete och försörjning, trygghet och bostad samt utbildning och vård. Även jämställdhet och demokrati är viktiga för den sociala utvecklingen. För att skapa ett samhälle som tillgodoser så många människors behov som möjligt bör invånarnas åsikter tas tillvara. Genom medborgarinflytande kan medborgarnas önskemål uppfyllas vilket i sin tur kan minska segregationen samt öka valmöjligheterna i Malmö. Staden ska fungera som en helhet och alla stadsdelar ska ha samma goda förutsättningar när det kommer till levnadsvillkor (*Ibid.* s.15).

4.2 Malmö stads mål för hållbar stadsutveckling

> *Den överordnade strategin för Malmö är att skapa en robust stadsstruktur som präglas av närhet, som är tät och grön, som bidrar till resurseffektivitet, som ger goda förutsättningar för ett livskraftigt näringsliv - och därmed arbetstillfällen - och som läker samman staden, socialt och fysiskt.*
> (Malmö stad 2011 s.19).

För att skapa en hållbar stadsutveckling har Malmö valt att lägga fokus på att förtäta staden, detta för att länka samman stadens olika stadsdelar och på så vis skapa en helhet. En tät stad innebär kortare transportsträckor vilket ökar möjligheten för energieffektiva och miljöriktiga transportsystem i form av cykel och kollektivtrafik. Genom att bygga bort barriärer och förenkla rörelsemönstret ökar tillgängligheten i staden. Förtätning med grönska skapar fler mötesplatser och främjar folkhälsan. Även multifunktionellt byggande ökar stadens liv och rörelse samt bidrar till en minskad segregation. Malmö stad har tagit fram ett antal mål som tillsammans ska bidra till förtätningen av Malmö och gynna Malmös hållbara stadsutveckling (*Ibid*. s.19*ff*).

4.2.1 Ekologiska mål

- *Resurseffektivt* - För att skydda ekosystemen och den biologiska mångfalden ska alla naturtillgångar brukas med eftertanke.
- *Förnybar energi* - Alla energi- och transportsystem ska på sikt drivas med hjälp av förnyelsebar energi och stabila processer. Detta innebär bland annat satsningar på förnyelsebara bränslen och vindkraft.
- *Smarta energilösningar* - För att skapa hållbarhet genom generationer ska satsningar på nya energilösningar och materialval göras i samband med nybyggnation och renovering.
- *Återvinning* - Öka kunskapen och möjligheterna för att återanvända och återvinna material (*Ibid.* s.26*f*).

4.2.2 Ekonomiska mål

- *Nya företag* - Generera fler arbetstillfällen genom att erbjuda ett rikt näringsliv. Malmö stad ska kunna erbjuda mark för etablering av nya företag vilket öppnar möjligheter för entreprenörskap och nya marknader.
- *Utbildning och forskning* - Kunskapsföretag ska gynnas genom fotsatta satsningar på utbildning och forskning.
- *Evenemangsetablering* - För att stärka näringslivet ska evenemangsetableringen öka för att kunna erbjuda ett bredare utbud för stadens invånare och besökare.
- *Tillgänglighet* - Arbetet med att skapa en större tillgänglighet till Malmö ska fortsätta genom satsningar på miljövänlig infrastruktur såväl inom staden som i regionen (*Ibid.* s.21*f*).

4.2.3 Sociala mål

- *Mötesplatser* - Skapa fler offentliga mötesplatser i staden.
- *Trygghet* - Mötesplatser utanför hemmet ökar rörelsen i staden vilket i sin tur ökar trygghetskänslan.
- *Handikappsanpassning* - Stadens ska kunna brukas av alla vilket innebär fortsatta satsningar på att handikappsanpassa staden.

- *Kulturella möten* - Stadens kulturella skillnader och intressen ska tas tillvara och utvecklas för att öka förståelsen mellan invånarna samt främja kulturlivet, därför ska Malmö ge utrymme för spontana möten och aktiviteter.
- *Jämställdhet* - Jämställdheten ska gynnas genom ökad förståelse av hur män och kvinnor uppfattar och brukar staden på olika sätt.
- *Rekreationsområden* - För att Malmö ska kunna erbjuda goda levnadsvillkor ska fler rekreationsområden skapas där invånarna kan njuta av aktiviteter och återhämtning.
- *Folkhälsa* - Minskade luftföroreningar och lägre bullernivåer är åtgärder som vidtas för att främja folkhälsan.
- *Gång- och cykelvägar* - För att minska utsläppen ska satsningar på gång och cykelvägar ske i större utsträckning (*Ibid.* s.23*ff*).

4.3 Malmö stads hållbarhetsmål som jämförelsebas

Detta kapitel har tagit upp Malmö stads syn på hållbar stadsutveckling och genom vilka mål de vill kunna uppnå en sådan utveckling. De båda fallen som studerats, kommer i analysen och slutsatsen jämföras med varandra och ställas i relation till Malmö stads hållbarhets mål 2012 i den mån det går, då vi anser dem som de mest relevanta och aktuella för dagens område.

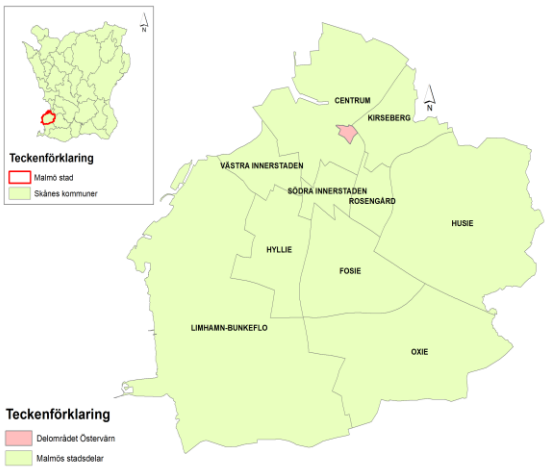
5. MALMÖS ANSIKTE MOT NORDOST

Kapitel 5. Malmös ansikte mot nordost, 6. Området stadens entré 2012 och 7. Området stadens entré 1991 kommer tillsammans utgöra den huvudsakliga empirin i denna studie. De kommer sträva efter att besvara både den andra frågeställningen, *Hur ser området Stadens entré ut idag och varför?* och den tredje frågeställningen, *Hur hade området Stadens entré kunnat se ut enligt ett tidigare förslag?* I detta kapitel kommer det geografiska området och relevant bakgrundsinformation för de båda planförslagen att presenteras. Kapitel 6. Området stadens entré 2012 och kapitel 7. Området stadens entré 1991 kommer mer ingående gå in på de båda studerade fallen.

5.1 Området Stadens entré

Området som kommer att behandlas är beläget vid Värnhem, närmare bestämt på Östervärn som återfinns i de nordöstra delarna av Malmö, se figur 1 och 2. Östervärn är ett delområde som idag tillhör stadsdelen Centrum (www.malmo.se[1]). Områdets läge i staden och närheten

till Skånes mest trafikerade motorväg (E6), innebär att Östervärn naturligt tilldelas rollen som en av Malmös entréer (www.trafikverket.se; Malmö stad 1987 s.1).



Figur 1 - Delområdet Östervärn (Egen illustration, kartmaterial: Malmö stad 2008).

Figur 2 - Det behandlade området, Stadens entré (Egen illustration, kartmaterial: Malmö stad 2008).

5.2 Planer från 1987

Värnhemsområdet spelade 1987 samma roll som det gör i dagsläget, som en av Malmös entréer fast då hette hela stadsdelen Östervärn. Dock var områdets skick inte tillräckligt tillfredställande för Malmö stad och stadsbyggnadskontor vilket nedanstående citat påvisar.

> *Den som nalkas Malmö på motorvägen från nordost passerar Burlövs tunga förortsområden, industribebyggelse och Sydsvenskans höghus på höger sida. Där motorvägen slutar, hastigheten sänks och trafikljusen tar vid börjar centrala Malmö. Här möts emellertid bilisten av reklamplank och ensliga träd som inte förmår dölja de bakomliggande rivningstomterna och den sargade stadsmiljön. Den enda ljuspunkten utgöres av en väggmålning, ”Porten till Malmö”, i anslutning till en tillfällig park som anlades med Bo 86. Malmös ansikte mot nordost behöver således en lyftning så att det omvandlas till en intressant och välkomnande entré till centrala staden, samtidigt som det ska utgöra ett positivt tillskott till stadsdelen Östervärn.*
> (Malmö stad 1987 s.1).

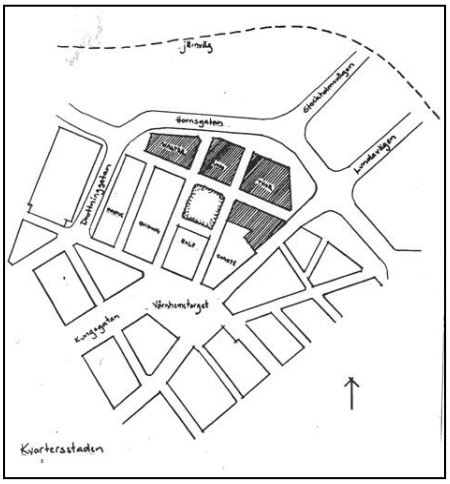
Med den då rådande negativa bilden av Malmös nordöstra entré, skapades alternativa stadsbyggnadsprinciper för att råda bot på den uppmärksammade situationen. Malmö stadsbyggnadskontor generade år 1984 fram tre olika modellstudier, vardera med sin säregna

karaktär. De kallades: *Det stora projektet - arenan*, *Ny stadsbebyggelse med bostäder, kontor och stadsdelspark* och *Den gröna stadsmuren* (*Ibid.*; Lundqvist; Jönsson 2012-05-10).

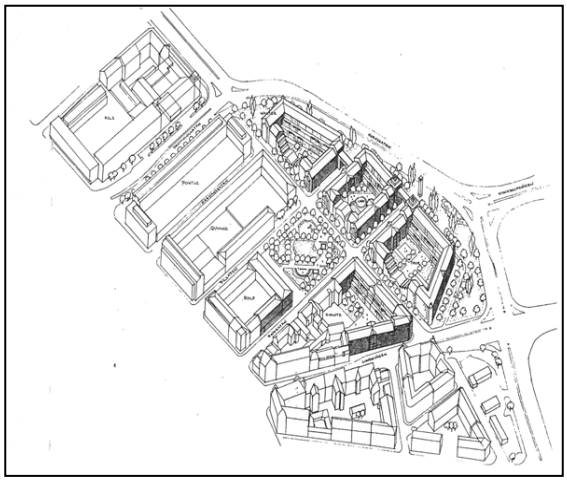
År 1987 offentliggjordes ett underlag som framöver kom att ligga till grund för en arkitekturtävling. Området hade redan då länge stått oanvänt förutom vissa delar som delvis hade använts till markparkeringar (*Ibid.*). Stadsbyggnadskontoret kunde meddela att det fanns ett intresse för exploatering av området och att fortsatt program- och planeringsarbete var aktuellt. De två stadsbyggnadsprinciper som ur exploateringssynpunkt återfanns som intressanta var *Ny stadsdelsbebyggelse med bostäder, kontor och stadsdelspark* och *Den gröna stadsmuren*. Den tredje valmöjligheten, *Det stora projektet - arenan* fanns kvar som ett möjligt exploateringsalternativ ifall någon intressent skulle se det som en genomförbar idé (Malmö stad 1987 s.2).

Malmö stad ansåg att de två prioriterade principmodellerna tog vara på en rad olika faktorer, bland annat tog de vara på entréläget, tog hänsyn till trafiken från omgivande gator och var realistiska ur genomförandesynpunkt. Gemensamt för de två förslagen var att de innehöll liknande beståndsdelar och tillförde bostäder, kontor och en stadsdelspark (*Ibid.*; Lundqvist; Jönsson 2012-05-10).

Mer ingående, innebar det att *Ny stadsbebyggelse med bostäder, kontor och stadspark* skulle bli en förlängning av den redan befintliga strukturen, som av stadsbyggnadskontoret benämndes som kvartersstaden. Figur 3 visar att den nya bebyggelsen hade sträckt sig till Hornsgatan, norr om området och delvis till Lundavägen, öster om området. Det nytillkomna hade enligt denna stadsbyggnadsprincip byggts kvartersvis och hade då bildat en skyddande avskärmning för de innanförliggande kvarteren och den planerade stadsdelsparken (Malmö stad 1987 s.3).



Figur 3 - Planunderlag för Ny stadsbebyggelse med bostäder, kontor och stadspark (Kvartersstaden) (Bildkälla: Malmö stad 1987 s.2).

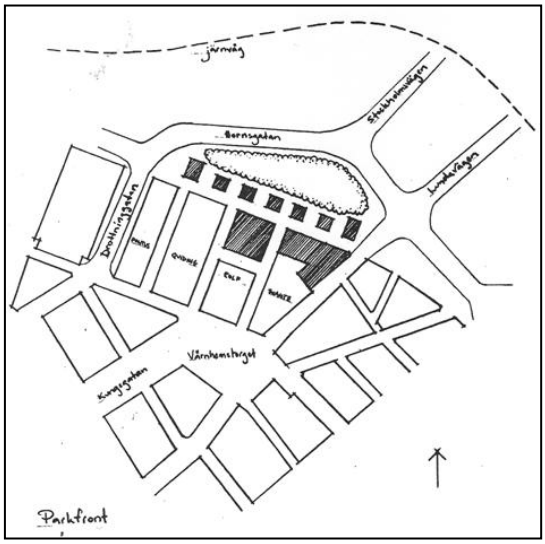


Figur 4 - Gestaltningsförslag för Ny stadsbebyggelse med bostäder, kontor och stadspark (Kvartersstaden) (Bildkälla: Malmö stad 1987 s.5).

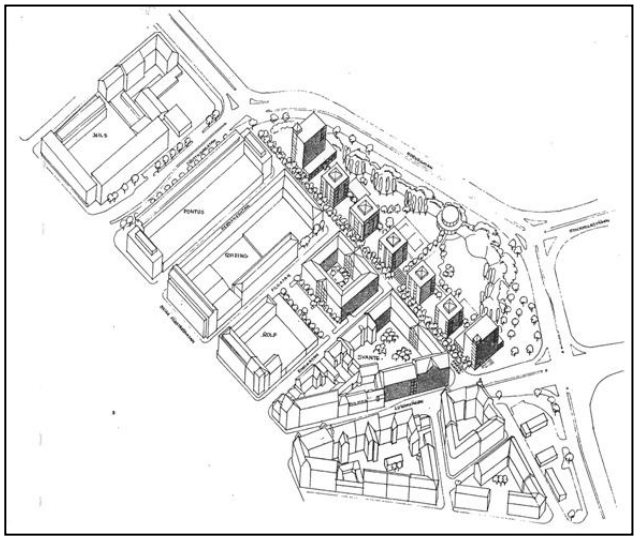
Figur 4 visar att det nybyggda hade skapat en variationsrik bebyggelse som hade efterliknat den redan befintliga strukturen. Det hade betytt att de nya kvarteren utåt sett exempelvis hade fått tegelfasader, dekorativ mönstermurning, gavelmotiv och sadeltak i likhet med de redan befintliga kvarteren. Inåt mot gårdarna hade utformningen varit en aning friare (*Ibid.* s.4). En annan aspekt som belystes i denna plan, var att det tydligt skulle framkomma; ”*att här börjar innerstaden*” tack vare den tydliga stenstadsarkitekturen och genom att länka samman kvarteren mot Hornsgatan i de högre planen (*Ibid.*).

Innehållsmässigt hade denna modell mestadels bestått av bostäder (32 000 m^2) och kontor (15 000 m^2) men även en del handel (3 000 m^2). Kontoren hade huvudsakligen befunnit sig i de nedre planen på de byggnader som legat intill de större vägarna och handelen, hantverkslokaler och de publika lokalerna hade befunnit sig längs med Fredsgatan (*Ibid.*).

Figur 5 visar det andra förslaget, *Den gröna stadsmuren* vilket innebar att det i motsats till att bygga nya kvarter längst ut mot Hornsgatan, att det anlades en parkfront. I figur 6 framgår det att denna parkfront hade skyddat och avskärmat en större innanförliggande park från den tungt trafikerade Hornsgatan. Dessutom planerades det vid den norra sidan av Fredsgatan innanför den planterade vallen och parken, en rad av fristående punkthus och på den motsatta sidan av Fredsgatan, hade kvartersstaden börjat (*Ibid.* s.6).



Figur 5 - Planunderlag för Den gröna stadsmuren (Parkfront) (Bildkälla: Malmö stad 1987 s.5).



Figur 6 - Gestaltningsförslag för Den gröna stadsmuren (Parkfront) (Bildkälla: Malmö stad 1987 s.7).

Gestaltningsmässigt hade parkfronten och parken bestått av ett antal kullar med en höjd på mellan fyra till åtta meter, som längs med Hornsgatan hade varit sammanfogade med hjälp av vallar. Varje kulle hade haft en buskplantering bestående av ljusa och blommande buskar, vilket hade skiljt sig från kulle till kulle (*Ibid.*). Det hade gett en variation som ändrat sig beroende på årstid. Vallarna som hade bundit samman kullarna mot Hornsgatan, hade varit planterade med buskar av i motsats till kullarnas buskar, en mörkare ton. Intill vallen hade en spaljé löpt som tillsammans med kullarna och vallarna hade varit belysta under kvällstid (*Ibid.*). Innanför kullarnas och vallarnas skydd och lä, hade en större park legat. Denna park var tänkt att den skulle fungera som en mindre stadsdelpark, med bland annat lekplatser, någon form av bollplan, en damm, större grönytor och terrasser. Det var även ett alternativ att byta ut en av kullarna mot en paviljong (*Ibid.*).

Mellan parken och Fredsgatan hade sju punkthus varit belägna. Det yttersta huset på vardera sidan av de sju uppradade punkthusen, hade utmärkt sig från de resterande. De hade haft en annorlunda utformning och en högre höjd, vilket stadsbyggnadskontoret ansåg att de hade lämpat sig väl för kontor, hotell eller liknande (*Ibid.*). Punkthuset i den västra delen hade varit tio våningar högt och punkthuset i den östra delen hade varit åtta våningar högt, medan de mellanliggande hade varit sex våningar höga. Husen med sex våningar hade varit avsedda för bostäder och de hade enligt planen varit olika i och med att de hade varit ritade av olika arkitekter. Utåt sett från punkthusen längs med Fredsgatan, hade två trädrader löpt (*Ibid.*).

Kvarteren söder om Fredsgatan hade kompletterats genom byggnationer med en höjd på fem till sex våningar. Dessa kvarter hade främst varit avsedda för bostäder men också en del kontor och verksamheter, främst belägna längs med Lundavägen (*Ibid.*).

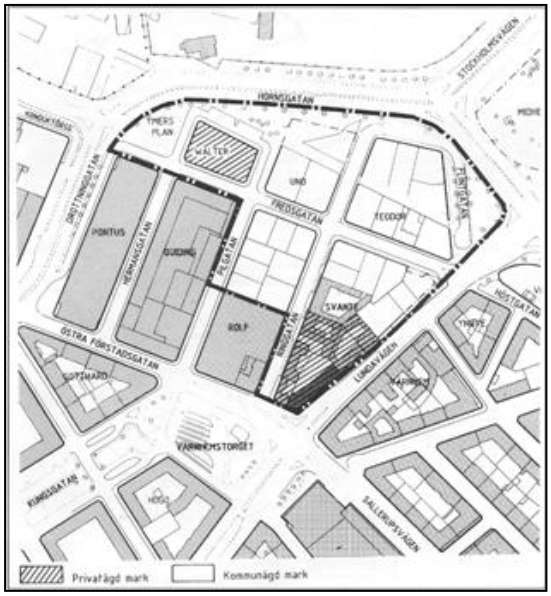
Innehållsmässigt hade även denna modell mestadels bestått av bostäder (26 000 m^2) och kontor (20 500m^2) men även en del handel (3 500 m^2). Eftersom denna stadsbyggnadsprincip hade lite mer tonvikt på kontor och handel än Stadsbebyggelse med bostäder, kontor och stadspark anlades det i denna plan en parkering med omkring 50 parkeringsplatser, beläget centralt i området. Båda förslagen hade en bruttoyta för bostäder, kontor och handel på cirka 50 000 m^2 (*Ibid.*).

5.3 Arkitekttävlingen 1991

Efter det offentliggjorda underlaget från år 1987, där Malmö stad meddelat ett intresse för exploatering av området och att ett fortsatt program- och planeringsarbete var aktuellt, anordnades i september 1990 en allmän svensk arkitekttävling. Den arrangerades för att få in olika idéer för hur området skulle kunnat ha utformats (Bilaga till SAR 1991:16; Lundqvist; Jönsson 2012-05-10). Tävlingsprogrammet utgick ifrån att Malmö innerstad mot nordost började vid Hornsgatan och att det under en längre tid stått avrivet vilket visas i figur 7 och 8. Detta område ville Malmö stad rusta upp och göra om till en välkomnande entré, i samband med att området skulle tillhandahålla med bostäder, boendeservice, arbetsplatser och en park.

> *Tävlingens huvuduppgift var att stadsbildsmässigt, arkitektoniskt och funktionellt skapa en god stadsmiljö och en ny intressant och karaktäristisk stadsentré till Malmö innerstad* (Bilaga till SAR 1991:16 s.2).

Figur 7 - Det avrivna tävlingsområdet (Bildkälla: Bilaga till SAR 1991:16 s.2).



Figur 8 - Planunderlag för arkitekttävlingen (Bildkälla: Bilaga till SAR 1991:16 s.3).

Vid tävlingens slut den 1 februari 1991 hade 59 enligt kriterierna godkända förslag kommit in. Juryn bestod av Christina Wessling (kommunalråd S), Kerstin Tyrstrup (kommunalråd FP), Rolf Pålsson (ordf. byggnadsnämnden S), Johan Bengt-Påhlsson (v. ordf. byggnadsnämnden M), Emmanuel Morfiadakis (ordf. gatunämnden S), Rune Jönemö (exploateringschef), Lars Brattberg (planchef, arkitekt SAR), Kenneth Svensson (Riksbyggen), Bo Forsén (Wihlborg & Son AB), Boris Culjat (utsedd arkitekt av SAR), Håkan Lundberg (utsedd arkitekt av LAR). Jan-Olof Jönsson som var förste arkitekt vid Malmö stadsbyggnadskontor, agerade sekreterare åt juryn och Jan-Erik Schütt som var exploateringsingenjör vid Malmö fastighetskontor, agerade tävlingsfunktionär (*Ibid.*; Lundqvist; Jönsson 2012-05-10; www.fokus.se; www.malmo.se[2]; www.malmo.se[3]; www.skane.se; www.sydvatten.se).

Förslagen ställdes ut på konsthögskolan i Malmö till visning för allmänheten och en kommande jurybedömning. Juryn hade som riktlinje att godkänna och utse ett vinnande förslag som skulle gå att genomföra tämligen kort efter det utsetts till vinnare. Detta eftersom att området hade legat öde under en längre tid och att det var angeläget att området fick en ny skepnad (Bilaga till SAR 1991:16 s.3; Lundqvist; Jönsson 2012-05-10). Det framhävdes även att tävlingsområdet inte nödvändigtvis behövde innehålla monumentala byggnader, dock var det ett återkommande inslag i förslagen, likaså avsaknaden av sociala och funktionella lösningar gällande boende och arbete. De inlämnade förslagen kunde gemensamt påvisa hur

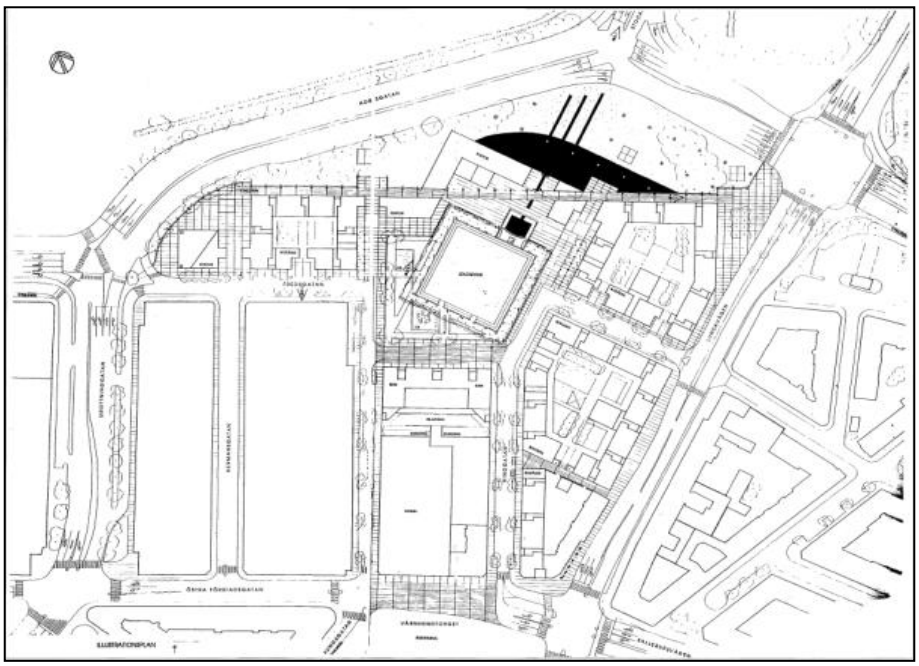
svårt det var att blanda storskalig monumentalitet med en fungerande närmiljö, vilket gjorde att juryn föredrog en mer funktionell närmiljö med inslag av en något mer lågmäld monumentalitet, dock var det de spektakulära förslagen som fick mest kritik och publicitet (*Ibid.*).

Vid bedömandet av förslagen, delades de in i de två huvudgrupperna stadsmur och parkentré, vilket av juryn ansågs vara de två fungerande huvudprinciperna för att få till stånd en funktionell närmiljö (Bilaga till SAR 1991:16 s.3; Malmö stad 1987 s.2*ff*). Storleksmässigt utgick juryn ifrån en exploateringsnivå på 40 000m^2 för bostäder och 20 000m^2 för kontor. Juryns åsikt om trafiksituationen för tävlingsområdet, var att den var en aning komplicerad och problematisk. Gatunätets utformning runt området skapade ett behov av genomfarter för biltrafiken. Det betydde att förslag som hade försökt sig på en bilfri lösning, dessvärre inte ansågs genomförbara. Med hänsyn till hur det såg ut på området år 1990, ansåg juryn även att de planer som föreslog att den nya bebyggelsen skulle ansluta till den befintliga, var de mest lyckade i motsats till de planer som valde att frigöra det nybyggda från det befintliga (Bilaga till Arkitekttidningen 1991:16 s.3). Gällande kontorsytorna, menade tävlingsjuryn att de kunde anläggas i direkt anslutning till den offentliga miljön om möjlighet fanns. Angående områdets inre miljö, ansåg juryn att det var önskvärt att en park anlades. Efter betänkande om stadens nordöstra entré skulle inledas med en park eller ett stadsrum med en bakomliggande park, valdes det sistnämnda (*Ibid.* s.4).

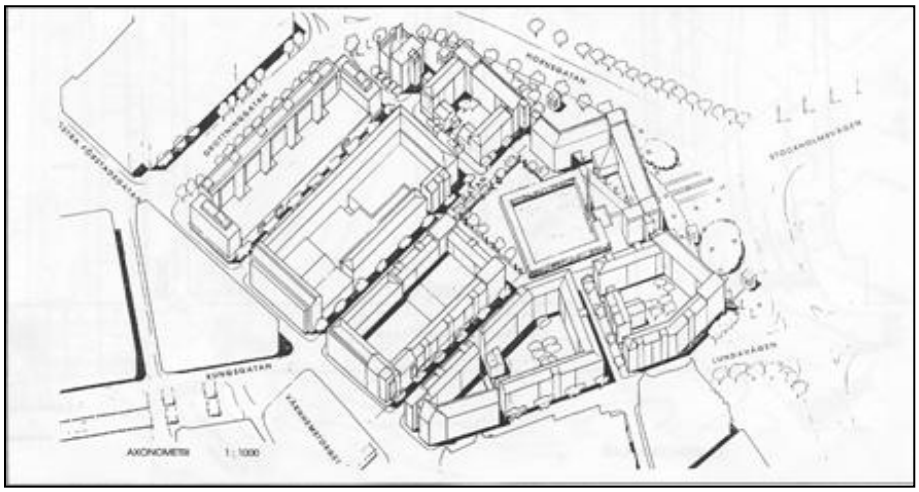
Det vinnande förslaget av denna allmänna arkitekturtävling den 30 maj år 1991 blev Stadsbrynet, som rekommenderades att ligga till grund för vidare detalj- och projektarbete. Förslaget som kan ses i figur 9 och 10 presenterades även vid en presskonferens (*Ibid.*; Lundqvist; Jönsson 2012-05-10). Tävlingsjuryns yttrande angående det vinnande förslaget var bland annat följande:

> *Av samtliga förslag har ”Stadsbrynet” på det mest övertygande sättet löst tävlingens huvuduppgift att stadsbildmässigt, arkitektoniskt, och funktionellt skapa en god stadsmiljö och en ny och intressant och karaktäristisk stadsentré till Malmö innerstad* (Bilaga till SAR 1991:16 s.5).

Andra aspekter som juryn belyste var att förslagets huvudstruktur var välplanerad och anslöt till den befintliga omgivningen på ett tillfredställande sätt. Innehållsmässigt var det en god kombination av offentliga platser, parkrum och kvarter med tillhörande innergårdar samt ett återhållsamt monumentalt entrémotiv (*Ibid.*). Boendemiljön var enligt juryn god, eftersom att bostäderna främst lokaliserades i centrala delarna av området där de kunde slippa undan det värsta bullret från de omgivande trafiklederna och i de flesta fall hade tillgång till en egen avskärmad innergård. Kontoren i området hade med fördel förlagts vid de omgivande trafiklederna vilket hade fungerat som en typ av bulleravlastning för områdena innanför. Trafikmässigt ansågs förslagets trafikstruktur god då den av juryn sågs som rationell och med fördel hade följt tävlingsprogrammets riktlinjer (*Ibid.* s.5*ff*).



Figur 9 - Planförslag, Stadsbrynet (Bildkälla: Bilaga till SAR 1991 s.10*f*).



Figur 10 - Gestaltningsförslag, Stadsbrynet (Bildkälla: Bilaga till SAR 1991 s.9).

5.4 Upplevelsecentret Entré

I början av 1990-talet drabbades Europa av en lågkonjunktur vilket medförde att byggkonjunkturen försämrades. Flera svenska städer drabbades av en fastighetskris och Malmö var en av de städer som drabbades hårdast i Europa (Tykesson; Magnusson Staaf 2009 s.294). Detta medförde att det vinnande arkitektförslaget Stadsbrynet aldrig genomfördes då det inte längre fanns några intressenter som ville anlägga kontorslokalerna utmed Hornsgatan. Då projektet var beroende av dessa kontorslokaler för att dämpa bullernivån på resten av området kunde inte planerna sättas i verket (Lundqvist; Jönsson 2012-05-10).

En tidigare okänd entreprenör visade under sista halvan av 1990-talet sitt intresse och var villig att investera i en exploatering av området Stadens entré. Planarbetet med det fyra och en halv hektar stora rivningsområdet återupptogs och en lång process tog sin början. Det nya planförslaget som togs fram innefattade ett hotell, ett upplevelsecentrum samt bostäder (Malmö stad 2002 s.28; Lundqvist; Jönsson 2012-05-10).

Upplevelsecentret skulle vara tre till fyra våningar högt med ett underjordiskt parkeringsgarage innehållande cirka 1050 platser. Entréplan skulle innehålla specialbutiker som kunde erbjuda ett utbud inom till exempel multimedia och sport samt en form av saluhall som skulle kunna erbjuda färdiglagad mat att ta med hem. Det första våningsplanet skulle innehålla restauranger och ett shoppingutbud som främst skulle bestå av icke tidigare etablerade handelskedjor. Våningsplan två skulle bestå av upplevelser för hela familjen i form av biograf, träningsanläggning och en multiaktivitetsanläggning där utbudet till exempel kunde vara: bowlinghall, spaanläggning, Go-cart eller Laserdome. Planförslaget föreslog att upplevelsecentret sammanlagt fick innehålla 15 000m^2 butiksyta varav 1 000m^2 fick bestå av livsmedelsförsäljning (Malmö stad 2002 s.29*ff*).

Då upplevelsecentrumet skulle komma att ta upp en stor yta och vara centralt beläget i staden föreslogs en fasad i glas för att lätta upp byggnadens densitet. Vidare ansågs även att hänsyn skulle tas till omkringliggande bostadsbebyggelse därför skulle byggnadshöjden på upplevelsecentret inte överstiga höjden på omkringliggande bebyggelse. Det framgick även att området Stadens entré skulle blir en del av det befintliga stadsområdet (*Ibid.* s.30*f*).

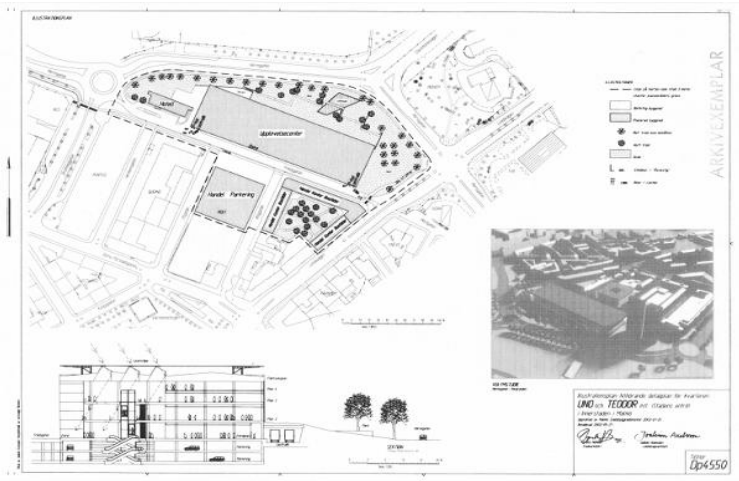
Områdets västra del skulle bestå av ett hotellkomplex. Byggnaden skulle vara 85 meter hög och figurera som ett landmärke för stadens nordöstra entré. I de två nedersta våningarna av hotellkomplexet skulle annan verksamhet bedrivas (*Ibid.* s.31).

Den sydöstra delen av området drevs i privat regi och här föreslogs bostadsbebyggelse samt handel. De två nedre våningarna skulle bedriva handel medan övriga våningsplan skulle innehålla bostäder. Ett underjordiskt garage skulle erbjuda parkering för de boende. Innergården skulle innehålla eventuella handelslokaler samt rekreationsområde för de boende. Byggnadshöjden skulle inte överstiga omkringliggande bebyggelse med undantag för ett eventuellt torn i anslutning till hörnbyggnaderna (*Ibid.*).

Längs upplevelsecentrets fasader mot Hornsgatan skulle parkmark anläggas i form av en större grönyta, i övrigt sparades sju befintliga träd som ansågs ha ett historisk värde (*Ibid.* s.31).

Gatustrukturen skulle genomgå en mindre förändring i form av ett nytt högersvängande körfält från Lundavägen in till Fredsgatan för att underlätta infart till upplevelsecentret. Cykelbana ska anläggas längs Fredsgatans södra sida (*Ibid.* s.34)

Planförslaget för upplevelsecentret avvek i många avseenden från de önskemål som Malmö stad presenterat för området i sitt underlag från 1987. Detta grundar sig i att förslaget gällande upplevelsecentret tidigt förankrades i den politiska ledningen i kommunen. Politikerna var medvetna om att det inte fanns några andra intressenter som kunde eller ville satsa på en exploatering av området. Vilket bidrog till att politikerna gav byggherren stöd i planeringsprocessen och på så vis fick byggherren också igenom de flesta av sina önskemål. Stadsbyggnadskontoret påpekade att planförslaget frångick Malmös tidigare underlag men fick trots detta inte igenom några större förändringar (Lundqvist; Jönsson 2012-05-10). Planen som framgår i figur 11 vann laga kraft 2005-03-10 och området stod klart för invigning 2009-03-19 (*Ibid.* s.1; www.entremalmo.se). Det planerade hotellkomplexet blev aldrig verklighet då det inte fanns någon intressent som var villig att satsa på ett sådant projekt (Lundqvist; Jönsson 2012-05-10).



Figur 11 - Den antagna detaljplanen för Stadens entré (Bildkälla: Malmö stad 2002).

6. OMRÅDET STADENS ENTRÉ 2012

I detta avsnitt följer en presentation av Stadens entré 2012. Det behandlade området framgår av figur 12 nedan.

Figur 12 - Stadens entré 2012 (Bildkälla: www.immo-news.net).

6.1 Hur ser området Stadens entré ut idag?

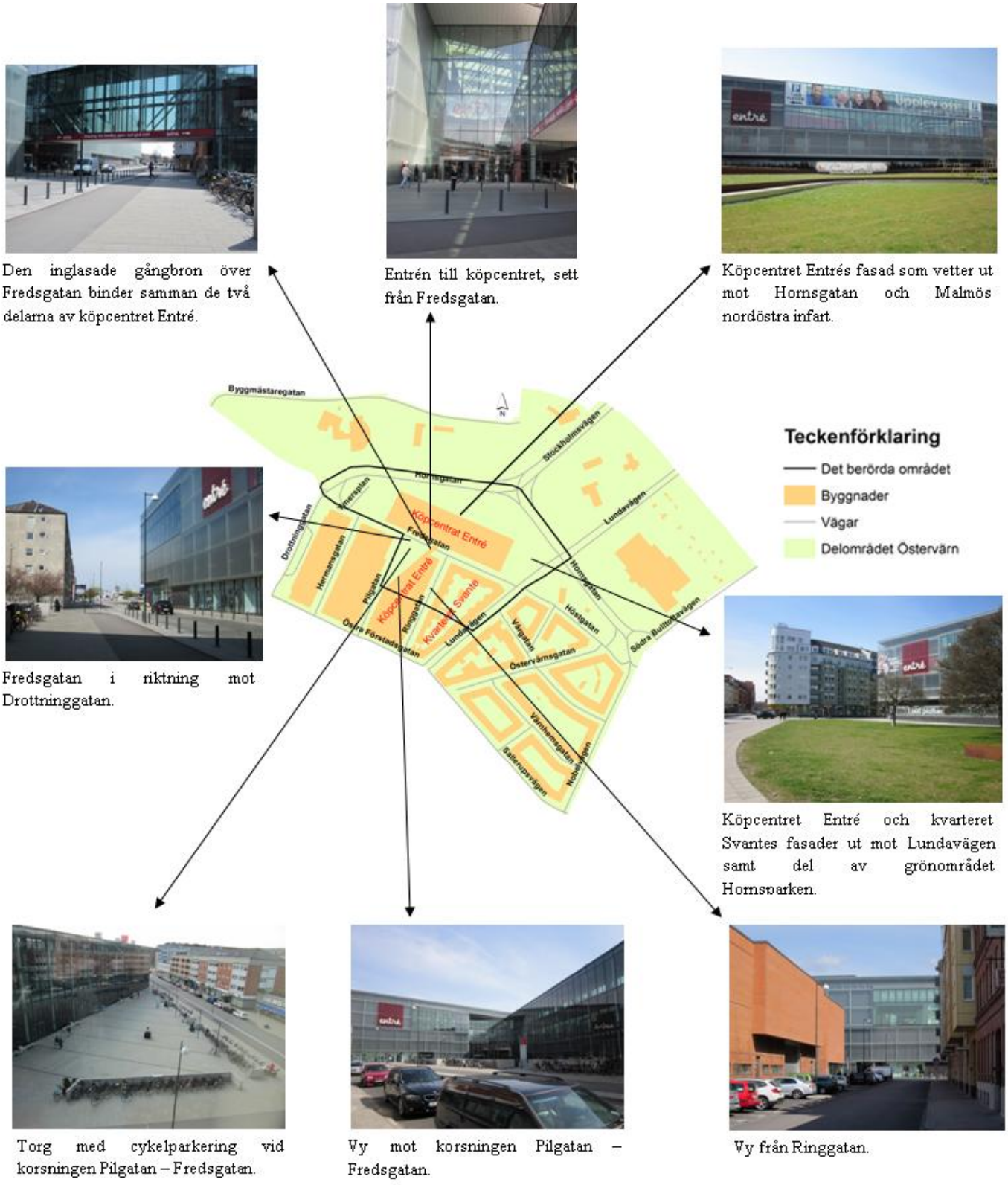
Området vid Malmös nordöstra infart består idag i huvudsak av ett traditionellt köpcentrum men här finns även ett bostadskvarter samt mindre grönytor. Köpcentret som har fått namnet Entré breder ut sig längs med Hornsgatan. Den monumentala byggnaden har en rektangulär utformning och motsvarar en yta på 55 000m^2 varav cirka 25 000m^2 består av butikslokaler som är fördelade på fyra våningsplan. Byggnaden har ett platt tak och fasaden består av halvtransparent material med stora mörktonade fönsterpartier. Köpcentret innehåller butiker, en foodcourt, en biograf, en bowlinghall, träningsanläggning samt ett underjordiskt parkeringsgarage med cirka 1000 parkeringsplatser (Observation 2012-04-24; AB Handelns

utredningsinstitut (HUI) 2008 s.4). Parallellt med köpcentrets sydvästra fasad sträcker sig Fredsgatan vilken delar köpcentret i två fristående byggnader. På båda sidor om Fredsgatan finns därför entréer belägna och ovanför entréerna löper även en inglasad gångbro över Fredsgatan vilket knyter samman köpcentrets båda delar (Observation 2012-04-24).

Stadens entré innefattar även ett kvarter som innehåller bostäder. Detta kvarter är beläget utmed Fredsgatan och angränsar till Ringgatan i öst samt Lundavägen i väst (*Ibid.*). Bostadskvarteret som har beteckningen Svante ägs av Malmös kommunala bostadsbolag (MKB fastighets AB) och består av 16 000m^2 bostadsyta samt 4 000m^2 kontors- och butikslokaler. Byggnaderna i kvarteret består av sju våningar och samtliga kontors- och butikslokaler är belägna på entréplan. Utöver detta finns även ett underjordiskt garage innehållande cirka 145 parkeringsplatser som är avsedda för de boende i kvarteret. Kvarterets utformning och fasader är anpassat till omkringliggande kvartersområden, detta för att binda ihop staden och skapa en helhet (MKB fastigheter s.3*ff*). Utmed Hornsgatan, längs med köpcentrets fasad sträcker sig ett grönområde bestående av gräsbeklädd mark och sporadiskt planterade träd. Området har mindre nivåskillnader som delas av med hjälp av större stenblock. Detta grönområde omsluter även köpcentrets båda gavlar och sträcker sig fram till Fredsgatan. Kvarteret Svante har en innergård som står till de boendes förfogande (Observation 2012-04-24; MKB fastigheter s.3*ff*).

Gatustrukturen i området Stadens entré består av asfalterade vägar med två körfält som är avsedda för biltrafik. De mindre kvartersvägarna är normalt till måttligt trafikerade beroende på tidpunkt medan Hornsgatan, infartsleden från Stockholmsvägen samt Lundavägen är hårt till mycket hårt trafikerade oberoende av tidpunkt (Observation 2012-04-24; 2012-04-28). I anslutning till köpcentrets entréer på Fredsgatan finns ett upphöjt område som sträcker sig tvärs över Fredsgatans körfält vilket är tänkt att ge fotgängare företräde vid passage mellan köpcentrets båda entréer. Trottoarerna består av plattsättning i en ljusgrå nyans och är väl anpassade för funktionshindrade genom en speciell plattsättning som markerar trafikerad väg med mera (Observation 2012-04-28). Ett asfalterat cykelstråk sträcker sig längs med Fredsgatans ena trottoar och stråket avskärmas med pollare. Längs Ringgatans östra del finns cirka 30 parkeringsplatser. Belysningen i området består av gatubelysning längs samtliga gator. Utöver gatubelysningen lyser köpcentret upp området under kvällstid genom egen ljussättning (*Ibid.*).

6.2 Stadens entré 2012 i bilder



Figur 13 - Bildspel (Fotograf: Nilsson, C. 2012-04-24; Egen illustration, kartmaterial: Malmö stad 2008).

6.3 Invändiga observationer av köpcentret Entré

Med hänsyn till köpcentret Entrés storlek, inkluderar vi även Entré och dess innehåll vid beskrivningen av området Stadens entré 2012.

Köpcentret tillhandahåller 64 olika butiker inom bland annat böcker, elektronik, livsmedel, mode, skönhet och hälsa samt sport. På den översta våningen återfinns ett 2 500m^2 träningscenter. I köpcentrets östra del, på den tredje våningen finns en sportbar med tillgång till bland annat biljard, bowling och andra aktiviteter. Det finns även möjlighet att besöka någon av de fem biosalongerna som sammanlagt rymmer drygt 400 personer. Utöver detta finns det tillgång till fyra olika caféer och köpcentrets foodcourt som erbjuder mat från nio olika restauranger, mestadels traditionella kedjor (Observation 2012-04-24).

Gestaltningsmässigt är köpcentrets insida modernt designat med bland annat inslag av ljusa och mörka kontraster, glasliknande och marmorliknande material, väl tilltagen våningshöjd med luftiga utrymmen samt med ett atrium och stora fönster som under dagtid i hög grad släpper in dagsljus (*Ibid.*).

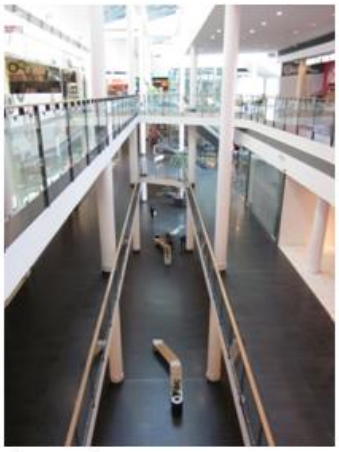
Mer generella observationer är att köpcentret har tillgång till både hiss och rulltrappor och är genomgående handikappanpassat. Främst är det de sedvanliga butikerna som påträffas i köpcentret och det står 24 tomma lokaler, vilket motsvarar 37,5% tomma lokaler. Den 30:e april 2012 ändrades parkeringskostnaden, från att ha kostat 16 kronor i timmen är nu de två första parkeringstimmarna avgiftsfria. Aktivitetsmässigt och besökarmässigt utnyttjas inte köpcentret fullt ut. Besöksantalet är betydligt större en helgdag än en vardag men trots detta lever inte köpcentret upp till sin fulla potential. Öppettiderna för köpcentret är vardagar 10.00 till 20.00 och helger 10.00 till 18.00. Foodcourten har öppet alla dagar 10.00 till 21.00 (Observation 2012-04-28).

6.4 Köpcentret Entré i bilder

Entréplan i Köpcentrets norra del.

Två tomma butikslokaler på andra våningsplanet.

Vy från andra våningsplanet i köpcentret.



På tredje våningsplanet finns biograf, foodcourt och träningsanläggning.

Från tredje våningen syns entrén som vetter ut mot Fredsgatan.

Utsikten från serveringen i foodcourten.

Den inglasade gångbron över Fredsgatan som binder ihop den norra och södra delen av köpcentret.

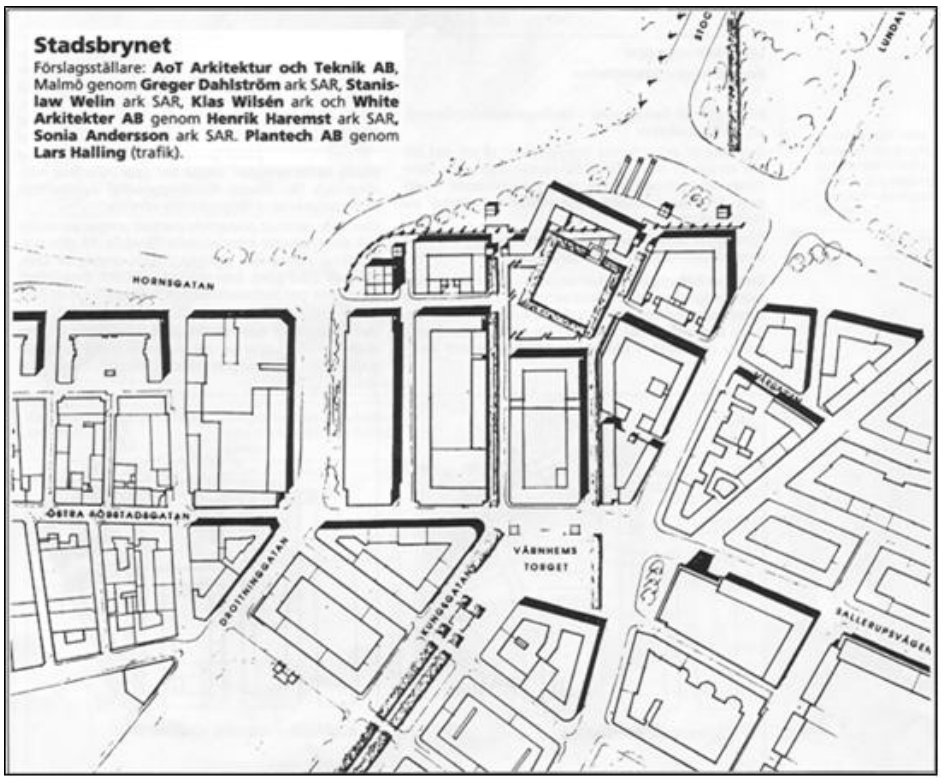
Vy från entréplan i köpcentrets södra del.

Det underjordiska parkerings- garaget som är beläget under köpcentret Entré.

Figur 14 - Bildspel (Fotograf: Nilsson, C. 2012-04-24).

7. OMRÅDET STADENS ENTRÉ 1991

I detta avsnitt följer en presentation av Stadens entré 1991. Det behandlade området framgår av figur 15 nedan.



Figur 15 - Stadens entré 1991 (Bildkälla: Bilaga till SAR 1991:16 s.5).

7.1 Hur hade området Stadens entré kunnat se ut?

Förslaget Stadsbrynet baserades på två huvudprinciper. Den första var att bebyggelsen skulle vara utformad på ett sätt som skapade en tydlig visuell entré och att samma bebyggelse skulle leda trafiken från E6:an via Stockholmsvägen, antingen åt öster eller väster på Hornsgatan. Den andra principen var att den befintliga innerstadens kvarters- och stenstad byggdes samman med Stadsbrynet (Bilaga till SAR 1991:16 s.6). Den nya bebyggelsen skulle rätta sig efter den befintliga strukturens skala och gestaltning med en byggnadshöjd motsvarande fyra till sex våningsplan, se figur 16. Området hade främst bestått av slutna kvarter med innergårdar som hade länkats samman via ett inre gatunät som bland annat hade inkluderat parkrum och andra offentliga ytor (*Ibid.*).

I nordost, längs med Hornsgatan med riktning mot Stockholmsvägen hade kvartersstrukturen medvetet skapat en tydlig visuell entré i form av en ”*sammanhållen randbebyggelse*” (*Ibid.*). I denna bebyggelse hade en stor öppning uppenbarat sig från Stockholmsvägen inåt mot ett

parkrum och i denna öppning hade en vattenskulptur kunnat skådas. Längs större delen av bebyggelsen i riktning mot Horngatan hade en damm legat som även den hade dragit nytta av öppningen i bebyggelsen, genom att dammen hade sträckt sig förbi denna fram till parkområdet (*Ibid.*)

Parkområdet framgår i figur 17 och hade med dess centrala placering hade varit omgivet av murar och staket av smidesjärn med inspiration från England. I denna park hade en nedsänkt grönyta varit placerad. Den hade haft en kvadratisk utformning som hade legat symmetrisk i förhållande till byggnadskroppen som hade utgjort den visuella entrén mot Stockholmsvägen (*Ibid*.). Denna yta hade varit tydligt inhägnad av en tät trädram vilket hade främjat möjligheten till enskildhet och lä. Dammen hade sträckt sig fram till den nedsänkta grönytan genom byggnadskroppen som den samspelar med och hade resulterat i en fontän. Fontänen hade förutom bidragandet av dess estetiska värde även fungerat som en ljudkuliss mot trafikbullret. För att ge parkområdet lite mer liv och rörelse, hade ett gång- och cykelstråk löpt utmed områdets norra del och samtidigt kommit i kontakt med parkens nordligaste del, se figur 18 (*Ibid.*).

Gestaltningsmässigt hade gatumiljön i området förändrats genom tillförsel av nya trädplanteringar och ny omarbetad markbeläggning. Den visuella huvudentréns fasader mot Stockholmsvägen och Hornsgatan hade designats för att upplevas vänliga och välkomnande. Det innebär att fasaderna hade varit av en ljusare ton med stora fönsteröppningar (*Ibid.*).

Belysningen i området hade också fått en upplyftning. Mot Hornsgatan och längs med entrémotivet hade en ljuskedja anlagts. Inom området hade samtliga gång- och cykelstråk utsmyckats med ”*omsorgsfullt utformade armaturer*” och på samma sätt hade parkens belysning varit inrättad (*Ibid.*).

I figur 19 framgår det att området skulle infatta 400 lägenheter med en total boyta på 40 000m^2. Bostäderna hade företrädesvis legat i områdets inre delar vilket hade haft en mindre bullerpåverkad miljö än de delar utmed trafiklederna. Inom området och längs med gång- och cykelstråkens mest utsatta delar, hade bottenvåningen varit något förhöjd, då det hade hindrat direkt insyn. Kontoren i figur 20 hade i motsats till bostäderna legat vid

trafiklederna, där de affärsmässigt, hade haft det mest fördelaktiga läget. Butikerna hade varit lokaliserade i bottenplan i byggnaden söder om parken och omfattat 20 000m^2 (*Ibid.*).

Trafikmässigt hade området varit utformat som två mindre trafikzoner, med endast inom området, en möjlig passage. Området hade haft fyra infarter; två belägna i sydväst, en i sydöst och en i öst. Infarterna i sydväst hade anslutit till den västra trafikzonen och de två resterande till den östra trafikzonen. Mellan dessa två trafikzoner hade parken och byggnaden till söder om parken fungerat som en barriär. Huvudsakliga gång- och cykelstråk hade återfunnits i norra delen av området och längs Pilgatan samt runt parkområdet (*Ibid.* s.8.).

Vägnätet hade bestått av elva meter breda gator, som hade möjliggjort kortvarig parkering längs med trottoarerna, som hade haft en bredd på tre meter. Parkering hade främst återfunnits i ett tvåplans källargarage (150 - 200 parkeringsplatser), beläget i byggnaden till söder om parken. Källargaragets lokalisering hade möjliggjort nåbarhet från bägge trafikzonerna i samband med områdets enda passage (*Ibid.* s.8*f*). Stadsbrynet hade som mest behövt 390 parkeringsplatser för dess bostäder och verksamheter. Vardera bostadskvarter hade haft tillgång till ett enkelplans källargarage som tillsammans hade utgjort 180 av områdets samtliga parkeringsplatser. Resterande parkeringsplatser hade varit lokaliserade längs med gatunätet (*Ibid.* s.9).

Figur 16 - Våningsytor (Bildkälla: Bilaga till SAR 1991:16 s.6).

Figur 17 – Parkytor (Bildkälla: Bilaga till SAR 1991:16 s.7).

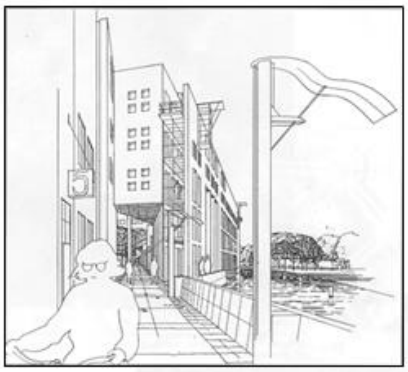
Figur 18 - Cykelstråk (Bildkälla: Bilaga till SAR 1991:16 s.8).

Figur 19 - Bostäder (Bildkälla: Bilaga till SAR 1991:16 s.6).

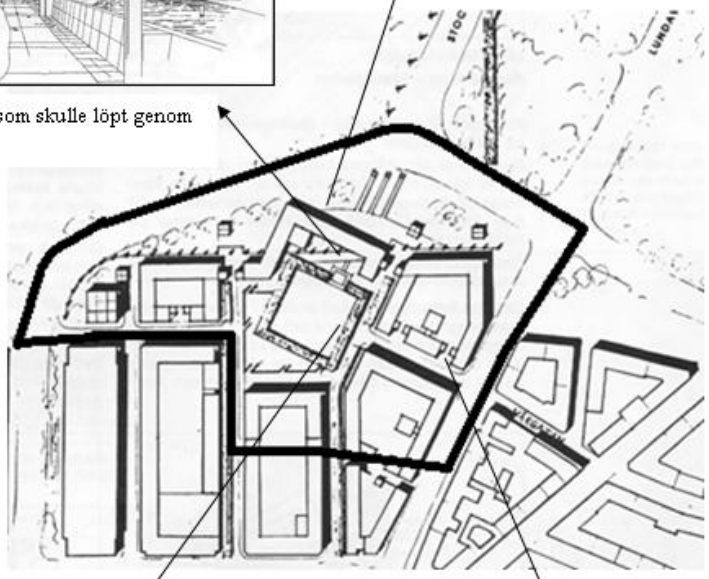
Figur 20 - Kontor, butiker (Bildkälla: Bilaga till SAR 1991:16 s.*7*).

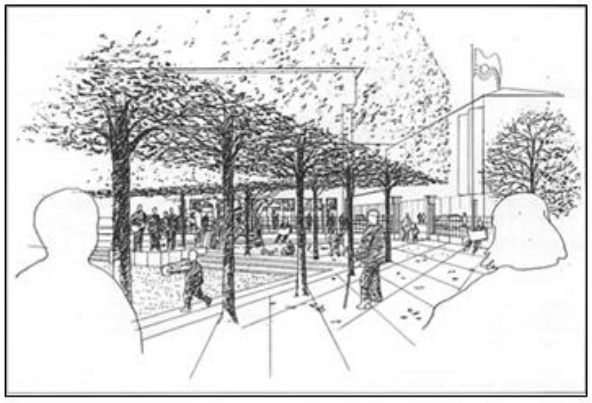
7.2 Stadens entré 1991 i bilder

Kontorsbyggnaderna i kvarteret Stadsbrynet sett från Malmös nordöstra infart.



Cykelstråket som skulle löpt genom området .





Stadsparken som skulle haft ett centralt läge i området.

Entrén till en av innergårdarna i kvarteret Stadsbrynet.

Figur 21 - Bildspel (Bildkälla: Bilaga till SAR 1991:16 s. 1*ff*).

8. ANALYS

I de föregående delarna har bland annat den kontrafaktiska metoden och begreppet hållbar stadsutveckling lyfts fram tillsammans med bakgrundsinformation och områdesbeskrivningar för de båda studerade fallen, Stadens entré 2012 och Stadens entré 1991. Inledningsvis kommer detta kapitel redogöra och behandla de kontrafaktiska kriterierna som har tagits fram genom den studerade empirin. Kriterierna ligger sedan till grund för analysen som baseras på en jämförelse av vår empiri. Jämförelsen förankras i teori som behandlar hållbar stadsutveckling, hållbarhetsmål från Malmö stads översiktsplan 2012 samt trovärdiga hypotetiska antaganden gällande Stadens entré 1991. Analysen kommer återknyta till våra frågeställningar:

- Vad är hållbar utveckling och hur vill Malmö stad uppnå detta?
- Hur ser området Stadens entré ut idag och varför?
- Hur hade området Stadens entré kunnat se ut enligt ett tidigare förslag?
- Vilket av de två förslagen uppfyller främst Malmö stads aktuella mål för en hållbar stadsutveckling?

8.1 Redogörelse av kontrafaktiska kriterier

Bostäder i m^2

Stadens entré 2012 innefattar ett bostadskvarter som består av 16 000m^2 boyta (MKB fastigheter s.3*ff*). I Stadens entré 1991 hade bostadsytan motsvarat 40 000m^2. (Bilaga till Arkitekttidningen 1991:16 s.3)

Byggnadshöjd

Köpcentret Entré omfattar fyra våningsplan där takhöjden på varje plan överstiger det normala och bostadshusen i kvarteret har en byggnadshöjd på sju våningar (MKB fastigheter s.3*ff*; Observation 2012-04-24). Byggnadshöjden i Stadens entré 1991 hade varierat från fyra våningar upp till sex våningar (Bilaga till SAR 1991:16 s.6).

Cykel- och gångstråk

Ett asfalterat cykelstråk sträcker sig idag längs med Fredsgatans ena trottoar och ett upphöjt område sträcker sig tvärs över Fredsgatans körfält i anslutning till köpcentrets entré. Denna passage mellan köpcentrets båda entréer är tänkt att fungera som ett gemensamt område för

fotgängare och bilister (Observation 2012-04-24). Huvudsakliga gång- och cykelstråk i Stadens entré 1991 hade återfunnits i norra delen av området, längs Pilgatan samt runt parkområdet (Bilaga till SAR 1991:16 s.8).

Kontor och butikslokaler i m^2

Köpcentret Entré har en yta på 55 000m^2 varav cirka 25 000m^2 består av butikslokaler och inhyser bland annat en foodcourt, en biograf, en bowlinghall och en träningsanläggning. Kvarteret Svante består av 4 000m^2 kontors och butikslokaler vilka samtliga är belägna på entréplan. Sammanlagd yta för kontor och butikslokaler i Stadens entré 2012 uppgår till 29 000m^2 (Observation 2012-04-24; AB Handelns utredningsinstitut (HUI) 2008 s.4). I Stadens entré 1991 hade kontor och butikslokaler motsvarat en yta på 20 000m^2. Butiker hade varit lokaliserade i bottenplan i byggnaden söder om parken (Bilaga till SAR 1991:16 s.3).

Parkeringar i antal

Köpcentret Entré erbjuder cirka 1000 parkeringsplatser i ett underjordiskt parkeringsgarage. Utöver detta finns även ett underjordiskt garage i kvarteret Svante som innehåller cirka 145 parkeringsplatser som alla är avsedda för hyresgäster (Observationer 2012-04-24; MKB fastigheter s.3*ff*). Ringgatan kan även erbjuda cirka 30 parkeringsplatser (Observationer 2012-04-24). I Stadens entré 1991 hade parkeringsmöjligheter för 10 - 20 bilar funnits längs med trottoarerna samt i ett tvåplans källargarage beläget i byggnaden till söder om parken med 150 - 200 parkeringsplatser. Vardera bostadskvarter hade haft tillgång till ett enkelplans källargarage som tillsammans hade utgjort 180 av områdets samtliga parkeringsplatser. Sammanlagda antalet parkeringsplatser i Stadens entré 1991 uppskattades till som mest 390 parkeringsplatser (Bilaga till SAR 1991:16 s.9).

Parkytor

Hornsparken är belägen längs med Hornsgatan utmed köpcentrets fasad och består av gräsbeklädd mark och sporadiskt planterade träd. Området har mindre nivåskillnader som delas av med hjälp av större stenblock. Kvarteret Svante har en innergård som står till de boendes förfogande (Observation 2012-04-24; MKB fastigheter s.3*ff*). Parkområdet i Stadens entré 1991 hade haft en central placering och varit omgivet av murar och staket av smidesjärn. I denna park hade en nedsänkt grönyta varit placerad. Den hade haft en kvadratisk utformning och hade varit tydligt inhägnad av en tät trädram. (Bilaga till SAR 1991:16 s.6).

Trafikerade vägar

Gatustrukturen i Stadens entré 2012 består av asfalterade vägar med två körfält som är avsedda för biltrafik. De mindre kvartersvägarna har normal till måttlig trafikering medan Hornsgatan och infarten från Stockholmsvägen samt Lundavägen är hårt till mycket hårt trafikerade (Observation 2012-04-24; 2012-04-28). Trafikmässigt hade området Stadens entré 1991 varit utformat som två mindre trafikzoner med asfalterade vägar med endast en passage genom området. Området hade haft fyra infarter; två belägna i sydväst, en i sydöst och en i öst. Utöver detta hade de befintliga vägarna Hornsgatan, infarten från Stockholmsvägen samt Lundavägen varit beläget utanför området (Bilaga till SAR 1991:16 s.8).

Utformning

Stadens entré 2012 består till stor del av köpcentret Entré som är en byggnad med rektangulär utformning med den intilliggande Hornsparken. Byggnaden har ett platt tak och fasaden består av halvtransparent material med stora mörktonade fönsterpartier. Fredsgatan delar köpcentret i två fristående byggnader och det finns entréer belägna på båda sidor om denna gata. Ovanför entréerna löper en inglasad gångbro över Fredsgatan vilket knyter samman köpcentrets båda delar. Områdets bostäder av kvartersstadskaraktär ligger intill Lundavägen i sydöst (Observation 2012-04-24). Bebyggelsen i Stadens entré 1991 hade främst bestått av slutna kvarter med innergårdar och med ett inre gatunät som bland annat hade inkluderat parkrum och andra offentliga ytor (Bilaga till SAR 1991:16 s.6). Gatumiljön i området hade bestått av trädplanteringar och markbeläggning. Huvudentréns fasader mot Stockholmsvägen och Hornsgatan hade varit av en ljusare ton med stora fönsteröppningar (*Ibid.*).

8.2 Jämförande analys

Hållbar utveckling är ett brett begrepp som skapades under 1960-talet och innebar i grund och botten att de ekologiska, de ekonomiska och de sociala aspekterna behövde samverka för att kunna generera den eftersträvade utvecklingen (WCED 1987 s.43*ff*). Dock tappade begreppet slagkraft då de tre hållbarhetsaspekterna var så breda att de gick att applicera på exempelvis såväl företag som kommuner. I början av 1990-talet var insikten om begreppet hållbar utveckling att det var tvunget att sättas i ett sammanhang för att inte bli ett tomt begrepp. (Wärneryd *et al* 2002 s.29). Därför arbetades det under 1990-talet med att skapa en hållbar utveckling genom att konkretisera behov och riktlinjer för de tre hållbarhetsaspekterna efter vilken sorts organisation och problem de skulle appliceras på (*Ibid.* s.27*ff*). Denna studie

belyser därför flera olika aspekter av hållbarhet i samband med stadsutveckling. Som konkreta behov och riktlinjer gällande för en hållbar stadsutveckling idag har Malmö stads hållbarhetsmål som anges i Malmös översiktsplan 2012 använts.

Malmö stad har i sin översiktsplan 2012 lagt fokus på att förtäta staden. Detta för att länka samman stadsdelarna och skapa en helhet. Malmö stad vill bygga bort barriärer för att öka rörligheten, skapa trygghet och förtäta med grönska för att skapa mötesplatser. Utöver detta läggs även fokus på miljövänligt och multifunktionellt byggande (Malmö stad 2011 s19*ff*). Vi anser att Stadens entré 2012 uppfyller stadens mål när det kommer till förtätning, dock menar vi att en annan form av förtätning hade varit att föredra. Vi anser att den tämligen täta bebyggelsen och kontrasten mellan den äldre bebyggelsen och den nyare i Stadens entré 2012 är alltför stor och påverkar området negativt. Bostadskvarteret Svante har fasader och en utformning som är anpassad till den omkringliggande kvartersområden för att skapa en helhet i staden, men har dock en något högre byggnadshöjd, som i och med sina sju våningar ligger i höjd med köpcentret Entré (MKB fastigheter s.3*ff*; Observation 2012-04-24). Detta kan kopplas samman med Rattamaas åsikt om att det kanske inte är fel med köpcenter på andra ställen än i stadens centrum och att det kan vara fel att utgå ifrån att en tät bebyggelse hänger samman med trivsamhet och att en gles bebyggelse hänger samman med ödslighet (Rattamaa 2005 s.208)

Bebyggelsen i området Stadens entré 2012 är delvis monumental och består till stor del av höga byggnader och vi anser att köpcentret skapar en barriär som även påverkar rörligheten i området vilket motsäger sig Malmö stads motivering med förtätning av staden (Observation 2012-04-24). Vi anser att rörelsen i dagens område bidrar med en viss trygghetskänsla under dagtid. På kvällen och natten kan det finnas risk för att en känsla av otrygghet infinner sig kring köpcentret i Stadens entré 2012. Detta då platsen kan uppfattas som öde då köpcentret är stängt. Dagens område är dock bra upplyst med hjälp av gatubelysning samt ljusinstallationer i köpcentret Entré (Observation 2012-04-28).

Vi är också av åsikten att Hornsparken inte kan anses motsvara stadens mål när det kommer till att skapa mötesplatser genom grönska. Få människor vistas idag i Hornsparken på grund av buller som uppkommer av den dåliga placeringen längs med Hornsgatan (Observation 2012-04-24).

När det gäller Malmö stads mål om miljövänligt och multifunktionellt byggande menar vi i enighet med Bradley att dagens kommuner vill bygga på detta sätt för att motverka kvarlevorna från miljonprogrammet (Bradley *et al* 2005 s.14*f*). Vi ställer oss kritiska till om Stadens entré 2012 kan anses vara ett multifunktionellt område. Vi är i enighet med Lundqvist och Jönsson när vi anser att området kan stå inför stora utmaningar vid en eventuell konkurs när det kommer till omstrukturering. Detta eftersom köpcentret är svårt att omstrukturera för andra ändamål utan att genomgå en större ombyggnation (Lundqvist; Jönsson 2012-05-10). Vi anser i enlighet med Nyström och The World Commission on Environment and Development att ett miljövänligt och långsiktigt byggande innefattar att bygga så att framtida generationer kan bruka staden utan behov av ständiga ombyggnationer (Nyström 2003 s.33; WCED 1987 s.43).

Området är idag enligt oss bildominerat och bristen på lokala butiker, ytor för samfund och platser som kan förknippas med känsla och identitet är tydlig. Dock tillför området idag bostäder och en relativt hälsosam miljö med möjlighet till social interaktion jämfört med hur området en gång varit. Våra åsikter ligger i linje med Lundqvist och Jönssons åsikter som menar att det är en fördel att området faktiskt är bebyggt med tanke på att området legat avrivet i flera decennier. Vidare tycker tjänstemännen att tillgången till handeln i dagens område får räknas som något positivt även om den mängdmässigt inte är optimal. Som nackdelar för dagens område anser de att med hänsyn till köpcentret Entrés monumentalitet och utformande, att det formmässigt och arkitektoniskt är mindre lyckat eftersom att kontrasten i området är påtaglig (Lundqvist; Jönsson 2012-05-10). Detta är ett argument vi stödjer eftersom vi även anser att köpcentret är uppseendeväckande med sin annorlunda moderna utformning. Lundqvist och Jönsson nämnde även att trafiksystemet runt området fick byggas om i samband med byggandet av det som idag är Stadens entré (Lundqvist; Jönsson 2012-05-10). Tjänstemännen ställde sig mer positiva till förslaget Stadsbrynet och menar att det hade varit en fördel att området hade haft tillgång till en parkyta, fler bostäder och kontorsplatser. Vidare argumenterade de för att det hade varit positivt om Stadens entré hade varit i en mer ordinär och likartad bebyggelse samt passande skala än dagens bebyggelse i området. Som nackdel togs det upp att ifall synen hade varit att entrén skulle bestå av något ännu mer monumentalt, så hade Stadsbrynet som inte var överdrivet monumentalt varit opassande (*Ibid.*). Vi är eniga med Lundqvist och Jönsson eftersom vi anser att förslaget

Stadsbrynet i större utsträckning hade varit anpassat för att passa in i en kvartersstad, vilket området Östervärn till stor del är. Vidare anser vi att området Stadsbrynet hade uppfattats som mer trivsamt och tryggt då bebyggelsen varit mer enhetlig och utbudet mer blandat. Tryggheten i Stadsbrynet hade under dagtid troligtvis kunnat likställas med Stadens entré idag. Belysningen hade under kvällstid funnits längs med Hornsgatan och entrémotivet i form av en ljuskedja. Inom området hade samtliga gång- och cykelstråk hade varit upplysta och så även parken (Bilaga till SAR 1991:16 s.6). Vi ser det som troligt att parken under kvällstid hade uppfattats som en otrygg plats medan området i sig förmodligen hade uppfattats som något tryggare än vad Stadens entré gör idag. Detta då vi kan göra ett hypotetiskt antagande om att fler människor hade rört sig i området under kvälls och nattetid om området hade innefattat fler bostäder.

Den kvadratiska parkytan som innefattas i förslaget Stadsbrynet hade enligt oss skapat ett mer öppet område trots att området i sig hade förtätats. Den hade varit tydligt inhägnad av en tät trädram vilket hade främjat möjligheten till enskildhet och lä. Parkområdet hade även innefattat en fontän som funktionellt hade bidragit till det estetiska och som en ljuddämpande effekt mot trafikbuller (Bilaga till SAR 1991:16 s.6). Bostäderna hade varit placerade i de inre delarna av området och för att minska bullernivån från trafiklederna hade kontoren legat utmed dessa. Butikerna hade varit lokaliserade i bottenplan i byggnaden söder om parken vilket hade gynnat tillgängligheten till dem och de hade legat i en miljö med en minskad bullernivå (*Ibid.* s.3). Vi är genom detta också eniga med Rattamaas åsikt om att en stad inte nödvändigtvis behöver förtätas för att upplevas som trivsamt, eftersom vi ställer oss positiva till den mindre form av förtätning som förslaget Stadsbrynet hade inneburit.

Att minska det sociala utanförskapet är något som Malmö stad förespråkar i sin översiktsplan 2012 genom att arbeta med att minska segregationen och skapa mötesplatser samt öka tryggheten (Malmö stad 2011 s.16*ff*). Nyström menar att den sociala hållbarheten inte kan främjas genom att enbart uppmärksamma ett problem utan vikten bör istället läggas på att hitta den bakomliggande orsaken (Nyström 2003 s.23*ff*). Vår uppfattning är att Stadens entré 2012 inte uppfyller Malmö stads önskan i lika hög utsträckning som förslaget Stadsbrynet skulle ha gjort. Vi ser ett klart samband mellan att anlägga ett köpcenter som Entré och Madanipours åsikt om att urbana ytor mer och mer privatiseras vilket medför till en typ av

socialt utanförskap för exempelvis människor med en sämre ekonomisk situation (Madanipour 1998 s.161*ff*).

Området Stadens entré 2012 skapar mötesplatser i och med köpcentret Entré. Köpcentrets utbud av butiker, caféer, restauranger, biograf och träningsanläggning anser vi ökar valmöjligheterna för sociala möten. Dock kan de resurssvaga i samhället drabbas av exkludering eftersom ett köpcentrum inte kan anses som tillgängligt för alla. Vi menar att Stadens entré 2012 kan medföra en exkludering av resurssvaga personer och de grupper som köpcentrumet inte har för avsikt att attrahera. Dock anser vi att handel i området inte nödvändigtvis måste vara något negativt, då detta kan skapa möten mellan människor som rör sig i såväl området Östervärn som i hela regionen. Detta är något som även Lundqvist och Jönsson trycker på när de angående köpcentret Entré menar att i och med områdets centrala punkt i dagens Malmö, är det inte fel med handel som i samband med kommunikationerna och kollektivtrafiken skapar en knutpunkt (Lundqvist; Jönsson 2012-05-10). Även Rattamaa reflekterar över ämnet handel och människor och menar att människor och dess möten har blivit det nya fokuset och att handla numera är något vi gör i förbifarten då det främst är dialogen vi spenderar majoriteten av vår tid på (Rattamaa 2005 s.206). Stadsbrynet och dess delar tror vi hade minskat det sociala utanförskapet då utförandet av området hade ökat möjligheten till sociala möten. Här tror vi att parken hade spelat en central roll men även det faktum att området hade bestått av fler bostäder, kontor samt kvartersbutiker. De resurssvaga i samhället hade heller inte exkluderats i lika hög grad då det i och med parken hade funnits anledning att vistas i området utan att känna ett behov av ekonomiska medel.

Köpcentret Entré skapar diverse evenemang, vanligen i samband med högtider. Utöver detta kan även biografen anses vara en form av evenemang då det kan erbjuda ett underhållningsutbud (Observation 2012-04-24). Större delen av året arrangeras det således inga evenemang förutom biografens utbud vilket innebär att den hållbara utvecklingen av evenemangsetablering som Malmö stad vill uppnå kan ifrågasättas (Malmö stad 2011 s.21*f*). Vi menar att det är en trovärdig hypotes att Stadsbrynet i större utsträckning hade kunnat tillhandahålla med diverse evenemang och då främst i områdets park. Dessa evenemang hade inte behövt vara av en kommersiell natur och hade då även bidragit med minskad exkludering av resurssvaga personer.

Malmö stad eftersträvar även att stadens kulturella skillnader ska tas tillvara för att skapa förståelse mellan invånarna samt att främja kulturlivet, vilket även Nyström förespråkar (*Ibid.* s.23*ff*; Nyström 2003 s.23*ff*). Stadens entré 2012 kan genom köpcentret erbjuda mat från olika delar av världen samt något mer otraditionella butiker. Detta sker dock enligt oss i så pass låg utsträckning att det inte kan anses vara en hållbar kulturell utveckling. Vi menar att vi inte heller i Stadens entré 1991 kan se några särskilda indikationer på något som idag hade främjat en hållbar kulturell utveckling. Vi anser att kulturella möten är mer än att bara träffa på andra kulturer. För att den kulturellt hållbara utvecklingen ska gynnas, anser vi att det krävs att invånarna tar del av varandras levnadssätt och traditioner.

Bradley menar att bostadsproduktionen påverkas av vem som styr stadsbyggandet och att det idag blir allt vanligare att stadsplaneringen läggs på privata aktörer. När detta sker blir det kommunala och det medborgliga inflytandet lidande och de privata aktörerna bör därför ta ett större ansvar för den hållbara utvecklingen. Vi anser att inom ramen av Bradleys påstådda behov av fler bostäder, kontor och offentliga platser i storstadsregionerna och Wheelers påstående om att det idag bör läggas mer fokus på livskvalité i samband med stadsplanering, hade man kunnat förvänta sig mer av dagens Stadens entré (Bradley 2005 s.173*ff*; Wheeler 1998 s.503). Med tanke på att det lutar åt att köpcentret inte går särskilt bra, hade området troligtvis tillfört mer till staden ifall det hade bestått av fler bostäder, säkra offentliga platser såsom till exempel en park med rekreationsmöjlighet.

Malmö stad eftersträvar ökad folkhälsa i sin översiktsplan 2012 genom att skapa rekreation, erbjuda frisk luft och minska buller (Malmö stad 2011 s23*ff*). Vi anser att Malmö stads mål att uppnå folkhälsa delvis uppnås genom området Stadens entré 2012, dock kunde området bidragit med mer om det funnits grönområden och mindre trafikbelastning. Stadsbrynet å andra sidan tror vi hade fungerat bra idag eftersom miljön i området hade varit bättre. Området hade även tillfört en stor mängd bostäder vilket i samband med en idag välbehövd park med ett flertal rekreationsmöjligheter, tillsammans hade främjat möjligheten för en ökad social interaktion. Vi tror att i och med Stadsbrynets enhetliga karaktär, hade det funnits möjligheter för etablering av lokala butiker som tillsammans med den engelskinspirerade parken hade kunnat bli ytor som hade haft det Wheeler eftertraktar i form av känsla och identitet. Planförslaget hade möjligtvis inte uppnått kravet på trängselfria vägar men vi ser en möjlighet till att området idag inte hade varit markant bildominerat.

Tillgängligheten till Stadens entré 2012 får genom sin lokalisering vid Malmös nordöstra infart anses vara mycket god. Dock är tillgängligheten till området störst för de invånare eller besökare som har tillgång till bil vilket kan ha en exkluderande effekt på de invånare eller besökare som inte har tillgång till bil. Även miljöaspekten kan ifrågasättas vid ett högt bilanvändande. Kollektivtrafiken representeras av stadsbussar och regionbussar som stannar på Värnhemstorget, och den är enligt oss god. Om Stadens entré 1991 idag hade funnits, ser vi det som högst troligt att det hade haft en liknande karaktär i fråga om tillgänglighet men vi kan även göra ett hypotetiskt antagande om att området inte hade varit bildominerat i lika hög grad som Stadens entré är idag. Detta antagande kan baseras på det faktum att Stadsbrynet som mest skulle innefattat 390 parkeringsplatser där större delen skulle vara tillgängliga för de boende i området (Bilaga till SAR 1991:16 s.9*)*. Detta medan Stadens entré idag innefattar cirka 1175 parkeringsplatser och då är endast 145 av dessa avsedda för de boende i området och de resterande för allmänheten (Observation 2012-04-24; MKB fastighets AB). Vi anser att tillgången till parkeringar påverkar bilanvändandet då fler tar bilen om det finns gott om parkeringsmöjligheter vilket är något som också strider mot Malmö stads eftersträvan när det gäller att skapa en resurseffektiv stad (Malmö stad 2011 s.26*ff*).

För att öka tillgängligheten, resurseffektiviteten och rörligheten i staden vill Malmö enligt sin översiktsplan 2012 satsa på fler cykel- och gångvägar. Utöver detta eftersträvas även en mer handikappvänlig stad (Malmö stad 2011 s.23*ff*). Stadens entré 2012 anser vi i hög grad uppfyller målet om gång- och cykelvägar. I större delen av området finns trottoarer och välavgränsade cykelstråk som samspelar med de större vägarna. Det upphöjda området som är beläget över Fredsgatan och är tänkt att fungera som en passage mellan köpcentrets två delar hade dock kunnat göras säkrare. Vi anser att Stadsbrynet hypotetiskt sett också i hög grad hade uppfyllt målet om gång- och cykelvägar då trottoarer och välavgränsade cykelstråk även i denna plan hade återfunnits i en större del av området. Området stadens entré 2012 är plant utan några större nivåskillnader vilket underlättar framkomligheten för funktionshindrade och trottoarerna är väl anpassade genom en speciell plattsättning som markerar trafikerad väg. Även köpcentret får anses vara väl anpassat för funktionshindrade då det finns både rulltrappor och hiss (Observation 2012-04-24). Vi gör ett antagande gällande Stadsbrynet, där vi menar att eftersom området inte hade haft några större höjdskillnader, hade det högst troligt idag även kunnat vara minst lika handikappanpassat som dagens område.

Vi anser att Malmö stads sätt att hantera planprocessen för Stadens entré 2012 kan ha varit medveten och att staden kan ha gjort detta val av ekonomiska skäl. Detta är något som även Falkheden styrker då hon menar att den långsiktiga offentliga planeringen baseras på miljömål och hållbarhetsstrategier medan en del av planeringen styrs av krav på ekonomisk avkastning utav en mer kortsiktig natur som en del av en global marknadsekonomi (Falkheden 2005, s.75*f*). Vi förmodar att exploatören i detta fall hade en mycket gynnsam förhandlingsposition i och med att kommunen troligtvis behövde en intäkt i samband med att de även var angelägna om att det skulle ske något på området samt att bristen på konkurrens bidrog med sitt. De ekonomiska effekterna som Falkheden talat om har även haft en negativ inverkan på det tidigare förslaget Stadsbrynet. Stadsbrynet genomfördes aldrig då den ekonomiska krisen under 1990-talet hindrade anläggningen av de nödvändiga kontorslokalerna. De var väsentliga för projektet då de hade fungerat som bullerbarriärer för de innanförliggande delarna av Stadsbrynet, men vi tror även att kontorslokalerna hade bidraget med en intäkt som nu uteblev, vilket vi också tror påverkade projektets öde.

I Malmö stads översiktsplan 2012 förespråkas både kortsiktiga och långsiktiga ekonomiska mål för att gynna invånarnas försörjningsmöjligheter och för att skapa en välmående region som kan utvecklas och konkurrera om nya invånare (Malmö stad 2011 s.16). Vi tror därför att Malmös politiker hade för avsikt att dels skapa en kortvarig ekonomisk avkastning och dels att skapa en långvarig gynnsam utveckling för staden och regionen genom att locka människor till det nya området med hjälp av projektet kring Stadens entré 2012. Detta är något som Tunström behandlar och menar att det blir allt vanligare att politiker förlitar sig på nyskapande arkitektur för att skapa ekonomisk tillväxt (Tunström 2005 s.145*f*). Vi anser inte att Stadens entré 2012 motsvarar de eftersträvade långsiktiga ekonomiska målen då området till största del består av ett köpcentrum med ett flertal tomma butikslokaler. Stadens entré 2012 genererar arbetstillfällen i form av köpcentret Entré och genom att erbjuda kontors och butikslokaler i köpcentrets omkringliggande område. Dock kan området kring köpcentret vid en eventuell konkurs medföra stora utmaningar, då det kan innebära en omstrukturering. Detta var även något som Lundqvist och Jönsson på stadsbyggnadskontoret styrkte, när vi ställde frågan; Tror ni att Entré är ett hållbart projekt som kommer fungera i framtiden? Svaret var tveksamt, men de menade att innehållet kanske hade ändrats beroende på hur det hade gått för butikerna. Dock diskuterade de sinsemellan att byggnadens utformning begränsade valmöjligheterna, men att kontor kanske skulle kunna fungera (Lundqvist; Jönsson 2012-05-

10). Huruvida den kortsiktiga ekonomiska avkastningen med projektet Stadens entré 2012 har uppfyllts eller inte är något som vi endast kan spekulera i med hänsyn till den studerade empirin. När det gäller Stadsbrynet anser vi att förslaget i högre grad hade motsvarat områdets behov i form av bostäder, kontor, parker och kvartersbutiker men även den arkitektoniska utformningen anser vi hade varit mer passande för området. Detta grundar sig i att bebyggelsen i Stadsbrynet hade rättat sig efter den befintliga strukturens skala och gestaltning (Bilaga till SAR 1991:16 s.6). Vi tror att Stadsbrynet hade gynnat såväl den kortsiktiga som den långsiktiga ekonomiska utvecklingen och hade bidragit till att skapa en helhet i staden.

Trots att Stadens entré 2012 erbjuder betydligt större kontors- och butiksyta än vad Stadsbrynet idag skulle ha gjort ställer vi oss kritiska till om Stadens entré 2012 faktisk kan anses bidra till den hållbara företagsutvecklingen som Malmö stad eftersträvar i sin översiktsplan 2012. Det kritiska ställningstagandet grundar sig i att 37,5% av köpcentrets lokaler står tomma vilket påvisar en negativ trend inom handeln för området (Observation 2012-04-24). Då Stadsbrynet främst hade tillhandahållit med kontor och endast en mindre del butiker, anser vi det som en trovärdig hypotes att detta område bättre hade bidraget till en hållbar företagsutveckling. Även Lundqvist och Jönsson ansåg att Stadsbrynet idag hade blivit ett tillägg till den blandade stadens bostäder och arbetsplatser samt att det hade smält in bra med omgivningen och att det därmed hade varit en struktur som ganska enkelt hade kunnat hålla över tiden. Vidare menade de att tillförandet av en park hade varit gynnsamt inte bara för det aktuella området men också för omkringliggande kvarter vilket bristanalyser för grönområden gjorda av Malmö stad hade påvisat (Lundqvist; Jönsson 2012-05-10).

Nyström menar att samverkan mellan olika yrkesgrupper ökar helhetsbilden vilket även skapar bättre förutsättningar för slutprodukten. Detta är även något som Broms Wessel berör när han menar att arrangemang av arkitekt- och planeringstävlingar samt utställningar kan bidra till att fler idéer samlas in. Nyström menar också att den byggda miljön påverkar samtliga hållbarhetsaspekter och då även stadsutvecklingen. Invånarnas vardagsliv påverkas av den fysiska planeringen vilket ställer krav på planeringsprocessen och då framför allt när det kommer till den sociala hållbarhetsaspekten (Nyström 2003 s.251*ff*). Vidare menar både Nyström och Broms Wessel att medborgarinflytandet är en viktig del i planeringsprocessen som skapar förståelse för människors levnadssätt. Att integrera stadens invånare bidrar till ett

bättre samhälle där invånare oavsett kön, härkomst eller kulturell bakgrund känner delaktighet och gemenskap (Nyström 2003 s.251*ff*; Broms Wessel 2005 s.219). Detta anser vi kan relateras till historiken kring framtagandet av planförslaget Stadsbrynet då samtliga av nämnda komponenter av Nyström och Broms Wessel var inkluderade. Genom arkitekttävlingen och dess tävlingsbidrag anser vi att olika yrkesgrupper har varit delaktiga. Vidare anser vi att även om makten låg hos politikerna och att tjänstemännens huvuduppgift var att genomföra beslutfattarnas önskemål, gynnades troligtvis medborgarna i högre utsträckning tack vare den arrangerade arkitekttävlingen än om politikerna och tjänstemännen hade arbetat på ett mer traditionellt sätt. Ett mer traditionellt sätt för politikerna och tjänstemännen att arbeta är enligt Nyström när större delen av makten ligger hos politikerna och att tjänstemännens huvuduppgift är att utföra beslutsfattarnas önskemål även om de vill och försöker påverka (Nyström 2003 s.241*ff).* Detta traditionella arbetssätt anser vi ligger i linje med framtagandet av planerna för dagens Stadens entré. Då förslaget i ett tidigt skede blev politiskt förankrat och politikerna var angelägna om att marken skulle bebyggas fick exploatören stort inflytande över planeringsprocessen (Lundqvist; Jönsson 2012-05-10). Vi anser även att tjänstemännens roll i planprocessen främst varit att utföra beslutsfattarnas önskemål då Lundqvist och Jönsson berättar att stadsbyggnadskontoret vid flera tillfällen framförde sina åsikter och förändringsförslag utan att få gehör från politikerna (*Ibid.*).

Ökat medborgarinflyttande är något som Malmö stad eftersträvar för att skapa en hållbar stadsutveckling. Malmö stad lägger vikt vid att invånarnas åsikter ska tas till vara då dessa bidrar till jämställdhet, minskad segregation och ökade valmöjligheter i staden, vilket i sin tur bidrar till att skapa en helhet (Malmö stad 2011 s.15). Vi anser att processen bakom förslaget Stadsbrynet i hög grad motsvarar Malmö stads önskan om medborgarinflytande då medborgarnas åsikter tagits tillvara genom utställning samt att de olika tävlingsbidragen tagits fram genom samarbete mellan flera yrkesgrupper. När det gäller processen bakom Stadens entré 2012 ser vi brister när det kommer till medborgarinflytandet då vi anser att politikerna och exploatören har haft den största makten medan medborgarnas åsikter har åsidosatts. Att stadsbyggnadskontoret har förmedlat både sina egna och medborgarnas åsikter till politikerna utan något resultat, gör att vi ställer oss tveksamma till om tillräckligt med hänsyn togs av politikerna när det gäller medborgarnas åsikter. Broms Wessel anser att det offentliga måste hitta en roll där de kan komplettera och bistå med hjälp för stadsbyggandet och därför ställer

vi oss också kritiska till hur förslaget har tagits fram och om detta kan anses ligga i linje med Malmö stads strävan efter en hållbar stadsutveckling (Broms Wessel 2005 s.224*f*).

9. SLUTSATS

Syftet med denna studie *är att skapa en förståelse för begreppet hållbar utveckling och undersöka hur området Stadens entré i Malmö hade kunnat se ut idag enligt ett tidigare förslag. Detta för att sedan analysera huruvida detta tidigare alternativ i högre grad hade motsvarat Malmö stads aktuella mål för en hållbar stadsutveckling än vad området Stadens entré gör idag*. Efter att ha tillämpat studiens utvalda arbetsmetoder i samband med användandet av teori och empiri för att kunna föra en analys, kommer de avslutande konklusionerna. De kommer inledningsvis framställas och därefter följas upp med en diskussion och förslag på vidare studier.

9.1 Slutsats

När begreppet hållbar utveckling skapades var begreppet så brett att det gick att applicera på såväl företag som kommuner. För att inte begreppet skulle tappa sin innebörd fick företag, kommuner och organisationer med hjälp av olika riktlinjer anpassa begreppet beroende på appliceringsområde. Malmö stads översiktsplan 2012 är rimligtvis ett exempel på detta, där stadens hållbarhetsmål inom de ekologiska, ekonomiska och sociala aspekterna fungerar som riktlinjer för begreppet hållbar stadsutveckling. Malmö stad vill uppnå en hållbar stadsutveckling genom att förtäta staden och skapa en helhet, vilket följande citat påvisar.

> *Den överordnade strategin för Malmö är att skapa en robust stadsstruktur som präglas av närhet, som är tät och grön, som bidrar till resurseffektivitet, som ger goda förutsättningar för ett livskraftigt näringsliv - och därmed arbetstillfällen - och som läker samman staden, socialt och fysiskt.*
> (Malmö stad 2011 s.19).

Stadens entré består idag till stor del av köpcentret Entré som med sin utformning står ut i området. I området finns även ett kvarter som innefattar bostäder och kontorslokaler samt ett större grönområde som ligger i anslutning till köpcentret. Hur Stadens entré ser ut idag beror främst på lågkonjunkturen som uppstod i början av 1990-talet. Om den ekonomiska krisen inte uppstått, hade troligtvis Stadsbrynet ersatt dagens studerade område. Dagens område ser

ut som det gör eftersom en exploatör var villig att satsa pengar och utveckla Entré och för att stadens politiker var angelägna om att området utvecklades efter att ha legat avrivet i flera decennier.

Om bidraget Stadsbrynet som vann arkitekttävlingen 1991 hade funnits idag, hade området troligtvis utformats som en kvartersstad med bostäder, kontor, kvartersbutiker och parkområde.

I utvärderingssyfte visar resultatet av denna studie att Stadsbrynet i högre grad hade motsvarat Malmö stads aktuella hållbarhetsmål än vad området Stadens entré gör idag. Dessutom hade Stadsbrynet i större utsträckning även uppfyllt de olika hållbarhetsmålen inom de ekonomiska, ekologiska och sociala aspekterna som Malmö stad vill uppnå än vad dagens område gör även om det i analysen inte alltid varit givet.

Vi menar att det är ett sannolikt resultat då framtagandet av planerna för Stadsbrynet kan ha tagit hänsyn till den hållbara stadsutvecklingen, även om det inte tydligt framgick i empirin. Vi ser det som en rimlig slutsats då hållbar utveckling idag är ett mer aktuellt och välbelyst ämne, vilket det troligtvis inte var under tiden för framtagandet av Stadsbrynet. Trots detta kan liknande frågor inom hållbar utveckling ha bearbetats under 1990-talet. Till detta kan tilläggas att dagens område var ett fall där en exploatör hade en god förhandlingsposition och troligtvis var ute efter en ekonomisk vinning. Stadsbrynet å andra sidan var ett fall framtaget genom en arkitekttävling vars mål var att få till stånd en förändring som uppfyllde Malmö stads egna önskemål. Därför ser vi även med tanke på det nyss nämnda argumentet som ett ännu rimligare resultat att Stadsbrynet i högre grad uppfyller Malmö stads aktuella hållbarhetsmål eftersom att tankegångarna kring hållbarhet redan fanns vid framtagandet.

9.2 Avslutande diskussion

Studien har behandlat Malmös vision för hållbarhetsmål 2012 eftersom vi ansåg dessa som de mest aktuella. Vid studiens genomförande fanns det tre hållbarhetsmål som det inte gick att ta hänsyn till vid jämförelsen av de två fallen. De tre målen var förnybar energi, smarta energilösningar samt utbildning och forskning då empirin inte berörde dessa områden. Därför kan vårt resultat möjligen bli något missvisande. Som tidigare nämns i studien, har inte förnybar energi eller smarta energilösningar tagits upp då vi medvetet har valt att avgränsa oss

från den byggtekniska processen. Detta innebär att utbildning och forskning är det enda hållbarhetsmålet som kan göra studiens resultat missvisande förutsatt att tolkningen av empiri och teori varit korrekt. Som kritik mot studien kan nämnas att Malmös aktuella hållbarhetsmål är framtagna för en stad och inte endast ett område. Då dessa inte är avsedda att appliceras på ett område kan resultatet ha blivit lidande. Studien har ändå baserats på dessa hållbarhetsmål, eftersom hållbar stadsutveckling endast kan uppnås genom samverkande hållbarhetsaspekter.

Den kontrafaktiska metoden valdes för att kunna jämföra två olika fall med samma geografiska område. Denna metod har varit passande för att kunna utvärdera områdets två olika fall i relation till Malmös aktuella hållbarhetsmål. Den kontrafaktiska metoden har även den sina nackdelar då den kontrafaktiska metoden grundar sig på hypoteser vilket kan påverka resultatets trovärdighet. Problemet med hypoteser är att det inte med säkerhet går att fastställa vad som hade kunnat ske eftersom jämförelsen sker med något som inte existerar.

Vi bör vara självkritiska då vi som tidigare nämnts har varit under influens av den negativa kritik som dagens område fått utstå från såväl befolkning som media. Även om vi genomfört studien med en objektiv inställning, finns det en uppenbar risk att vi trots allt genomfört vissa moment omedvetet subjektivt. I val av källor, har samtliga dokument tillhandahållits av Malmö stad, framförallt för att det var den empiri som fanns tillgänglig. Det var tveksamt om det skulle medföra en viss vinkling, därför kompletterades framförallt teorin med ett antal forskares och praktikers diskussioner och åsikter inom hållbar utveckling. Vi anser att intervjun och observationerna bidrog med värdefull information som underlättade studien i samband med att vi strategiskt hade valt ut dessa intervjupersoner som hade kännedom om det vi ville studera samt expertis inom tillhörande område. Detta kan ha bidraget till att minska antalet felkällor. Valet att avgränsa oss ifrån media anser vi också har hjälpt till med att minska antalet felkällor. Vi anser att studien har uppfyllt de tre grundläggande kriterierna för samhällsvetenskaplig forskning; reliabilitet, replikation och validitet. Reliabiliteten har uppfyllts genom våra empirikällor som exempelvis dokument, intervju och observationer samt att studien förankrats i utvald teori inför analysen. Replikationen har uppfyllts genom grundliga beskrivningar av studiens tillvägagångssätt. Validiteten har uppfyllts då vi återknutet till syftet och haft en kritisk diskussion angående resultatet.

9.3 Förslag till vidare studier

Denna studie fokuserade på begreppet hållbar utveckling, området Stadens entré och dess fysiska utformning idag samt hur det hade kunnat vara utformat enligt ett tidigare förslag. De båda planerna sattes därefter i relation till Malmö stads hållbarhetsmål 2012. Begreppet hållbar utveckling och de ekologiska, ekonomiska och sociala hållbarhetsaspekterna kan göras till en långt större diskurs, alternativt behandlas från andra ingångsvinklar än de vi valt. Detta skulle kunna vara ett tänkvärt förslag till vidare studier.

Då vi endast bitvis berörde den politiska processen och planprocessen, hade de tillsammans med den juridiska och den byggtekniska processen även kunnat vara intressanta förslag på vidare studier. Som förslag på vidare studier av en mer konstruktiv natur, föreslås hur ett annat nytt förslag för området hade kunnat se ut, samt vad som kan göras vid en framtida eventuell ombyggnation av köpcentret Entré.

REFERENSER OCH FIGURER

Tryckta källor

- AB Handelns utredningsinstitut (HUI) 2008 *Konsekvensutredning Analys av förutsättningarna för samt konsekvenserna av en utbyggnad av Mobilia* Stockholm

- Boverket 2004 *Hållbar utveckling av städer och tätorter i Sverige - förslag till strategi* Karlskrona: Boverket internt

- Beatley, T. 2003 *Planning for sustainability in european cities: A review of practice in leading cities* i Legates, R-T. & Stout, F. 2007 *The City reader* s.411-422 Cornwall: Routledge

- Bradley, K. 2005 *Kunderna och marknaden - goda grannar i trädgårdsstaden, dinkies i innerstaden* i Broms Wessel, O., Tunström, M. & Bradley, K. 2005 *Bor vi i samma stad? Om stadsutveckling, mångfald och rättvisa* s.170-183 Kristianstad: Pocky

- Bradley, K., Broms Wessel, O. & Tunström M. 2005 *Om stadsutveckling, mångfald och rättvisa - en inledning* i Broms Wessel, O., Tunström, M. & Bradley, K. 2005 *Bor vi i samma stad? Om stadsutveckling, mångfald och rättvisa* s.10-25 Kristianstad: Pocky

- Broms Wessel, O. 2005 *Uppdrag: Rörelse och Mångfald* i Broms Wessel, O., Tunström, M. & Bradley, K. 2005 *Bor vi i samma stad? Om stadsutveckling, mångfald och rättvisa* s.210-225 Kristianstad: Pocky

- Bryman, A. 2011 *Samhällsvetenskapliga metoder* Egypten: Sahara Printing

- Bunzel, M. 2004 *Counterfactual History: A User´s Guide* The American Historical Review 109:3 s.845-858

- Denk, T. 2002 *Komparativ metod - förståelse genom jämförelse* Lund: Studentlitteratur

- Falkheden, L. 2005 *Initiativ för hållbar utveckling i staden* i Broms Wessel, O., Tunström, M. & Bradley, K. 2005 *Bor vi i samma stad? Om stadsutveckling, mångfald och rättvisa* s.70-85 Kristianstad: Pocky

- Fearon, J. 1991 *Counterfactuals and Hypothesis Testing in Political Science* World Politics 43:2 s.169-195

- Forskningsrådet Formas 2011 *Forskningsöversikt, Hållbar stadsutveckling* Stockholm: Edita

- Kärrholm, M., Nylund, K. & de la Fuente, P. *Retail resilience in a Swedish urban landscape: An investigation of three different kinds of retail places* i Barata Salgueiro, T. & Cachinho, H. 2011 *Retail Planning for the Resilient City* s.45-62 Lissabon: Colibri Artes Gráficas

- Madanipour, A 1998 *Social exclusion and space* i Legates, R-T. & Stout, F. 2007 *The City reader* s.158-165 Cornwall: Routledge

- Madanipour, A. 2003 *Public and private spaces of the city* New York: Routledge

- Malmö stad 1987 *Start - PM kvarteren Uno Thor m fl.* Malmö: Malmö stads planavdelning

- Malmö stad 2002 *Dp nr: 4550 kvarteren Uno och Teodor m.fl. (Stadens entré) i Innerstaden* Malmö: Stadsbyggnadskontoret

- Malmö stad 2005 *Dp nr: 4910 del av kvarteren Rolf och Svante m.m. i Innerstaden* Malmö: Stadsbyggnadskontoret

- Malmö stad 2011 *Översiktsplan för Malmö 2012 Samrådsunderlag/planstrategi* Malmö: Holmbergs

- MKB Fastigheter *Kv. Svante*

- Nyström J. 2003 *Planeringens grunder, En översikt* Lund: Studentlitteratur AB

- Raattamaa, L-M. 2005 *Sprawl nation vs. metronormativiteten* i Broms Wessel, O., Tunström, M. & Bradley, K. 2005 *Bor vi i samma stad? Om stadsutveckling, mångfald och rättvisa* s.200-209 Kristianstad: Pocky

- Sveriges Arkitekters Riksförbund (SAR) 1991 Arkitekturtävlingar SAR:s dokumentation, bilaga till *Arkitekttidningen* 1991:16 Stockholm: Sveriges Arkitekters Riksförbund

- Tunström, M. 2005 *Konkurrenskraft, hållbarhet och flerkärnighet - EU-retorik och realitet* i Broms Wessel, O., Tunström, M. & Bradley, K. 2005 *Bor vi i samma stad? Om stadsutveckling, mångfald och rättvisa* s.141-157 Kristianstad: Pocky

- Tykesson, T. & Magnusson Staaf, B. 2009 *Malmö i skimmer och skugga Stadsbyggnad och arkitektur 1945-2005* Kristiansstad: Kristiansstads Boktryckeri

- Wheeler, S. 1998 *Planning sustainable and livable cities* i Legates, R-T. & Stout, F. 2007 *The City reader* s.499-509 Cornwall: Routledge

- World Commission on Environment and Development 1987 *Our common future* Oxford: Oxford University Press

- Wärneryd, O., Hallin P. & Hultman J. 2002 *Hållbar utveckling Om kris och omställning i stad och samhälle* Lund: Studentlitteratur

Internetkällor

- http://www.emporia.se/Kjopesentre-SE/EMPORIA/ hämtad 2012-05-20

- http://www.entremalmo.se/shopping/malmo/butik/pressreleaser.php hämtad 2012-05-19

- http://www.fokus.se/2010/04/regeringstrotta/ hämtad 2012-08-14

- www.malmo.se[1]: http://www.malmo.se/karta hämtad 2012-05-02

- www.malmo.se[2]: http://www.malmo.se/fortroendevalda?url=-882496433%2Fpls%2Freg%2Fmandat%3FlpszDispatcher%3D1002%26lpszPol%3D881&sv.url=12.4ecfe75e1245d916760800028199 hämtad 2012-05-20

- www.malmo.se[3]: http://www.malmo.se/Kommun--politik/Politik-paverka/Politiker-och-beslut/Politiker.html?url=-882496433%2Fpls%2Freg%2Fmandat%3FlpszDispatcher%3D1002%26lpszPol%3D861&sv.url=12.4ecfe75e1245d916760800028199 hämtad 2012-05-20

- www.ne.se[1] http://www.ne.se.proxy.mah.se/kontrafaktisk-historia hämtad 2012-05-11

- www.ne.se[2] http://www.ne.se.proxy.mah.se/lang/kvalitativ-metod hämtad 2012-05-09

- https://www.skane.se/Demokrati/Fortroendevalda_ny/Portlet-for-fortroendevald/?rId=891 hämtad 2012-08-14

- http://www.sydvatten.se/styrelse-1 hämtad 2012-08-14

- http://www.trafikverket.se/E6 hämtad 2012-05-09

Observationer

- Observation utförd tisdagen 2012-04-24 av området Stadens entré samt köpcentret Entré. (4h)

- Observation utförd lördagen 2012-04-28 av området Stadens entré samt köpcentret Entré. (4h)

Intervju

- Intervju utförd torsdagen 2012-05-10 med Arkitekt Jan-Olof Jönsson och planeringssekreterare Åke Lundqvist på Malmö stadsbyggnadskontor. (40min)

Figurförteckning

Försättsblad - Området stadens entré 2012 (Egen redigering, Bildkälla: http://www.immo-news.net/photo/art/grande/1062457-1345052.jpg?v=1289431969%20h%C3%A4mtad%202012-05-15) hämtad 2012-08-14

Försättsblad - Området stadens entré 1991 (Bildkälla: Bilaga till SAR 1991:16 s.9)

Figur 1 - Delområdet Östervärn (Egen illustration, kartmaterial: Malmö stad 2008).

Figur 2 - Det behandlade området, Stadens entré (Egen illustration, kartmaterial: Malmö stad 2008).

Figur 3 - Planunderlag för Stadsbebyggelse med bostäder, kontor och stadspark (Kvartersstaden) (Bildkälla: Malmö stad 1987 s. 2).

Figur 4 - Gestaltningsförslag för Stadsbebyggelse med bostäder, kontor och stadspark (Kvartersstaden) (Bildkälla: Malmö stad 1987 s.5).

Figur 5 - Planunderlag för Den gröna stadsmuren (Parkfront) (Bildkälla: Malmö stad 1987 s.5).

Figur 6 - Gestaltningsförslag för Den gröna stadsmuren (Parkfront) (Bildkälla: Malmö stad 1987 s.7).

Figur 7 - Det avrivna tävlingsområdet (Bildkälla: Bilaga till SAR 1991:16 s.2).

Figur 8 - Planunderlag för arkitekttävlingen (Bildkälla: Bilaga till SAR 1991:16 s.3).

Figur 9 - Planförslag, Stadsbrynet (Bildkälla: Bilaga till SAR 1991 s. 10*f*).

Figur 10 - Gestaltningsförslag, Stadsbrynet (Bildkälla: Bilaga till SAR 1991 s.9).

Figur 11 - Den antagna detaljplanen för Stadens entré (Bildkälla: Malmö stad 2002).

Figur 12 - Stadens entré 2012 (Bildkälla: www.immo-news.net).

Figur 13 - Bildspel (Fotograf: Nilsson, C. 2012-04-24; Egen illustration, kartmaterial: Malmö stad 2008).

Figur 14 - Bildspel (Fotograf: Nilsson, C. 2012-04-24).

Figur 15 - Stadens entré 1991 (Bildkälla: Bilaga till SAR 1991:16 s.5).

Figur 16 - Våningsytor (Bildkälla: Bilaga till SAR 1991:16 s.6).

Figur 17 - Parkytor (Bildkälla: Bilaga till SAR 1991:16 s.7).

Figur 18 - Cykelstråk (Bildkälla: Bilaga till SAR 1991:16 s.8).

Figur 19 - Bostäder (Bildkälla: Bilaga till SAR 1991:16 s.6).

Figur 20 - Kontor, butiker (Bildkälla: Bilaga till SAR 1991:16 s.7).

Figur 21 - Bildspel (Bildkälla: Bilaga till SAR 1991:16 s. 1*ff*).

Intervjufrågor

Arkitekttävlingen och det vinnande förslaget Stadsbrynet

- Skulle ni vilja berätta lite om bakgrunden till arkitekttävlingen?
- Visades förslagen från arkitekttävlingen upp för allmänheten?
- Vilka var allmänhetens åsikter angående arkitektförslaget Stadsbrynet?
- Varför antogs och byggdes aldrig det vinnande förslaget Stadsbrynet i arkitekttävlingen?

Området Stadens entré idag

- Vad hände under åren 1991-2001, åren mellan arkitekttävlingen och fram tills planerna av dagens Stadens entré uppkom?
- Varför blev dessa planer genomslagskraftiga?
- Vad gjorde att Malmö stad valde att frångå sina önskemål om enhetliga kvarter, grönområden och icke monumentala byggnader m.m.?
- Varför valde Malmö stad att satsa på ännu ett köpcentrum/upplevelsecentrum när Malmö redan hade ett flertal köpcentrum?
- Tittade Malmö stad på exploatörens tidigare projekt i form av upplevelsecentret Heron City i Stockholm innan ni godkände planerna på Entré?
- Enligt detaljplanen skulle upplevelsecentret Entré innehålla icke traditionella butiker och en exotisk foodcourt men så blev det inte. Varför?

Åsikter om Stadens entré

- Hur anser ni att dagens Stadens entré passar in i delområdet Östervärn? Vilka fördelar och nackdelar ser ni?
- Hur tror ni arkitektförslaget Stadsbrynet hade passat i delområdet Östervärn? Vilka fördelar och nackdelar ser ni?
- Anser ni att dagens Stadens entré ligger i linje med de hållbarhetsaspekter som tas upp som önskvärda i Malmö stads översiktsplan 2012?
- Om arkitektförslaget Stadsbrynet hade funnits idag, anser ni att det hade legat i linje med de hållbarhetsaspekter som tas upp som önskvärda i Malmö stads översiktsplan 2012?
- Vad skulle man kunna göra med köpcentret Entré vid en eventuell konkurs?
- Om ni hade haft möjligheten att idag välja mellan att genomföra planerna för dagens Stadens entré eller planerna för Stadsbrynet, vilken av dessa planer hade ni valt att genomföra och varför?