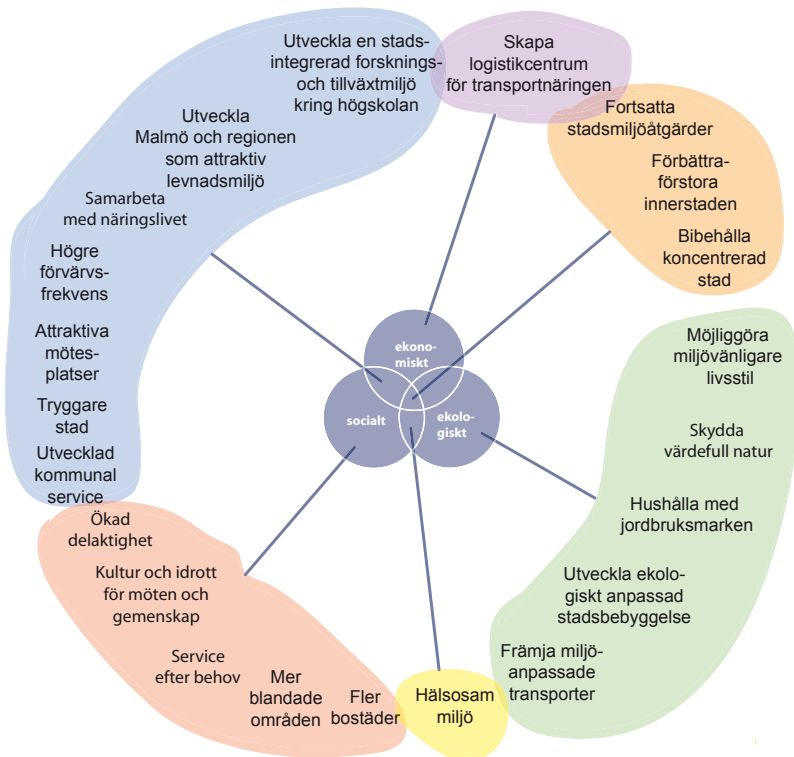


malmö – stadsplanering i hållbarhetsperspektiv

bertil johansson

Malmö är en kvartsmiljonstad i södra Sverige, en medelstor stad i en till ytan liten kommun. Malmö ligger i en bördig jordbruksbygd och har inte mycket natur, inom kommungränsen är det främst havet och kusten som ger invånarna tillfälle till

kontakt med naturens krafter. Inga naturhinder har hejdat stadsbyggandet och dagens Malmö är därför en förhållandevis tätbebyggd och koncentrerad stad präglad av industrialismens och efterkrigstidens stadsbyggnadsideal.



Figur 1. Mål och strategier för att utveckla Malmö till en mer attraktiv och hållbar stad. Illustration från »Malmö 2005. Aktualisering och komplettering av Malmös översiktsplan.»



Figur 2. Västra hamnen, ett tidigare varvsområde, omvandlas i rask takt till innerstadsområde med bostäder, arbetsplatser och service. I förnyelseprocessen utvecklas successivt metoderna för hållbart byggande. Foto: Ronny Bergström, Malmö stadsbyggnadskontor.

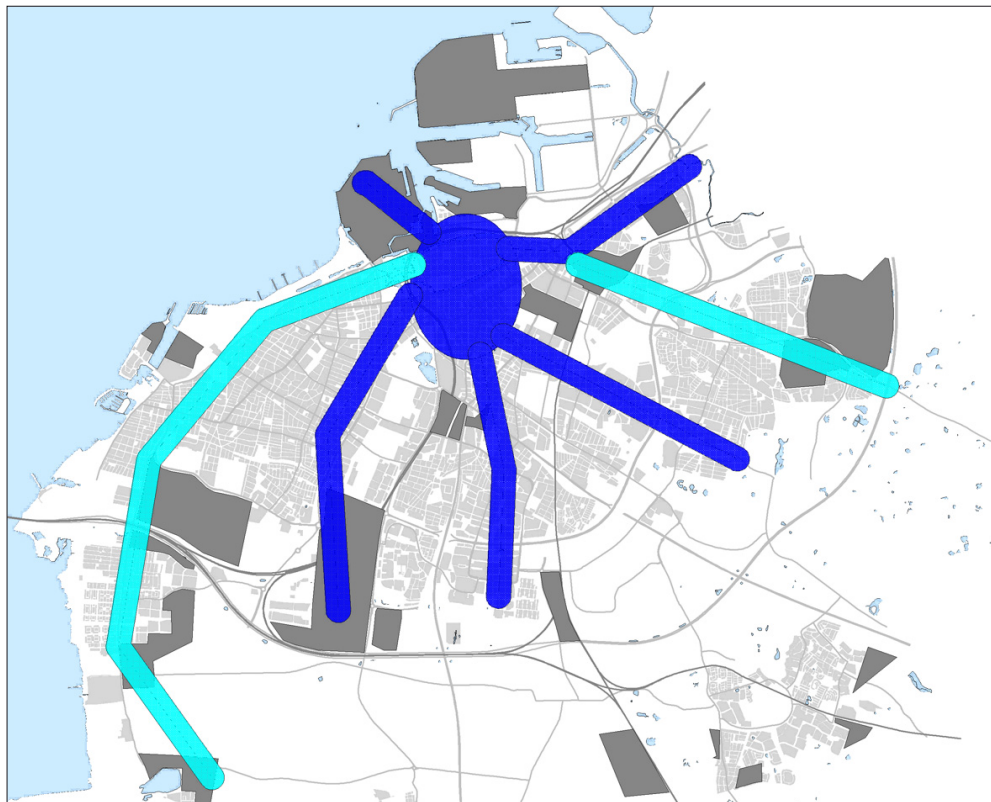
Som gammal industristad möter Malmö samma utmaningar som många andra städer i västvärlden. Ekonomin ställs om till ett efterindustriellt näringsliv med ny bärkraft och men också nya krav på kompetens, lokaler och omgivning. Intresset ökar för urbana livsstilar och traditionell stadsmiljö. Invånarna reser allt längre till arbete, service och fritidsaktiviteter. Boendesegregationen förstärks som följd av ökande inkomstskillnader och resmöjligheter. Till detta skall läggas de globala utmaningarna att hushålla med energi och resurser, skydda det ekologiska systemet och hejda klimatförändringarna.

I kommunens översiktsplan uttrycks som mål att Malmö skall bidra till en hållbar samhällsutveckling så att både nuvarande och kommande generationer skall kunna uppfylla sina behov och leva ett gott liv. Vad innebär detta i praktiken? Figur 1 visar vilka som är de viktigaste strategierna i Malmös planering och hur dessa hänger

samman med hållbarhet i ekonomiskt, socialt och ekologiskt avseende. Vissa strategier skall främja till exempel en ekologiskt eller socialt hållbar utveckling medan andra kan bidra till hållbarhet i flera eller i bästa fall alla avseendena.

Tätbebyggd och koncentrerad stad

Under senare hälften av 1900-talet har tendensen i svenska städer varit att gamla stadsdelar glesats ut – med allt färre boende och sysselsatta per kvadratmeter – och att nya stadsdelar byggts med betydligt lägre exploatering än tidigare. Detta gäller både småhusområden och miljonprogramperiodens storskaliga bostadsområden där husens storlek kan ge sken av att exploateringen är högre än vad den är. Det funktionella planeringsidealet med uppdelning av boende, service och arbete i separata områden har också lett till utarmning av den lokala miljön. Handel och kollektiv-



Figur 3. På ett antal stråk behöver lokalbussarna ersättas av fordon med högre kapacitet. Illustration från »Framtidens kollektivtrafik i Malmö», Malmö stad 2008-10-22.

trafik försämrades när befolkningsunderlaget minskade. Allt fler blev beroende av bilresor i sitt dagliga liv. Biltrafiken förde med sig ökande förbränning av bensin och diesel som orsakar lokala luftföroreningar och förstärkt växthuseffekt. Oljan är också en ändlig naturresurs.

Från ekologi- och resurssynpunkt är det viktigaste bidraget till en hållbar utveckling därför att hejda denna utglesning och göra Malmö till en mer tätbebyggd, koncentrerad och funktionsblandad stad. Och från 1990-talet går utvecklingen i

denna riktning. Övergivna hamn- och industriområden med centralt läge bebyggs nu med hög exploatering och blandning av bostäder och arbetsplatser, service och rekreativmöjligheter. De nya innerstadsdelarna har visat sig bli attraktiva både att bo och arbeta i. Man har det mesta inom gång- och cykelavstånd och det finns goda möjligheter att resa kollektivt när man behöver förflytta sig längre sträckor. Fler invånare har gett underlag för mer handel och service. Nu växer det också fram ett urbant nöjes- och kulturliv som attraherar

fler besökare till Malmö och ger nya arbetstillfällen och inkomster.

Malmö hittills viktigaste utvecklingsområde för ny innerstadsbebyggelse är Västra hamnen, belägen på den halvö som tidigare disponerades av Kockums skeppsvarv (figur 2). Redan idag, när mindre än hälften av området är förnyat, finns här fler arbetstillfällen än under varvsepoken och dessutom många boende och studerande. Efter Västra hamnen har Malmö fler hamn- och industriområden som kan omvandlas på liknande sätt och bidra till ett tätare och mer intensivt stadsliv.

Västra hamnen fungerar som ett pilot-område där kommunen på olika sätt främjar en hållbarhetsprofil på bebyggelsen. Hälsosamma byggnadsmaterial, låg energiförbrukning, solceller, solfångare, vindkraft, avfallsåtervinning, biotoper som gynnar biologisk mångfald, gröna tak och öppna dagvattensystem är exempel på hållbarhetslösningar som prövats och som successivt integreras i den reguljära planeringen. Ett kvalitetsprogram för hållbart byggande, Miljöbyggprogram Syd, håller på att tas fram i samarbete med Lunds kommun.

Parallellt med förtätningen av innerstadsområdet arbetar kommunen också med att förbättra stadsmiljön i befintliga områden. Stadsmiljön skall uppmuntra till socialt liv, möten och umgänge, och både den fysiska utformningen och en god daglig skötsel bidrar till trivsel och trygghetskänsla. Med bättre kvalitet och design på markbeläggningar, utrustning, belysning, färgsättning, vegetation med mera görs gator, torg och parker allt mer attraktiva och trivsamma. En bättre stadsmiljö stärker också innerstadshandelns konkurrenskraft

i förhållande till externlokaliserad handel, och satsningarna görs till stor del inom ramen för Citysamverkan, ett partnerskap där detaljhandel och fastighetsägare samarbetar. Stadsmiljöarbetet har nu drivits i två decennier och förbättringarna uppskattas både av malmöbor och utomstående.

Ett inte oviktigt syfte med att göra Malmö till en tätare stad är att hushålla med marken. Malmö är omgivet av produktiv jordbruksmark, en resurs som förstörs om marken bebyggs. När redan urbaniserad mark återanvänds minskar behovet av att exploatera jordbruksmark.

Kollektivtrafikanpassad struktur

Ambitionen att bibehålla Malmö som koncentrerad stad skall ses tillsammans med målet att verka för mer miljöanpassade transporter. Tät bebyggelse ger underlag för god och konkurrenskraftig kollektivtrafik, och ny bebyggelse och nya stadsdelar måste lokaliseras så att de kan integreras i ett effektivt kollektivtrafiksystem och få god tillgänglighet.

På regional nivå är det regionalstågen som utgör ryggraden i Skånes och Öresundsregionens transportsystem. Malmö bidrar på flera sätt till att utveckla detta. Genom anläggandet av Citytunneln förvandlas Malmö Centralstation från säckstation till genomgångsstation med fördubblad kapacitet. När den tas i bruk år 2011 kan persontågtrafik köras på fler banor och med högre turtäthet än idag.

Med Citytunneln byggs också fler stationer i Malmö så att fler pendlare får gångavstånd till sina arbetsplatser. Det är i närområdena kring stationer som tågen är mest konkurrenskraftiga i förhållande till

bilen. Därför kommer närområdena kring Malmö C och de nya stationerna att få särskilt tät bebyggelse med stort inslag av arbetsplatser och institutioner med regionalt upptagningsområde. Många andra skånska kommuner planerar på samma sätt vilket ytterligare stärker regionaltågens konkurrenskraft.

Lokaltrafiken i Malmö bedrivs med gasdrivna bussar. Bussarna har idag så många resenärer att vissa linjer ligger nära kapacitetsgränsen, fullsatta bussar måste lämna kvar resenärer vid hållplatser och de kan inte hålla tidtabellerna därför att de hindras både av andra bussar och av tät biltrafik. Kommunen har därför börjat undersöka möjligheterna att införa spårvagnar eller liknande fordon med egna körfält som ger högre kapacitet och kortare restid (figur 3). Med eldrift blir också den lokala miljön bättre.

Även på lokal nivå är det viktigt att nybyggandet koordineras med kollektivtrafiken. Stadsförnyelse och höjt markutnyttjande kommer att prioriteras längs kollektivtrafikstråken. Om och när det blir aktuellt för staden att växa utanför Yttre Ringvägen måste planeringen av den nya bebyggelsen utgå från kollektivtrafiksystemet, och till dess är det angeläget att motverka »urban sprawl» i form av spridda verksamheter och bostäder i jordbrukslandskapet.

Nya näringar ställer nya krav

Ekonomiskt hållbar utveckling för Malmö förutsätter att invånarna i staden och regionen har arbete, inkomster och försörjning. Malmö är den största arbetsorten i Skåne och måste tillsammans med Lund fungera

som motor för näringsliv, sysselsättning och tillväxt i Sydvästskåne och den skånska delen av Öresundsregionen. När gamla företag och verksamheter konkurreras ut och läggs ner måste nya kunna etableras och växa till sig. Näringslivet måste ges goda utvecklingsvillkor så att den ekonomiska basen för välfärden stärks.

För några decennier sedan bestod kommunernas näringslivsätgärder i stor utsträckning i att anlägga industriområden. Men idag är det framför allt »stadsmässiga» näringar inom administration, företagservice, utbildning, forskning, kultur och nöjesliv som expanderar och ger arbetstillfällen. Sådana verksamheter söker sig i stor utsträckning till innerstadslägen. En del behöver också vistas i en omgivning där de lätt kan samverka med forskning, utbildning, konsultföretag och annan expertis.

I Malmö har utvecklingen av Universitetsholmen och Västra Hamnen som forsknings- och innovationsmiljöer redan visat sig vara attraktiva för små och stora verksamheter inom de växande branschområdena. Sveriges Televisions flyttning till renoverade varvsbyggnader nära ett mediagymnasium väntas ge upphov till ett kluster av mediaföretag. I den södra delen av innerstaden, i anslutning till universitetssjukhuset UMAS, planeras ett liknande utvecklingsområde som är avsett för »det medicinska Malmö», det vill säga forskning och kommersiella verksamheter med anknytning till medicin, vård och hälsa.

Bland de mer traditionella branscherna är transportnäringen fortsatt betydande i Malmö. För denna näring planeras ett logistikcentrum med moderna anläggningar för samordning av sjö-, tåg- och väg-

transporter i Norra hamnen. Detta kommer att stärka transportnäringen generellt och särskilt gynna sjö- och järnvägstransporter med kompletterande verksamheter.

Generellt blir näringslivet allt mer rörligt och samtidigt mer benäget att följa efter kvalificerad arbetskraft till regioner och städer där denna vill bo. Detta innebär att sådant som attraktiva bostadsmiljöer, kvalificerad utbildning, spännande rekreativsmöjligheter och välkända kulturinstitutioner i Malmö och regionen också fungerar som stöd i konkurrensen om framtidens näringsliv.

Sociala utmaningar

En positiv näringslivsutveckling är också starkt förknippad med möjligheterna att åstadkomma social hållbarhet. En av kommunens mest grundläggande uppgifter är att sörja för att malmöborna har god välfärd och levnadsstandard, och fler sysselsatta och självförsörjande malmöbor är det mest verksamma medlet mot otrygghet, utanförskap och segregation.

De storskaliga bostadsområdena från miljonprogramperioden, efterkrigstidens funktionellt planerade stadsdelar, saknar i stor utsträckning innerstadens kvaliteter och attraktivitet. En del av dem har också blivit fästen för socialt utanförskap med invånare som saknar arbete och annan förankring i samhället. Det är en stor utmaning för staden att finna vägar att förnya dessa områden och komplettera med fler funktioner så att det också här kan utvecklas ett blandat och intressant stadsliv.

Utrymmesmässigt finns det goda möjligheter till förtätning i de storskaliga områdena. Exploateringsnivån i miljonpro-

grambebyggelsen inte är så hög som man kan förledas att tro av husens storlek, och 80–90 % av markytan är obebyggd. En stor del av den obebyggda marken är också utnyttjad till överdimensionerade vägar med tillhörande ramper, slänter och grönremsor med mera. Genom att komplettera med nya byggnader skulle man kunna skapa en mer stadsmässig miljö med slutna kvarter och samtidigt blanda in nya bostadstyper och upplåtelseformer, fler arbetsplatser och mer service.

Under 1970- och 1980-talen minskade Malmös befolkning med 35 000 personer men nu är staden åter inne i ett skede med ökande befolkning. De nya invånarna behöver nya bostäder, och målet är att bygga med blandning av storlekar och upplåtelseformer, vilket främjar en socialt blandad befolkning i alla stadsdelar. Kommunens möjligheter att styra detta är begränsade men nya metoder utvecklas efter hand.

Folkhälsa och trivsel är beroende av att människor har vegetation och natur i sin närhet och möjligheter till rekreation utomhus. I ny bebyggelse planeras därför stora och små parker, och äldre parker görs ständigt mer användbara. Kusten är Malmös enda tillgång till riktig natur och den hålls allmänt tillgänglig som promenad- och strövområde, för bad och fiske med mera. Längs Bunkeflokosten i södra Malmö finns strandängar som uppstått genom sekler av beteshävd och som nu får skydd i form av ett kommunalt naturreservat. Också Malmös cykelvägnät som ständigt byggs ut har stort värde för folkhälsan.

Hållbar och tät stad

För några decennier sedan var övergivna

industribyggnader och avrivna verksamhetsområden ett framträdande drag i Malmös stadsbild. Det som då uppfattades som ett problem har senare visat sig erbjuda en möjlighet att styra stadsbyggandet i en mer hållbar riktning. Utvecklingen mot en tätare stad har också gynnats av näringslivets omställning från materiell till immateriell produktion och av det generellt ökade in-

tersset för stadsboende och ett mer urbant levnadssätt. Dagens ökande insikter om den globala miljöutvecklingen kommer förhoppningsvis även att leda till politiska beslut om investeringar i mer spårburen kollektivtrafik, något som är nödvändigt om utvecklingen mot mer koncentrerade städer skall kunna fortsätta.

Referenser

Malmö 2005. Aktualisering och komplettering av Malmös översiktsplan. Malmö stad 2006.

www.malmo.se/bostadbygge/oversiktsplaner-visioner.html

*Bertil Johansson är översiktsplanerare vid
Malmö stadsbyggnadskontor, strategienheten.
E-post: bertil.johansson@malmo.se*