



Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds-
och växtproduktionsvetenskap

PLANERA FÖR GRÖNA STRÅK!

-HUR KAN GRÖNA STRÅK BIDRA TILL EN AKTIV OCH HÅLLBAR STAD ?

VIKTORIA ENOKSSON
SJÄLVSTÄNDIGT ARBETE- 30HP
LANDSKAPSARKITEKTPROGRAMMET
ALNARP 2017



FORMALIA

PLANERA FÖR GRÖNA STRÅK!

- Hur kan gröna stråk bidra till en aktiv och hållbar stad ?

PLAN FOR GREEN PATHWAYS!

- How can green pathways contribute to an active and sustainable city?

Författare:	Viktoria Enoksson
Handledare:	Maria Kylin, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Examinator:	Eva Kristensson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Bitr examinator:	Anders Folkesson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning.
Omfattning:	30 hp
Nivå och fördjupning:	A2E
Kurstitel:	Master Project in Landscape Architecture
Kurskod:	EX0775
Ämne:	Landskapsarkitektur
Program:	Landskapsarkitektprogrammet
Utgivningsort:	Alnarp
Utgivningsår:	2017
Omslagsbild:	Viktoria Enoksson
Elektronisk publicering:	http://stud.epsilon.slu.se
Nyckelord:	Gröna stråk, Hållbar utveckling, Stadsplanering, Samhällsplanering, Grönstruktur, Landskapsarkitektur, Folkhälsa.

FÖRORD

“När vi planerar våra städer är det fyra aspekter som vi måste utgå ifrån. Den första och viktigaste aspekten handlar om att gagna människors hälsa”

Aristoteles, 384–322 f.kr. Politiken, cirka 350 f.kr.

Jag vill tacka Stina Bodelius och Anna Jerleke för all hjälp och uppmuntran till att skriva detta examensarbete om gröna stråk. Tack till Maria Kylin för all handledning, feedback och inspiration. Tack till alla på Höganäs kommun som har hjälpt mig att hitta rätt information och peppat mig när det har behövts. Ytterligare ett stort tack till Kristina Enoksson och Filip Kaikkonen för att ni har läst igenom mitt arbete x antal gånger. Utan alla er hade detta examensarbete inte blivit av. Tusen tack för all hjälp!



Viktoria Enoksson, Lund, Hösten 2016

SAMMANDRAG / ABSTRACT

I takt med en ökad urbanisering och förtätning av de svenska städerna blir det allt viktigare att argumentera för stadens gröna element. Samhället behöver formas så att en hållbar utveckling blir möjlig och samtidigt främja för fysisk aktivitet i vardagen. Gröna stråk berör både urban grönstruktur och aktiv transport, vilket gör att de har potential att bidra till en ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet samtidigt som fysisk aktivitet främjas.

Syftet med detta examensarbete är att belysa vikten av gröna stråk och visa hur de kan bidra till en aktiv och hållbar stad. Målet är att från en litteraturstudie ta fram kriterier för att analysera gröna stråk och utföra fallstudie på tre referensplatser. Utifrån de lärdomar som litteraturstudien och analyserna av referensplatserna ger så ska ett förslag för gröna stråk i Höganäs kommun tas fram. Arbetet bygger på en litteraturstudie som behandlar vad gröna stråk kan tillföra till en stad. Vidare analyseras och inventeras tre stycken skilda stråk i Lund och Malmö som referensobjekt. Utvecklingsförslaget som examensarbetet avslutas med baseras på de verktyg och teorier som litteraturstudien och referensobjekten har resulterat i och appliceras på Höganäs kommun. Förslaget är konceptuellt och berör i övergripande skala hela kommunen och i mer detaljerad skala Höganäs stad och ska vara en inspiration till hur de kan utveckla en grönare sammankopplad kommun och stad mot en hållbar utveckling.

Detta arbete har skapat en djupare förståelse kring samhällsplanering och visar på hur gröna stråk både berör en stads grönstruktur och dess flöde av människor. En målmedveten samhällsplanering möjliggör att en hållbar och aktiv stad kan främjas.

As urbanization increases and Swedish cities densify, it's becoming increasingly important to argue for the cities green elements. Society needs to be designed so that a sustainable development becomes possible and also stimulate physical activity in everyday life. Green pathways affect both urban green structure and active transport, which means that green pathways have the potential to contribute to economic, ecological and social sustainability while at the same time stimulating physical activity.

The purpose of this master thesis is to emphasize the importance of green pathways and to highlight how they can contribute to an active and sustainable city. The goal is to create a proposal for how Höganäs municipality can develop green pathways. The thesis is based on a literature study concerning what effects green pathways have on cities. Furthermore, three separate pathways have been analysed, inventoried and used as references. The thesis ends with a proposal for Höganäs municipality that is based upon the theories and knowledge derived from the literature study and from analyzing a set of chosen pathways. The proposal concerns both the municipality as a whole, as well as a more detailed plan for Höganäs city. It's meant to serve as inspiration regarding how they can develop a greener and more sustainable municipality.

This thesis has contributed to a deeper understanding of urban planning and it shows how green pathways affect a city's green structure and it's flow of people. An oriented urban planning enables and promotes a sustainable and active city.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	s.6	FALLSTUDIE	S.29
BAKGRUND	s.7	UNDERLAG FÖR ANALYS	S.30
MÅL & SYFTE	s.8	HARDEBERGASPÅRET	S.31-35
MATERIAL & METOD	S.9-10	NYHAMNEN	S.36-39
LITTERATURSTUDIE	S.11	KUNGSGATAN	S.40- 43
STRÅK	S.12-13	SAMMANFATTNING	S.44-45
GRÖNA STRÅK	S.14-15	UTVECKLINGSFÖRSLAG	S.46
HÅLLBAR STAD	S.16	HÖGANÄS KOMMUN	S.47-48
URBAN GRÖNSKA	S.17	ANALYSER- KOMMUNEN	S.48-52
EKOSYSTEMTJÄNSTER	S.18	HÖGANÄS STAD	S.53
VAD KAN URBANA GRÖNYTOR BIDRA MED?	S.19	ANALYSER- STADEN	S.54-57
VAD KAN ETT TRÄD BIDRA MED?	S.20	HÖGANÄS GRÖNYTOR	S.58-60
RÖRELSE I STADEN	S.21	SUMMERING	S.61
FRÄMJA FOLKHÄLSAN	S.22	UTVECKLINGSFÖRSLAG- PROCESS	s.62
DEN EKONOMISKA VINSTEN	S.23-24	UTVECKLINGSFÖRSLAG- KOMMUNEN	S.64-65
MÅLMEDVETEN SAMMHÄLLSPANERING	S.25-26	UTVECKLINGSFÖRSLAG- HÖGANÄS STAD	S.66-68
SAMMANFATTNING	S.27	SAMMANFATTNING	S.69
KRITERIER FÖR ANALYS AV GRÖNA STRÅK	S.28	REFLEKTIONER	S.70-72
		REFERENSER	S.73-76

INLEDNING

BAKGRUND

År 2008 bodde det för första gången fler människor i urbana miljöer än på landsbygden (Moström 2013). Enligt FN:s prognoser förväntas 66 procent av världens befolkning vara bosatta i städer år 2050 (United nation 2015,s.23). I dag bor mer än 80 procent av Sveriges befolkning i urbana miljöer och trenden fortsätter att hålla i (Svanström 2015). I takt med en ökad urbanisering ställs det allt högre krav på att städer ska erbjuda en bra byggd miljö för dess invånare och samtidigt bidra till en hållbar utveckling. Urbanisering bidrar dock till en ökad belastning på miljön. Världens städer står för 75 procent av energiförbrukning och för mer än 70 procent av de globala koldioxidutsläppen. Det resulterar i att vår planets kapacitet överskrids med cirka 50 procent och en allvarlig konsekvens är att naturen tar skada. Samtidigt har städer en stor potential att främja en hållbar utveckling och erbjuda dess invånare ett så litet globalt fotavtryck som möjligt. (WWF 2013, s.2)

Sveriges övergripande miljömål är att lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta till nästa generation. För att kunna utforma en hållbar livsmiljö och samhällsutveckling har fysisk planering en nyckelroll. (Region Skåne 2015, ss.4-6)

Den starka trenden av urbanisering i de svenska städerna har resulterat i en fragmentering och minskning av grönområden och parker under de senaste årtiondena, vilket har resulterat i att andelen grönyta per person har minskat. (Naturvårdsverket 2015, s.23) Professorn Johan Colding argumenterar i *Arkitektur* om vikten av grönska i våra städer och han anser att i en allt tätare stadsstruktur ökar behovet av grönska och dess tjänster. För en sak är säker, det är människan som är beroende av naturen och inte tvärtom. (Kvint 2016, s.27)

Rapporten *Hela staden* belyser vikten av gröna element i en stad för att de både indirekt och direkt bidrar till en hållbar stadsutveckling. Framtidens städer kommer att behöva ekonomisk tillväxt, fungerande ekosystem och attraktiva miljöer, vilket gröna och blåa miljöer starkt främjar i en stad. Det är viktigt att stadens gröna ytor har variation i storlek, innehåll och användningsområde för att komplettera behoven som både ekosystem och människor har. Gröna områden i en stad bidrar till urbana ekosystemtjänster som är avgörande för människans existens och välmående. (Jansson, Persson, Östman 2013, ss.11-14)

En av vår tids största utmaningar är folkhälsan. Dagens samhällsstruktur gynnar transport med bil på bekostnad av gång- och cykel transport. Denna trend har gjort att den fysiska aktiviteten som tidigare skedde på arbetet, i hemmet och transportmässigt blivit en fritidssyssla. (Faskunger 2013, ss.12-13.) Levnadsvärdet gör människor individuellt men dessa val påverkas av hur samhället ser ut. Därför är utformning av den byggda miljön en viktig aspekt för människors välmående eftersom som det formar grunden till ens vardagsliv. (Boverket 2013, s.6) Forskning visar att rörelse under dagen har lika stora hälsoeffekter som ett träningspass. (Faskunger 2013, s.23) En aktiv transport går hand i hand med en hållbar utveckling. Om en procent av befolkningen i Sverige skulle börja cykla till jobbet istället för att ta bilen skulle koldioxidutsläppen minska med 55 miljoner ton per år. Hälften av bilresorna inom en tätort är under 5 kilometer (Folkhälsomyndigheten 2012, s.11), vilket är ett avstånd som enkelt går att cykla eller promenera. I arbetet som samhällsbyggare har man ett stort ansvar att planera så att människor kan leva aktiva liv i staden och samtidigt främja för en hållbar utveckling.

En ökning av aktiv transport ger flertalet positiva effekter för den byggda miljön:

- minskar buller, föroreningar och utsläpp
 - ökar trygghet och säkerhet
 - minskar samhällets kostnader för infrastruktur
 - ökar tillgängligheten för alla icke motordrivna transporter
 - minskar skillnader i transportmönster mellan kön
 - främjar den lokala utvecklingen
 - skapar attraktiva offentliga miljöer
- (Faskunger 2013, s.45)

MÅL & SYFTE

MÅL & SYFTE

Syftet med examensarbetet är att visa på vikten av gröna stråk och förklara hur de kan bidra till en hållbar stadsutveckling, aktiv stad och bättre folkhälsa.

Målet är att från en litteraturstudie ta fram kriterier för att analysera gröna stråk och utföra fallstudie på tre referensplatser. Utifrån de lärdomar som litteraturstudien och analyserna av referensplatserna ger så ska ett förslag för gröna stråk i Höganäs kommun tas fram.

FRÅGESTÄLLNING

Huvudfrågeställningen är :

- *Hur kan gröna stråk bidra till en aktiv och hållbar stad?*

Arbetet berör även fyra delfrågeställningar som är:

- *Vad är ett grönt stråk?*
- *Vilka kriterier kan användas för att analysera ett grönt stråk?*
- *Vad är det som gör ett grönt stråk bra eller dåligt?*
- *Hur kan Höganäs kommun utveckla gröna stråk?*

AVGRÄNSNINGAR

Aktiv och levande stad- I detta examensarbete innebär begreppet aktiv och levande stad att planera för en stadsstruktur som främjar för gång och cykel., vilket Gehl skriver i boken *Livet mellan husen ” en levande stad är en stad där människor kan mötas och interagera med varandra”* (2011,s.21).

Gröna stråk - I arbetet kommer definitionen gröna stråk både att beröra gång- och cykeltransport i urban miljö med tillgång till sammanhängande vegetation samt hur gröna stråk kan koppla ihop stadens gröna ytor och därmed främja för ekosystemtjänster. Gröna stråk är en del av en stads grönstruktur och synonymer för begreppet är grönstråk och grön kil.

Höganäs- I utvecklingsförslaget redogörs vart gröna stråk kan etableras i Höganäs kommun, både i kommunövergripande skala och i en mer detaljerad skala över Höganäs stad. Utvecklingsförslaget är konceptuellt och kommer att behöva studeras i mer detaljerad skala för att kunna bli verklighet. Dock är det viktigt att komma ihåg att förslaget inte berör alla gröna områden inom kommunen utan behandlar enbart den formella grönstrukturen.

MATERIAL & METOD

Metodiken baseras på vad jag har lärt mig under landskapsarkitektutbildningen och sammanfattningsvis grundar sig examensarbetet i en litteraturstudie, fallstudier på tre olika stråk och ett utvecklingsförslag baserat på arkitektmetoden ”*analys genom syntes*” (Krupinska 2016, ss.130,136-139).

LITTERATURSTUDIE

Litteraturstudien kommer med teoretisk information att besvara huvudfrågan och delfrågorna :

- *Hur kan gröna stråk bidra till en levande och hållbar stad?*
- *Vad är ett grönt stråk?*
- *Vad är det som gör ett grönt stråk bra eller dåligt?*
- *Vilka kriterier kan användas för att analysera ett grönt stråk?*

Litteraturstudien baseras på böcker, rapporter och vetenskapliga artiklar som sedan presenteras, analyseras och appliceras. Litteraturen kommer att beröra flera vetenskapliga discipliner som landskapsarkitektur, stadsplanering, trafikplanering, folkhälsa, miljöpsykologi samt ekosystemtjänster. Litteraturen har jag funnit genom att söka enskilt och med kombinationer av ord som ”*stadsplanering*”, ”*stråk*”, ”*folkhälsa*”, ”*hållbar samhällsplanering*”, ”*hållbara transporter*” o.s.v. Sökningarna har skett i SLU- bibliotekets sökdatas PRIMO, Universitetsbibliotekets sökdatas Lovisa och för vetenskapliga artiklar i Google Scholar och Science direct. Källorna har sedan valts ut efter relevans och pålitlighet. Jag har även fått tips och hjälp av personal på SLU och Höganäs kommun med att hitta relevant litteratur.

Litteratur som utgör grunden för examensarbetet är:

- Boverkets rapport *Planera för rörelse* (2013)
- Böckerna *Life between buildings* (2011) och *Cities for people* (2010) skrivna av forskaren Jan Gehl
- Böcker och rapporter skrivna av forskaren Johan Faskungers, tex *Fysisk aktivitet och folkhälsa* (2013)
- Rapporter från myndigheter som Boverket, Naturvårdsverket och Trafikverket

FALLSTUDIE

Tillsammans med litteraturstudien kommer fallstudien med praktisk information besvara delfrågorna:

- *Vad är ett grönt stråk?*
- *Vad är det som gör ett grönt stråk bra eller dåligt?*

Fallstudien genomförs för att visa exempel på hur gröna stråk kan se ut och för att hämta inspiration till utvecklingsförslaget. De valda stråken är av olika karaktär och storlek för att få bredd i studien. Stråken har studerats och analyserats utefter samma kategorier som har utformats efter att litteraturstudien har genomförts. Inspiration till inventering och analys har hämtats från Jan Gehls observationsstudier och de aspekter han skriver om i sin bok *Life between buildings* (2011). Ytterligare har Kevin Lynchs (1960) metoder att studera barriärer, lokalisera stråk och rumslighet varit en inspiration. Vardera stråk, förutom stråket i Nyhamnen, har observerats genom gång längs med hela sträckan under två separata tillfällen med penna, karta, papper och kamera. De gröna stråken är valda inom Skåne av praktiska skäl samt för att utvecklingsförslaget kommer att appliceras på Höganäs kommun och Skånes öppna odlingslandskap skiljer sig från övriga Sverige.

De gröna stråk som har studerats och analyserats är:

- Hardebergaspåret genom Lund till Södra Sandby
Stråket är valt för att representera en grön koppling mellan två orter, Lund och Södra Sandby. Spåret är ett välanvänt stråk för cykelpendling, vardagsmotion och rekreation.
- Kungsgatan i Malmö
Det gröna stråket är valt för att representera en urban grönstruktur från ett äldre stadsplaneringsideal. Kungsgatan ligger belägget i stadsdelen Rörsjöstaden, nära Malmös centrum.
- Planerat grönt stråk i Nyhamnen, Malmö
Stråket är valt för att representera kommande planer på gröna stråk. Stråket omnämns i den fördjupade översiktsplanen för Nyhamnen (Malmö, 2015, ss.1-24) och visionen är att området ska bli en tät, grön och funktionsblandad stadsdel som bidrar till hållbar utveckling inom alla plan.

UTVECKLINGSFÖRSLAG I HÖGANÄS

I denna del kommer jag att använda mig av insamlad information från litteraturstudien och referensobjekten för att applicera införskaffad kunskap på Höganäs. Förslaget kommer att besvara:

- *Hur kan Höganäs kommun utveckla gröna stråk?*

Jag har under min utbildning till landskapsarkitekt haft praktik och arbetat på Stadsmiljöavdelningen i Höganäs kommun. För att få ett mer verklighetsförankrat examensarbete vill jag applicera min teoretiska del av arbetet på Höganäs och ta reda på hur kommunen kan utveckla gröna stråk med ett konceptuellt utvecklingsförslag. Information om Höganäs kommun hämtas främst från den senaste översiktsplanen (Höganäs kommun 2016a). Fakta om kommunens grönytor hämtas från den ej publicerade grönplanen (Höganäs kommun u.å.) samt den senast skrivna naturvårdsplanen (Höganäs kommun 2016 b).

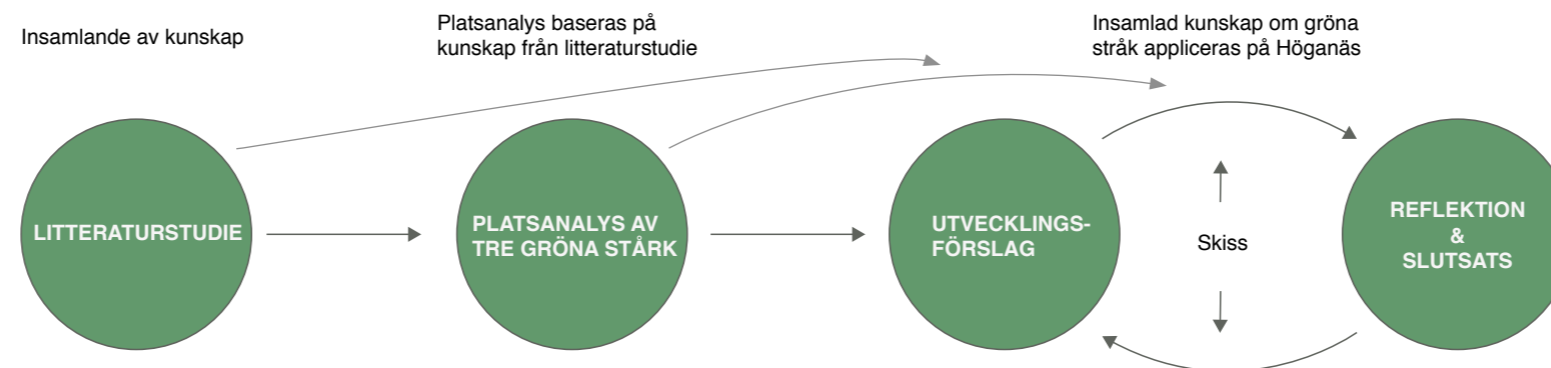
I boken *Att skapa det tänkta*, skriven av Jadwiga Krupinska, beskrivs arkitektmetoden som en metod där problematik och lösningar behandlas samtidigt genom skiss och analys. Hon kallar begreppet ”*analys genom syntes*” (2016, ss.130,136-139). I examensarbetets utvecklingsförslag för Höganäs kommun har den beskrivna arkitektmetoden används. Utvecklingsförslaget har tagits fram med hjälp av flertalet skisser på olika lösningar som testats mot varandra för att finna bästa resultat.

PRODUKTER

Produkter av examensarbetet blir en reflektions del med diskussion och reflektion kring arbetet och de slutsatser som kommit fram under processen. Examensarbetet kommer även att avslutas med en presentation på SLU Alnarp och redovisas för berörda på Höganäs kommun.

t

ARBETSPROCESS



LITTERATURSTUDIE

Denna del av arbetet behandlar insamlad information kring gröna stråk och argumenterar för arbetets huvudfrågeställning *Hur gröna stråk bidrar till en levande och hållbar stad?*

Litteraturstudien kommer även besvara delfrågan:

- *Vilka kriterier kan användas för att analysera ett grönt stråk?*

Tillsammans med fallstudien kommer litteraturstudien även besvara delfrågorna:

- *Vad är ett grönt stråk?*
- *Vad är det som gör ett grönt stråk bra eller dåligt?*

STRÅK

Kommande avsnitt i litteraturstudien berör frågeställningen *Vad är ett grönt stråk?* För att kunna besvara frågan bryts begreppet *”gröna stråk”* ner och i kommande del förklaras vad ett stråk är för att sedan kunna beskriva vad ett grönt stråk är.

Stråk definieras som färdled enligt Svenska akademins ordbok (Svenska akademien 2016) och som en väg där personer ofta färdas eller går enligt Nationalencyklopedin (2016). Stråk förklaras även som fysiska förbindelser som leder människor igenom miljöer (Persson 2004). Stråk skapar livlighet till en stad och har blivit ett betydelsefullt begrepp inom samhällsplanering den senaste tiden (Wikström & Olsson 2012). Det finns olika typer av stråk som till exempel shoppingstråk, aktivitetsstråk, promenadstråk och lekstråk. Exempel på välkända stråk är Ströget i Köpenhamn som kan definieras som ett shoppingstråk. Ett populärt grönt stråk är The High Line i New York. Havspromenaden längs med Gröningen i Helsingborg är ett exempel på promenadstråk.

Utvalda citat från litteraturstudien som behandlar betydelsen av stråk:

”Stråken trampas och trafikeras som den närmaste, kortaste, snabbaste vägen, ibland också den vackraste eller socialt mest kommunikativa vägen.”

(Wikström & Olsson 2012, s.24)

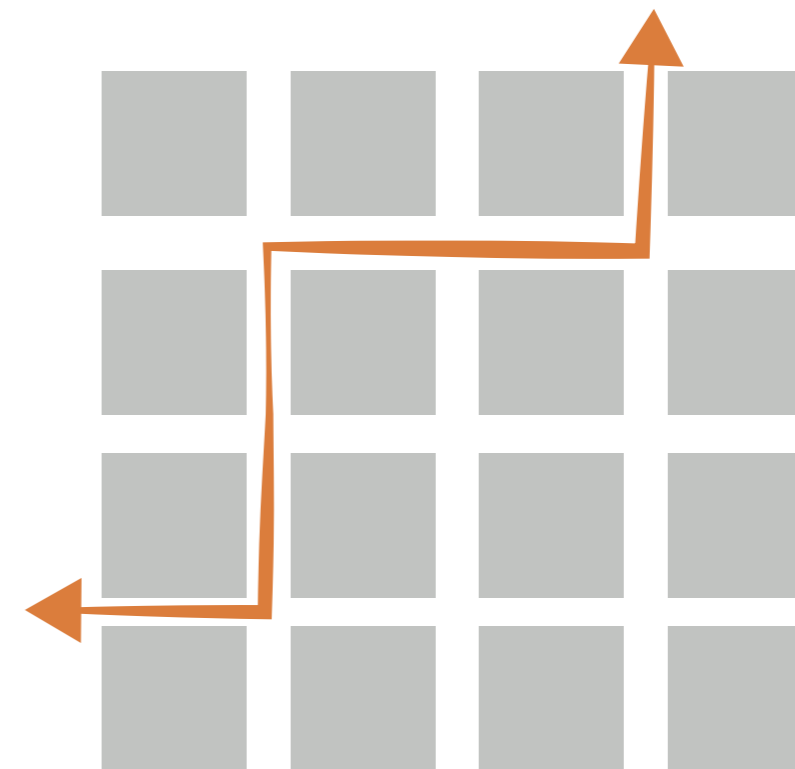
”Med stråk avser jag är gator eller vägar som är attraktiva att vistas på, som folk väljer att gå eller cykla på när de ska igenom en stadsdel.” (Olsson, 1998, s.51)

”Gatan ligger där den ligger. Stråket blir där människor rör sig.”

(Åsling 2013, s.15)

Utifrån de valda citaten om stråk har jag kommit fram till att ett stråks viktigaste ingrediens är människor. Det handlar om flödet av människor i en stad och därmed är inte alla gator stråk. Stråk skapas där flertalet människor rör sig igenom staden.

PRINCIPEN FÖR ETT STRÅK



Olsson beskriver att det som gör stråk attraktiva är kombinationen av människor i rörelse och attraktiva rum i staden. Det berör både kvalitet och kvantitet, människor vill vara bland andra människor och i attraktiva miljöer där det är trivsamt att vara. Gatans attraktivitet hänger också samman med ett utbud av verksamheter enligt Olsson. (1998, ss. 52,72,76) Stråk som offentligt rum har stor potential då det är effektivt ytmässigt och att det kan kombinera transport med rekreation. I grunden är stråk till för alla men som andra offentliga rum har vissa stråk helt formats av konsumtion och därmed blivit exkluderande för vissa människor i samhället. (Åsling, 2013, s.18.)

I forskningsprojektet Agora har man under tre år studerat hur städer kan erbjuda god livskvalité för alla invånare med fokus på att utveckla stråk. Aspekterna för metodiken som togs fram för stråk var:

- Urban rooms, handlar om att stråk formas av olika typer av rum som överlappar varandra
- Urban walls, är aspekten av hur stadens väggar påverkar ett stråk
- Urban experience, berör relationen av stråket och dess användare
- Urban dynamics, handlar om hur användarna och fordon rör sig mellan stadens rum
- Urban information, är aspekten om hur information och skyltar påverkar orienterbarheten (Agora 2006, ss.4,18-25)

EXEMPEL PÅ STRÅK



GRÖNA STRÅK

Ett typ av stråk är gröna stråk, vilket är huvudämnet i detta examensarbete. Boverket definierar begreppet "grönstråk" som en längre zon av grönska som bildar en sammanhängande grönstruktur och binder samman olika typer av grönska. Dessa stråk är viktiga för ekosystemtjänster men även för rekreation och friluftsliv. Gröna stråk kan också inkludera vatten om stråket sträcker sig längs med ett vattendrag eller strand. Synonymer för begreppet är grön korridor och grön koppling. (Boverket 2016) Genom att integrera gröna element med en stadsgatustruktur gynnas både tillgänglighet och attraktivitet för att röra sig med både gång och cykel. Det resulterar i en upplevelserik transportsträcka som främja flödet av människor. Exempel på grönska är träd och planteringarna längs med en gång-och cykelväg. (Boverket, 2007, s.48)

I Malmös grönplan beskrivs gröna stråk som:

"[...] längre sammanhängande stråk som är lätta att röra sig i och som inte bryts av kraftiga barriärer. De gröna stråken byggs upp av gröna områden och länkar. De binder samman stadens grönytor med varandra och med det omgivande landskapets gröna natur- och kulturmiljöer, och fungerar därigenom som viktiga förbindelser mellan stad och landsbygd. De gröna stråken kan också vara betydande spridningsvägar för fauna och flora. Samtidigt har stora delar av de gröna stråken vistelsevärde. De fungerar med andra ord inte bara för förflyttning, utan är ofta i sig trevliga och intressanta att vistas i" (Malmö stad, 2003, s.36.)

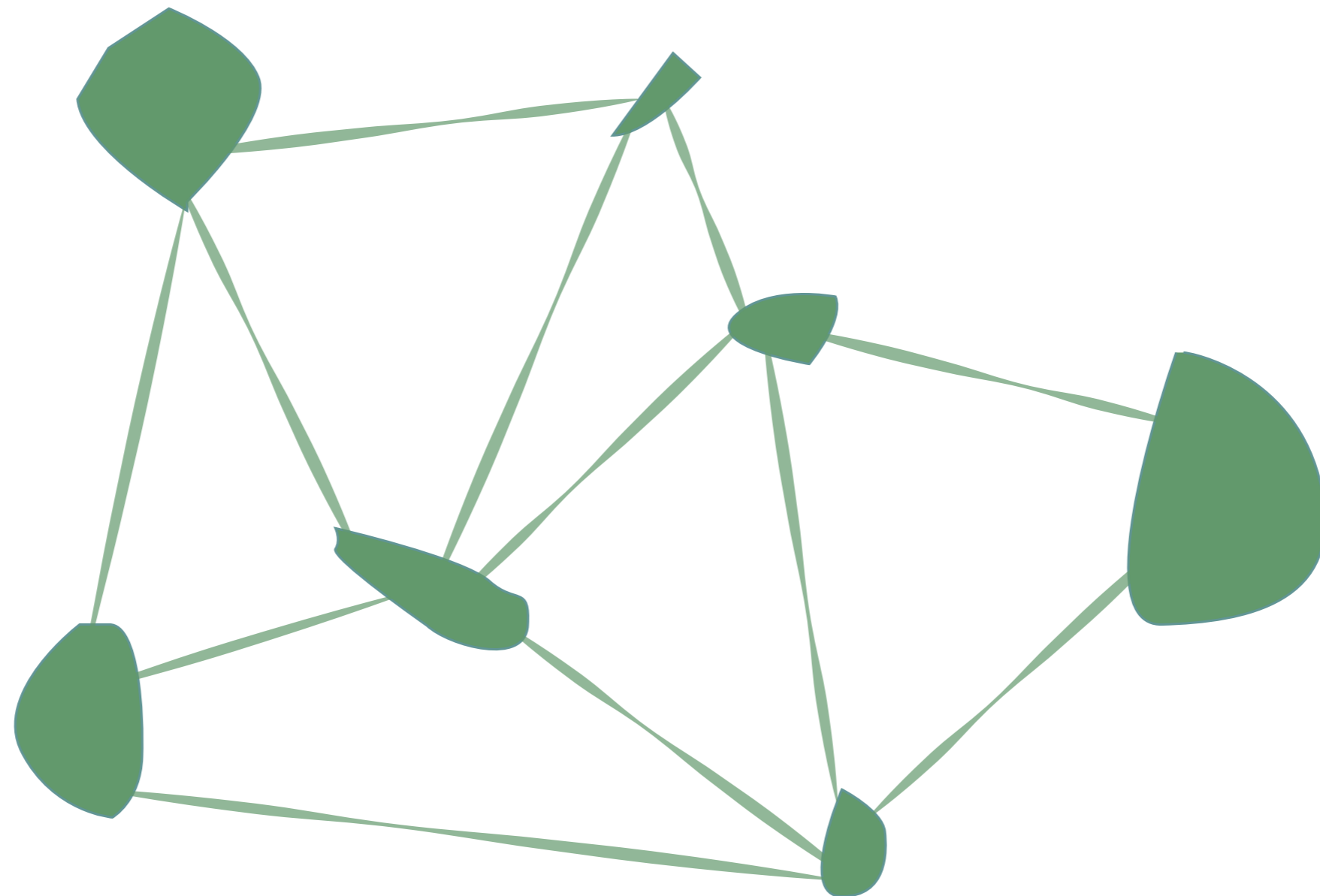
SAMMANFATTNING

Gröna stråk berör både grönstrukturen (Malmö stad 2003, s.36) och flödet av människor i en stad (Boverket 2007, s.48), vilket gör att begreppet är intressant inom flera aspekter i samhällsplanering. I kommande del av litteraturstudien kommer vikten av gröna stråk förklaras och det kommer påvisas hur de bidrar till en hållbar stadsutveckling och aktiv stad. Grönstrukturen i en stad påverkar både de urbana ekosystemtjänsterna och människors möjlighet till rekreation och välmående (Boverket 2016). Gröna stråk främjar även gång- och cykeltransport (Boverket 2007, s.48), vilket bidrar till en levande stad (Gehl 2011, s.21) och resulterar i en förbättrad folkhälsa (Faskunger 2013, ss.12-24).

EXEMPEL PÅ ETT GRÖNT STRÅK



PRINCIPEN FÖR GRÖNA STRÅK = KOPPLA IHOP STADENS GRÖNA YTOR



HÅLLBAR STAD

Kommande avsnitt i litteraturstudien berör frågeställningen *Hur kan gröna stråk bidra till en aktiv och hållbar stad?* För att kunna besvara frågan behandlas och förklaras begreppet hållbar stad och de tre dimensioner för en hållbar utveckling. Arbetet går sedan vidare och behandlar hur den urbana grönstrukturen är viktigt för en hållbar stad samt hur det gröna bidrar till en aktiv stad med människor i rörelse.

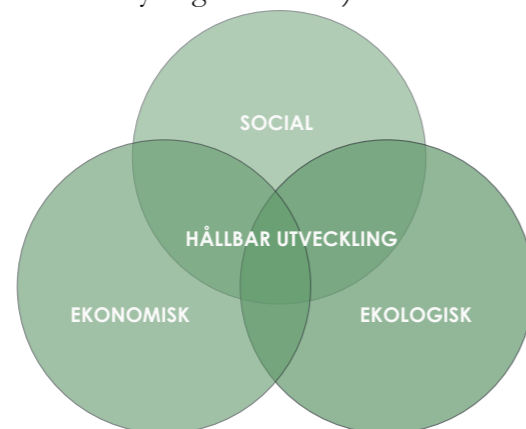
HÅLLBAR UTVECKLING

Hållbar utveckling är ett begrepp som används för att definiera en önskvärd samhällsutveckling. Från Bruntlandrapporten skriven år 1987 beskrivs hållbar utveckling som en utveckling där behoven för dagens generation tillgodoses utan att äventyra nästa generations framtid. Det finns tre dimensioner för att uppnå hållbar utveckling som är ekologisk -, ekonomisk- och social hållbarhet. En använd modell för att beskriva sambandet mellan dimensionerna är med ett Venndiagram (se bild nedanför) där alla dimensioner har lika stor roll och överlappar varandra. (KTH 2015a)

Ekonomisk hållbarhet- dimensionen har flertalet definitioner. En förklaring är att en ekonomisk utveckling inte får ske på bekostnad av de andra dimensionerna (KTH 2015c).

Ekologisk hållbarhet- handlar om att naturens ekosystemtjänster inte ska påverkas negativt vid tillverkning av produkter och tjänster (KTH 2015b).

Social hållbarhet- dimensionen handlar om ett demokratiskt samhälle där alla människors behov tillgodoses med lika värde. Faktorer som bidrar till en social hållbarhet är demokrati, utbildning, bostäder, yttrandefrihet, jämställdhet och delaktighet mm. (Folkhälsomyndigheten 2014)



STADENS ROLL I EN HÅLLBAR UTVECKLING

Om vårt samhälle ska uppnå miljö kvalitetsmålen, generationsmålet och därmed en hållbar utveckling så är en väl fungerande samhällsplanering ett måste. Samhällsplanering har en stor roll i hur miljö kvalitetsmålen kommer att utvecklas och städer har framstående potential till att minska miljöpåverkan. En hållbar stadsutveckling handlar om förmågan till att skapa ekologisk-, social- och ekonomisk resiliens. (Naturvårdsverket 2015, s.10-12)

Eftersom allt fler människor bor i städer är en hållbar stad ett måste för att uppnå målen kring en hållbar utveckling. Några strategiskt viktiga åtgärder inom samhällsplaneringen som behövs för att nå miljömålen är följande:

- förbättra och ge ökad förutsättningar för transport med gång, cykel och kollektivtrafik
- minska bullerstörningar från trafik
- fördröja och utjämna dagvatten
- identifiera, utveckla och skydda viktig natur och gröna områden
- öka tillgången och tillgängligheten till allemansrättslig mark (Region Skåne, 2015, s.4-6)

DE LAGAR SOM BERÖR EN HÅLLBAR SAMHÄLLSUTVECKLING

Miljöbalken

Första kapitlet i miljöbalken beskriver det övergripande målet om att främja en hållbar utveckling. Det betyder att säkra en god miljö för nuvarande befolkning och kommande generationer. En sådan utveckling kräver en insikt i att naturen behöver främjas och bevaras. (SFS 1998:808)

Plan- och bygglagen

I plan och bygglagen nämns det flera gånger att hållbar utveckling är det samhället ska sträva efter. I kapitel två nämns det även att planering ska främja för en väl fungerande struktur av bebyggelse, grönområde och infrastruktur. En god livsmiljö ska vara tillgänglig och användbar för alla samhällsklasser. (SFS 2010:900)

URBAN GRÖNSKA

"Vackra städer är gröna städer" (Gehl, 2011, s.179)

GRÖNSTRUKTUR

En bra bebyggd miljö skapas av rikligt med natur av god kvalitet som är väl intrigerad i stadsstrukturen (Boverket 2007, ss. 19-20). I Boverkets rapport *Planera för rörelse* beskrivs grönstruktur som alla grönområden mellan husen och ytorna har olika funktioner beroende på vegetation (2013, s.23).

I urbana miljöer är grönstrukturen dock ofta fragmenterad och uppbruten. Detta påverkar de gröna värdena och dess egenskaper negativt, vilket hotar den biologiska mångfalden. Det berör bland annat spridning av arter mellan olika områden negativt och även stadens invånare påverkas av det uppbrutna landskapet. När stadens struktur med grönytor är sammankopplade med gröna stråk ger det invånarna en känsla av god tillgänglighet till grönområdena och det gynnar även flora och fauna. (Riksdagen 2011, s.119)

PROBLEMATIK

Det finns flera aspekter som påverkar stadens gröna ytor. En aspekt när det gäller planering är att grönstrukturplaner vanligtvis enbart behandlar de gröna ytorna som ägs av kommunen. Därmed blir det en skillnad mellan den "formella grönstrukturen" och den faktiska grönstrukturen. I alla städer varierar ägarförhållandet av grönytor och tillsammans har kommunen, privata ägare och företag hand om stadens grönytor. (Boverket 2007, s.29)

Skötsel är en annan viktig aspekt för att säkra kvalitén av stadens grönytor. Sedan 1990-talet har dock budgeten för skötsel minskat i de flesta kommuner. I vissa fall är en lägre skötselnivå bra för den biologiska mångfalden som till exempel gräsmattor som blir äng. Men minskad skötselintensitet kan dock resultera i att kvalitén minskar men även att attraktiviteten av staden parker och grönytor tar skada. (Boverket 2007, s.60)

EXEMPEL PÅ URBAN GRÖNSKA I STÄDER



EKOSYSTEMTJÄNSTER

Naturens ekosystemtjänster bidrar till människans välfärd och livskvalité. Det är viktigt att skapa, bevara och utveckla ekosystemtjänster i städer för att dessa tjänster lindrar miljöpåverkan. (Naturvårdsverket 2016c) Urbana ekosystemtjänster är livsviktiga för människan, staden och planeten. Historiskt sett har en stad inte kunnat ha fler invånare än vad området kan försörja. (C/o city 2014, ss.7-10) Ekosystemtjänster kan delas in i fyra kategorier, stödjande, försörjande, reglerande och kulturella. Dessa kategorier är betydelsefulla för att kunna värdera de olika typer av tjänster som naturen skapar. (Naturvårdsverket 2016c)

STÖDJANDE

Dessa tjänster utgör grunden för alla ekosystemtjänster men syns sällan direkt och exempel på dessa är:

- **Biologisk mångfald** behövs för att säkerställa ekosystemen och göra dem robusta och anpassningsbara. (C/o city 2014, s14) Urbana miljöer har stor betydelse för den biologiska mångfalden. Av de rödlistade arterna har 20 procent av dessa anknytning till miljöer i staden och för 7 procent är stadsmiljön viktig. Dessa arters ursprungliga habitat är i jordbrukslandskapet men de har anpassat sig till urbana gräsytor. Det är därför viktigt att värna om mer vildvuxna gräsytor och anpassa skötseln för vägkanter, bostadsgårdar, villatradgårdar och koloniområden. (Sandström et al , 2015, ss. 36-40)
- **Ekologisk samspel** är sambandet, funktioner och nivåer arter emellan som behövs för att ekosystem ska fungera.
- **Markens bördighet** handlar om hur ekosystemen kan behålla och frigöra näringsämnen samt bryta ner organiskt material.
- **Habitat** är boendemiljön för all vild fauna. (C/o city 2014 s.14)

REGLERANDE

Dessa tjänster reglerar och minskar oönskade förändringar i miljön och exempel på dessa är:

- **Luftkvalitén** förbättras genom att vegetation kan rena luften med ventilation, infångning och nerbrytning av föroreningar. (C/o city 2014, s.16) All vegetation fungerar som luftrenare genom att partiklar fångas upp av blad och barr. Träd är bättre än buskar som i sin tur är bättre än gräs. Hur effektivt en art är beror på hur stor totalyta blad- eller barr har per projicerad ytenhet. (Delshammar & Fors 2010, ss.10-11)

- **Bullerreglering** skapas genom att grönska i staden kan dämpa ljudnivån och även påverka upplevelsen av buller.

- **Skydd mot väder**, ekosystemtjänster kan skydda mot översvämningar och värmeböljor. Vattenrening i naturen sker genom filtrering och nedbrytning av föroreningar.

- **Klimatanpassning** sker genom att grönska i staden kan reglera temperaturen och luftfuktigheten både lokalt och globalt. (C/o city 2014, s.16) T.ex. Kan ett stort träd transpirera upp till 450 liter vatten vilket skulle kräva 1000 mj värmeenergi. (Riksdagen 2010, s.81) En stadsmiljö består till stor del av hårdgjordyta vilket innebär att en stad har högre temperatur och lägre luftfuktighet än dess omland. Det gör städer mer sårbara för ett varmare klimat. Mellan stad och landsbygd kan temperaturskillnaden vara 12 grader. (Boverket 2009, s.3)

- **Pollinering** från fauna är grunden till vår matproduktion och existens. (C/o city, 2014, s.16)

KULTURELLA

Dessa tjänster påverkar människans hälsa och välbefinnande och exempel på dessa är:

- **Hälsöfrämjande** genom att vistelse i natur främjar fysiskt och psykiskt välmående.
- **Sinnlig upplevelse** kan uppnås av vistelse i natur genom lövsus, dofter och fågelkvitter. *Sociala möten* främjas av tillgång till grönska.
- **Naturpedagogik** bidrar till en förståelse för naturen och dess tjänster. (C/o city, 2014, s.18)

FÖRSÖRJANDE

Dessa ekosystem gör det möjligt för oss att leva på denna planet och exempel på dessa är:

- **Matproduktion** i städer genererar frukt och grönsaker.
- **Färskvatten**
- **Energi av biomassa**
- **Material** som till exempel trä och foder. (C/o city 2014, s.20)

VAD KAN URBANA GRÖNYTOR BIDRA MED?

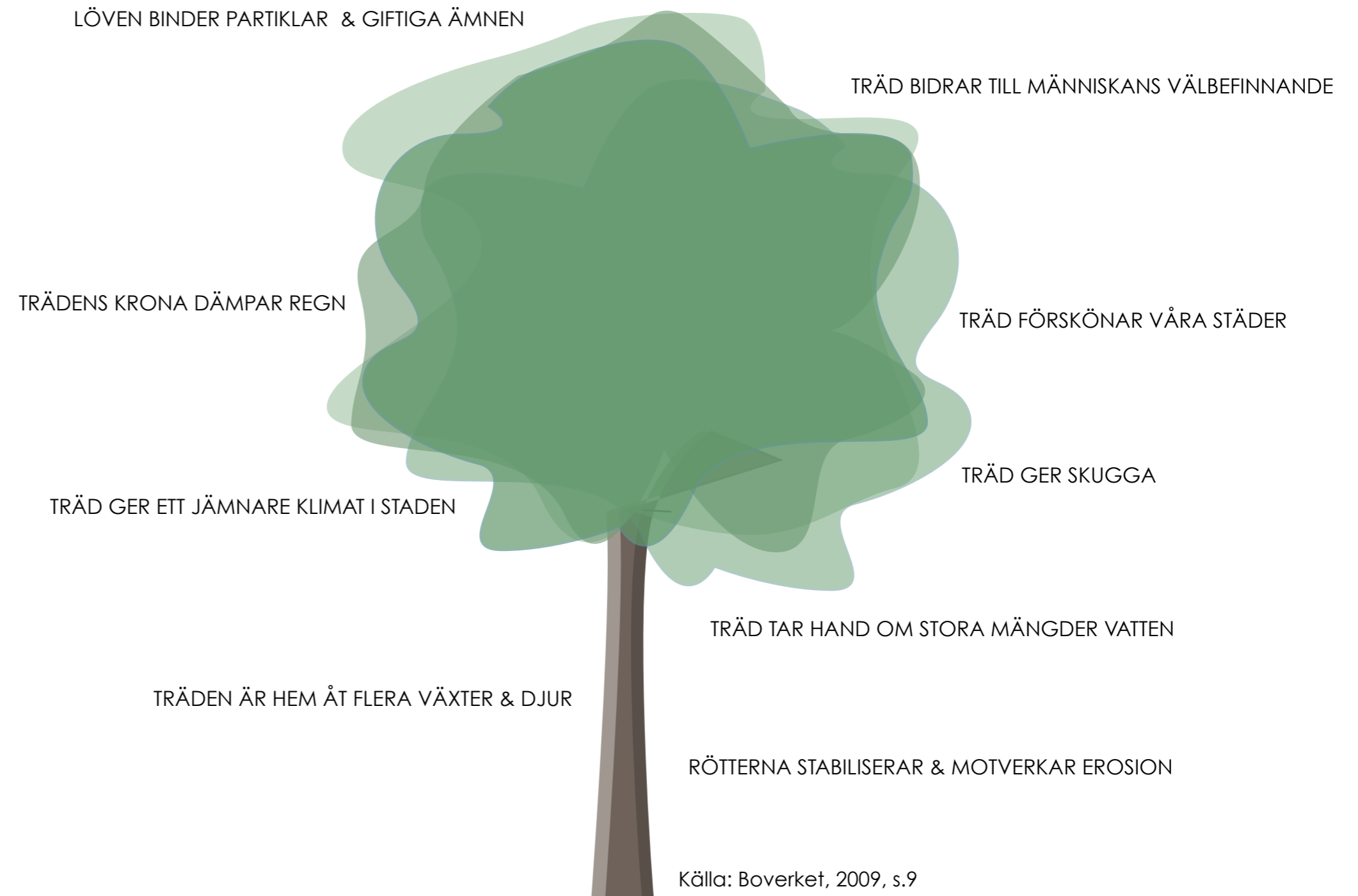
De senaste 60 åren har människan påverkat naturen negativt. År 2005 konstaterades det att 60 procent av ekosystemtjänsterna är skadade eller inte utnyttjas på ett bra sätt. (MEA 2005, s.1)

EKOSYSTEMTJÄNSTER FRÅN URBAN GRÖNSKA

	GATUTRÄD	PARK GRÖNOMRÅDE	URBAN SKOG	JORDBRUK	VÅTMARK	Å /FLOD	SJÖ/ HAV
LUFTRENING	●	●	●	●	●		
REGLERA KLIMATET	●	●	●	●	●	●	●
REDUCERA BULLER	●	●	●	●	●		
DAGVATTEN- HANTERING		●	●	●	●		
REKREATION	●	●	●	●	●	●	●
AVLOPPSRENING					●		

Källa: Bolund, 1999, s.299

VAD KAN ETT TRÄD BIDRA MED?



RÖRELSE I STADEN

Gröna stråk främjar för rörelse med gång eller cykel genom att erbjuda trevliga miljöer (Malmö stad, 2003, s.36.), vilket leder till en levande stad (Gehl 2011,s.21) där människor rör på sig och därmed förbättras även folkhälsan (Faskunger 2013, ss.12-24).

LEVANDE STAD

En levande stad går hand i hand med social hållbarhet. En levande stad ska vara attraktiv och tillgänglig för alla invånare. En stad för alla bidrar till att människor möts i det offentliga rummet och därmed får kunskap om varandra. Social hållbarhet är en viktig del i att uppnå en hållbar utveckling. Alla människor oavsett ålder, kön, ursprung och samhällsklass ska ha möjlighet till att använda stadens offentliga rum. Genom gång, cykel och kollektivtrafik kan alla invånare röra sig i staden på lika villkor, oavsett samhällsklass. (Gehl 2011, s.109) De gröna ytorna i en staden ställer inga ekonomiska krav och präglas oftast inte av varken handel eller näringsliv. Parker och grönområden är platser för alla oavsett ålder, kön och etnicitet, vilket skapar rum för integration och social sammanhållning. (Boverket 2007, ss. 19-20)

I Sverige är vardagslivets målpunkter, som bostad, arbete, förskola, mataffär, ofta utspridda och bilen har för de flesta blivit en nödvändighet för att få ihop livspusslet. Bilresor för korta sträckor är vanliga, ett exempel är att cirka 30 procent av alla bilresor är kortare än 5 kilometer. (Faskunger 2013) Gång och cykel är två vanliga färd sätt som främjar fysisk aktivitet och berör alla samhällsgrupper. Genom att planera för dessa aktiva transporter skulle samhället skapa flera positiva avtryck på klimatmålen, miljömålen, friluftlivsmålen och folkhälsomålen. (Boverket 2013,s.41)

AKTIV TRANSPORT

Människan är byggd för att röra på sig men i dagens moderna samhälle har en stillasittande livsstil tagit över. Den aktiva transporten är en av de viktigaste formerna till fysisk aktivitet och avgörs till stor del av den byggda miljöns utformning. (Faskunger 2013) Aktiv transport är benämningen för transport som innebär fysisk aktivitet och energiförbrukning. Exempel är gång, cykel, skateboard och kanot. (Boverket 2013, s.22) En aktiv transport ökar chansen markant för att en person ska uppnå den rekommenderade nivån av 30-60 minuters måttligt intensiv fysisk aktivitet per dag. (Faskunger 2013)

FRÄMJAR FOLKHÄLSAN

Folkhälsa berör och påverkas av flera samhällsområden. Det övergripande målet för folkhälsa är att skapa förutsättningar för en god hälsa på lika villkor för hela befolkningen. Det gångvänliga samhället är en viktig byggsten för en samhällsplanering som stimulerar fysisk aktivitet (Faskunger 2013, ss.48-49). Gröna stråk bidrar till förbättrad folkhälsan genom att främja för fysisk aktivitet och erbjuda miljöer för rekreation (Malmö stad, 2003, s.36).

FRÄMJA RÖRELSE

Urban grönska är människans främsta livsmiljö och en viktig resurs som skapar rum för lek, rekreation, egen tid, inspiration och odling samt bidrar till en förståelse om naturens egenskaper. För mer utsatta grupper i samhället som barn, äldre, sjuka och människor med funktionsnedsättning har rikligt med tillgång av urban grönska markant betydelse då dessa grupper rör sig mindre sträckor. Gröna områden anses vara den främst stödjande miljön för fysisk aktivitet och den vanligaste aktiviteten i ett grönområde är fysisk aktivitet. (Boverket, 2013, s.23) Tillgång till grönska ökar både vistelsetiden och hur ofta man besöker grönska. Studie av Grahn och Stigdotter har visat att det finns ett samband mellan god hälsa och vistelse i parker. Det finns två viktiga faktorer som påverkar vistelse i gröna miljöer. Det handlar om tid och tillgänglighet. Det är tillgång till grönska som ökar både vistelsetiden och hur ofta man besöker grönska (Grahn & Stigdotter, 2003, s.16).

VÄLMÅENDE

Gröna miljöer skapar en attraktiv stad för människor (Jansson, Persson, Östman 2013, s. 12) En god folkhälsa är en viktig kategori för att skapa en hållbar stad. Gröna ytor har flertalet positiva effekter på människans psykiska och fysiska välmående. (Jansson, Persson, Östman 2013, ss.21-23) Grönska i urbana miljöer har stor betydelse för besökarna och bidrar till psykisk återhämtning. En promenad i en grön stadsmiljö ger ökad koncentrationsförmåga och mental kontroll kontra en icke grön miljö. (Berman et al, 2008.) Även en kort vistelse i gröna miljöer genom fysisk aktivitet som promenad eller cykling har märkbart positiv effekt för utövarens välmående. (Barton,& Betty 2010) Forskning har visat att människans blodtryck sänks och den upplevda stressen minskar enbart av att titta på grönska (Hartig et al, 2003). Välmående påverkas även positivt av biologisk mångfald och därmed är artrikedomen bra för både människan, flora och fauna (Fuller et al 2007).

DEN EKONOMISKA VINSTEN AV GRÖNA STRÅK

Den urbana grönskan bidrar både direkt och indirekt till ekonomisk vinst och besparingar för en stad (Jansson, Persson, Östman 2013, ss.19-21). Folkhälsomyndigheten skriver att det är lönsamt för samhället att investera i gröna stråk för att det kan främja gröna värden och gynnar gång-och cykeltransport. (Folkhälsomyndigheten 2012, s.11.) Det är viktigt att få in det ekonomiska värdet i argument som bidrar till hållbar samhällsutveckling. I en artikel i *Arkitektur* berättar Victoria Perovich Gutierrez vikten av att det ekonomiska värdet på en hållbar stad måste in i den ekonomiska kalkylen. Annars kommer resultatet av vårt byggande inte att bli hållbart. (Hallemar 2016, s.27)

ATTRAKTIVITET OCH HANDEL

Gröna stråk är intressant ur aspekten att skapa attraktivitet eftersom att de kan skapa en grön rumslighet på ett yteffektivt sätt och bidra till en grön stadstruktur (Se sidorna 12-14). Grönska har ett marknadsföringsvärde för kommuner och städer som vill profilera sig som gröna och därmed locka till sig företag, nya invånare och turister. Närhet och inslag av gröna element kring affärer och handel påverkar både konsumenter och företag positivt. Även fastighetspriser påverkas positivt av gröna inslag i ett område. (Jansson, Persson, Östman 2013, ss.19-21) Den lokala utvecklingen för en stad främjas av att fler går och cyklar. Desto fler som rör sig i en stad desto mer pengar spenderas inom stadskärnan när folk rör sig och cyklar. Tyvärr har trenden med större köpcentrum i utkanten av staden bidragit till att människor måste köra bilen dit, vilket varken gynnar den lokala ekonomin eller stadslivet. (Gehl, 2011, s. 109)

EKOSYSTEMTJÄNSTER

Gröna stråk främjar för en sammanhållen grönstruktur som är viktig aspekt för de urbana ekosystemtjänsterna (Riksdagen, 2010, s.119). Det är dock svårt att få fram ett värde på ekosystemtjänster för det finns flera aspekter att utgå ifrån. Till exempel har naturen ett värde i sig för att människan mår bra i naturen samtidigt som naturen genererar produkter och tjänster till vårt ekonomiska samhälle. Den ekonomiska värdering av ekosystemtjänster kan endast ske för de försörjande ekosystemtjänsterna som till exempel matproduktion. De stödjande, kulturella och reglerande tjänsterna är desto svårare att värdera ekonomiskt. Problematiken ligger även i att dagens ekonomiska system inte kan bedöma värdet av ekosystemtjänster för framtidens generation. (Malmö stad 2015, s.6-7)

Ett exempel på den ekonomiska vinsten av träd i New York är att antalet träd i staden beräknas till 5,2 miljoner stycken och värdet av dessa uppskattas till 5,2 miljarder dollar. Därav tar träden bort 2,2 ton per år luftförorening som har ett värde av 10,6 miljoner dollar per år. Träden binder 1.35 miljoner ton koldioxid per år till ett uppskattat värde av 24,9 miljoner dollar. Träden bidrar även till att minska energibehovet för byggnader som har ett värde av 11,2 miljoner dollar per år. (Northern, 2007, s.2)

Ett annat exempel på vikten av att planera för en biologisk mångfald är att världens bin och humlor kraftigt minskar. Cirka 80 procent av maten vi äter skulle försvinna om bina inte finns. Det ekonomiska värdet av pollinering som bin gör beräknas till cirka 1 900 miljarder per år. (Wirten 2014)

GÅNG OCH CYKELTRANSPORT

Det finns en stor ekonomisk vinst med att planera och utveckla gång-och cykelsystem, vilket gröna stråk (s.12-14) är ett exempel på. Idag är det vanligt med långa bilköer och vägslitage, vilket kostar mycket pengar. Adderas kostnader som orsakas av fordon som buller, föroreningar och kollisioner är det ännu större summor för samhället. Kostnaden för att bygga en meter motorväg är ungefär 1 miljon kronor medan en kilometer gång-och cykelväg landar på 0,5 till 2 miljoner kronor. Gång-och cykeltrafik kan även transportera fler människor på mindre yta. Bilen är inte heller optimalt transportmedel för städer och inte heller med tanke på utrymmet som behövs för parkering. (Faskunger 2013, s.50.) Gående behöver en trottoar som är 7meter bredd eller två stycken på varje sida på 3,5 meter i bred. Dessa trottoarer kan transportera 20 000 personer per timme. Två cykelvägar kan transportera 10 000 personer per timme medan en bilväg med två filer max kan transportera 1000-2000 människor per timme. Det betyder att en cykelbana kan transportera fem gånger mer människor än en bilväg. (Gehl 2011, s.105) Denna aspekt är viktig då det höga exploateringsstrycket i städerna gör att markpriserna högt.

Gång-och cykel är ett billigare transportalternativ än bil, vilket gör att dess användare har mer pengar att spendera på andra saker och tjänster. Ett exempel på det är att ett hushåll spenderar cirka 70 000 kronor per år att transportera sig med bil. Samtidigt kostar det cirka 1200 kronor per år om man använder cykel som transportmedel. För en person som endast går blir kostnaden noll kronor, vilket betyder att personer som kan få ihop livspusslet med kollektivtrafik, cykel och gång har ännu mer pengar att spendera i den lokala ekonomin. (Gehl 2011)

En annan fördel med att planera för rörelse är att cykelturismen ökar i Europa. Det uppskattas att cykelturismen i Sverige kommer öka med 200 miljoner kronor årligen. Sverige har en stor potential att locka till sig cykelturister med sin fina natur och allemansrätt men det saknas utvecklad cykelinfrastruktur i större sammanhang som är bilfria. (Faskunger 2013, ss.48-49)

VÄLMÅENDE

Gröna stråk främjar för fysisk aktivitet (ss.12-14) och är därmed intressant i en målmedveten planering för att förbättra folkhälsan. I Sverige uppskattas kostnaderna för stillasittande vara kring 6 miljarder kronor per år. Adderas övervikt och relaterade sjukdomar uppskattas den totala vårdkostnaderna till cirka 25 miljarder kronor per år. (Folkhälsomyndigheten, u.å.) Fysisk inaktivitet är även den fjärde vanligaste orsaken till en tidig död i både industri-och utvecklingsländer. (Faskunger 2013, s.29.) En annan negativ trend är att ungdomar och barn rör sig allt mindre. Studier visar att barns fysiska aktivitet halveras under skollåldern och speciellt tydligt är det bland flickor i ålder 12 till 18år. (Faskunger 2008, s.76)

Vägtrafiken är även den främsta bidragaren till dålig luftkvalité i stadsmiljön, dels via utsläpp men även vägslitage resulterar i luftförorening. Hälsopåverkan för lokal luftföroreningar beräknas till cirka 1300 förtida dödsfall per år och kostnader uppskattas till 7- 35 miljarder per år i hälsoförluster. (Naturvårdsverket, 2015, s.17)

MÅLMEDVETEN SAMHÄLLSPLANERING

Denna del av litteraturstudien berör konkreta aspekter på hur samhällsplanering kan arbeta med gröna stråk och tas upp för att kunna använda kunskapen till frågeställningen *Hur kan Höganäs kommun utveckla och utforma gröna stråk?* Gröna stråk främjar fysisk aktivitet (Boverket 2016), ekosystemtjänster (Riksdagen 2011, s.119) i urban miljö och skapar en grön trevlig miljö (Malmö stad 2003, s.36). Fokus ligger därför på att belysa hur planering kan främja rörelse, rekreativ värde och ekosystemtjänster.

PLANERA FÖR RÖRELSE

En miljö som ska främja gång ska erbjuda trevliga, intressanta och upplevelserika miljöer eftersom gångtrafiken hinner uppfatta mer av omgivningen än andra transportmedel. Människor uppskattar även tydliga riktningar och genvägar i gatustrukturen (Trafikverket 2013, ss.47,76). En god miljö för gående och cyklister behöver vara funktionell och sammanhängande med en finmaskig struktur anpassat till staden. Gång och cykeltrafikanter påverkas negativt av barriärer, högt antal fordon och svag belysning. (Boverket 2013, s.43,46) Genom att integrera gröna element med en stadsgatustruktur gynnas både tillgänglighet och attraktivitet för att röra sig med både gång och cykel. Det resulterar i en upplevelserik transportsträcka som främjar flödet av människor. Exempel på grönska är träd och planteringarna längs med en gång-och cykelväg. (Boverket 2007, s.49)

Det är viktigt att alla människor har god tillgång till en bostadsnära natur och Boverket belyser tre viktiga aspekter att beakta i samhällsplaneringen. (Boverket 2007, ss.10-11)

Tillgång – berör den faktiska resursen som bostadsnära natur utgör. Riktlinjen är att urban grönska ska ligga längst 300 meter bort från bostäder och skolor för att uppnå en bra bebyggd miljö. (Boverket 2007, s.28) Forskning av Grahn och Stigdotter har visat att 300 meter är det längsta avståndet det bör vara mellan bostad och bostadsnära natur. Ett längre avstånd till grönytor har visat att antalet besök avtar markant. (2013, s.16)

Nåbarhet – är den faktiska och upplevda tillgängligheten till natur. Riktlinjen är att skapa stråk till stadens grönska och främja för gång-cykel- och kollektivtrafik. (Boverket 2007, s.42)

Kvalitet – handlar om naturens storlek, innehåll och värden. (Boverket 2007, ss.10-11)

PLANERA FÖR VARIERAD GRÖNSKA

Forskning av Grahn har identifierat åtta parkkaraktärer som möjliggör rekreation beroende på besökarens behov och krav på den fysiska och sociala miljön. De flesta besökare, även de som är stressade och utsatta, uppskattar karaktärerna artrikedom, rofylldhet, rymd och vildhet. Människor som är mindre stressade tilltalas av karaktärerna allmänning, kultur och viste. Personer som mår bra och har ett utåtriktat engagemang tilltalas av karaktären samvaro. (Grahn 2005)

De åtta parkkaraktärerna är:

Rofylldhet- formas av miljöer där det är lugnt, tyst och välskött. Det finns inget som stör den rofyllda upplevelsen som ogräs eller buller. Ljud från fåglar, vatten och vind kan finnas.

Vildhet – denna miljö är naturlig och ser orörd ut. Mystik och sagovärld är känslan som besökaren möts av med denna karaktär.

Artrikedom- miljön har en riklig variation av flora och fauna.

Rymd- är en miljö som är enhetlig och sammanhållen. Besökaren är här för att reflektera. Exempel på platser är strand och bokskog.

Allmänning- miljön formas av ett öppet grönt rum med bra överblick. Exempel är platser för idrott och picknick.

Viste- är en omsluten, trygg och mindre miljö. Besökaren får enskildhet och tid för sinnliga upplevelser. Exempel på platser är trädgård och koja.

Samvaro- miljön formas av människor och möten. Det är en plats för aktiviteter och nöje.

Kultur- historia och religion formar miljön. (Grahn 2005)

PLANERA FÖR EKOSYSTEMTJÄNSTER

Malmö stad har tagit fram en rapport kring hur man kan involvera ekosystemtjänster i planprocessen. Rapporten föreslår att man ska använda ett kartverktyg för att koppla samma geografisk data om ekosystemtjänster. Fyra kategorier har tagits fram för att få in ekosystemtjänster i planer och de är kvantitet, kvalitet, konnektivitet och placering.

Kvantitet- berör mängden av grönytor och utgör stommen för en väl etablerad grönstruktur. Det formas både av antalet och ytan av grönområden i staden. I urbana miljöer är grönska en bristvara och därmed är det viktigt att värna om de befintliga och planera för nya sammankopplade grönytor. Kvantitet är dock beroende av kvalitet för att potential till att skapa ekosystemtjänster. Till exempel kommer inte mer klippt gräsmatta främja ekosystemtjänster i en stad.

Kvalitet- handlar om grönskans kvalitet och kan ses olika utifrån aspekt. Den ekologiska kvalitén ökar av att vegetationen anpassas till vald plats och dess förutsättningar. En naturlig vegetation och lägre skötselnivå brukar resultera i en högre ekologisk kvalitet. En grön koppling mellan stad och landskap är viktig för att få kvalitet på grönytor i staden.

Konnektivitet- är hur bra miljöer länkas samman och är beroende av en fysisk koppling. Det är artspecifikt och formas av organismens behov och möjlighet till förflyttning. Barriärer skapas av långa avstånd och sämre miljöer. Konnektivitet ökar när kvalitet och kvantitet ökar.

Placering- handlar om grönskans placering och påverkas av konnektiviteten och stadsstrukturen. En god placering gör att ekosystem kan dämpa buller, främja vattenhantering och ge människor tillgång till rekreation. (Malmö stad, 2015, ss.8-9)

SAMMANFATTNING

HUR KAN GRÖNA STRÅK BIDRA TILL EN AKTIV OCH HÅLLBAR STAD?

AKTIV STAD

En aktiv stad handlar om att planera för en stadsstruktur som främjar för gång och cykel, vilket Gehl skriver i boken *Livet mellan husen* ”en levande stad är en stad där människor kan mötas och interagera med varandra.” (2011, s.21)

Gröna stråk främjar för rörelse genom att erbjuda attraktiva miljöer för gång-och cykeltransport igenom stadens gröna områden (Malmö stad 2003, s.36.) Gröna områden anses vara den främst stödjande miljön för fysisk aktivitet (Boverket 2013, s.23) och därmed har gröna stråk en viktig roll i planering för att främja en aktiv vardagstransport och förbättrad folkhälsa.

HÅLLBAR STAD

Eftersom allt fler människor bor i städer är en hållbar stad ett måste för att uppnå målen för en hållbar utveckling. Några strategiskt viktiga åtgärder inom samhällsplaneringen i Skåne som behövs för att nå miljömålen är följande:

- förbättra och ge ökad förutsättningar för transport med gång, cykel och kollektivtrafik
- minska bullerstörningar från trafik
- fördröja och utjämna dagvatten
- identifiera, utveckla och skydda viktig natur och gröna områden
- öka tillgången och tillgängligheten till allemansrättslig mark (Region Skåne 2015, s.4-6)

Ekonomisk hållbarhet- dimensionen har flertalet definitioner. En förklaring är att en ekonomisk utveckling inte får ske på bekostnad av de andra dimensionerna (KTH 2015c).

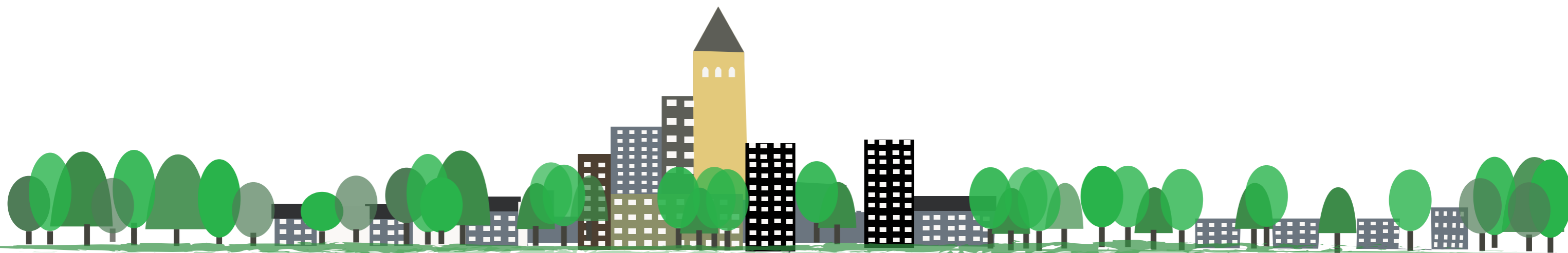
Enligt Folkhälsomyndigheten är det lönsamt för samhället att investera i gröna stråk som både kan främja gröna värden och aktiv transport. (Folkhälsomyndigheten 2002, s.11.) Den urbana grönskan bidrar både direkt och indirekt till ekonomisk vinst och besparingar för en stad. (Jansson, Persson, Östman 2013, ss.19-21)

Ekologisk hållbarhet- handlar om att naturens ekosystemtjänster inte ska påverkas negativt vid tillverkning av produkter och tjänster (KTH 2015b). Urbana ekosystemtjänster är livsviktiga för människan, staden och planeten (C/o city 2014, ss. 7-10).

Gröna stråk beskrivs både av Boverket (2016) och i Malmös grönplan (Malmö stad 2003, s.36.) som viktiga för att binda samman stadens gröna områden och omgivande landskap. Därmed skapas en sammankopplad grönstruktur som fungerar som en spridningslänk för flora och fauna. (Malmö stad 2003, s.36.) Gröna stråk genererar även ekosystemtjänster som avgörs beroende på stråkets vegetation och dess kvalitéer (Malmö stad 2015, s.8-9).

Social hållbarhet- dimensionen handlar om ett demokratiskt samhälle där alla människors behov tillgodoses med lika värde. (Folkhälsomyndigheten 2014) Alla människor oavsett ålder, kön, ursprung och samhällsklass ska ha möjlighet till att använda stadens offentliga rum. (Gehl 2011 s.109)

Den sociala hållbarheten stärks av att gröna stråk främjar för gång och cykel som är de mest demokratisiska färdmedlen enligt Gehl (2011 s.109). Gröna stråk bidrar även till det offentliga rummet genom att skapa mötesplatser utan att ställa ekonomiska krav (Åsling 2013), vilket anses vara viktiga aspekter för offentliga rum av både (Boverket 2007, ss. 19-20) och (WWF 2013, s.10).



KRITERIER FÖR ANALYS AV GRÖNA STRÅK

Kommande avsnitt i litteraturstudien berör frågeställningen *Vilka kriterier kan användas för att analysera ett grönt stråk?* Gröna stråk är tvärvetenskapligt och berör både en stads grönstruktur och gatustruktur. Enligt litteraturstudien har jag kommit fram till att följande kategorier är viktiga vid analys av gröna stråk:

MILJÖN

Denna kategori baseras på att människor vill röra sig i vackra, attraktiva miljöer som nämns av både Olsson (1998, s.51) och Malmö stad (2003, s.36). Den gröna miljön kan enligt Grahns forskning (2005) ha olika typer av karaktärer som är av olika vikt beroende på vad besökaren är i behov av. Därför är det viktigt att observera vilka parkkaraktärer som kan finnas längs med ett stråk.

Frågor som ställs är:

- *Hur ser miljön ut?*
- *Vilken parkkaraktär kan appliceras?*

RUMSLIGHET

Ett stråk är uppbyggt av flera sammankopplade rum (Agora 2006, ss.18-25) och därför är rumslighet en viktig kategori att analysera.

Frågor som ställs är:

- *Vilken typ av rumslighet finns det?*
- *Hur formas rummen längs med stråket?*

POTENTIELLA URBANA EKOSYSTEMTJÄNSTER

Stadens gröna element kan i stor och liten skala bidra till ekosystemtjänster, vilket både (Bolund 1999, s.299 och (Boverket 2009, s.9) nämner. De kan delas in i fyra kategorier, stödjande, försörjande, reglerande och kulturella. Dessa kategorier är viktiga för att kunna värdera ekosystemtjänsterna (Naturvårdsverket 2016c). Stödjande ekosystemtjänster är tjänster som utgör grunden för alla ekosystemtjänster men som sällan syns direkt. Reglerande ekosystemtjänster reglerar och minskar förändringar i miljön. Kulturella ekosystemtjänster bidrar till människans välmående och hälsa. De försörjande ekosystemtjänsterna gör det möjligt för människan att leva. (C/o city 2014, s.16-20)

Fråga som ställs är:

- *Vilka ekosystemtjänster finns troligen längs med stråket?*

TYP AV VEGETATION

Vilken typ av vegetation som finns påverkar vilken /vilka av Grahns parkkaraktärer som finns (2005) samt att det påverkar vilka ekosystemtjänster som finns, vilket nämns av både (Bolund 1999, s.299) och (Boverket 2009, s.9).

Fråga som ställs är:

- *Vilken typ av vegetation finns?*

TRANSPORT

Användare av stråket

Eftersom stråk formas av människor i rörelse (Nationalencyklopedi 2016) så är det viktigt att analysera stråkets användare. Kategorin berör även social hållbarhet och som Boverket (2007 s.14) nämner behöver mer utsatta grupper i samhället god tillgång till grönska.

Frågor som ställs är:

- *Vilka människor har syns till under observationerna?*
- *Vilka har tillgång till stråket?*

Kopplingar till andra stråk och gatustruktur

Faskunger nämner att ett gångvänligt samhälle är en viktig byggsten för att främja för fysisk aktivitet (Faskunger 2013, s.48-49.) Boverket beskriver att ett funktionellt, sammanhängande och finmaskigt nät för gång-och cykel är viktigt. De som rör sig till fots eller med cykel är känsliga för barriärer som till exempel kan utgöras av bilvägar (Boverket 2013, s.43).

Frågor som ställs är:

- *Hur kopplas stråket till stadens gatustruktur?*
- *Vilka barriärer finns?*

FALLSTUDIE

Detta kapitel visar exempel på hur gröna stråk kan se ut och fallstudien har genomförts för att få praktisk kunskap om ämnet. Fallstudien har gjorts på tre gröna stråk utifrån ett analys underlag som baserats på litteraturstudien.

Tillsammans med den föregående litteraturstudien kommer denna del besvara:

- *Vad är ett grönt stråk?*
- *Vad är det som gör ett grönt stråk bra eller dåligt?*

UNDERLAG FÖR ANALYS

De tre gröna stråken analyseras efter kategorierna miljö, rumslighet, potentiella ekosystemtjänster, typ av vegetation och transport med underrubrikerna användare av stråket samt kopplingar till andra stråk och gatustruktur. Dessa kategorier har tagits fram utifrån inhämtad kunskap från tidigare litteraturstudie.

MILJÖN

Hur ser miljön ut?

Vilken parkkaraktär kan appliceras?

RUMSLIGHET

Vilken typ av rumslighet finns det?

Hur formas rummen längs med stråket?

POTENTIELLA URBANA EKOSYSTEMTJÄNSTER

Vilka ekosystemtjänster finns troligen längs med stråket?

TYP AV VEGETATION

Vilken typ av vegetation finns?

TRANSPORT

Användare av stråket

Vilka människor har syns till under observationerna?

Vilka har tillgång till stråket?

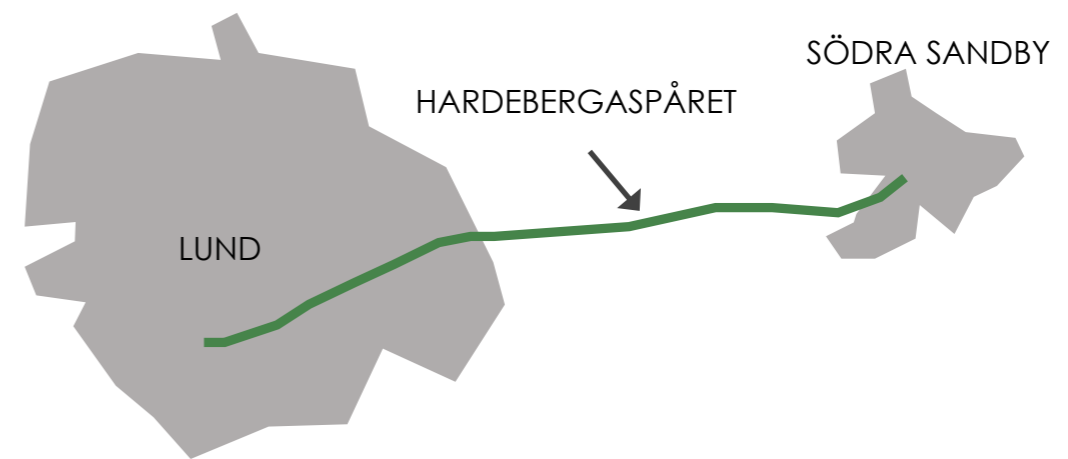
Kopplingar till andra stråk och gatustruktur

Hur kopplas stråket till stadens gatustruktur?

Vilka barriärer finns?

UTVALDA STRÅK

GRÖNT STRÅK MELLAN LUND & SÖDRA SANDBY



GRÖNA STRÅK I MALMÖ

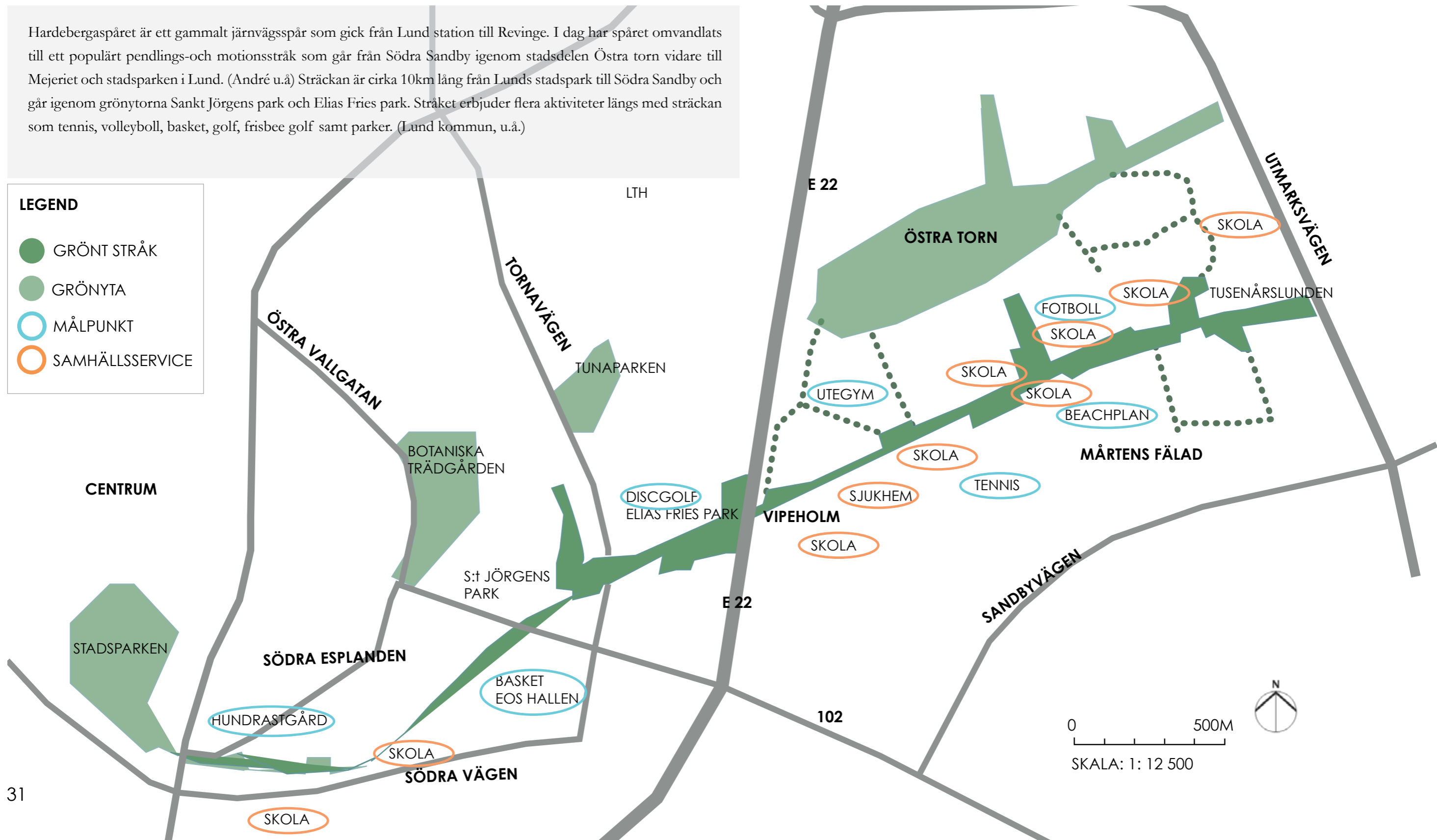


HARDEBERGASPÅRET

Hardebergaspåret är ett gammalt järnvägsspår som gick från Lund station till Revinge. I dag har spåret omvandlats till ett populärt pendlings-och motionsstråk som går från Södra Sandby igenom stadsdelen Östra torn vidare till Mejeriet och stadsparken i Lund. (André u.å) Sträckan är cirka 10km lång från Lunds stadspark till Södra Sandby och går igenom grönytorna Sankt Jörgens park och Elias Fries park. Stråket erbjuder flera aktiviteter längs med sträckan som tennis, volleyboll, basket, golf, frisbee golf samt parker. (Lund kommun, u.å.)

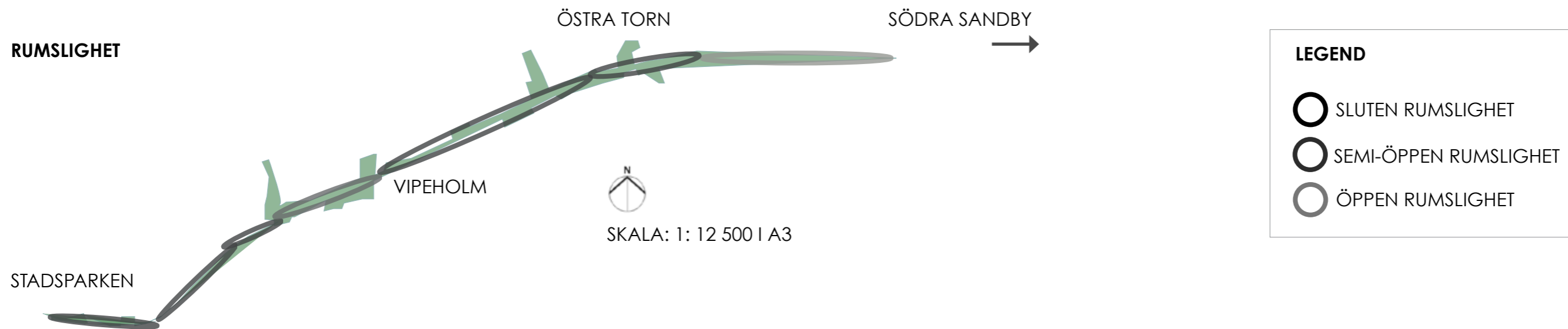
LEGEND

- GRÖNT STRÅK
- GRÖNYTA
- MÅLPUNKT
- SAMHÄLLSSERVICE



TYPEXEMPEL HARDERBERGASPÅRET





RUMSLIGHET

Till största del formas stråkets rumslighet av flera avlånga och smala rum som omringas av en tät vegetation bestående av träd och buskskikt med stundtals öppnare delar. Mellan Lund och Södra Sandby är stråket en del av det öppna odlingslandskapet, som gör att rumsligheten blir stor och öppen. Sträckan är till största del rak mellan Östra Torn och Vipeholm som gör att rummen upplevs som långa och smala. I de mer centrala delarna blir rummen mindre och präglas av fler element som bilvägar och byggnader, vilket gör rumsligheten mer avbruten.

MILJÖN

Hardebergaspåret har fyra tydliga miljöer som formas av odlingslandskap, naturlig-, parklik- och urban karaktär. Mellan Lund och Södra Sandby går stråket igenom det skånska odlingslandskapet som formar miljön. Spåret ändrar sedan kvalité när det går igenom stadsdelen Östra Torn i Lund och får en mer naturlig karaktär som formas av ett rikligt träd- och buskskikt. Bebyggelsen ligger inte i direkt anslutning i området utan det gröna formar miljön. Från Vipeholm och mot centrum går stråket igenom Sankt Jörgens park och Elias Fries park som tydligt ger en öppen parklik karaktär till stråket. I centrum får stråket en mer urban känsla där de närliggande byggnaderna blir en del av stråket. De parkkaraktärerna, baserat på Grahns tankar, som finns längs med stråket är vildhet, artrikedom och även rymd vid odlingslandskapet.

POTENTIELLA EKOSYSTEMTJÄNSTER

Stödande ekosystemtjänster

Stråket gynnar biologisk mångfald eftersom det finns stor variation av arter och det är rika fält-,busk-och trädskikt. Stråket fungerar som en spridningskorridor mellan stadens grönytor och odlingslandskapet.

Reglerande ekosystemtjänster

Stråket har rikligt med vegetation av olika slag som bidrar till bättre luftkvalité genom ventilation, infångning och nedbrytning av föroreningar. Det gröna bidrar även till klimatanpassning genom att skapa lägre och jämnare temperatur, bättre luftfuktighet och skugga. Stråket har en blommande vegetation som gör att det främjar för pollinering.

Kulturella ekosystemtjänster

Stråket främjar människans välbefinnande och mående genom att erbjuda närhet till en naturlig vegetation och koppling till odlingslandskapet. Kvalitéer som fågelkvitter och ekorrar finns längs med stråket. Därmed främjas de kulturella ekosystemtjänsterna som hälsa, sinnlig upplevelse, social möten och naturpedagogik.

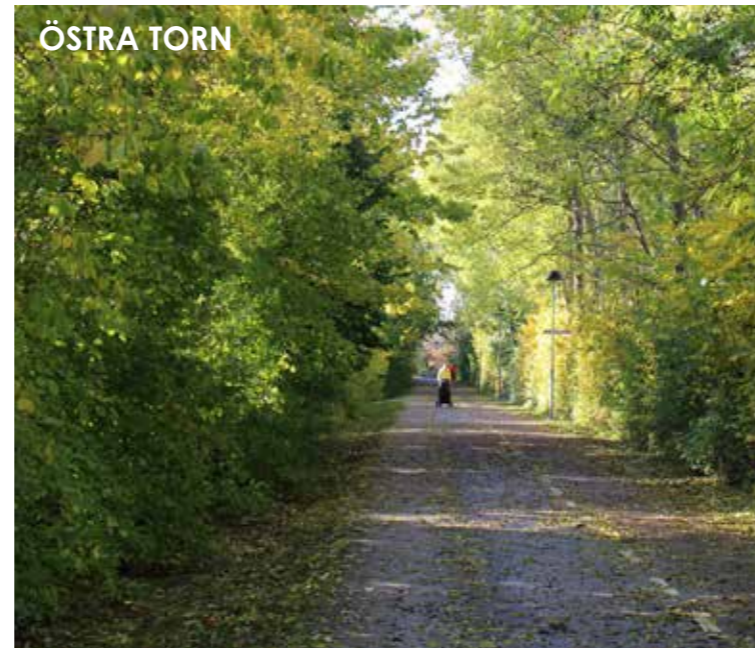
Försörjande ekosystemtjänster

Stråket bidrar inte direkt till de försörjande tjänsterna som matproduktion, färskvatten, energi eller material.

ODLINGSLANDSKAP



ÖSTRA TORN



ELIAS FRIES PARK



CENTRUM



TYP AV VEGETATION

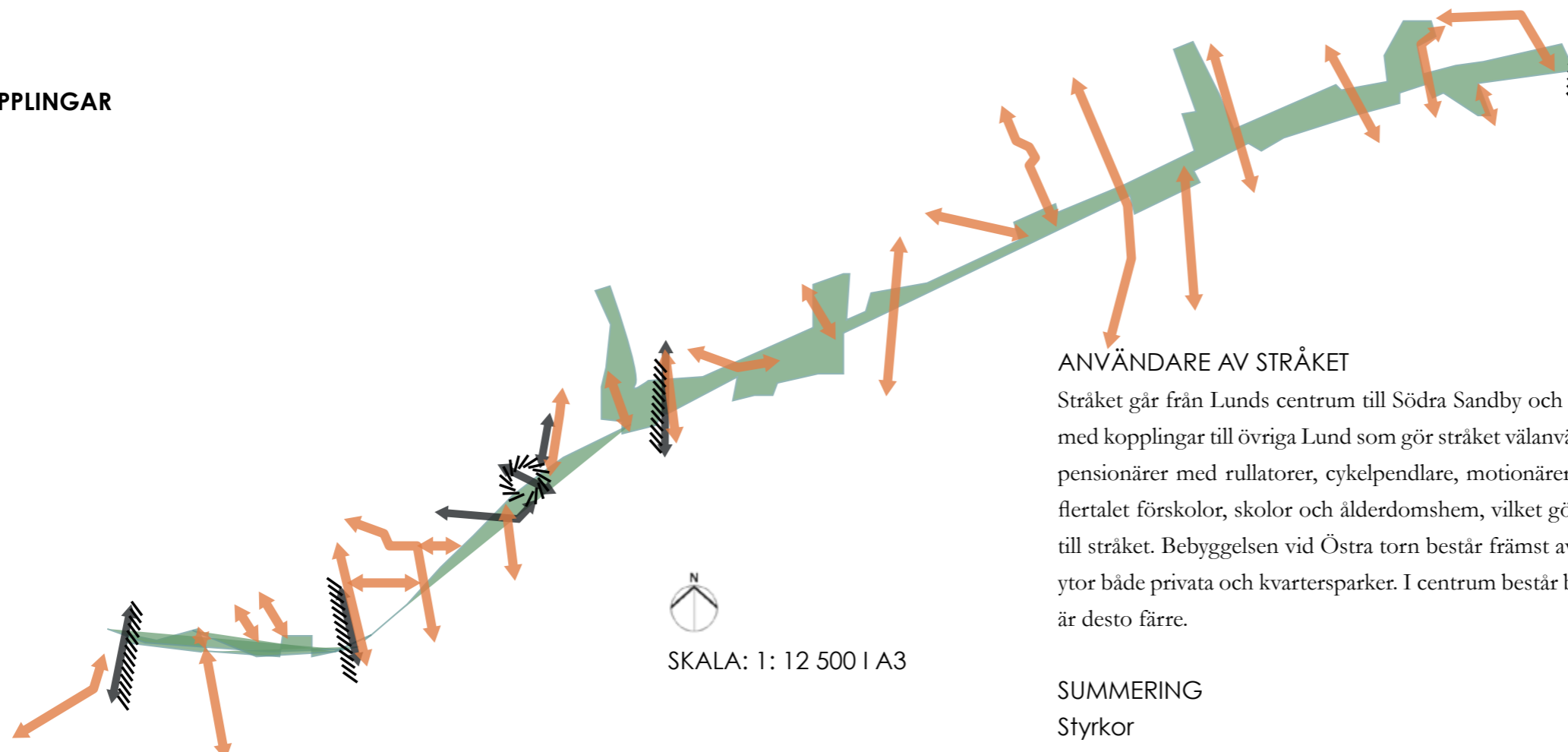
Det finns fyra typer av miljöer som innehåller varierad vegetation längs med stråket. Vid odlingslandskapet finns det några enstaka uppvuxna träd och ett mer etablerat fält-och buskskikt med fåtalet ungräd. Vanliga arter som har observerats är björk, slån, crataegus, rönn, ros, lind, lönn, cornus, sälg och ek. Längs med denna del är stråket smalt och har en direkt kontakt med kringliggande åker.

Vegetationen i stadsdelen Östra torn är tät och uppvuxen, bestående av framförallt hagtorn, hassel, rönn, sälg, björk, ask, poppel, liguster, olvon, bok, slån, ros, ek och olika sorter av lönn och plommonsläktet. De stora träderna och täta buskagen är viktiga habitat för små fåglar (Lund kommun, 2006, s.425). Ängskaraktär finns på flertalet mindre ytor och klippt gräsmatta finns framför allt vid ytor nära skolorna. Denna del av stråket är bred och flyter ihop med stadsdelens grönytor.




Parkerna har en öppen karaktär som omringas av högre vegetation. Det växer ek, hagtorn, kornell, fläder, bok, rönn, hassel, pil, liguster, lönn, spiraea och ros. Klippt gräsmatta är det främsta fältskiktet medan växtligheten har en mer vild karaktär.

Det finns ett etablerat fält- och buskskikt med ett mindre antal uppvuxna träd närmast centrum som består till största del av arterna hagtorn, fläder, hassel, snöbär, kastanj, björk, ek, lind, lönn, rönn och spiraea. Vid den mest urbana delen närmast husen består växtligheten av till exempel klätterhortensia, benved, rådhusvin, syren och hagtorn. Det finns även klippt gräsmatta och fåtalet träd av typerna pappersbjörk, lönn, plommon och bok.

KOPPLINGAR



LEGEND

-  GÅNG-CYKELVÄG
-  BILVÄG
-  BARRIÄR

ANVÄNDARE AV STRÅKET

Stråket går från Lunds centrum till Södra Sandby och längs med sträckan finns flertalet målpunkter och även rikligt med kopplingar till övriga Lund som gör stråket välanvänt. Användare som har observerats är alltifrån förskoleklasser, pensionärer med rullatorer, cykelpendlare, motionärer och personer som åker rullskidor. Längs med stråket ligger flertalet förskolor, skolor och ålderdomshem, vilket gör att de mer utsatta grupperna i samhället har en god tillgång till stråket. Bebyggelsen vid Östra torn består främst av radhus och mindre flerfamiljshus med god tillgång till gröna ytor både privata och kvartersparker. I centrum består bebyggelsen främst av högre flerfamiljshus och där grönytorna är desto färre.

SUMMERING

Styrkor

Hardebergspåret är ett populärt grönt stråk i urban miljö med flera målpunkter där både urban grönstruktur och aktiv transport främjas. Den största kvalitén är att stråket går från Lunds stadskärna ut till odlingslandskapet och Södra Sandby med få barriärelement och med mycket riklig tillgång till gång-och cykelkopplingar till övriga staden. Samtidigt erbjuder sträckan god tillgång till flera gröna kvalitéer och aktiviteter.

Svagheter

Den täta grönskan i den naturlika delen vid Östra torn gör att sikten blir försämrad, vilket kan göra att miljön upplevs som otrygg. Känslan av otrygghet kan förstärkas av att det inte finns bostäder i direkt koppling till stråket vid Östra torn.

KOPPLINGAR TILL ANDRA STRÅK OCH GATUSTRUKTUR

Hardebergspåret har rikligt med kopplingar till gröna stråk och gång-och cykelvägar längs med hela sträckan. Det som utmärker spåret är att det finns få bilvägar som skapar en barriäreffekt, vilket är tack vare lösningar med bro och tunnel som placerats vid de hårt trafikerade vägarna. Det är närmare Lunds stadskärna som korsningar med bilvägarna ökar.

NYHAMNEN

Nyhamnen är ett utvecklingsprojekt i Malmö där visionen är att förvandla det gamla industriområdet till en förlängning av stads kärnan. Ett av de övergripande målen är att bidra till en hållbar utveckling med ett klimatsmart byggande, närhet till kollektivtrafik och en välutvecklad gång-och cykelstruktur. Den genomgående vägen Jörgen Kocksgatan som sammankopplar området med vattnet ska omvandlas till ett grönt stråk. Stråket ska vara cirka 40 meter brett och innehålla aktiviteter som basket, café och lekplats. (Malmö stad, 2015, ss.7-16)

LEGEND

- GRÖNT STRÅK
- GRÖNYTA
- MÅLPUNKT
- SAMHÄLLSSERVICE



TYPEXEMPEL NYHAMNEN

VISIONSBILD



(GISELE PAIVA NILSSON, 2015)

VISIONSBILD



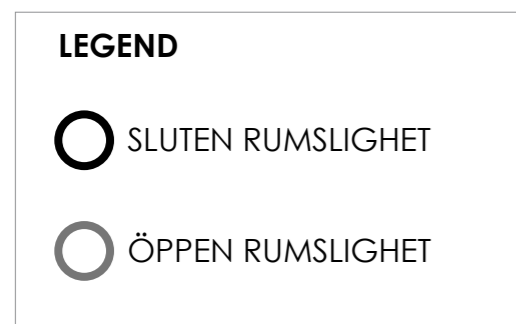
(DOIUGAS LUKOSEVICIUS, 2015)

SNITT PÅ JÖRGEN KOCKUMSGATA



(MALMÖ STAD, 2015, s.15)

RUMSLIGHET



RUMSLIGHET

Stråkets rumslighet är svår att bedöma. Utifrån visionerna vill man skapa ett stort grönt rum längs med stråket som även formas av en rumslighet från byggnaderna. Inom stråket kommer det att finnas mindre rum med plats för aktiviteter.

MILJÖN

Stråket kommer att vara en viktig del i att ge stadsdelen en grön karaktär. Visionen för området är att skapa en tydlig grön anda med gröna stråk, trädplanteringar längs gatorna, parker och att förespråka gröna fasader och tak. Längs stråket ska parker, torg och andra platsbildningar placeras så att det inre rummet förstärks och upplevs med en varierad bredd. I koppling till stråket ska det anläggas två grannskapsparkar på minst 1 hektar och en gröning på minst 5 000 m². Tillsammans skapas på detta sätt en grön och trygg miljö i områdets kärna, som samtidigt kan fungera som spridningskorridor för olika vilda arter. Stråket kommer att utformas så att de kan fungera som uppsamlingsytor för dagvatten, så att det vid extrema regn kan fördröjas, renas och infiltreras. (Malmö stad, 2015, s.16) Parkkarkärnorna som troligen kommer att finnas är rymd och samvaro.

POTENTIELLA URBANA EKOSYSTEMTJÄNSTER

Stödande ekosystemtjänster

Stråket kommer troligen att gynna den biologiska mångfalden eftersom att karaktären ska vara vild och frodig samt att planeringen strävar efter att främja ekosystemtjänster. Det som förväntas då är en artrikedom som har väletablerat fält-, busk- och trädskikt. Därmed kommer även habitat för flora och fauna i Nyhamnen att gynnas.

Reglerande ekosystemtjänster

Om stråket har en rikligt varierad vegetation kommer grönskan att bidra till bättre luftkvalité genom ventilation, infångning och nedbrytning av föroreningar. De gröna elementen kommer även bidra till lägre och jämnare temperatur för stadsdelen, bättre luftfuktighet och skugga. Om stråket har blommande vegetation kommer även pollinering att främjas.

Kulturella ekosystemtjänster

Stråket kommer förhoppningsvis främja människans välbefinnande och mående genom att erbjuda närhet till urban grönska och dess kvalitéer. Därmed främjas hälsa och stråket kommer framförallt bidra till social möten med alla aktiviteter och målpunkter.

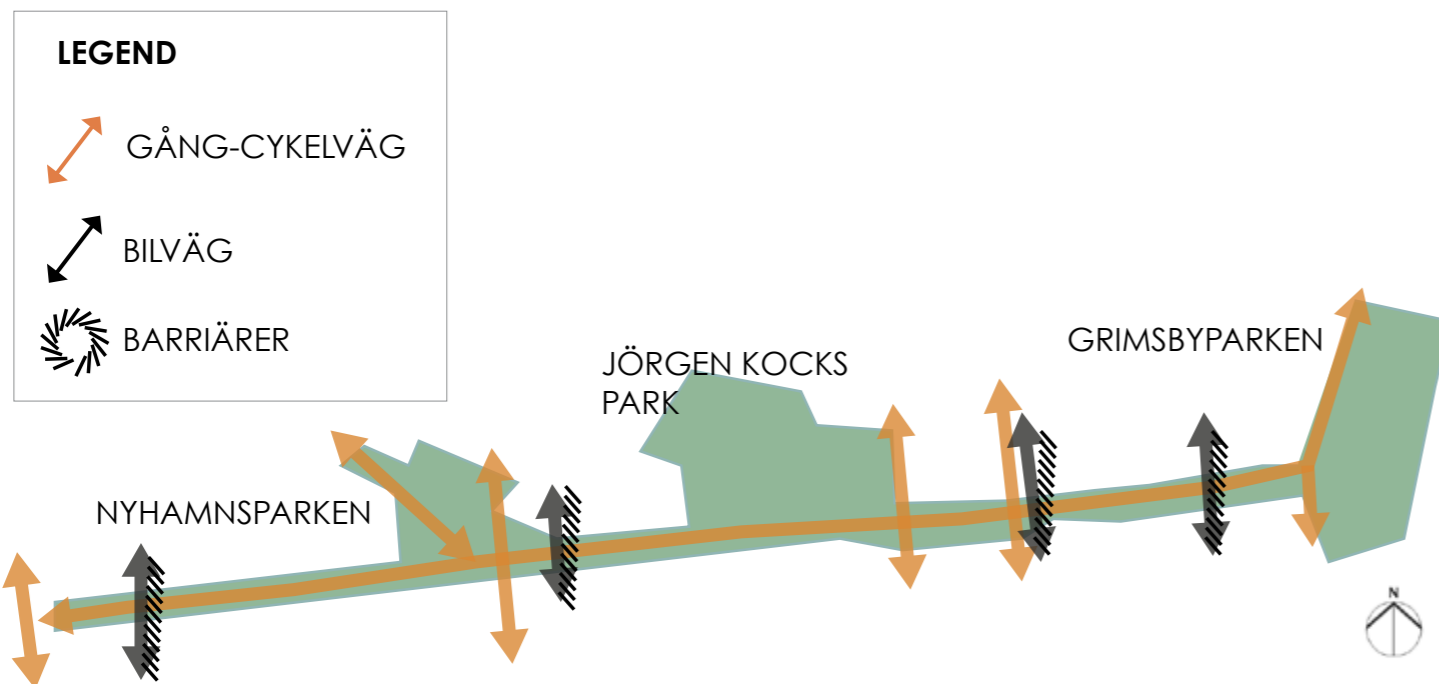
Försörjande ekosystemtjänster

Stråket bidrar inte direkt till de försörjande tjänsterna som matproduktion, färskvatten, energi eller material.

TYP AV VEGETATION

Vegetation är inte bestämd. För att främja den biologiska mångfalden och ekosystemtjänster bör vegetationen vara varierad och ha högt biologiskt värde. Det är även viktigt att vegetationen hinner etableras och är tålig för det troligen höga trycket som kommer att vara på de nya grönytorna i stadsdelen.

KOPPLINGAR



ANVÄNDARE AV STRÅKET

Visionen är att Nyhamnen kommer att ha cirka 6000 bostäder och 13 000 personer som arbetar i stadsdelen. (Malmö stad 2015, s.4) Tre grundskolor kommer att placeras nära områdets parker och planen är att utnyttja parkerna som en del av utemiljön för eleverna. Varje skola kommer att ha ungefär 525 barn, vilket gör att andelen utemiljö blir 11,5 kvm per barn och med parkyta inräknat cirka 15kvm per barn. (imbd, ss.11, 26) Det rekommenderade är 40kvm per barn (Boverket, 2007,s.47). Det är troligt att stråket och parkerna kommer att ha ett högt besöksstryck då både boende, arbetare, barn och besökare kommer att utnyttja ytorna.

KOPPLINGAR TILL ANDRA STRÅK OCH GATUSTRUKTUR

I den övergripande planen (imbd, s.5) kommer det att finnas bra med kopplingar för cykel och gång vidare till centrum och Västra hamnen. Stråket kommer att binda ihop tre av de planerade parkerna Nyhamnsparken, Jörgen Kockspark och Grimsbyparken. (imbd, s.16) Dock saknas den gröna koppling vidare till centrum och Västra hamnen, vilket gör att grönstrukturen inte blir sammankopplad.

Stråket kommer att innehålla en gata där de gåendes villkor råder och en cykelbana. Trafiken ska ske på de gåendes villkor och på några få platser ska grönstråket kunna korsas av biltrafik. Barriäreffekterna kan skapas av de tvärgående gatorna som går igenom stråket och även den längsgående gatan i stråket.

SUMMERING

Styrkor

Stråket visar på en hög ambitionen till skapa en grön och tät stad som ska gynna ett hållbart transportsystem. Planerna visar även att målpunkter och samhällsservice ligger nära stråket och närliggande parker, vilket ger goda förutsättningar för att främja en aktiv transport i vardagen.

Svagheter

Stråket saknar en grön koppling vidare till centralstationen och övriga Malmö, vilket gör att stadsdelens grönstruktur är väl sammanhållen men behöver kopplas ihop med övriga staden.

KUNGSGATAN

Kungsgatan anlades i etapper under slutet av 1800-talet och början på 1900-talet. Visionen var att skapa en paradgata med inspiration från boulevarderna i Paris. Bostäder bebyggdes vid gatans södra del och i norr var marken reserverad för intuitioner och därför ligger Latinskolan, brandstationen, länsstyrelsen och församlingshus där i dag. Efter bilismens intåg blev Kungsgatan ett tillhåll för prostitution och ett sätt att motverka detta vara att stänga av vissa av tvärgatorna. Det har resulterat i att Kungsgatan i dag har etablerats till ett trafikerat stråk för gående och cyklister i Malmö. (Andersson 2014)

LEGEND

- GRÖNT STRÅK
- GRÖNYTA
- MÅLPUNKT
- SAMHÄLLSSERVICE



TYPEXEMPEL KUNGSGATAN

HUVUDSTRÅKET



CYKELSTRÅKET



PLANTERINGSDEL



RUMSLIGHET



LUGNET

S:T PETRI
KYRKAN

VÄRNHEMSTORGET

SKALA: 1: 5000 | A3



RUMSLIGHET

Stråkets rumslighet utgörs främst av två större avlånga rum som bryts av vid Amiralsgatan och Sankt Petri kyrkan. Stråket formas även av en större rumslighet som skapas av bebyggelsen som omfamnar både sidorna. Även parkeringarna som finns på vissa ställen längs med stråket påverkar rumsligheten. I västra delen finns en mindre rumslighet med avgränsande häckar runt om perennplanteringen. I öst finns också ett mindre öppet rum för cykelparkering som avskärmas av en lägre häck.

MILJÖN

Kungsgatan tillför en stor grön kvalitet till stadsdelen Rörsjöstaden och är ett praktfullt stråk med de stora uppväxta lindarna som står i en dubbelsidig allé längs med större delen av sträckan. Parkkaraktärer som finns är rymd och till viss del samvaro, samt kultur.

POTENTIELLA URBANA EKOSYSTEMTJÄNSTER

Stödjande ekosystemtjänster

Stråket gynnar den biologiska mångfalden genom att tillföra vegetation till stadsdelen även om artsammansättningen är något homogena. Området skapar habitat för flora och fauna.

Reglerande ekosystemtjänster

Stråket består av flertalet lindar som bidrar till bättre luftkvalité genom ventilation, infångning och nedbrytning av föroreningar. Träden bidrar även till klimatanpassning genom att skapa lägre och jämnare temperatur, bättre luftfuktighet och skugga. Stråket har vid planteringsdelen en blommande vegetation som främjar för pollinering.

Kulturella ekosystemtjänster

Stråket främjar för människans välbefinnande och mående genom att skapa en rikligt grön miljö i de centrala delarna av Malmö. Hälsa och sociala möten är de kulturella ekosystemtjänsterna som Kungsgatan starkt bidrar med.

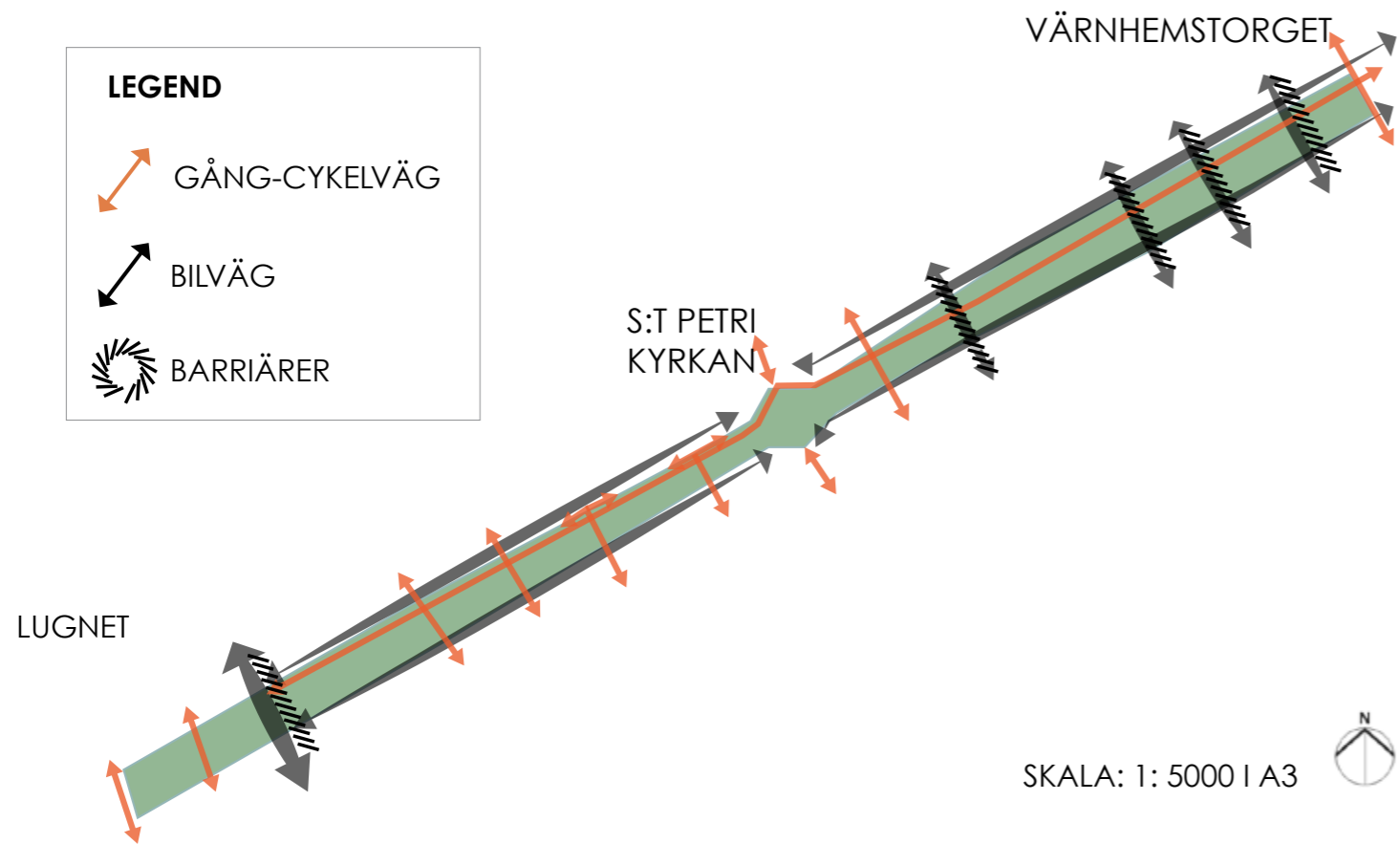
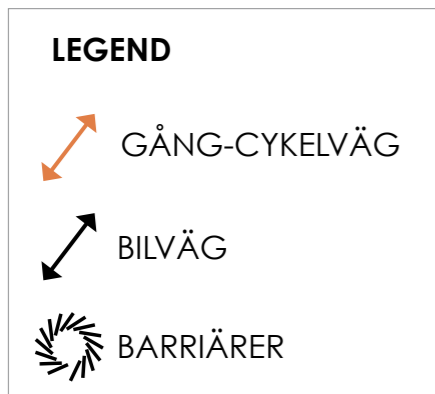
Försörjande ekosystemtjänster

Stråket bidrar inte direkt till de försörjande tjänsterna som matproduktion, färskvatten, energi eller material.

TYP AV VEGETATION

Vegetationen vid Kungsgatan är överlag homogen och består främst av uppväxta lindar med gräsmatta undertill. I vissa partier finns lägre häckar med arterna spiraea, bok och liguster. I perennplantering växer det bland annat funkia och magnolia.

KOPPLINGAR



ANVÄNDARE AV STRÅKET

Under observationerna har alla åldersgrupper passerat Kungsgatan som dagisklasser, skolungdomar, arbetare, pensionärer, föräldralediga och personer som rastar hunden. Det är tydligt att Kungsgatan är ett stråk där man är på väg någonstans. Människor rör sig främst igenom stråket då det inte är en plats där man stannar länge eftersom det inte erbjuds dem kvalitéterna.

KOPPLINGAR TILL ANDRA STRÅK OCH GATUSTRUKTUR

Kungsgatan går parallellt genom Rör sjö staden, från Värnhemstorget till centrum förbi Rör sjö parken. Stråket kopplas ihop med Storgatan mot shoppingstråket Södra Förstadsgatan. De gröna kopplingarna från Kungsgatan mot övriga staden är få och utgörs av gator med alléer som är Kaptensgatan, Sankt Pauli kyrkogatan som går mot Sankt Pauli Norra kyrkogård och Hjalmar Gullebergsgatan. De finns flertalet tvärgående gator som går igenom Kungsgatan och med tydliga övergångsställen så utgör dessa inte en stor barriäreffekt. Det är främst Amiralsgatan som skapar en tydlig barriär.

SUMMERING

Styrkor

Kungsgatans styrka är de gamla pampiga träden som tillför ett mycket högt estiskt värde. Även det centrala läget som kopplar samman stadsdelen Värnhem med stadskärnan och flertalet målpunkter gör att mycket människor rör sig längs med sträckan, vilket gör att Kungsgatan är ett gott exempel på ett välanvänt grönt stråk.

Svagheter

Det är en låg variation av arter längs med stråket som ur ett ekologisk perspektiv skulle kunna bli bättre. Det resulterar i att antalet ekosystemtjänster är låg och kan öka. Det är dock lindarna som skapar den historiska koppling och det estiska värdet. De gröna kopplingarna vidare i stadsstrukturen kan utvecklas och bli bättre för att skapa en väl sammanhållen grönstruktur.

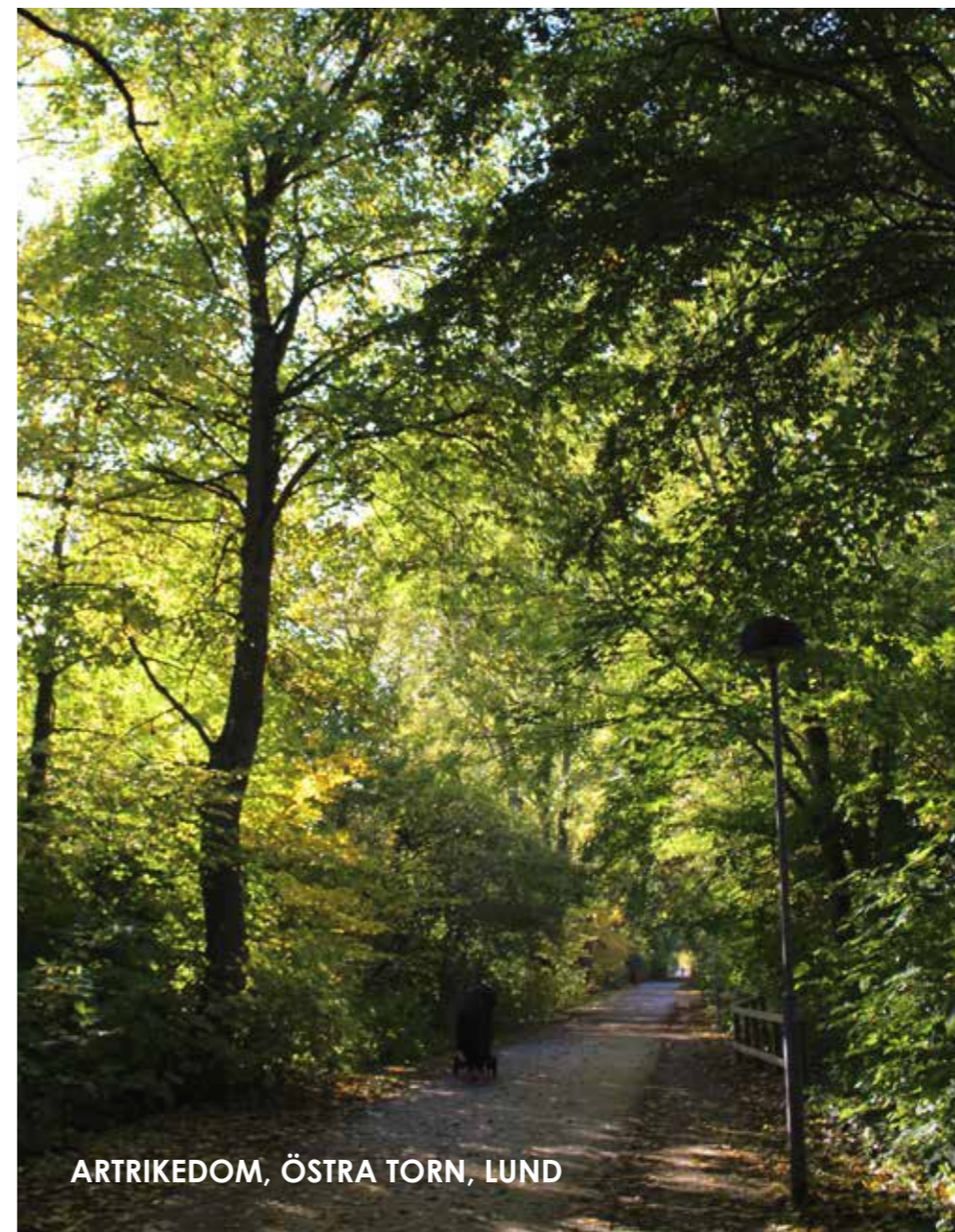
GODA EXEMPEL



TYDLIGA ÖVERGÅNGSSTÄLLEN, KUNGSGATAN



TUNNEL MINSKAR BARRIÄRERNA, ÖSTRA TORN, LUND



ARTRIKEDOM, ÖSTRA TORN, LUND

SAMMANFATTNING

VAD ÄR ETT GRÖNT STRÅK?

Gröna stråk berör både grönstrukturen (Malmö stad 2003, s.36) och flödet av människor i en stad (Boverket, 2007, s.48). De gröna stråken som analyserats i fallstudien har alla tre olika styrkor och svagheter som tillsammans visar bredden av gröna stråk. Det gröna i gröna stråk kan variera stort och bidrar med olika värden beroende på vegetationens typ och kvalitet.

Kunskap som tas med till utvecklingsförslaget är följande:

HARDEBERGASPÅRET

Hardebergaspåret representerar ett väl integrerat grönt stråk från Lunds stadskärna igenom staden Östra torn och odlingslandskapet till Södra Sandby med goda ekologiska och hälsofrämjande kvalitéer

Goda exempel:

- Artrikedom och varierade parkkaraktärer skapar goda förutsättningar för flera ekosystemtjänster och resulterar i ett upplevelserikt stråk
- Ett väl sammanlänkat stråk då det finns ett finmaskigt gång-och cykelnät till övriga staden som gör att användarna enkelt kan ta sig till och från stråket
- Få barriärelement gör att stråket är väl sammanhållet både för grönstruktur och gatustruktur
- I urban miljö kan klättrväxter användas för skapa en grön rumslighet

Tänka på:

- Täta buskage och dålig sikt skapar otrygghet och därmed främjas inte rörelse och fysisk aktivitet

KUNGSGATAN

Kungsgatan i Malmö visar hur ett urbant stråk med historisk koppling bidrar till en grönare stadsdel och främjar för gång-och cykeltransport.

Goda exempel:

- Tydliga övergångsställen för både gående och cyklister minskar barriäreffekten av genomgående bilvägar
- Trädalléer bidrar till effektiv grön rumslighet

Tänka på:

- En homogen vegetation kan begränsa antalet ekosystemtjänster

NYHAMNEN

Nyhamnens planerade gröna stråk visar på en hög ambition till att etablera ett urbant grönt stråk med fokus på ekologisk värden och främja för aktiv transport i den kommande stadsdelen.

Goda exempel:

- Sammankopplat grönt stråk som kommer att skapa stadsdelens gröna karaktär
- Flera målpunkter och samhällsservice i nära koppling till stråket

Tänka på:

- Hur kommer visionerna fungera i praktiken?
- Dålig grön koppling vidare ut i stadsstrukturen

VAD GÖR ETT GRÖNT STRÅK BRA OCH DÅLIGT?

Det som är viktigt för att ett grönt stråk ska fungera bra är att det kopplar ihop grönområden och parker, vilket både Boverket (2016) och Malmö (2003, s.36) skriver. Det är även av betydelse att stråket inte är fragmentiserat för att kunna tillgodose behoven från både människor, flora och fauna (Riksdagen, 2011, s.119). Barriärelement längs med ett stråk påverkar både gång-och cykelrörelsen (Boverket 2013, s.43) och ekosystemtjänsterna negativt (Malmö stad, 2015, s.8-9).

Fallstudie av de tre gröna stråken visar även på hur varierade gröna stråken är och därför måste värdering av ske individuellt. Det är framförallt de "gröna egenskaperna" som rekreationsvärde (Grahn, 2005) och ekosystemtjänster som påverkas av vilken typ av vegetation som finns och kvalitet, konnektivitet, kvantitet och placering påverkar värdet (Malmö stad 2015, s.8-9).

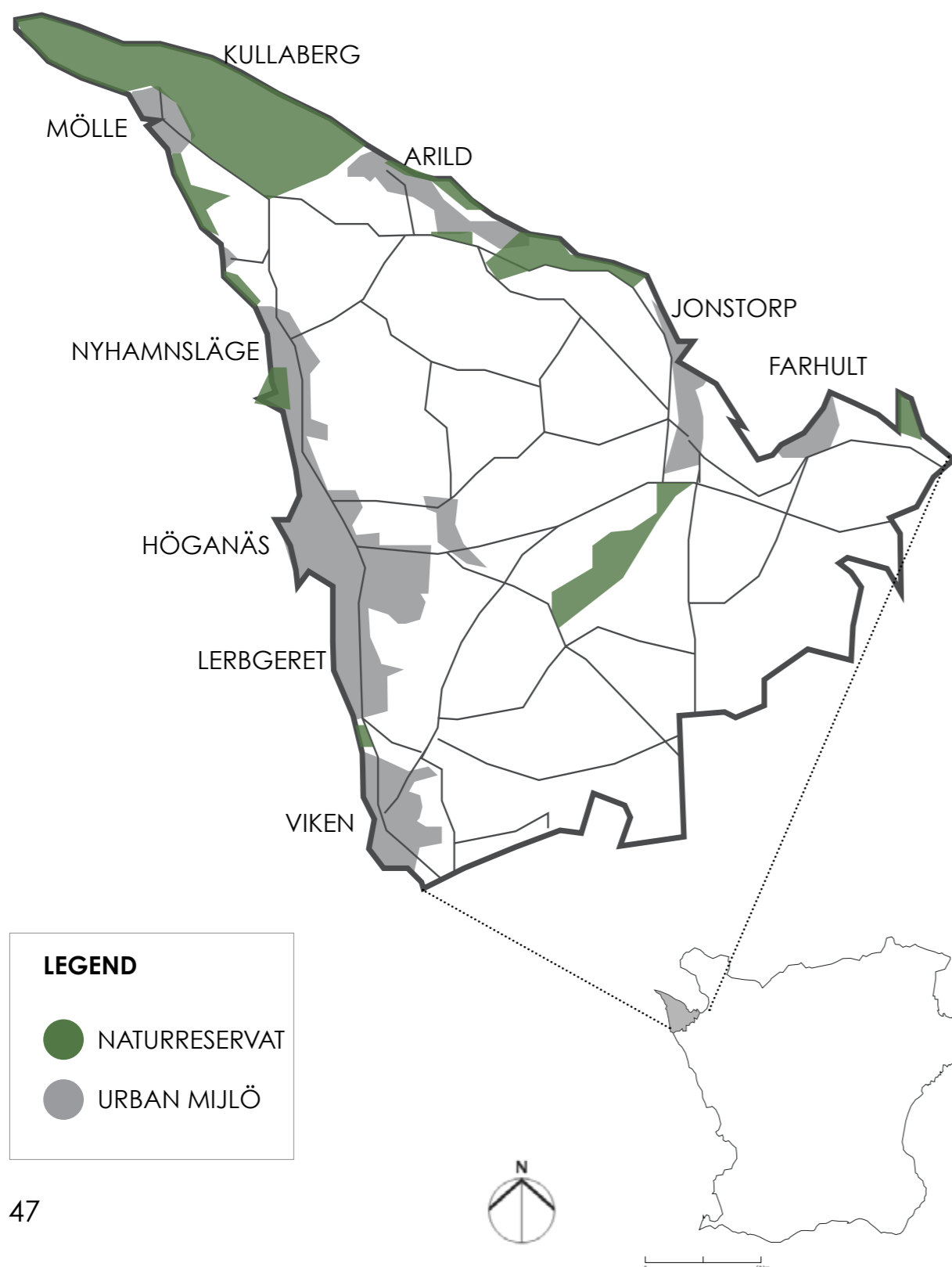
UTVECKLINGSFÖRSLAG - HÖGANÄS KOMMUN

I denna del kommer jag att använda mig av insamlad information från litteraturstudien och referensobjekten för att applicera införskaffad kunskap på Höganäs. Förslaget kommer att besvara delfrågan:

- *Hur kan Höganäs kommun utveckla och utforma gröna stråk?*

Förslaget är konceptuellt och behandlar i övergripande skala hur kommunen skulle kunna arbeta med gröna stråk mellan strategiskt viktiga platser. Därefter zoomar utvecklingsförslaget in på Höganäs stad och visar hur staden kan utveckla gröna stråk i den befintliga stadsstrukturen. Detta redovisas i ett övergripande konceptuellt förslag för staden och med två mer konkreta exempel.

HÖGANÄS KOMMUN



Kommande avsnitt i utvecklingsförslaget berör frågeställningen *Hur kan Höganäs kommun utveckla och utforma gröna stråk?* För att kunna besvara frågan genomförs först en faktadel om Höganäs kommun och vidare inventeras analyseras både kommunen i övergripande skala och Höganäs stad i mer detaljerad skala. Inventering görs på den befintliga grönstrukturen, infrastrukturen och stadens målpunkter. Vidare görs analyser på barriärer för att det både påverkar gång- och cykelrörelsen (Boverket, 2013, s.43) och ekosystemtjänsterna negativt (Malmö stad, 2015, s.8-9).

HÖGANÄS KOMMUN

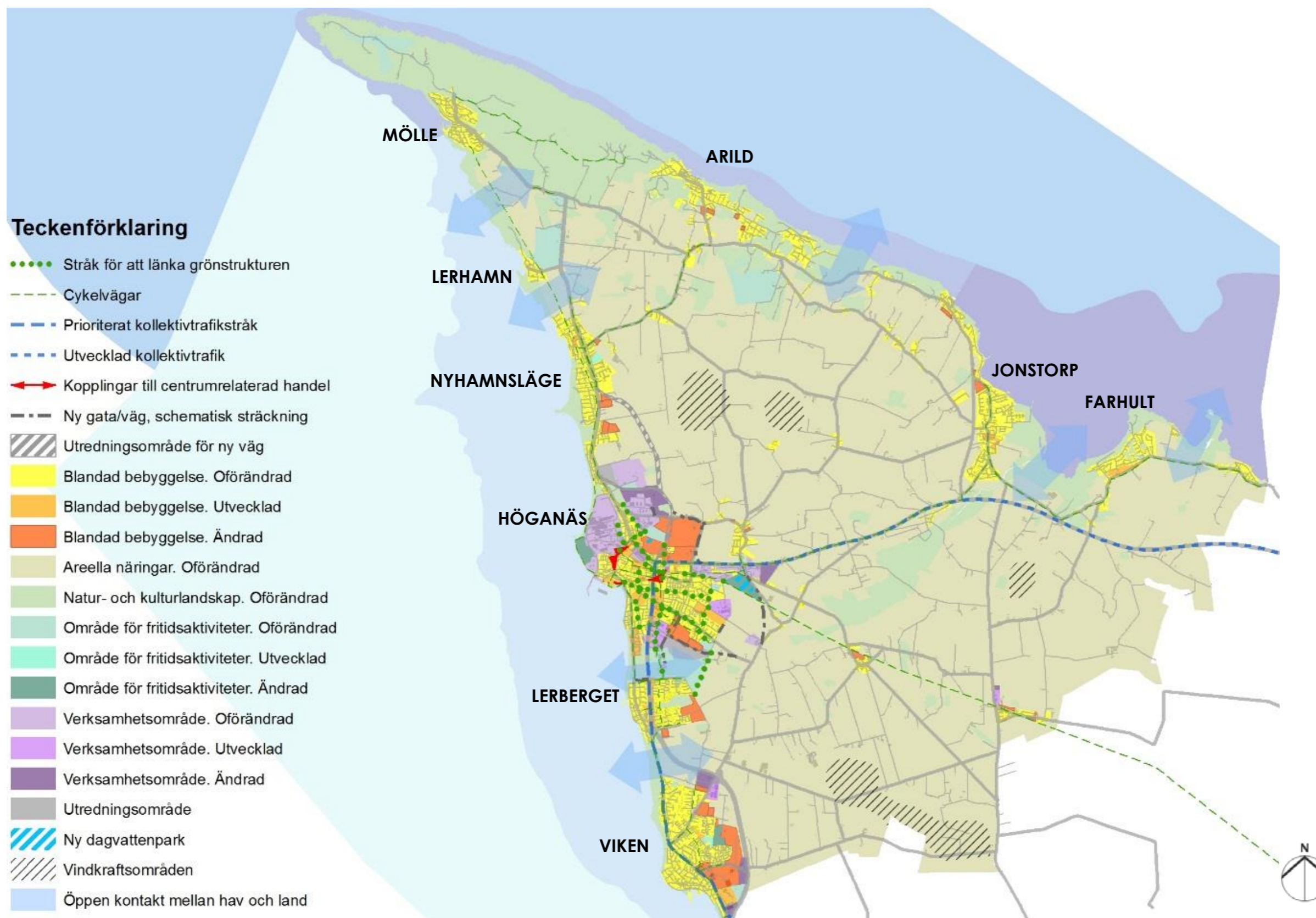
Höganäs kommun ligger beläget i nordvästra Skåne och omfattar Kullahalvön. Det är en gammal kulturbygd med varierat landskap som består av naturområdet Kullaberg, odlingslandskap och ett kustlandskap längs med två sidor. Höganäs stad är den största tätorten och Viken, Lerberget, Mölle, Arild, Jonstorp och Farhult är de större tätorterna i kommunen.

Kommunen har som vision att år 2025 nå 27 5000 invånare och det finns flertalet expansionsplaner för Höganäs stad och Viken. Höganäs vill skapa ett socialt hållbart samhälle, erbjuda mötesplatser och vara en levande kommun. Det ska vara enkelt, tillgängligt och säkert att promenera inom alla tätorter. Cykling har en stor potential att förbättras inom tätorterna och dess kopplingar emellan. (Höganäs kommun 2016a, ss.9-23) Endast 27 procent av persontransporterna i kommunen sker med gång, cykel eller kollektivtrafik och det är 14 procent lägre än genomsnittet för Skåne. Även bilnehavet för kommunen på 558 bilar per 1000 invånare ligger högre än genomsnittet. (Höganäs kommun 2016c)

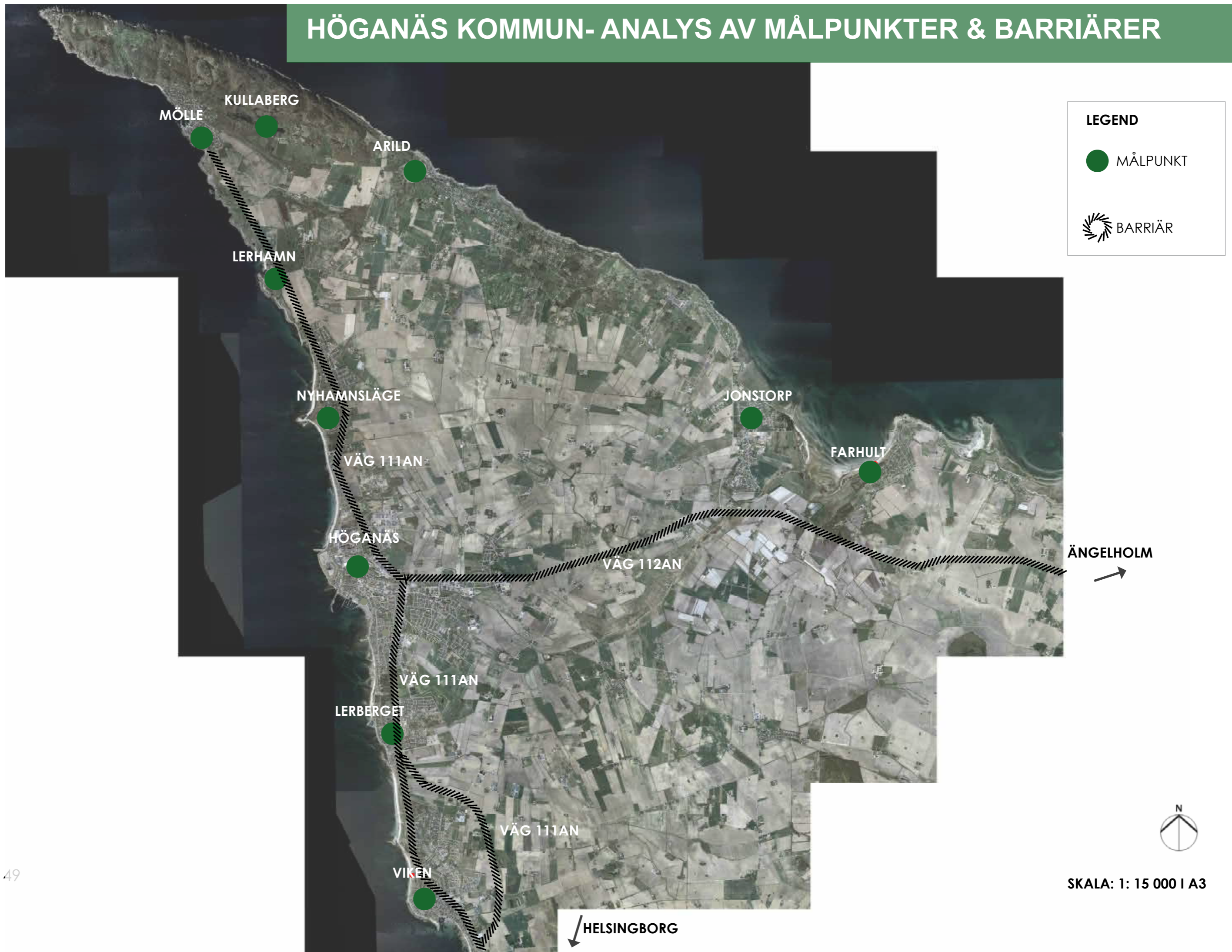
ÖVERGRIPANDE GRÖNSTRUKTUR

Den rika variationen av natur och landskap anses vara ett varumärke och fokus ligger på att tillgängliggöra grönskan (Höganäs kommun 2016a, s.88). Kommunen vill koppla ihop och tillgängliggöra grönstrukturen inom tätorterna med omgivande landskap och kust för att skapa rörelse för djur och människor. (Höganäs kommun 2016a, s.40) I översiktsplanen nämns det att tillgången till grönområden och parker i Höganäs är till mestadels inom folkhälsomålens fem minuter. Dock poängteras det att villaområden och de centrala delarna av staden har ett längre avstånd till allmän grönska. Rekreativstråk till odlingslandskapet har identifierats som bristande och bör utvecklas. (Höganäs kommun 2016a, s.45)

HÖGANÄS KOMMUN- ÖVERSIKTSPLAN



HÖGANÄS KOMMUN- ANALYS AV MÅLPUNKTER & BARRIÄRER



HÖGANÄS KOMMUN- ANALYS AV GRÖNSKA & INFRASTRUKTUR

De flesta av kommunens orter ligger längs med kustremsan av Kullahalvön och exploateringstrycket är högt närmast stranden. De större grönytor som har värdefull natur längs med kusten är naturreservat och resterande ytor berörs av strandskyddet. (Höganäs kommun 2016b,s.43) Landskapet består främst av åker som utgör 70 procent av ytan. Den vanligaste skogstypen i kommunen är lövdominerande och barrskog finns i liten utsträckning. I kommunen finns det för närvarande 13 stycken naturreservat. (Höganäs kommun 2016a, ss.37-39)

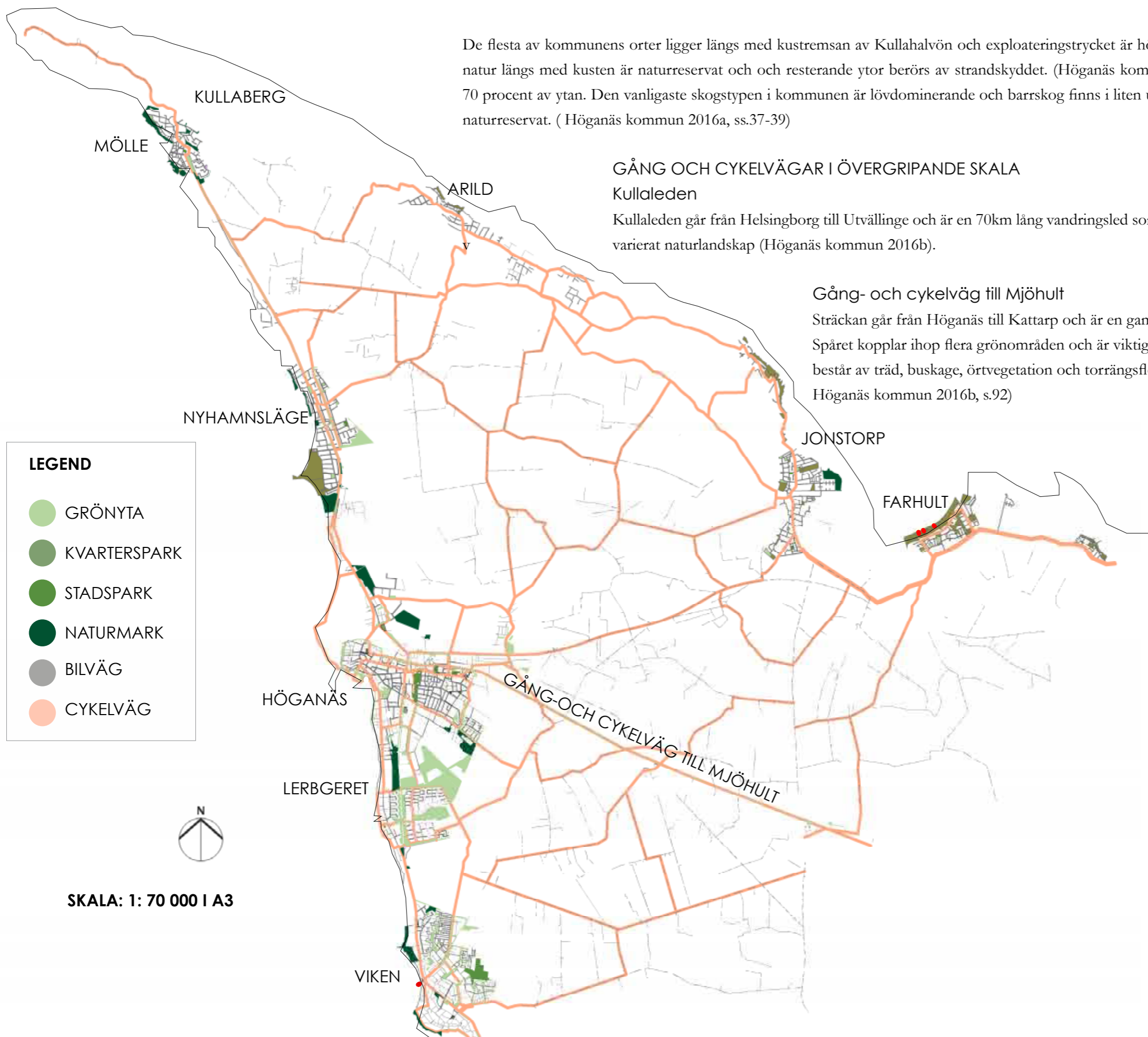
GÅNG OCH CYKELVÄGAR I ÖVERGRIPANDE SKALA

Kullaleden

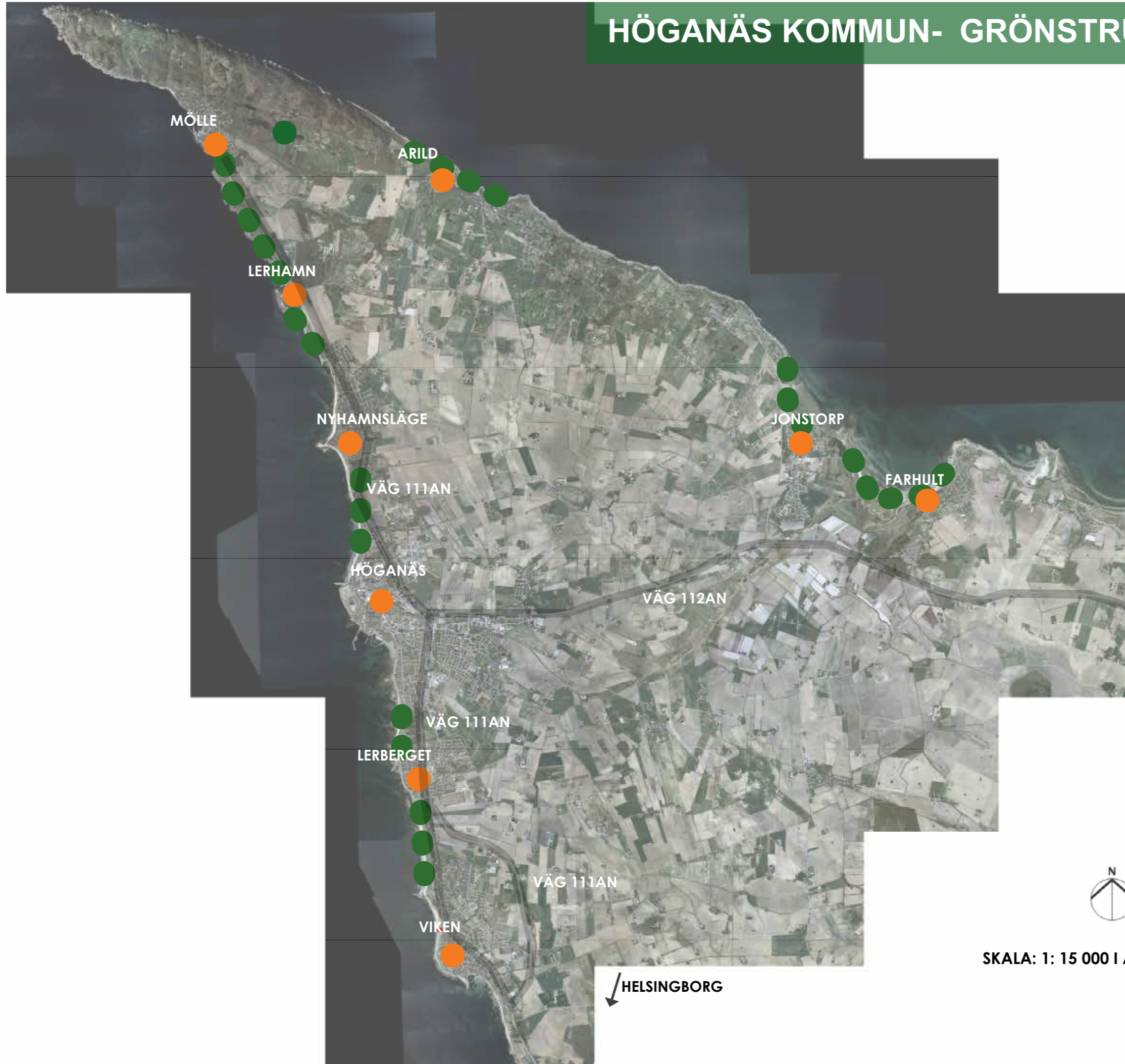
Kullaleden går från Helsingborg till Utvällinge och är en 70km lång vandringsled som till största del går längs med Höganäs kust som bjuder på ett varierat naturlandskap (Höganäs kommun 2016b).

Gång- och cykelväg till Mjöhult

Sträckan går från Höganäs till Kattarp och är en gammal järnvägssträcka som omvandlats till gång-och cykelväg. Spåret kopplar ihop flera grönområden och är viktigt för att skapa en sammankopplad grönstruktur. Vegetation består av träd, buskage, örtvegetation och torrängsflora som skapar värden för hotade och missgynnade arter. (Höganäs kommun 2016b, s.92)



HÖGANÄS KOMMUN- GRÖNSTRUKTURENS BRISTER



LEGEND

- MÅLPUNKT
- SAKNAD AV GRÖNKOPPLING
- STÖRRE VÄG

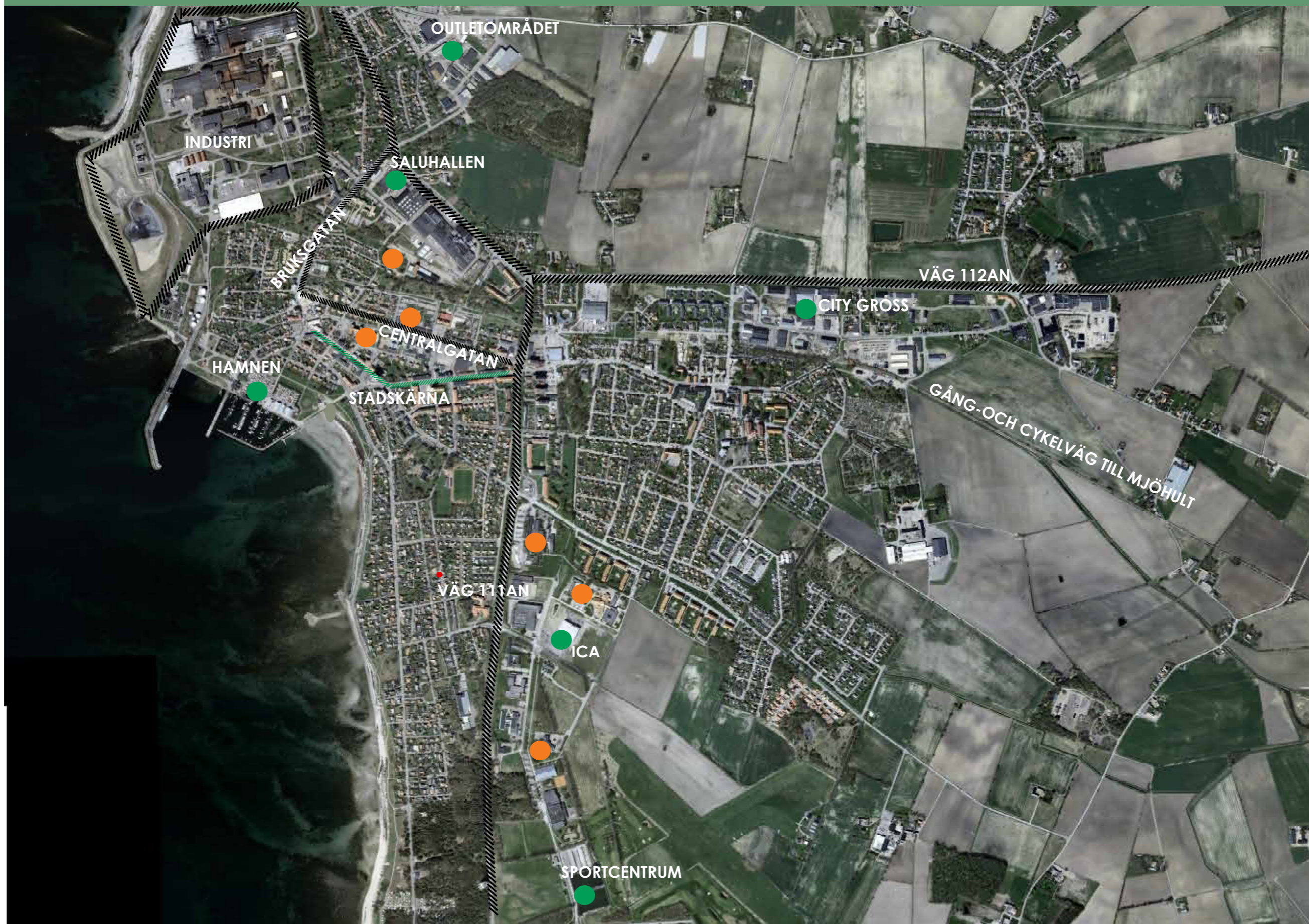


SKALA: 1: 15 000 | A3

HÖGANÄS KOMMUN- SWOT-ANALYS ÖVER GRÖNSTRUKTUREN

STYRKOR God tillgång till kust 13 Naturreservat	SVAGHETER Stundtals svag koppling i grönstrukturen
Variation i landskapskaraktärer (Kust, skog, åker) KVALITEÉR	Högt tryck på den kustnära marken (exploatering & besök) Erosion längs med kusten HOT

HÖGANÄS STAD- ANALYS AV MÅLPUNKTER & BARRIÄRER



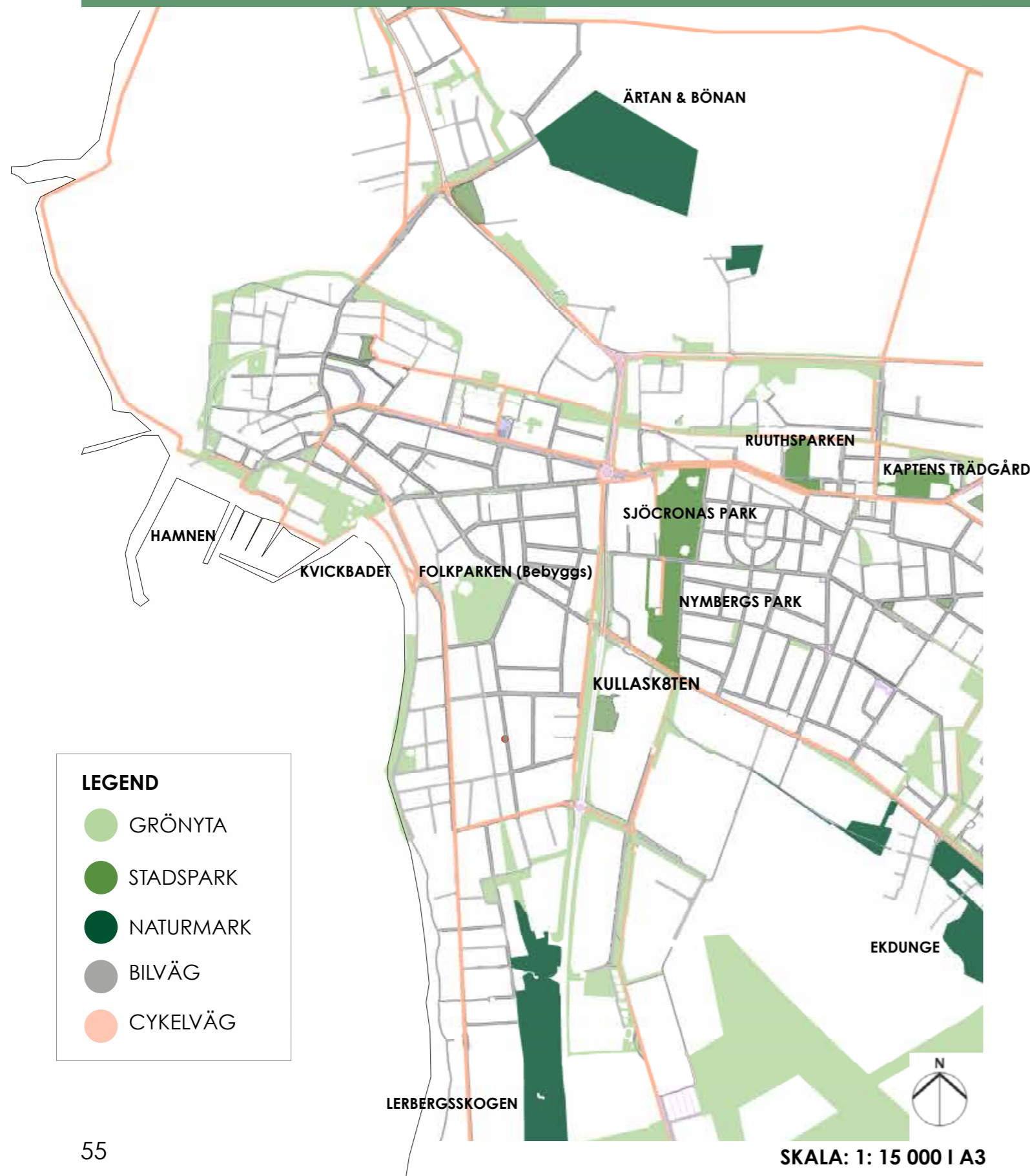
LEGEND

-  MÅLPUNKT
-  SKOLA
-  BARRIÄR



SKALA: 1: 15 000 | A3

HÖGANÄS STAD- ANALYS AV GRÖNSKA & INFRASTRUKTUR



Höganäs stad har tre större stadsnära naturområden. Ärtan och Bönan är ett 9 ha stort naturområde med varierad vegetation av lövskog och gräsmark (Höganäs kommun 2016b, s.106). Parkkaraktärer som finns är vildhet och artrikedom. Ekdungen är ett gammalt bestånd av träd med ekar som har en stamomkrets på 2m, området är 5,3 ha stort (Höganäs kommun 2016b, s.85). Parkkaraktärer som finns är vildhet och artrikedom. Lerbergsskogen har en yta på 9ha med ljus tall-och lövskog som är planterad. Det finns en belyst motions slinga i skogen och området har höga värden för rekreation och missgynnade arter (Höganäs kommun 2016b, s.74). Parkkaraktärer som finns är vildhet och artrikedom.

Höganäs har fem stycken parker och två stycken aktivitetsytor inom tätorten, varav en bebyggs. Sjöcronas park även kallad Tivoliparken är 27 238kvm stor och anlades på 1860-talet i romantisk stil. Under de senaste åren har parken genomgått en upprustning och Ulf Nordfjell har designat ett Woodland, en temalekplats har byggts och odlingslotter för barn har etablerats. Sjöcronas park erbjuder stora träd och är en mötesplats. Parkkaraktärer som man finner är allmänning, samvaro och kultur.

Nymbergspark ligger söder om Sjöcronas park och anlades åren 1963-64. Storleken är på strax under 20 000kvm. Karaktären formas av klippt gräsmatta, välvuxen häck på västra sidan och välvuxna träd. Under år 2016 har en del röjts och en fågelbogunga etablerats mellan de uppvuxna bokträden. Parkkaraktärer som man finner är allmänning.

Ruuthsparken är 9 466kvm stor och har sitt ursprung från en läplantering till gruvsamhället. Parken karaktär formas av klippt gräsmatta med höga uppvuxna träd, en blomsterplantering runt statyn av Eric Ruuth samt en naturlig karaktär parkens norra del.

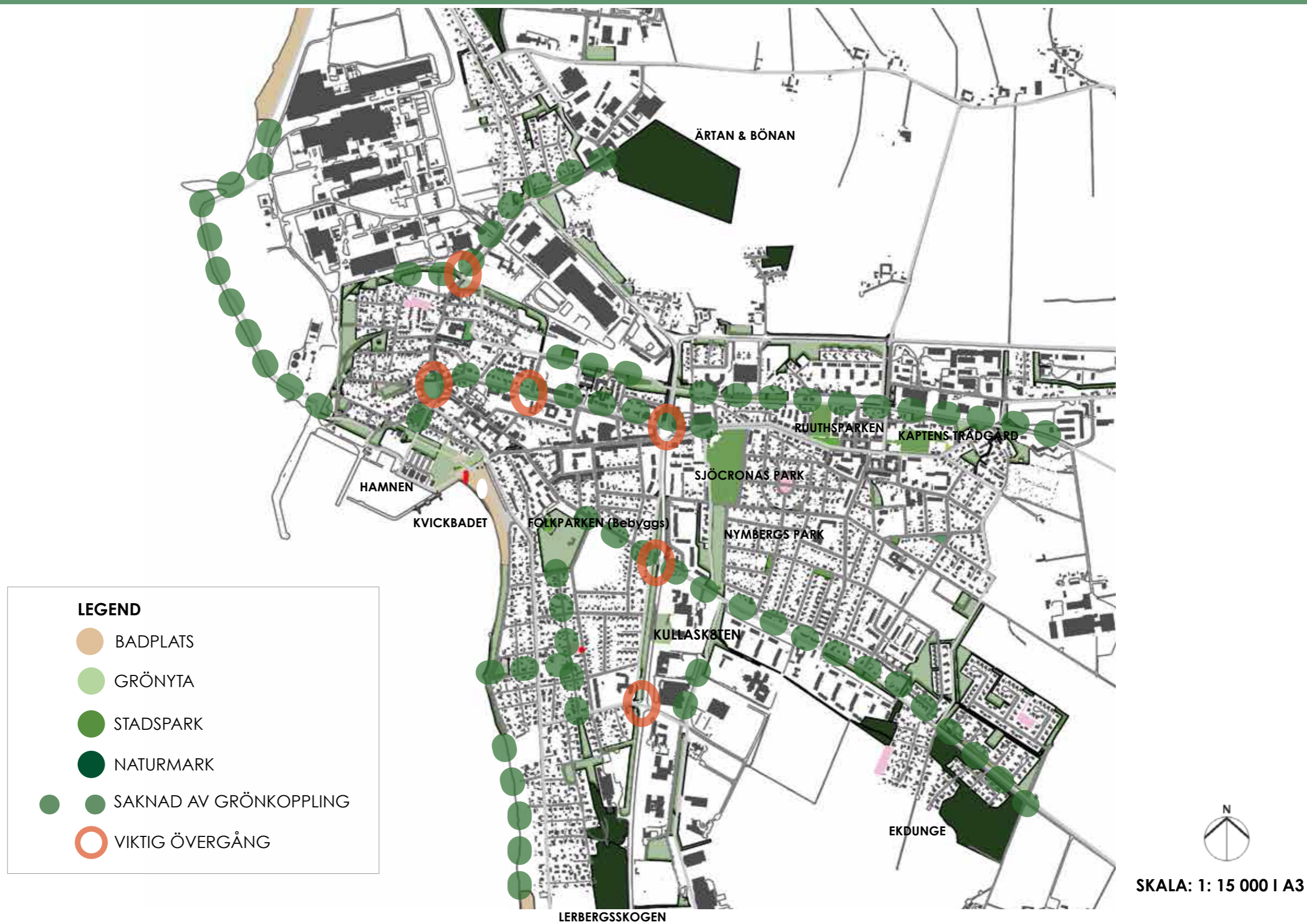
Kaptens trädgård är strax över 10 000kvm och som namnet antyder var det från början en trädgård som tillhörde Höganäsbolagets disponentbostad. På 1950-talet omvandlades trädgården till park och blev kommunägt. Parken formas av klippt gräsmatta, höga uppvuxna träd, rododendronbuskage, tennisbana och en större tegelskulptur.

Folkparken är ett större grönområde med fotbollsplan och uppvuxna träd som idag bebyggs i ett förtätningsprojekt. Det kommer att finnas en mindre stadspark när projektet är klart. (Höganäs kommun, u.å.)

Kullask8ten är en del av skolgården till Kullagymnasiet och erbjuder BMX-bana, skateområde, pumptrack och ramp. Parkkaraktärer är samvaro.

Kvickbadet är en badstrand med tillhörande parkdel. I området finns volleybollplan, grillplats, bastu och lekplats. Parkkaraktärer är möte, allmänning och rymd. (Höganäs kommun, u.å.)

HÖGANÄS STAD- GRÖNSTRUKTURENS BRISTER

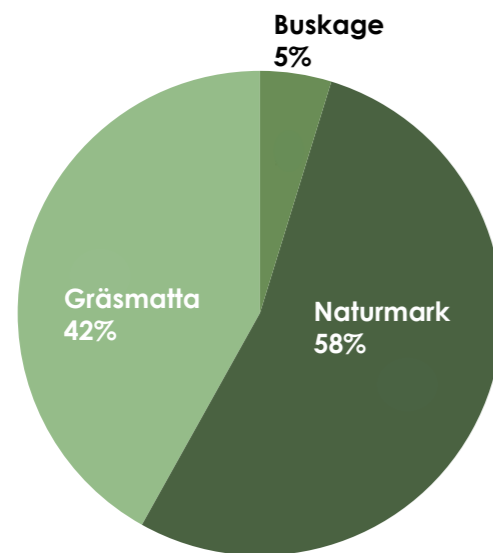


HÖGANÄS STAD- SWOT-ANALYS ÖVER GRÖNSTRUKTUREN

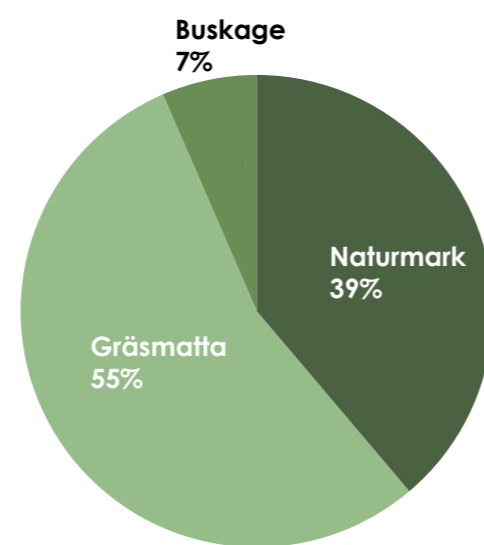
STYRKOR Tillgång till kust & - åkerlandskap Tillgång till naturområden	SVAGHETER Stundtals svag koppling i grönstrukturen
Variation i parkkaraktärer Närhet & korta avstånd KVALITEÉR	Exploatering på grönytor HOT

HÖGANÄS GRÖNYTOR

TYP AV GRÖNYTA- HÖGANÄS KOMMUN



TYP AV GRÖNYTA- HÖGANÄS STAD



TYP AV GRÖNYTA

Kommunens och Höganäs stads totala grönyta består främst av naturmark och gräsmatta medan buskage står för den minsta andelen. Kategorin gräsmatta inkluderar alla ytor som kommunen klipper till exempel parker och trafikytor. I Naturvårdsplanen nämns det att naturvärdet för gräsmatta är relativt lågt och innehåller cirka 10 växtarter på en yta 100 kvm där det finns cirka 100 djurarter. Medans om ytan var en bra skött slåtteryta skulle ungefär 50 växtarter tillsammans med cirka 500 djurarter vara bosatta i området. (Höganäs kommun 2016b, s.30)

TILLGÅNG TILL KVALITATIV GRÖNSKA

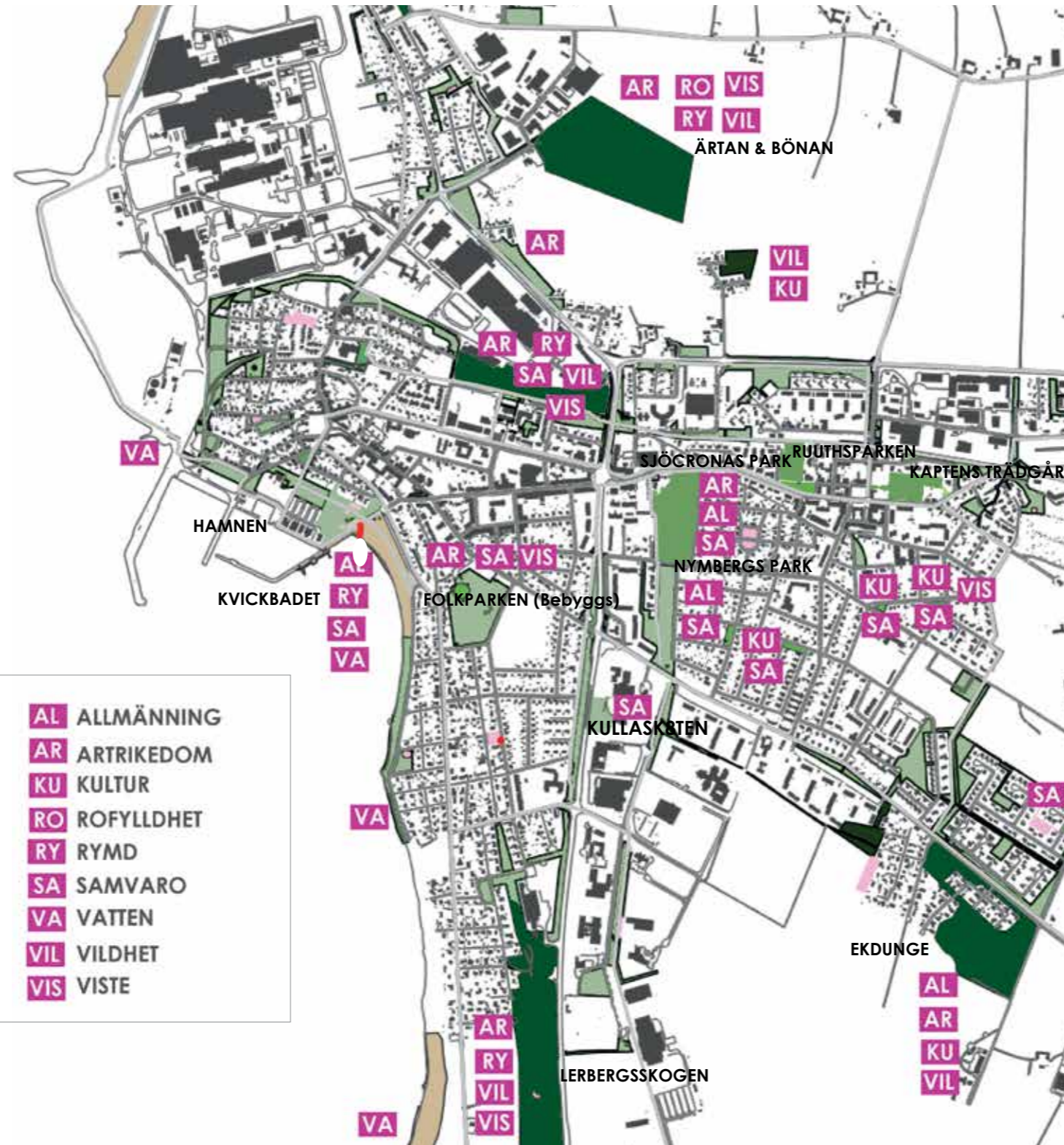
(Se kommande två sidor) Tillgången till grönområden har analyserats efter att en kvalitets bedömning av Höganäs parker har gjorts. De ytor som har ansetts vara större än 10 000kvm och vara kvalitativa och kunna erbjuda någon eller flera av Grahns parkkarkarter har valts ut. Det är inte intressant i denna analys att se tillgänglighet till icke kvalitativa ytor som till exempel ytor som enbart består av gräsmatta. Det skapar en missvisande tillgång till grönska. De ytor som har bedömts erbjuda kvaliteter är Sjöcronas park, Kvickbadet, Kullasköten, Naturparken, Ärtan och Bönan, Ekdungen, Lerbergsskogen och Strandsskogen. Tillgången har sedan analyserats med två olika bufferavstånd men visar inte den faktiska närheten från bostäderna till grönyterna.

Tillgången till parker har analyserats med ett bufferavstånd på 300 meter som är riktlinjen för längsta distansen till bostadsnära natur som Boverket förespråkar. (Boverket, 2007, s.14) I analysen har Naturpark inkluderats och markerats för att belysa att området borde klassas som park i detaljplanen och därmed bidra till att öka tillgängligheten av bostadsnära natur i Höganäs stad. Utan Naturparken har stadens centrum en dålig tillgång till kvalitativ grönska.

Analysen visar att parkerna är placerade i stadens mitt och därmed är tillgängligheten god för de som är bosatta i stadens kärna. I utkanterna av staden och i den norra delen är tillgången till parker desto sämre. Vägarna 111 och 112 utgör barriärer som skapar en tydlig gräns mellan stadens östra och västra delar.

Tillgången till naturområde har analyserats med ett bufferavstånd på 1000 meter som baserats på forskning av Peter Fredman (Fredman, 2000). Det finns tre stycken naturområden i Höganäs och tillgången är god i den södra delen av staden. I den norra delen utgör vägarna 111 och 112 en barriär som gör att invånare bosatta norr om vägarna har god tillgång till natur. De som är bosatta i stadens kärna har sämre tillgång till naturområden.

HÖGANÄS GRÖNYTOR- SOCIALA VÄRDEN



LEGEND

- BADPLATS
- GRÖNYTA
- STADSPARK
- NATURMARK

- AL ALLMÄNNING
- AR ARTRIKEDOM
- KU KULTUR
- RO ROFYLLDHET
- RY RYMD
- SA SAMVARO
- VA VATTEN
- VIL VILDHET
- VIS VISTE



SKALA: 1: 15 000 | A3

TILLGÅNG TILL KVALITATIV GRÖNSKA

BUFFER 300M TILL PARK



BUFFER 900M TILL NATURMARK



SUMMERING AV INVENTERING & ANALYS

KOMMUNEN

Inventering och analys av kommunen visar att:

- De främsta målpunkterna är längs med kusten, både när det gäller naturvärden och orter
- Det saknas kopplingar mellan naturvärdena och tätorterna, både längs med kusten och mellan åkerlandskapet
- De stora vägarna 111an och 112an bidrar till barriäreffekt

HÖGANÄS STAD

Inventering och analys av staden visar att:

- Målpunkterna är sprida runt om i staden
- De flesta av parkerna finns i mitten av staden
- Naturområdena finns i utkanterna av staden
- God variation av parkkaraktärerna finns
- De vältrafikerade vägarna 111an, Centralgatan och Bruksgatan samt industriområdet bidrar till barriäreffekt

UTVECKLINGSFÖRSLAG- FRÅN SKISS TILL FÖRSLAG

Utvecklingsförslaget har tagits fram med hjälp av en skissprocess där olika lösningar har testats mot varandra. Den inhämtade kunskapen från litteratur- och fallstudien har använts som grund för att ta fram ett förslag på hur gröna stråk kan utvecklas i Höganäs.

INHÄMTAD KUNSKAP

En summering av den kunskap som litteraturstudien har resulterat i är att gröna stråk berör både grönstrukturen (Malmö stad, 2003, s.36) och flödet av människor i en stad (Boverket 2007, s.48). Grönstrukturen i en stad påverkar både de urbana ekosystemtjänsterna och människors möjlighet till rekreation och välmående (Boverket 2016). Gröna stråk främjar även gång- och cykeltransport (Boverket 2007, s.48), vilket bidrar till en levande stad (Gehl 2011, s.21) och resulterar i en förbättrad folkhälsa (Faskunger 2013, ss.12-24).

Det som är viktigt för att öka gång- och cykelrörelse är att miljön ska vara funktionell och sammanhängande med en finmaskig struktur anpassad till staden. Gång och cykeltrafikanter påverkas negativt av barriärer, högt antal fordon och svag belysning. (Boverket 2013, s.43,46) Genom att integrera gröna element med en stadsgatustruktur gynnas både tillgänglighet och attraktivitet för att röra sig med både gång och cykel (Boverket 2007, s.49).

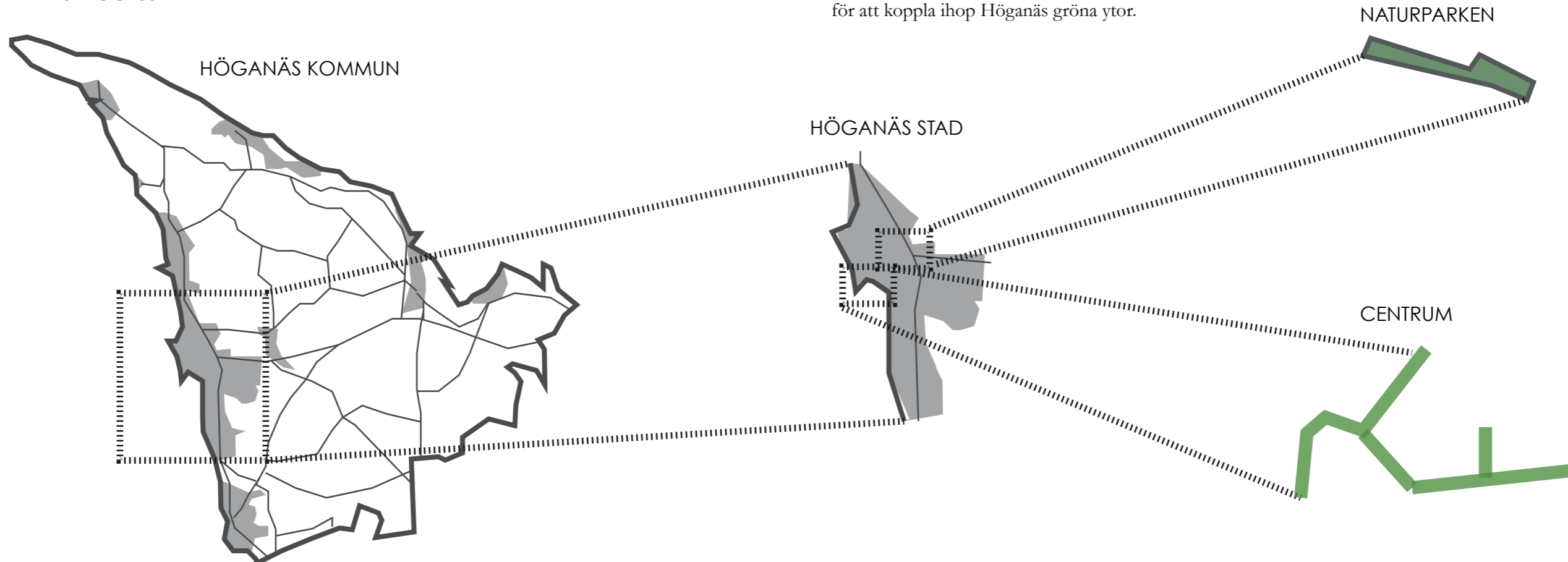
Det som är viktigt för att ett grönt stråk ska fungera bra är att det kopplar ihop grönområden och parker, vilket både Boverket (2016) och Malmö (2003, s.36) skriver. Det är även av betydelse att stråket inte är fragmentiserat för att kunna tillgodose behoven från både människor, flora och fauna (Riksdagen, 2011, s.119). Barriärer påverkar ekosystemtjänsterna negativt (Malmö stad 2015, s.8-9).

Gröna stråk kan se olika ut, vilket fallstudien visade och därför måste värdering ske individuellt. Det är framförallt de "gröna egenskaperna" som rekreationsvärde (Grahm 2005) och ekosystemtjänster som påverkas av vilken typ av vegetation som finns och kvalitet, konnektivitet, kvantitet och placering påverkar värdet (Malmö stad 2015, s.8-9). Därmed är det viktigt att planera för varierad grönska i städer för att kunna tillgodose alla behov.

ARBETSPROCESS

Skissprocessen har börjat i övergripande skala över kommunen främst för att kunna lokalisera viktiga målpunkter inom kommunen för att sedan gå ner i skala och fokusera på Höganäs stad. Därför går utvecklingsförslaget från ett konceptuellt kommunövergripande förslag till Höganäs stad och slutligen två mer konkreta förslag på hur staden kan utveckla gröna stråk. Detta görs för att kunna besvara frågan *Hur kan Höganäs kommun utveckla och utforma gröna stråk?* Viktiga överväganden som har skett i processen har varit att skapa en grönstruktur som kopplar ihop stadens gröna ytor. Dock har en avgränsning gjorts av de gröna ytorna och enbart de ytor som bedömts vara kvalitativa (s. 53) har valts ut. Förslaget tar även hänsyn till den befintliga stadsstrukturen och följer därför stadens gång- och cykelvägar för att koppla ihop Höganäs gröna ytor.

ARBETSPROCESS



UTVECKLINGSFÖRSLAG- KOMMUNEN

MÅLET MED FÖRSLAGET:

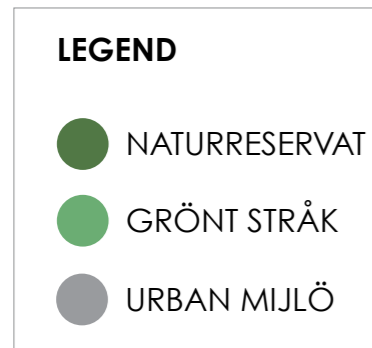
- länka samman och tillgängliggöra kommunens gröna kvalitéer med tätorterna
- främja för ekosystemtjänster
- främja för en aktiv transport

Inventering av grönytor visar att kommunen har en fragmentiserad grönstruktur som kan utvecklas och tillgänggöras för invånare och besökare, vilket även föreslås i kommunens översiktsplan (2016a, ss.40,48). Konceptet är därför att i en övergripande skala fokusera på att koppla ihop tätorterna och naturmiljöerna med hjälp av gröna stråk. Därmed skulle även målet om att vara en levande kommun som gynnar gång- och cykeltransport främjas. (Höganäs kommun 2016a, ss.9-23)

FÖRSLAGET

Eftersom att de flesta av kommunens tätorter och även naturområden ligger längs med kusten är denna sträcka central för uppnå en sammankopplad struktur. Kullaleden går längs med hela kuststräckan och bjuder på fina miljöer men stråket kan utvecklas och tillgängliggöras bättre i framförallt tätorterna. Inspiration till att utveckla Kullaleden kan hämtas från Hardebergaspårets exempel för bra tillgänglighet och närbarhet som uppnåtts med rikligt med anslutningar till sträckan.

Visionen är även att koppla ihop kommunen med tvärgående gröna stråk som till exempel mellan Mölle och Arild samt mellan Höganäs till Jonstorp och Farhult. Cykelvägen från Höganäs stad till Mjöhult kopplar samman grönområden och tätorter samtidigt som sträckan bjuder på ett fint odlingslandskap. Detta gröna stråk är strategiskt viktigt för att tillgängliggöra odlingslandskapet till stadens invånare, vilket skulle främja kommunens vision om att etablera rekreationsstråk i odlingslandskapet (imbd, s.45). Inspiration till att utveckla cykelvägen kan hämtas från Hardebergaspårets goda koppling till den övriga stadsstrukturen och även hur de gröna element tillför varierade kvalitéer.



HELSINGBORG



SKALA: 1: 70 000 | A3

UTVECKLINGSFÖRSLAG - HÖGANÄS STAD



MÅLET MED FÖRSLAGET:

- Länka samma stadens gröna ytor, vilket främjar för flödet av människor och ekosystemtjänster i staden (Malmö stad, 2003, s.36)
- Skapa ett grönare offentligt rum, vilket ökar attraktiviteten av stadsrummet (Boverket, 2007, s.48)
- Främja för en aktiv transport med hjälp av gröna element, vilket Boverket beskriver (2007, s.48- 50)

I nuläget har Höganäs stad en grönstruktur som inte är ihopkopplad och som påverkas av barriärer, vilket analyserna på sidorna 50-51 påvisar. Detta gör att varken rörelse av människor eller ekosystemtjänster i staden främjas. Konceptet är därför att fokusera på att skapa tre huvudstråk som kan länka samman stadens grönytor och kompletterar varandra i kvalité och funktion samt att utveckla den gröna kopplingen i centrum för att skapa ett attraktivt stadsrum som främjar rörelse. Därmed kan även tillgängligheten samt närbarheten till stadens gröna ytor förbättras med hjälp av dessa stråk. Dessa två kategorier anses både av Boverket (2007, ss.10-11) och Folkhälsomyndigheten (2016) vara viktiga för att öka den fysiska aktiviteten i vardagslivet.

FÖRSLAGET

Förslaget är att utveckla en övergripande grönstruktur för staden genom att tillgängliggöra stråket längs med kusten, stärka det befintliga Aktivitetsstråket och utveckla det tvärgående Naturstråket för att sammankoppla ihop alla tre. I detaljerad skala studeras även hur stadskärnan kan utveckla gröna stråk och sammanlänkas med de föreslagna huvudstråken.

Strandstråket

Kullaleden som går förbi Viken, Lerberget till Höganäs och vidare upp mot Kullaberg. Parkkaraktärerna (Grahn, 2005) som finns längs med sträckan är rofylldhet, rymd, allmänning och till viss del viste och vildhet. Delen igenom Höganäs kan bli bättre, ha starkare koppling till stadskärnan och utvecklas till ett strandsstråk. Industriområde utgör en tydlig barriär för området och grönytorerna kan kompletteras för att stärka stråket. Det finns stor potential att tillgängliggöra sträckan och erbjuda stadens invånare en trevlig strandpromenad. Speciellt kopplingen Storgatan och hamnen bör få en tydligare sammanhållning och kan därmed knyta samman Kullaleden med stadskärnan.

Inspiration till att utveckla strandstråket, kan som förslaget till Kullaleden, hämtas från Hardebergaspårets exempel för bra tillgänglighet och närbarhet som uppnåtts med rikligt med anslutningar till sträckan. Även Nyhamnens planer på aktiviteter längs med ett grönstråk kan vara inspiration.

Aktivitetsstråket

Aktivitetsstråket kopplar ihop stadens södra målpunkter som idrottscentrum med Kullasköten, Sjöcronas park och Nymbergspark och har potential till att stärkas ytterligare för att främja för gång-och cykeltransport. Kvalitéerna längs med stråket är att det finns flera målpunkter som seniorgym, hinderbana, gunga bland träden, graffitivägg, skatepark, woodland och odlingslotter. Stråket kan kopplas till parkkaraktärerna (Grahns 2005) samvaro, kultur och till viss del allmänning och artrikedom. I övergripande skala kan stråkets grönytor som består av klippt gräsmatta utvecklas till äng, vilket skulle gynna den biologiska mångfalden (Höganäs kommun 2016b, s.30) och skapa ett attraktivt rum.

Det finns flertalet korsningar med bilvägar längs med stråket som kan utvecklas och bli bättre och säkrare för gång-och cykeltrafikanter. Inspiration kan hämtas från Kungsgatans övergångsställen som är tydliga och är till för både gång-och cykeltrafikanter.

I detaljerad skala kan stråket utvecklas och göras grönare kring området vid Ica med till exempel träd och ängsvegetation för att få ett mer attraktivt grönt rum. Inspiration kan tas från Kungsgatan där träden skapar en tydlig karaktär. Ytterligare ett område som behöver utvecklas är mellan Sjöcrona parken och Naturstråket för att skapa en sammankopplad grönstruktur.

Naturstråket

Stråket kan koppla samman Kvickbadet och havskontakten med Höganäs stad och sammanlänkas med Aktivitetsstråket. Förr i tiden gick järnvägen längs med sträckan och vid vissa ställen syns dess rester. Sträckan kopplar även ihop odlingslandskapet med stadskärnan då naturstråket går ihop med cykelvägen till Mjöhult. Grahns parkkaraktärer (2005) som finns längs med stråket är artrikedom, rymd, rofylldhet, vildhet och kultur.

En viktig del för att Naturstråket ska vara ett grönt stråk är det större igenväxta området som löper längs med delar av sträckan. I nuläget är området detaljplanelagt som industrimark och ses som förädlingsområde. Området är ett exempel på att den ”faktiska” grönstrukturen kan skilja sig från den formella grönstrukturen som Boverket nämner (2007,s.29).

ALTERNATIV DRAGNING

Aktivitetsstråket

En alternativ dragning för att binda ihop målpunkterna sportcentrum i söder med Sjöcronas park är ej möjlig. Det är för att den parallella vägen som går intill är väg 111an som pekas ut som en barriär i föregående analyser. Vägen har hög andel trafik för att den går från Höganäs till Helsingborg och ärdör inte lämplig att omvandla till grönt stråk.

Strandstråket

Alternativ dragning är inte möjlig då stråket följer de befintliga gång och cykelvägarna som är närmast kusten.

Naturstråket

Visionen för stråket är att koppla ihop Mjöhult och Höganäs stad i vågrätt riktning. Den befintliga gång -och cykelvägen går öster om staden, möter Aktivitetsstråket och kopplar ihop med Naturparken. Dragningen efter Naturparken anpassar sig främst av industrins utbredning och för att koppla ihop stråket med Strandstråket så följer dragningen den befintliga grönytorner ner mot hamnen. En alternativ dragning av ett grönt stråk i horisontal riktning och med samma målpunkter blir svår att uppnå i den befintliga stadsstrukturen.

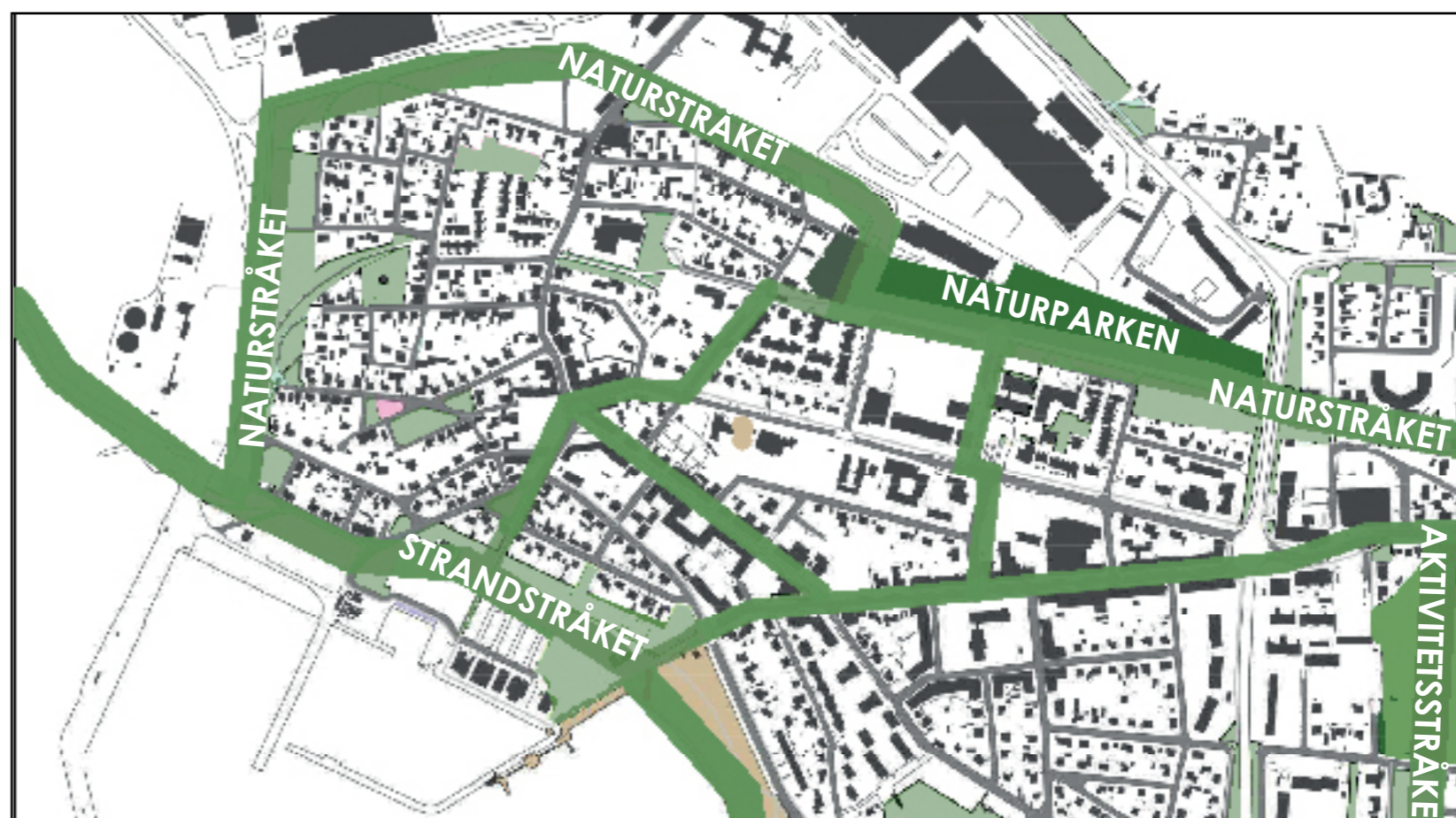
NATURPARKEN

Förslaget är att göra naturmarken till en park i detaljplanen och därmed säkerställa att det cirka 2ha stora vildvuxna grönområdet inte bebyggs. Området är ett igenväxt järnvägsområde som under årtionden har använts till odlingslotter och idag blivit en populär grön miljö. Vegetation är varierad och består av cirka 150 arter. Det finns uppvuxna bok-, ek-, sälg- och björkträd, slånbuskage, olika typer av björnbär, rester från odlingslotterna som gran, buxbom, syren samt några friska almar. För småfåglar erbjuder området bra häcknings möjligheter för att det finns rikligt med buskage. (Höganäs kommun 2016, ss.99-101) Genom att detaljplanelägga området skyddas Naturmarken och ytans ekosystemtjänster skyddas och folkhälsa gynnas. Potentiella ekosystemtjänster är biologisk mångfald, ekologiskt samspel, habitat, luftkvalité, vattenrening, klimatanpassning, pollinering, hälsa, sinnlig upplevelse, naturpedagogik och till viss del matproduktion. Grahn's parkkaraktärer (2005) som återfinns i området är rofylldhet, vildhet, artrikedom och viste. Dessa kvalitéer återfinns inte i Höganäs stad och det gör området viktigt att bevara.

VISIONSBILD



ÖVERGRIPANDE STRUKTUR



LEGEND

-  BADPLATS
-  GRÖNYTA
-  STADSPARK
-  NATURMARK
-  GRÖNT STRÅK

SKALA: 1: 10 000 | A3



STADSKÄRNAN

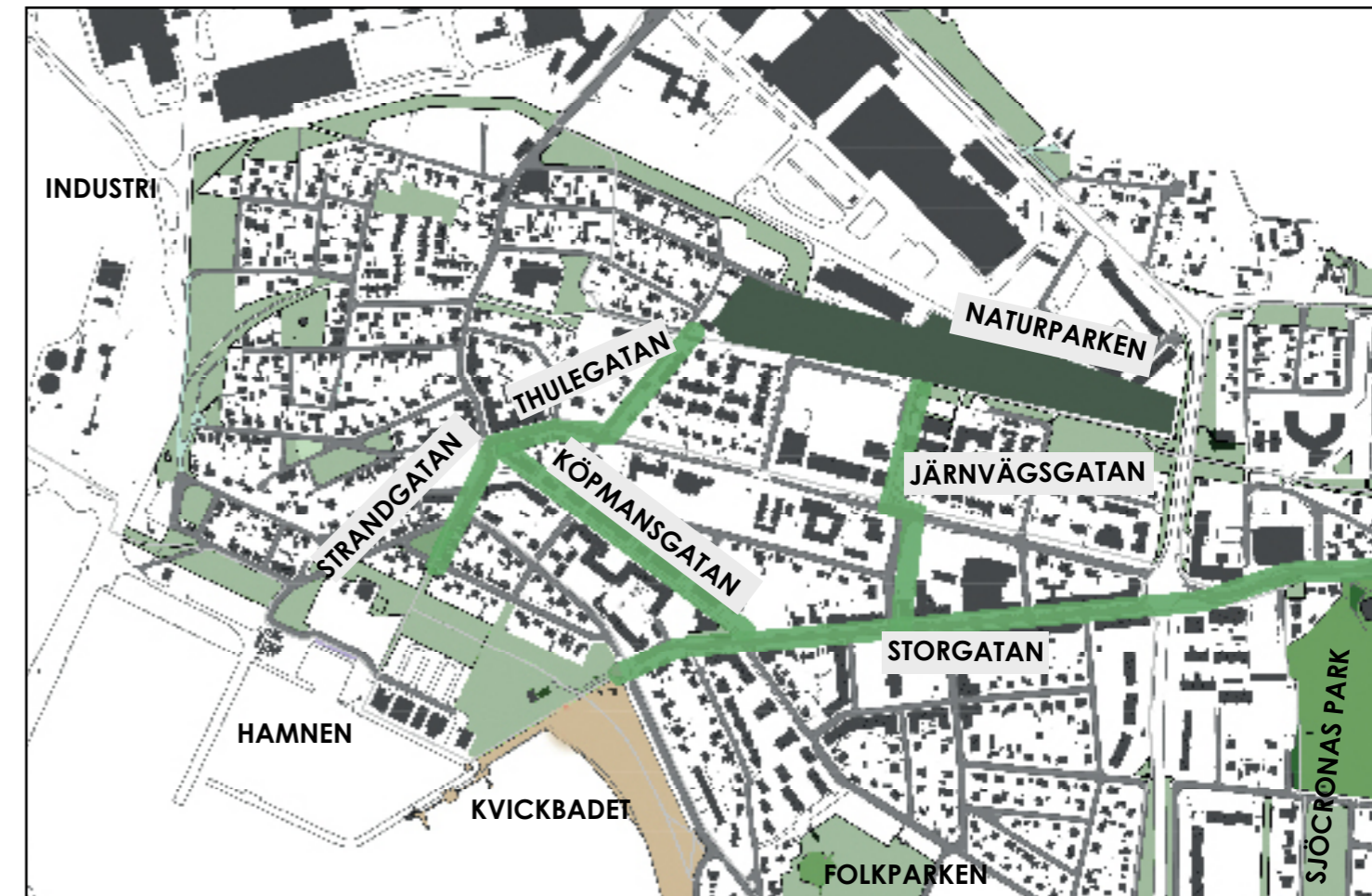
Förslaget är att tillföra gröna element till centrum och skapa ett grönare offentligt rum med hjälp av gröna stråk. Gröna stråk ökar attraktiviteten av stadsrummet för gående och cyklister, vilket både Boverket (2007, s.48) och Malmö stad (2003, s.36) skriver. Närhet och inslag av gröna element kring affärer och handel påverkar både konsumenter och företag positivt (Jansson, Persson, Östman 2013, ss.19-21). Även den lokala utvecklingen främjas av att fler går och cyklar. Desto fler som rör sig i en stad desto mer pengar spenderas inom stads kärnan när folk rör sig och cyklar. (Gehl, 2011, s. 109)

I Höganäs finns det två gator, Storgatan och Köpmansgatan, som löper nästintill parallellt med varandra som erbjuder butiker och restauranger. Storgatan är framförallt viktigt för att gatan går från hamnen mot Sjöcronas park och vidare. Järnvägs gatan går från busstationen till Storgatan mot Kyrkplatsen och är en viktig gata som kopplar samman den norra delen av staden med hamnen. Thulegatan är också en viktig gata för att komplettera de tvärgående stråken från öst till väst. Storgatan, Köpmansgatan, Strandgatan och Järnvägs gatan har potential till att koppla ihop handel, grönområden och havskontakten. Genom att applicera gröna stråk på dessa gator skulle stadsstrukturen bli grönare och främja för rörelse i staden. Gröna stråk skulle även främja för ekosystemtjänster i staden (Malmö stad, 2003, s.36.) och skulle troligen bidra till ökning inom områdena biologisk mångfald, habitat, bättre luftkvalité, klimatanpassning, pollinering och sociala möten.

Gröna element som kan appliceras är:

- Klätterväxter, där inspiration kan hämtas från Hadebergspårets urban karaktär (se sida, 34)
- Öppen dagvattenhantering, där inspiration kan hämtas från Nyhamnens planerade gröna stråk (se sida, 38)
- Gatuträd, där inspiration kan tas från alla tre referensobjekt och ett träd kan bidra till flertalet ekosystemtjänster (Boverket 2009, s.9) och (Bolund 1999, s.299)
- Förespråka gröna fasader & tak, där inspiration kan hämtas från Nyhamnens planerade gröna stråk (se sida, 38)
- Perennplanteringar, där inspiration kan hämtas från Kungsgatans perennplantering (se sida, 42)

ÖVERGRIPANDE STRUKTUR



LEGEND

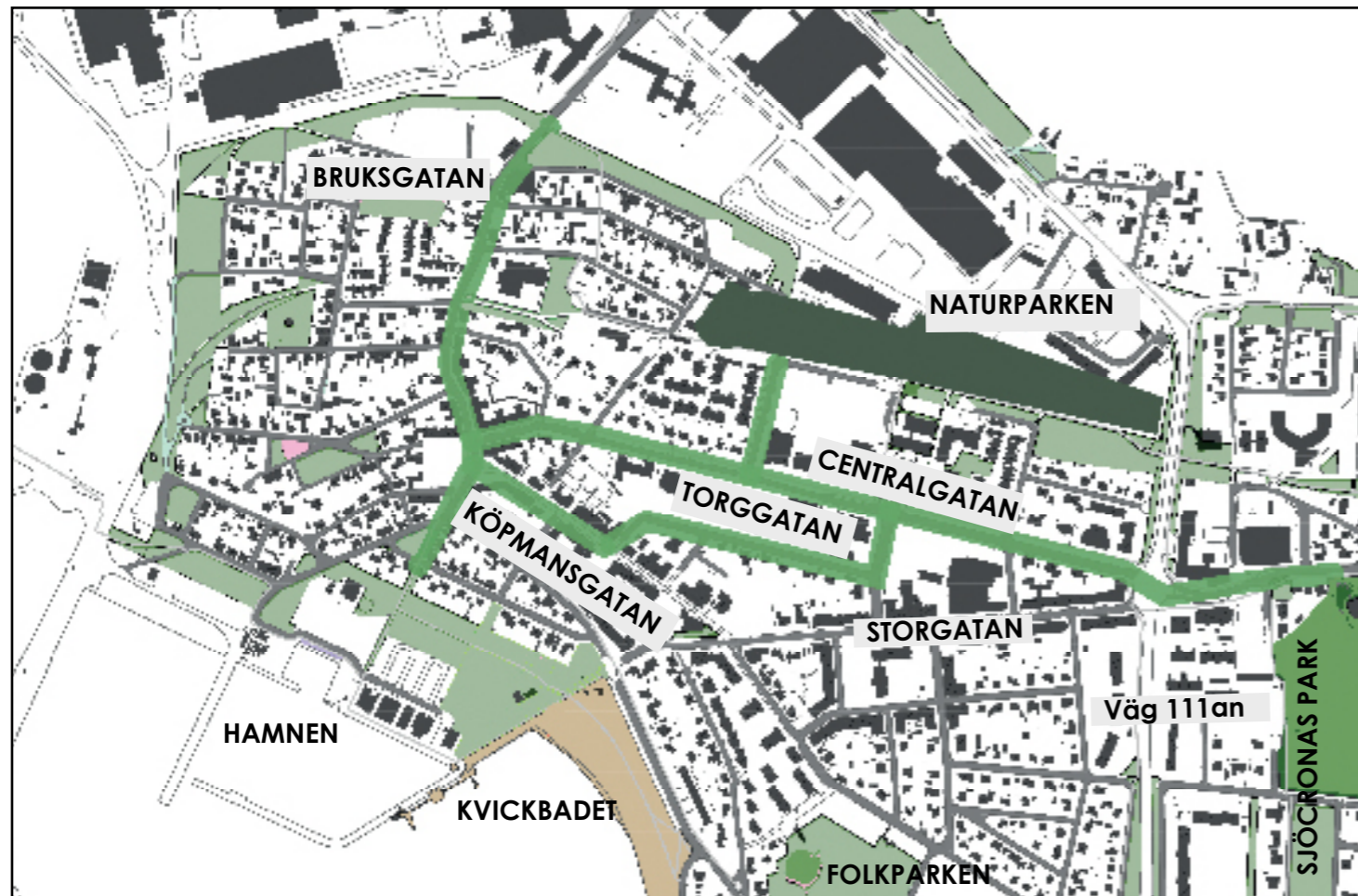
-  BADPLATS
-  GRÖNYTA
-  STADSPARK
-  NATURMARK
-  GRÖNT STRÅK

SKALA: 1: 10 000 | A3



ALTERNATIV- STADSKÄRNAN

ÖVERGRIPANDE STRUKTUR



LEGEND

-  BADPLATS
-  GRÖNYTA
-  STADSPARK
-  NATURMARK
-  GRÖNT STRÅK

SKALA: 1: 10 000 | A3



ALTERNATIV DRAGNING FÖR HÖGANÄS STADSKÄRNA

Stadskärnan i Höganäs är centrerad och området avgränsas av industri, hav och väg 111an. Därmed är gatunätet begränsat och därför är alternativ av gator som kan koppla ihop grönytor få.

Centralgatan

Denna gata skulle kunna vara ett alternativ till ett grönt stråk som binder ihop staden horisontellt mellan Sjöcronas park och hamnen. Föregående analyser visar dock att Centralgatan är en barriär på grund av den hög andelen bilar som kör där. Gatan erbjuder inte butiker eller restauranger och är inte lika gen som Storgatan.

Köpmansgatan

Gatan är en shoppinggata och viktig för stadskärnan. Ett alternativ är att delar av gatan blir ett grönt stråk och kopplas ihop med Torggatan och Bruksgatan. Denna dragning blir dock inte gen och resterande butiker längs med gatan prioriteras bort.

Bruksgatan

Vägen kan binda ihop Naturstråket med hamnen. Dock är gatan vältrafikerad och viktig för att leda biltrafiken från och till stadskärnan. Därför är Bruksgatan inte ett bra alternativ för att skapa ett grönt stråk.

Torggatan

Gatan kopplas ihop med Järnvägsgatan och Köpmansgatan. Det finns endast bostäder och en skola längs med gatan. Torggatan inte ett alternativ som grönt stråk då den inte har några egna målpunkter eller bidrar till en mer gen dragning.

SAMMANFATTNING

HUR KAN HÖGANÄS KOMMUN UTVECKLA OCH UTFORMA GRÖNA STRÅK?

I dagsläget finns en ingen sammanhängande grönstruktur i Höganäs kommun eller stad, vilket analyserna på sidorna 48-51 visar. Höganäs har potential till att utveckla gröna stråk både i övergripande och detaljerad skala som kan gynna både människor och natur. I större skala finns det möjlighet att etablera och stärka gröna stråk mellan kommunens tätorter och naturområden för att främja för ekosystemtjänster (Malmö stad, 2015, s.8-9) och rörelse med gång eller cykel (Boverket, 2007, s.49). I Höganäs stad kan grönstrukturen och gång-och cykeltransporten stärkas genom att koppla samman grönytor och parker med hjälp av gröna stråk. Förslaget skulle resultera i att både närbarheten och tillgängligheten till kommunens och stadens grönområden förbättras, vilket gör att fysisk aktivitet främjas (Boverket, 2007, ss.10-11) och (Folkhälsomyndigheten, 2016). Stadens offentliga rum skulle stärkas genom att gröna stråk skapar attraktiva miljöer och mötesplatser för invånarna. Rum för möten är en viktig aspekt som Gehl skriver om i boken *Livet mellan husen "en levande stad är en stad där människor kan mötas och interagera med varandra"* (2011,s.21).

REFLEKTIONER

SAMMANFATTANDE REFLEKTION

RESULTAT

Detta examensarbete har resulterat i en argumentation för gröna stråk som med exempel visar på hur de kan bidra till en stad. Fokus i arbetet har varit att belysa fördelarna med gröna stråk i urban miljö med frågeställningen *Hur kan gröna stråk bidra till en hållbar och aktiv stad?* Eftersom examensarbetet är tidsbegränsat så har fokus varit att i en övergripande nivå beskriva fördelarna med gröna stråk. Det behöver analyseras och studeras mer i detaljerad nivå och även få de ekonomistiska beräkningarna för att få en bättre helhetsbild kring hur gröna stråk kan bidra till en stad.

Efter litteraturstudien har kriterier tagits fram som grundar sig i den insamlade informationen för att sedan kunna analysera referensobjekten. Kriterierna har baserats på flertalet trovärdiga källor och även avgränsats till frågeställningen *Hur kan gröna stråk bidra till en hållbar och aktiv stad?* . Det är möjligt att andra kriterier kommit fram om litteraturstudien inte varit fokuserad på en hållbar utveckling, aktiv stad och förbättrad folkhälsa.

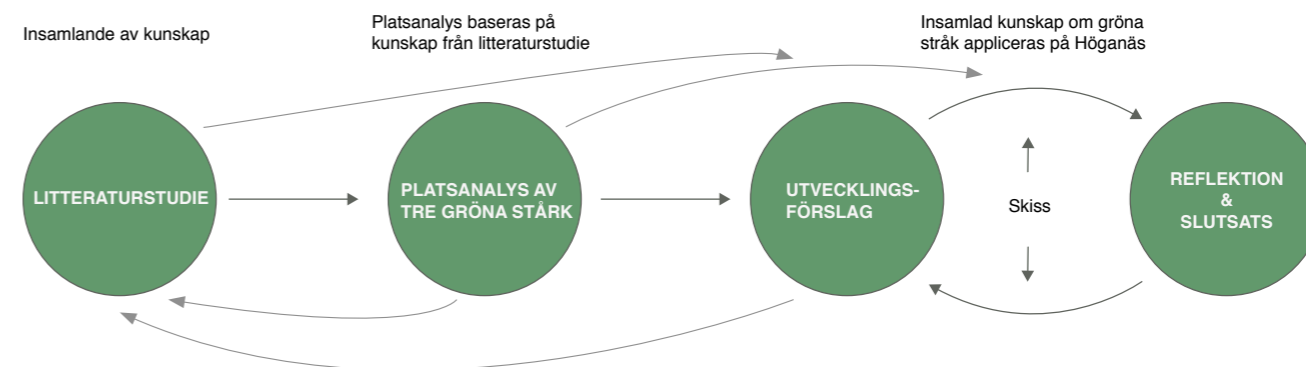
Utvecklingsförslaget har baserats på litteraturstudien och referensobjekten och är ett konceptuellt förslag för hur Höganäs kommun och stad kan utveckla gröna stråk. Förslaget grundar sig i den kunskap som har inhämtats, vilken både är teoretisk och praktisk. Fokus har varit att utveckla en sammanhållen grönstruktur och främja för en aktiv transport, både i övergripande skala och inom Höganäs stad.

ARBETSPROCESS

Under tiden som jag har skrivit mitt examensarbete har jag även arbetat på stadsmiljöavdelningen i Höganäs kommun. Därmed har jag under hela perioden av examensarbete haft insatta människor att bolla idéer med och därigenom fått värdefull kunskap om kommunen som inte går att läsa sig till. Det har varit till en stor fördel när jag har applicerat mina teorier på kommunen. Utvecklingsförslaget hade inte blivit detsamma om jag inte hade arbetat på kommunen.

Arbetsprocessen har till största del följt examenarbetets upplägg med litteraturstudie, referensobjekt, utvecklingsförslag och slutsats. Litteraturstudien har dock varit aktuell igenom hela arbetet då nya aspekter har dykt upp och information har behövts adderas. Det som har varit svårast under processen är att avgränsa arbetet och inte sväva ut i detaljer som anses vara intressanta. Det är viktigt att ha tydliga avgränsningar och hålla sig till dem, vilket jag kommer ta med mig i framtida arbeten.

SLUTLIG ARBETSPROCESS



I efterhand så önskar jag att jag avvarat mer tid till att välja ut och studera referensobjekten. Jag tror att hela arbetet hade lyfts om jag hade analyserat och inventerat ett stråk med en tydlig koppling mellan stad och havskontakt. Speciellt eftersom Höganäs har flera vackra naturområden längs med kusten som har potential att kopplas ihop med tätorterna. Det blev även en stor skillnad i mängden material vid inventering och analys av de olika referensobjekten. Hardebergspåret i Lund är den längsta sträckan och därmed finns det mer yta och material att analysera. Kungsgatan har en tydlig karaktär och en enkel artsammansättning, vilket resulterat i att materialet blivit mindre. Information om stråket i Nyhamnen baseras på kommunens visioner, vilket gör att analyserna inte baseras på konkret fakta och inte heller kan diskuteras i detaljerad skala. *Hur stråket funkar i verkligheten är därmed omöjligt att besvara?* I efterhand skulle ett annat exempel av grönt stråk valts.

Det var givande att applicera den inhämtade kunskapen som litteraturstudien och fallstudien gav i utvecklingsförslaget för Höganäs kommun, vilket resulterade i djupare kunskap om hur teorierna kan användas i praktiken. Förslaget visar att det är möjligt att utveckla gröna stråk i en befintlig stadsstruktur. Sedan krävs det ytterligare arbete och förankring för att kunna förverkliga och etablera förslaget .

Examensarbetet har skapat flera frågor än svar kring hållbar utveckling och stadsplanering. Frågor som har dykt upp under arbetets gång är bland annat, *Hur skapar man en stad som både gynnar människor och ekosystemtjänster? Är en hållbar stad ens möjlig? Kan de sociala, ekonomiska och ekologiska dimensionerna ha lika mycket tyngd i en stadsutveckling? Funkar teorierna i praktiken? Kan man som landskapsarkitekt styra flödet av människor?* En sak är säker och det är att samhällsbyggare har ett stort ansvar när det kommer till att utforma städer och människors livsmiljö. Det är som när man var liten och spelade Sims city, fast nu är det i verkligheten.

LITTERATUR

Visionen var först att använda nutida skrivna källor men i vissa fall har äldre källor (litteratur skriven innan år 2000) varit mer pålitliga och därför används. Litteraturen som arbetet baseras på har till största del grundat sig i forskningsresultat och pålitliga rapporter från framförallt Naturvårdsverket och Boverket. Information även hämtats från trovärdiga hemsidor och artiklar. Det har till största del varit enkelt att hitta bra och relevanta litteratur men inom vissa ämnen i examensarbete har det varit svårare. Till exempel har information kring det ekonomiska värdet av grönska varit svår att hitta och även avgöra trovärdigheten på dessa källor.

SLUTSATS

I dagens urbaniserade värld har stadens gröna element undervärderats och den ekonomiska prioriteringen har övertaget. Markpriserna är höga och exploateringstrycket hårt, vilket gör att gröna ytor ofta bebyggs. Gröna stråk har stor potential till att erbjuda flertalet kvalitéer till en stad och är intressanta i samhällsplanering då det både berör grönstruktur och fysisk aktivitet. Gröna stråk främjar ekosystemtjänster och flödet av människor i en stad, vilket är bra för både folkhälsan, hållbar utveckling samtidigt som det försköner stadens rum. Kvalitén och värdet av ett grönt stråk är högst individuell och avgörs av sammanhanget. Gröna stråk kan inte ersätta behovet av parker och grönområden i en urban miljö. Men gröna stråk kan tillföra en bredd av kvalitéer på ett yteffektivt sätt som i kombination med stadens parker och grönområden gör det möjligt att tydligt gå i en riktning mot en hållbar stadsutveckling.

I framtiden tror jag att gröna stråk kan ha en viktig roll i stadsplanering dels för att främja för urbana ekosystemtjänster och för att främja rörelse hos människor. Det behövs ett samhälle och en stadsstruktur som planerar för en väl sammanhållen grönstruktur samt ett aktivt transportsystem, vilket gröna stråk främjar i allra högsta grad.

"The world will not evolve past its current state of crisis by using the same thinking that created the situation" Albert Einstein



REFERENSER

BILDFÖRTECKNING

Alla bilder är gjorda av författaren om inget annat nämns.

Kartmaterial som berör Höganäs har kommit från Höganäs kommun.

Övrigt kartmaterial grundar sig i material från Lantmäteriet

HEMSIDOR

Andersson, M (2014) *Kungsgatan-paradgatan som blev torskstråk och parkering*. Tillgänglig: <http://www.sydsvenskan.se/2014-09-23/kungsgatan--paradgatan-som-blev-torskstrak-och-parkering> [2016-11-20]

André ,I. (uå) *Bjärredsbanan*. Tillgänglig: http://kulturportallund.se/index.php?option=com_content&view=article&id=968:bjarredsbanan&catid=153:jaernvaegen&Itemid=2217&lang=sv [2016-09-05]

Boverket (2016) *Grönstråk och vattenstråk*. Tillgänglig: <http://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/oversiktsplan/forslag-till-op-modell/anvandning/gronstrak-och-vattenstrak/> [2016-09-01]

Folkhälsomyndigheten, (uå) *Fysisk inaktivitet - ett skadligt beteende*. Tillgänglig: <https://www.folkhalsomyndigheten.se/far/inledning/fysisk-inaktivitet-ett-skadligt-beteende/> [2016-10-05]

Folkhälsomyndigheten (2014) *Social hållbarhet*. Tillgänglig: <https://www.folkhalsomyndigheten.se/motesplats-social-hallbarhet/social-hallbarhet/> (2016-09-18]

KTH (2015a) *Hållbar utveckling*. Tillgänglig: <https://www.kth.se/om/miljo-hallbar-utveckling/utbildning-miljo-hallbar-utveckling/verktygslada/sustainable-development/hallbar-utveckling-1.350579> [2016-09-18]

KTH (2015b) *Ekologisk hållbarhet*. Tillgänglig: <https://www.kth.se/om/miljo-hallbar-utveckling/utbildning-miljo-hallbar-utveckling/verktygslada/sustainable-development/ekologisk-hallbarhet-1.432074> [2016- 09-18]

KTH (2015c) *Ekonomisk hållbarhet*. Tillgänglig: <https://www.kth.se/om/miljo-hallbar-utveckling/utbildning-miljo-hallbar-utveckling/verktygslada/sustainable-development/ekonomisk-hallbarhet-1.431976> [2016-09-18]

Lund kommun (u.å) *Hadebergapåret* Tillgänglig: https://www.lund.se/globalassets/lund.se/upp_gora/idrott-motion-och-friluftsliv/spontanidrott/hardebergasparet-info-160404_webb.pdf Hardebergasparet [2016-10-15]

Moström, J. (2013). Världens städer växer allt snabbare . *Statistiska centralbyrån*. Nr. 2013:71. Tillgänglig: http://www.scb.se/sv_/Hitta-statistik/Artiklar/Varldens-stader-vaxer-allt-snabbare/ [2016- 09-01]

Nationalencyklopedin. (2016) *Stråk*. Nationalencyklopedin .Tillgänglig: <http://www.ne.se/uppslagsverk/ordbok/svensk/strak> [2016- 09-04]

Naturvårdsverket c (2016) *Vad är ekosystemtjänster?*. Tillgänglig: <http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Ekosystemtjanster/Vad-ar-ekosystemtjanster/> [2016- 10-12]

Svanström et al. (2015) Urbanisering – från land till stad. *Statistiska centralbyrån*. Nr. 2015:96. Tillgänglig: http://www.scb.se/sv_/Hitta-statistik/Artiklar/Urbanisering--fran-land-till-stad/[2016- 11-13]

Svenska akademien (2006), *Stråk*. Svenska akademins ordlista. Tillgänglig: http://sok.saol.se/Saol13_Sidor2.pl [2016- 09-04]

Wirten, H (2014) *Kris för våra viktigaste pollinatörer*. Tillgänglig: <http://www.wwf.se/press/pressrum/debattartiklar/1540901-kris-for-vara-viktigaste-pollinatorer> [2016- 09-04]

INTERNET KÄLLOR:

Barton, J. & Pretty, J. (2010). *What is the best dose of nature and green exercise for improving mental health? A multi-study analysis*. *Environmental Science and Technology* 44(10), 3947-3955. Tillgänglig: <http://pubs.acs.org/doi/abs/10.1021/es903183r> [2016- 09-04]

Berman, M.G., Jonides, J. & Kaplan, S. (2008). *The cognitive benefits of interacting with nature*. *Psychological Science* 19(12), 1207-1212. Tillgänglig: <http://emilkirkegaard.dk/en/wp-content/uploads/The-Cognitive-Benefits-of-Interacting-With-Nature.pdf>[2016- 09-04]

Bolin, K., Lindgren, B.,(2016) *Fysisk inaktivitet – produktionsbortfall och sjukdoms- kostnader*, FRISAM, Editor. Stockholm. Tillgänglig: http://www.norskfriluftsliv.no/wp-content/uploads/2016/03/fysisk_inaktivitet__bj_rn_lindgren_.pdf [2016- 09-04]

Bolund, P. and Hunhammar, S. (1999). *Ecosystem services in urban areas*. *Ecological Economics* 29, 293–301. Tillgänglig: http://www.fao.org/uploads/media/Ecosystem_services_in_urban_areas.pdf [2016- 09-04]

Boverket (2007) *Bostadsnära natur: inspiration & vägledning*. 1. Upp Karlskrona: Boverket Tillgänglig: http://www.boverket.se/upload/publicerat/bifogade%20filer/2007/Bostadsnara_natur.pd [2016- 09-04]

- Boverket (2013). Planera för rörelse! en vägledning om byggd miljö som stimulerar till fysisk aktivitet i vardagen. 1. uppl. (2013). Karlskrona: Boverket. Tillgänglig: <http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2013/planera-for-rorelse.pdf> [2016- 09-04]
- C/0 city (2014) Ekosystemtjänster i stadsplanering- en vägledning. Tillgänglig: http://www.white.se/app/uploads/2014/11/Ekosystemtj_nster_i_stadsplanering_En_V_gledning.pdf [2016- 09-25]
- Delshammar, T, Fors, H (2010) *Gröna och blå strukturer för en hållbar stadsutveckling*. Område landskapsutveckling, Sveriges lantbruksuniversitet, Alnarp. 2010:16. Tillgänglig: http://pub.epsilon.slu.se/4959/1/LTJ-rapport_2010-16.pdf [2016-08-29]
- Faskunger, J. (2008) *Sambällsplanering för ett aktivt liv: fysisk aktivitet, byggd miljö och folkhälsa*, Statens folkhälsoinstitut, Stockholm. Tillgänglig: <https://www.folkhalsomyndigheten.se/publicerat-material/publikationer/Samballsplanering-for-ett-aktivt-liv--fysisk-aktivitet-byggd-miljo-och-folkhalsa/> [2016-08-29]
- Folkhälsomyndigheten (2012). *Stillasittande och ohälsa: en litteratursammanställning*, Statens folkhälsoinstitut, Östersund Tillgänglig: <http://www.folkhalsomyndigheten.se/pagefiles/12803/R2012-07-Stillasittande-och-ohalsa.pdf> [2016-08-29]
- Fredman, P (2000). *Svensken sätter värde på skogsnaturen*. Fakta skog, SLU, Ultuna. Tillgänglig: <https://www.slu.se/globalassets/ew/ew-centrala/forsk/popvet-dok/faktaskog/faktaskog00/s00-10.pdf> [2016-09-30]
- Fuller, R.A., Irvine, K.N., Devine-Wright, P, Warren, P.H. & Gaston, K.J. (2007). *Psychological benefits of greenspace increase with biodiversity*. *Biology Letters* 3, 390-394. Tillgänglig: <https://www.fullerlab.org/wp-content/uploads/2011/02/Fuller-et-al-2007b.pdf> [2016- 09-25]
- Grahn, Patrik & Stigsdotter, Ulrika (2003) Landscape planning and stress, *Urban forestry & urban greening* (2) 1-18. Tillgänglig: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1618866704700199> [2016- 09-04]
- Hartig, T., Evans, G.W., Jamner, L.D., Davis, D.S. & Gärling, T. (2003). *Tracking restoration in natural and urban field settings*. *Journal of Environmental Psychology* 23, 109-123. Tillgänglig: https://www.researchgate.net/profile/Larry_Jamner/publication/228938598_Tracking_restoration_in_natural_and_urban_field_settings/links/00b7d51a8f337401cc000000.pdf [2016-09-30]
- Jansson, M., Persson, A. & Östman, L. (2013). *Hela staden: argument för en grönbå stadsbyggnad*. Alnarp: Movium. Tillgänglig: <http://www.movium.slu.se/system/files/news/9265/files/helastaden-1.pdf>[2016-09-30]
- MEA. *Millennium Ecosystem Assessment - Ecosystems and Human Wellbeing: Synthesis*. (2005). Tillgänglig via: <http://www.millenniumassessment.org/documents/document.356.aspx.pdf> [2016- 11-04]
- Naturvårdsverket (2015) *Mot en hållbar stadsutveckling*. Stockholm: Naturvårdsverket (Rapportserie 6664) Tillgänglig: <https://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer6400/978-91-620-6664-2.pdf?pid=16479> [2016- 09-25]
- Persson, A, Smith, H (2014) *Biologisk mångfald i urbana miljöer – förutsättningar, fördelar och förvaltning*. CEC Syntes Nr 02. Centrum för miljö- och klimatforskning, Lunds universitet. Tillgänglig: http://www.ccc.lu.se/sv/sites/ccc.lu.se.sv/files/urban_biodiversitet_final_20140515.pdf [2016- 09-25]
- Riksdagen (2010) *Hållbara städer - med fokus på transporter, boende och grönområden*, Sveriges riksdag, Stockholm. Tillgänglig: <https://data.riksdagen.se/fil/D2A6AA8B-CF4C-4089-831D-121805B74F8A> [2016-09-04]
- Sandström, J (2015). *Tillstånd och trender för arter och deras livsmiljöer* [Elektronisk resurs] : rödlistade arter i Sverige 2015. Uppsala: ArtDatabanken SLU Tillgänglig: <http://www.artdatabanken.se/verksamhet-och-uppdrag/publikationer/bestaelladda-ner-publikationer/tillstaand-och-trender-foer-arter-och-deras-livsmiljoer-roedlistade-arter-i-sverige-2015/> [2016- 09-25]
- Trafikverket, (2013) *Vägledning för gående- så skapad det gångvänliga sambället*. (Rapportserie 2013:057) Tillgänglig: http://fudinfo.trafikverket.se/fudinfoexternwebb/Publikationer/Publikationer_001801_001900/Publikation_001867/2013_057_Vagledning_gaende.pdf [2016- 09-25]
- United Nations .(2015). *World Urbanization Prospects: The 2014 Revision*, New York (ST/ESA/SER.A/366). Tillgänglig: <https://esa.un.org/unpd/wup/publications/files/wup2014-highlights.Pdf> [2016-12-01]
- WWF (2013) *Fem utmaningar för hållbara städer- WWFs positioner för en hållbar stadsutveckling*. Stockholm: WWF. [Broschyr] Tillgänglig: http://www.wwf.se/source.php/1493035/h%E5llbarast%E4der_LR.pdf [2016-09-30]
- Åsling, T. (2013). *Öresundsstråket - strategisk planering av ett stråk*. Sveriges lantbruksuniversitet. Landskapsarkitektprogrammet. Tillgänglig: http://stud.epsilon.slu.se/6292/1/asling_t_131107.pdf [2016-08-15]

LAGAR:

Miljöbalken (1998). Stockholm. (SFS 1998:808)

Plan- och bygglagen (2010). Stockholm. (SFS 2010:900)

OFFENTLIGA DOKUMENT

Höganäs kommun (2016a) ÖP 2030 -Översiktsplan för höganäs kommun utställningshandling. Höganäs

Höganäs kommun, (2016b) *Kullabavöns natur -naturvårdsplan för höganäs kommun 2017-2026 -del a – allmän*. Höganäs.

Höganäs kommun, (2016c) *Höganäs i siffror och staplar*. Höganäs. Tillgänglig: <http://np.netpublicator.com/net-publication/n67404957> (2016-12-20)

Höganäs kommun (u.å.). *Höganäs grönplan*. Opublicerat manuskript.

Lund kommun (2006) *Grönstruktur- och naturvårdsprogram för Lunds kommun- bevarande och utveckling*. Lund. Tillgänglig: <https://www.lund.se/bygga-bo--miljo/natur/gronstruktur-och-naturvardsprogram/> (2016-12-11)

Malmö stad, (2015) *Mest_plan – Malmö ekosystemtjänster*. Malmö

Malmö stad, (2015b) *Översiktsplan för Nyhammen- Fördjupning av översiktsplan för Malmö*. Samrådsförslag

Malmö stad (2003). *Grönplan för Malmö 2003*. Malmö

TRYCKTA KÄLLOR

AGROA (2006). *AGORA: cities for people*. (2006). Malmö: AGORA: Malmö stad

Boverket (2009). *Låt staden grönska: klimatanpassning genom grönstruktur*. 1. uppl. Karlskrona: Boverket

Faskunger, J.(2013). *Fysisk aktivitet och folkbälsa*. 1. uppl. Lund: Studentlitteratur

Grahn, P. (2005). Om trädgårdsterapi och terapeutiska trädgårdar. I *Johansson & Küller Svensk miljöpsykologi*. sid 245-262. Lund: studentlitteratur.

Gehl, J (2010). *Cities for people*. Washington: Island Press

Gehl, J (2011). *Life between buildings: using public space*. Washington, DC: Island Press

Hallemar, D (2016). Vi måste hitta nya sätt att ekonomiskt värdera vad en hållbar stad är. *Arkitektur*, Vol. 7, s.27

Krupinska, J(2016). *Att skapa det tänkta: en bok för arkitekturintresserade*. 1. uppl. Lund: Studentlitteratur

Kvint, A(2016). Ju tätare stad, desto store behov av grönska. *Arkitektur*, Vol. 6, s.27

Lynch, K(1960). *The image of the city*. Cambridge, Mass.: M.I.T. Press

Olsson, S(1998). *Det offentliga stadslivets förändringar*. Göteborg: Centrum för byggnadskultur i västra Sverige

Persson, R (2004) Some Notes on Routes Some Thoughts on Stråk. *Space and Culture*. vol. 7 no. 3: 265-282

Region Skåne (2015). *Ett grönare Skåne- Hur fysisk planering kan möta Skånes miljöutmaningar*. Malmö .Region Skåne

Wikström, T, Olsson, L (2012). *Stadens möjligheter: platser och stråk*. Malmö: Tita-projektet, Region Skåne