








Planstruktur _____	91
Förankring i staden _____	92
Bebyggelse _____	93
Hänsyn till platsen _____	93
Bevarade byggnader _____	93
Utformning och reglering _____	94
Trafik och tillgänglighet _____	94
Utemiljö _____	95
Gårdar och gränser _____	95
Offentlig miljö _____	96
Service och verksamheter _____	97
Ekonomi och segregation _____	97

Planstruktur

Städer har under alla tider haft olika sätt att närma sig vattnet. Detta gäller även förnyelse av gamla industri-, trafik- och hamnområden. I de städer vi har studerat kan olika strategier för detta urskiljas. I Göteborg har intentionen varit att bygga staden över Göta Älv. Eriksberg är en del i strategin att skapa ”staden runt älven”. Ett liknande synsätt finns i Stockholm, där Hammarby Sjöstad håller på att växa fram runt Hammarby Sjö. I Malmö har exploateringen istället först skett närmast vattnet, för att sedan fortsätta inåt staden. Även Östra hamnen i Västerås byggs först längst ut mot vattnet. Ett motsatt förhållande finns i Helsingfors, där Gräsviken fungerar som en förlängning av staden mot havet. Genom bebyggelsen i Aker Brygge har också Oslo byggts vidare mot vattnet på detta sätt. Här skedde utbyggnaden först närmast centrum och fortsatte sedan ut mot havet. Även Norra Hamnen i Helsingborg utgör en förlängning av staden mot Öresund.

Vilken strategi de olika städerna valt är inte nödvändigtvis resultat av långvariga utbyggnadsplaner för den aktuella platsen, utan ibland av de förhållanden som fanns när en utbyggnad blev aktuell i staden. I Malmö t ex var en av anledningarna till den annars märkliga lokaliseringen av en ny stadsdel, att kommunen under planeringsskedet blev största markägare på Västra hamnen. Detta i kombination med planerna på en bomässa i staden gjorde att tanken om en helt ny stadsdel på den förre detta industrimarken föddes. Att SAAB lade ner sin verksamhet på området fick alltså till följd att Malmö började bygga Bo01-området på den plats de gjorde. I Stockholm däremot var det idén om en stadsdel runt Hammarby sjö som fick staden att gå in och köpa ut de verksamheter som fanns där tidigare. Här var det en medveten strategi om visionen Hammarby Sjöstad som låg bakom exploateringen.

Område	Symbol	Strategi
Aker Brygge		Staden till vattnet Exploatering av området närmast staden och sedan mot vattnet med början i väst
Eriksberg		Staden runt vattnet Exploatering närmast vattnet runt Göta Älv
Norra Hamnen		Staden till vattnet Exploatering av området mot vattnet, först norrut, sedan söderut
Bo01		Vattnet till staden Exploatering av området först närmast vattnet och sedan mot staden
Östra hamnen		Staden till och längsmed vattnet Exploatering först närmast vattnet, sedan mot och längsmed staden
Sickla Udde & Sickla Kaj		Staden runt vattnet Exploatering av områdena sker först närmast och runt Hammarby Sjö, sedan inåt staden
Gräsviken		Staden till vattnet Exploatering av området först närmast staden och sedan successivt mot och längsmed vattnet

Tabell 2: De sju städernas olika utvecklingsstrategier



Förankring i staden och stadsmässighet

Om ett helt nytt område ska kännas som en del av staden är en viktig del att det förankras i den befintliga stadsstrukturen. Det kan dock vara svårt att lyckas med detta pga att gamla hamn- och industriområden ofta är lokaliserade en bit utanför staden, och att de i många fall avskämmas av olika typer av barriärer, t ex järnväg och trafikleder. I de städer som vi har studerat finns olika exempel på detta. I Västerås t ex finns en risk att Östra hamnen, trots den nya utbyggnaden, delvis bli isolerat från resten av staden pga att järnvägen som barriär finns kvar. För att ändå koppla platsen till centrum har kommunen arbetat med ett samlat gång- och cykelstråk under järnvägen samt en gångbro över den. Men det är inte säkert att detta stråk räcker för att området ska upplevas som en del av staden. I Helsingborg är det nya bebyggelseområdet i Norra Hamnen anpassat till stadens historiska utblickar och istället för att exploatera i direkt anslutning till den befintliga bebyggelsen har en park är anlagts på det gamla banområdet. Denna utgör en tydlig gräns mellan den äldre bebyggelsen och den nya, men gör samtidigt att området inte blir helt förankrat i centrum. Detta tillsammans med den uppspruckna bebyggelsestrukturen gör att området inte upplevs som speciellt stadsmässigt (stadsmässighet i den mening att bebyggelsestrukturen är tät), utan mer som ett

bostadsområde. För invånarna i Helsingborg är det dock positivt med en park då området fortfarande hålls öppet så att staden kan upplevas som den alltid har gjort, sedd från det gamla banområdet.

I Malmö har Bo01-området ännu inte förankras till resten av staden pga dess lokalisering. Området är isolerat från centrum eftersom utbyggnaden gjordes närmast havet först. Mellan Bo01-området och staden finns därför ett tomrum kvar. Stor risk finns för att övriga etapper inte byggs på många år. Om Malmös popularitet sjunker finns kanske varken intresserade investerare eller ekonomiska möjligheter till en fortsatt utbyggnad. I Göteborg har Eriksbergsområdet heller ingen direkt förankring till intilliggande bebyggelsestruktur utan istället har innerstadens struktur tillämpats även på den norra sidan av älven. Eriksberg upplevs därför mer som en spegelbild av Göteborgs innerstad än som en del av Hisingen. I Oslo däremot har Aker Brygge förankrats väl med resten av staden då det inte finns några direkta barriärer mellan området och staden. Rådhusplatsen mellan centrum och Aker Brygge upplevs dock som ett glapp vilket medför att området får karaktär av en separat stadsdel, även om platsen ligger i direkt närhet med centrum. I Aker Brygge är den nya strukturen integrerad med den äldre, vilket skapar en spännande och varierad bebyggelsestruktur med

små gränder och gator. Hammarby Sjöstad är planerat som ett helt sammanhängande område och upplevs därför som en hel stadsdel. Planen är en fortsättning på Södermalms bebyggelsestruktur vilket ger området en viss stadsmässighet och är en klar förlängning av staden. Vattenfronten har dock inte behandlats på traditionellt vis, med stängda fasader, då utsikt och sol i stor utsträckning har fått styra utformningen.

Sammanfattningsvis kan sägas att tydliga gränser i stadsstrukturen mellan nya och äldre områden ibland är motiverat, som exempelvis i Helsingborg. På Västra hamnen i Malmö är dock mellanrummet mellan området och staden inte speciellt befogat, även om glappet senare ”läks” genom att Västra hamnen byggs ihop med stadskärnan. För att ett område ska kännas som en del av innerstaden är det viktigt att etappindelningen är genomtänkt innan område byggs ut.

Bebyggelse

Hänsyn till platsen

Ett områdes bebyggelsestruktur är ett resultat av anpassning till den aktuella platsens förutsättningar och de mål och visioner som ställts upp för arbetet, där avvägningar mellan dessa faktorer hela tiden sker. Ett tydligt exempel finns i Norra Hamnen i Helsingborg där bebyggelsen är utformad så att staden behåller sina utblickar över havet, även om det innebär att hårda vindar dras in över Helsingborg. De hårda vindarna kompenseras istället med goda solförhållanden som ger ljusa lägenheter och gårdar. Bo01-områdets bebyggelsestruktur är till skillnad från Norra Hamnen ett resultat av en anpassning efter det utsatta läget vid havet. Den yttersta bebyggelsen är här högre och bildar en skyddande mur mot blåst runt den inre lägre bebyggelsen, där miljön blir behagligare. En öppnare struktur mot söder ger trevliga och ljusa gårdar och lägenheter, medan den slutna muren skyddar och skapar lugnare och mer ostörda miljöer. Eftersom Bo01 har byggts på ett område där det tidigare fanns hamnverksamhet upplevs dock den organiska bebyggelsestrukturen inne i området något falsk, då den inte är förankrad i Västra hamnens historia.

För att så många som möjligt av de boende i områdena ska få utsikt över vatten och få goda solförhållanden anpassas ofta arkitekturen efter detta, vilket speglas i husens vinklingar samt många balkonger och uteplatser.

Då vattennära markområden har ett eftertraktat läge, vilket i många fall medför höga markpriser, byggs husen oftast med högre våningar som vetter mot vattnet. Ett exempel på denna bebyggelsestruktur finns bl a i Norra Hamnen i Helsingborg och i Östra hamnen i Västerås. Bebyggelsen på Sickla Kaj och Sickla Udde har däremot utformats med ett lägre våningsantal mot vattnet. Detta pga att bebyggelsen anpassats till den befintliga terrängen som naturligt sluttar ner mot vattnet. Bebyggelsen har här liksom i Gräsviken Helsingfors, högre hus mot huvudgatorna, vilket ger skydd mot buller och en mer stadsmässig känsla längs dess stråk. Beroende på om en öppen eller en mer sluten kvartersform väljs påverkas alltså ett områdes känsla av stadsmässigt. En tät kvarterstruktur som i Aker Brygge utgör en klar fortsättning på staden och upplevs därför stadsmässig, medan Norra Hamnen i Helsingborg med sin öppna struktur trots närheten till staden inte är fullt lika stadsmässigt. I Malmö där en tät bebyggelsestruktur också har byggts upplevs däremot inte i sin helhet som stadsmässigt pga det stora avståndet till centrum, samt att det finns få verksamheter.

Bevarade byggnader

Då de studerade områdena använts till hamn- och industriverksamhet finns ofta äldre byggnader kvar, som kommunerna på olika sätt tagit vara på och byggt om. Att förstärka och påminna om en plats tidigare användning ger området en identitet som är naturligt förankrad till stadens historia. Historiska element gör att folk känner igen sig och gärna tar sig dit för att minnas. I Eriksberg är gamla varvsbyggnader bevarade, restaurerade och har getts en ny användning. Byggnaderna har en framträdande roll i planstrukturen och runt dessa är större offentliga platser koncentrerade. Det finns även andra bevarade objekt i området som hör till hamn- och industriverksamhet, vilket vittnar om platsens historia. Eriksbergskranen har t ex fått stå kvar och bidrar till områdets identitet. På Aker Brygge är de äldre varvsbyggnaderna bevarade och har getts ny användningen i. Här är byggnaderna mer integrerade med den nya bebyggelsestrukturen och dessa har därmed inte fått en lika framträdande roll som i Eriksberg. Den gamla dockan och andra betydelsefulla element är också bevarade, vilket ger området karaktär och påminner om den gångna tiden. I Helsingfors är den gamla Nokia-fabriken i Gräsviken bevarad och restaurerad. Idag är byggnaden ett välbesökt kulturhus där runt tusen personer arbetar. I Bo01-området finns däremot inga direkta historiska element bevarade och det nya bebyggelseområdet har ingen förankring i



Malmös historia, vilket gör att karaktären känns något konstgjord. Inte heller i Norra Hamnen i Helsingborg, finns några historiska element som påminner om hamnens verksamhet, vilka kan stärka områdets identitet, med undantag parken som symboliserar det gamla järnvägsområdet.

Utformning och reglering

Eftersom denna typ av förnyelseområden ofta omfattar stora markytor, ställs stora krav på hur området ska byggas ut. En bra strategi är att området är homogent i sin helhet, men ändå innehålla viss variation, för att inte bli alltför stort och enformigt. I en stad är det naturligt med skiftningar i bebyggelsen som vittnar om olika tidsepoker. Om ett område byggs av olika byggherrar blir ofta variationen större, men med en stark reglering får bebyggelsen dessutom en bättre samordning och enhetlighet. För att ett förnyelseområde inte skall uppfattas som enformigt, krävs ofta noggrann planering och ett gott samarbete mellan inblandade parter. Är regleringen för svag finns risk för att området blir rörigt och utställningsartat. I de studerade projekten finns olika exempel på hur hårt området har reglerats gestaltningsmässigt och hur många olika arkitekter och byggherrar som varit inblandade. Eriksberg har exempelvis byggts ut under ett decennium vilket syns tydligt på de olika arkitekturstilarna. Det gör att området känns mer naturligt och inte som ett utställningsområde som uppförts på en gång. Bo01-området däremot är inte lika hårt reglerat vilket har gett en enorm variation på

bebyggelse typer, färg och material. Det gör området lite rörigt, vilket ger en permanent känsla av bomässeområde. Samarbete och reglering belönar sig ofta med hög kvalitet på arkitektur, material och utformning av offentliga miljöer. Bebyggelsen på Sickla Kaj, Sickla Udde och Norra Hamnen är ritad av olika arkitekter, men eftersom de har styrts av tydliga bestämmelser vad gäller arkitektur, färg och material etc, uppfattas byggnaderna tillsammans ändå som ett homogent område. Också i Aker Brygge är varje kvarter ritat av olika arkitekter, men dessa har inte styrts styrda av gestaltungs- eller kvalitetsprogram. I området finns därför en mångfald av material och stilar representerade vilket ger ett rörigt intryck. I Gräsviken är istället området ganska enformigt eftersom mycket prefabricerat byggnadsmaterial använts. Detta medför också att de utmärkande kontorsbyggnaderna i området sticker ut än mer än de kanske skulle ha gjort i en mer varierad miljö, vilket i sig inte är fel. Östra hamnen i Västerås är lite speciellt då området endast ska exploateras av en enda byggherre, NCC. Det finns här risk för att bebyggelsen kommer att bli alltför enformig, trots olika typer av husformer.

Trafik, parkering och tillgänglighet

Hur gatusystemet är uppbyggt och vilka trafikslag som prioriteras i de olika områdena skiftar. På Sickla Udde och Sickla Kaj är trafikstrukturen enkel vilket gör det lätt att skilja på huvudgator och lokalgator. Esplanadsystemet är effektivt där alla trafikslag är samlade och där alla trafikanter färdas på lika villkor. Även i Eriksberg är tillgängligheten för bilarna bra, säckgator leder trafiken mellan bebyggelsen och ner mot kajen. Parkering sker i mindre anläggningar vid gatorna eller under mark, nordväst om området finns en större yta iordninggjord för parkering. Eftersom Eriksberg ligger en bit från staden och på andra sidan av älven är kollektivtrafiken viktig. De kollektiva färdmedel som fungerar bäst här är Älvsnabben som går från Södra- till Norra Älvstranden. Aker Brygge och Bo01 är de områden som kanske mest är anpassade för gående och cyklist. Målet för de två områdena, var att så långt som möjligt, skapa bilfria stadsdelar. Eftersom Bo01-området är lokaliserat utan kontakt med stadskärnan är många boende beroende av bilen som transportmedel. Eftersom trafiksystemet och antalet parkeringsplatser är undermåligt, blir tillgängligheten till området sämre för bilisterna. Bredden på gatorna i Bo01-området är sådan att det skulle kunna tillåtas parkering, även om det inte är tänkt så från början. Om det i framtiden finns en ökad efterfrågan och ett större behov av fler parkeringar, kan dessa ytor komma att användas för sådan användning. Det är dock sällan

Utemiljö

Gårdar och gränser

Gränser mellan privata och offentliga ytor är en viktig del av hur ett område upplevs och används. Sådana gränser kan utgöras av t ex markbeläggningar, trappsteg, husfasader, grönska mm. I den traditionella innerstaden utgör gator samt torg viktiga offentliga platser, vilka är tillgängliga för och kan användas av alla. Inne i kvarteren finns däremot en privat zon där obehöriga inte har tillträde, där de boende kan känna sig trygga. I moderna vattenprojekt har ofta utformningen och placeringen av de olika uterummen påverkats av utsikt, klimat och solinfall. Särskilt påtagligt är det i Norra Hamnen i Helsingborg, där gårdarna är helt öppna både mot den offentliga kajen och mot parken. För att ändå tydliggöra skillnaden mellan de inre kvarterszonerna och de yttre offentliga är gårdarna upphöjda en halv våning. Trots detta kan gränsen upplevas något flytande vilket medför att besökare kan känna en viss osäkerhet när de rör sig genom området. Ett par av bostadsgårdarna i Eriksberg är också upphöjda mot kajen, men då de är har murar mellan kvarteren och vattnet samt att bebyggelsen sluts i kvarterets rygg, upplevs dessa mer privata än de i Norra Hamnen. I Bo01-området i Malmö utgör istället byggnader gräns mellan privat och offentligt. Mot kajen är gränsen väldigt tydlig pga de högre hushöjderna, medan gränsen inåt området inte är lika tydlig då bebyggelsen här är något lägre. Nackdelen med denna tydliga gränsdragning kan vara

bra med efterkonstruktioner och i det här fallet kommer det bli på bekostnad av gång- och cykeltrafiken. För att bilfriaområden ska fungera krävs antingen att området är lokaliserat i närheten av centrum eller har närhet och tillgång till bra kollektiva transportmedel, som till exempel i Aker Brygge. I alla studerade områden är kajen längst vattnet prioriterad för de oskyddade trafikanterna, dock är den på vissa ställen, t ex Aker Brygge, utformad så att den är körbar, vilket behövs vid leveranser till olika verksamheter.

De flesta av de studerade städerna har haft som mål att utforma det nya området så stadsmässigt som möjligt, oberoende av hur förnyelseområdet är lokaliserat i staden. I en stad är trafikflödet stort och olika trafikslag är representerade. Trafik bidrar på en hel del olika sätt till att ett område upplevs som stadsmässigt. Att gömma undan bilar i parkeringshus eller under mark kan bidra till att området blir mindre stadsmässigt, ur trafiksynpunkt. Men stadsmässighet ur trafiksynpunkt är ofta inte den mest eftertraktade vid planering, utan i de flesta fall prioriteras utformningen av offentliga platser, privata gårdar och bebyggelse, då kommunerna ofta arbetar för att områdena ur i dessa delar ska upplevas så stadsmässiga som möjligt. Om det då krävs, för att uppnå detta mål, att den mesta parkeringen måste ske under jord, kan detta vara en klok lösning. I Norra Hamnen sker parkering endast under

gårdar mellan bebyggelsen. Det är en bra lösning, men om målet med detta var att området skulle upplevas mer som stad, skulle även förslagsvis en del markparkering finnas. I Helsingfors däremot sker parkering längs gatorna och på mindre markparkeringsanläggningar vilket bidrar till stadsmässighet. I Malmö skulle som sagt parkering kunna ske längs gatorna då de är tillräckligt breda, och därmed inte ha all parkering i garage under jord. I Hammarby Sjöstad är det lite knapphändigt med antalet parkeringsplatser. Något som väger upp detta något är att det finns god tillgång till bilpooler i varje kvarter.



att gårdarna blir mörka och de hus som vänder sig inåt får sämre utsikt. I Östra hamnen i Västerås finns istället exempel på bostadshus som är helt placerade på den offentliga kajytan. Detta kan upplevas som obehagligt både för de boende där, då inga sidor är skyddade från insyn, och de som vistas på kajen, eftersom den får en mer privat prägel.

Offentlig miljö

De studerade projekten har liknande strategier vad det gäller lokaliseringen av de offentliga platserna. Ytan längst ut mot vattnet är medvetet gjord offentlig i alla de studerade projekten. Hur mötet med vattnet är gestaltat skiljer sig dock från projekt till projekt. I Hammarby Sjöstad finns inslag av både stadsmässiga kajer och mjukare stränder med mycket grönska. I Aker Brygge är kajen uppdelad upp i olika zoner och är på så vis multifunktionell. Kajen kan därför fungera som en mer privat del, med förgårdar och uteservering, såväl som en mer offentlig del med gågata och brygga. Vilken typ av möte med vattnet som passar bäst beror bl a på vad strandlinjen angränsar till, hur strandlinjen sett ut tidigare samt hur den ska användas. Utformningen av uterummen i de olika projekten är av varierande kvalitet. Om resultatet är gott beror ofta på hur hård samordningen och regleringen varit av utformningen. I Hammarby Sjöstad är både de offentliga och privata uterummen

av god kvalitet. Detta beror främst på samordningen av material och detaljer, men även på materialens kvalitet. I Eriksberg är kvaliteten på materialen också god, men samordningen desto sämre. Skillnaden mellan de olika projekten beror på att de inblandade parterna i Stockholm samarbetade med arbetet kring utformningen i kvalitetsprogram som reglerar hur rummen ska gestaltas och vem som ska stå för utförandet. I Hammarby Sjöstad satsade också kommunen stora pengar på att gå i täten vad det gäller kvalitén på material och detaljer. I Östra hamnen i Västerås däremot finns ett motsatt exempel där det är den privata markexploatören NCC som står för alla uppförandekostnader, men dock inte för kostnaderna av underhåll. En stor risk med detta är att exploatören väljer billigare lösningar på kort sikt, vilket kommunen, i och med deras ansvar för underhållet, sedan får betala för på långsikt. Något som är positivt med en privat exploatör är att utformningen tenderar att bli mer enhetlig. På Aker Brygge t ex är utemiljöerna uppförda av ett privat bolag som också sköter dem. Dessa utemiljöer är både av god kvalitet och sköts på ett bra sätt.

Utformningen av uterummen är också något som kan spegla tidigare användning. I Oslo finns t ex delar av den gamla industrikajen i cement kvar för att bevara historien. Detta kan vara ett bra sätt att påminna om vad platsen använts till tidigare. Också i Eriksberg är den gamla

kajen bevarad, men här finns mer iordningställda ytor med färgade plattor och romantiska belysningsstolpar, vilket känns som främmande inslag i den tidigare karja industrimiljön på det gamla varvsområdet. På Sickla Udde och Sickla Kaj sågs det som viktigt att bevara den lite tufsiga strandkaraktären på udden. Istället för att iordningställa släta gräsytor som är lätta att underhålla och röra sig på, togs beslutet att bevarade vassen och sumpskogen i så stor utsträckning som möjligt. I andra fall är ett iordningställande helt nödvändigt för att människor överhuvudtaget fritt ska kunna vistas i säkerhet på platsen. Ruttnande pirar och höga kajer kan bli ett säkerhetsproblem om de ej rustas upp eller byggs om. Detta är viktigt att tänka på när en kajmiljö ska exploateras. Särskilt för barn kan dessa gamla industri- och varvsmiljöer vara farliga platser att vistas på. Därför bör det noga övervägas vad som är värt att bevara och vad som faktiskt endast tillför en säkerhetsrisk i området.

Service och verksamheter

Om ett område upplevs som stadsmässigt eller inte beror i många fall på hur väl integrerade verksamheter, handel och service är med bostäder. I innerstaden är bottenvåningarna ofta inredda för sådan verksamhet. I samma hus samsas handel, kontor och bostäder på ett fungerande sätt. I de studerade projekten talas mycket om målet om stadsmässighet. Särskilt i Hammarby Sjöstad har denna intention uttalats tydligt. I den mån det har lyckats är svårt att uttala sig om eftersom all service inte är etablerad än. Det som går att utläsa är att lokaler anpassade för verksamheter främst är förlagda längs esplanaderna och kajerna. I Helsingfors är handel och service främst lokaliserat till områdets centrum vid tunnelbanehallplatsen, kulturverksamheterna är koncentrerade till Nokias gamla kabelfabrik och kontorshuset ligger som ett skydd mot trafikleden norr om området. Denna inre zoneringsmedför att områdets centrala delar upplevs som väldigt stadsmässiga medan bostadsdelen uppfattas som mer förortsmässig. På Aker Brygge är däremot stadsmässigheten väldigt påtaglig i hela området. I stort sett alla bottenvåningar används för handel eller restauranger vilket medför att området drar till sig besökare från hela Oslo. Anledningen till att det var möjligt att få en stadsmässighet i hela stadsdelen är främst Aker Brygges direkta kontakt med innerstaden. Det är svårt att locka verksamheter att lokalisera sig i områden som ligger långt från den centrala stadskärnan.

Malmö är ett exempel på ett område där så är fallet. Det kan dock vara så att det motsatta förhållandet inträffar. I Helsingborg ligger Norra Hamnen väldigt centralt, men trots detta finns få verksamheter i området. Detsamma kan också bli fallet på Östra hamnen i Västerås. Detta beror ofta på att priserna är så höga att inga verksamheter har råd med hyrorna. En annan orsak är att de redan etablerade verksamheterna i stadskärnan konkurrerar ut de nya etableringarna i området.

Ytterligare en faktor påverkar andelen verksamheter, och då framförallt service och handel, är om området innehåller hyres- eller bostadsrätter. I hus med endast bostadsrätter är de boende med och påverkar vilken typ av verksamhet bottenvåningen ska innehålla. Det tenderar då att bli endast verksamheter som upplevs minde störande, t ex små kontor och butiker, som tillåts etablera sig. En lösning på detta kan t ex vara att reglera typen av verksamhet i detaljplan eller genom tredimensionell fastighetsindelning sälja ut bottenvåningen separat.

Ekonomi och segregation

En anledning till att det ofta blir dyrt att omvandla äldre industri-, trafik-, och hamnområden är att det generellt sett är dyrare att förnya ett område än att bygga nytt. Detta beror dels på de existerande byggnaderna och infrastrukturen som skall tas bort eller återanvändas, dels föroreningar i marken som måste åtgärdas.¹ När det gäller saneringsfrågan kan det vara svårt att besluta vem som ska stå för kostnaden, den tidigare markägaren, exploatören eller kommunen. En del av summan faller på staten, men resterande kostnad är det de som har förorenat marken som ska stå för. Enligt miljöbalken är det den som förorenat marken genom sin verksamhet som skall betala för saneringen, även om verksamheten upphört. Detta gäller endast om verksamheten bedrivits efter den 30 juni 1969. Om ingen tidigare ansvarig kan pekas ut eller verksamheten lades ner innan 1969 får kommunen, markägaren, exploatören och staten förhandla om vem som ska stå för kostnaderna.² Problemen och efterbehandling av förorenade områden ska behandlas så tidigt som möjligt i planeringsprocessen. Om inte föroreningarna i marken upptäckts i tid kan exploateringarna annars bli både försenade och dyrare eftersom marksaneringar är tids- och kostnadskrävande.² Den höga kostnaden för sanering medför att vissa kommuner endast kan genomföra denna typ av projekt om de tilldelas statliga bidrag. I Sverige har den svenska staten delat ut så kallade LIP-pengar (Lokala Investeringsprogram



¹ Jørgensen G., & Møller-Jensen, H., 1998

² Busch, J., 2002

pengar) som bl a kommuner har använt till olika projekt där saneringskostnaden varit stor. Stockholms kommun erhölet ex 90 miljoner kronor, varav 40 miljoner gick till den första delen av Hammarbysjöstad; Sickla Udde, där saneringen har kostat 135 miljoner. Malmö kommun tilldelades också pengar, 49 miljoner kronor som användes till projekt Bo01.² En annan anledning till att exploatering av gamla industriområden kan bli kostsam är att de består av en brokig markägarstruktur. Inköp av mark och omlokalisering av verksamheter kan bli väldigt kostsamt vilket t ex var fallet i Hammarby Sjöstad. Bevarandevärda byggnader och platser kan också höja exploateringskostnaden och ställer krav på innehåll och utformning.¹

Trots att denna typ av projekt innebär stora kostnader och planeringsinsatser är det ofta lönsamt att omvandla dem. Genom områdenas attraktiva läge kan högre försäljningspriser och hyror tas ut som finansierar byggandet. De potentiella köparna som har de ekonomiska medlen eftertraktar ofta en viss typ av boende, dvs större spektakulära lägenheter med havsutsikt. Lägenhetssammansättningen blir därför ofta ensidig vilket leder till en sned befolkningsfördelning. För att få en bättre sammansättning kan olika typer av hus, upplåtelseformer och olika storlekar på lägenheterna byggas. Många av projekten har fått kritik för att det

byggs enbart för ekonomiskt välbärgade människor. En risk med detta är att det leder till en segregation då enbart en sorts människor har möjlighet att bosätta sig i dessa områden. En känsla av ett ”gated community”, men utan vakter och grindar, kan uppstå vilket blir än mer påtagligt om det nya området inte har någon direkt kontakt med staden och därmed endast mer eller mindre är till för invånarna och inte för besökare. Bo01-området i Malmö är ett exempel på detta. I Oslo är lägenheterna också dyra, men segregationen är kanske inte så tydlig som i Malmö eftersom Aker Brygge, pga variationen av verksamheter och service, besöks av olika typer av människor under hela dygnet.

De dyra investeringskostnader medför ett stort risktagande för byggherrar som därför vill sälja lägenheterna så fort som möjligt och därmed bli av med risken. Andelen bostadsrätter tenderar därför att bli högre än hyresrätter. I Västerås kommer enbart bostadsrätter att byggas då området sålts till en enda byggherre, NCC. I Hammarby Sjöstad har en jämnare fördelning uppnåtts genom att marken säljs för billigare pris till allmännyttan än till resterande byggbolag. I Gräsviken har istället billigare byggmetoder, genom exempelvis prefabrikat, lett till lägre totalkostnader och därför fler hyreslägenheter. De höga investeringskostnaderna medför också att en hög exploateringsgrad krävs för att projekten ska bli

lönsamma och kraven på markanvändningen höjs.

En lösning på segregationseffekten denna typ av områden tenderar att bidra till kan vara att som i Gräsviken och på Bo01-området i Malmö bygga en mer utpräglad kvartersstruktur. Detta medför att mindre attraktiva lägenheter uppstår, in mot gård eller gata, som kan säljas eller hyras ut till ett billigare pris än de med utsikt. I dessa lägenheter kan sedan mindre välbärgade människor bosätta och därmed minska områdenas rykten som ”gräddhyllor”. Genom att använda prefabricerat materialet som det gjorts i Gräsviken skapas också möjlighet till variation i befolkningssammansättning, då det ger billigare lägenheter vilket medför att även mindre ekonomiskt bemedlade personer kan bosätta sig i området. Det är också intressant att se sambandet mellan upplåtelseform och kvaliteten på byggnaderna. Vid byggnation av bostadsrätter tenderar kvaliteten på material och konstruktion att bli sämre än vid byggnation av hyresrätter. Detta beror förmodligen på att de som bygger hyreslägenheter bygger på längre sikt eftersom kostnaden för underhåll beräknas in i totalkostnaden. Byggherrar slipper investera i material och konstruktioner som ska hålla och underhållas under lång tid. Den som köper lägenheten tar över ansvaret och därmed risken för eventuella ombyggnader. Tidspress och motviljan att förlora pengar om projektet inte blir klart i tid, leder

Fotnotsförteckning

till att många byggföretag slarvar, vilket är ytterligare en orsak till att kvaliteten på husen ofta är dålig. Resultatet blir att husen senare måste renoveras. Den kostnaden är dock oftast mindre än de böter företaget kan få om byggnationen inte blir klar i tid. Exempel på sådant slarv finns särskilt i de områden som har haft bomässor. Detta har under de senaste åren figurerats i debatten. Boende i Hammarby Sjöstad och Bo01-området har framfört klagomål över fönster som varken går att öppna eller tvätta, sviktande golv, lösa lister, synliga fästeanordningar, mögel och fuktskador. Ofta är det inte fel på materialens kvalitet, utan på den dåliga monteringen.

1. Jørgensen G., & Meller-Jensen, H. Genbrug av byareal? –Problemer och potentialer i omdannelse af ældre erhvervs- og havnearealer, *Byplan, nr 3*, 1998
2. Busch, J. Den som bygger ska stå för saneringen av marken, *Planera Bygga Bo, nr 1*, 2002

