



Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

HÄLJARPS LYCKOR

- ETT STATIONSNÄRA BOENDE

FÖRFATTARE: ANETTE ANDERSSON



SJÄLVSTÄNDIGT ARBETE • 30 HP
LANDSCAPE ARCHITECTURE – MASTER'S PROGRAMME
ALNARP 2020

HÄLJARPS LYCKOR - Ett stationsnära boende

HÄLJARPS LYCKOR - A station close living

Författare: Anette Andersson

Handledare: Linnéa Fridell, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning.

Examinator: Anders Larsson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning.

Biträdande Examinator: Matilda Alfengård, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 30 hp

Nivå och fördjupning: A2E

Kurstitel: Independent Project in Landscape Architecture

Kurskod: EX0852

Program: Landscape Architecture - Master's Programme

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2021

Omslagsbild: Anette Andersson

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: Järnvägsstation, stationsnära planering, hållbar bebyggelse, utvecklingsområde, häljarp, stationsort.

**Alla foto, kartor och illustrationer är tagna eller producerade av författaren själva om inget annat anges.*

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

FÖRORD

Detta arbete är genomfört HT 2020, 5 år för sent. Arbetet är den avslutande delen för masterprogrammet inom landskapsarkitektur vid Sveriges lantbruksuniversitet, Alnarp.

Först vill jag tacka min handledare Linnéa Fridell för goda råd och stöttning genom hela arbetet.

Jag vill även tacka Johan Nilsson, stadsbyggnadschef på Landskrona stad, för att du gav mig möjligheten att jobba på Landskrona stad. Hoppas att detta arbete kan vara till nytta i den framtida planeringen i Landskrona.

Anna Walldén, utan dig hade det nog inte funnits en färdig uppsats. Tack vare din pepp och uppmaning att ta mig i kragen så lyckades jag avsluta min utbildning.

Pitchayan Buachoom, bättre bollplank finns inte.

Sist men inte minst vill jag även tacka min familj och vänner som supportat mig i vått och torrt.

Anette Andersson

SAMMANFATTNING

Idag reser vi allt mer och allt längre både privat och till vardags. Vårt utökade geografiska rörelsemönster har minskat antalet lokala arbetsmarknader. En allt mer sammankopplad region ger möjlighet för människor att bo i den mindre orten men ändå ha tillgång till flera arbetsmarknader i olika kommuner. Det är därför av största vikt att planering för hållbara resor lyfts fram.

Genom att utgå från den befintliga strukturen och se till att fler stationsorter utvecklas till bra och trygga boendemiljöer kan vi främja en hållbar stadsutveckling. En effektiv markanvändning av stationsområdena är av stor betydelse för människors transportval.

Syftet med denna uppsats är att utifrån nuvarande förutsättningar ta fram ett planförslag för Häljarps stationsnära område. Motivet för exploateringen är det stationsnära läget som främjar ett hållbart samhälle. Planförslaget ska utformas så att en hållbar bebyggd miljö uppnås samtidigt som det stationsnära området kopplas samman med övriga orten.

Med hjälp av litteratur- och dokumentstudier har stationsnära planering samt hållbar bebyggelse studerats och analyserats. Genom platsbesök har en inventering av förutsättningarna för det aktuella området genomförts och därefter har lämpliga exploateringsområden utpekats.

Grunddragen i planförslaget som presenteras bygger på en exploatering av den norra delen med en bebyggelsestruktur som öppnar upp sig mot landskapet och sluter sig mot järnvägsspåret. Närmst järnvägsspåret är bebyggelsen lite högre och består av blandade funktioner för att skapa en stadsmässig känsla. Bebyggelsen trappas sedan ner stegvis desto närmre Saxån man kommer.

Den nya stationsbebyggelsen kopplas samman med den befintliga orten genom "Lyckostråket". Stråket leder över Saxån och kopplar på befintliga orten i centrum vid ICA. Det är ett brett stråk som med sin integrerade grönska och uppehållsplatser är inspirerad av *the high line* i New York.

Planförslaget presenteras genom illustrationsplan, sektioner och illustrationsbilder i slutet av uppsatsen.

ABSTRACT

Today we travel increasingly more and increasingly longer both privately and everyday. Our expanded geographical movement pattern has reduced the number of local labor markets. An increasingly interconnected region provides opportunities for people to live in the smaller town and still have access to several labor markets in different municipalities. It is therefore of utmost importance that planning for sustainable travel is highlighted.

By starting from the existing structure and ensuring that more station locations are developed into good and safe living environments, we can promote sustainable urban development. Efficient land use of station areas is of great importance for people's transport choices.

The purpose of this thesis is to produce a plan proposal for Häljarp's station area based on the current conditions. The motive for the development is the station close location which benefits a sustainable society. The plan proposal must be designed so that the station area is connected with the rest of the village at the same time as a sustainable built environment is achieved.

With the help of literature and document studies, planning of areas close to the station as well as sustainable buildings been studied and analysed.

The basic features of the plan proposal are based on an exploitation in the northern part with a building structure that opens up towards the landscape and gets denser to the railway track. Closest to the railway track, the buildings are a little higher and consists of mixed functions to create an urban feeling. The buildings are then of a gradually decreasing height the closer you get to Saxån.

The buildings of the new station area are connected to the existing village through "Lyckostråket". The passage leads over Saxån and connects to the existing village in the center at ICA. It is a wide strip that with its integrated greenery and living spaces is inspired by *the high line* in New York.

The plan proposal is presented through an illustration plan, sections and illustration images at the end of the thesis.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING

- 10 BAKGRUND
 - 11 Häljarp som platsstudie
- 13 PROBLEMFÖRMULERING OCH SYFTE
- 14 FRÅGESTÄLLNING
- 14 AVGRÄNSNING
- 14 MÅL
- 15 UPPSATSENS DISPOSITION

KAP 1 - METOD

- 19 INVENTERING
- 20 DOKUMENT OCH LITTERATURSTUDIER
- 21 ANALYS OCH SKISSPROCESS

KAP 2 - TEORI

- 25 HÅLLBAR PLANERING GENOM HISTORIEN
 - 25 Ebenezer Howard - Cities of tomorrow
 - 26 Le Corbusier - The City of tomorrow and its planning
 - 27 Jane Jacobs - The death and life of great american cities
 - 31 Jan Gehl - Cities for people och Life between building
 - 38 Jan Gehl och Jane Jacobs - Gatans betydelse för socialhållbarhet

41 HÅLLBAR PLANERING IDAG

- 41 Ekologisk hållbarhet
- 42 Ekonomisk hållbarhet
- 42 Social- och kulturell hållbarhet
- 43 Fysisk- Rumslig hållbarhet

44 HÅLLBAR SMÅSTADSPLANERING IDAG

- 44 Social hållbarhet - Stadsrum och stadsliv
- 46 Åtgärder som främjar en social hållbarhet
- 47 Social hållbarhet - Hälsa och välbefinnande
- 48 Åtgärder som främjar hälsa och välbefinnande
- 49 Ekologisk hållbarhet - Grönska och ekosystemtjänster
- 50 Åtgärder som främjar grönska och ekosystemtjänster
- 51 Ekologisk hållbarhet - Klimat och miljöpåverkan
- 52 Åtgärder som främjar klimat och miljöpåverkan

- 55 JÄRNVÄGEN
 - 55 Järnvägen från då till nu

56 JÄRNVÄGEN OCH REGIONPLANERING

56 STATIONSNÄRA PLANERING

- 59 STATIONSNÄRA PLANERING - FÖRDELAR
 - 59 Miljömässiga fördelar
 - 59 Sociala fördelar

60 STATIONSNÄRA PLANERING - PROBLEM

- 60 Buller
- 60 Vibrationer
- 61 Elektromagnetiskt fält
- 61 Marksituationen

62 SAMMANFATTNING VALDA TEORIER

KAP 3 - PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

- 69 PLANOMRÅDE
 - 70 Planområdet och intentionerna i Landskrona stads ÖP 2016
 - 71 Planområdet och intilliggande områden

74 INVENTERING AV PLANOMRÅDE

- 74 Målpunkter inom planområdet
- 76 Landskap och grönstruktur inom planområdet
- 78 Topografi och geoteknik inom planområdet
- 78 Stråk inom planområdet
- 80 Utblickar inom planområdet
- 82 Fornlämningar inom planområdet
- 83 Buller från järnvägen
- 85 Strandskydd inom planområdet
- 86 Riksintresse naturvård och järnväg inom planområdet

87 INVENTERING HÄLJARP

- 87 Bebyggelse
- 88 Kommunikation
- 89 Målpunkter och service
- 90 Grönstruktur

91 SAMMANFATTNING PLANFÖRUTSÄTTNINGAR

KAP 4 - ANALYS

- 97 LANDSKAPSANALYS
 - 97 Barriärer
 - 98 Landmärke
 - 99 Gränser och kantlinjer
 - 100 Områden

101 SAMMANFATTNING LANDSKAPSANALYS

KAP 5 - PLANFÖRSLAG

- 105 PLANFÖRSLAGETS GRUNDDRAG
- 106 PLANFÖRSLAG
- 112 BEBYGGELSESTRUKTUR
- 114 RESTRIKTIONER
- 116 TRAFIKSTRUKTUR
 - 118 Shared space områden och stationstorget
 - 122 Lyckostråket
- 128 GRÖNASTRÅK
- 130 GRÖN- OCK BLÅSTRUKTUR
- 132 MÅLPUNKTER
- 134 HUVUDGATA OCH BEBYGGELSE
- 140 LOKALGATA OCH BEBYGGELSE
- 144 INNERGÅRDAR
- 150 VÄSTRA BEBYGGELSEN

KAP 6 - RESULTAT

KAP 7 - AVSLUTANDE DISKUSSION

- 165 Vidare forskning

KÄLLFÖRTECKNING

INLEDNING

BAKGRUND

Denna uppsats är inte enbart mitt avslutande masterarbete inom landskapsarkitektur utan även ett arbete till Landskrona stad där jag jobbat som planarkitekt de senaste 5 åren. Arbetet utförs inte inom ramarna som tjänsteman på kommunen men min erfarenhet som planarkitekt avspeglar sig givetvis i arbetet.

Häljarp är även platsen där jag vuxit upp och jag har god lokalkännedom om bebyggelsestruktur, befintliga rekreationsområden och målpunkter i byn.

Uppsatsen tar sin utgångspunkt från industrisamhällets stationsorter. I samband med att järnvägen började byggas ut kom samhällen med järnvägsstation att bli viktiga knutpunkter för transporter och den ekonomiska utvecklingen. Historiskt sett kan man säga att järnvägsstationen varit gnistan för en Orts utveckling (Johansson, 2008, s.8).

Det fanns oftast endast en given plats för stationen, hjulets nav, och det var i stadens centrum (Bakerson, 2010, ss. 62, 64). I de fall detta inte var möjligt placerades stationen direkt utanför den medeltida stadskärnan. I de mindre orterna fungerade järnvägsstationens ankomst likt en magnet som drog till sig ny bebyggelse.

Idag reser vi allt mer och allt längre både privat och till vardags. Enligt Trafikverkets prognos för 2040 kommer allt resande att öka med c:a 25-30 procent (Trafikverket, 2020, s. 4). Undersökningar visar även att vårt utökade geografiska rörelsemönster har minskat antalet lokala arbetsmarknader. En allt mer sammankopplad region ger möjlighet för människor att bo i den mindre orten men ändå ha tillgång till flera arbetsmarknader i olika kommuner. Att ha en bra boendemiljö är idag attraktivare än kort pendlingsavstånd (Trafikverket, 2015, ss. 46-48). Det är därför av största vikt att planering för hållbara resor lyfts fram.

För att främja en hållbar stadsutveckling måste vi utgå från den strukturen vi har men se till att fler stationsorter utvecklas till bra och trygga boendemiljöer. En effektiv markanvändning av stationsområdena är av stor betydelse.

Häljarp som platsstudie

Häljarp är en ort med knappt 3000 invånare belägen c:a 10 min med bil söder om Landskrona. Häljarp är utpekad som en stationsort i Landskronas översiktsplan 2016 (Landskrona stad, 2016, s. 28). Orten är en attraktiv bostadsort på grund av sin närheten till havet, skogen, skola, station och Landskrona. Den övervägande bebyggelsen i Häljarp består av villatomter, vilket tilltalar många barnfamiljer.

Järnvägsstationen kom till Häljarp 2000 och är placerad i den norra delen av orten, avskuren från övrig bebyggelse. Från stationen går det att ta sig både norrut mot Helsingborg och Göteborg samt söderut mot Lund, Malmö och Köpenhamn.

Stationen har för några år sedan genomgått en förändring då befintliga perronger förlängdes för att öka kapaciteten till det dubbla (Landskrona stad, 2016, ss. 64-65)

Söder om Häljarp ligger Saxtorpsskogen som är ett skogsområde (finns ett remissförslag om att göra det till ett kommunalt naturreservat) betydelsefullt för sina höga natur- och friluftsvärden.

Enligt Landskrona stads översiktsplan 2016 ska Häljarp utvecklas enligt strategin det flerkärniga Landskrona och samtidigt främja en hållbar utveckling. Detta innebär att området vid stationen bör förtätas och knyts ihop med övriga orten på ett bättre sätt. Även omgivningarna kring Saxån som ringlar sig fram invid stationsområdet bör utvecklas och tillgängliggöras för att stärka ortens rekreationsmöjligheter (Landskrona stad, 2016, s. 71).

Definition av stationsort

Tågstation, regionbuss, kommunal-service från förskola till högsta-dieskola, distriktssjuksköterska och BVC, viss kommersiell service, bussförbindelser till Landskrona tätort, cykelväg till Landskrona tätort, idrottsplatser, föreningsliv, byalag, rekreationsmöjligheter i närområdet, buller från tåg- och biltrafik, trafikled genom orten, stor utpendling, ensartat bostadsutbud, trygg miljö för barnfamiljer, saknar tydligt centrum med torg eller parkyta (Landskrona Stad, 2016, s. 15).

Varför är det viktigt att vi bygger stationsnära?



FIG 1.
Karta över Skåne.

Häljarps geografiska läge
Häljarp har ett strategiskt geografiskt läge som en stationsort söder om Landskrona.

Ortens järnvägsstation gör det möjligt att nå en stor arbetsmarknad, inkluderat Köpenhamn och övriga Öresundsregionen.

Ett bättre nyttjande av det stationsnära området med ny bebyggelse skulle troligtvis öka ortens attraktivitet ytterligare.

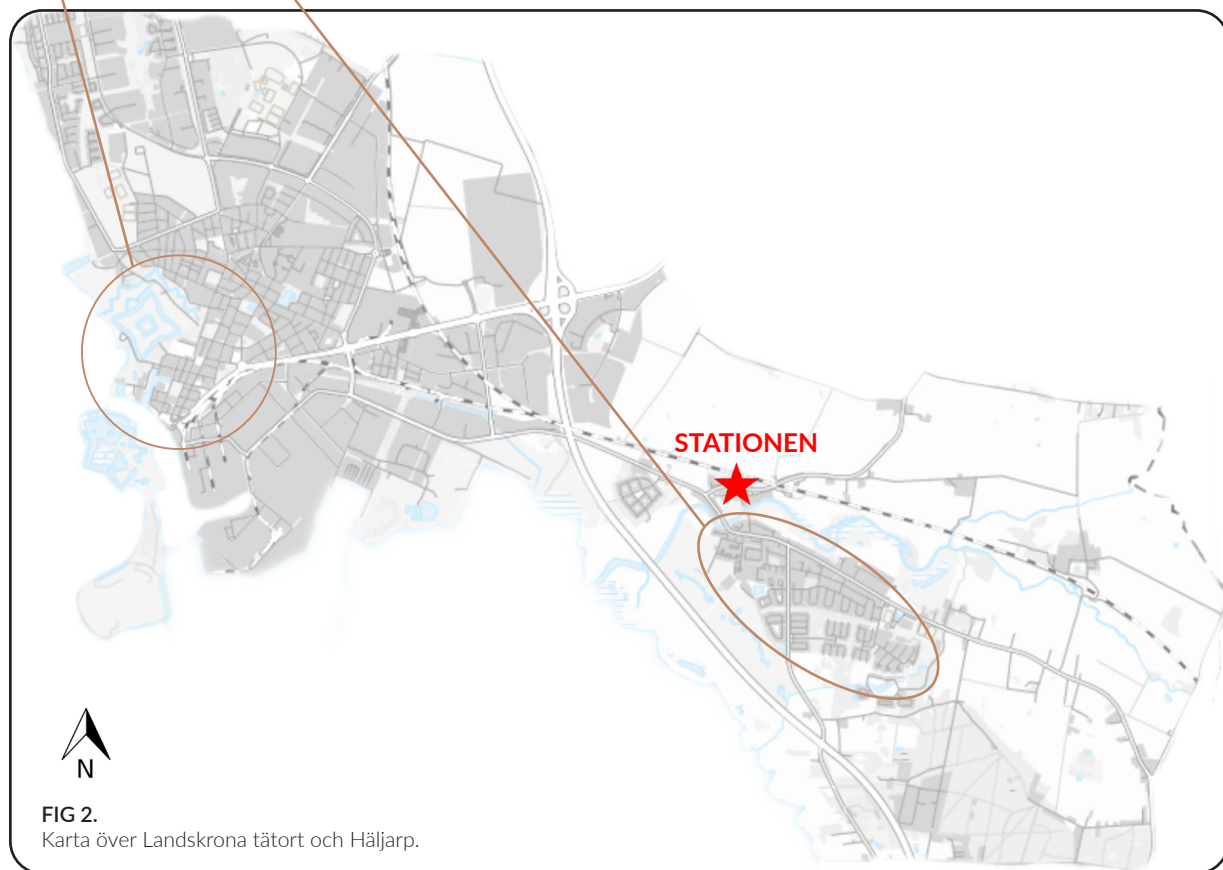


FIG 2.
Karta över Landskrona tätort och Häljarp.

PROBLEMFÖRMULERING OCH SYFTE

Häljarps stations placering i utkanten av orten gör att den är avskuren från övrig bebyggelse och kan upplevas som en otrygg plats. Stationsområdet är dåligt utnyttjat och kommunens önskan är att detta område förtätas med bostäder och eventuellt mindre serviceinrättningar. Vid en förtätning behöver området även få bättre koppling med Häljarps olika målpunkter. Både gång- och cykelvägsnätet samt den bilburna trafiken måste byggas ut.

Att exploatera området kring stationen är en stor utmaning. Området är identifierat som översvämningsszon med fornlämningar, intresse för naturvård, strandskydd och klass 6 jordbruksmark.

Det finns en hel del handböcker och forskning i ämnet stationsnära planering. En av dessa är Katarina Schylbergs licentiatuppsats *Planindikatorer för effektiv mark-användning i stationsnära områden* (2008). Stationsnära planering är oftast en komplex process och Schylberg lyfter fram olika faktorer som har betydelse för stationsnära planering. Det är viktigt att stationsområdet är lättillgängligt från ortens olika målpunkter.

Fokus i mitt examensarbete kommer att ligga på problematiken kring den stationsnära planeringen samt hur man planerar för att tillgodose mänskliga behov och bidra till en hållbar bebyggd miljö.

Syftet med denna uppsats är att utifrån nuvarande förutsättningar ta fram ett planförslag för Häljarps stationsnära område. Motivet för exploateringen är det stationsnära läget som främjar ett hållbart samhälle. Planförslaget ska utformas så att en hållbar bebyggd miljö uppnås samtidigt som det stationsnära området kopplas samman med övriga orten.

FRÅGESTÄLLNING

Uppsatsen kommer främst att behandla följande frågor:

Hur kan ett planförslag för det stationsnära området i Häljarp se ut, baserat på studerad litteratur om hållbar bebyggelse?

Hur kan det stationsnära området i Häljarp kopplas samman med befintlig bebyggelsestruktur?

AVGRÄNSNING

Aktuellt planområde omfattar c:a 25 hektar. Den geografiska avgränsningen sträcker sig från stationsområdet och söderut mot ortens utkant (Rundelsvägen). I väst och öst skapas naturliga avgränsningar där Saxån kröker sig. För att skapa en helhetsbild kommer närområden och målpunkter i byn också studeras även om de inte ingår i planområdet.

Den teoretiska avgränsningen är begränsad till att behandla en hållbar stationsnära planering med fokus på småstaden. Litteraturstudierna samt Landskrona kommuns översiktsplan 2016 ska fungera som inspiration och underlag för utformningen av planförslaget.

MÅL

Målet med min uppsats är att ta fram ett planförslag på en hållbar bebyggd miljö som kan koppla samman det idag outnyttjade markområdet närmst Häljarps station med övrig bebyggelse, infrastruktur och målpunkter på orten.

Fokus kommer att ligga på boendekvaliteter med utgångspunkt hållbar bebyggelse samt närheten till rekreation och gröna stråk.

UPPSATSENS DISPOSITION

KAPITEL 1

Det första kapitlet syftar till att beskriva de metoder som använts genom examensarbetets gång. Metoderna som använts består av undersökning i varierad form så som inventering, nulägesbeskrivning och platsanalys samt teoretiskt genom dokument- och litteraturstudier.

KAPITEL 2

Det andra kapitlet omfattar den teoretiska delen av uppsatsen. Här lyfts bland annat tidigare forskning och studier kring stationsnära planering och hållbar stadsplanering fram. Teorin behandlar både den lilla och stora staden, dock ligger huvudfokus på småstadsplaneringen.

KAPITEL 3

Det tredje kapitlet syftar till att presentera planförutsättningarna för det aktuella planområdet. Inventering både inom planområdet och av hela orten har genomförts för att bilda ett tydligt och gediget faktaunderlag. Parametrar så som målpunkter, stråk, grönstruktur, kommunikation, bebyggelse och restriktioner har studerats.

KAPITEL 4

I det fjärde kapitlet sätts fokus på en landskapsanalys av planområdet. Landmärken, barriärer, kantlinjer och områdeskaraktärer lyfts fram och beskrivs med text, foto och illustrationer.

KAPITEL 5

I detta avsnitt presenteras slutligen ett planförslag för det stationsnära området i Häljarp. Förslaget är baserat på insamlad metodmaterial samt egna reflektioner och analyser.

KAPITEL 6

I detta avslutande avsnitt förs en diskussion där jag reflekterar och sammanfattar arbetsgången, metoderna samt resultatet av mitt examensarbete.



K A P I T E L E T T

METOD

"A method in one's madness"

William Shakespear

INVENTERING

Inventering av området genom fältstudier har varit en stor del av metoden. Platsbesök på områden som ska utredas är av mycket stor betydelse då man skapar sig en känsla och upplevelse för den aktuella platsens karaktär och omgivning.

Inventering kan liknas vid metoden deskription, dvs man redogör helt enkelt för hur planområdet ser ut. Detta kan verka som en relativt enkel metod men i verkligheten kräver den en del arbete. All fakta som samlas in måste systematiskt delas in i kategorier och det måste ständigt göras ett urval. Deskription är i sig rent empirisk men metoden initieras ofta av värderande skäl (Ejvegård, 2009, s. 34).

Platsbesök har gjorts tre gånger på olika tidpunkter och med olika väderförutsättningar. Första gången var 14 September 2020, i inledningen av arbetet, den andra gången 14 November 2020, i mitten av arbetet och en tredje gång den 7 December 2020.

För att hitta områdets karaktär gjorde jag en inventering i form av en landskapsanalys. Kriterierna som jag valde ut för att inventera området utifrån var inspirerade från Kevin Lynchs bok *The image of the city*. Kevin Lynch beskriver i sin bok fem fysiska huvudbegrepp för att analysera landskapet, dessa är följande: stråk, knutpunkter, barriärer, distrikt och landmärken (Lynch, 1960, ss. 46-89). Jag valde följande kriterier: barriärer, landmärke, gränser, kantlinjer och sammanhängande områden för att analysera planområdet.

I landskapsanalysen blir det tydligt hur väder och årstider omformar landskapet. Huruvida det är lövbeklädda trädkronor eller kala grenverk påverkar hur tydliga siktlinjerna i landskapet är. Lövbeklädda trädkronor skapar otydliga siktlinjer där specifika landmärken blir mindre synliga medan kala grenverk skapar tydliga siktlinjer där specifika landmärken blir mer synliga.

Jag har även uppehållit mig en längre tid kring stationen och stråken till och från stationen för att skapa mig en uppfattning om hur och när människor rör sig inom planområdet.

Även de kringliggande områdena och orten Häljarp som helhet har inventerats, om än i lite mindre omfattning än det aktuella planområdet. Detta för att få en bättre förståelse hur det aktuella området förhåller sig till dessa i nuläget och hitta svagheter i strukturen som kan förbättras i planförslaget.

DOKUMENT- OCH LITTERATURSTUDIER

Dokument- och litteraturmaterialet som använts till uppsatsen har dels baserats på material som jag använder mig av i arbetet samt material jag använt mig av i mina tidigare studier. När jag stött på specifika sakfrågor som jag behövt studera noggrannare har jag till största del sökt efter elektroniska källor på nätet då coronaläget har begränsat tillgången till offentliga bibliotek.

Landskrona stads översiktsplan 2016 har använts för att förstå Häljarps utmaningar och utvecklingsmöjligheter. Landskrona stads översiktsplanen är indelad i 4 delar planförslag, planeringsförutsättningar, miljökonsekvensbeskrivning samt samrådsredogörelse och granskningsutlåtande. Det är främst delen med planförslaget som använts som underlag till planförslaget.

Till arbetet har även information från officiella myndighetsdokument som berör stationsnära planering samt hållbar småstadsplanering använts. Främst är det utredningar från Region Skåne, Länsstyrelsen i Skåne samt Boverket som använts. Från Trafikverket har information gällande buller, restriktioner och säkerhetsavstånd för spårtrafik studerats.

Katarina Schylbergs licentiatavhandling *Planindikatorer för effektiv markanvändning i stationsnära områden* har använts för att förstå vilka parametrar som är viktiga att ta hänsyn till vid planering av stationsnära områden (Schylberg, 2008, s. 62).

För att förstå järnvägens utveckling genom historien och hur stationssamhällena förändrats över tid har Aran Bakersons doktorsavhandling *från järnvägsstation till kommunikationsnod* använts.

Litteraturstudierna kring hållbar stadsplanering har jag baserat på välkända namn inom stadsplanering så som Ebenezer Howard, Le Corbusier, Jane Jacobs och Jan Gehl. Dessa stadsplanerare och arkitekter har alla haft olika syn på vad som karakteriserar ett hållbart stadsplaneringsideal genom historien.

Vid åtskilliga studier av hållbar stadsplanering har det visat sig att många kommuner och myndigheter förespråkar Gehls teorier i deras hållbara stadsplanering. Jag har därför gjort bedömningen att detta planeringsideal från tidigt 60-tal fortfarande kan anses som relevant att använda i min uppsats och i mitt planförslag.

ANALYS OCH SKISSPROCESS

Min analys av platsen har underlättats av att jag redan hade en god lokalkännedom. Jag förde anteckningar, tog foto och beskrev i ord de känslor jag fick vid olika platser inom planområdet för att ta med mig in i skapandet av planförslaget. Utifrån litteraturen hade jag förberett mig med en checklista med saker som jag skulle titta på vid platsbesöken. Väl på plats så kom punkter att adderas eller subtraheras på checklistan. Även om bara en tredjedel av alla fotografier jag tog på platsbesöken finns presenterade i uppsatsen så har alla varit värdefulla att titta tillbaka på under hela processen. Fotona tillsammans med mina nedskrivna ord bildade ett sammanhang som gav en känsla av att vara på platsen.

Skissprocessen kan liknas vid den metod som Ejvegård kallar modellbildande. En modell är vidareutvecklingen av en teori. En karta är den direkta avspeglingen av verkligheten där man med sedan med olika medel kan simulera olika framtidsförslag, i detta fallet mitt planförslag (Ejvegård, 2009, ss. 42-43).

Skissprocessen eller modellbildandet har sett varierande ut under hela processen. Från att ha utgått ifrån ett fågelperspektiv så gick det mer över till detaljgestaltning. Då min ursprungstanke inte var att producera ett renodlat detaljförslag utan ett planförslag försökte jag hitta en balans mellan det övergripande och det detaljerade.

Olika bebyggelseplaceringar och markanvändningar testades och förkastades allt efter som olika geografiska restriktioner såsom riksintresse, arkeologi, jordbruksmark och markhöjder adderades till grundkartan.

Allt har resulterat i ett planförslag då jag inte haft ti till att ta fram och presentera olika planförslag. Dock har alternativa områden föreslagits och beskrivits varför de var mindre lämpade än aktuell planområde.

Det slutliga planförslaget representerar ett helhetsgrepp på planområdets norra sidan. Även om detta planförslaget inte är helt okomplicerat så gjorde jag bedömde att denna exploatering var mest realistiskt att driva igenom i verkligheten.



K A P I T E L T V Å

TEORI

HÅLLBAR PLANERING GENOM HISTORIEN

Strävan efter en hållbar planering är inget nytt påfund. Ända sedan tidigt 1800-tal finns det dokumenterat om oron för hur snabbt industristäderna växte. Den växande klyftan mellan arbetarklassens livsmiljö och överklassens livsmiljö fick kända författare som Charles Dickens och D.H Lawrence att höja sina röster i England. De förfasade sig över de dåliga boende- och livsmiljöerna som arbetarna fick utså i de kolfyllda industristäderna. Teknologin utvecklades visserligen under mitten på 1800-talet med ankomsten av bil, järnväg, avloppssystem, och elektricitet men trots detta så kämpade många städer med luftföroreningar, överbefolkning och allmänna hälsoproblem.

Det blev nu uppenbart att städernas levnadsförhållanden var ohållbara och något måste ske (Wheeler&Beatley, 2009, s. 8).

Ebenezer Howard - Cities of to-morrow

En välkänd bok inom planeringskretsar är Ebenezer Howard`s *Garden cities of to-morrow* från 1898. Howard, som i grunden var anteckningsstenograf, presenterade här en planeringsstrategi för att lösa problemen med överbefolkade och förorenade industristäder genom att skapa en balans mellan stad och landsbygd.

I sin illustration över planeringsstrategin visar han 3 st magneter som vardera representerar staden, landsbygden och trädgårdsstaden (fig 3). I mitten finns folket (representerade som nålar) som kommer att lockas till den magnet som har störst attraktion. Städernas attraktion består bland annat av tillgång till arbete, nöje och kultur men är oattraktiva genom trängsel, höga hyror, föroreningar och brist på grönska. Landsbygdens attraktion består bland annat av närheten till naturen, frisk luft och utrymme men är oattraktivt genom brist på arbetstillfällen, social gemenskap och nöje.

Howard menade att ingen av stads- eller landsbygdsmagneten representerade den idealiska stadsbyggnadslösningen. Dessa behövde "ingå ett äktenskap" som kombinerar bådas kvaliteter och skapa en tredje magnet, trädgårdsstaden.

Tanken var att trädgårdsstäderna skulle som självförsörjande enheter utanför städerna med egna arbetstillfällen och jordbruksmark konkurrera ut de överbefolkade städerna (fig 4) (Howard, 1898, ss. 12-17).

The three magnets

Howards diagram över "the three magnets". Staden, landsbygden och trädgårdsstaden (Howard i Wheeler&Beatley, 2009, s. 13)

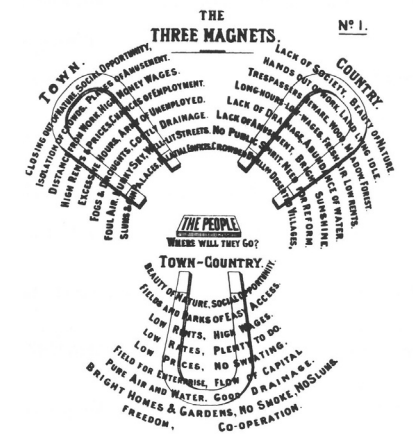


FIG 3.

Trädgårdsstaden

Stadsplan för en hel kommun enligt trädgårdsstads ideal. Planen visar storstaden i mitten med trädgårdsstäderna som satellitsorter utanför. Sex stycken boulevarder sammankopplar trädgårdsstäderna med centrum (Howard i Wheeler&Beatley, 2009, s. 15)

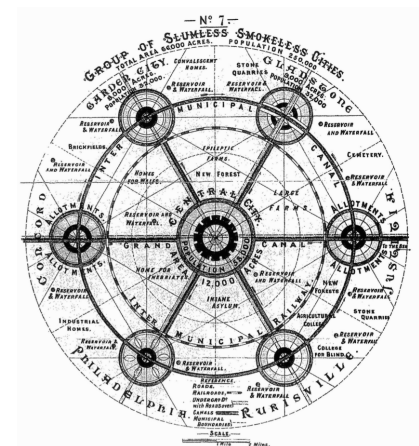


FIG 4.

"What we do in life echoes in eternity"

Marcus Aurelius

Le Corbusier - The City of Tomorrow and it's planning

Den schweiziske arkitekten Charles-Édouard Jeanneret, mer känd som Le Corbusier har setts av många som modernismens fader och han var inte rädd för att acceptera bilismen som växte fram under 1900-talet.

Likt Ebenezer Howard så kritiserade Le Corbusier också industristädernas hållbarhet med överbefolkning och föroreningar. Dock tyckte han inte att människor skulle fly städerna ut till satellitorter utan planeringen i städerna behövde istället effektiviseras och moderniseras (LeCorbusier, 1929, s.336)

Le Corbusier presenterar i sin bok *The city of Tomorrow and it's planning* hur ett planeringsförslag kan se ut för en samtida stad med 3 miljoner invånare. I förslaget är staden uppdelad efter funktioner såsom, centrum, industri, park, bostäder och sportområden. Dessa funktioner länkas samman via motorvägar.

Mitt i centrum finns stadens nav, centralstationen. I centrum finns även 24 skyskrapor omgivna av stora öppna parkytor. Skyskraporna är enbart avsedda för företag, hotell, restauranger och andra ekonomiska funktioner. Lyxbostäderna återfinns i centrum i särskilda gårdar i mitten medan arbetarbostäderna återfinns utanför staden i så kallade garden cities.

Le Corbusiers trafiklösningar baserades på en indelning av trafiken i olika klasser:

1. Tung transporttrafik
2. Lättare transporttrafik som gör kortare resor
3. Snabb trafik

Baserat på dessa tre ovanstående trafikklasser så behövs endast tre vägar på tre olika nivåer. På bottenplan finns den tunga transporttrafiken, på gatuplan finns den lättare transporttrafiken och överst på ett system av broar kör den snabba trafiken. Le Corbusier var av åsikten att det befintliga vägsystemet var en kvarleva från historien. Antalet vägar behövdes minskas med 2/3 för att få ner antalet vägkorsningar. Många vägkorsningar leder endast till ökad trängsel och stopp i trafiken (LeCorbusier, 1929, ss.340-341).

Le Corbusiers planeringsmetod med höghus omgivna av stora öppna grönområden är även det som legat till grund för Sveriges miljonprogramsområden.

"Crossroads are an enemy to traffic"
(Le Corbusier, 2011, s. 340)

Jane Jacobs - The death and life of great american cities

En stark kritiker till både Ebenezer Howards och Le Corbusiers stadsplanering var den amerikanska författaren och stadsplaneringskritikern Jane Jacobs. I sin bok *The death and life of great american cities* kritiserar hon den ortodoxa stadsplaneringen.

Jacobs menade att Howards trädgårdsstad inte försökte rädda staden utan avveckla den genom att stoppa städernas tillväxt och befolka landsbygden. Målet var att skapa småstäder där den fattiga befolkningen kunde bo naturnära. Småstäden skulle vara funktionsseparerade med bostäder och industrier för sig samt kultur och handel i centrum. Trädgårdsstäderna skulle även omges av ett jordbruksbälte för att vara självförsörjande.

Enligt Jacobs så hade Howard inget intresse för att skapa fungerande städer då hans största fokus enbart låg på att skapa hälsosamma bostäder och boendemiljöer. Han avfärdade helt aspekter såsom det mångfasetterade kulturlivet, upprätthållande av ordningen, fungerande politik eller ekonomiska arrangemang.

Denna förenkling av städernas natur och funktionsseparering är direkt skadlig som stadsplaneringsprincip (Jacobs, 2004, ss. 39-41).

Den stadsplaneringsstrategi som kanske upprörde Jacobs mest var Le Corbusiers "den strålande staden". Hans försök att skapa en tät stad med skyskrapor, funktionsseparation, färre gatukorsningar till förmån för snabba motorvägar såg Jacobs som en social utopi och förhöll sig lika lite till hur en stad fungerar som Howards trädgårdsstad.

Trots detta har Le Corbusiers planeringsideal haft ett stort inflytande på världens storstäder. Hans stad var som en underbar mekanisk leksak, arkitektoniskt fulländad och strukturerad, helt i smak för dåtidens arkitekter, planerare, byggherrar och exploatörer. Trots denna utstrålning av självförtroende ansåg Jacobs att Le Corbusiers stadsplanering var en stor lögn som inte förhöll sig till verkligheten (Jacobs, 2004, ss. 43-46).

"Howard släppte loss kraftfulla och stadsförstörende idéer"
(Jacobs, 2004, s. 41)

"Mannen med den mest dramatiska inställningen till hur man skulle få in all denna stadsfientliga planteori rakt in i ondskans högborgar var Le Corbusier"
(Jacobs, 2004, s. 43)

Den grundläggande kritiken som Jacobs hade mot den funktionsuppdelade planeringen var att man inte kan skapa en välfungerande stad om man bara ser den från ett perspektiv eller en funktion i taget. För att skapa hållbara städer måste vi kunna förstå tanken med att blanda funktioner och användningsområden (Jacobs, 2004, ss. 169-170).

"Enligt min mening den överlägset viktigaste frågan om stadsplanering blir därför denna: Hur ska städer kunna alstra en blandning av tillräckligt många användningsområden, en tillräckligt stor mångfald, på en tillräckligt stor del av sin yta för att kunna vidmakthålla sin egen civilisation" (Jacobs, 2004, s. 170)

I sin bok beskriver hon 4 stycken villkor som måste vara uppfyllda för att mångfald och ekonomisk aktivitet ska kunna uppstå:

- 1. Stadsdelen måste fylla mer än en primär funktion.** Dessa funktioner måste i sin tur medföra att människor rör sig utomhus på platsen på olika tider av dygnet och av olika orsaker.
- 2. Korta kvarter.** Gathörnen måste vara många och tätt placerade.
- 3. Variation i bebyggelsen.** Byggnaderna måste variera i ålder och skick för att skapa en heterogen befolkningssammansättning.
- 4. Befolknings- och bebyggelsestäthet.** En tillräckligt hög koncentration av människor måste finnas i området.

Hon poängterar dock att olika stadsdelar har olika potential för ett mångfald men uppfyller man dessa punkter så kan man uppnå dess maximala potential. Utesluter man en av punkterna så minskar förutsättningarna för ett mångfald (Jacobs, 2004, s. 176).

Behovet av **blandade primärfunktioner** krävs för att människor ska röra sig på stadsgatorna under olika tider på dygnet. Jacobs beskriver de primära funktionerna som de funktioner som i sig själv drar människor till en bestämd plats. Kontor, fabriker, bostäder, vissa platser för underhållning och utbildning är exempel på primära funktioner.

Dock skapar inte primära funktioner som lockar ut människor på gatorna under samma tider mångfald. Villkoren är att två primära funktioner som lockar ut människor på gatorna under olika tidpunkter måste kombineras, då skapas även möjligheten för sekundär mångfald. Sekundär mångfald är enligt Jacobs de affärer och verksamheter som växer fram i en stadsdel på grund av att de primära funktionerna finns där.

En blandning av en massa unika funktioner, primära och sekundära, som sprider ut ett antal konsumenter över hela dygnet är viktig för att skapa en positiv ekonomisk effekt och blomstrande stadsdel (Jacobs, 2004, ss.187-189).

Behovet av **korta kvarter** är enligt Jacobs mycket enkelt förklarat, korta kvarter och tätt liggande gator skapar människoflöde, möten och mångfald medan långa gator stoppar upp flödet och isolerar människor ifrån varandra.

Korta kvarter och tvärgator skapar även möjligheter för människor att använda olika alternativvägar när de ska ta sig från A till B. Längs dessa tvärgator finns det då även möjlighet för mindre butiker och serviceinrättningar att öppna upp (Jacobs, 2004, ss. 205-213).

Behovet av **variation i bebyggelsen** gäller för ålder och skick på husen. Detta för att det ska finnas möjlighet för både låga och höga hyror. Om en stadsdel enbart innehåller ny bebyggelse exkluderas många företag och människor som inte har råd med hyran för lokalerna eller bostäderna. De mindre företagen såsom kvarterskrogar, tobaksaffärer och pantbanker är viktiga för att en mångfald ska skapas i ett område (Jacobs, 2004, ss. 215-216)

Jacobs anser att det är förkastligt att uppföra ett helt nytt bostadsområde. Dessa fysiskt homogena bostadsområden finns i alla städer och har oftast problem att generera mångfald då all bebyggelse uppfördes på en gång. Generellt sett sker det ingen förändring i sådana bostadsområde över tid mer än att husen blir äldre och mindre attraktiva. Då alla försök till att återuppliva området misslyckats river man hela rasket och börjar om från början. Denna onda spiral är något som kan undvikas om variationen på ålder och skick finns från början i kvarteret (Jacobs, 2004, ss. 225-226).

Behovet av **befolknings- och bebyggelsestäthet** för mångfald får inte misstolkas. I den ortodoxa planeringen ses en hög koncentration av bostäder som ett problem och lika med trångboddhet. Jacobs påpekar att en hög andel bostäder på en viss yta inte är samma sak som trångboddhet. De människor som bor i en stadsdel är oftast också de som brukar stadsdelens gator, butiker och parker mest. Utan den höga koncentrationen av bostäder i en stadsdel finns det heller inget underlag för mångfald. Utan en hög koncentration av människor kan inte de andra tre faktorerna för mångfald bli framgångsrika.

Men vad är då en lämplig bostadstäthet i städerna?

Enligt Jacobs finns det inget exakt svar på detta. Alla stadsdelar har olika egenskaper och förutsättningar. Kort och gott kan man säga att bostadstätheten är för låg, eller för hög när den motverkar mångfalden (Jacobs, 2004, ss. 229-237).

Jan Gehl - *Cities for people* och *Life between buildings*

Den danska arkitekten Jan Gehl är ett känt namn i dagens planeringskretsar. I sina böcker *Cities for people* och *Life between buildings* värnar han om det offentliga rummet och betonar betydelsen av en människoorienterad planering.

Liksom Jane Jacobs är Gehl en stark motståndare mot den funktionsseparerade planeringen. Gehl hävdar att man under funktionalismen misslyckats med planeringen för invånarna i staden. Väldigt lite fokus har legat på utformning av allmänna platser, fotgängarvänlighet och betydelsen för mänskliga möten. Brist på plats, hinder, buller och hög olycksrisk är vardagen för många invånare i dagens storstäder (Gehl, 2010, s. 3).

Gehl blickar gärna tillbaka till den medeltida planeringsideologin. De medeltida städerna växte fram under lång tid genom en process som tillät justeringar utifrån de rådande behoven som fanns då. På detta sättet var staden inte ett mål i sig själv utan ett resultat av människors användning. Nästan alla medeltida städers gator och torg är utformade så att människor ska vilja röra sig och vistas utomhus.

Den medeltida staden samlade stadens aktiviteter och rörelse på stadens gator och torg medan funktionalismen gjorde precis tvärtemot. Funktionalismen planerare hade inget intresse i platserna mellan husen och dess funktioner då den visuella bilden av staden var viktigare än de sociala aspekterna (Gehl, 2011, s.41).

Gehl menar att det finns många faktorer att ta hänsyn till i den hållbara stadsplaneringen. Det räcker inte med att endast titta på byggnadernas påverkan. Trafik, transport samt energikonsumtionen är också viktiga nyckelfaktorer i den hållbara planeringen.

Bilismen står för en stor andel av koldioxidutsläppen och därför måste planeringen sträva efter en mer fotgängar- och cyklistvänlig miljö. Fotgängare och cyklister generera inget utsläpp, buller och är inte lika ytkrävande som bilismen.

För att kollektivtransportmedlen ska vara attraktivare än bilen måste man se till hela resesträckan från hemmet till slutdestinationen. Lättillgängliga gång- och cykelvägsstråk till stationen samt bra bekvämligheter vid stationsområdet är viktiga pusselbitar i planeringen för attraktiv kollektivtrafik Gehl, 2010, s. 107).

"Throughout the entire history of human habitation, streets and squares had formed focal points and gathering places, but with the advent of functionalism, streets and squares were replaced by roads, paths, and endless grass lawns" (Gehl, 2011, s.45)

Runt om i världen jobbar planerare efter begreppet **TOD** *Transport Oriented Development* plans. TOD städer är uppbyggda i kollektivtrafknära lägen. Bebyggelsestrukturen är tät och gång- och cykelavstånden till stationen är rimliga. Innan bilens ankomst till det moderna samhället var städerna mer TOD vänliga (Gehl, 2020, s. 107).

I sin bok *Life between buildings* presenterar Gehl fyra stycken ställningstagande som bör göras vid planering.

Dessa fyra är:

1. *ATT samla eller sprida.*
2. *ATT integrera eller segregera.*
3. *ATT invitera eller avvisa.*
4. *ATT öppna upp eller stänga inne.*

Trots att Gehl riktar kritik till modernismens funktionsseparerade planering så hävdar han inte att samla alltid är rätt planeringsstrategi i valet **ATT samla eller sprida**. Exempel på när sprida kan lämpa sig bättre än samla är till exempel för att säkra en jämnare fördelning av stadsaktiviteter runt om i staden eller för att skapa lugnare oaser i den annars livfulla staden.

Dock hävdar han att det är svårare att samla än att sprida i dagens planering och därför bör fokus ligga på att samla. Fördelen med att samla är att om aktiviteter och människor är samlade startar en kedjereaktion där fler människor har möjlighet att delta i fler aktiviteter och sociala möten.

Måttet på en bra samling eller täthet sitter inte i ett exploateringsstal eller antal byggnader utan byggnaders utformning i förhållande till den mänskliga skalan. Planeringen ska sträva efter fotvänliga avstånd (500 m) från bostad till service, rekreation och aktiviteter (Gehl, 2011, ss. 81-83).

Det är även viktigt att man jobbar med att samla människor i planeringens alla skeden. Finns inte samlingsperspektivet med i den stora skalan (regionalplanering) så kan man inte vinna framgång i den mellersta (översiktsplanering) och lilla skalan (detaljplaneringen).

Spridning i den stora skalan representeras av den modernistiska planeringens funktionsparering vilken är beroende av bilen. Samling i den stora skalan representeras av det motsatta, det vill säga att man ser fotgängarstråk och offentliga platser som de viktigaste pusselbitarna och därmed kopplar resterande funktioner till dessa.

I den mellersta skalan sprider man genom att placera byggnader med stora avstånd och med entréerna vända från varandra. I den samlade planeringen placerar man byggnader och funktioner så att de offentliga platserna hamnar så tätt som möjligt och därmed minskar gångavståndet.

För att samla människor och aktiviteter ska man enligt Gehl sträva efter att vända byggnaderna mot varandra och skapa ett centralt torg i mitten. I en större stadsstruktur är det nödvändigt med flera torg och tvärgator. Det är då viktigt att antalet gator inte grenar ut för mycket likt stigar i skogen. Förutsättningarna för att människor möts är större om det finns ett mindre antal välplanerade gator än många mindre planerade stigar (Gehl, 2011, s. 85).

I den lilla skalan är det viktigt att jobba med designen av utomhusutrymmena och de intilliggande fasaderna då det är dessa element som skapar livet mellan byggnaderna. Gehl är en förespråkare för mindre grannskapsområden där ett antal bostadsenheter om c:a 15 bostäder ligger vända mot gemensamma innergårdar. Om möjligt så finns det ett gemensamt grannskapshus till varje bostadsenhet där grannarna kan ha gemensamma aktiviteter. Gehl menar att denna fysiska struktur ska avspegla den sociala strukturen. Familjerna möts i vardagsrummet, grannarna i vardera bostadsenhet möts på innergården eller i grannskapshuset, och alla invånarna i hela grannskapet möts på den centrala huvudgatan som finns mellan bostadsenheterna (Gehl, 2011, ss. 55-57)

I den lilla skalan skapas spridning då man tilldelar för stora områden till för lite människor och aktiviteter. Det blir då svårt att skapa ett rumsligt sammanhang och upplevelse för människor som vistas på dessa platser. För att samla människor och aktiviteter måste skalan på gator och torg anpassas till antalet människor och aktiviteter. Det är även lättare för människor att uppfatta detaljer på en plats om rumsligheten är i en mindre skala (Gehl, 2011, s. 91).

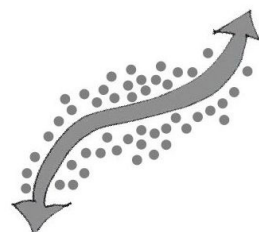


FIG 5.

Principen om ATT samla
(Gehl, 2011, s. 81)

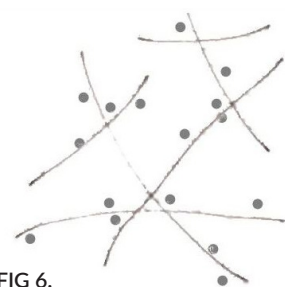


FIG 6.

Principen om ATT sprida
(Gehl, 2011, s. 81)

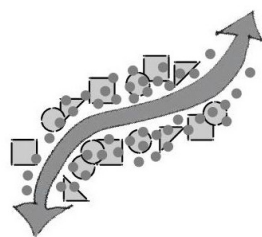


FIG 7.

Principen om ATT integrera
(Gehl, 2011, s. 101)

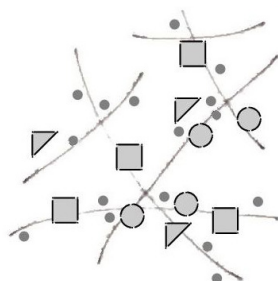


FIG 8.

Principen om ATT segregera
(Gehl, 2011, s. 101)

Det andra ställningstagande en planerare bör göra är **ATT integrera eller segregera**. Med detta avser Gehl hur olika aktiviteter, funktioner och människor förhåller sig till varandra.

Genom att integrera olika aktiviteter och funktioner i det offentliga rummet kan människor interagera och inspirera varandra.

Det är viktigt att förstå att integration inte skapas genom att placera bostäder, service och industri nära varandra på ritningarna utan det som är viktigt är att skapa förutsättningar för att människorna som bor i ett område möts i de dagliga aktiviteterna.

Gehl gör en jämförelse mellan den integrerade, täta, blandade och fotgängarvänliga medeltida staden med modernismens funktionsseparerade där olika sociala grupper är isolerade från varandra.

Även om Gehl är av åsikten att den medeltida stadens stadsstruktur är att föredra framför den funktionsseparerade så förslår han en alternativ planeringsstrategi. Denna baseras på att sociala och praktiska fördelar bedöms från funktion till funktion och att funktionsseparering endast tillåts om funktionen nackdelar överväger dess fördelar. Följden av detta är att den tyngsta industrin fortsatt ska vara separerad från övriga funktionerna medan den lättare industrin med fördel kan integreras (Gehl, 2011, ss. 101-102).

I den stora skala kan man jobba med integration genom att blanda alla funktioner som inte motverkar eller blandar sig i varandra. Detta kan uppnås genom att lägga fokus på att planlägga för nybyggnadsområden som bebyggs på olika tidpunkter istället för att bebyggs direkt olika funktioner (Gehl, 2011, s. 103).

I den lilla skalan jämför Gehl integrationen som ett vardagsrum där alla medlemmar i familjen kan befinna sig samtidigt i vardagsrummet även om de är upptagna med olika aktiviteter. I den lilla stadsskalan fungerar vardagsrummet som ett offentligt rum. Det vill säga att man bör sträva efter att integrera olika funktioner kring gatan och de offentliga rummen och därmed suddas ut gränsen mellan olika funktioner och människogrupper (Gehl, 2011, s. 107).

Det är inte enbart bebyggelse som integreras och segregeras med planering, även trafiken inkluderas i detta resonemang. Bland alla aktiviteter som sker i staden så är trafiken den mest omfattade aktiviteten.

I den trafikseparerade staden där olika trafiksorter är åtskilda genom olika vägar och system sprids människor och trafik ut. Dessa städer är enligt Gehl tråkigare än andra städer att förflytta sig i då transportsystemen är åtskilda från stadens aktiviteter.

Gehl nämner två trafikexempel. Det första är Venedigsystemet där tunga transporter sker på kanalerna och där det primära färd sättet i staden är till fots. Här existerar livet och trafiken i harmoni med varandra på samma plats under samma tidpunkter likt liknelsen med vardagsrummet.

Det andra exemplet som Gehl nämner är Woonerfssystemet i Holland. Till skillnad från Venedig så lämnas inte bilen vid stads- eller bostadsgränsen för att gå den sista biten, utan här integreras trafiken i multifunktionella vägar. Dock hålls hastigheterna låga och det är hela tiden på fotgängarnas villkor genom gångfartsområden.

Oavsett om bostadsområden är uppbyggda efter Venedigsystemet eller det Woonerfssystemet så är det viktigt att trafiken är integrerad med andra utomhusaktiviteter. Om trafiken består av fotgängare, cyklister eller långsamtgående biltrafik så faller teorin om att separerar trafiken från övriga aktiviteter. Det vill säga om vi kan göra trafiken säkrare så behöver inte parker och lekplatser hållas separerade från trafiken. Gehl menar att aktiviteter såsom lek, samtal och uppehåll oftast uppstår när man gör något annat eller är på väg någonstans och därför är det viktigt att aktiviteter och trafik inte separeras (Gehl, 2011, ss. 109-111).

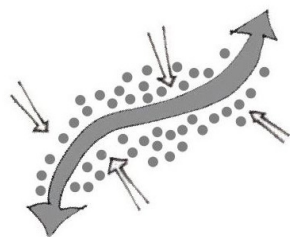


FIG 9.

Principen om ATT invitera
(Gehl, 2011, s. 113)

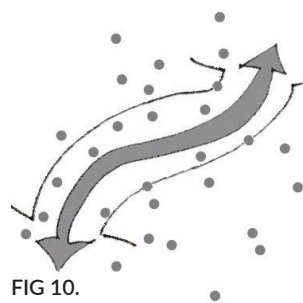


FIG 10.

Principen om ATT avvisa
(Gehl, 2011, s. 113)

ATT bjuda in eller avvisa syftar till att designen av gator och torg, stadens offentliga rum, antingen kan vara inbjudande och lättillgängliga eller avvisande och svårtillgängliga, både fysiskt och psykiskt.

Om en offentlig plats är inbjudande eller avvisande handlar om hur gränsen och relationen mellan det privata och offentliga rummet ser ut. Skarpa gränser mellan privata eller offentliga ytor är mer avvisande än flexibla övergångszoner. Exempel på en skarp gräns är ett flerbostadshus där du är inne i det privata i trapphuset och ute i det offentliga när du står på gatan. En mer flexibel gräns är om det funnits en liten förgård innan du kommer ut i det offentliga rummet.

Att kunna se vad som händer på offentliga platser kan var ett sätt att bjuda in. Barn som har möjlighet att se vad som försiggår på gatan eller lekplatser hemifrån är också mer benägna att bege sig ut. På samma sätt är det med föreningar som har fönster vända mot gatan, om förbipasserande människor kan se vad som försiggår där inne är de mer benägna att gå in.

En inbjudande miljö kan också innebära att vägen mellan det offentliga och privata är kort, säker och njutbar.

Gehl betonar också nödvändigheten av att ha målpunkter att ta sig till som motivation för att ta sig ut i det offentliga rummet. Dessa målpunkter kan vara affärer, parker, idrottsanläggningar eller lekplatser.

Det är även av stor vikt att det finns något att göra i de offentliga miljöerna för att skapa en inbjudande effekt. Ännu bättre är det om det finns möjlighet att ta med egna göromål ut i det offentliga rummet. Gehl nämner ett exempel där människor i ett flerbostadshus besöker tvättrummet. De har då ett mål att ta sig från det privata till det offentliga - att tvätta, de tar med sig ett göromål - tvätten och de kommer förhoppningsvis möta en granne som de kan prata med en stund (Gehl, 2011, ss. 113-117).

ATT öppna upp eller stänga in beskriver huruvida det finns en upplevelsemässig kontakt mellan de offentliga rummen och de närliggande affärerna, bostäderna, kontoren m.m. Att öppna upp innebär att man har korta avstånd och använder sig av mycket glas och fönster som möjliggör för insyn i olika lokaler. Långa avstånd och källarlokalerna är givetvis motsatsen dvs. att stänga in.

Gehl hävdar att det finns en tendens att stänga in ett flertal aktiviteter och funktioner utan en legitim anledning för "det har alltid varit så".

I stället bör man stäva efter att utvärdera varje unik situation efter dess fördelar och nackdelar. Vissa aktiviteter kan givetvis vara bra att ha stängda men det finns kanske alternativa sätt att stänga in dem mer än fönsterlösa väggar. Till exempel kan man arbeta med fönsternas placering på fasaden eller placera byggnader på olika nivåer från gatuplan.

Gehl är kritisk till den ökade privatisering som sker i stadsrummet idag. Privata torg inne på hotell eller små shoppingcenter i privata byggnader bidrar till att stänga in och dränera de offentliga platserna på människor (Gehl, 2011, ss. 121-125).

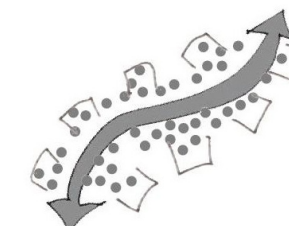


FIG 11.

Principen om ATT öppna upp
(Gehl, 2011, s. 121)

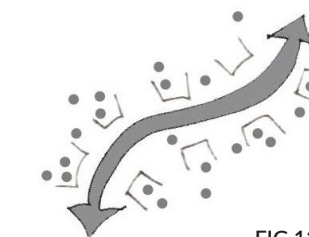


FIG 12.

Principen om ATT stänga in
(Gehl, 2011, s. 121)

Jan Gehl och Jane Jacobs - Gatans betydelse för socialhållbarhet

Både Jane Jacobs och Jan Gehl lägger stor vikt vid gator, utomhusmiljön och kvarterens utformning för att främja den sociala hållbarheten.

Gehl beskriver tre olika former av utomhusaktiviteter:

Dessa tre är:

1. Nödvändiga aktiviteter.

2. Frivilliga aktiviteter.

3. Sociala aktiviteter.

Nödvändiga aktiviteter inkluderar aktiviteter som människor mer eller mindre är tvingade att utföra för att få vardagen att fungera. Exempel på detta är att gå i skola, gå till arbetet, livsmedelsshopping, åka tåg eller buss m.m. Dessa aktiviteter kommer att genomföras oberoende av fysiska förhållanden eller väderförhållanden.

Frivilliga aktiviteter inkluderar aktiviteter som människor själva kan välja om de vill delta i eller inte. Dessa aktiviteter ställer större krav på att de fysiska förhållandena är gynnsamma. Är vädret inte bra så går man inte ut på en promenad och är torget inte trivsamt att vistas på så avstår man från att uppehålla sig här.

Sociala aktiviteter inkluderar de tillfällen då människor närvarar tillsammans med andra. Dessa aktiviteter uppstår nästan alltid till följd av de nödvändiga och frivilliga aktiviteter (Gehl, 2011, ss. 9-11).

Enligt Jacobs är trygghet på stadens gator och trottoarer en förutsättning för att ovanstående aktiviteter, främst 2 och 3, ska äga rum. När människor säger att de inte känner sig trygga i ett visst område är det trottoarerna de syftar på (Jacobs, 2004, s. 51)

För att en gata ska kännas trygg krävs det att människor och trafik är i rörelse över dygnets alla timmar. Denna rörelse går att uppnå om det för det första, finns tydliga gränser mellan det offentliga och privata rummet, för det andra, om husens entréer är vända mot gatan så att gatan kan överblickas av de boende i husen och för det tredje, om gatan brukas kontinuerligt av människor.

På mindre orter och i samhällen där stora trafikerade gator finns upprätthålls tryggheten genom mindre grannsamverkans nätverk. Mottot "alla känner alla", gör att tillit, ansvarskänsla och information löper fritt mellan de boende (Jacobs, 2004, ss. 53-54).

Man skulle kunna säga att Jacobs olika principer för trygghet i grund och botten bygger på ett fungerande vardagsliv och oskrivna samhällsregler (Jacobs, 2004, ss. 53-54).

Gehl pratar om trygghet och en känsla av tillhörighet när han beskriver hur övergången privata, halvprivata, halvoffentliga och offentliga rum kan se ut. När man utformar bostadsområden med olika grader av privata och offentliga rum i dess närhet skapar en ökad känsla av trygghet och kunskap om de människor som "hör hemma" i området. I de halvoffentliga rummen skapas oftast en form av samhörighet mellan de boende i kvarteret och på så sätt hjälper de varandra att skydda området från brott och vandalisering.

När det kommer till gränserna mellan det privata och offentliga rummet går Jacobs och Gehls åsikter isär. Jacobs förespråkar skarpa gränser medan Gehl förespråkar mjuka gränser för att steget ut i det offentliga inte ska kännas för skrämmande (Gehl, 2011, ss. 59-61).

Jacobs nämner också trottoarens funktion för möte och spontana samtal i grannområdet. Dessa spontana samtal sker oftast när människor utför ett praktiskt ärende och är därför inte påtvingat. Värdet i dessa spontana samtal är enligt Jacobs ovärderligt då de skapar en tillit invånarna emellan och framförallt kräver den inga enskilda åtagande. Detta stärker tryggheten i grannområdet (Jacobs, 2004, s. 80).

Jacobs menar att dessa spontana möten och icke påtvingade samtal är svåra att skapa i den funktionsseparerade planeringen. I stadsdelar som saknar blandade funktioner och halvoffentliga rum är man tvingad ut till det heloffentliga. Detta resulterar ofta i att många människor väljer att avstå den sociala kontakten (Jacobs, 2004, s. 89).

FIG 13.

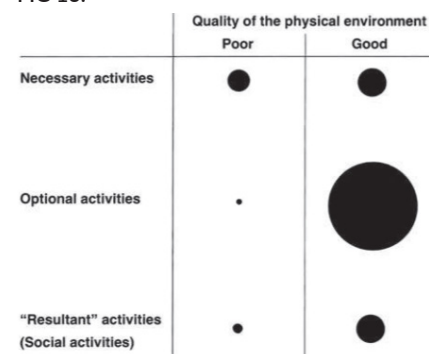
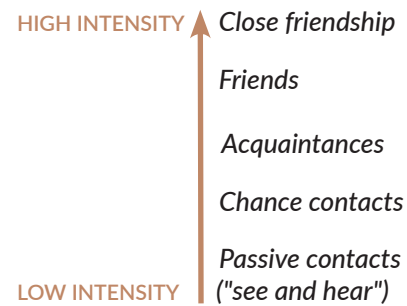


Diagram som visar relationen mellan kvalitén på utomhusmiljön och antalet utomhusaktiviteter. Den vänstra spalten visar hur mycket utomhusaktiviteter som sker om den fysiska miljön är dåligt. Den högra spalten visar hur mycket utomhusaktiviteter som sker om den fysiska miljön är bra.

(Gehl, 2011, s. 11)

FIG 14.



(Gehl, 2011, s. 15)

Gehl menar att det finns olika grader av kontakt mellan människor. Dessa varierar från lågintensiva kontakter där människor ser och hör andra människor till högintensiva kontakter där man umgås med sin närmsta umgängeskrets (fig 14).

Precis som Jacobs så värderar Gehl dessa lågintensiva kontakter högt. Han menar att de kan verka obetydliga men de är grunden för att de högintensiva kontakterna ska kunna ske (Gehl, 2011, s. 15).

En blygsam kontakt såsom att småprata med personen på andra sidan parkbänken kan vara början till en högre grad av kontakt i framtiden. Likaså kan en spontan lek mellan två barn på en lekplats kanske vara början på en lång vänskap.

Gehl hävdar att om livet mellan husen inte finns så saknas också de lågintensiva kontakterna och gränsen mellan isolering och kontakt blir skarpare.

Människor vill kunna se och höra andra människor, människor vill inspireras av andra människor och människor attraherar fler människor. Gehl hävdar kort och gott att människor har **"the need for stimulation"** (Gehl, 2011, ss. 19-21).

HÅLLBAR PLANERING IDAG

Begreppet hållbar utveckling blev allmänt känt genom Brundtlandkommissionens rapport *Our Common Future* där hållbar utveckling definieras som en utveckling som uppfyller dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att uppfylla sina behov (Boverket&Naturvårdsverket, 2000, s. 27).

Utgångspunkterna för hållbar utveckling ses idag som en process där ekologiska, sociala, ekonomiska och kulturella mål samverkar (fig 15). Faller ett av dessa mål bort går hållbar utveckling inte att uppnå. Det är av yttersta vikt att man har ett helhetstänk när man strävar efter en hållbar utveckling (Boverket, 2004, s. 8).

I rapporten *Samhällsplanering med miljömål i Sverige* lyfter Boverket och Naturvårdsverket fram att förutom ekologiska, sociala, ekonomiska och kulturella aspekter måste fysiska - rumsliga aspekter adderas till hållbarhetsarbetet. Detta för att lättare konsekvensbedöma hållbarheten i planarbeten som exempelvis översiktsplanering (Boverket&Naturvårdsverket, 2000, s. 28).

I *Hållbar stadsutveckling - en politisk handbok från Sveriges arkitekter* beskriver Erland Ullstad hur samhällsbyggandet av idag är något som kommer att finnas kvar långt in i framtiden. Det är därför av största vikt att vi skapar en hållbar struktur.

Vi har idag anammat en livs- och samhällsbyggnadsstil som inte är hållbar i längden. Utsläppen av koldioxid måste minska och våra samhällen måste bli mer ekonomiskt- och socialt hållbara. Ett stort steg mot dessa mål är att göra rätt val. Vi måste hushålla med energi, råvaror och mark (Ullstad, 2008, s. 10).

Ekologisk hållbarhet

Den ekologiska hållbarheten handlar om att bygga klimatsmart, värna om den biologiska mångfalden, ekosystemtjänster och se byggandet som ett kretslopp. Effektiv markanvändning samt långsiktig hushållning av energi, vatten och andra naturresurser är ett måste för en hållbar samhällsutveckling (Boverket 2020a)

Ett ekologiskt hållbart stadsbyggande tar hänsyn till landskapet och dess natur- och kulturvärde. Naturvärdena är inte endast viktiga för människors rekreativsmöjligheter utan även av stor betydelse för att biotoper med sällsynta eller hotade arter måste skyddas (Ullstad, 2008, s. 34).

Hållbar bebyggelse

För att uppnå en hållbar bebyggelse måste ekologiska, sociala, kulturella, ekonomiska och fysiskt-rumsliga mål samverka med varandra

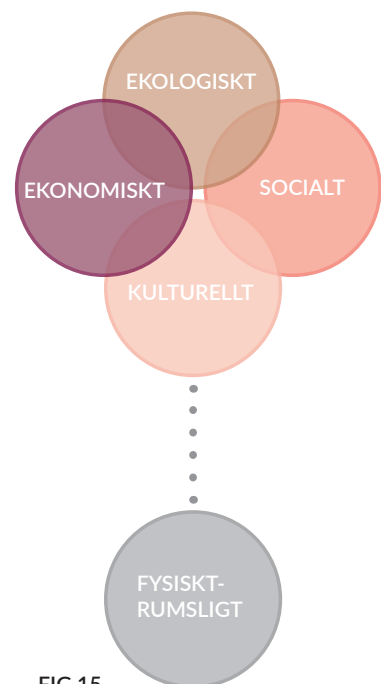


FIG 15.

Ekonomisk hållbarhet

Den ekonomiska hållbarheten handlar om att skapa förutsättningar för att hushålla med materiella resurser, mark, energi och vatten. Målet är att sträva efter att återanvända och återvinna så mycket som möjligt (Boverket 2020a).

Under efterkrigstiden slösades det med markanvändningen och detta problem har fortsatt in i vår tid. Boven bakom detta problem är bilen. Vid bilens inträde i samhället blev det genast lättare att ta sig längre sträckor. Stadsstrukturen glesades ut och markeffektiviteten minskade drastiskt.

Staden måste byggas tätare för att stärka dess värde och hållbarhet. En hållbar stad består av attraktiv och sammanhängande struktur av bebyggelse och grönska samt en levande landsbygd (Ullstad, 2008, s. 33).

Social och kulturell hållbarhet

Den sociala och kulturella hållbarheten handlar om att alla människor oavsett funktionshinder, ålder, religion eller socioekonomisk situation ska ha möjlighet till en god bostad och hälsosam livsmiljö utan ohälsosamma luftföroreningar, kemiska ämnen och bullernivåer. En god bostad och trivsamt boendemiljö är viktiga faktorer för att människor ska må bra (Boverket 2020a).

Staden ska vara tät och hänga samman för att alla människor ska ges möjlighet till sociala och kulturella utbyten. Det är extra viktigt att närområdet känns tryggt samt har möjligheter för rekreation och sociala möten. En storskalig gles bebyggelsestruktur skapar stora avstånd och segregation.

Staden bör även vara funktionsblandad med nytt och gammalt, små butiker och stora företag, offentlig och privat, billiga och dyra bostäder samt grönt och exploaterat (Ullstad, 2008, s. 32).

Den mest kända förespråkaren för ett mångfald av funktionsblandning i staden är som tidigare nämnts den amerikanska författaren och stadsplaneringskritikern Jane Jacobs.

Vid en jämförelse med Schyllbergs planindikatorer och Jacobs förutsättningar för mångfald så är det tydligt att Schyllbergs planindikatorer **Resandeunderlag och urban densitet** samt **Funktionsstruktur i närområdet** är samstämmiga med Jacobs förutsättningar för mångfald **Befolkningstäthet** samt **Stadsdelen måste fylla mer än en primär funktion**. Utan en tät struktur med ett högt antal människor på plats så är det svårt att skapa ett livfullt, attraktivt och levande område. För att locka till sig människor måste området erbjuda olika funktioner och service samt ha lättillgängliga tydliga stråk.

Fysisk rumslig hållbarhet

I rapporten *Samhällsplanering med miljömål i Sverige* lyfter Boverket och Naturvårdsverket fram att förutom ekologiska, sociala, ekonomiska och kulturella aspekter måste fysiska - rumsliga aspekter adderas till hållbarhetsarbetet.

Dessa fysiska rumsliga aspekter beskrivs bäst genom indikatorer såsom bebyggelsestruktur, infrastruktur, grönstruktur och verksamhetsstruktur.

Genom att addera dessa fysiska rumsliga aspekter blir det lättare att konsekvensbedöma hållbarheten i planarbeten som exempelvis översiktsplanering (Boverket&Naturvårdsverket, 2000, s. 28).

HÅLLBAR SMÅSTADSPLANERING IDAG

Önskan om en hållbar stad är komplex för en planerare då olika hållbarhetslösningar och intressen hela tiden ställs mot varandra. Många hållbara lösningar har dock tagits fram men det är fortfarande mycket som behövs göras.

Social hållbarhet - Stadsrum och stadsliv

För att skapa en social hållbarhet i småstaden ligger fokus på att skapa delaktighet och miljöer som främjar samspel och möten.

Ett socialt hållbart bostadsområde beskrivs ofta som trivsamt med en känsla av samhörighet och hemhörighet. I ett bostadsområde med stark gemenskap känner man sig oftast tryggare än i ett område med svag gemenskap (Tunström, Gunnarsson-Östling & Bradley, 2015, s. 40).

Mindre bostadskvarter är att föredra framför större enheter. Människor har lättare att känna samhörighet med grannarna i mindre bostadskvarter och därmed också känna större ansvar för sin närmiljö.

Bostadsgården känns tryggare för de boende om den är avgränsad från de offentliga områdena. Avgränsningen ska dock inte upplevas som en barriär. Gårdar vars avgränsning tillåter visuell kontakt med gatan eller andra intilliggande bostadsgårdar används i större utsträckning än de gårdar som är isolerade (Region Skåne, 2020, s.8).

För en planerare är det dock viktigt att kunna skilja på en stark gemenskap inom ett bostadsområde och inlåsning. Människor med starka sociala band på arbetsplatser, i föreningar, i organisationer och med samma etniska bakgrund innehar socialt kapital i form av kontakter och nätverk. Tyvärr kan även denna gemenskap resultera i inlåsning och exkludering av andra utanför gemenskapen (Tunström, Gunnarsson-Östling & Bradley, 2015, s. 41).

Småstaden är därför i behov av blandade bostadstyper för att attrahera människor i olika åldrar och med olika etniska bakgrunder. Möten som uppstår med en varierad befolkning är dynamiska, inspirerande och motverkar ett segregerat samhälle.

Ett socialt hållbart bostadsområde är även en fråga om tillgänglighet till bl.a. service, mötesplatser, grönområden, arbete och utbildning. Det är av stor betydelse att området är tillgängligt för fler än bara de boende. Allmänheten ska ha lika stor anledning att besöka platser inom området som de boende (Tunström, Gunnarsson-Östling & Bradley, 2015, s. 41).

Attraktiva utemiljöer attraherar människor som i sin tur attraherar fler människor. Man bör därför sträva efter att tillskapa trivsamma rum som människor vill besöka och uppehålla sig i, på så sätt ökas även förutsättningarna för att fler möten tillskapas. Dessa rum kan tillskapas relativt enkelt, en bänk i solen, en takterrass eller en stimulerade lekplats.

För bostadskvarteren måste det dock finnas möjlighet till privata och offentliga mötesplatser både inne och ute. Om en socialt liv kan uppnås känner sig de boende säkrare och risken för utanförskap minskar.

En bra mötesplats måste även tillåta olika aktiviteter och olika grader av delaktighet inom samma område. Vid planeringen av den nya lekplatsen eller gemensamma bostadsgården så måste man tänka längre än den traditionella planeringen med sandlåda och bouleanan. Platsen ska vara trivsam oavsett ålder, kön, etnicitet och fysiska förutsättningar (Region Skåne, 2020, s. 6).

Förutom de offentliga mötesplatserna så är betydelsen av gatan extra viktig i småstaden. Med färre invånare och sämre serviceutbud än storstäderna är det av stor betydelse att huvudstråken för fotgängare och cyklisterna utformas attraktiva. Attraktiva huvudstråk är av stor betydelse när människor väljer transportmedel (Region Skåne, 2020, s. 6).

Sammanfattat kan man säga att social hållbarhet i stadsstrukturen både kan utvärderas i mätbara faktorer och i upplevelser. Mätbara faktorer fångas exempelvis upp i brottsstatistik och i undersökningar av upplevd trygghet i området. Upplevelser är något som kan kopplas till individen, i form av till exempel socialt kapital eller sysselsättning, och dels till samhällsgrupper och strukturer i form av gemenskap och lokal utveckling (Tunström, Gunnarsson-Östling & Bradley, 2015, s. 44).

Åtgärder som främjar en social hållbarhet



VÄLKOMMEN

Stora balkonger, privata uteplatser på mark, uppehållsplaster utanför bostadsentréerna samt längs gatan ger möjlighet att vistas i det offentliga i direkt närhet till sin bostad. Människor som vistas ute skapar en levande småstad.



BLANDAD BEBYGGELSE

En mix av olika bostadsformer, bostadsstorlekar och funktioner genererar en blandad sammansättning av människor som är i rörelse över hela dygnet.



GEMENSKAP

Om yta finns så är en gemensamhetslokal bra för sammanhållningen i ett område. Här kan anordnas föreningsmöte, gemensamma aktiviteter eller fester.



MIKROKLIMAT

Gröna bostadsgårdar, gröna tak och väggar skapar attraktiva mikromiljöer och intressanta gaturum. Grönska ger även skydd mot vind, regn och sol.

(Region Skåne, 2020, s. 7).

Social hållbarhet - Hälsa och välbefinnande

Utformningen av den fysiska miljön sätter ribban för hur fysiskt aktiva människor är i sin vardag. Bra gång- och cykelbanor, närhet till kollektivtrafik, närhet till skola samt bra promenad- och joggingstråk bidrar till en ökad fysisk aktivitet.

Övervikt och stress är vanligt förekommande i dagens moderna samhälle. Genom att anpassa den fysiska miljön kan man uppmuntra människor att röra sig mer i vardagen. Att planera för promenadvänliga stråk i anslutning till den byggda miljön gör det lättare för människor att vara mer aktiva.

Forskning visar även att tysta gröna oaser med inslag av vatten och utblick över naturen främjar människor både fysiskt och psykiskt. Här kan man slappna av och njuta av lugn och ro.

Bra, trygga och gena cykelstråk med fin omgivande miljö motiverar människor att välja cykeln istället för bilen till arbete, skola eller affär.

Välbefinnande och hälsa handlar inte enbart om den fysiska rörligheten. Det finns även hälsoaspekter som berör den psykiska hälsan. Det finns idag många enmanshushåll i Sverige och det kan vara psykiskt påfrestande att vara ensam och inte ta del av det sociala livet. Bra utemiljöer kan ge dessa människor en chans till social interaktion med grannar och få möjlighet till att få hjälp eller hjälpa till (Region Skåne, 2020, s. 18).

I region Skånes rapport ligger mycket fokus på människors välbefinnande. En annan aspekt som även bör lyftas i den sociala hållbarhets diskussionen är jämställdhet. Ur ett jämställdhetsperspektiv är den täta staden bättre än den funktionsseparerade. Det är oftast kvinnorna som ansvarar för hushållsinköpen samt hämtning och lämning av barn, en tät struktur underlättar med kortare och genare resvägar. En tätare stad kan även bidra till kvinnors karriärmöjligheter, då en tätare stad erbjuder fler attraktiva arbetsplatser i närheten av hemmet (Sommardal, 2015, s. 60).

Det finns dock en viss problematik kring den täta staden då det ibland sker en reducering av grönytor till förmån för den täta bebyggelsen. Likaså kan den täta stadens attraktivitet stegra bostadspriserna med följd att mindre ekonomiskt starka grupper tvingas ut till områden där sociala problem koncentreras och samhällsfunktionerna urholkas (Sommardal, 2015, ss. 60-61).

Åtgärder som främjar hälsa och välbefinnande



AKTIV GÅRDSMILJÖ

Utemiljön ska bjuda in till lek och rörelse för alla människor oavsett ålder och funktionshinder. Det kan finnas olika varianter på redskap, klättrvägg och möbler. Utemiljöerna ska vara nära och lättillgängliga från bostaden.



MILJÖVÄNLIGT MATERIAL

Använda sunda byggmaterial till byggnader och utemiljöerna som inte påverkar människors hälsa.



ROFYLLT

Se till att det finns lugna, rogivande och gröna oaser nära bostaden. Hit kan man gå för att slappna av och hämta energi. Att addera vattenkällor till miljön kan ha en rogivande effekt.



CYKELVÄNLIGT

Skapa många korta och gena gångstråk. Fotgängare och cyklister ska gynnas mer än bilister. Attraktiva och trygga stråk till kollektivtrafiklägena. Bra belysning, entréer vända mot gaturummet, samt kvällsöppna aktiviteter ökar tryggheten.



FOTGÄNGARVÄNLIGT

Dimensionera vägarna för låg trafik, gångfartsområde på fotgängarnas villkor samt möjligheter för bilfria områden.

(Region Skåne, 2020, s. 17).

Ekologisk hållbarhet - Grönska och ekosystemtjänster

Grönska och ekosystemtjänster fyller viktiga funktioner i dagens städer. Genom att inkludera ekosystemtjänster i planeringen så integreras fler värden vid framtagning av nya planförslag. Det finns dock en problematik vid implementeringen i planeringsprocessen då det inte finns en tydligt uttalad metod för hur man integrerar ekosystemtjänsterna. Resultaten kan därför se olika ut beroende på vilken metod som används, vilka aktörer som är inblandade samt hur man problematiserar ämnet (Delshammar, 2105, s. 18).

Till ekosystemtjänster räknas alla produkter och tjänster vilka naturen förser oss med och direkt eller indirekt bidrar till vår välfärd och livskvalitet. Ekosystemtjänster som direkt förbättrar vår livskvalitet i städerna är grönska som renar luft, sänker temperaturen, tar hand om delar av dagvattnet, dämpar buller samt erbjuder lugna och rogivande oaser i staden.

Idag är priset på byggbar mark inne i städerna oftast dyrt och trycket är stort. Därför är det viktigt att se över den blå-gröna strukturen när befintliga bostadsmiljöer förändras eller nya tillkommer. Gröna tak, rain gardens, träd, pocket parks, infiltrationsbäddar kan alla bli en del i den täta staden som bidrar till människors hälsa och välbefinnande. Det är till fördel om flera ekosystemtjänster kan rymmas inom samma område, så kallade multifunktionella ytor. Vägsektioner kan utformas med kantsektioner av vegetation som omhändertar dagvatten och även skapar ett trevligare gaturum.

Innan ett område exploateras ska en inventering och värdering av vilka befintliga ekosystemtjänster och biotoper som finns på platsen göras. Man bör sträva efter att i största möjligaste mån bevara och utveckla det som redan finns på platsen. Anpassas bebyggelsen till de gröna och blåa stråken så kan kanske olika biotoper och spridningskorridorer bevaras (Region Skåne, 2020, s. 32).

I dessa utvärderingar är det av största vikt att det finns tillräckligt med kunskap bland deltagarna så att även mindre påtagliga ekosystem värderas samt att avgränsningen på området blir korrekt (Delshammar, 2105, s. 17).

I de fall kommunen inte äger marken kan krav ställas på exploatören i exploateringsavtalet att minst två nya ekosystemtjänster ska finnas i varje kvarter.

Åtgärder som främjar grönska och ekosystemtjänster



LEVANDE HUS

Gröna tak och väggar gynnar ekosystemtjänster såsom dagvattenhantering, bullerdämpande och värmereglerar. Det bidrar även till en trevligare och attraktivare miljö.



BLOMMOR, BIN OCH STADSODLING

Blommande och fruktgivande växter gynnar stadens pollinatörer och kan även ses som en lokal fruktproduktion till de boende. Stadsodlingar är en aktivitet med många gynnsamma effekter. Odling skapar en social gemenskap och även närodlad matproduktion.



DEL AV NATUREN

Låt bostadsområdena, om möjligt, knyta an till omgivande natur och biotoper. Grönytor kan ha olika grader av skötsel, några en högre grad och några en lägre grad. Mer naturliknande grönytor i form av ängar eller högre gräs stimulerar sinnet och gynnar olika biotoper.



BLÅ STRATEGIER

Skapa ett kretslopp av regnvattnet genom att använda det till bevattning. Skapa platser med genomsläppligt material. Måste parkeringen asfalteras? Fungerar det med grus eller armerat gräs istället? Genomsläppligt material minskar risk för översvämning. Rain gardens ger ett fint inslag i miljön samtidigt som de omhändertar regnvattnet.

(Region Skåne, 2020, s. 33).

Ekologisk hållbarhet - Klimat och miljöpåverkan

Det är allmänt känt att koldioxid och växthusgaser som släpps ut av olika industrier, verksamheter och bilismen påverkar vårt klimat negativt. Detta är något som även behöver lyftas i stadsplaneringen, hur kan man bidra till att minska den negativa klimattrenden?

Ett sätt för byggsektorn att minska klimatpåverkan är att återbruka det byggmaterialet som går eller att använda sig av material som har liten klimatpåverkan. Återvunnet tegel är ett alternativ samt förnybart trä. Trä binder dessutom koldioxid under hela sin livslängd.

Genom att noga studera val av plats efter sol, vind och dagsljusförhållanden för byggnaderna kan man optimera förutsättningarna solceller, uppvärmning och elförbrukning.

I jakten på tekniska lösningar för att minska miljöpåverkan och energianvändningen så lyfter Tunström, Gunnarsson-Östling och Bradley fram "rekyleffekten". Här menar de att den energibesparingen och därmed sänkta kostnaderna som de tekniska lösningarna medför riskerar att istället användas för annan konsumtion som i sin tur riskerar att ha en negativ miljöpåverkan. De lyfter även fram att det som för allmänheten tolkas som smart miljöteknik i själva verket vara beroende av sällsynta råvaror eller ökade markanspråk för biogrödor på andra sidan jordklotet. Hållbar stadsutveckling är således långt ifrån enbart en teknisk fråga (Tunström, Gunnarsson-Östling & Bradley, 2015, s. 3).

Våra resvanor har också en stor påverkan på klimatet. Stadens uppbyggnad gynnar ofta bilismen. Planeringen måste underlätta för kollektivtrafik, fotgängare och cyklister. Att välja bort bilen blir lättare om det finns bra alternativ. Man bör även titta mer på bostadslösningar som möjliggör för bilpooler och laddstationer.

Låt de viktiga funktionerna som människor använder dagligen som arbetsplatser, skola, förskola, livsmedelsbutik promenadstråk finnas nära bostaden. Det är troligare att människor cyklar eller går till dessa ställe om avståndet är från 500 till 800 m. Avståndet till tågstation bör ligga från 1000 till 2000 m (Region Skåne, 2020, s. 42).

Det stora bilanvändandet missgynnar inte bara klimatet utan skapar även ett jämställdhetsproblem i samhället. En stad uppbyggd på bilismens premisser minskar möjligheterna för grupper som ej har råd med bil att ta del av samhällets alla utbud och nöjen (Harmark, 2015, s. 84).

Åtgärder som främjar klimat och miljöpåverkan



SMART BYGGANDE

Välj byggmaterial som är klimatsmart över hela sin livslängd. Studera byggnadernas läge för att optimera förutsättningar för solceller och andra klimatsmarta åtgärder. Utforma byggnaderna så möjligheten för att ändra användningsområde i framtiden finns.



FÖRDEL CYKEL

Se till att det finns möjlighet att parkera cykeln nära bostaden. Planera gena, vackra, belysta och trygga cykelstråk. Detsamma gäller gångstråken.



GEMENSKAP

Skapa bostadsområden där grannar kommer i kontakt med varandra och lär känna varandra. Kontakter skapas och samåkning till närliggande arbetsplatser möjliggörs.

(Region Skåne, 2020, s. 33).



Foto 1. Räingårdens (Ludwig u.å)



*Trains are wonderful... To travel by train
is to see nature and human beings, towns
and churches and rivers, in fact, to see life.*
Agatha Christie

Foto 2: Tåg (Stuji u.ä.)

JÄRNVÄGEN

Järnvägen - från då till nu

Redan vid industrialiseringens begynnelse förstod man järnvägens viktiga betydelse för att snabbt kunna transportera råvaror till tillverkningen och därefter färdiga varor till marknaden. Tusentals kilometer av järnvägsspår byggdes ut under kort tid (Bakerson, 2010, s. 52).

I samband med att järnvägen började byggas ut kom samhällen med järnvägsstation att bli viktiga knutpunkter för transporter och den ekonomiska utvecklingen. Historiskt sett kan man säga att järnvägsstationen varit gnistan för en Orts utveckling (Johansson, 2008, s. 8).

Utbyggnaden av järnvägen skedde inte utan en effekt på landskapet och stadsstrukturen. Då människor upptäckte järnvägens snabbheten, tillgängligheten och komfort kom arbetsmarknaden att expandera och antalet människor som pendlade in till storstaden från närliggande områden ökade markant. Detta kom att bli starten på dagens förortsbildning (Bakerson, 2010, s. 52).

Introduktionen av bilen och flyget ledde till en nedgång av tågresor och färre järnvägsstationer under 1960-70 talet. Hårdast drabbades tågtrafiken mellan storstaden och förorterna, då antalet resor minskade och det rådde i stort sett totalstopp på nybyggande av järnvägsspår. Till följd av detta tvingades järnvägsbolagen vidta åtgärder för att vinna tillbaka tågresandets attraktivitet bland människor. Genom planläggning identifierades brister vilka försöktes lösas genom nya tillvägagångssätt, så som nya servicemetoder och förbättrad resestandard, för att locka fler passagerare (Bakerson, 2010, ss. 58-59).

Även om de nya tillvägagångssätten skapade en viss ändring i människors resemonster så har nog uppmärksamheten av klimatförändringarna i världen varit den mest bidragande orsaken till att tågresandet återigen är högaktuellt (Bakerson, 2010, ss. 58-59).

JÄRNVÄGEN OCH REGIONPLANERING

Under industrialiseringens såg flyttmönstret på arbetsmarknaden annorlunda ut än vad det gör i dagens samhälle. Historiskt sett så var arbetskraften relativt homogen i sitt yrkesutövande. Detta innebar att var du flyttbar så var det inte svårt att få arbete. Under högkonjunkturer var flyttningarna fler och i lågkonjunkturer färre.

I dagens samhälle finns det fortfarande ett samband mellan arbetsrelaterade flyttningar och sysselsättningsutvecklingen. Dock har flyttningar till specifika arbetsmarknader minskat. Idag flyttar människor främst för studier eller för att bosätta sig i en större stad. Generellt sett så är de fler ungdomar än äldre som flyttar, vilket lett till att det uppstått en obalans i befolkningsutvecklingen bland landets kommuner.

Samtidigt som de arbetsmarknadsrelaterade flyttningarna har minskat så har pendlingen ökat, vilket resulterat i att de lokala arbetsmarknaderna blivit färre till antalet men ökat i storlek. Antalet lokala arbetsmarknader har halverats sedan 1970-talet.

Flyttningar och pendling är två sammanhängande begrepp i regionförstoringsprocessen. De samverkar oftast i två olika scenario, antingen så flyttar man till en ort och arbetar kvar på sitt gamla jobb eller så möjliggör de förbättrade pendlingsmöjligheterna att man byter jobb men bor kvar i samma ort (Johansson, 2008, ss. 16-17).

STATIONSNÄRA PLANERING

Stationsnära planering är en viktig pusselbit för att främja en hållbar utveckling och minska bilanvändandet. Genom stationsnära planering skapar man bra förutsättningar för att spårbunden kollektivtrafik ska bli ett attraktivare val än bilen. Det finns danska studier som visar att anställda på arbetsplatser som är lokaliserade stationsnära använder bilen mindre (Länsstyrelsen, 2010, ss. 8-9).

Länsstyrelsen i region Skåne vill verka för en kraftig minskning av koldioxidutsläppen, genom att ge fler människor förutsättningar att välja tåget framför bilen för sina dagliga resor. Stationsområdena får inte lämnas outnyttjade medan biltrafiken fortsätts att gynnas.

Det råder skilda meningar om vad som är definieras som stationsnära läge. Vägverket och Trafikverket anser att ett område 2-3 km från stationen kan anses stationsnära. Detta är baserat på en bedömning om vad som anses vara ett rimligt cykelavstånd. Skånetrafiken däremot har satt upp ett riktvärde om att ett område 1,5 km från stationen anses vara stationsnära. Det tredje exemplet hämtas från den danska studien *Stationsnærhedspolitikken i hovedstadsområdet – baggrund og effekter*. Denna visar att dubbel så många människor väljer att åka kollektivt istället för att ta bilen om arbetsplatser och service placeras upp till 600 m från stationen och bostäder upp till 1000 m från stationen (fig 16) (Länsstyrelsen, 2010, ss. 8-9). Gränsen mellan bostäder arbetsplatser och service behöver inte vara knivskarp. En viss blandad design med fotgängarvänliga utformningar är att föredra. Om ett antal bostäder placeras närmre stationen kan detta bidra till att öka tryggheten vid stationsområdet då det finns liv och rörelse större delen av dygnet (Schylberg, 2008, s. 20).

I sin avhandling *Planindikatorer för effektiv markanvändning i stationsnära områden* presenterar Katarina Schylberg ett antal indikatorer vilka ska fungera som enkla verktyg vid stationsnära planering. Verktygen är baserade på sambandet mellan urban form (täthet, befolkningsstorlek, funktionsblandning och service) och transportmönster. Detta samband är dock inte helt tydligt och enkelt förklarat. Det finns även många andra faktorer som påverkar människors rese-mönster. Socioekonomiska faktorer såsom tillgång till bil och biljettpris är ett exempel (Schylberg, 2008, s. 19).

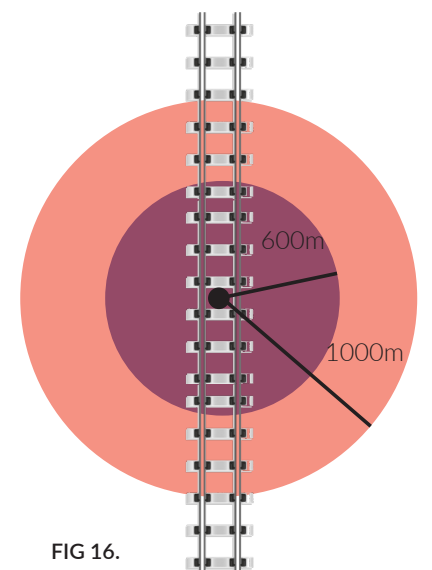


FIG 16.

Principen om arbetsplatser och service 600 m från stationen samt bostäder 1000 m från stationen.

Tillgänglighet och förtätning är ett genomgående tema i Schylbergs avhandling. Dessa beskriver förutsättningar för att göra tågresandet till första val hos många människor samt att utveckla stationen och dess närområde till en attraktiv del i den övriga bebyggelsestrukturen.

De planindikatorer som Schylberg diskuterar är följande:

1. Resandeunderlag och urban densitet. Antal boende samt antal arbetsplatser inom en radie av 600 m respektive 1000 m från stationen. Förenklat kan man säga att en tätare struktur med fler aktiviteter lockar till sig ett större reseunderlag.

2. Tillgänglighet till målpunkter. Antal målpunkter inom 600 m från stationen samt medelavstånd till viktiga målpunkter. Stationens läge jämfört med övrig bebyggelsestruktur och stråk utgör grunden för dess attraktivitet.

3. Koppling till stadskärna eller centrum. Med detta avses faktiskt eller upplevt avstånd till stadskärna/centrum.

4. Funktionsstruktur i närområdet. Fördelningen mellan arbetsplatser, bostäder och service i det stationsnära området. Förekomst av, eller förutsättningar för att skapa lättorienterade och direkta stråk. Funktionsblandning av bostäder, arbetsplatser och service möjliggör för en effektiv markanvändning.

5. Tillgänglighet i gång- och cykelnätverket. Gång och cykelnätverkets effektivitet, utifrån såväl formella som informella stråk och sträckningar.

6. Stationens integrerade läge i staden. Stationens integration i förhållande till viktiga stråk för fotgängare och cyklister (Schylberg, 2008, s.63)

Schylberg poängterar att planindikatorerna inte är exakta mått utan ska användas som riktlinjer. Noterbart är att det endast är punkterna 1,2 och 3 som har både teoretisk och empirisk validitet. Därmed är det inte sagt att punkterna 4,5 och 6 inte har någon betydelse. Dessa punkter kan förstärkas när de kombineras med någon av de punkterna som har både teoretisk och empirisk validitet (Schylberg, 2008, s. 62).

STATIONSNÄRA PLANERING - FÖRDELAR

Miljömässiga fördelar

De flesta klimatstudier pekar idag ut järnvägen som ett framtida hållbart transportmedel både för ekonomin och miljön. I relation till bil och flyg är järnvägen mer yt- och energieffektiv och det trafikslag som släpper ut minst koldioxid (Greencargo, u.å.).

Som tidigare diskuterats så kan stationsnära arbetsplatser och bostäder minska bilåkandet. Minskat bilanvändande leder i sin tur till förbättrad luftkvalitet och mindre trängsel i trafiken. Idag har även lokaltrafikens tidsschema anpassats till tågens tidschema vilket gör det ännu lättare och attraktivare att välja tåget framför bilen (Bakerson, 2010, ss. 59-60).

Sociala fördelar

En järnvägsstation är även ett viktigt tillskott för mindre orter då den oftast attraherar ny bebyggelse på orten. Det gäller dock endast om stationsmiljön är attraktiv, funktionell och inom rimligt avstånd från övrig bebyggelse (Trafikverket, 2018 s. 44).

En ökat antal av bostäder, arbetsplatser och service vid stationen ökar folkkoncentrationen och därmed reseunderlaget för kollektivtrafiken. Fler stationsnära bostäder bidrar även till att öka tryggheten vid stationsområdet då det finns liv och rörelse större delen av dygnet (Schylberg, 2008, s. 20).

En station med blandade funktioner fungerar som en mötesplats för människor. Idag har stationshusen även utvecklats till resecentrum med en massa olika serviceinrättningar där människor kan uträtta sina dagliga ärenden i väntan på sitt tåg (Bakerson, 2010, ss. 59-60).

STATIONSNÄRA PLANERING - PROBLEM

Även om det finns ett flertal fördelar med den stationsnära planeringen så måste man även ta hänsyn till de problem som kan uppstå. Detta kan rör sig om buller, vibrationer, elektromagnetiska vågor samt farligt gods.

Bullerproblem

Buller är ett stort miljö- och hälsoproblem. Vardagsbuller påverkar människor negativt både fysiskt och psykiskt. Trafikbuller hämmar personer i sin vardag och påverkar möjligheterna till vila, sömn och återhämtning. Bullernivåer som överstiger 60 dBA, mätt i dygnsmedelvärde, ökar riskerna för högt blodtryck och hjärt- kärlsjukdomar.

Om det är fritt fält mellan järnväg och bebyggelse och inga bullerskyddsåtgärder såsom ex. bullervall, bullerplank eller vegetationsridå har vidtagits rekommenderar Trafikverket ett avstånd på 150-300m för att säkerställa att samtliga riktvärden uppnås. Vid ett avstånd på 30-50 m är det svårt att uppnå en god boendemiljö trots bulleråtgärder. Dock kan markanvändning som innebär att människor endast vistas tillfälligt på platsen, exempelvis parkering, garage och förråd, placeras närmare än 30 m från spårmit. (Trafikverket, 2010, ss. 11-12)

Vibrationsproblem

Vibrationer från järnvägstrafiken kan i enstaka fall skada närliggande bebyggelse i form av sättning eller sprickor i fasaden. Vibrationer över 0,1-0,3 mm/s (RMS, 10-100 Hz) bedöms ge upphov till obehag och störningar hos människor. Trafikverket har i samarbete med Naturvårdsstyrelsen tagit fram riktlinjer för vibrationer. Riktlinjerna för nybyggnation anger att 0,4 mm/s (RMS 1-80 Hz) inte bör överskridas vid permanentbostäder, fritidsbostäder och vårdlokaler (Trafikverket, 2010, s. 16)

Elektromagnetiska fält problem

Påverkan av elektromagnetiska fält är också viktigt att ha med i planeringen av stationsnära bebyggelse. Det elektromagnetiska fältet finns främst kring järnvägens kontaktledningar ovanför rälsen. Det elektromagnetiska fältet är som starkast i det ögonblicket tåget passerar (Trafikverket, 2010, s. 17)

Marksituations problem

Stationsnära planering är till viss del komplicerad. Vid planeringsprocessen är det ofta många aktörer med olika intressen delaktiga ex. kommunen, Länsstyrelsen, Trafikverket, byggherrar, medborgare m.fl. Det kan då vara svårt att tillgodose alla aktörers intresse (Region Skåne, 2019, ss. 7-8).

I vissa fall kanske den stationsnära marken omfattas av riksintresse eller är jordbruksmark av högt värde. Platsen/orten måste också anses så attraktiv av eventuella byggherrar att det blir ett lönsamt projekt med bra avkastning för att de ska investera pengar.

SAMMANFATTNING AV VALDA TEORIER

Huruvida man sympatiserar med Ebenezer Howard, Le Corbusier, Jane Jacobs eller Jan Gehls planeringsstrategier eller ej, så har alla satt sin stämpel på den internationella stadsbyggnadsprincipen. Trots att Jacobs och Howard inte var några utbildade stadsplanerare så räckte deras engagemang långt i stadsplaneringskretsarna.

Samtliga ovanstående hade nog egentligen samma mål "att skapa den idealiska staden" men angriper problemen i storstäderna på olika sätt. Både Howard och Le Corbusier hade radikala planeringsstrategier som fördömde den nuvarande stadsstrukturen och där enda lösningen var att skapa nya fungerande städer. Jacobs hade en mer verklighetstrogen planeringsstrategi som handlade om att ta tillvara och förbättra de städerna som redan fanns.

Jag tror att det är svårt att uppnå den ideala staden. Människor har olika behov och söker sig till olika boendemiljöer och därför är det svårt att forma alla städer efter exakt samma planeringsstrategier. Var stad har sina unika egenskaper och problem, dessa bör analyseras och planeras därefter. Jag fördömer inte Howards och Le Corbusiers utopiska städer, att tänka utanför boxen är ett måste för att utvecklingen ska fortsätta framåt. Dock tror jag att Jacobs angreppssätt med att lösa de problemen som finns här och nu först är det mest hållbara. Givetvis har städerna förändrats sedan Jacobs *The death and life of great american cities* gavs ut första gången 1961 men jag tror fortfarande att vi kan använda delar av hennes planeringsstrategier som redskap i den nutida stadsplaneringen.

Jan Gehl delar samma kritik som Jacobs hade mot den funktions- och bilseparerade planeringen då människor sprids ut över stora områden. Följden bli att det sociala livet i staden blir lidande. Jag delar Gehls och Jacobs åsikter om att det sociala livet är en av stadens största attraktionskraft, människor dras till andra människor.

Gehls planeringsstrategier växte fram under 60-talet men implementeras fortfarande i dagens planering. Detta blir tydligt när man läser Region Skånes *Hållbar småstad - Handbok för planering av levande kvarter* från 2020. Här presenteras en rad förslag och åtgärder på hur man kan planera för en mer hållbar småstad. Många av Gehls tankar så som semiprivata gårdsmiljöer, bra och trygga gång- och cykelstråk, låghastighetsområde för bilar och gemensamhetsytor eller lokaler tas upp i handboken.

En aspekt som Gehl inte behandlar är betydelsen av grönska och blåstrukturer i staden. Inte heller ekosystemtjänsternas viktiga betydelse för stadsmiljön behandlas. Troligtvis så har kunskapen om dessa aspekters betydelse för klimatet och miljön uppmärksamats mer på senare tid.

Ovanstående litteratur behandlar den hållbara planeringen. Jag har även studerat litteratur specifikt för den stationsnära planeringen. I huvudsak har jag använt mig av Katarina Schyllbergs avhandling *Planindikatorer för effektiv markanvändning i stationsnära områden* från 2008. Schyllbergs sex planindikatorer har kopplingar till Jacobs 4 stycken villkor som måste vara uppfyllda för att mångfald och ekonomisk aktivitet ska kunna uppstå. Främst är det Jacobs tankar om funktionsblandad bebyggelse och service för att skapa rörelse över hela dygnet, husfasader som är vända mot det sociala livet samt en tätheten av människor som berörs.

I den stationsnära planeringen är det viktigt att förstå att det kan uppkomma en rad problem till följd av stationsnära bostäder. Det kan vara buller, vibrationer, säkerhetsavstånd och elektromagnetiska fält. Då måste man göra en avvägning om det skyddsåtgärder som måste vidtas vid en eventuell exploatering är relevanta i förhållande till det värde och attraktion som tillskapas med den nya bebyggelsen.

Nedan beskriver jag det som jag reflekterat över i de teoretiska utgångspunkterna och som jag tar med mig in i planförslaget:

Flexibelt planförslag där strukturen medger möjligheter till framtida förändringar. Ett för snävt planförslag som inriktar sig på en specifik användning eller intresse riskerar att tappa sin utvecklingspotential i framtiden. Strukturer som medger en funktionsblandning bestående av bostäder, arbetsplatser och service möjliggör för en effektivare markanvändning.

Stråk, målpunkter och grönstruktur är viktiga pusselbitar för strukturen. Stråken ska vara trivsamma, trygga och lättillgängliga. Cyklister och fotgängare ska ha fördel framför bilister. Målpunkter ska finnas längs stråken så människor lockas ut och uppehåller sig i det offentliga rummet. Grönkan ska vävas in naturligt i strukturen så att trivsamma gaturum skapas.

Bebyggelsen är blandad. Det finns både stadsmässigt högre bebyggelse och småskalig låg bebyggelse för att skapa en varierad boende form som passar olika människors behov. Den högre stadsmässiga bebyggelsen bidrar till en högre befolkningsdensitet i området och därmed bättre underlag för att olika serviceinrättningar etablerar sig här. Det är dock viktigt att kvarteren inte blir för storskaliga så att känslan av samhörighet försvinner. Kvarter där grannarna känner igen varandra skapar en trygghet och ansvarskänsla.

Närheten till naturen och Saxån är en kvalitet som ska tas tillvara på i kvartersutformningen.

Stationsnära läget och aktuella skyddsavstånd är en viktig utredningsfråga. Buller kan åtgärdas med bullerplank, tyst sida, bullerdämpade fasader eller vegetationsridåer. Då jag inte har tid att ta fram en bullerutredning kommer jag att utgå från bullervärdena som finns Landskrona stads GIS- databas.

Vibrationer från spåret kan minskas vid grundläggningen av byggnaderna.

Då järnvägssträckan endast trafikeras av persontrafik krävs ingen vidare utredning för skyddsavstånd för farligt gods.

Bra koppling till centrum är viktig för att för att den nya bebyggelsen inte ska bli en enskild ö. Ett attraktivt stråk som inte bara lockar människor som ska till stationen är önskvärt. Förutsättningar för att tillgängliggöra Saxåstråket och platser att uppehålla sig på är önskvärt.



K A P I T E L T R E

PLANERINGS- FÖRUTSÄTTNINGAR

"Plans are nothing - Planning is everything"

Dwight D Eisenhower

PLANOMRÅDET

Planområdet är cirka 25 hektar stort varav 17 hektar utgörs av ängsmark och 8 hektar av jordbruksmark klass 6.

Den geografiska avgränsningen sträcker sig från järnvägsspåret i norr till söderut mot ortens utkant (Rundelsvägen). I öst och väst skapas naturliga avgränsningar där Saxån kröker sig.

Saxån korsar planområdet och delar upp det i en nordlig och en sydlig del.

I den norra delen närmast stationen ligger ett antal äldre bostadshus som uppkommit innan järnvägsstationen fanns. I övrigt domineras landskapsbilden av det asfalterade stationsområdet och de öppna ängsområdena utmed Saxån. Mindre vegetationsridåer återfinns längs Saxån.

Den södra delen möter upp planområdet med äldre friliggande villor från 50-60 talet. Ett fåtal impediment med nybyggnationer förekommer dock.





Flygfoto över större delen av planområdet (östra delen med jordbruksmark syns inte)

Planområdet och intentionerna i Landskrona stads översiktsplan 2016

Enligt Landskrona stads översiktsplan 2016 ska Hälsjö utvecklas enligt strategin det flerkärniga Landskrona.

I scenariot för det flerkärniga Landskrona så sker en utveckling i alla tätorter men med huvudfokus på centralorten. Landskrona har ett strategiskt läge då det finns kopplingar som förbinder kommunen med alla delar av regionen. En utveckling i samtliga tätorter är därför av stor vikt för att ta plats på den regionala marknaden och klara konkurrensen om attraktivt boende, bra rekreativsmöjligheter och skapa förutsättningar för en hållbar utveckling.

Gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik ska prioriteras för att underlätta för människors val av hållbara transportmedel. Det värderas högt att bygga ut i närheten av kollektivtrafikstråk och i tätortsmiljöer.

Målpunkter och rekreativsmöjligheterna ska stärkas i tätorterna så vinster i den privata och offentliga servicen kan uppnås (Landskrona stad, 2016, s. 35).

För Hälsjö innebär det flerkärniga scenariot som främjar en hållbar utveckling att området vid stationen bör förtätas och knytas ihop med befintliga orten på ett bättre sätt. Även omgivningarna kring Saxån som ringlar sig fram invid stationsområdet bör utvecklas och tillgängliggöras för att stärka ortens rekreativsmöjligheter (Landskrona stad, 2016, s. 71).

Planområdet och intilliggande områden

Järnvägsstationen kom till Hälsjö 2000 och är placerad i den norra delen av orten, avskuren från övrig bebyggelse. Från stationen går det att ta sig både norrut mot Helsingborg och Göteborg samt söderut mot Lund, Malmö och Köpenhamn.

Stationsområdet består av två perronger, med tillhörande vindskydd, på vardera sida järnvägsspåret. Genom en gång- och cykelvägstunnel under järnvägsspåret tar man sig från den södra till den norra sidan. På båda sidorna om spåret finns asfalterade parkeringsplatser för bil och cykel.

Stationen har för några år sedan genomgått en förändring då befintliga perronger förlängdes för att öka kapaciteten till det dubbla (Landskrona stad, 2016, ss. 64-65)

Från perrongerna blickar man ut mot det flacka skånska jordbrukslandskapet och Hälsjös mölla som är ett statligt byggnadsminne i norr och mot Saxån och den låga bebyggelsen i Hälsjös rand i söder.

Avsaknaden av bostäder, servicebutik eller annan verksamhet gör att platsen upplevs som otrygg när mörkret faller. De enda människorna som är i rörelse på kvällstid är på- och avstigande resenärer. Gång- och cykelvägen som leder från stationen in mot byns centrum är belyst men tyvärr är det ofta skadegörelse och trasiga lampor vilket skapar mörka partier på vissa delar.

Stationen behöver kopplas ihop med övriga byn och vägen till och från stationen samt stationsområdet bör få en tryggare känsla.

Sekelskiftesbostäderna längs Häljenäsvägen betingar ett kulturhistoriskt värde och nyttillkommande bebyggelse i dess närhet bör anpassas i höjd och fasadmateriäl.

Bebyggelsen i norr på Häljenäsvägen närmast stationen består av ett antal bostadshus uppförda vid sekelskiftets början 1900 (Bild 4). Dessa bostadshus hänger samman med det gamla stationssamhället som växte fram 1893 i samband med att Häljarps gamla station uppfördes. Dessa hus bedöms betinga ett kulturhistoriskt värde. Längre ner längs Häljenäsvägen i norr finns radhus, kedjehus och friliggande villor från 2010 - 2020.

Bebyggelsen i söder på Rundelsvägen möter upp planområdet med äldre friliggande villor från början av 60-talet. Ett fåtal impediment med ny bebyggelse förkommer dock (Bild 1-3).



Bebyggelse i söder på Rundelsvägen.



Bebyggelse i söder på Rundelsvägen.



Bebyggelse i söder på Rundelsvägen.



Sekelskiftesvilla i norr på Häljenäsvägen.



INVENTERING AV PLANOMRÅDET

Målpunkter inom planområdet

Den stora målpunkten inom planområdet är stationen för tågresenärerna och Saxån för sportfiskare. I övrigt är planområdet endast ett område man rör sig genom för att ta sig till eller från stationen eller rasta hunden.



1 Stationsområdet och tunneln som leder till den norra perrongen och parkeringen.



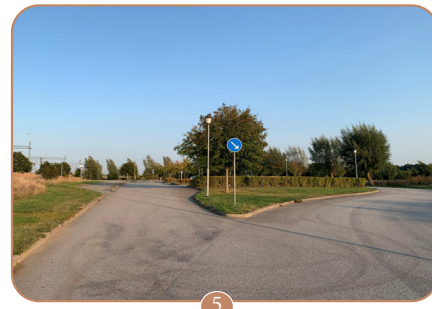
4 Bil- och cykelparkeringen på den södra sidan om stationen (nordöstra delen av planområdet).



7 Tågplattformen.



2 Grusad markväg intill spåret för jordbruksmaskiner till åkern på den nordöstra delen.



5 Entrén till stationen från Häljenäsvägen.



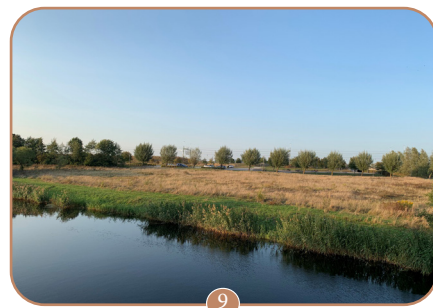
8 Bil- och cykelparkering norr om stationen.



3 Cykelparkeringen på stationen södra del.



6 Bilparkeringen på stationen södra del.



9 Saxån och plats för sportfiskare.



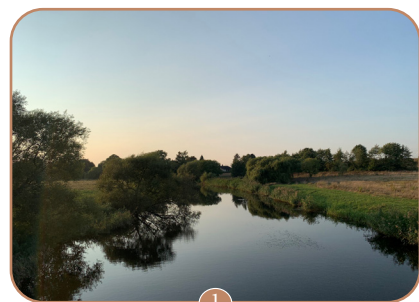
Den sammanhängande grönstrukturen längs och kring Saxån är värd att bevara och tillgängliggöra så att fler rekreations möjligheter tillskapas på orten.

Landskap och grönstruktur inom planområdet

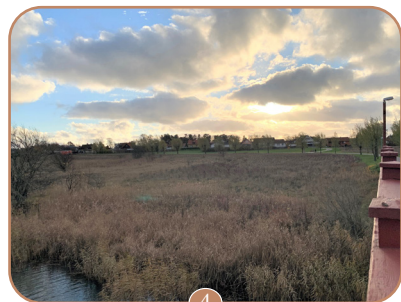
Landskapet är flackt och mestadels öppet bestående av ängs- och åkermark.

Längs med Saxån växer vassen i å-kanten samt enstaka pilträ. En lite högre vegetationsridå bestående av lövträd och buskage återfinns på den norra sidan strax öster om stationsområdet. Söder om stationen på den norra sidan finns en avrinningsdamm omringad av högre lövträd.

Gång- och cykelvägen som leder från byns centrum genom planområdet till stationen kantas av en pilallé och längs Häljenäsvägen finns resterna från den gamla stationsallén.



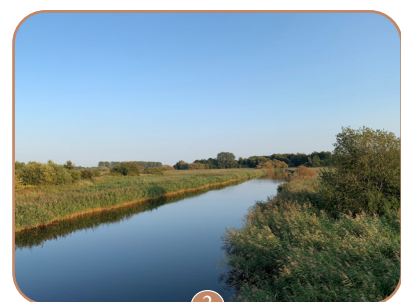
Saxån västerut från gång- och cykelbron.



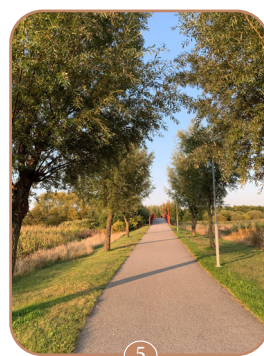
Utblick mot byns rand i den sydöstra delen.



Åkerlandskapet på den nordöstra sidan.



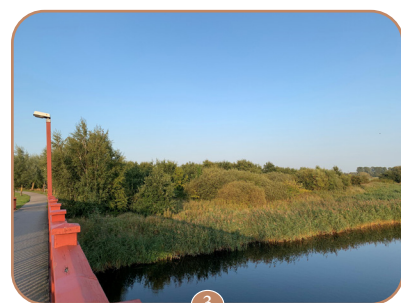
Saxån österut från gång- och cykelbron.



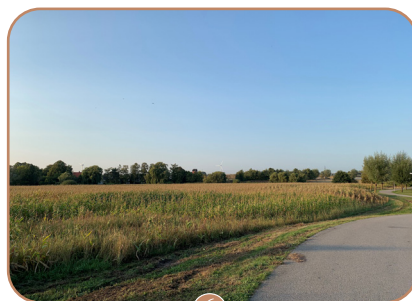
Gång- och cykelvägen kantas av pilallén.



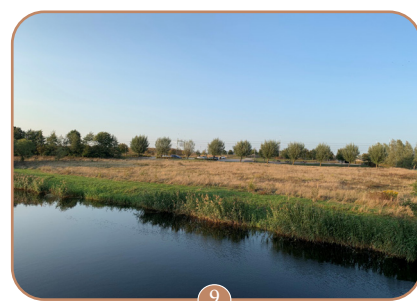
Avrinningsdamm på den nordvästra sidan söder om stationen.



Vegetationsridå med buskage och lövträd på den norra sidan öster om stationen.



Majsfäl i september på den svdvästra sidan närmst bebyggelsen.

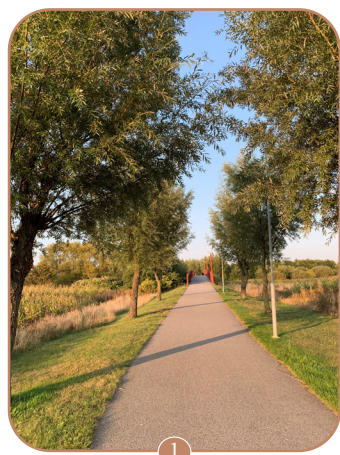


Ängsmark på den nordvästra sidan strax söder om stationen. Stationens parkering skymtas i bakgrunden.



Stråket längs Saxån bör tillgängliggöras så att fler rekreations möjligheter tillskapas på orten.

Gång- och cykelstråket bör omformas så det upplevs tryggare.



Gång- och cykelväg mot stationen kantad av pilar.



Gång- och cykelväg sedd från den sydöstra angöringen till planområdet.



Stråk längs Saxån och för sportfiskare.



Stationsområdet och tunneln som leder till den norra perrongen och parkeringen.

Topografi och geoteknik inom planområdet

Markytan faller svagt ner mot Saxån på både norra och södra sidan. Marknivån varierar från +3m till +1 m vid Saxåns släntröner.

Jordlagerna närmst Saxån består främst av gyttja och löst lagrad sand. Det är också dessa ytor som översvämmas vid högt vattenflöde i ån. Längre upp mot stationen ändras jordkaraktern till ett övre lager av fast lermorän och ett undre av finsand, silt och lera (Landskrona stads GIS- databas).

Förutsättningarna för bebyggelse är således bättre i den lite högre belägna fasta lermoränen än den lösa gyttjan och sanden. Riskerna för sättningar på byggnaderna är högre ju närmre å-kanten man kommer.

Stråk inom planområdet

Planområdet genomkorsas av ett asfalterat gång- och cykelvägs stråk. Gång- och cykelvägen kantas av en dubbelsidig pilallé, planterad vid stationens byggnation 2000. Belysning finns men är ofta utsatt för skadegörelse vilket resulterar i en del mörka partier på vägen kvällstid. Främst är det resenärer till och från stationen som använder vägen.

Längs Saxån återfinns upptrampade stråk vilka sportfiskarna mestadels använder.

Vid stationsområdet fortsätter gång- och cykelvägen i en tunnel under järnvägen. På så sätt nås även den norra perrongen med tillhörande bil- och cykelparkering.



Utblickarna mot det öppna landskapet är värda att värna om. Häljarps mölla utgör ett landmärke och kontakten med denna bör inte byggas för.

Utblickar inom planområdet

Det flacka ger god sikt över jordbrukslandskapet både norrut och österut. I nordväst står det statliga byggnadsminnet Häljarps mölla upp sig som ett tydligt landmärke och i nordöst siktas Toftas kyrktorn och enskilda gårdar på lite längre håll.

I söder siktas en siluett av byns yttre rand.



Utblick norrut från den sydvästra angöringen av gång- och cykelvägen. Häljarps mölla syns tydligt i horisonten.



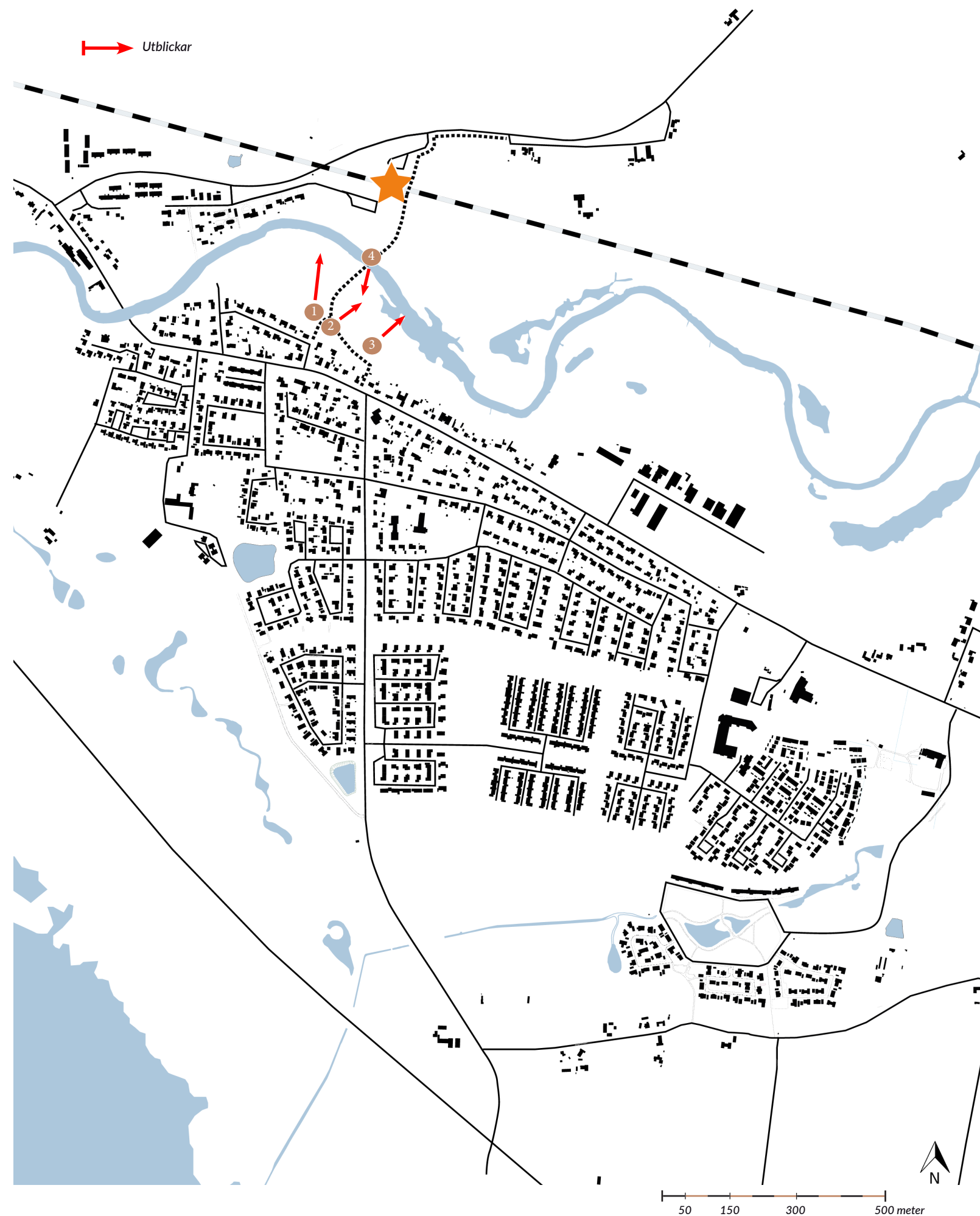
Utblick norrut från den sydvästra angöringen av gång- och cykelvägen. Enstaka gårdar syns tydligt i norr.



Utblick norrut från den sydöstra angöringen av gång- och cykelvägen. Enstaka gårdar och Toftas kyrka syns i norr.



Utblick från bron mot byns rand i den sydöstra delen.

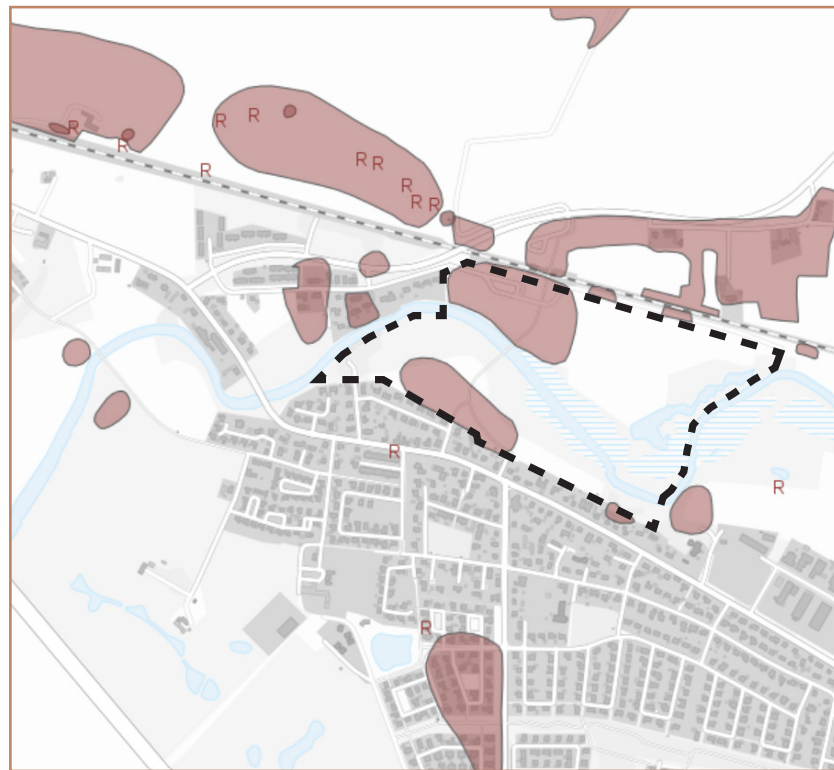


Fornlämningar inom planområdet

Enligt Landskrona stads GIS-databas finns det inom planområdet två stycken fornlämningar dolda under jord.

Alla fornlämningar är skyddade enligt kulturmiljölagen och får inte skadas, grävas ur, täckas över eller tas bort. För att räknas som en fornlämning måste lämningen bedömas vara daterad före 1850

Alla markingrepp där fornlämningar berörs kräver tillstånd av Länsstyrelsen. En arkeologisk undersökning måste göras vid en eventuell byggnation på dessa platser för att bedöma hur och om fornlämningarna berörs av exploateringen (Boverket 2014).



Utdrag ur Landskrona stads GIS- databas över fornlämningar. Planområde markerat med streckad svart linje.

Vid en eventuell exploatering av området måste en arkeologisk förundersökning göras för att bedöma statusen på de två fornlämningarna.

Buller från järnvägen

Enligt Landskrona stads GIS- databas så ligger den ekvivalenta bullernivån på cirka 55 dB(A) 50 meter från järnvägen (se karta nedan). Avståndet kan variera lite beroende på hur terrängen och vegetationen ser ut.

Enligt förordning (SFS 2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader gäller följande riktvärden för buller från spårtrafik och vägar:

- 3 § Buller från spårtrafik och vägar bör inte överskrida
1. 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och
 2. 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.

För en bostad om högst 35 kvadratmeter gäller i stället för vad som anges i första stycket 1 att bullret inte bör överskrida 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad. Förordning (2017:359).

- 4 § Om den ljudnivå som anges i 3 § första stycket 1 ändå överskrids bör
1. minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden, och
 2. minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasaden.

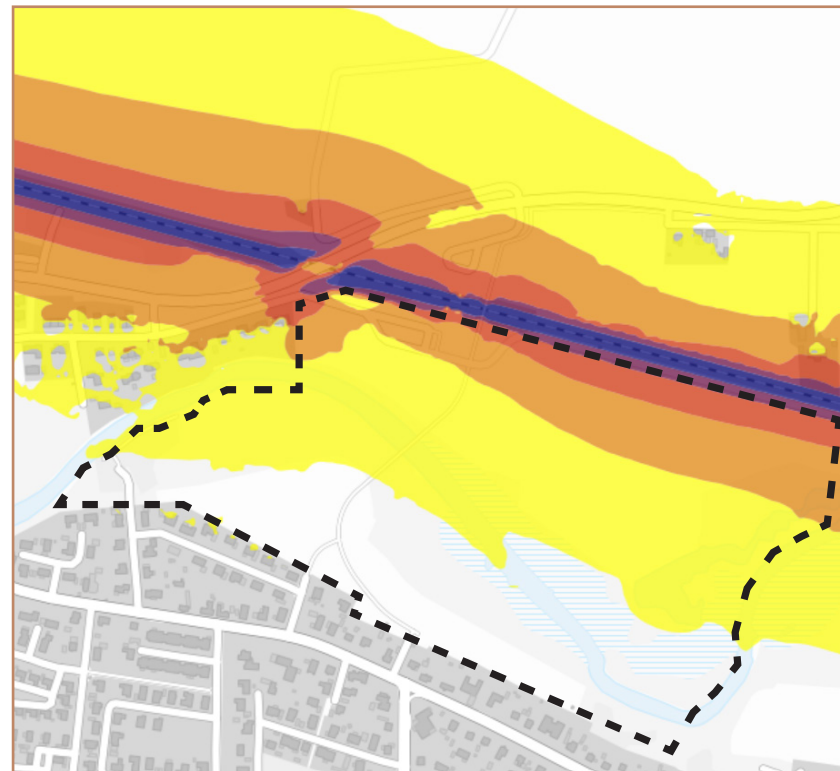
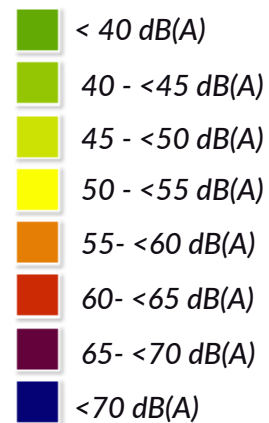
Vid en sådan ändring av en byggnad som avses i 9 kap. 2 § första stycket 3 a plan- och bygglagen (2010:900) gäller i stället för vad som anges i första stycket 1 att minst ett bostadsrum i en bostad bör vara vänt mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden.

- 5 § Om den ljudnivå om 70 dBA maximal ljudnivå som anges i 3 § första stycket 2 ändå överskrids, bör nivån dock inte överskridas med mer än 10 dBA maximal ljudnivå fem gånger per timme mellan kl. 06.00 och 22.00.

Vid en exploatering kan åtgärder mot buller komma att behövas.

Åtgärder kan komma att behövas mot buller beroende på var de nya bostadsbyggnaderna placeras. Bullerskyddad uteplats och planlösningar som är anpassade efter buller kan bli aktuellt. Planlösningar är dock inget som behandlas i denna uppsatsen.

Även markförhållanden och grundläggning bör beaktas då olika grundförutsättningar ger upphov till större eller mindre förekomst av vibrationer från järnvägen.

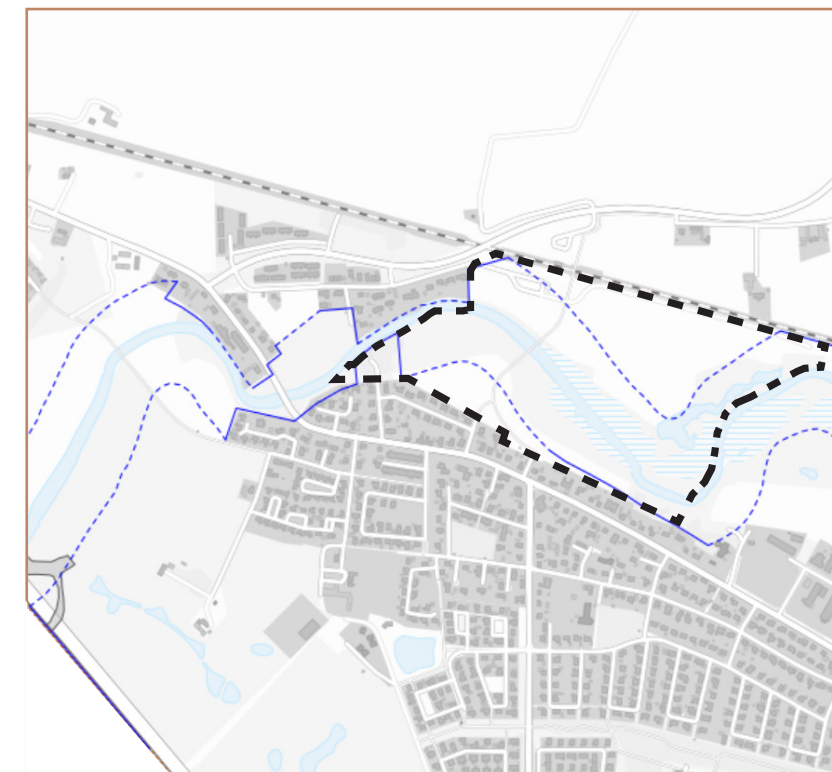


Utdrag ur Landskrona stads GIS- databas över bullerkartering. Planområde markerat med streckad svart linje.

Strandskydd inom planområdet

Strandskydd syftar till att långsiktigt trygga allmänhetens tillgång till strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet. Inom strandskyddet får du inte uppföra nya byggnader, förändra befintliga byggnader så allmänheten hindras från att röra sig genom området, utföra åtgärder som skadar växt- och djurlivet samt gräva eller spränga. Vid särskilda skäl har kommunen rätt att upphäva strandskyddet när en ny detaljplan tas fram.

Strandskydd gäller 100 m från saxån (Boverket 2020b).



Utdrag ur Landskrona stads GIS- databas. Strandskyddsgränsen markerad med blå streckad linje. Planområde markerat med streckad svart linje.

Vid en exploatering kan delar av strandskyddsområdet komma att behöva upphävas.

Dock bör detta röra sig om områden där strandskyddet redan delvis upphävts eller fyller en mindre funktion.

Vid en exploatering som kräver ingrepp i naturvårdsområdet krävs en dispens och tillståndsansökan hos länsstyrelsen.

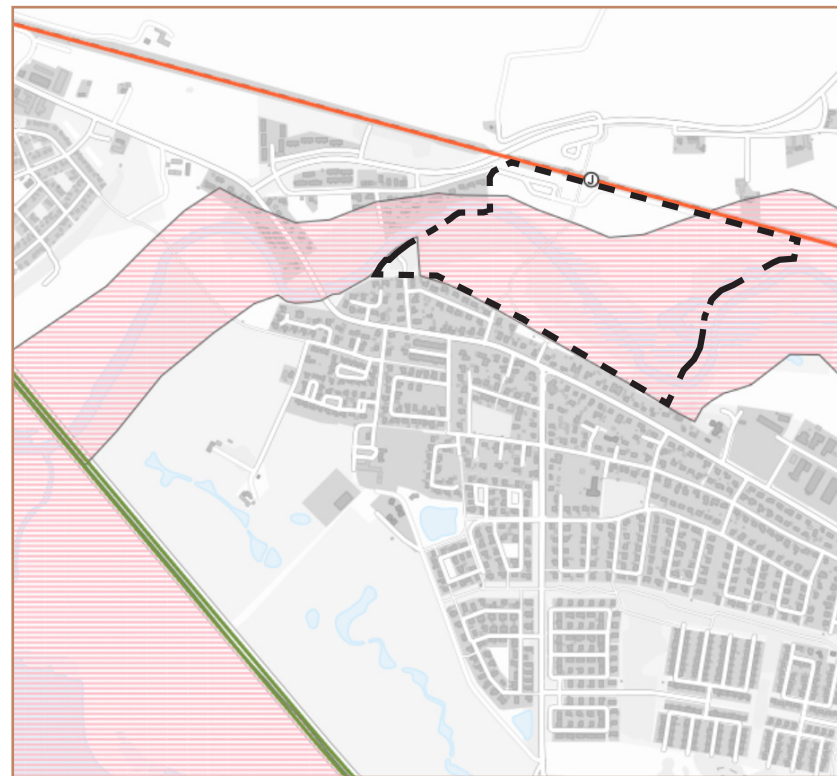
Riksintresse naturvård och järnväg inom planområdet

Riksintressen är utpekade geografiska områden som innehåller nationellt viktiga värden och kvaliteter. Områden som berörs av riksintresse ska skyddas mot ingrepp som kan skada deras värden eller möjligheterna att använda dem för avsett ändamål. Exempel på olika ändamål för riksintresse är naturvård, kulturmiljö, friluftsliv, högexploaterad kust, järnväg, vägnät, yrkesfiske och hamn.

Planområdet berörs av riksintresse för järnväg och naturvård.

Västkustbanan är av internationell betydelse och är en mycket viktig bana för person- och godstågstrafiken. Banan sträcker sig från Göteborg till Lund.

Saxån är utpekad som riksintresse för naturvård (Saxån – Braån). I områdets värdeomdöme nämns att vattendragen är lek- och uppväxtområden för havsöring, och dessutom hyser grönling och sandkrypare. Området ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada natur- eller kulturmiljön (Landskrona stad, 2020)



Utdrag ur Landskrona stads GIS-databas. Riksintresse för naturvård markerat med rosa och riksintresse för järnväg markerat med röd heldragen linje. Planområde markerat med streckad svart linje.

INVENTERING HÄLJARP

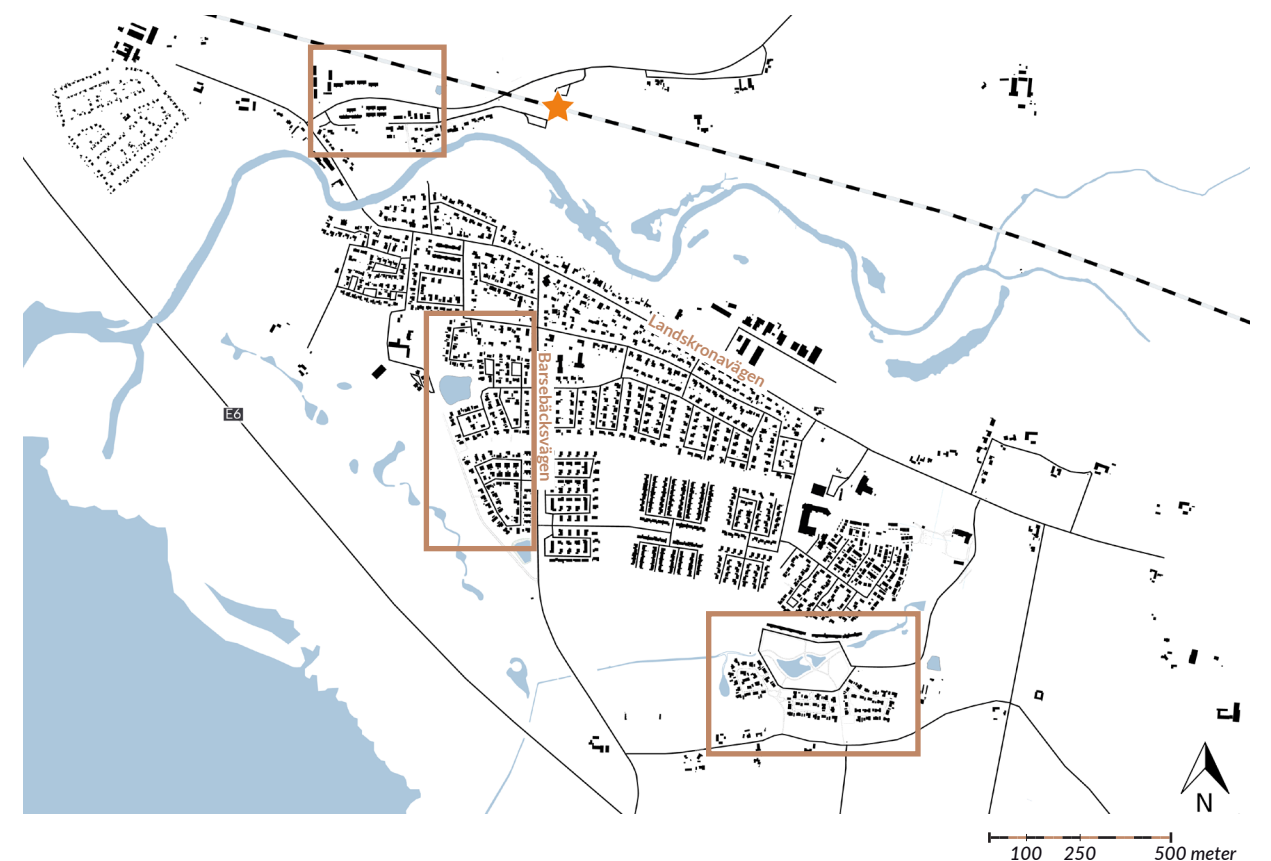
Bebyggelse

Häljarps bebyggelsehistoria dateras så långt tillbaka som stenåldern. Den medeltida byn var lokaliserad strax öster om Häljarps mölla, ungefär där den nuvarande stationen finns.

År 1893 öppnades järnvägen Landskrona - Kävlinge. Ett stationshus uppfördes strax söder om den nuvarande stationen och ett stationssamhälle växte fram. Stationshuset revs sedan 1972.

På 1910-20 talet började människor bosätta sig längs Landskronavägen. De flesta husen här är uppförda från 1910 till 1960 talet men luckor i strukturen har kompletterats med enstaka ny bebyggelse. Bebyggelsen längs Barsebäcksvägen växte fram under 1930-talet. Bebyggelsen öster om Barsebäcksvägen har till största del tillkommit på 1970-talet. Sandåkerskolan stod klar 1976 och en ny skola, Emiliaskolan, stod klar hösten 2011.

De senaste åren har Häljarp kompletterats med nya bostadsområden (brun markering) väster om Barsebäcksvägen intill golfbanan, i den nordvästra delen vid Häljenäsvägen samt i den sydöstra delen vid Saxtorpsskogens rand (Landskrona stad, 2016, s. 64).



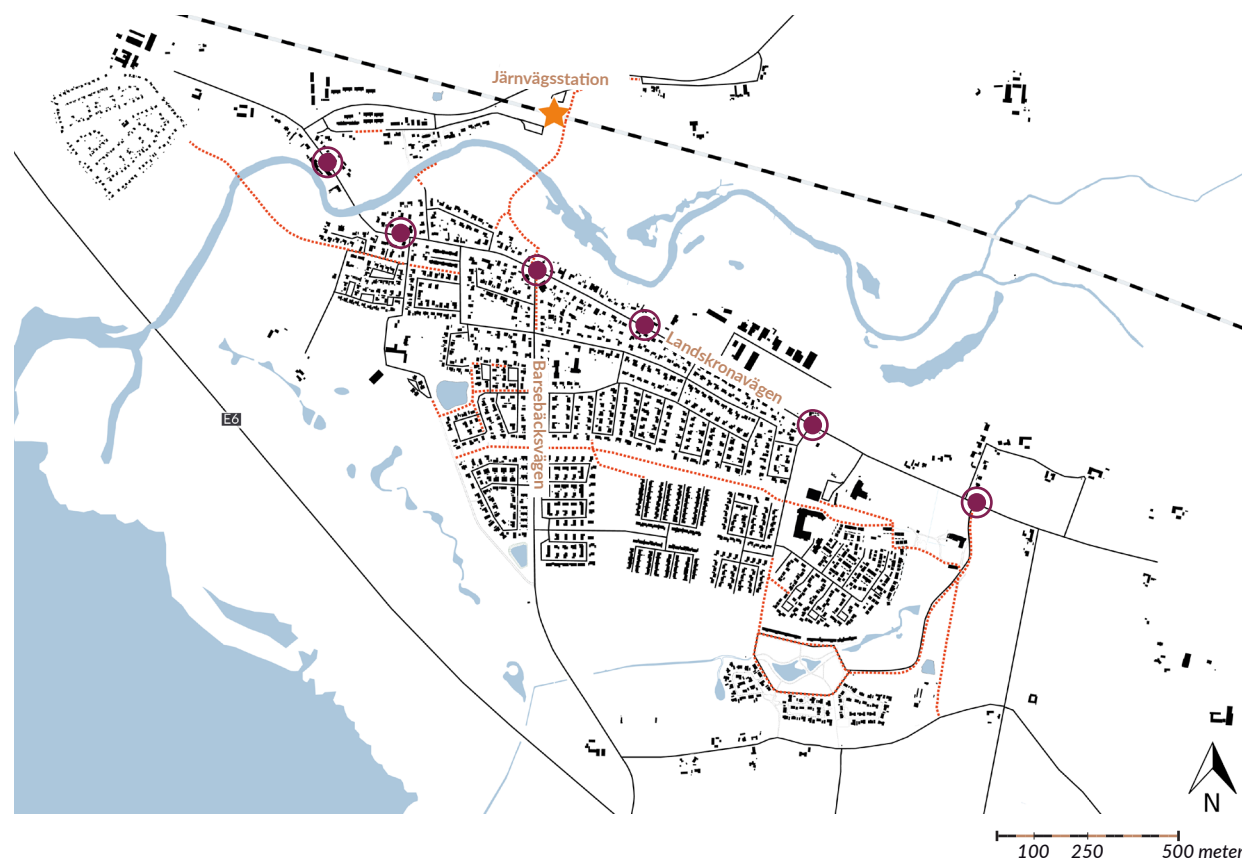
Kommunikation

Vägstrukturen i Häljarp är till största delen finmaskig. Landskronavägen är den största vägen som fungerar som en genomfartsled i byn. Vägen trafikeras av cirka 4500-8000 fordon per dygn. I takt med att byn växer ökar trafiken ytterligare. En önskan från ortsbefolkningen finns om att skapa ett säkrare gaturum för de oskyddade trafikanterna. I dagsläget byggs korsningen Landskronavägen - Barsebäcksvägen om för att sänka hastigheten och öka säkerheten. Landskronavägen kantas av trottoarer, främst på den södra sidan, i varierad bredd.

Järnvägsstationen är lokaliserad i den norra delen av orten, avskuren från övrig bebyggelse. Från stationen går det att ta sig både norrut mot Helsingborg och Göteborg samt söderut mot Lund, Malmö och Köpenhamn. Häljarp har cirka 600 personer som pendlar ut respektive in.

Regionbuss 138 stannar längs Landskronavägen. Turtätheten är cirka 1 buss i timmen och något färre på helgen (lila punkter i kartan nedan).

Cykelvägar finns i större delen av byn men oftast rör det sig inte om separata cykelbanor utan man samsas med övrig trafik (röd streckad linje i kartan nedan) (Landskrona kommun, 2016, s. 65).



Målpunkter och service

Kartan nedan visar vilka olika målpunkter som finns i Häljarp. Målpunkterna är relativt utspridda i hela byn men viss centrumkänsla infinner sig dock vid korsningen Landskronavägen - Barsebäcksvägen. Här hittar man den lokala livsmedelsbutiken och postombud samt byns pizzeria.

I den sydöstra delen i direkt anslutning till idrottsplatsen finns Sandåkerskolan åk 4-9 samt Emiliaskolan F - åk 3. Mitt i samhället finns även Tallskolan F-åk3.

Det finns även ett mindre industriområde med småindustrier i den nordöstra delen av samhället.



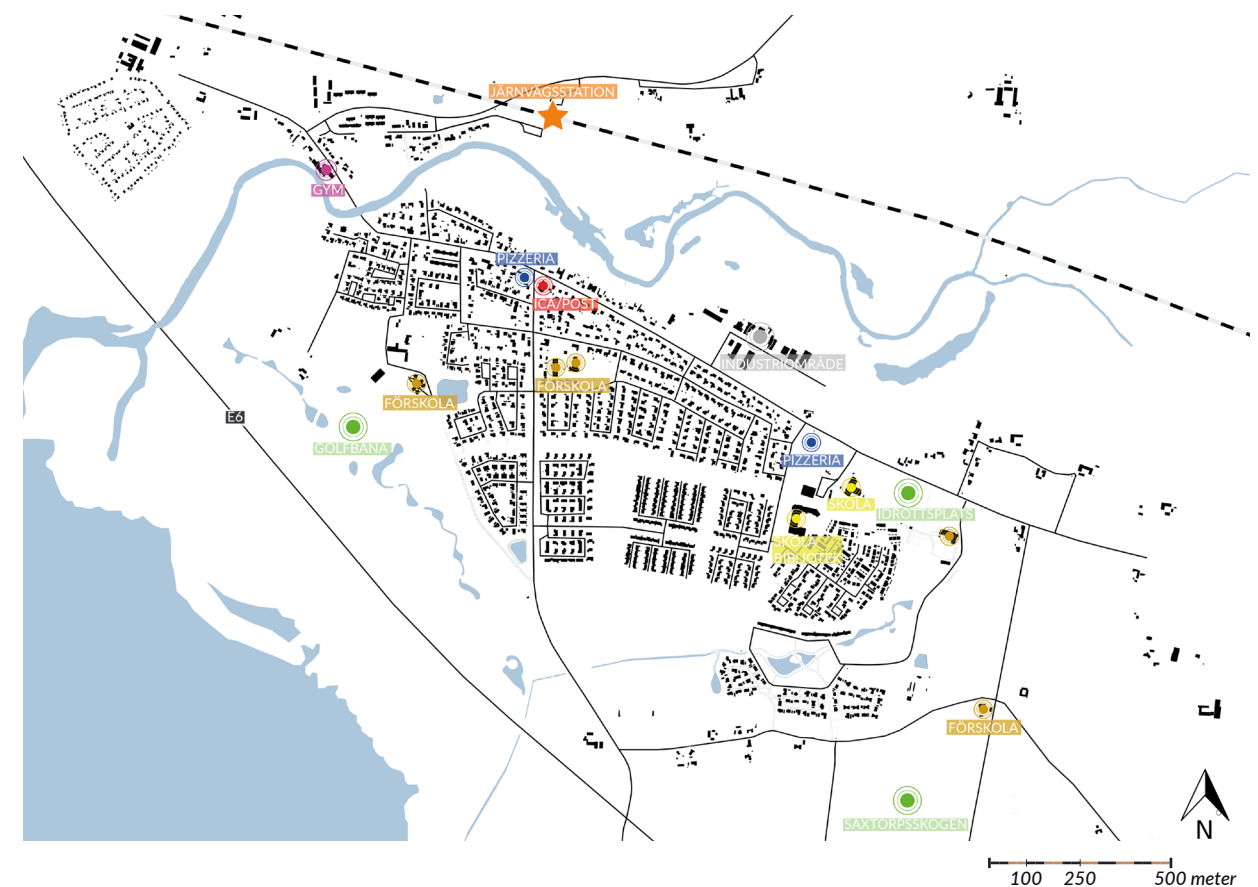
ICA butiken



Pizzeria i centrum vid ICA



Sandåkerskolan åk 4-9





1
Grönstråket mellan Barsebäcksvägen
och Sandåkerskolan

Grönstruktur

Söder om Häljarp ligger Saxtorpsskogen vilket är ett av Landskrona kommuns viktigaste skogs- och rekreationsområden. Miljöförvaltningen i Landskrona stad har tagit fram ett remissförslag där Saxtorpsskogen föreslås skyddas genom egenskapen av ett naturreservat.

Inne i bebyggelsestrukturen är grönytorna sparsamma och det största sammanhängande grönstråket återfinns mellan Barsebäcksvägen och västerut mot idrottsplatsen. Här finns belysta grusstråk för fotgängare och cyklister.

I övrigt omges Häljarp av åkermark klass 6 i norr och öst samt ängsmark och golfbanan i söder.

SAMMANFATTNING PLANFÖRUTSÄTTNINGAR

I det här kapitlet har jag tagit upp förutsättningarna som finns inom det aktuella planområdet och gjort en tidig bedömning av det som jag anser är av värde att bevara vid en eventuell exploatering. Jag har även reflekterat över vad som behöver förbättras inom planområdet.

Även de restriktioner som finns inom planområdet i form av fornlämningar, buller, strandskydd och riksintressen har belysts och bemöts med egna kommentarer.

En inventering av den befintliga orten med avseende på bebyggelse, kommunikation, målpunkter, service och grönstruktur har genomförts för att kunna se hur planområdet kan utformas efter strukturen i orten.

Lämpliga utvecklingsområden för bebyggelse i planförslaget baseras på inventering av de förutsättningar som finns i det aktuella planområdet.







K A P I T E L F Y R A

ANALYS

"I don't really get into a big intellectual analysis of why I am going to do a certain script or not"

Clint Eastwood

LANDSKAPSANALYS

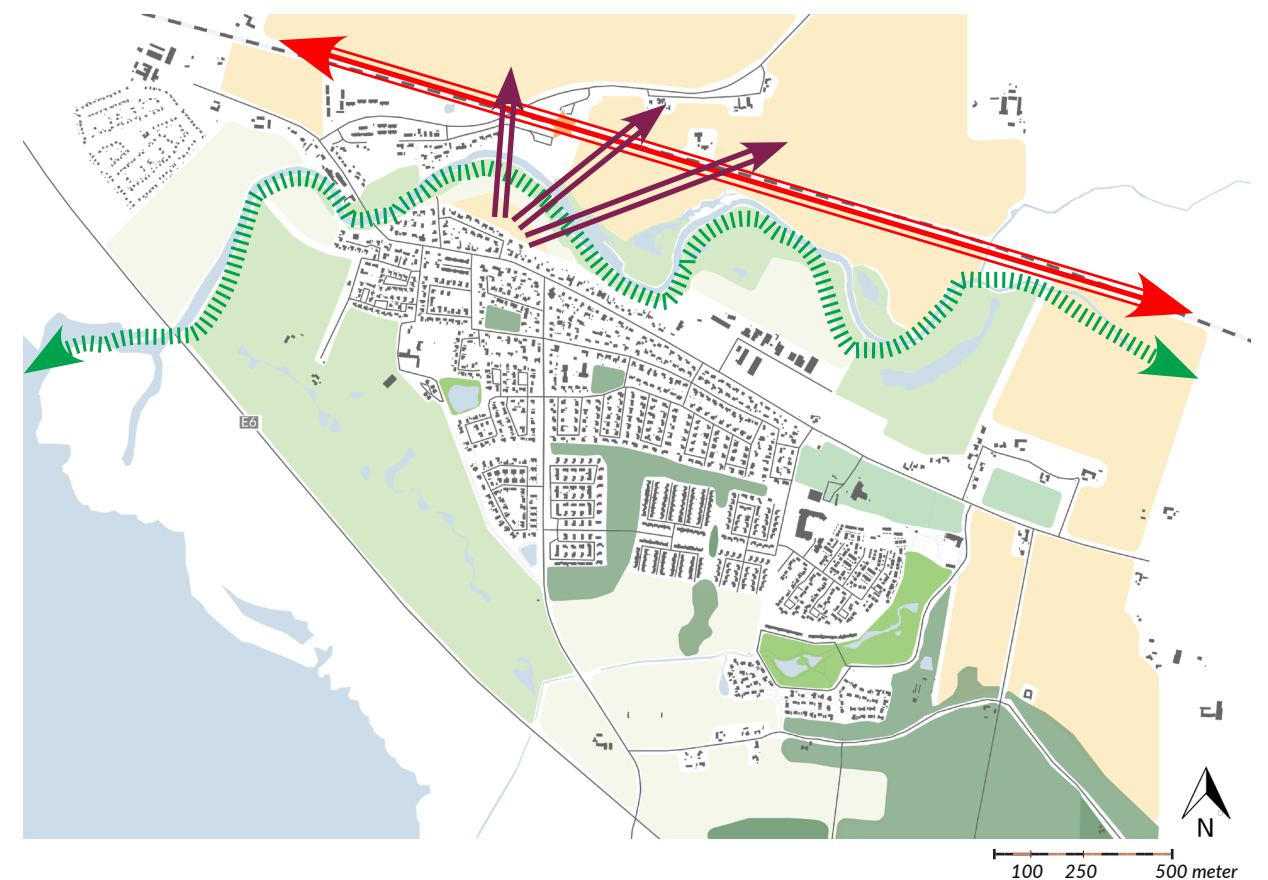
Barriärer

Barriärer kan ses som linjära kanter vilka bryter upp landskapet i 2 olika delar (Lynch, 1960, s. 46). Ett sammanhängande grön- och naturstråk längs Saxån skär rakt igenom planområdet och avslutas i Saxåns delta vid Öresund i väst och fortsätter över kommungränsen i öst. Jordbrukslandskapet breder ut sig både i norr och österut. Landskapet kring Saxån är väl värt att bevara och utveckla för rekreation.

Järnvägsspåret skapar en visuell barriär i norr men det flacka landskapet medger fortfarande god utblick över jordbrukslandskapet och Tofta by norr om järnvägsspåret.

Saxån skulle potentiellt också kunna ses som en barriär men det går att komma över via gång- och cykelbron och jag har därför gjort avvägningen att stråket tillför mer rekreativa värden än vad det upplevs som en barriär.

- Barriär - Järnvägsspår
- Sammanhängande grön- och naturstråk
- Utblickar landskapet



Landmärke

Landmärken är fysiska orienteringspunkter i landskapet (Lynch, 1960, s. 48).

Vyn norrut från planområdet är som tidigare nämnt en karakteristiskt flackt skånsk landskap. Häljarps mölla, enstaka gårdar och Tofta kyrka sticker upp som synliga landmärke. Även ett fåtal vindkraftverk tornar upp i nordväst.

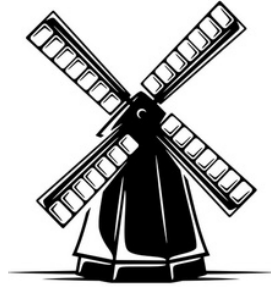
Vindkraftverken och Häljarps mölla är synliga i utblick 2 och enstaka gårdar samt Tofta kyrka i utblick 3 i avsnittet *Utblickar inom planområdet* på s.80

Planområdet ligger i utkanten av den norra delen av Häljarp och bebyggelsen som möter upp i söder är låg villa bebyggelse som är förhållandevis ung, då den är uppförd i början av 60-talet.

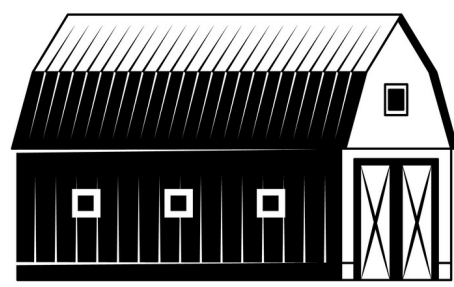
Vindkraftverk



Häljarps mölla



Enstaka gårdar



Tofta kyrka



Gränser och kantlinjer

Gränser eller kantlinjer skapas när två områden av olika karaktär möts. Dessa gränser kan upplevas som barriärer i landskapet eller som sömmar som enar två områden (Lynch, 1960, s. 47). Gränserna kan vara uppenbara såsom granskog möter lövskog eller diffusa såsom äng möter viltåker.

Inom planområdet så är mötet mellan översilningsängarna och Saxåns å-kanter en uppenbar gräns och till viss del en barriär i landskapet. Som nämnts tidigare har jag dock gjort bedömningen att stråket tillför mer rekreativa värden än vad det upplevs som en barriär.

I nordöst skapas en kantlinje mellan den brukade jorden och den friväxande vegetationen. Kantlinjen är mer eller mindre tydlig beroende på årstid, lövbeklädd vegetation eller inte, och vilken gröda som odlas, låga betor eller hög majs.



Översilningsängar och vass möter å- kanten.







Brukad jord och friväxande vegetation

Områden

Områden kan beskrivas som större ytor med enhetlig karaktär, som en form av markanvändning. Exempel kan vara skog, jordbruksmark, ängsmark, kvartersstrukturer eller byggnadsstil (Lynch, 1960, s. 47).

Inom planområdet är det främst fyra områden som kan urskiljas ängsmark, jordbruksmark, högre vegetationsområde samt hårdgjord yta på stationsparkeringen.

-  Jordbruksmark
-  Ängsmark (delvis översilningsängar)
-  Hårdgjord parkeringsyta
-  Högre vegetationsområde



SAMMANFATTNING LANDSKAPSANALYS

Utgångspunkterna i planeringsförslaget bör förhålla sig till de olika elementen i landskapsanalysen. Kvalitéer så som utblicken mot Häljarps mölla är betydelsefull och ska inte byggas igen. Även utblicken mot Tofta kyrka är betydelsefull, om än inte lika mycket som Häljarps mölla.

Det sammanhängande grönstråket längs Saxån ska tillvaratas och tillgängliggöras. Dammen söder om stationen skapar en naturlig oas och kan även hjälpa till att hantera dagvattnet vid en exploatering. Då delar av planområdet ingår i riksintresse för naturvård har bedömningen gjorts en gång att all sammanhållen vegetation är av värdefull betydelse. Detta måste givetvis beaktas vid framtagning av ett planförslag. Vinsten med att ta bort grönskan måste överväga nyttan med att bevara den.

Landskapsanalysen visar att det inom planområdet finns mindre arealer av jordbruksmark klass 6 (på en skala 1-10).

Enligt Miljöbalken SFS (1998:808) 3 kap § 4 är jord- och skogsbruk av nationell betydelse.

[S2] Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Det vill säga att lagen ställer krav på att alternativ lokaliseringar av planerad bebyggelse alltid utreds innan ett planförslag tas fram.

Alternativa placeringar för aktuellt planområde skulle exempelvis vara norr om järnvägen eller möjligtvis västerut vid Häljenäsvägen. Anledningarna till att jag avskrivit området norr om järnvägen grundar jag på att järnvägen utgör en tydlig barriär, som snarare skulle glesa ut orten än koppla ihop den. Norr om stationen övergår även jordbruksmarken till klass 9 och är i den meningen mer betydelsefull än klass 6 för spannmålsgrödor. Jag bedömer även att denna placering skulle förändra landskapsbilden väsentligt i norr då det idag består av ett öppet jordbrukslandskap med friliggande gårdar.

Det västra området är idag redan detaljplanlagt fram till Landskronavägen. Att förlägga ny bebyggelse längre västerut mot Landskronas tätort innebär att Kronas industriområde och Häljarp växer ihop vilket inte är önskvärt.



K A P I T E L F E M

PLANFÖRSLAG

"If you're going to knock down my suggestion you'd better have one to replace it with"

Alexandra Bracken

PLANFÖRSLAGETS GRUNDDRAG

Målet är som tidigare nämnts att ta fram ett planförslag för det stationsnära området samt visa hur denna kan kopplas samman med den befintliga orten.

Grunddragen i planen bygger på en bebyggelsestruktur som öppnar upp sig mot landskapet och sluter sig mot järnvägsspåret. Gatu- och stråkstrukturen ska vara trivsamma och innehålla målpunkter. Shared space områden där fotgängare och cyklister prioriteras är återkommande i gatusystemet. Grönstrukturen är god med både privata och offentliga grönytor.

Närmst järnvägsspåret är bebyggelsen lite högre och består av blandade funktioner för att skapa en stadsmässig känsla. Här återfinns också huvudstråket varifrån trafiken till och från områdena matas in och ut.

I söder trappas bebyggelsen ner stegvis för att möta upp landskapet på en harmoniskt sätt. Här återfinns låga radhus med egna trädgårdar och utsikt mot Saxån. I söder tillåts även naturen att växa in i kvartersstrukturen för att sedan knytas ihop med park- och grönstråken.

1. Stadsmässig struktur med butiker i bottenvåningarna utmed huvudgatan.

2. Centrumkarakter

3. Förskola

4. Park

5. Naturstråk

6. Radhus



PLANFÖRSLAG

Planförslaget representerar en stationsnära struktur men med en öppenbar närhet till naturen. Huvudfokus ligger på bostäder men förslaget möjliggör även för en blandad bebyggelse med verksamheter eller butiker i bottenvåningarna på flerbostadshusen.

Den nya bebyggelsen skiljer sig från den övrig villabebyggelsen på orten med sin funktionsblandning, högre flerbostadshus och stadsmässiga gaturum. Tillskottet ska ses som en komplettering till befintlig bebyggelse på orten och inte en addering av befintlig bebyggelse. Andra bostadsformer och strukturer är önskvärt och efterfrågat.

Den befintliga stationsparkeringen på den södra sidan har flyttats till den norra sidan till förmån för bostäder och grönstruktur. Häljenäsvägen förlängs och den nya bebyggelsen kopplas därmed samman med den befintliga bebyggelsen i väst. En mindre parkeringsyta bevaras dock på den södra sidan.

Vid ett ökat reseunderlag i framtiden kommer tågstationen att behöva expanderas och detta är fullt möjligt i det norra läget.

Naturen tillåts att växa in i strukturen och närheten till grönytor är god i området. Grönskan tillför en rofull och trivsamt omgivning att vistas i och att titta ut på.

Bebyggelsen är högre närmst järnvägsspåret och trappas långsamt ned söderut för att möta upp landskapet och bevara utblicken mot Saxåstråket.

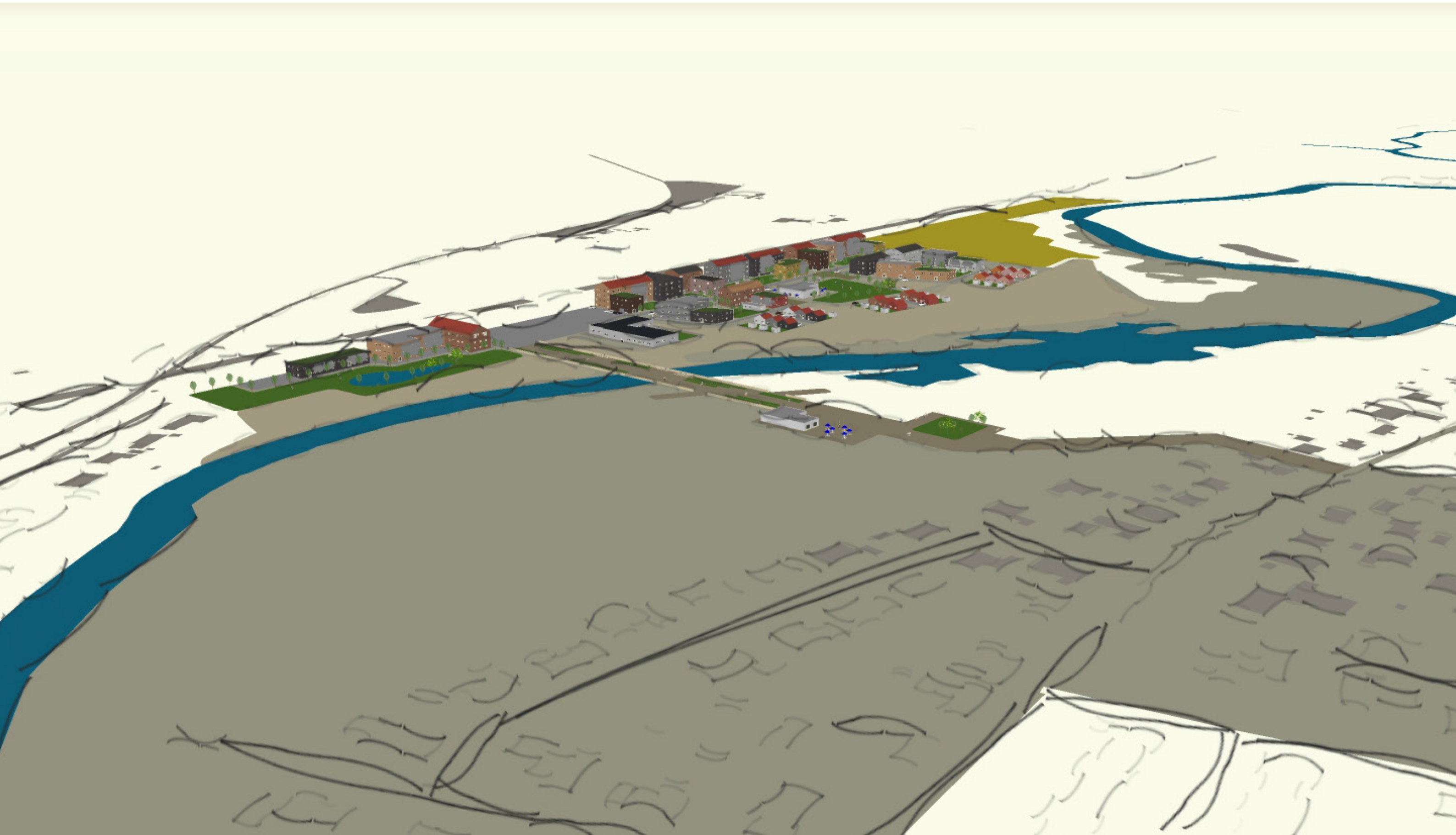
Planförslaget möjliggör även för en förskolebyggnad i området. Ett högre befolkningsunderlag ökar trycket på ortens befintliga förskolor. En stationsnära förskola kan även bidra till ett ökat kollektivtrafikresande om människor slipper åka omvägar för att lämna barnen på andra ställen i orten.

Häljarps Lyckor kopplas samman med den befintliga orten genom "Lyckostråket". Stråket leder över Saxån och kopplar på befintliga orten i centrum vid ICA. Det är ett brett stråk med integrerad grönska och uppehållsplatser. Från bron finns tillgänglighetsanpassade nedgångar till Saxåstråket. Det finns även en mindre butik med kanot och cykeluthyrning samt en glasskiosk på stråket.





Vy från sydöst med järnvägsspåret norr om bebyggelsen



Vy från sydväst med järnvägsspåret norr om bebyggelsen

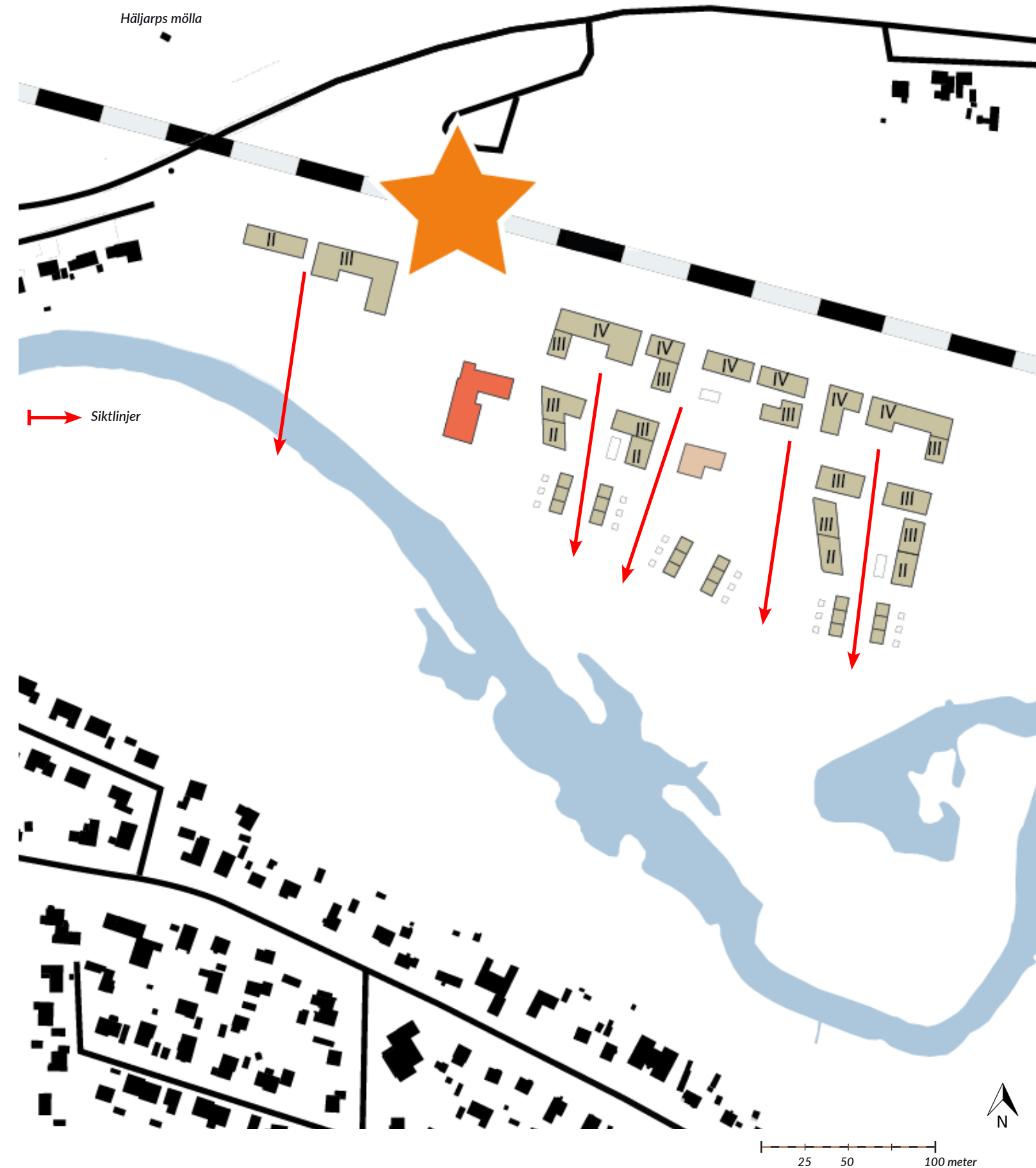
BEBYGGELSESTRUKTUR

Bebyggelsestrukturen i planförslaget baseras på att bebyggelsen närmst stationen ska, i den mån underlag finns, vara funktionsblandad. Längre från stationen ligger fokus mer på renodlade bostadshus.

Kvarteren är mindre och består av varierade våningsantal och boendeformer. Kvarteren är inte slutna utan mer av en halvöppen karaktär. Tanken är att människor ska kunna flöda genom strukturen och då är slutna kvarter med instängda gårdar inte önskvärt. De halvöppna kvarteren skapar även olika siktlinjer genom strukturen. Enligt Gehl är det större chans att människor som har siktlinjer ut mot gator och offentliga platser från sina bostäder beger sig ut i det offentliga.

Det stationsnära läget samt önskan om ett annat bostadsutbud på orten talar för en tätare och högre exploatering. En tätare exploatering skapar även ett bättre underlag för olika service- och verksamhetsutbud inom området.

Våningshöjderna varierar från 2-4 våningar i flerbostadshusen och sedan tillkommer radhusen längst i söder. Den högre bebyggelsen om 4 våningar är lokaliserad längst i norr närmast järnvägsspåret för att verka som ett bullerdämpande skydd för övriga bebyggelsen. Undantaget är för den spårnära bebyggelsen i nordväst. Här är våningsantalet lägre, 2-3 våningar, för att inte förlora siktlinjen från orten mot det viktiga landmärket Häljarps Mölla.



RESTRIKTIONER

Placeringen av bebyggelsen i planförslaget har baserats på översvämningsriskerna från Saxån. Vid storm och hård blåst med pålandsvindar trycks vattnet från Öresund in i Saxåns mynning och vattenflödet stiger. Klimatförändringar är idag ett välkänt fenomen och därför behöver även planeringen klimatanpassas.

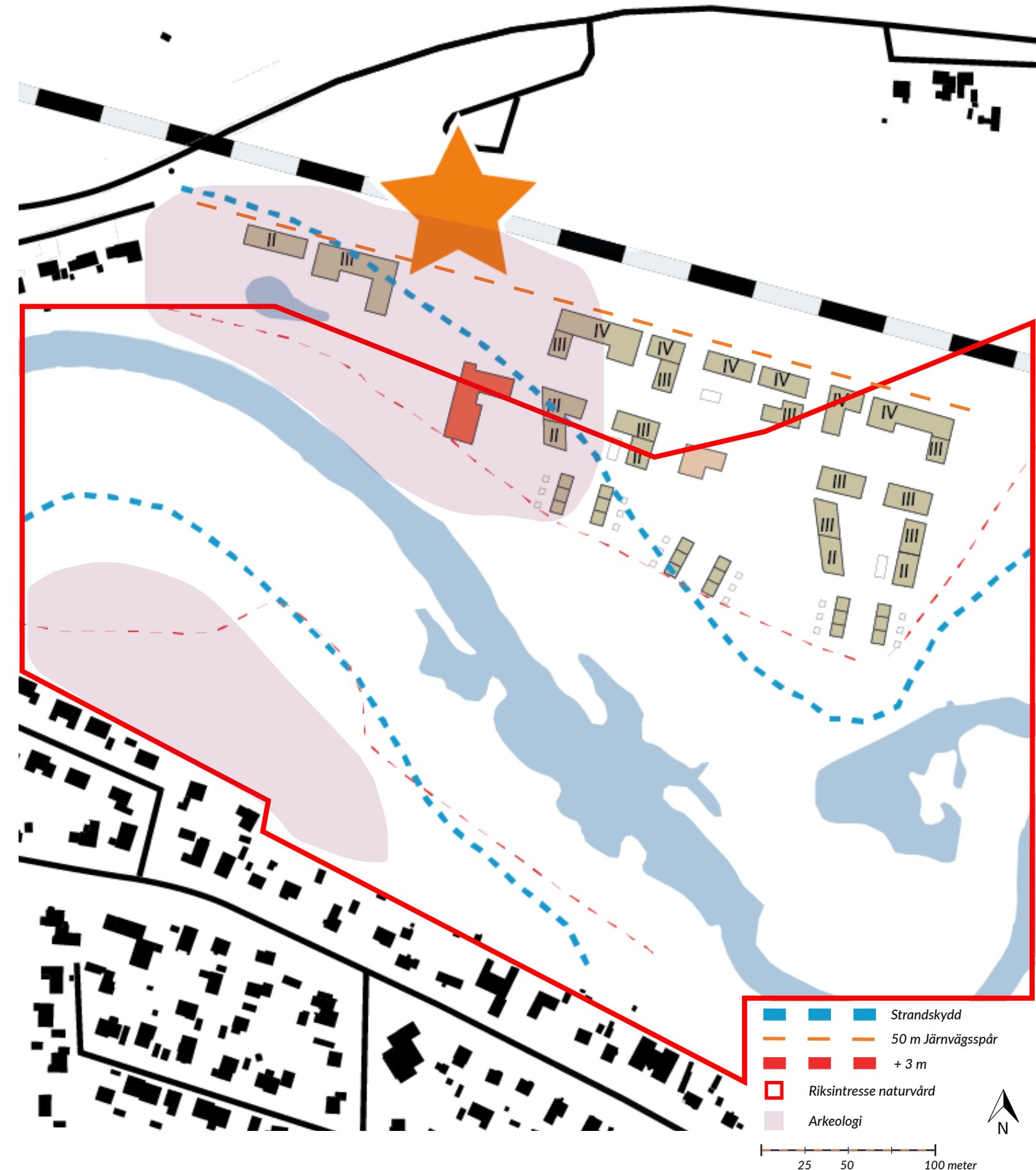
Länsstyrelsen i Skåne har ett riktmärke om en lägsta grundläggningsnivån för en byggnad på +3 m, räknat i höjdsystem RH2000. Detta kan dock variera beroende på olika platsspecifika egenskaper. Jag har valt att använda mig av +3 m som illustreras med den röda streckade linjen i kartan på nästa sida.,

Gällande restriktionen om strandskydd 100 m från Saxån har jag gjort bedömningen att frånga från denna till viss del då kommunen vid särskilda skäl har rätt att upphäva strandskyddet när en ny detaljplan tas fram.

Som tidigare nämnts i planförutsättningarna så är, enligt Landskrona stads GIS- databas, den ekvivalenta bullernivån på cirka 55 dB(A) 50 meter från järnvägen. Avståndet kan variera lite beroende på hur terrängen och vegetation ser ut. Med riktlinjerna om att buller från spårtrafik och vägar inte bör överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats har jag utgått från avståndet 50 m från järnvägsspåret till närmsta byggnad. Skyddsavståndet gällande buller, vibrationer m.m. är något som behöver utredas mer ingående för att kunna göra en rättvis bedömning om vilka bulleråtgärder som är aktuella vid en exploatering. Med hänsyn till detta har jag valt att inte närmare gestalta delen mellan bebyggelsen och järnvägen. Dock ser jag hellre ett bullerskydd av naturlig karaktär än ett bullerplank på platsen.

Den västra delen av bebyggelsen berörs av fornlämningar under jord. En arkeologisk undersökning måste göras vid en eventuell byggnation på dessa platser för att bedöma hur och om fornlämningarna berörs av exploateringen.

Inom den röda sammanhållna linjen gäller Riksintresse för naturvård. Vid en exploatering som kräver ingrepp i naturvårdsområdet krävs en dispens och tillståndsansökan hos Länsstyrelsen.



TRAFIKSTRUKTUR

Trafikstrukturen i planförslaget består av två huvudgator, lokalgator-lågfartsområden samt gång- och cykelvägar.

Den nordligaste gatan förlänger Häljenäsvägen i öst-västlig riktning mellan järnvägen och bebyggelsen. Denna gata fungerar som en matargata in till den nya bebyggelsen. Från denna huvudgata är det möjligt att vika av söderut in i bebyggelsestrukturen eller att fortsätta österut och komma runt bebyggelsen. Tanken är att trafikstrukturen ska silas genom området samt att återvändsgator ska undvikas.

Den andra huvudgatan är den nordligaste gatan inne i bebyggelsestrukturen och längs denna gata förespråkas en mix av funktioner med bostäder och verksamheter samt butiker i bottenvåningarna. Främst koncentreras butiker och verksamheter närmst stationen men önskvärt om det kan spridas ut längs hela gatan. Detta gaturum ska representera en stadskänsla och är därför lite bredare än övriga gator inne i strukturen. Det finns även en gång- och cykelväg på båda sidor om denna gata. Då gatan är rak och bred, vilket ofta inbjuder till högre hastigheter, har jag tillskapat 2 shared space områden för att dämpa hastigheten (se mer på nästa sida). Gehl hävdar att det är viktigt att trafiken är integrerad med andra utomhusaktiviteter. Om trafiken består av fotgängare, cyklister eller långsamtgående biltrafik så faller teorin om att separera trafiken från övriga aktiviteter (Gehl, 2011, ss. 109-111).

Övriga gator i strukturen består av lokalgator-lågfartsområde där bilar och cyklister delar på gaturummet. Trottoarer finns på en sida av gaturummet för att öka trygghetskänslan. Dessa gaturum är smalare än huvudgatan.

Parkering kan lösas med underjordiska garage, parkering på egen fastighet, parkeringsfickor längs huvudgatorna samt på ytorna markerad med P i illustrationen på nästa sida. Generellt sett bör dock antalet boendeparkeringsplatser försökas att hållas nere till förmån för det kollektiva resandet.



Shared space områden och stationstorget

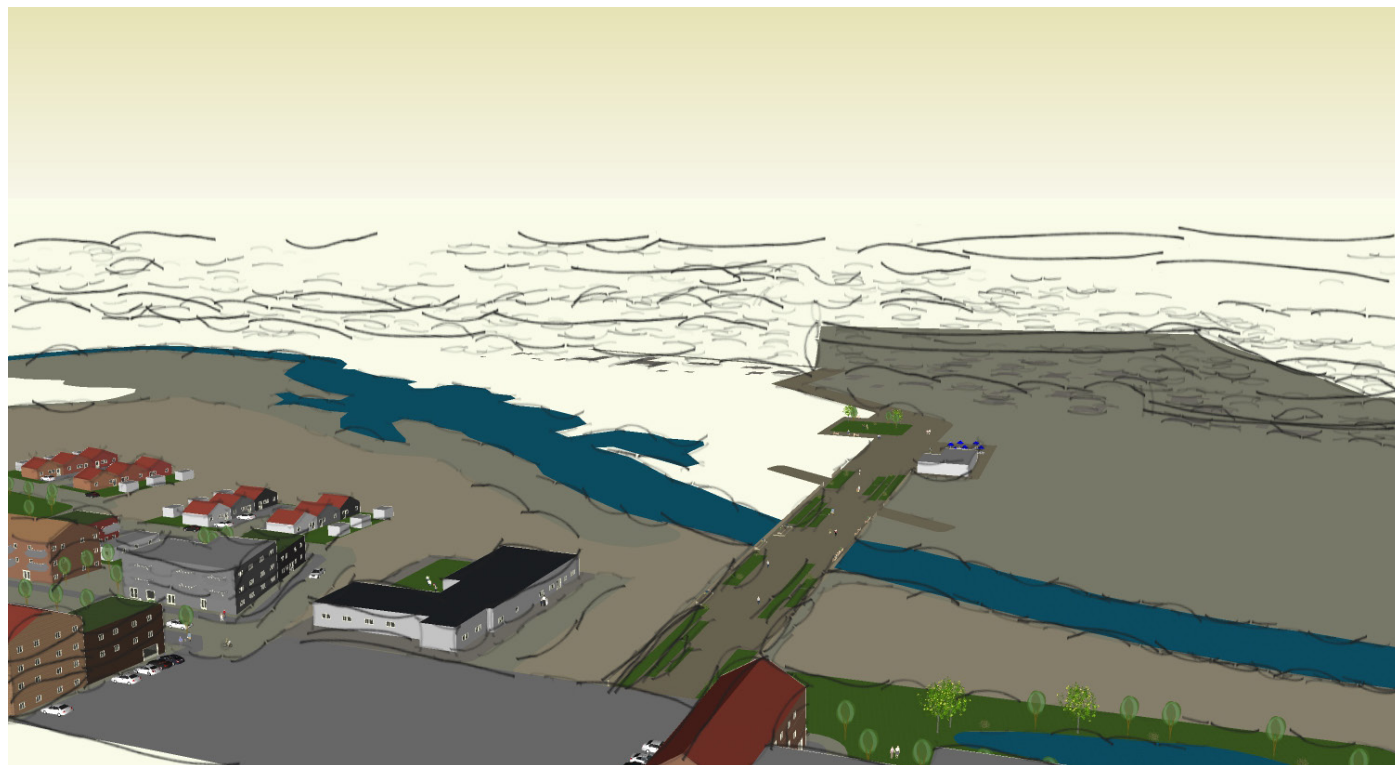
Trafikstrukturen i planförslaget inkluderar 2 stycken shared space ytor ² ³. Den grundläggande tanken med dessa ytor är att när bilister samsas med cyklister och fotgängare så tvingas de att hålla en lägre hastighet och vara mer uppmärksamma. Cyklisterna och fotgängarna tillskapas därmed en lika stor "äganderätt" till gaturummet som bilisterna. Dessa områden ska ha en egen karaktär på markbeläggningen som skiljer sig från övriga markbeläggningar.

Denna trafiklösning kan liknas vid en multifunktionell gata där trafiken är integrerad med andra utomhusaktiviteter, vilket Gehl förespråkar. Gehl menar att aktiviteter såsom lek, samtal och uppehåll oftast uppstår när man gör något annat eller är på väg någonstans och därför är det viktigt att aktiviteter och trafik inte separeras (Gehl, 2011, ss. 109-111).

Område nummer ¹ möjliggör även för att tillskapande av ett stationstorg som binder ihop de två bostadsområdena i väst-östlig riktning. Här kan även anordnas cykel- och bilparkering samt upphämningsplatser med bil. Härifrån tar man sig sedan till fots eller cykel genom tunneln under järnvägen till stationen.



Foto 3: Shared space skylt (McGhee u.ä)



Vy från norr till söder med stationstorget (grå yta) som en länk mellan västra och östra bebyggelsen.





Illustration Shared space område 2



The high line



The high line



The high line

Lyckostråket

Den nya bebyggelsen kopplas samman med den befintliga orten genom Lyckostråket. Lyckostråket är inspirerat av **the high line** i New York. The high line är ett gammalt upphöjt tågspår som omvandlats till ett parkstråk. Stråket sträcker sig nästan 3 km på Manhattans västra sida och längs hela stråket har olika växtligheter integrerats i markbeläggningsen samt olika möbleringar placerat där människor kan uppehålla sig.

Givetvis går inte ett projekt likt the high line som är beläggen i en världstad med 8 miljoner invånare att applicera rakt av i en liten ort som Häljarp med knapp 3000 invånare. Mitt förslag har anpassats till orten men är fortfarande av en lite större skala för att utmärka sig och tillskapa något unikt för orten.

Lyckostråket leder över Saxån och kopplar på den befintliga orten i centrum vid ICA. Möjligheter fanns att även koppla väster om centrum vid Rundelsvägen men för att få en bättre koppling till ortens olika målpunkter föll valet på centrum. Stråket är relativt brett i syfte att skapa möjligheter för platsbildningar på stråket samt för att entrén ska kännas öppen, inbjudande och nåbar från centrum.

Stråket måste upplevas attraktivt och unikt för att locka ett flöde av människor. Likt the high line kantas stråket av grönska integrerad i markbeläggningsen. En mindre servicebutik för exempelvis glass, fika och kanotuthyrning finns på stråket. Olika möbleringar och bra belysning inbjuder människor till att vistas på platsen och inte bara passera för att ta sig till och från stationen. Valfungerande belysning och ett flöde av människor är viktigt för att öka trygghetskänslan och viljan hos människor att utnyttja det offentliga rummet.

Tillgänglighetsanpassad angöring ner till Saxån finns på båda sidorna om stråket strax innan bron.

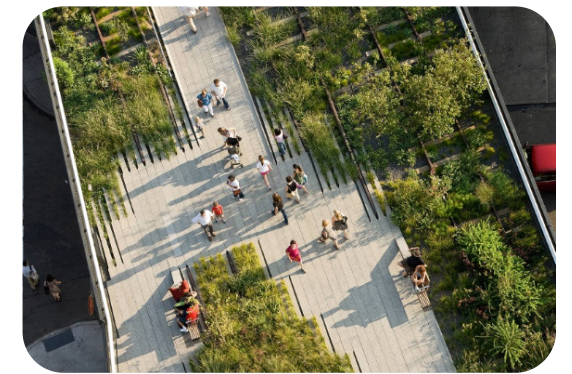
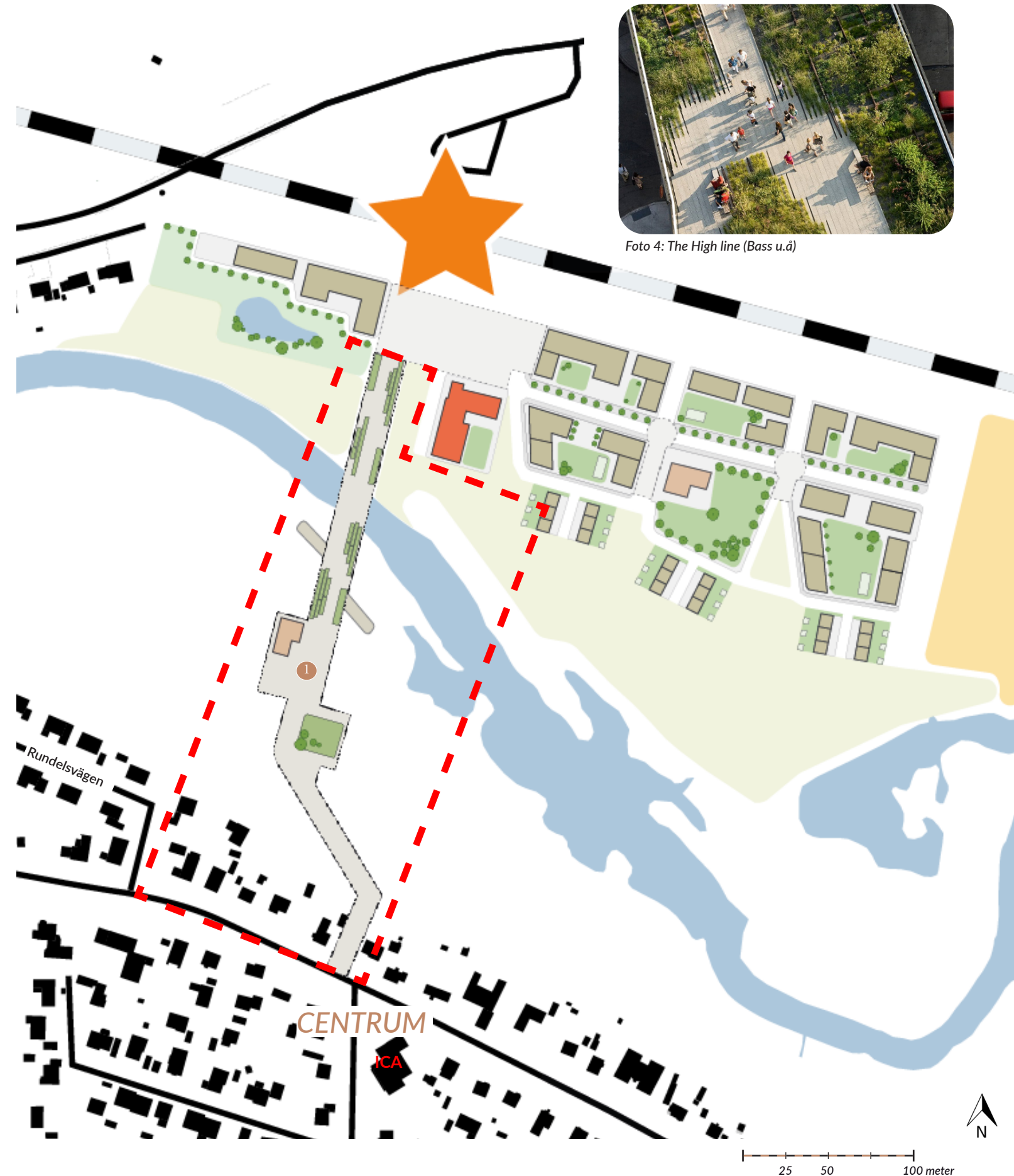
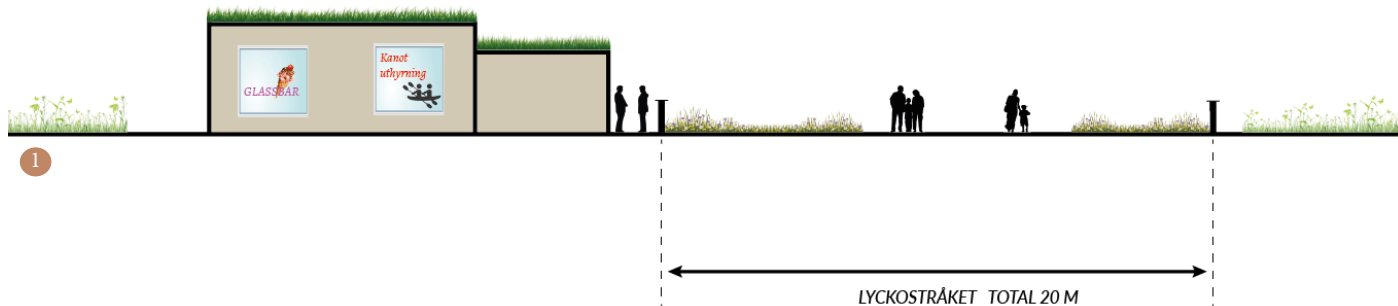


Foto 4: The High line (Bass u.d)



Illustration Lyckostråket med en mindre servicebutik, uteservering och grönska.



Illustration Lyckostråket med integrerad grönska och möblering som möjliggör för människor att uppehålla sig på platsen.

GRÖNA STRÅK

De gröna stråken i och kring planområdet är många och lättillgängliga. Bebyggelsestrukturen knyter an till omgivande natur och biotoper. Ängsmarken tillåts flyta in från söder som en kil i strukturen och skapar en lite mer "vildvuxen" grönyta, i kontrast till den intilliggande parken. Mer naturliknande grönytor i form av ängar eller högre gräs stimulerar sinnet och gynnar olika biotoper.

Inne i strukturen formar trädallén och planteringarna längs huvudgatan ett grönt stråk genom hela området i väst-östlig riktning.

Genom Lyckostråket knyts de nya stråken ihop med ortens övriga grönastråk och bildar en helhet där man kan röra sig längs Saxån, vidare upp mot Saxtorpsskogen och längs ortens rand för att slutligen återvända till Saxån, se karta nedan.



GRÖN- OCH BLÅSTRUKTUR

Grönstrukturen bygger på de gröna stråken som går in i bebyggelsen och sedan kopplas samman med den centrala parken, de gröna innergårdarna, gröna taken samt trädallén. Grönstrukturen bidrar till att förbättra livskvaliteten i området, ta hand om delar av dagvattnet, samt erbjuda lugna och rogivande oaser.

I den västra delen ① bevaras den gamla avrinningsdammen och omformas till en dagvattendamm. Kring området anläggs ett parkområde som flyter in i den mer friväxande ängsmarken söder om dagvattendammen. Det är viktigt att det finns grönstruktur inom området med varierande skötselgrad.

Det bredare huvudstråket ② med trädallén och planteringarna är multifunktionellt då ett flöde av bilister, cyklister och fotgängare rör sig här samtidigt som vegetationen omhändertar dagvatten samt skapar ett trevligare gaturum.

Den centrala parken ③ ligger strategiskt placerad mitt i bebyggelsen så avståndet till bostäderna inte överskrider mer än 100 m. För bostäderna i den västra delen är avståndet c:a 200 m. Parken ligger i direkt anslutning till servicebyggnaden som möjliggör för ett minilivs, café, bageri eller liknande service. Gehl poängterar vikten av att de offentliga platserna är lättgängliga målpunkter och synbara från människors bostäder för att de frivilliga aktiviteterna ska äga rum.

Parken är relativt stor till ytan så möjligheten till att olika funktioner anläggs finns. Genom att integrera olika aktiviteter och funktioner i det offentliga rummet kan människor interagera och inspirera varandra. En park som erbjuder olika aktiviteter för hela familjen är attraktiv att vistas i. Gehl gör liknelsen med ett vardagsrum där alla medlemmar i familjen kan befinna sig samtidigt i vardagsrummet även om de är upptagna med olika aktiviteter (Gehl, 2011, s. 107).



MÅLPUNKTER

Planförslaget tillför nya målpunkter till stationsområdet. Stationen ① fortsätter att vara en stor målpunkt men är nu inte den enda målpunkten. Lyckostråket ② är inte bara ett nytt stråk utan även en ny målpunkt. Här ska människor vistas nära naturen och promenera längs Saxån. Här kanske man stannar till en stund innan man beger sig hem när man anlant med tåget eller så träffar man vännerna och familj här. Tanken är även att stråket ska locka människor som inte är bosatta på orten.

Den centrala parken ③ är också en målpunkt som en grönoas i området. Här kan man vila och njuta av grönskan medan barnen aktiverar sig på lekplatsen.

Servicebyggnaden ④ intill parken med bland annat en minilivsbutiken utgör en målpunkt för spontana möten för de boende i området. Jacobs nämner dessa funktion och målpunkter ,likt minilivsbutiken, som viktiga för möte och spontana samtal i grannområdet. Spontana samtal sker oftast när människor gör ett praktiskt ärende och är därför inte påtvingat. Värdet i dessa spontana samtal är enligt Jacobs ovärderligt då de skapar en tillit invånarna emellan och framförallt inte kräver några enskilda åtaganden. Detta stärker tryggheten i grannområdet (Jacobs, 2004, s. 80).

Huvudstråket ⑤ med sin funktionsblandning fungerar som ett stråk med flera mindre målpunkter. Enligt Jacobs är en blandning av olika funktioner, som sprider ut ett antal konsumenter över hela dygnet viktig för att skapa en positiv ekonomisk effekt och blomstrande stadsdel (Jacobs, 2004, ss.187-189).

Förskolan ⑥ som är placerad utanför bebyggelsen strax öster om Lyckostråket utgör också en målpunkt för hämtning och lämning av barn. Placeringen av förskolan är gjord med hänsyn till att inte leda in mer trafik in i bebyggelsestrukturen. Hämtning och lämning av barn kan nu ske snabbt och smidigt via förskolans egna lokalgata.



HUVUDGATA OCH BEBYGGELSE

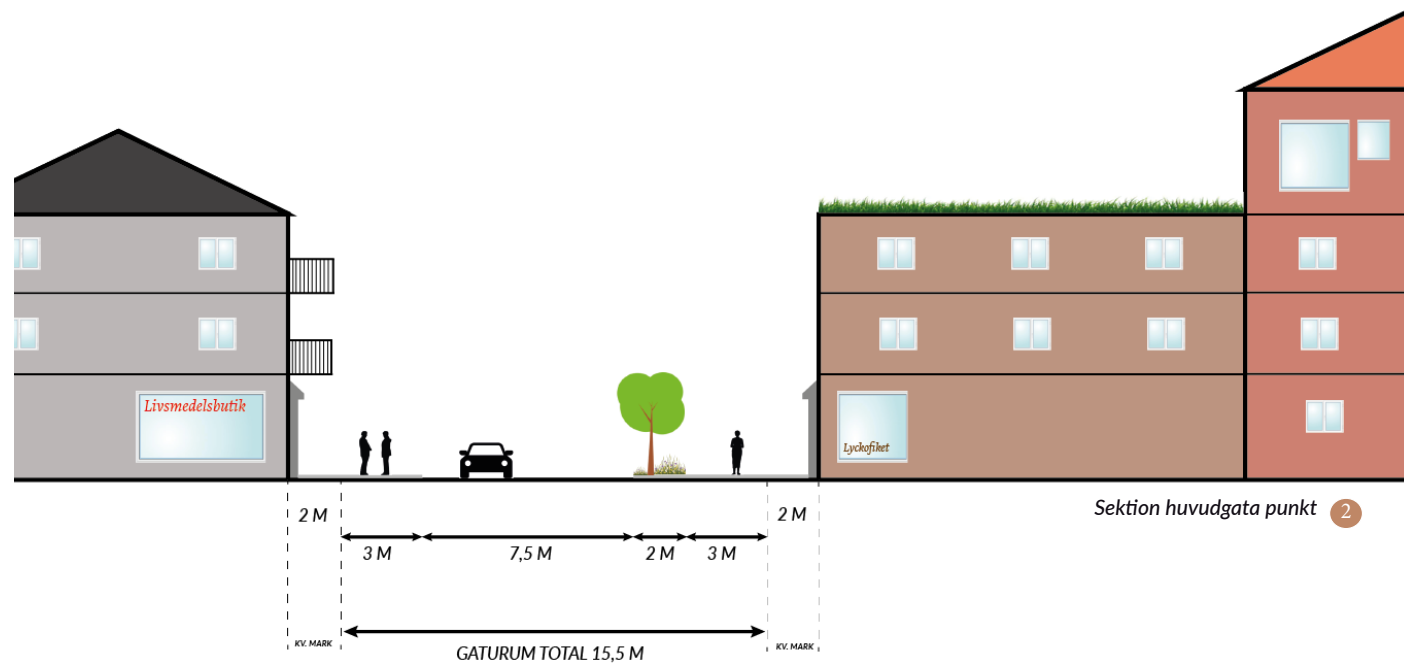
Huvudgatan inne i strukturen är 15,5 m bred och kantas av en trädallé samt en 3 m bred gång- och cykelbana på den norra sidan och en 3 m bred gång- och cykelbana på den södra sidan. Körbanan är 7,5 meter bred.

Gehl förespråkar en mjuk gräns mellan det privata och offentliga rummet (Gehl, 2011, ss. 59-61). En 2 m bred kvartersmarkyta bidrar till en mjuk övergång mellan det privata och offentliga då man inte hamnar direkt på den offentliga trottoaren när man kliver ut genom entrén. Denna yta kan med fördel markeras med annan markbeläggning.

Bebyggelsen ska vara levande och skapa en småstadskänsla med en blandning av bostäder butiker och verksamheter. Bebyggelsen ska vara varierande med olika fasadmaterier, takutformningar och våningsantal så att orienteringen i kvarteren underlättas. Likt Jacobs teori är en del av entréerna och balkongerna vända mot gatan för att öka trygghetskänslan.

Butikerna och verksamheterna på bottenvåningarna har större glaspartier som medger en god insyn. På så sätt öppnar man upp och bjuder in till de offentliga rummen.

Kvartersmarkytan möjliggör för butiker att få plats med mindre bord och stolar utanför utan att störa fotgängare och cyklister.





Huvudgata punkt 1 sett från väst till öst



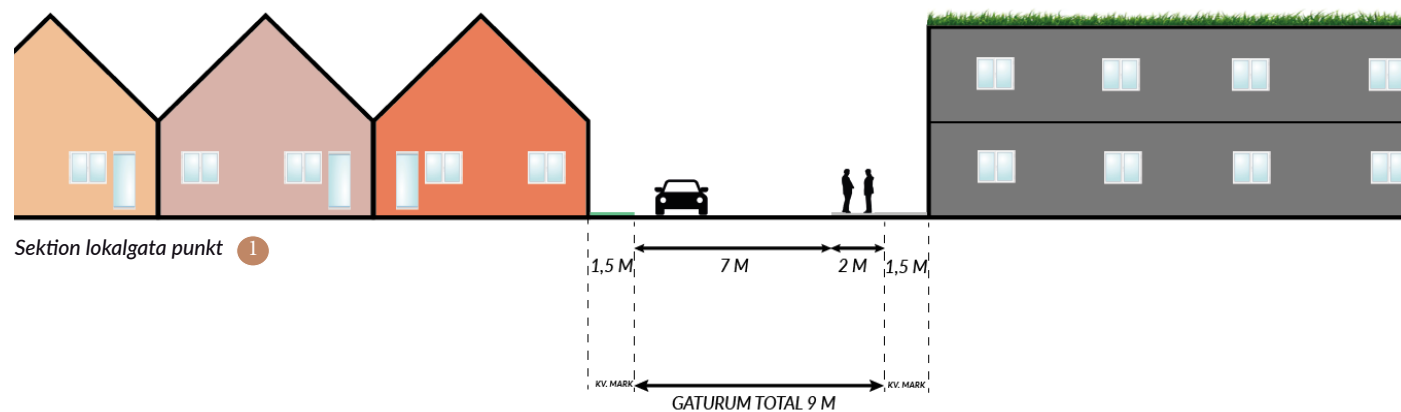
Huvudgata punkt 2 sett från öst till väst

LOKALGATA OCH BEBYGGELSE

Lokalgatornas körbana är med sina 7 m något smalare än den tidigare nämnda huvudgatan. En körbana med 6 m bredd hade också varit tillräcklig men då lokalgatorna endast kantas av en 2 m bred trottoar ska cyklister och bilister samsas i samma körbana. Likaså förefaller det sig att skapa logistiska problem för exempelvis sophämtning osv. om gatan är för smal. Fördelen med en lite smalare gata är att hastigheterna tvingas ner.

Sektionen nedan visar ett exempel på den sydligaste lokalgatan med flerbostadshus på den norra sidan och radhusbebyggelse på den södra.

De röda sadeltaken och sobra färgskalan möter upp landskapet på ett mjukt sätt utan att skapa en mur. Radhusen är placerade vinkelräta mot landskapet så att landskapet kan omfamna bebyggelsen. Placeringen öppnar även upp siktlinjerna ut i landskapet för övriga bebyggelsen.





Lokalgata punkt 1 sett från öst till väst

INNERGÅRDAR

För att främja den sociala hållbarheten har varje kvarter gröna innergårdsmiljöer där fokus ligger på att skapa delaktighet, samspel och möten. Om en socialt liv kan uppnås känner sig de boende säkrare och risken för utanförskap minskar.

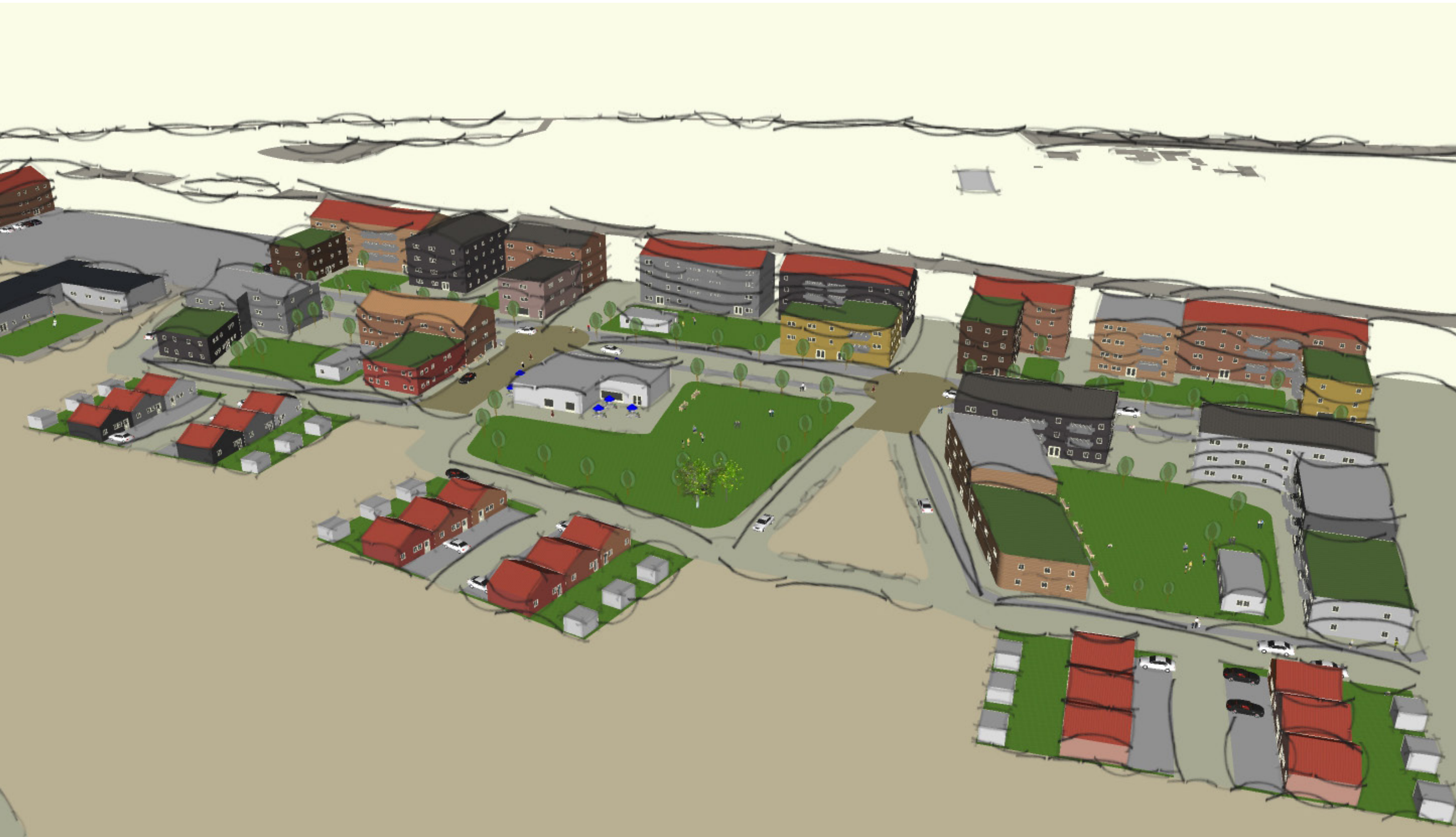
De halvöppna gårdarna skapar gröna rum som tillåter att vistas i det privata medan det finns en visuell kontakt med det offentliga, precis som Gehl förespråkar. Människor vill kunna se och höra andra människor, människor vill inspireras av andra människor och människor attraherar fler människor (Gehl, 2011, ss. 19-21). Gårdar vars avgränsning tillåter visuell kontakt med gatan eller andra intilliggande bostadsgårdar används generellt sett i större utsträckning än de gårdar som är isolerade. Det är viktigt att påpeka att kvarteren ska utformas så att man förstår att det är en kvartersgård men de ska inte vara förbjudet för icke boende att passera genom gårdarna. Det vill säga gårdarna bör inte skämmas av med hjälp staket och grindar.

Med relativt enkla medel såsom bänkar i solen och lekplatser blir innergården en attraktiv plats att vistas på. I de halvoffentliga rummen skapas oftast en form av samhörighet mellan de boende i kvarteret. En blygsam kontakt såsom att småprata med grannen på andra sidan bänken kan vara början till en högre grad av kontakt i framtiden. Likaså kan en spontan lek mellan två barn på en lekplats kanske vara början på en lång vänskap. Gehl värderar dessa lågintensiva kontakter högt. Han menar att de kan verka obetydliga men de är grunden för att de högintensiva kontakterna ska kunna ske (Gehl, 2011, s. 15).

Det finns även grannskapshus till varje bostadsenhet där grannarna kan ha gemensamma aktiviteter. En social gemenskap bildas när grannarna i vardera bostadsenhet möts på innergården eller i grannskapshuset.

Radhusbebyggelsen i söder har en privat trädgård till varje bostad.





Vy från söder som visar de gröna innergårds miljöerna samt längst i söder de privata trädgårdarna till radhusen.



Exempel på grön innergård i syd öst 1

VÄSTRA BEBYGGELSEN

Kvarteret i den västra delen kopplar ihop den nya bebyggelsen med Häljenäsvägen. Trots att det är ett spårnära läge är byggnadshöjderna, 2-3 våningar, något lägre i här. Dels finns inga bostäder söder om som behöver bullerskyddas och dels så var det viktigt att siktlinjen till Häljarps mölla bevarades.

Istället för de gröna innergårdarna som hittas i det östra området finns här en parkliknande miljö i direkt anslutning söder om kvarteret. Här finns även den gamla avrinningsdammen bevarad, som nu omformats till en vacker dagvattendamm. Parkområdet övergår i söder till en mer friväxande ängsmark. Skötselgraden på ängsmarken är låg men tillräckligt hög för att man ska kunna röra sig ner till Saxån.

Kvarteret nås med bil från huvudgatan som går norr om bebyggelsen och sedan fortsätter österut. En parkeringsyta finns i väster såväl som i öster på stationstorget. Till fots eller på cykel nås parken både norrifrån eller söderifrån.

Fasadmaterialiet är av varierande slag och färgskalan är dov. Byggnaden närmast stationstorget har sadeltak för att rama in torget. Övrig bebyggelse har platta tak för att hålla ner höjderna och frigöra siktlinjerna mot landskapet och Häljarps mölla.

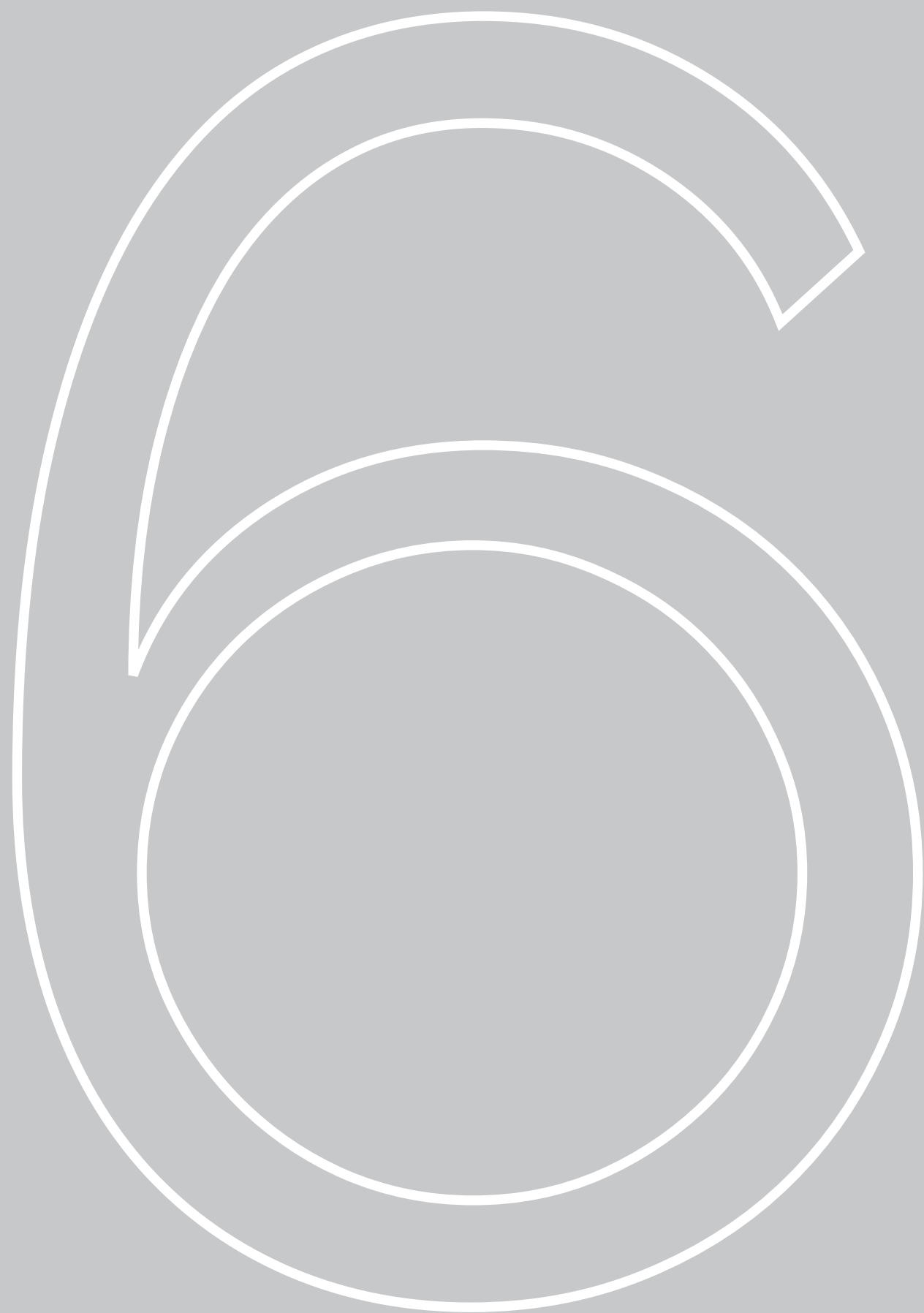




Den västra bebyggelsen sett från lyckostråket. Häljarps mölla siktas i bakgrunden.



Den västra bebyggelsen med parkmiljön och den omdesignade gamla avrinningsdammen.



K A P I T E L S E X

RESULTAT

I detta kapitel presenterar jag en återkoppling till mina båda frågeställningar.

Den första av mina frågeställningar löd: *Hur kan ett planförslag för det stationsnära området i Häljarp se ut, baserat på studerad litteratur om hållbar bebyggelse?*

Jag har kommit fram till att kvarter med halvöppna gårdar bidrar till att en indirekt socialt hållbar kontakt skapas. Det finns möjlighet att vistas inne på sin gård samtidigt som man har visuell kontakt med gatulivet utanför. Kvarteren ska utformas så att man förstår att det är en kvartersgård men det ska inte vara förbjudet för icke boende att passera genom gårdarna.

En täthet i befolkningen vid stationsnära läge är enligt Schylberg en förutsättning för att öka underlaget till ett hållbart resande. Det är även en förutsättning för en levande stadsdel. En täthet i befolkningen uppnår man givetvis genom en hög exploateringsgrad. Dock krävs det mer än människor för att skapa en levande stadsdel. Jacobs pratar om mångfald, det vill säga en blandbebyggelse med varierande utbud. En högexploateringsgrad med enbart bostäder riskerar att bli en sovstad. Om man istället skapar förutsättningar för butiker eller verksamheter i bebyggelsestrukturen är möjligheten till en levande stadsdel större men dock ingen garanti.

Att garantera ett varierat utbud och inte enbart bostäder inom en stadsdel kan dock vara svårt i verkligheten. Ett alternativ för att säkerställa det kan vara att skriva in kravet i ett exploateringsavtal med exploatörerna.

Gator är inte endast ett transportstråk utan kan med rätt utformning fungera som ett offentligt rum och bidra till en social hållbarhet. På gatorna sker livet mellan husen och det är av stor betydelse för en stadsdel att detta rum fungerar. En trafikseparering är inte att föredra men olika utformningar och markeringar är bra för att förtydliga vilken funktion området har.

Shared space områden ökar fotgängares och cyklisters utrymme samt framkomlighet. Dessa områden sänker även bilisternas hastighet och ökar deras uppmärksamhet. Jag har använt mig av shared space områden vid korsningar för att dels bryta ner huvudgatan i kortare sektioner, hålla ner hastigheten, skapa målpunkter och mötesplatser. Shared space ytor i större städer kan upplevas som en rörig yta där hierarkin mellan bil, cykel och fotgängare inte är tydlig. Jag gör dock bedömningen att skalan och trafikflödet i mitt förslag inte är av samma rang som i en storstad och därför inte borde vara något problem.

Grönstrukturen är generös inom planområdet för att bidra till en ekologisk och social hållbarhet. I verkligheten får grönskan ofta stryka på foten till förmån för bebyggelse. Detta trots att grönskan fyller många viktiga funktioner för människors välbefinnande, för ekosystemet och för klimatet. Vid utformningen av grönstrukturen är det viktigt att tänka på att dessa platser ska nyttjas av människor i olika åldrar, intressen och behov. Planförslagets centrala park har en generös yta som medger en rad olika aktiviteter inom parkområdet. Den centrala placeringen gör den även lättillgänglig oavsett var man bor i området.

För att stationsområdet ska utvecklas till ett attraktivt och levande område bör det finnas god kontakt till ortens infrastruktur.

Den andra av mina frågeställningar löd: *Hur kan det stationsnära området i Häljarp kopplas samman med befintlig bebyggelse?*

I mitt planförslag är tanken att Lyckostråket ska vara denna koppling. Här tar man sig, till fots eller med cykel, mellan stationen och centrum genom ett tryggt och attraktivt stråk. Bilister är hänvisade att ta sig till stationen via den norra infarten. Det hade varit möjligt att även leda biltrafiken via Lyckostråket men jag gjorde bedömningen att då förlorar Lyckostråket många av sina kvaliteter och förvandlas till ett vanligt gaturum.



K A P I T E L S J U

AVSLUTANDE DISKUSSION

*“A lively discussion is usually helpful,
because the hottest fire makes the hardest
steel”*

Tom Clancy

Syftet med denna uppsatsen har varit att utifrån nuvarande förutsättningar ta fram ett planförslag för Häljarps stationsnära område. Planförslaget skulle utformas så att stationsområdet kopplades samman med övriga orten samtidigt som en hållbar bebyggd miljö uppnåddes.

Det faktum att jag vuxit upp i Häljarp har givetvis underlättat mitt arbete då jag redan hade en god lokalkännedom om planområdet. Dock insåg jag under arbetets gång att det inte alltid var en fördel att planera i sin barndomsort. Jag upptäckte att eftersom jag hade en emotionellt koppling till platsen tenderade jag att ha svårare att förändra denna.

Likaså har min arbetslivserfarenhet både underlättat mitt arbete men även stundom försinkat det. Min utgångspunkt för mitt planförslag har hela tiden varit att det till största delen ska vara applicerbart i verkligheten vilket medfört att jag ibland överanalyserat olika lösningar. Trots detta har jag ändå tagit tillvara på friheten att ta ut svängarna lite och tänka lite större än vad som kanske skulle anses rimligt i verkligheten för en ort av Häljarps storlek.

Jag har studerat både historiska och nutida teorier kring stationsnära- och hållbar planering för att se hur de har hållit genom tiden. För att förstå platsen och vilka värden den har gjordes flertalet platsbesök samt en landskapsanalys. Även information gällande restriktioner såsom bullervärden, riksintressen m.m. har studerats genom Landskrona stads GIS-databas.

Metoderna för arbetet har känts relevanta även om platsbesöken och landskapsanalysen tog längre tid än vad jag beräknat. Om mer tid funnits tror jag att det hade styrkt arbetets validitet om jag även studerat fler stationsnära områden likt mitt planområde och jämfört med dessa.

Genom arbetet har jag kommit fram till att implementering av stationsnära planering kan skapa en attraktivare ort och ett ökat kollektivtrafiksnyttjande om man möjliggör för de rätta förutsättningar. Genom att nyttja de stationsnära lägena kan man förhindra urban sprawl med glesbebyggelse och ökat bilanvändande. Dock tror jag inte att det är en garanti att människor ändrar sitt resemonster för att de bor stationsnära. Faktorer såsom arbetsplatsen lokalisering, hämtning och lämning av barn m.m spelar också roll i val av transportmedel.

Med mitt arbete har jag även fått insikt om hur komplex stationsplaneringen är och att den därför ställer stora krav på de som är involverade i processen. Noggranna analyser behöver göras för att hantera problematiken kring de stationsnära lägena.

Ett nyttjande av de stationsnära lägena väcker dock frågor huruvida det stationsnära läget bör ha förtur framför olika restriktionen. Kan vinsterna med det stationsnära läget såsom ökat kollektivresande, ökad regional tillväxt, minskade koldioxidutsläpp m.m på sikt vinna över den goda biten åkermark man tog i anspråk? I det för arbetet aktuella planområdet gjorde jag bedömningen att nyttja klass 6 jordbruksmark till förmån för stationsnära bebyggelse. Jordbruket påverkas i hög grad av de klimatförändringarna som sker idag till följd av det ökade koldioxidutsläppet. Ökad nederbörd, längre torrperioder och kortare tjälperioder påverkar jordbruket och ställer krav på klimatanpassningsåtgärder. Det borde därför rent teoretiskt sett vara en vinst för jordbruket om man genom stationsnära planering lyckats minska bilresandet och koldioxidutsläppet.

Denna teoretiska vinst avser givetvis inte att man tar stora arealer av klass 8-10 jordbruksmark i anspråk utan det gäller främst mindre ytor och jordbruksmark av de lägre klasserna. Sedan är det givetvis av största vikt att bedöma varje individuellt fall för sig, en bedömning av miljöbalken kap 3 § 4 måste fortfarande ske.

Jordbruksmarken var bara ett exempel av många restriktioner, det finns säkert andra restriktioner där det stationsnära lägets förtur är mer lätt applicerade.

Vidare forskning

Det stationsnära läget kommer alltid att vara ett aktuellt ämne inom planeringen. Hur vår planering påverkar människors resande kan och har diskuterats länge.

Som det framgår av uppsatsen är den stationsnära planeringen komplex med många intressekonflikter att ta hänsyn till. Detta kan kanske i vissa fall hindra kommuner från att prioritera de stationsnära lägena. Mitt förslag till fortsatta studier är därför:

- Hur skapar man ett bättre helhetstänk kring den stationsnära planeringen genom en tydligare prioritering mellan de olika intressekonflikterna ?

I dagsläget är uppmaningen till kommunerna att prioritera förtätning i stationsnära läget för att främja det hållbara samhället. Dock tas det ingen särskild hänsyn till att det är ett stationsnära läge när man bedömer lämpligheten av ett planförslag.

Vad jag vill komma fram till är det som jag tidigare nämnde angående exemplet med åkermarken, dvs klimatvinsten med att exploatera i det stationsnära läget kan kanske i framtiden vinna över den goda biten åkermark man tog i anspråk. Likaså kanske man kan godta en viss flexibilitet angående bullervärde och säkerhetsavstånd. Med detta avser jag inte att man ska uppföra olämplig bebyggelse vid de stationsnära utan att man ska se till helheten istället för enskilda avvikelser.

En handbok för hur skapar man ett bättre helhetstänk kring den stationsnära planeringen genom en tydligare prioritering mellan de olika intressekonflikterna kanske leder till att fler kommuner inte upplever den stationsnära planeringen så problematisk.

Med denna avslutande diskussion har min uppsats kommit till ända. Efter en termins arbete så kan jag blicka tillbaka och medge att det varit tufft att komma in i det akademiska skrivandet igen. Dock har det samtidigt varit en rolig och lärorik uppgift. Just nu har jag svårt att vara objektiv till mitt arbete då det varit ett intensivt period men jag hoppas och tror att mitt syfte uppnåddes med uppsatsen.

KÄLLFÖRTECKNING

Bakerson, A. (2010). *Från Järnvägsstation till Kommunikationsnod*. Chalmers Tekniska Högskola, Institutionen för arkitektur. Göteborg: Chalmers Reproservice <https://core.ac.uk/download/pdf/70584071.pdf>

Boverket (2020a). *Hållbart byggande och förvaltning*. <https://www.boverket.se/sv/byggande/hallbart-byggande-och-forvaltning/> [hämtad 2020-10-21]

Boverket (2020b). *Strandskydd*. <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/sa-planeras-sverige/planering-av-mark-och-vatten/strandskydd/> [hämtad 2020-11-25]

Boverket (2014). *Fornlämningar*. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/kulturvarden/samordning-med-kulturmiljolagen/fornlamningar/> [hämtad 2020-11-25]

Boverket. (2004). *Hållbara städer och tätorter i Sverige – förslag till strategi*. Karlskrona: Boverket intern https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2004/hallbara_stader_och_tatorter_i_sverige.pdf

Boverket & Naturvårdsverket. (2000). *Samhällsplanering med miljömål i Sverige*. Stockholm: Lenanders Tryckeri AB. https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2000/smahallsplanering_med_miljomal_i_sverige.pdf

Delshammar, T. (2015) *Ekosystemtjänster i fysisk planering* I Jansson, M. (red) *Tillbaka till den hållbara staden - tankar från kursen Stadens utmaningar*, ss. 10-20. Alnarp: Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Ejvegård, R. (2009). *Vetenskaplig metod*. Lund: Studentlitteratur AB

Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Washington: ISLAND PRESS.

Gehl, J. (2011). *Life Between Buildings*. Washington: ISLAND PRESS.

Greencargo (u.å.) *Yt- och energieffektiva transporter för ett bättre klimat*. <https://www.greencargo.com/sv/hallbar-logistik/klimatsmarta-transporter/> [hämtad 2020-10-09]

Harmark, A. (2015) *Bilen som norm i transportinfrastrukturen – effekterna och alternativen* I Jansson, M. (red) *Tillbaka till den hållbara staden - tankar från kursen Stadens utmaningar*, ss. 84-87. Alnarp: Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Howard, E. (1898). *Garden Cities of To-morrow*. I Wheeler, S.M & Beatley, T. (red) *The sustainable urban development - Second edition*, ss. 12-17. New York: Routledge.

Jacobs, J. (2004). *Den amerikanska storstadens liv och förfall*. Göteborg: Daidalos förlag AB.

Johansson, M. (2008). *Storstadsregioner, tillväxt och regionförstoring – en kumulativ process?* I Cars, G. & Engström, C.J. (red) *Stadsregionernas Utvecklingskraft – trender och nya perspektiv*, ss. 7-21. Stockholm: Kunglig Tekniska Högskolan. Institutionen för Samhällsplanering och Miljö.

Landskrona stad. (2016). *ÖP - Översiktsplan för Landskrona stad 2030 Del 1 - Planförslag*. Landskrona. <https://www.landskrona.se/invanare/stadsplanering-trafik/oversiktplaner/landskrona-oversiktsplan/>

Landskrona stad. (2020). *Landskrona stads GIS-databas*. [internt material]

LeCorbusier. (1929). *The City of Tomorrow and its planning*. I LeGates, T. & Stout, F. (red) *The city reader - Fifth edition*, ss. 336-344. New York: Routledge

Lynch, K (1960). *The image of the city*. Cambridge: The MIT Press

Länsstyrelsen i Skåne i samverkan med Skånetrafiken, Trafikverket & Region Skåne. (2010). *Stationsnära läge*. Region Skåne https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/stationsnara_rapport_webb.compressed.pdf

Region Skåne. (2020). *Hållbar småstad - Handbok för planering av levande kvarter*. Region Skåne, avdelningen för regional utveckling. Malmö: Region Skåne. <https://utveckling.skane.se/publikationer/rapporter-analyser-och-prognoser/hallbar-smastad---handbok-for-levande-kvarter/>

Region Skåne. (2019). *Stationsnära läge 2.0 - verktyglåda för planering och utveckling av stationsnära lägen*, Region Skåne, avdelningen för regional utveckling. Malmö: Region Skåne. https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/verktyglada-stationsnara-lage-2.0.pdf

SFS 2015.216. *Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader*. Stockholm: Finansdepartementet.

https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/_sfs-2015-216 [hämtad 2020-12-02]

SFS 1998.808. *Miljöbalken*. Stockholm: Miljödepartementet.

https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808_sfs-1998-808 [hämtad 2020-02-10]

Schylberg, K. (2008). *Planindikatorer för effektiv markanvändning i stationsnära områden*. Institutionen för samhällsbyggnad Avdelningen för Arkitektur och infrastruktur Luleå: Luleå tekniska universitet.

<http://ltu.diva-portal.org/smash/get/diva2:990388/FULLTEXT01.pdf>

Sommardal, A. (2015) *Den täta stadens sociala hållbarhet* | Jansson, M. (red) *Tillbaka till den hållbara staden-tankar från kursen Stadens utmaningar*, ss. 59-62. Alnarp: Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Trafikverket. (2020). *TRAFIKPROGNOSE - En underlagsrapport till Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022–2033 och 2022–2037*. Borlänge: Trafikverket.

<http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1484841/FULLTEXT01.pdf>

Trafikverket i samverkan med Boverket och Sveriges kommuner och Landsting. (2015) *Trafik för en attraktiv stad - Underlag till handbok, utgåva 3. Sverige: LTAB*.

Trafikverket. (2020). *Säkerhetsavstånd vid byggande intill järnväg*.

<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/Sakerhet-och-konflikter/Sakerhetsavstand-mellan-infrastruktur-ny-bebyggelse-samt-ovriga-anordningar/sakerhetsavstand-vid-byggande-intill-jarnvag/> [hämtad 2020-10-09]

Trafikverket. (2010). *Den goda staden - infrastrukturelaterade avstånd*. Sverige: Trafikverket.

https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11054/RelatedFiles/2010_088_infrastrukturelaterade_skyddsavstand.pdf

Tunström, M, Gunnarsson-Östling, U & Bradley, K. (2015) *Socioekologisk stadsutveckling - begrepp och lokal praktik* Stockholm: Arkitektur text

Ullstad, E. (2008). *Hållbar stadsutveckling; en politisk handbok från Sveriges Arkitekter*. Stockholm: Intellecta.

Wheeler, S.M & Beatley, T. (red) (2009). *The sustainable urban development - Second edition*. New York: Routledge.

FOTOGRAFIER:

Stuji, J. (u.å) Tågfoto. <https://www.schwedentipps.se/die-12-schoensten-bahnstrecken-in-schweden/> [hämtad 2020-11-03]

Ludwig, S. (u.å) Raingardenfoto. <https://www.urbangreenbluegrids.com/projects/bo01-city-of-tomorrow-malmo-sweden/> [hämtad 2020-11-11]

McGhee, J. (u.å) Shared spacefoto: <https://www.dnainfo.com/chicago/20170105/uptown/does-this-sign-help-with-argyle-streetscape-confusion/> [hämtad 2020-12-25]

Baan, I. (u.å) Highlinefoto: <https://www.thehighline.org/photos/at-a-glance/best-of/> [hämtad 2020-12-25]