

# STADSPLAN

Stadens kvalitetssäkring

Karin Johansson

---

Avdelningen för fastighetsvetenskap

Lunds Tekniska Högskola

Lunds Universitet

ISRN LUVTDG/TVLM 10/5221 SE

# **STADSPLAN** Stadens kvalitetssäkring

## **CITY PLAN** Urban Quality Assurance

---

### **Examensarbete utfört av/Master of Science Thesis by:**

Karin Johansson, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, Lunds Tekniska Högskola

### **Handledare/Supervisor**

Per Björkeröth, Avdelningen för Stadsbyggnad, Lunds Tekniska Högskola

### **Examinator/Examiner:**

Klas Ernald Borges, Avdelningen för Fastighetsvetenskap, Lunds Tekniska Högskola

### **Opponent/Opponent:**

Anna Gustafsson, Karin Högborg, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, Lunds Tekniska Högskola

### **Nyckelord:**

detaljplan, kvalitet, exploateringsprocess, fördjupad översiktsplan, hållbar stadsutveckling, kvalitetsprogram, kvalitetssäkring, metodutveckling, ortsanalys, plansystem, aktörer, stadsplan, stadsplaneringsmetoder, översiktsplan

### **Keywords:**

aesthetic qualities, city construction operators, quality assurance urban development, urban strategic planning, urban sustainable development,



## **FÖRORD**

Idén till examensarbetet fick jag när jag under hösten 2009 läste kursen *Stadsbyggandets grunder*. Denna kurs fokuserade på formandet av den hållbara staden. I ett av kursens litteraturseminarium i denna ingick att läsa Erland Ullstads kompendium ”*Hållbart stadsbyggande*”. I denna skrift pekar Ullstad på brister gällande helhetstänkande i stadsplaneringen. Detta var något som verkligen fångade mitt intresse. Jag såg en möjlighet att få användning för mina juridiska kunskaper från grundutbildningen och samtidigt fördjupa mig inom planering och stadsbyggande.

Ett stort tack till Eva Sjölin, Cecilia Hansson, Sofia Öreberg, Björn Redestam och övriga personer som deltagit i intervjuer och tog tid från sina arbeten för att hjälpa mig. Jag vill även tacka min familj som har varit ett stort stöd under arbetet. Slutligen vill jag tacka Per Björkeröth som har varit min handledare och till stor hjälp under examensarbetet.

Lund, Augusti 2010

Karin Johansson



## **SAMMANFATTNING**

Kommunernas vision om en attraktiv och estetiskt tilltalande stad sätts på prov i mötet med byggherrarnas vinstintresse. Stark fokusering på ekonomi och teknik innebär att bebyggelsens utformning inte prioriteras. Stadsplan var tidigare en planform som användes för att reglera och leda stadens utveckling i dess helhet. Denna planform togs bort i samband med införandet av den nuvarande plan- och bygglagen år 1987. Idag finns därför inte någon bra planform för att hantera den redan byggda miljön och stadsmiljön på ett helhetsorienterat sätt.

De frågor som besvaras i detta examensarbete är vilka processer och metoder kommunerna idag använder för att styra stadens estetiska kvaliteter. Den andra frågan som besvaras är hur stadsplan som planform skulle kunna fungera som ett verktyg för denna styrning. I syfte att besvara dessa frågeställningar beskrivs tre olika stadsutvecklingsprojekt, *Bo01* i Malmö, *Lomma hamn* i Lomma och *H+* i Helsingborg. *H+* representerar framtida kvalitetssäkringsmetoder då detta projekt inte beräknas vara genomfört förrän år 2035. Beskrivningarna av de utvalda projekten syftar till att ge en bild av hur tre kommuner arbetar för att styra och utveckla stadens kvaliteter. De vanligaste metoderna för att kvalitetssäkra stadens utveckling från översiktsplan till detaljplan är kvalitetsprogram, ram - och exploateringsavtal, samt parallella uppdrag.

Behovet av kvalitetssäkrande metoder är stort. Det mellanläge som finns idag mellan översiktsplan och detaljplan skulle med planformen stadsplan tydliggöras. Genom att formalisera en process blir det tydligare för kommunen vilka aktörer och intressen som formar staden. När de kvalitetssäkrande metoderna samlas ihop i en stadsplan främjas planering ur ett helhetsperspektiv. Stadsplanen kan erbjuda en tydlig struktur på en genomförandeprocess som kan uppnå det önskade slutresultat, översiktsplanens vision. Detta ökar möjligheterna att i ett tidigt skede snarare än precis innan fastställandet av detaljplanen säkra stadens kvaliteter.



## **ABSTRACT**

Swedish Local Government's vision of an attractive and aesthetically appealing city is challenged when meeting the interests in profit of the developer. Strong focus on economic and technical leads to neglecting the city's design. Stadsplan (City plan) was previously a legally binding instrument that was used to regulate and manage the city's development as a whole. This form of plan was removed when the current Planning and Building Act was introduced in the year of 1987. Today there is no instrument to handle the already built environment and urban environment in a comprehensive manner. Questions answered in this thesis are what processes and practices municipalities currently use to control the city's aesthetic qualities. The second question that is answered handles how the City plan could function to be a tool for this control.

The needs of urban quality assurance methods are large among the municipalities. Today there is a gap between the detailed development plan and the municipal comprehensive plan. With a City plan this gap would be filled with a formalized process that could ensure urban aesthetic qualities. It would also ensure a comprehensive manner of planning for the city as a whole. A City plan would increase the possibilities of urban quality assurance early in the planning process rather than just before adopting the detailed development plan.





# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

FÖRORD.....	3
SAMMANFATTNING .....	5
ABSTRACT.....	7
INNEHÅLLSFÖRTECKNING .....	9
1 INLEDNING .....	11
1.1 BEGREPPSFÖRKLARINGAR .....	11
1.2 BAKGRUND.....	12
1.3 SYFTE .....	12
1.4 FRÅGESTÄLLNING.....	13
1.5 METOD .....	13
1.6 AVGRÄNSNING .....	14
1.7 ARBETETS UPPBYGGNAD .....	14
2 PLANSYSTEMET ENLIGT PLAN- OCH BYGGLAGEN.....	15
2.1 PLANHISTORISK UTVECKLING .....	15
2.2 NUVARANDE PLANSYSTEM .....	17
3 ESTETISK KVALITET .....	21
3.1 ESTETIK.....	21
3.2 VAD ÄR KVALITET? .....	21
3.3 MILJÖMÅL .....	22
3.4 LAGSTIFTNING .....	23
3.5 ESTETIKENS BETYDELSE.....	24
4 METODER FÖR KVALITETSSÄKRING .....	27
4.1 ORTSSANALYS .....	27
4.2 SWOTANALYS .....	28
4.3 LYNCH ANALYS .....	29
5 HÅLLBAR STADSUTVECKLING .....	31
5.1 STRATEGISK PLANERING .....	31
5.2 ESTETIKENS MÖJLIGHETER.....	31

5.3 STADENS ATTRAKTIVITET .....	32
5.4 STRATEGINS NÖDVÄNDIGHET .....	32
5.5 KREATIV FASTIGHETSJURIDIK.....	33
6 STADSUTVECKLINGENS VILLKOR.....	37
6.1 STADSBYGGANDETS AKTÖRER.....	37
6.2 PLANERINGSMETODER .....	38
6.3 EXPLOATERINGSAVTAL .....	40
6.4 MARKANVISNING .....	40
7 STYRNING MOT ESTETISK KVALITET.....	43
7.1 INTERAKTION: SLUTRESULTAT? .....	43
7.2 PROGRAM .....	44
7.3 PARALLELLA UPPDRAG.....	45
7.4 DESIGNDIALOG.....	46
7.5 TÄVLINGSFORMER .....	46
7.6 FÖRHANDLING .....	47
7.7 EXPLOATERINGSPROCESSEN.....	48
7.8 ESTETIKENS LÖNSAMHETSPROBLEM.....	49
8 KVALITETSSÄKRING .....	51
8.1 MALMÖ .....	52
8.2 LOMMA .....	61
8.3 HELSINGBORG .....	67
9 AVSLUTNING .....	77
9.1 VISION: STADSPLAN .....	77
9.2 REFLEKTIONER.....	79
10 KÄLLFÖRTECKNING .....	81
10.1 MUNTliga KÄLLOR .....	88
10.2 RÄTTSFALL.....	88

# 1 INLEDNING

## 1.1 BEGREPPSFÖRKLARINGAR

<b>Arkitekturprogram</b>	Beskrivning av bebyggelsen på en övergripande kommunal nivå
<b>Estetik</b>	Läran om varseblivning och sinneskunskap, ett begrepp som används med olika men ändå besläktade betydelser inom till exempel filosofi, konst och litteratur.
<b>Exploatering</b>	Ianspråktagande av obebyggd mark eller annan naturresurs för bebyggelse eller anläggning
<b>Hållbar utveckling</b>	En utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov
<b>Kvalitet</b>	En angivelse av nivå, låg, mellan eller hög. Det är en slags standard, en ambitionsnivå som ska uppfyllas.
<b>Kvalitetsprogram</b>	Program som är ofta platsbundet och syftar till att ange principer för hur ett område ska utformas på en viss plats.
<b>Kvalitetssäkring</b>	Säkrar de rutiner och processer som ett företag har och på så vis uppnå en viss konstant kvalitetsnivå
<b>Markanvisning</b>	Innebär en rätt för en byggherre att ensam få förhandla med en kommun om förutsättningarna för genomförande av exploatering av ett visst markområde som kommunen äger
<b>Parallella uppdrag</b>	En beställare, till exempel en kommun som ger uppdrag rörande ett och samma projekt till flera arkitektföretag samtidigt.
<b>Stadsplan</b>	Planform för att reglera och leda stadens utveckling i dess helhet.

## 1.2 BAKGRUND

Många kommuner strävar i dag efter hållbar stadsutveckling. Vad detta egentligen innebär råder delade meningar om. De åtgärder som ofta diskuteras är förtätning av staden och stadsförnyelse. Hållbar stadsutveckling definieras ofta som exploatering och omvandling av områden med befintlig bebyggelse. Kommunernas vision om en attraktiv och estetiskt tilltalande stad sätts på prov i mötet med byggherrarnas vinstintresse. Stark fokusering på ekonomi och teknik innebär att bebyggelsens utformning inte prioriteras.

Plan- och bygglagen (SFS 1987:10) är uppbyggd kring ett hierarkiskt tänkande. Översiktsplanens ger förutsättningar för den fortsatta planeringen. Genom fördjupade översiktsplaner, planprogram och detaljplan preciseras planeringen i olika steg. Detta sätt att tänka passar planering av byggprojekt. Målet för byggprojektet är klart, genom successiv dimensionering och projektering leder fram till genomförandet det vill säga byggandet. Denna modell passar inte för stadsbyggande med många intressen och aktörer (Ullstad 2008).

I planering utan någon tydlig strategi blir staden ett resultat av byggherrarnas projekt. Varje stadsdel blir isolerade öar utan koppling till varandra. I debatten har stadsplanen framförts som en möjlig lösning för planering av staden som helhet. Erland Ullstad tidigare stadsarkitekt i Växjö menar att det idag inte finns någon bra planform för att hantera den redan byggda miljön och stadsmiljön på ett sammanhängande sätt. Översiktsplanen behandlar hela kommunens yta och detaljplanen ger detaljerna i det enskilda projektet. Det finns alltså ingen planform i PBL som kan styra stadens utveckling på rätt detaljnivå. Kommunerna är fria att genom program behandla stadens samband, struktur samt stadsdelens utformning och profil. Problemet med detta är att det inte finns några formella krav på möjlighet till insyn och för medborgarna att göra sin röst hörd (Ullstad 2008).

## 1.3 SYFTE

Detta examensarbete undersöker om planformen *stadsplan* skulle kunna användas för att kvalitetssäkra stadens utveckling från översiktsplanens vision fram till antagandet av detaljplan, se figur 1.



Figur 1 Figuren visar det idag juridiskt oreglerade läge som uppstår mellan översiktsplan och detaljplan.

#### 1.4 FRÅGESTÄLLNING

- Vilka processer och metoder använder kommunerna för att styra stadens estetiska kvaliteter från översiktsplanens vision till detaljplan?
- Hur skulle en *stadsplan* fungera för att vara ett verktyg för kommunerna att kunna styra stadens estetiska kvaliteter i tidiga skeden?

#### 1.5 METOD

Metoden har varit att studera litteratur och lagstiftning rörande estetik och stadsutveckling. Stadsutvecklingen har studerats med avseende på processer, metoder och interaktionen mellan olika aktörer. Djupare intervjuer har gjorts med ansvariga nyckelpersoner för översiktsplanering och detaljplanering vid besök på Helsingborgs stad, Lomma kommun och Malmö stad. Totalt genomfördes tre sådana intervjuer. Intervjuerna ska ses som samtal och bifogas därför inte. Samtal gjordes även med andra inom stadsbyggnad sakkunniga personer via telefon, besök och e-post.

För att beskriva kommunernas arbetsmetoder och processer valdes tre specifika projekt ut i varje kommun. De utvalda projekten används för att ge en bild av kommunernas metoder och processer. Projekten valdes ut i samråd med handledare. Kommunernas syfte med de utvalda projekten har varit att

öka städernas attraktivitet. Tyngdpunkt har lagts på att studera genomförandet av översiktsplanens vision till antagandet av detaljplan för de specifika projekten. Beskrivningen av kommunernas metoder och processer utgår ifrån estetiska kvaliteter gällande byggnader, offentliga platser och stråk.Handledning har skett regelbundet med huvudhandledare och en större genomgång av arbetet har gjorts.

## **1.6 AVGRÄNSNING**

Examensarbetet behandlar planeringsprocessen från översiktsplanens vision fram till antagandet av detaljplan med avseende på estetiska kvaliteter. Bygglovens möjligheter till estetisk kvalitetsstyrning undersöks därför inte. Med hållbar stad avses en stad vars byggda miljö och offentliga platser har sådana estetiska kvaliteter att människor trivs och vill uppehålla sig på platsen. Åtgärder gällande trafik och logistik för att uppnå hållbarhet behandlas inte i detta examensarbete. Inga studier eller analyser har gjorts för värdering av de färdigbyggda projektens estetiska kvaliteter. Att utvärdera i vilken verkan metoderna har haft på slutresultatet har inte kunnat göras. Detta hade inneburit tidskrävande analyser av visioner, strategier samt platsanalyser av de utvalda platsernas estetiska kvaliteter. Detta har inte heller varit möjligt att genomföra då H+ projektet i Helsingborg ännu inte har börjat byggas.

## **1.7 ARBETETS UPPBYGGNAD**

Efter inledningen följer avsnitt som ska ge läsaren en insikt i stadsbyggnadsprocessens ramar och innehåll. Stadsutvecklingens juridiska ramar beskrivs både genom det svenska plansystemets historiska utveckling och genom möjligheter till avtalsskrivande. Begrepp som estetik, kvalitet, kvalitetssäkring samt metoder för genomförandet av kvalitetssäkring beskrivs även. Teoriavsnittet ska ge läsaren en förståelse för examensarbetets utgångspunkter.

Efter teoriavsnittet beskrivs tre olika stadsutvecklingsprojekt i Lomma, Malmö och Helsingborg. En mer detaljerad introduktion till detta avsnitt finns i början på kapitel 8. Detta kapitel ska ge en bild av tre olika kommuners arbetsmetoder för att förverkliga stadsbyggnadsmål.

Examensarbetet avslutas med en tolkning av begreppet stadsplanen. Denna tolkning är formulerad som en framtidsvision om hur kommunerna använder sig av stadsplanen och vad den kan tänkas innehålla. Denna sista del av examensarbetet förklaras mer ingående i början på kapitel 9.

## **2 PLANSYSTEMET ENLIGT PLAN- OCH BYGGLAGEN**

### **2.1 PLANHISTORISK UTVECKLING**

Planläggning av mark för bebyggelse har i Sverige skett sedan medeltiden. År 1734 infördes en gemensam lag för hela riket med bestämmelser om hur marken ska regleras. Senare år 1874 stadgades att alla städer skulle ha stadsplan och genom nya lagar om planering och byggande 1907 och 1932 utvecklades plantinstituten och reglerna om hur planerna skulle upprättas och fastställas. Byggnadslagen och byggnadsstadgan som kom 1947 införde begreppet tätbebyggelse. Detta innebar att samhället började reglera var det var lämpligt att uppföra denna typ av bebyggelse och då endast i enlighet med en på förhand fastställd stadsplan eller byggnadsplan.

I 1959 års författningsändring gjordes ett försök att förenkla lagstiftningen från 1947. Den tidigare lagstiftningen hade fått mycket kritik för krångliga bestämmelser gällande byggnadsverksamhet vilket orsakade mycket besvär för både allmänheten och myndigheterna. Med den nya författningen fick kommunerna ansvaret att förutom stadsplaner även upprätta byggnadsplaner. Denna utveckling förverkligade det kommunala planmonopolet. Genom lagändringen som infördes 1972 omfattades även glesbebyggelse av en allmän lämplighetsprövning (Boverket 2004). Systemet innan PBL hade flera olika planformer där generalplan (motsvarande dagens översiktsplan) och regionplan användes för att reglera den översiktliga planeringen. Stadsplan, byggnadsplan och utomplansbestämmelser var de verktyg som fanns för detaljplaneringen (Bexelius, Nordenstam, Körlof 1971).

#### **2.1.1 STADSPLAN**

Stadsplanens uppgift var att närmare reglera bebyggelsen och användningen i övrigt av den mark som ingår i planen. Planen var bindande för statliga och kommunala myndigheter och även för de enskilda markägarna. Området som berördes av planen var tvunget att bebyggas och ordnas i enlighet med denna. Stadsplanen var bindande vilket gav fastighetsägare rätt till ersättning i de fall de lidit skada. Problemet med denna planform var att den innefattade ett för stort område vilket gjorde att vissa av stadsplanerna aldrig blev genomförda ”inom överskådlig tid”. Ursprungligen var tanken med planen att endast skilja på vilken mark som skulle bebyggas och vilket som skulle användas till samfärdsel, dvs. gator, torg och andra allmänna platser. Efterhand ökade dock



planformens betydelse och användes för att reglera och leda stadens utveckling i dess helhet (Bexelius, Nordenstam, Körlof 1971).



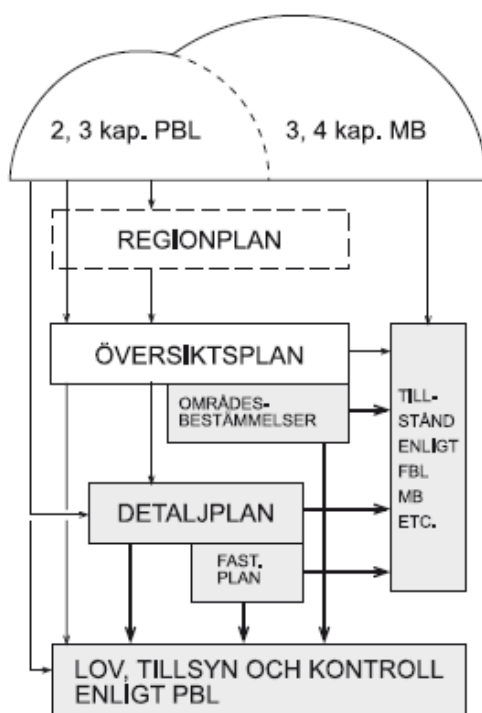
Figur 2 Figuren visar ett förslag till stadsplan för Uppsala år 1910 (Uppsala kommun 2010).

### 2.1.2 PROPOSITION INFÖRANDE AV PLAN OCH BYGGLAGEN

Plan – och bygglagen trädde i kraft den 1 juli 1987 och var ett resultat av många års utredningsarbete. Den nya lagstiftningen skulle rätta till de problem som uppstått i tillämpningen av den gällande lagstiftningen. En modernisering behövdes och även en anpassning till samhällsutvecklingen. Den tidigare lagstiftningen hade ändrats och utökats i många omgångar vilket gjorde den osammanhängande och svåröverskådlig. Planprocessen kritiserades för att vara alltför långsam och byråkratisk. Dessutom ansågs att medborgarinflytandet var alltför litet. Vid de lagändringar som tidigare hade gjorts löste inte hanteringen av inaktuella planer. Gamla planer fanns kvar oförändrade och fortsatte att gälla trots att de inte längre var ändamålsenliga. I början på 70-talet slogs många kommuner samman och antalet kommuner minskade. Detta medförde att kommunernas kompetens koncentrerades och därför hade möjlighet att ta ett större ansvar för planering och byggande (Boverket 2008a).

## 2.2 NUVARANDE PLANSYSTEM

I lagändringen som infördes 1995 ändrades och förtydligades ansvarsfördelningen mellan kommunen/byggnadsnämnden och byggherren genom ett helt nytt system för lov, tillsyn och kontroll, se figur 3. Decentraliseringen flyttade beslutsrätten så nära de som berördes som möjligt. Beslut som tidigare var på statlig nivå flyttades ner på kommunal nivå och från statliga verk till länsstyrelser. Parallellt skedde även en maktförskjutning från kommunen till byggherrar och enskilda. Planeringen blev mer genomförandeinriktad. Detaljplanerna fick en genomförandetid på 5-15 år. Under denna tid finns det en ovillkorlig rätt att bygga enligt planen. När angiven tidsperiod löpt ut kan planen ändras utan ersättning (Boverket 2008a).



Figur 3 Figuren visar plansystemet enligt Plan- och bygglagen (Boverket 2004).

### 2.2.1 REGIONPLAN

Regionplan upprättas för samordning av planläggningen i flera kommuner. Denna planform är frivillig och inte bindande. Kommunerna väljer själva om de vill upprätta en regionplan (Bengtsson 2003).

### **2.2.2 ÖVERSIKTSPLAN**

Varje kommun måste ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunens yta. Planen ska redovisa de allmänna intressena enligt 2 kap PBL och de risk- och miljöfaktorer som bör beaktas samt riksintressen enligt 3 och 4 kap MB. Grunddragen i användningen av mark- och vattenområden, kommunens syn på hur den byggda miljön ska utvecklas ska redovisas i planen (Boverket 2004). Kommunfullmäktige ska därför minst en gång varje mandatperiod ta ställning till planens aktualitet för att visa den politiska viljeriktningen. På många håll respekteras inte det införda kravet på aktualitet vilket är en förutsättning för att den ska fungera som beslutsunderlag. Är planen i någon del inaktuell går den att ändra genom att göra geografiska fördjupningar eller tillägg för speciella sakfrågor. Översiktsplanen kan om den används på ett bra sätt vara ett handlingsprogram eller en vision som kan fungera som en process och öppna för gemensamma diskussioner om kommunens framtid. Översiktplanen är ofta mycket allmänt utformad och eftersom den inte är juridiskt bindande riskerar den få låg prioritet. Därför har det varit svårt att engagera allmänhet och beslutsfattare i arbetet med översiktsplaneringen (Boverket 2008a).

### **2.2.3 FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN**

En fördjupning av översiktsplanen innebär en mer detaljerad redovisning av ställningstaganden inom ett visst geografiskt område. Fördjupningen gör att översiktsplanen ska fungera som en tydligare vägledning inför efterföljande beslut för till exempel bygglov. En fördjupad översiktsplan kan vara ett verktyg för att visa gestaltande moment som kvartersstrukturer och gatunät med en större tydlighet än i den kommunomfattande planen. Mark - och vattenområden med särskilda förutsättningar i till exempel kustområden där det råder konkurrens mellan olika parter kan en fördjupning göras. Den fördjupade översiktsplanen ska redovisa sambanden med omgivningen. Kopplingen till översiktsplanen och konsekvenserna av översiktsplanen som helhet ska även visas. Hur detaljerat fördjupningen görs beror på planeringsfrågornas karaktär och planens syfte. Ofta är det lättare att få en bra medborgardialog när planeringen blir mer konkret och anpassad till ett begränsat område dvs. på lokal nivå (Boverket 2008b).

### **2.2.4 DETALJPLAN**

Varje detaljplan ska ge en samlad bild av markanvändningen och hur miljön avses förändras eller bevaras. Många frågor som rör byggandet och förhållandet mellan olika fastigheter hanteras i en detaljplan. En detaljplan

garanterar byggrätt när den vunnit laga kraft. Enligt PBL 5:1 ska markens lämplighet för bebyggelse prövas och paragrafen anger även i vilka situationer som detaljplan ska upprättas. Varje detaljplan ska ha en genomförandetid på 5-15 år. Detta ger förutsättningar för att planen kommer att förverkligas. Alla som har ett intresse av ett förslag till program eller plan ska få information och möjlighet att lämna synpunkter på förslaget (Boverket 2004). Kritiker menar att detaljplanen allt mer har utvecklats till ett verktyg för exploatörer. Detaljplanering som fungerar framåtsyftande och mer övergripande där kommunen arbetar aktivt för att styra bebyggelseutvecklingen har enligt kritikerna i många kommuner fått ge vika för planering styrd av exploatörers och markägares initiativ. Konsekvensen har blivit ett nät av mycket små detaljplaner, s.k. ”frimärksplaner” som arbetas fram endast för ett specifikt projekt. Vid upprättandet av många små detaljplaner missar planeringen att behandla de övergripande sambanden. Frågor som berör utvecklingen och bevarande av den byggda miljön har inte prioriterats (Boverket 2008a).

#### **2.2.5 OMRÅDESBESTÄMMELSER OCH FASTIGHETSPLAN**

Områdesbestämmelser används inom begränsade områden utan detaljplan för att reglera mark- och vattenanvändningen samt bebyggelsemiljöns egenskaper. Bestämmelserna antas för att säkerställa syften i översiktsplanen eller tillgodose riksintressen enligt 3 och 4 kap MB. Översiktsplanen räcker i de flesta fall för att ge tillräcklig vägledning för detaljplaneläggning eller lovprövning. Reglering med områdesbestämmelser behövs därför främst när konkurrerande intressen finns. Fastighetsplaner är inte obligatoriska utan upprättas vid behov i områden med detaljplan och omfattar både kvartersmark för allmän plats och vattenområde. Fastighetsplaner kan innehålla bestämmelser om markens indelning i fastigheter och om ledningsrätt, servitut, liknande rättigheter men även om gemensamhetsanläggningar. Fastighetsplan bör upprättas till exempel när det finns ett stort antal fastighetsägare inom ett kvarter och då utbyggnaden sker etappvis eller för att bevara ett fastighetsmönster av betydelse för en viss kulturmiljö (Boverket 2004).

#### **2.2.6 FÖRÄNDRINGAR I NUVARANDE PLAN- OCH BYGGLAG**

Den nya plan- och bygglagen träder i kraft den 2 maj 2011. I propositionen från 2009 föreslår regeringen att regionplaner ska utformas så att planens innebörd och konsekvenser tydligt går att utläsa. Regionplanen ska vara giltig i åtta år.

Eftersom många kommuner inte följer bestämmelserna om att hålla översiktsplanen aktuell har förslag till ändringar i lagstiftningen tagits fram. Översiktsplaneprocessen ska förnyas och översiktsplanen ska stärkas genom att den ska breddas och bli ett mer strategiskt dokument. Regeringens förslag innebär att översiktsplanen utöver att ange inriktning för hur den fysiska miljön ska utvecklas och bevaras även ska ange hur den fysiska miljön ska användas. Förslaget innebär även att kommunerna i sin fysiska planering ska redovisa hur de avser att ta hänsyn till och samordna översiktsplanen med nationella och regionala mål. De ska även redovisa samordningen med planer och program som är viktiga för att uppnå en hållbar utveckling inom kommunen. Det nya förslaget grundas även på att plandokumentet behöver bli mer överskådliga och processen att ta fram en översiktsplan förenklad för att minska processens tidsåtgång.

Regeringens förslag anger att planinstitutets fastighetsplan ska tas bort. Istället ska kommunerna kunna reglera bland annat fastighetsindelning samt minsta och största storlek på fastigheter i detaljplanen (Prop. 2009/10:170).

## 3 ESTETISK KVALITET

### 3.1 ESTETIK

Estetik är läran om varseblivning och sinneskunskap, ett begrepp som används med olika men ändå besläktade betydelser inom till exempel filosofi, konst och litteratur. Läran innebär studiet av det sköna och dess former och kontraster i naturen och inom olika konstarter. Även de estetiska objektens och de estetiska värderingarnas natur studeras. Ordet estetik har fem olika betydelser, två av dessa är intressanta i detta sammanhang. Den ena betydelsen behandlar estetik som en filosofisk undersökning av problem, begrepp och förutsättningar vid tal om konst och konstupplevelser. Ordet konst inkluderar litteratur, musik, film, teater men även estetiska objekt av olika slag. Exempel på begrepp som undersöks kan vara *uttryck* och *värde*. Den andra betydelsen behandlar uppfattningar och förhållningssätt gällande utseenden och uttryck i konst, natur och vardaglig miljö (Granath 2003) (Nationalencyklopedin 2010a).

### 3.2 VAD ÄR KVALITET?

Att formulera och genomföra mål för estetiska kvaliteterna är till största del arkitektens uppgift. Arkitektur kan definieras som en byggnads konstnärliga dimension eller som byggnadskonst. Det finns en avsikt att nå en estetisk verkan som förvandlar ett objekt till mer än ”bara” en byggnad. Ett exempel på detta kan vara ett cykelskjul som de flesta anser är en byggnad medan till exempel Turning Torso i Malmö upplevs som arkitektur. Termen arkitektur används även för att särskilja en byggnads form och eller gestaltning till skillnad från dess tekniska konstruktion. Ordet kan även om det tolkas i en vidare mening syfta på en estetisk kvalitetsnivå (Linn 1998) (Hultman 2002) (Kjessel, Carlsson 1995).

Det är svårt att hitta ett entydigt svar på vad kvalitet är. Begreppet beror till stor del på person och situation. I filosofiska sammanhang anses kvalitet vara detsamma som egenskap. Kvaliteterna delas in i olika grupper beroende på om de är primära, sekundära eller tertiära. *Primära kvaliteter* är objektivt mätbara såsom längd, vikt, kostnad. *Sekundära kvaliteter* är sådana att de subjektivt uppfattas via människans sinnen, som till exempel lukt, färg och smak. *Tertiära kvaliteter* är de egenskaper som är beroende av värderingar, som vackert eller fult och rätt eller fel (Granath 2003) (Nationalencyklopedin

2010). I praktiken kan kvalitet allmänt definieras och bedömas på tre olika sätt. *Spontan kvalitet* kan beskrivas som situationer, händelser eller handlingar som har ett värde i sig själva och inte bara p.g.a. sin överensstämmelse med förväntningar eller normer. *Stabil kvalitet* är något som når upp till förväntningar på hur något som är bra ska vara. Denna typ av kvalitet ska nå upp till den medvetna eller omedvetet förväntade "nivån". *Rätt kvalitet* är en situation eller ett fenomen som uppfyller direkt (explicit) uttalade och krav (Hultman 2002). Kvalitet kan också anses vara en angivelse av nivå, låg, mellan eller hög. Det är en slags standard, en ambitionsnivå som ska uppfyllas. Arkitektonisk kvalitet kan definieras som en situation där form, funktion och teknik är på plats som en helhet och förhåller sig till omgivningen (Svensson, Tornberg, Rönn 2006).

Vid en diskussion om estetiska kvaliteter eller snarare bedömning av estetiska kvaliteter är det viktigt att notera skillnader i estetisk preferens hos den utbildade arkitekten och allmänheten. För en arkitekt är autencitet viktig, att något är precis vad det utger sig för att vara. Ett exempel på ett bostadsområde som kritiserats för sin brist på autencitet är Jakriborg, beläget i Hjärup mellan Lund och Malmö. Allmänheten uppskattar variation, färg och mycket grönska eftersom dessa faktorer tolkas som omtänksamhet om användaren. I motsats tolkar allmänheten storskalighet, enformig och monoton utformning som en brist på engagemang och ointresse för människans behov. Det som uppskattas mest av allmänheten kanske är ett ostrukturerat och bristfälligt arbete medan den mindre uppskattade typen av utformning krävt mycket arbete och engagemang för arkitekten (Sternudd 2007).

### **3.3 MILJÖMÅL**

Sveriges regering har antagit 16 olika nationella mål för miljö kvalitet, ett av dessa är *God bebyggd miljö*. Miljömålen är inte juridiskt bindande men ska fungera som ett underlag i kommunernas planering. Den bebyggda miljön ska enligt målet ge skönhetsupplevelser och trivsel. Dessutom ska bebyggelsen erbjuda ett varierat utbud av bostäder, arbetsplatser, service och kultur på sådant sätt att alla människor får möjlighet till ett rikt och utvecklande liv. Miljömålet berör även natur- och kulturmiljön samt mål för hållbara transporter. År 2010 är det meningen att denna del av miljö kvalitetsmål ska vara uppnått. Detta bedöms inte vara realistiskt. Många kommuner saknar fortfarande program och strategier för de frågor som delmålet omfattar (Boverket 2009) (Boverket 2009a).

### 3.4 LAGSTIFTNING

Lagstiftningen är utformad på ett sådant sätt att den ger ramar för vad som inte är tillåtet, men ger inte lika tydliga anvisningar för hur något ska åstadkommas. Den estetiska kvaliteten på den slutliga planeringen blir en produkt av regelsystemen och de intressen som agerar inom denna ram (Cars 1992). Lagstiftningen ändrades 1998, då infördes estetiska kvaliteter som ett allmänt intresse vid planläggning. Denna lagändring var resultatet av propositionen *Framtidsformer - Handlingsprogram för arkitektur, formgivning och design* som lyfter fram arkitektur och design som viktiga kulturfenomen och konkurrensmedel i en global konkurrens. Propositionen poängterar att kvalitet och skönhetsaspekter inte ska nedprioriteras på grund av kortsiktiga ekonomiska överväganden. Ett annat mål i propositionen är även att de estetiska - och kulturhistoriska värden ska tillvaratas och förstärkas. I Plan - och bygglagen var det bland annat bestämmelserna i 2 kap 2§ och 3 kap 1 § som ändrades för att öka lagstiftningens möjligheter till styrning av den byggda miljöns estetiska kvaliteter (Prop. 1997/98:117). Hur lagstiftningen tillämpas beror mycket på bedömarens syn på vad kvalitet innebär. Den som betraktar kvalitet som en egenskap är mer benägen att detaljstyra estetiken. Om istället kvalitet betraktas som ett värde stannar tillämpningen av lagstiftningen vid övergripande och generella formuleringar (Granath 2003)

I PBL 2:2 anges de grundläggande syftena med planläggning. Planläggningens primära och långsiktiga syfte ska vara att medverka till en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av en sådan byggd miljö. Detta innefattar även olika typer av grönområden. Stadsbyggandet ska i hög grad inriktas på att komplettera, förvalta och underhålla den befintliga bebyggelsen. Bestämmelserna i denna paragraf understryker därför att all planering ska ske med hänsyn till natur- och kulturvärden i landskapet och i den byggda miljön. Bebyggelsen ska även utvecklas inom ramen för miljömålen (Rosén 2007 s 940).

Enligt PBL 3:1 ska byggnadernas yttre form och färg vara lämpliga för byggnaden i fråga och ge en god helhetsverkan. Detta innefattar byggnadens arkitektoniska utformning och materialets verkan på byggnadens yttre (Boverket 2008a). Svårigheten med att rättsligen pröva denna paragraf är att estetisk kvalitet är en högst subjektiv fråga. Estetiska värderingar ändrar sig med tiden. Boverket anser att bebyggelsens kvalitet kan analyseras med arkitekters eller byggnadshistorikers yrkeskunskap. På bebyggelse som uppförs vid eller i närheten av en enskild byggnad eller bebyggelse som enligt



PBL 3:12 är värdefull från historisk, kulturhistorisk eller konstnärlig synpunkt blir kraven på god estetisk kvalitet högre. I ett område med blandad bebyggelse från olika tidsåldrar och utan nämnda värden kan alltså PBL 3:1 tillämpas på ett mer liberalt sätt. Finns det angivna restriktioner i till exempel bevarandeprogram eller i översiktsplan angående estetik måste dessa givetvis tillämpas (RÅ\_2001\_ref\_31). Paragrafen kan användas av kommunen vid tillståndsärenden som bygglov men får en större tyngd om den uttrycks i en antagen plan. Kommunen bör i förväg ange hur bestämmelsen ska tillämpas i olika områden oavsett om bebyggelsen där anses vara värdefull eller inte. Bestämmelsen gäller både för befintlig och ny bebyggelse. Anpassningskravet gäller inte bara vid nybyggnation i befintligt område utan även i tidigare obebyggda områden. (Rosén 2007).

### **3.5 ESTETIKENS BETYDELSE**

För att kunna beskriva och förklara sambandet mellan estetiska kvaliteter och människors välmående kan delområdet miljöestetik, *environmental aesthetics* inom miljöpsykologin användas. Detta delområde fokuserar på den estetiska aspekten av relationen mellan människa och miljö. Olika teorier har formulerats om hur den estetiska upplevelsen uppstår, orsaken till att den uppstår samt vad som leder till att man föredrar det ena eller det andra. Forskningen uppvisar resultat som pekar på att miljöns skönhetsvärde, dess estetiska kvaliteter är mycket viktig för människans upplevelse av sin omgivning (Sternudd 2007).

Estetiska kvaliteter i människors närmiljö har en viktig påverkan på människors vilja att röra på sig, att motionera. Studier har visat att en miljö som upplevs som attraktiv och estetisk inbjuder mer till fysiska aktiviteter än de miljöer som upplevs som oattraktiva. En fysisk aktiv livsstil gynnar både individen och samhället. Estetiskt attraktiva omgivningar är därför viktiga för att motivera människor att på längre sikt ta motionspromenader och även för att upprätthålla vanan att promenera (Faskunger 2007).

Det finns flera saker som visar på att miljöns estetiska utformning påverkar oss omedvetet. En arbetsmiljö med låga estetiska värden kan få människor att kännas sig nedstämda och värdelösa. Möjligtvis tolkas en oattraktiv miljö som ett tecken på en avsaknad av omsorg om den som vistas i miljön. Forskarna är överens om att den estetiska upplevelsen av omgivningen är en del av interaktionen mellan människa och miljön som påverkar både välbefinnande och hälsa (Sternudd 2007). Dålig utformning av till exempel ett

bostadsområde kan bidra till en stillasittande livsstil men även till mental ohälsa som depression, risk för hjärt- och kärlsjukdom, övervikt och fetma samt minskade sociala kontakter och minskat nätverksbyggande (Faskunger 2007).

I en mängd undersökningar har det visat sig att många människor har väldigt lika, samstämmiga estetiska värderingar. Vid planering innebär detta att en strävan mot estetiskt tilltalande stadsrum uppskattas och efterfrågas av många. En plats som är estetiskt motbjudande kan skapa rädsla och osäkerhet vilket gör att människor söker sig därifrån. Upplevelsen av en estetiskt tilltalande plats kan däremot väcka känslor av trivsel och avslappning vilket gör att det skapas en vilja att stanna på en sådan plats (Sternudd 2007). Estetik har även ett samband med säkerhet och trygghet. Utformningen av staden måste vara sådan att det finns tydliga gränser mellan offentliga och privata rum. Byggnader måste vara vända ut mot staden för att göra det möjligt för de som vistas och bor där att se vad som händer där. Därmed blir det svårare att begå brott utan att bli upptäckt. Dessutom måste staden ha sådan utformning så att folk vill spendera tid på gatorna och de offentliga platserna i staden. Det är få människor som tycker att det är roligt att betrakta en folktom gata. Ju fler människor som vistas i staden desto fler ögon kan kontrollera det som händer där vilket ökar tryggheten (Jacobs 2004).



## 4 METODER FÖR KVALITETSSÄKRING

Det finns huvudsakligen tre olika sätt att arbeta med kvalitetsstyrning, kvalitetskontroller, offensiv kvalitetsutveckling (total quality management) och kvalitetssäkring. *Kvalitetskontroller* syftar till att ställa upp mätbara mål för en produktion det vill säga mål för en produkts tekniska egenskaper. Inom fysisk detaljplanering motsvarar detta krav på en viss byggnadshöjd eller ett visst material på fasaden. När denna metod används för kvalitetsstyrning uppstår problemet att man måste formulera exakta och entydiga krav för att uppnå önskat resultat. Konsekvenserna blir en enorm detaljstyrning alternativt att man kan vara säker på att uppnå den kvalitet som man tänkt sig. *Kvalitetssäkring* går ut på att säkra de rutiner och processer som ett företag har och på så vis uppnå en viss konstant kvalitetsnivå. I planeringssammanhang kan detta handla om att försäkra sig om att samråd hålls när detta krävs eller att ha specifika krav på bygglovshandlingar. Offensiv kvalitetsutveckling bygger på tanken att ett företag hela tiden ska förbättra sin organisation och kvaliteten på sina produkter och tjänster. Kvaliteten mäts därför genom förmågan att tillfredställa kundens förväntningar och behov. *Kvalitetskontroller* och *Kvalitetssäkring* som metoder har problemet att man redan i förväg måste veta vad man vill ha och på vilket sätt man vill utföra det. Risken är att kvalitetsstyrningen gör att ”rätt kvalitet” uppnås istället för god kvalitet. I planeringssammanhang är det sällan i förväg klart vad som är god kvalitet därför är risken att den ”rätta kvaliteten” blir dålig (Hultman 2002).

*Backcasting* innebär att man först skapar en önskvärd framtidsbild och sedan försöker hitta metoder för att uppnå denna målbild. *Konsekvensbeskrivningar* kan även användas. En process där ansvariga planerare ”tänker efter före” det planerade genomförs. Problemet med denna typ av teknik för att trygga resultatet är att de som kontrollerar resultatet ofta är de som varit ansvariga för planeringen. Det blir enkelt att ge sig själv godkänt (Larsson, Jalakas 2008).

### 4.1 ORTSSANALYS

Ortsanalysen är ett bra redskap för att skapa en gemensam bild av brister och kvaliteter i den byggda miljön. Genom ortsanalysen sammanställs och systematiseras de kunskaper som politiker, allmänhet och planerare behöver för att förstå platsens historia, ortens nuvarande situation och framtidsmöjligheter. Genom att göra ortsanalyser skulle kommunerna få mer information om orternas möjliga framtida utveckling och ha större möjligheter

att möta utvecklingen på ett bättre sätt. Det första steget i en ortsanalys är att göra en platsanalys som visar den byggda miljöns karaktär, som till exempel gestaltning och struktur. När dessa egenskaper betraktas får man en inblick i de möjligheter som varje plats har. Platsanalysen ger alltså kunskaper om dagens fysiska och rumsliga förhållanden och vilka krafter som har skapat och förändrat platsen historiskt sett i stadsbyggandet. Det är även en bra metod för att bli medveten om de offentliga rummens och arkitekturens estetiska kvaliteter. Platsanalysen är användbar vid stadsutveckling där de befintliga kvaliteterna är utgångspunkt för förändringen. Ett steg i ortsanalysen är att betrakta orten som en livsmiljö, hur människor både som individer och grupper påverkas av den byggda miljön. Med den byggda miljön menas här förutom byggnader även torg och grönområden samt livsmiljön närmast människan. Genom att analysera ortens roll och förhållande till omgivning blir det möjligt att jämföra orten med liknande orter, med andra orter i regionen och hur sambanden med omgivningen ser ut. Sambanden kan vara både upplevda genom till exempel näringslivet och fysiska genom exempelvis kollektivtrafik. För att få igång en systematisk ortsanalys är det bäst att välja ett tema för analysen att avgränsa det som analysen ska handla om, se figur 4 (Boverket 2006).

<b>ORTSANALYSTEMA</b>		
PLATSEN	LIVSMILJÖN	OMGIVNINGEN
Vilken är den vackraste respektive fulaste platsen?	Finns det möjlighet att genom ortsanalys förvandla en plats från trist till attraktiv?	Finns det möjlighet att vända en känd nackdel till en fördel och marknadsföra denna?

Figur 4 Figuren visar exempel på ett ortsanalysystema.

## 4.2 SWOTANALYS

SWOT-analys är ett verktyg som ofta används för att ta fram strategier för förändring, se figur 5. SWOT är en sammanskrivning av de engelska orden **S**trength (styrkor), **W**eaknesses (svagheter), **O**pportunities (möjligheter) och **T**hreats (hot). Enklast genomförs analysen som en inventering för det område som ska analyseras där styrkor och möjligheter noteras i en (+)kolumn och svagheter och hot i en (-)kolumn, se figur 5. Metoden är mycket användbar då

den genomförda inventeringen gör det tydligt vad som är viktigt att bevara och utveckla respektive vad som bör förändras (Larsson, Jalakas 2008).

<b>SWOT ANALYS</b>	
<b>+</b>	<b>-</b>
Styrkor	Svagheter
Möjligheter	Hot

Figur 5 Figuren visar exempel på ett schema som kan användas vid en SWOT-analys.

### 4.3 LYNCH ANALYS

Arkitekten Kevin Lynch gav år 1960 ut boken *Image of the city* som handlar om hur människor uppfattar sin omgivning och beskriver staden som en mental karta. Analysen är en metod som ofta används som planeringsunderlag. Allmänheten intervjuas och får rita mentala kartor över en utvald plats och professionella planerare gör en systematisk analys av platsen. Analysen utgår ifrån fem olika strukturer som påverkar hur människor rör sig och orienterar sig i staden. Strukturerna kan användas i analyser av städer och stadsdelar för att öka städernas orienterbarhet men även dess estetiska kvaliteter. *Path* (Stråk) är linjära element i staden där många människor rör sig och utgörs av till exempel gator och gångvägar. Stråk är viktiga för hur människor uppfattar en stad då upplevelsen blir som starkast vid transport och rörelse igenom den. *Edge* (Barriär/Kant) är ett linjärt element som varken används som eller upplevs som stråk. Stora trafikleder, järnvägar och andra element som hindrar rörelsen på ett stråk anses vara barriärer. Kanter kan vara floder, vattendrag och andra grönområden som enar eller sammankopplar två olika stadsdelar. *Node* (Knutpunkt) är ofta platser i en stad där olika stråk möts som korsningar eller torg. *Landmark* (Landmärke) är en punkt i en stad som bäst upplevs på avstånd som till exempel en hög byggnad eller på mer lokal nivå en butiks skylt. Landmärket hjälper stadens invånare och besökare att strukturera och identifiera en stadsdel. *District* (Område) är stora eller mellanstora delar av staden som går att identifiera och är viktiga för orienterbarheten men även för den lokala tillhörigheten och identiteten (Boverket 2006) (Lynch 1960).



## 5 HÅLLBAR STADSUTVECKLING

### 5.1 STRATEGISK PLANERING

Strategin tillhör de som har makt, alltså de styrande. Detta innebär att de som har makt också betraktar en situation på ett rationellt och distanserat sätt. Taktik handlar däremot om att hantera en situation som uppstår just nu och försöka göra det bästa av tillgängliga resurser. Stadsplanering är i sin natur strategisk och även de estetiska reglerna (utformningen av den fysiska miljön) tillhör strategin. När ett hus ska byggas är arkitektens arbete strategiskt. Det ingår i hans/hennes yrkesroll att göra en plan för hur huset ska byggas. I relation till en plan är arkitekten liksom byggaren och beställaren istället taktiker. Det gäller att göra det bästa av en given situation som uppkommit utan att ha haft någon delaktighet i planens utformning. Planarkitekten är både strateg och en taktiker. Yrkesrollen innebär att skapa strategier men också att vara taktisk för att göra det bästa möjliga av en planeringssituation som styrs av lagar, ekonomiska förutsättningar och ibland motstridiga politiska viljor (Hultman 2002).

### 5.2 ESTETIKENS MÖJLIGHETER

I början på 1990-talet började arbetet mot en hållbar utveckling. Problemet med detta begrepp är att de flesta är positiva till en hållbar utveckling men få vet vad begreppet egentligen betyder. I Brundtlandrapporten som kom 1987 beskrivs hållbar utveckling som ”*en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov*” (Hall 2002). Denna definition av hållbar utveckling finns även inskriven i svensk lagstiftning i Miljöbalken 1 kap 1 §. I arbetet för hållbar utveckling är det viktigt att arkitekturen är av god kvalitet för att förlänga en byggnads livslängd. Detta bidrar därmed med hushållning av ekonomiska resurser och naturresurser (Prop. 1997/98:117).

Hållbar design, *sustainable design* anses ofta ur ekonomisk synpunkt felaktigt vara mer kostsamt att utforma och bygga. Det finns fördomar som säger att de enda vinsterna som kan göras vid en sådan satsning uppstår på grund av minskad energiåtgång. Detta behöver inte vara sant. Det finns flera exempel på hållbar design som leder till lägre kostnader. Vid utformningen av hållbara byggnader väljs material och materialets struktur med större omsorg och byggnaderna blir därför ofta mer tåliga och flexibla i drift. De kan då användas



på ett mer effektivt sätt. Välutformade byggnader har en konstruktion med högre standard än vanligt och som generellt kräver mindre underhåll och renovering. På längre sikt finns flera vinster med en hållbar design då kvaliteten på den bebyggda miljön totalt sett ökar (Pitts 2004). Arkitekterna bakom Bo01 i Västra hamnen beskrev hållbarhet som synonymt med god arkitektur. Ett antal av arkitekterna har gett förslag på ytsnåla eller billiga lägenheter. Andra har utformat lägenheter som klarar förändringar för framtida ännu okända krav. Även grundläggande arkitektoniska kvaliteter nämns som rummens proportioner, genomsikt, ljusföring och användbarhet nämns som en del av hållbarheten. Vissa av arkitekterna har försökt att hitta en tidlös design när de arbetat med Bo01 projektet. Arkitekterna var trots sina olika lösningar överens om att god kvalitet ger hållbarhet och bidrar till att människor engagerar sig i sin närmiljö (Dalman 2001).

### **5.3 STADENS ATTRAKTIVITET**

Städerna tävlar mot varandra genom olika symbolprojekt som ska visa på attraktivitet, dynamik och framåtanda. Satsningar görs på spektakulära kulturhus, stadsbyggnadsprojekt såsom Globen i Stockholm men även olika typer av festivaler. Alla dessa satsningar görs för att locka besökare som genererar intäkter när industrier och andra traditionella näringar försvinner. Mycket av stadsbyggandet är inriktat mot förnyelse av stadskärnor, omvandling av gamla industri- och hamnområden eller nya anläggningar för detaljhandel, kultur och underhållning. Konkurrensen har resulterat i att städernas gestaltning och innehåll likriktas. Förnyelsen av stadskärnorna ges samma estetiska uttryck. Gator och torg får en likartad utformning precis som butiker, restauranger och caféer. Konsert- och kulturhus byggs på likartade sätt i centrala lägen. En stor del av bostadsbyggandet sker i vattennära lägen med en gestaltning som är ungefär likadan i alla städer. I städernas utkanter finns detaljhandlarna vars butiker har samma utseende och utbud överallt. I denna konkurrenssituation är det viktigt att städerna hittar strategier och skapar en egen identitet för att skilja ut sig från mängden (Frank 2005).

### **5.4 STRATEGINS NÖDVÄNDIGHET**

Vid planering av en stad är det viktigt att välja en genomtänkt profil för att på bästa sätt formulera planeringsstrategier för staden. Strategin ska styra den fysiska helheten men ändå tillåta att enskilda projekt utvecklas efter sina behov. En vald strategi ska styra samband, teknisk försörjning, lokalisering, gemensamma rum och miljöer men även ge avvägning mellan bevarande och exploatering. Stadens attraktivitet utvecklas när kommunen fastställer tydliga

mål och inriktning för kvalitet som marknadens aktörer ska följa (Ullstad 2008). Ett exempel på detta är Malmö som har gått ifrån att vara en industristad på nedåtgående till att bli en attraktiv stad. Mycket av Malmös positiva förändring och utveckling har en grund i stadsstyrets det vill säga politikernas visions- och beslutskraft (Andersson 1998). Risken med att forma en stad efter en tydlig strategi är att den offentliga planeringen inte ser eller respekterar gränsen mot det privata. En alltför inkräktande offentlig planering minskar stadens mångfald och komplexitet (Ullstad 2008). I historiska stadskärnor är stadens helhet mer påtaglig än i modernare städer som oftare framstår som en summa av byggnader. Detta gör att byggnaderna alltmer blir byggherrens enskilda intresse istället för delar av stadens miljö. Många kommuner arbetar idag med stora byggherrar vilket kan leda till nedanstående problematik(Linn 1998)(Frank (red.) 2005).

Avsaknaden av en tydlig övergripande strategi formar en stad istället efter de olika projekt som genomförs i staden. Projekten möter de behov och krav som uppstår i nuet. Kommunen följer exploatörernas projekt med detaljplaneläggningen och gör de tillägg som är nödvändiga för att klara trafik och övrig teknisk försörjning. Risken med att arbeta på detta sätt är att helheten som skapas inte passar någon på längre sikt. Gemensamma funktioner och behov skapas inte av enskilda projekt som läggs samman utan av en övergripande strategi. Ur detta perspektiv flyttas det kommunala planmonopolets makt - och initiativtagande allt mer till den privata sektorn. Detta innebär att makten flyttas från politik till marknad, från myndighet till enskild samt från kommun till exploatör och från byggnadsnämnd till byggherre. Sammanfattningsvis kan utvecklingen beskrivas som förskjuten från en planeringskultur med en demokratisk och öppen process som ”tänker efter före” till en process styrd av projekt där initiativen kommer främst från exploatörer, verksamheter och markägare. Även marknaden förlorar på denna utveckling då stadens attraktivitet och därmed hållbarhet minskar då staden inte längre är sammanhållen och mångfunktionell (Ullstad 2008)(Boverket 2008a).

## **5.5 KREATIV FASTIGHETSJURIDIK**

Plangenomförandet garanterar åtkomst till byggrätter. Kritiker menar att detaljplanen borde användas på större områden än idag, vara mer generella och endast lägga fast en struktur. Formen som anges i detaljplanen utvecklas sedan vidare vid bygglovsprocessen där den estetiska utformningen fastställs. För ett effektivt plangenomförande är det viktigt att juridisk kompetens

används på ett tidigt stadium för att garantera att detaljplanen blir möjlig att genomföra. Blandad bebyggelse genom att till exempel ha bostäder, arbetsplatser och affärsverksamhet i ett och samma kvarter är ofta ett mål vid hållbart byggande för att minska transportbehovet (Länsstyrelsen 2008). För att kunna uppfylla detta är en lösning att i bostadshusens bottenvåningar bygga på ett sådant sätt med till exempel stora fönster ut mot gatan så att det är enkelt att omvandla bostäder till kommersiell verksamhet när efterfrågan på detta ökar. Detta har gjorts bland annat i förnyelsen av Lomma hamn i Lomma och Norra Hamnen i Helsingborg.

För att lyckas bygga den stad med flera funktioner inom ett kvarter som ofta eftersträvas i dagens planering krävs en tydlig styrning och strategi för att lyckas samordna de intressen som finns i en sådan exploateringsprocess. Länsstyrelsen i Skåne har lyft frågan om den blandade staden till debatt och undersökt vilka hinder det finns för ett stadsbyggande av detta slag. Det som framkommer är bland annat skyddsavstånd runt arbetsplatser men även rådande regler och lagar samt planeringsprocesser. Risken för konflikter kan minska viljan att utveckla blandstaden. Lösning på detta kan vara att utnyttja de möjligheter som finns i lagstiftningen. Medborgarinflytande ger möjlighet för var och en att slå vakt om sitt eget intresse och hindra utveckling genom protester och överklaganden. Tillspetsat kan man påstå att det är lättare att bygga funktionsseparerat, gles och utan engagemang för att undvika de konflikter som kan uppstå. Konflikter uppstår när olika verksamheter ska samsas på en och samma plats. Ett exempel på konflikter som har uppstått gällde caféerna i Västra hamnen i Malmö. Ett av dessa blev så populärt att bostadsrättsföreningen ville säga upp kontraktet för att caféets gäster upplevdes som störande. För att lyckas med att blanda staden krävs ett utvecklande av lagar och regler. Vid kommersiella verksamheter i bottenvåningen kan tredimensionell fastighetsbildning användas för att undvika problem med blandad bebyggelse. Den kommersiella fastigheten blir en egen fastighet och har på så vis större säkerhet för att kunna bedriva sin verksamhet (Länsstyrelsen 2008).

### **5.5.1 NORRA SORGENFRI**

Norra Sorgenfri är Malmös äldsta industriområde. Det är beläget öster om stadskärnan. Området har haft flera olika verksamheter som spårvagnshallar, gasverk och korvskinnsfabrik. Det finns fortfarande många verksamheter kvar men eftersom mycket av området är tomt sedan 1970-talet finns det möjligheter att satsa på förnyelse av området (Malmö stad 2008). Vid förnyelse

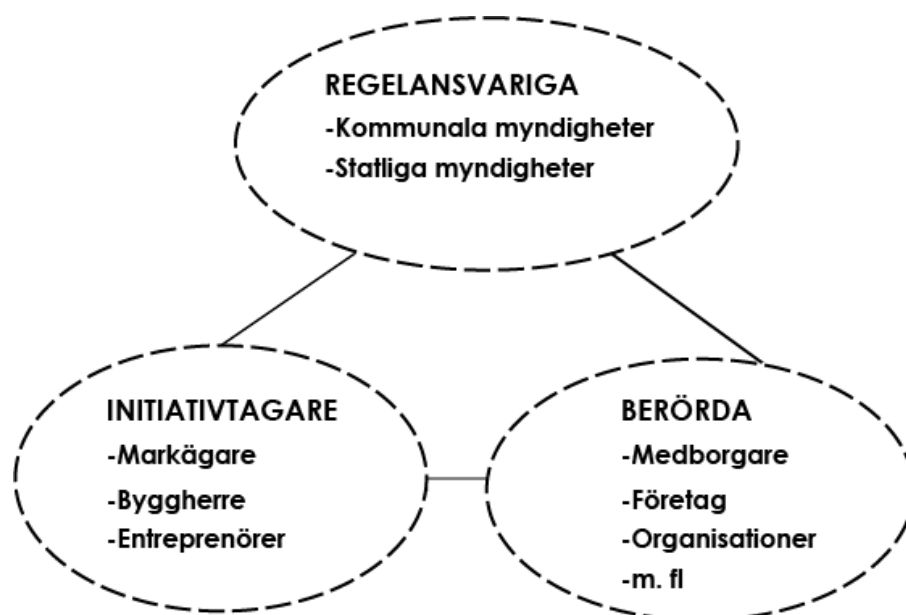
av Norra Sorgenfri vill Malmö stad eftersträva en blandad stad och inte den storskalighet som tidigare oftast byggts. För att skapa den variation som eftersträvas är tidsplanen för projektet lång och genomförandet kommer att ske stegvis när fastigheterna behöver förnyelse och verksamheter inte längre är lönsamma. I de flesta andra projekt planeras stora fastigheter som byggs av en byggherre. För att skapa variation ändras fasaderna för att variera utseendet. Med mindre fastigheter och med många aktörer finns förhoppningar hos Malmö stad att lyckas med utvecklandet och förvaltandet av stadsdelen blir småskaligt. För att kunna styra projektet i denna riktning söks därför mindre byggherrar och förvaltare. De aktörer som är intresserade av ett större fastighetsinnehav får äga flera fastigheter om de är belägna på olika platser. Fastighetsplanen lyfts fram som ett verktyg för att låsa fastighetsindelningen så att fastigheterna blir i den storlek som eftersträvas (Länsstyrelsen 2007).



## 6 STADSUTVECKLINGENS VILLKOR

### 6.1 STADSBYGGANDETS AKTÖRER

Den som bygger nytt, bygger om och renoverar staden bestämmer också över dess framtid. I kommunens samarbete med exploatör måste förändringar ske som gynnar hela stadens framtid. Detta kräver stor förhandlingsskicklighet, goda idéer och stöd i opinionen. För att uppnå ett bra resultat måste reflektioner göras över de aktörernas olika roller i stadsutvecklingen (Frank 2005).



Figur 6. Figuren visar de olika aktörernas roller i stadsbyggnadsprocessen (Cars 1992).

I stadsbyggandet finns det främst fyra olika aktörer, se figur 6. *Byggherren/Fastighetsutvecklare* som vill tillmötesgå kommersiella intressen, vissa behov inom sina ekonomiska ramar. *Staten* reglerar genom lagstiftning att allmänna intressen tillgodoses och att hänsyn tas till enskilda intressen. *Kommunernas* uppgift är att se till att den tänkta förändringen är förenlig med invånarnas krav på kommunens ekonomi, miljö och bebyggelseutveckling. *Berörda medborgare* värnar om sin egen miljö och sina fastigheters värde. Det är möjligt att dela upp dessa aktörer på de tre olika typer av roller i stadsbyggandet, initiativtagare, regelansvariga och berörda. Här är det viktigt

att notera att samma aktör kan spela olika roller under processens gång. *Initiativtagare* kan vara både offentliga och privata aktörer. Kommunstyrelsen/kommunfullmäktige och byggnadsnämnden/stadsbyggnadskontoret har dubbla roller både som regelansvariga och som initiativtagare. Privata aktörer kan även ta initiativ till markförändringar om detta kan samordnas med kommunens intressen. Initiativet är alltså bundet till aktörer som äger mark och som har idéer och resurser att satsa på en förändring. De olika aktörerna är sammankopplade som ett nätverk på grund av det utbyte av resurser som måste ske för att åstadkomma en ändrad markanvändning. Utbytet och samordningen mellan aktörerna kräver anpassningar och överenskommelser. Resultatet av planeringsprocessen blir därför olika beroende av de resurser och relationer olika intressenter kan bidra med och skapa för att förverkliga sina intentioner. Flera aktörer som går samman och agerar tillsammans har som kollektiv större möjligheter än en enskild aktör att genomföra ett projekt. I inledande skeden i planeringsprocessen kan det därför löna sig att undersöka vilka kunskaper de övriga aktörerna med viktiga roller har (Cars 1992).

## **6.2 PLANERINGSMETODER**

### **6.2.1 RATIONELL PLANERING**

Den rationella planeringsmetoden innebär att man följer en i förväg uppgjord mall för hur planeringen ska gå till. I första steget formuleras ett mål och därefter ska olika utvecklingsmöjligheter beskrivas och konsekvensbedömas. Valet av alternativ baseras ofta på en cost-benefit analys som bedömer den ekonomiska nyttan av de olika alternativen utifrån objektiva kriterier. När ett planeringsalternativ valts antas planen och genomförandet påbörjas. Genomförandet ger nya erfarenheter som kan användas vid planeringen av nästa projekt. Denna arbetsgång överensstämmer inte helt med verkligheten och har därför ändrats något. Det är till exempel viktigt att använda sig av tidigare erfarenheter genom hela planeringsprocessen. Att formulera mål utan att ta hänsyn till aspekter i genomförandefasen är svårt. Genom att använda sig av denna modell blir det möjligt att kontrollera en utvecklingsprocess och att inordna den i ett begripligt och överskådligt sammanhang. När miljonprogrammen byggdes på 1960- och 70 talet användes den rationella planeringsmodellen i hög grad. Under denna period materialiserades och teknifierades mänskliga behov vilket gjorde att den fysiska planeringen ofta blev misslyckad (Nyström 2003).

### **6.2.2 KOMMUNIKATIV PLANERING**

Kommunikativ planering är ett samlingsnamn för flera olika metoder och teorier utvecklade av olika planeringsteoretiker. Denna typ av planering fokuserar på utveckling av själva processen, alltså planeringens innehåll, de olika aktörernas roller och inflytande i den. Medborgarna ges möjlighet att representera sig själva i grupper eller som individer och inte som traditionellt genom de politiska partierna. Planeringens ska ske med medborgarna som tillför erfarenheter till processen. Planeraren som innehar expertrollen ska även skapa en dialog kring planfrågorna med medborgare och andra aktörer i samhället. Grundtanken är att diskussionen ska nå fram till en gemensam ståndpunkt. Den centrala uppgiften för planeraren är att avgöra vilka som berörs av planeringen och hur deras synpunkter och erfarenheter ges utrymme i planeringen (Nyström 2003)(Larsson, Jalakas 2008).

### **6.2.3 FÖRHANDLINGSPLANERING**

Förhandlingsplanering innebär att kommun och exploatör i ett tidigt skede avtalar om planering och byggande. Denna typ av planering uppstod i slutet på 1980-talet då offentliga sektorn hade brist på resurser samtidigt som privata aktörer blev mer aktiva i planeringen av markanvändningen. En kommun kan genom sitt planmonopol ge utökad byggrätt och byggherren lämnar något i utbyte för den utökade byggrätten. Projekt som beräknas ge en planvinst kan på detta sätt finansiera anläggning eller annan nytting inom exploateringsområdet eller på annan plats i kommunen (Miller 1993). Medborgarnas och politikernas inflytande påverkas negativt om det finns ett avtal som reglerar markanvändningen innan detaljplanen behandlas i samråd och i politiska nämnder. Benägenheten att föreslå ändringar som påverkar utförandet av planen minskar starkt på grund av de ekonomiska konsekvenser som kan uppstå vid avsteg från avtalet. Detta leder även till att intresset för att göra ändringar i planförslaget minskar. Förhandlingen med byggrätter fastställs i avtal, vilket gör det svårt att få insyn och kunna påverka de överenskommelser som görs. Kommunen binder genom avtalet upp sig och detaljplaneprocessen blir en formell process som endast följer fastställt avtal. Exploatörer har ofta kritiserat planeringsprocessen för att vara långsam. En mer kreativ process är därför önskvärd. Därför har det blivit alltmer vanligt med förhandlingar och informella överenskommelser istället för regelstyrd och formaliserad planering (Nyström 2003). För att uppnå mer öppenhet vid tidiga överenskommelser kan en lösning vara att kommunen utformar



planprogrammet i den inledande programfasen i samarbete med den tilltänkta exploatören (Miller 1993).

### **6.3 EXPLOATERINGSAVTAL**

Exploateringsavtal används när byggherren äger marken i det område ett byggprojekt ska initieras. Eftersom kommunen genom det kommunala planmonopolet har rätt att bestämma var, hur och när en detaljplan ska upprättas tecknas exploateringsavtal alltid före kommunens antagande av detaljplanen. Avtalet ingås oftast precis innan planantagandet. Ett vanligt villkor för att avtalet ska bli giltigt är att planen vinner laga kraft. Huvudsyftet med exploateringsavtal är att klargöra överenskommelser mellan kommunen och en byggherre om hur en exploatering ska genomföras. Exploateringsavtal kan därför vara en möjlighet att reglera utformningen av allmänna platser som gator/vägar, torg, parker och grönområden. De gestaltningsprogram som kompletterar detaljplanens bestämmelser kan skrivas in i avtalet för att specificera bebyggelsens utformning. Möjligheterna att reglera bebyggelsens utformning i exploateringsavtal bestäms främst av 2 och 3 kap PBL. För detaljplaners utformning är bestämmelserna i PBL 5:7 viktiga då denna paragraf anger vilka möjligheter det finns att reglera detaljplanens innehåll. I avtalet är det även viktigt att skriva in förfarandet vid tvister och även reglera viten om någon av parterna inte uppfyller avtalet. Exploateringsavtal är offentligtrettsliga avtal. Detta innebär att när kommunen ingår ett exploateringsavtal får kommunen inte framtvinga prestationer från en exploatör som går utöver lagstiftningen (Kalbro 2007). I planarbetet med området Henriksdalshamnen i Hammarby sjöstad, Stockholm har det i exploateringsavtalet som tecknats mellan exploateringsnämnden och respektive byggherre skrivits in hänvisningar till uppförda kvalitetsprogram. Detta har gjorts för att stärka kvalitetsprogrammet som ett gemensamt underlag för både kommunen och byggherrarna vid projektering, bygglovhantering, byggande och förvaltning av bebyggelse inom planområdet (Stockholms stad 2008).

### **6.4 MARKANVISNING**

Markanvisningsavtal innebär att kommunen äger marken när exploateringen påbörjas. Vid undertecknandet av avtalet sker en överlåtelse av marken till byggherren, en s.k. markanvisning. Markanvisning innebär en rätt att under viss tid och på vissa villkor ensam få förhandla med en kommun om förutsättningarna för genomförande av exploatering av ett visst markområde som kommunen äger (Stockholm stad 2007). Avtalet är i princip ett köpeavtal

och därför inte beroende av detaljplanens antagande. Markanvisningar görs ofta i planprocessens inledningsskede och marken överläts då till byggherren under förutsättningar att en detaljplan senare kommer att antas. Denna typ av avtal kan även användas för att som i exploateringsavtalen reglera bebyggelsen och de allmänna platsernas utformning (Kalbro 2007).

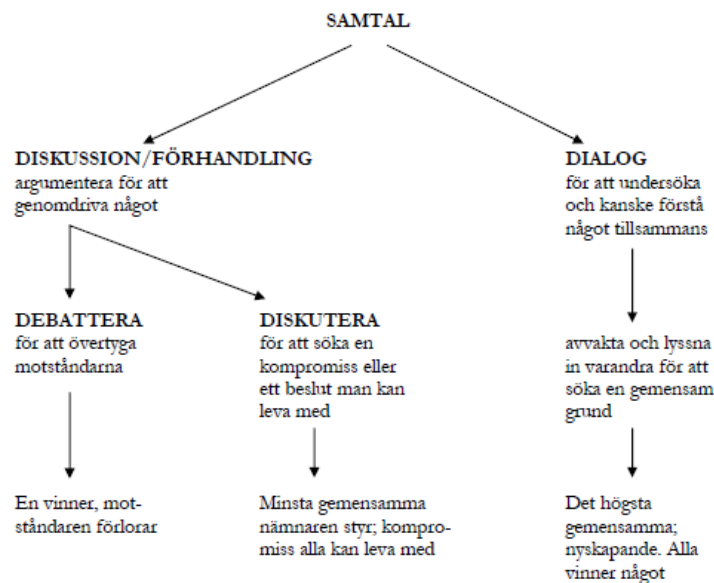


## **7 STYRNING MOT ESTETISK KVALITET**

### **7.1 INTERAKTION: SLUTRESULTAT?**

Arkitektur tar alltid plats i ett sammanhang, det är därför svårt att definiera en specifik användares/beställares krav som ska tillfredställas. Platser används inte bara av dem som betalar för husen. Därför blir det svårt att använda sig av olika typer av metoder för att mäta kvalitet eftersom dessa riktar in sig på tekniska, mätbara egenskaper och rätt kvalitet. I strävan mot god arkitekturkvalitet vid ett byggprojekt måste man istället skapa en gemensam vision om god kvalitet. Dessutom måste det finnas en gemensam vilja skapa denna kvalitet. Arkitektonisk kvalitetssträvan kan innebära att man aktivt arbetar med att skapa gemensamma värderingar för att visst projekt. (Hultman 2002). De olika kompetenserna som är inblandade i en planprocess har ofta olika utgångspunkter inför projektet. Det är därför viktigt att vara medveten om på vilket sätt dialogen eller samtalet förs mellan de olika parterna, se figur 7. Grundregeln när man väljer ut de personer som ska arbeta med projektet är att alla de som blir berörda av det färdiga resultatet bör vara representerade. Det är viktigt att tydliggöra avsikterna med ett projekt för samtliga inom arbetsgruppen. Detta skapar möjligheter att lösa potentiella konflikter i arbetsprocessen och att skapa en positiv arbetsmiljö. Problem i processen undviks lättast genom möten där det finns plats för erfarenhetsutbyte.

Formulerade avsikter gällande en planerad byggnads arkitektur gör det lättare att skapa program för utformning av arkitekturen, skapa en dialog mellan de inblandade aktörerna och forma en fysisk verklighet som svarar mot avsikterna. Arkitekten bör använda ord och begrepp som alla inblandade parter och speciellt byggherren i processen förstår för att möjliggöra kvalitetssäkring av utformning. Under processen är det viktigt att beställaren kontinuerligt kontrollerar att byggnadens utformning framarbetas på ett sätt som överensstämmer med avsikterna i projektet (Kjessel, Carlsson 1995).



Figur 7. Figuren visar olika typer av samtal som kan föras emellan de involverade aktörerna (Ranger 2006).

Beställaren medverkar i att formulera och lägger fast förutsättningarna vid starten av processen och engagerar sig sedan under hela processen genom att värdera de förslag och skisser som utarbetas i förhållande till avsikterna. Den kreativa processen och arbetet med idéer kan skapa nya möjligheter som inte funnits från början och som kan bidra till ett bättre slutresultat om de inblandade parterna i projektet har ett öppet och flexibelt arbetssätt. Om oväntade lösningar dyker upp under processen och tas tillvara kan spontan kvalitet uppkomma. Avsteg från de avsikter som projektet styrdes av från början kan innebära en förbättring av den arkitektoniska kvaliteten hos projektet. En regelbunden omprövning av mål, krav och attityder är nödvändig för att uppnå god kvalitet(Hultman 2002).

## 7.2 PROGRAM

Kommuner som ska planera stadsdelar innehållande bostäder och verksamheter använder sig ofta av arkitekturprogram, kvalitetsprogram, gestaltningsprogram eller stadsmiljöprogram som hjälpmedel i planeringsprocessen. Programmen används som hjälp vid den strategiska planeringen att genomföra arkitektoniska kvaliteter och estetiska värden. Dokumenten är inte juridiskt bindande utan arbetas in detaljplanen eller läggs in som bilaga till exploateringsavtalet.

*Arkitekturprogram* kan definieras som program som beskriver bebyggelsen på en övergripande kommunal nivå. Programmet innehåller allmänna råd som visas med hjälp av illustrationer och text om hur tillkommande miljöer ska gestaltas och/eller anpassas. Det ska ange rekommendation om byggnaders placering och yttre form med hänsyn till stads - och landskapsbild men även natur- och kulturvärden på platsen. Kort sagt visar ett arkitekturprogram kommunens arkitekturpolicy på en generell nivå.

*Gestaltningssprogram* används främst i kommunernas arbete med översiktsplaner och detaljplaner. Kommunen använder denna typ av dokument för att ge arkitekterna anvisningar för kommande bebyggelse. Programmet ger riktlinjer för utformningen av den yttre miljön, bebyggelsen och anger även den helhetsverkan som önskas i projektet. Programmet förändras ofta under planeringsprocessen och visar principiella lösningar i början av projektet för att visa mer detaljerad gestaltning senare i planerings- och byggprocessen.

*Kvalitetsprogram* som begrepp ska helst användas endast för program som beskriver hur organisationer och företag arbetar med kvalitetsfrågor i sin verksamhet. Programmet ska ha ett helhetsperspektiv för bland annat miljö, infrastruktur, kulturmiljö och ekologisk hållbarhet. Det ska även fokusera på hur tekniska, estetiska, funktionella och ekonomiska kvaliteter ska säkras av byggherrens kvalitetsansvariga personal. Programmet är ofta platsbundet och syftar till att ange principer för hur ett ska utformas på en viss plats som till exempel Västra hamnen i Malmö eller Lomma hamn i Lomma.

*Stadsmiljöprogram* ska främst beskriva hur kommuner arbetar med kvalitetsfrågor gällande offentliga platser och torg där cyklister och fotgängare rör sig. Programmet ska ha en övergripande karaktär och ge riktlinjer främst för de centrala delarna av staden (Svensson, Tornberg, Rönn 2006).

### **7.3 PARALLELLA UPPDRAG**

Parallella uppdrag innebär att en beställare (till exempel en kommun) ger uppdrag avseende ett och samma projekt till flera arkitektföretag samtidigt. Vid denna form av process arbetar arkitektföretagen i öppen dialog med beställaren som på så vis följer och påverkar arkitekternas arbete under uppdragets gång. Parallella uppdrag används i de situationer då beställaren behöver utreda olika alternativ och få ett bredare beslutsunderlag för projektets vidareutveckling. Syftet kan också vara att få fram underlag för att formulera ett heltäckande program för det fortsatta arbetet. Denna process kan också användas för att välja arkitekt för det fortsatta projektet och blir en möjlighet att utreda vilket arkitektföretag som bäst kan genomföra projektet.

Grundmotivet till att välja parallella uppdrag är alltså i de fall frågeställningarna och projektets förutsättningar är komplexa och inte helt utvecklade. Vanligast är att två till fem arkitektföretag deltar i ett parallellt uppdrag. Hur många som bör delta är beroende på projektets komplexitet. Risken med att ha för många deltagare är att det blir alltför svårt för beställaren att bedöma alla förslag på ett optimalt sätt. Vid extra projekt som innehåller flera osäkra faktorer är det bra att dela upp processen i två etappar för att öka graden av samverkan och dialog mellan beställare och arkitekter. För beställaren är dialogen viktigt för att kunna följa och styra arbetet och vid behov även ge kompletterande direktiv till arkitekterna. Arkitektföretagens förslag ska bedömas av sakkunniga. En extern jury med olika kompetenser väljer ett förslag som ska fortsätta att bearbetas (Sveriges Arkitekter 2008a).

#### **7.4 DESIGNDIALOG**

*Designdialog* är en metod som kan användas i ett tidigt skede för att göra en analys av behov, formulera mål och skapa idéer som kan fungera som underlagsmaterial vid programskrivning och arkitektarbete. Arkitekten leder processen som byggs upp av flera workshops under en kort tidsperiod. Processen är till för att utveckla målsättningar och visioner genom gemensamt utforskande och designarbete. Aktiviteterna genomförs med hjälp av olika verktyg som video, designspel och visualiseringar. För att underlätta för inblandade parterna som inte är vana vid att uttrycka sig i designtermer kan designspel vara särskilt effektivt. Då utformas en spelplan där deltagarna får en överblick över området som ska förändras och spelbrickor som enkelt kan flyttas runt för visa övriga deltagare olika förslag på lösningar. Det gemensamma arbetet med designen leder ofta till större engagemang från de inblandade parterna för utformningen av projektet. Genom att flera parter är med i designprocessen undviks riskerna att byggnader utformas på ett sätt som hyllas av andra arkitekter men som inte uppskattas av människor i allmänhet. För att designdialogen ska bli givande är det viktigt att den ansvarige arkitekten har sådana kunskaper om projektet att han/hon har möjlighet att på ett lyckat sätt välja dialoggruppens sammansättning. En designdialog som inte kan genomföras skapar ofta större skada än nytta då risken vid ett ”misslyckande” är att de inblandade parterna blir frustrerade och tappar intresset för projektet (Fröst 2004).

#### **7.5 TÄVLINGSFORMER**

En arkitekttävling innebär att flera arkitekter samtidigt arbetar med samma uppgift utifrån samma förutsättningar och i konkurrens om ett uppdrag

och/eller en prissumma. Tävligen ska ge utrymme för en kreativ process som ger djupare kunskap om projektets förutsättningar och möjligheter. Samma villkor gäller för alla deltagare i tävlingen och de förslag som tävlar ska vara anonyma för att valet av vinnare ska bli så objektivt som möjligt. Därför finns det ingen dialog mellan de tävlanden och arrangören under själva tävlingsarbetet och tävlingsförslagen bedöms anonymt av en i förväg vald jury. Genom att använda tävlingsformen kan den arkitekt som visar sig ha den bästa eller mest användbara idén för det aktuella projektet utses. Den kreativitet och kompetens som satsas i en bra tävling är värdeskapande då samtliga deltagare strävar för att åstadkomma det bästa förslaget för arrangören. För beställaren är arkitekttävlingen ett bra sätt att hitta den bästa kombinationen av form, funktion och ekonomi för det aktuella projektet och samtidigt även välja den bästa arkitekten för projektet. Arkitekterna som deltar får möjlighet att i jämbördig konkurrens med andra arkitekter pröva och utveckla sin förmåga. Politiker och allmänhet får i samband med tävlingen underlag till en offentlig diskussion om arkitektur - och stadsbyggnadsfrågor men även en möjlighet att marknadsföra och rikta uppmärksamhet mot den egna orten eller kommunen. Byggherrar använder oftast en arkitekttävling som en möjlighet att kunna välja mellan ett antal alternativ till utformning av en plan, en byggnad, en anläggning. Detta brukar benämnas projekttävling. En idé tävling däremot syftar till att ta fram underlag för olika handlingsalternativ och skapa debatt omkring dessa utan att ett fortsatt uppdrag utlovas. Inför varje tävling måste beställaren presentera ett program som ger förutsättningarna för tävlingen. De redovisade förslagen bedöms av en jury vanligtvis utifrån tre typer av kvaliteter: arkitektonisk gestaltning, funktionalitet och genomförbarhet (Sveriges arkitekter 2008).

Markanvisningstävling används ofta för att hitta en långsiktig byggherre/finansiär och förvaltare för den exploatering som ska genomföras. Syftet med tävlingen är att genom att låta flera byggherrar tävla mot varandra hitta den bästa helhetslösningen för den plats som ska exploateras (Helsingborgs stad 2010c).

## **7.6 FÖRHANDLING**

Formellt har kommunen stark ställning men saknas tillräcklig kompetens i förhandlingsteknik hamnar kommunerna lätt i en situation där byggherren bestämmer villkoren i avtalet. När de privata aktörerna som fastighetsföretag och fastighetsutvecklare får allt större roll i hela planeringsprocessen skapar de själva projekt i samverkan med kommun, kunder och andra intressenter i



samhället. Kommunernas roll blir att samordna och ge grundläggande ramar i sådana projekt. Istället för att göra färdiga planer väljer många kommuner att göra olika typer av kvalitetsprogram för att styra och samordna utformning och innehåll på projekten. Byggherrarna får sedan tolka dessa program och komma med förslag som kommunen sedan granskar och godkänner efter att berörda medborgare har fått möjlighet att uttrycka sin åsikt om framlagt förslag. I dessa situationer uppstår ofta konflikter på grund av motstående intressen. I förhandlingarna skapas lätt låsta positioner där parterna inte ser lösningar som bättre kan tillgodose alla intressenters behov och krav (Fröst 2004).

## **7.7 EXPLOATERINGSPROCESSEN**

Informella kontakter kan gynna både kommunen och privata exploatörer. De offentliga aktörerna ges chans att förankra planeringens genomförande på ett tidigt stadium (Nyström 2003). Stora och komplexa projekt kräver en byggherres medverkan från ett tidigt stadium. Denna typ av projekt innebär ofta stor ekonomisk risk för de inblandade aktörerna. Därför är det bra att börja förhandlingarna tidigt och fastställa avtal som samordnar de olika aktörernas insatser. Detta ger även möjlighet att fördela ansvar och ge säkerhet för investeringar i projektering och planering. Överenskommelserna ligger sedan till grund för de risker som de utsätts för vid projektets genomförande. Kritiken mot denna typ av handel med byggrätter gäller som tidigare nämnt den minskade öppenheten i planeringsprocessen. Kommunerna glömmer även enligt kritikerna sitt ansvar för att skapa goda miljöer och tänker istället på den vinst som kan göras (Miller 1993).

Det vanligaste situation vid markexploatering innebär att kommunen äger marken. Innan detaljplanearbetet börjar utses en byggherre som kommunen tecknar ett markanvisningsavtal med. Avtalet kan till exempel reglera ansvaret för planerings- och projekteringsarbetet men även fördelningen av kostnader mellan kommunen och byggherren. Planen tas sedan fram gemensamt av byggherren och kommunen. Ett slutligt avtal upprättas när detaljplanen är färdig. Detta reglerar bland annat ansvar för olika åtgärder för att genomföra planen.

Näst vanligaste situationen är att byggherren äger marken och att byggherren och kommunen gemensamt tar fram detaljplanen. Exploateringsavtal upprättas mellan kommunen och byggherren om byggherren är ensam markägare inom exploateringsområdet. Innan exploateringsavtalet tecknas kan parterna ingå i

ett föravtal. Detta reglerar bland annat kommunens och byggherrens uppgifter vid planeringen och vem som ska stå för kostnaderna om projektet inte skulle bli genomfört.

I de båda fallen kommer byggherren in tidigt i planskedet. Kommunen och byggherren kan samverka i planprocessen för att få en bättre utformning på planen avseende bebyggelsen. Det finns även möjligheter att genomförandet av planen kan ske på ett snabbare sätt när detaljplanens upprättande och delar av byggprocessen sker parallellt. Detta visar att "samarbete" mellan kommunen och byggherrar är den mest använda metoden för att genomföra bebyggelseprojekt (Karlbro 2007).

## **7.8 ESTETIKENS LÖNSAMHETSPROBLEM**

Skillnaden mellan en privat och en offentlig aktörs mål med en förhandling är det ekonomiska intresset. En privat aktörs främsta intresse är att maximera den ekonomiska vinsten. Förändringar av markanvändning måste ses i perspektiv av konflikter som kan uppstå mellan dessa olika mål. Konsekvensen av förändringen måste förutom i ett kort och medellångt perspektiv analyseras ur ett långt tidsperspektiv (Cars 1992). På kommunens stadsbyggnadskontor är det ofta en arkitekt som är ansvarig för utformningen av staden. Externa effekter är ett samhällsekonomiskt begrepp för sådana konsekvenser av ett visst beslut, som drabbar andra än den som fattar beslutet, alltså även parter som inte berörs av den ekonomiska transaktionen. Estetiska kvaliteter är positiva externa effekter som alla har nytta av. Vid externa effekter uppstår alltid en transaktionskostnad vilket kan beskrivas som den kostnad som hindrar människor från att genomföra något.

Inom utilitaristisk moralfilosofi finns en tanke om att allt som ger en människa tillfredsställelse kan mätas i nyttoenheter. Detta gäller oavsett om tillfredsställelsen uppnås genom materiella saker eller om den uppnås på annat sätt, genom exempelvis en viss estetik. Alla typer av tillfredsställelse skulle alltså kunna mätas på en gemensam skala. När den individuella nyttan för varje person i ett visst samhälle läggs ihop får man alltså ett mått på den sammanlagda nyttan för det samhället (Dahlman, Glader, Reidhav, 2002). Estetik är även en kollektiv, gemensam nyttighet. Dessa typer av nyttigheter är sådana att individer inte kan hindra andra från att utnyttja dem. Individens betalningsvilja för kollektiva nyttigheter är därför liten. Det blir svårt för byggherren/fastighetsutvecklaren att motivera sina kunder att betala för något som ändå är tillgängligt för alla. För en framtida köpare eller hyresgäst är

lägenhetens inredning mer intressant än den yttre utformningen som även berör grannar och andra som passerar området. Transaktionskostnaden för byggherrens kunder, att blir medvetna om varandras existens, hitta varandra och gemensamt enas om att betala för en mer estetiskt tilltalande yttre miljö överstiger den potentiella vinsten. Därför blir det inte ekonomiskt rationellt för byggherren att genomföra den mer estetiskt tilltalande miljön. De enskilda exploitörerna har ingen direkt egen nytta av de positiva externa effekter och kollektiva nyttigheter som de estetiska kvaliteterna innebär. En stark kommun behövs som kan stå för det gemensamma intresset av att utveckla och arbeta för stadens estetiska kvaliteter. Fördelarna/nyttan med en viss utformning måste överväga de kostnader som uppstår för kommunens invånare och skattebetalare (P-M Sällström, personlig kommunikation, 8 mars 2010) (Dahlman, Glader, Reidhav, 2002)

## 8 KVALITETSSÄKRING

Kapitlet avser att besvara frågeställningens första fråga som behandlar vilka processer kommuner idag använder för att styra stadens estetiska kvaliteter från översiktsplan till detaljplan. För att kunna besvara frågan beskrivs tre olika stadsutvecklingsprojekt. Samtliga utvalda kommuner Malmö, Lomma och Helsingborg är belägna vid vatten, nära Öresund. Samtliga projekt har fått mycket uppmärksamhet i stadsbyggnadssammanhang. Därför används de som goda exempel på hur en kommun kan styra stadsutvecklingen. Beskrivningarna av kommunerna utgår ifrån de visioner och mål som anges i översiktsplanen. Dessa är intressanta eftersom det visar vilken riktning kommunerna vill utvecklas. Därefter beskrivs de metoder och processer som används i de olika projekten för att styra stadens estetiska kvaliteter. Tanken med detta är att följa hur översiktsplanens visioner och strategier har tolkats och styrt utvecklandet av stadens estetiska kvaliteter. De utvalda projekten är Bo01 i Malmö, Lomma hamn i Lomma och H+ i Helsingborg. De olika projekten kan ses på en tidslinje där Bo01 presenteras först eftersom projektet genomfördes först av de tre utvalda. Varje delkapitel avslutas med en beskrivning vilka metoder de respektive kommunerna önskar att utveckla.

*Bo01* i Malmö var den första etappen i Västra Hamnen och är idag ett färdigutbyggt område. Processen att utveckla Bo01 beskrivs mer ingående än för övriga delar i Västra Hamnen. Utvecklandet av Bo01 gav erfarenheter som Malmö stad fortsätter att använda i utvecklandet av andra delar av Västra Hamnen. Malmö har fått mycket uppmärksamhet både internationellt och nationellt för Bo01s hållbarhetskoncept. Delområdena *Flaggskepparen* och *Fullriggaren* används som exempel på vidareutvecklingen av erfarenheterna från Bo01.

Lomma kommun fick år 2004 Sveriges Arkitekters planpris för projektet i *Lomma hamn*. Priset delas ut vartannat år för god samhällsplanering/stadsbyggnad. Därför är det intressant att studera hur Lomma kommun har arbetat för att genomföra omvandlingen av Lomma Hamn från industriområde till attraktivt bostadsområde. Beskrivningen av processen att omvandla området utgår främst från den västra delen av Lomma hamn.

Beskrivningen av  $H+$  ger en bild av framtida lösningar och metoder för då området beräknas vara färdigbyggt år 2035.  $H+$  området i sin helhet berör ett stort geografiskt område. För att närmare beskriva de metoder och processer som används för att uppnå önskat resultat beskrivs delområdet Södra hamnen mer detaljerat.

## 8.1 MALMÖ

Malmö kommun, belägen i sydvästra Skåne, har cirka 293 000 invånare och ungefär 260 000 av dessa bor i centralorten Malmö. Tidigare var kommunen en av Sveriges mest betydande industri- och handelskommuner. Öresundsbron som stod klar år 2000 innebar ett ekonomiskt och befolkningsmässigt lyft för den tidigare industristaden Malmö. Den europeiska bostadsutställningen Bo01 var det första steget mot omvandlingen av industriområdet i Västra Hamnen. Till utställningen producerades cirka 350 lägenheter. Bebyggelsen har fått erkännanden både från nationellt och internationellt håll för sitt hållbarhetskoncept. Den mest kända byggnaden i Västra Hamnen är Turning Torso. Byggnaden är 190 meter hög med 54 våningar och fungerar som ett landmärke för staden. Turning Torso har blivit en av Malmö största turistattraktioner (Malmö stad 2010a) (Nationalencyklopedin 2010b) (Malmö stad 2010b) (Nationalencyklopedin 2010c).



Figur 8. Turning Torso, Malmö (Malmö stad 2010a).

### 8.1.1 ÖVERSIKTSPLAN 2000

Ett av målen i stadsbyggnadsvisionen är att Malmö ska ha en attraktiv stadsmiljö. En metod som lyfts fram för att främja kvaliteter i stadsmiljön är integreringen av olika funktioner. Detta innebär att arbete, service och boende samlas inom ett och samma område. Blandade funktioner ska tillsammans med omsorgsfull gestaltning göra de offentliga platserna till attraktiva mötesplatser. Stadsbyggandets estetiska dimension anges som viktigt för att stadsmiljön ska ge en positiv upplevelse. Estetiska krav ska utgå ifrån värderingar som accepteras av allmänheten men ändå ger utrymme för experiment och nyskapande. I kulturmiljöprogram anges riktlinjer för bland annat färgsättning och fasadutformning. Riktlinjer för de offentliga rummen och deras

möbleringar finns i olika stadsmiljöprogram. Dessa har olika teman som till exempel ”Malmös identitet” och ”Malmöfärjen”. Malmö har som mål att agera som föredöme i frågor om arkitektur. Detta innebär att kommunen ska ställa höga krav på teknik, ekonomi, funktion och estetik i samband med byggande och förvaltning av byggnader (Malmö stad 2003).

### **8.1.2 HANDLINGSPROGRAM FÖR ARKITEKTUR**

Malmö påbörjade arbetet med ett handlingsprogram för arkitektur i samband med ÖP 2000 vilket resulterade i ett program i fyra delar, ”*Handlingsprogram för arkitektur och stadsbyggnad 2005*”. Handlingsprogrammet kompletterar aktualiseringen av översiktsplanen ”*Malmö 2005*” med strategier och rekommendationer. Dessa ska främja bebyggelsens hållbarhet och kvalitet. Utgångspunkten för handlingsprogrammet är de nationella mål som finns angivna i propositionen *Framtidsformer – Handlingsprogram för arkitektur, formgivning och design*. I propositionen anges att kvalitet och skönhetsaspekter inte ska underställas kortsiktiga ekonomiska överväganden. Programmet används av Malmö stad som ett verktyg för att öka och förtydliga ambitioner i stadsbyggnads- och arkitektur frågor. Dessa är viktiga i den strategiska planeringen. Ambitionerna ger riktlinjer för hur befintlig bebyggelse ska förnyas och för nybyggnation i staden. Målet med dokumentet har även varit att möjliggöra en gemensam syn på dessa frågor inom alla Malmö stads förvaltningar. Handlingsprogrammet består av fyra olika delar: *Hållbarhet, Stadens struktur, Teser - förvaltning och upphandling, Goda exempel* (Malmö stad 2006) (Malmö stad 2005).

### **8.1.3 VÄSTRA HAMNEN – MILJÖANPASSAD FRAMTIDSSTAD**

Västra hamnen är i *Översiktsplanen för Malmö 2000* utpekat som ett omvandlings- och förtättningsområde. De mål och riktlinjer som fastställdes handlade om omvandlingen av Västra hamnen från ett industriområde till ett attraktivt område. Det skulle bli en plats för bland annat utbildning, boende, verksamheter och rekreation. Grundstrukturen i området gjordes lättförståelig för att enkelt kunna urskilja framtida stadsdelar som senare kunde studeras djupare och detaljplaneras (Malmö stad 2003). Under år 2000 antogs *Översiktsplanen för Västra Hamnen*. Området skulle ges hög miljöprofil. De erfarenheter som gjordes i området skulle ligga till grund för den fortsatta omställningen till ett långsiktigt hållbart Malmö. *Översiktsplanen* visade ett nät av raka och breda gator. (Malmö stad 1999)( Malmö stad 2007).

#### 8.1.4 BAKGRUND BO01

25000 arbeten i Malmö försvann på grund av omvandlingar i industrin. Samtidigt gav beslutet om en fast

Öresundsförbindelse Malmö hopp om en ljusare framtid. 1995 utförde därför Malmö

stad ett stort visionsarbete som

resulterade i projektidén att kandidera till bomässan år 2000. Malmö fick i konkurrens med andra städer bomässan tack vare sitt förslag att förlägga bomässan till Ön i Limhamn. SVEBO, en organisation bildad av Boverket, samordnade arbetet. En projektledare och ansvariga arkitekter däribland mässarkitekten Klas Tham utsågs. Tillsammans med stadsbyggnadskontoret skulle de påbörja planarbetet (Persson 2005). Efter förvärvandet av mark i Västra Hamnen insåg kommunen att det var lämpligt att flytta bomässan till området. Detta var en möjlighet att bidra till ökad attraktivitet i de hamnnära och centrala delarna av Malmö. Bomässan kunde bli en unik möjlighet för en större förnyelse av industriområdet i Västra Hamnen. Planeringskonceptet för bomässan integrerades i den då pågående översiktsplaneringen av Västra Hamnen. Mässan och stadsbyggnadskontoret planerade två sammankopplade stadsdelar i den västra delen av Västra hamnen (Dalman 2001). Visionen för Bo01 handlade om en hållbar stad där invånarna inte skulle vara medvetna om att de levde resurssnålt. Den hållbara staden skulle vara lika bekväm, vacker och attraktiv som en stad som inte baseras på ett hållbarhetskoncept. Genom att utse en testpanel på omkring 300 personer fick planerarna in synpunkter och reaktioner på sina förslag. Panelen hade ingen beslutsrätt men fungerade som hjälp för att testa idéer under planerandet av stadsdelen (Persson 2005).



Figur 9 Det färdigbyggda området Bo01 (Malmö stad 2010b).

### **8.1.5 KVALITETSPROGRAM BO01 FRAMTIDSSTADEN**

Utformningen av Bo01 grundades på ett kvalitetsprogram som utarbetades av Malmö stad i samråd med byggherrarna och mässans organisation. Programmet var klart våren 1999 och konkretiserade visionerna i översiktsplanen. Det innehöll bland annat redogörelser av arkitektonisk kvalitet. Kvalitetsprogrammet visade en gemensam ambition, en lägsta kvalitetsnivå som de inblandade parterna skulle garantera. Programmet skulle säkra en hög kvalitet i utformning och design. Detta gällde även för teknik, material och utförande. Programmet angav kvalitetsnivå för miljö, teknisk försörjning och social service. Den kvalitetsnivå som definieras och beskrivs i programmet var tvungen att uppfyllas för att få delta i genomförandet av stadsdelen. Genom att programmet var del av markupplåtelseavtalet fick det samma status som ett civilrättsligt avtal. De inblandade parterna kom i programmet överens om att gestaltungsfrågorna skulle drivas som gemensamt utvecklings- och kvalitetsarbete. I alla beslut och styrande dokument som detaljplan och exploateringsavtal skulle kvalitetsprogrammets ambitioner, mål och riktlinjer beaktas. Varje inblandad aktör ansvarade för att arbetet som utfördes stämde överens med angivelserna i kvalitetsprogrammet. Kvalitetsprogrammets principer låg även till grund för de tävlingar som gjordes för områdets gestaltning (Dalman 1999).

### **8.1.6 PLANERING I DIALOG.**

*Bygga Bo dialogen* var ett samarbete mellan företag inom byggsektorn, kommuner och regering för att åstadkomma en hållbar utveckling inom fastighets- och byggsektorn. Malmö var en av de tre kommuner som deltog i denna dialog som startade 1999. Dialogen startade samma år som arbetet med kvalitetsprogrammet för Bo01 startades och samma år som markanvisningsavtal för Bo01-området hade börjat undertecknas. Ett flertal företag var involverade i både Bygga Bo dialogen och Bo01-projektet. Avsikten med dialogen var att ta fram strategier för att bland annat utveckla en genomtänkt bebyggelse som även var ekologiskt hållbar, ekonomiskt rimlig och socialt attraktiv. Då Västra Hamnen valdes som plats för Bo01 mässan var det ett steg mot den vision som Bygga Bo dialogen skapade (Elmroth, Larsson, Sandstedt 2003). Potentiella byggherrar bjöds in att delta i processen. Dessa var från början mycket skeptiska på grund av konjunkturläget och att bostadsmarknaden hade stannat av. Efterhand ökade intresset för bomässan som utvecklades till ett gemensamt projekt. (Dalman 2001).



Byggherrarna organiserades i en grupp under stadsbyggnadsdirektörens ledning. Därefter valde byggherrarna ut arkitekter som skulle arbeta på utformningen av byggnaderna. Projekten godkändes gemensamt av mässarkitekten och stadsarkitekten i Malmö stad parallellt med att detaljplanen gjordes klar. Slutligen bestod gruppen av sexton byggherrar vars projekt hade blivit godkända. Dessa undertecknade markanvisningsavtal med Malmö stad. Eftersom byggherrarna var part i arbetet med kvalitetsprogrammet var de medvetna om vad som eftersträvades i projektet redan innan de skrev köpeavtal. På detta sätt var det möjligt att skapa en gemensam vision för Bo01. Ett av villkoren i markanvisningsavtalen som tecknades mellan Malmö stad och byggherrarna var att kvalitetsprogrammet skulle följas. Det fanns dock inga påföljder inskrivna om någon part skulle bryta mot avtalet. Därför sågs undertecknandet av avtalet som ett moraliskt ansvar. Kvalitetsprogrammet blev snarare än rekommendation än en tvingande norm (Persson 2005). Arbetet med kvalitetsprogrammet fortsatte även efter tecknandet av exploateringsavtal. Detta gav förutsättningar för samverkan mellan byggherrar, Malmö stad och mässans organisation.

#### **8.1.7 FRAMTAGANDET AV DETALJPLAN**

Enligt översiktplanen från år 2000 skulle stadsdelen ha ”innerstadens karaktär”. Planen formades som ett rutnät. Tanken med nätstrukturen var att den skulle göra det enklare att koppla ihop Bo01 med kommande utbyggnad av Västra Hamnen. Bo01 var den första utbyggnadsetappen som utgick ifrån den fördjupade översiktsplanen för Västra Hamnen. Detaljplanen skulle fungera som en plattform för utbyggnaden av Bo01 området och ge bästa möjliga grund för byggherrarnas projekt. Planen gav huvudstrukturen för området och de gemensamma stadsrummen. Detta genomfördes genom bestämmelser för exploateringsgrad, byggnadshöjder och även bestämmelser om användningssätt. Planidéerna diskuterades gemensamt i ett nära samarbete mellan Bo01s arkitekter och stadsbyggnadskontoret. Stadsbyggnadskontorets uppgift var slutligen att överföra diskussionerna och visionerna till detaljplanen. Den slutliga versionen av planen kan därför ses som en sammansättning av mässorganisationens och Malmö stads planarbete. Detaljplanen innehåller även information om kvalitetsprogrammet. De inre delarna av Bo01 styrs av en idé om ordning trots en struktur av gränder, stråk och små platser. Gränser mellan det offentliga och det privata var därför viktiga att definiera. Ut mot huvudstråken har byggnaderna enligt en särskild

planbestämmelse utformats för att kunna användas som butiks - och restauranglokaler. (Dalman (red.) 2001).

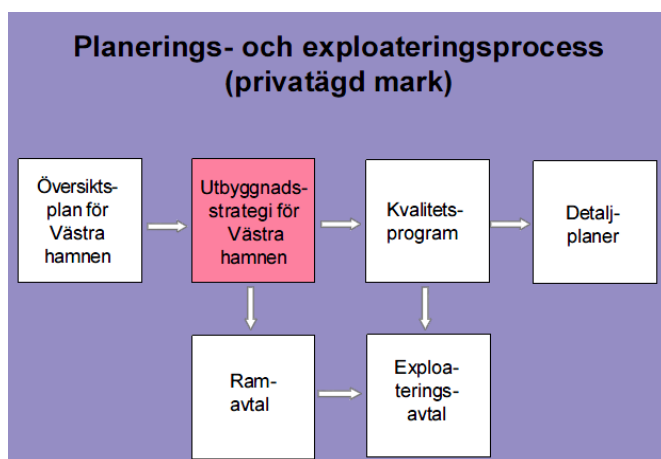
Under hela arbetet med detaljplanen arrangerades gemensamma möten mellan byggherrar, Bo01 och Malmö stad. Mötena leddes av den dåvarande stadsbyggnadsdirektören och avsikten med mötena var att skapa ett diskussionsforum om planens idéer. Det var ett sätt att få alla inblandade att dela ambitionsnivån vilket sedan gav det gemensamma engagemang som behövdes för att uppnå ett bra slutresultat. De byggherrar som började projektera redan när det endast fanns en preliminär plan hade möjlighet att påverka den slutgiltiga planens utformning. Detaljplanen vann laga kraft i september 1999 (Dalman (red.) 2001).

### **8.1.8 EFTER BO01**

Tanken var att visionen om hållbarhet skulle synas i varje husprojekt. Ambitionen med kvalitetsprogrammet var att skapa något nytt. Det skulle fungera som ett effektivt styrmedel för de som arbetade med att planera och bygga. De inblandade parterna tvingades att interagera och förändra sitt sätt att utforma, konstruera och bygga hus. Kvalitetsprogrammet bidrog till att Bo01 blev ett område med utvecklad arkitektur och många nyskapande idéer. Det medförde även att det blev möjligt för de inblandade parterna att ta ett helhetsgrepp om projektet (Persson(red.) 2005). De erfarenheter som gjordes vid utvecklingsarbetet har Malmö stad även använt i andra planarbeten efter Bo01. Projektet innebar en lärandeprocess som visar att en positiv stadsutveckling kräver ett samspel mellan staden, skickliga byggherrar och arkitekter (Dalman 2001).

### 8.1.9 UTBYGGNADSSTRATEGI FÖR VÄSTRA HAMNEN (2003)

Avsikten med programmet var uppföljning av *Översiktsplanen för Västra Hamnen (Öp 2013)* från år 2000. Programmet innehåller generella riktlinjer för den fortsatta detaljplaneringen och arbetet med kvalitetsprogram för området, se figur 10. Exploateringen av privatägd mark föregicks av exploateringsavtal. Intresset för att bygga på kommunägd mark reglerades genom ett markanvisningsavtal. Vid större exploateringsområden på privatägd mark anger programmet att ramavtal ska användas. Ramavtalet reglerar övergripande förutsättningar inför fastställandet av exploateringsavtal. Programmet understryker att all exploatering ska ske i nära samverkan mellan exploatören och kommunen. I det tidiga skedet av exploateringen beskrivs tävlingar och parallella uppdrag som en möjlighet till utvecklingsarbete (Malmö stad 2003).



Figur 10 Planerings - och exploateringsprocess för Västra Hamnen (Malmö stad 2003).

### 8.1.10 UTVÄRDERING AV ÖVERSIKTSPLAN 2000

Aktualiseringen av översiktsplanen innebar bland annat att hållbarhet lyftes fram som ett mål för översiktsplanen. Innerstadens kvaliteter skulle förbättras som ett viktigt led i Malmös utveckling. Översiktsplan 2000 fortsätter att vara aktuell för de delar som inte berördes av några ändringar. Samrådsunderlaget för aktualiseringen av *Översiktsplan 2000* bestod av tio olika *Dialog-pm*. Dessa pm fungerade som ett diskussionsmaterial som berör Malmös utveckling. Vissa pm behandlar Malmös geografiska delar medan andra behandlar teman som till exempel regional utveckling. Stadsbyggnadskontoret ansvarade för att ta fram *Dialog – pm*. Dessa skickades sedan ut på samråd och remissbehandlings till kommunala organ, myndigheter, intresseorganisationer

med flera. Stadsbyggnadskontoret samlade synpunkterna från samråden i ett dokument. Dessa ställdes sedan ut och behandlades av kommunfullmäktige (Malmö stad 2006) (Malmö stad 2010c). I den efterföljande kompletteringen som kom 2005 av översiktplanen anges Västra hamnen som ett område med fortsatt hög prioritet som utbyggnadsområde under år 2006-2010. I planen anges mål och riktlinjer för att utveckla mer och bättre innerstad i Malmö. Områden som har innerstadskaraktär ska förtätas, utvidgas och kvalitetsförbättras. Gamla och nya innerstadsområden ska knytas samman med olika stråk. En viktig kvalitet i området är boende vid vattnet. Stadens identitet ska bygga på innerstadskaraktär med funktionsblandning, parker, rutnätsstruktur, torg och rumsbildningar. Stadsdelen ska länkas samman med Innerstaden, Nyhamnen och Universitetsholmen via ny broar. Byggnationen av Västra hamnen startade år 2000 och beräknas fortsätta till år 2020 (Malmö stad 2006).

#### **8.1.11 DIALOG FLAGGHUSEN**

Erfarenheterna från Bo01 av att arbeta med mindre byggrätter och många byggherrar var positiva. Resultatet blev en varierad och mer småskalig stadsdel. En viss konkurrens uppstod mellan byggherrarna i projektet vilket ökade deras engagemang och ansträngningar för projektet. Därför har Malmö stad fortsatt att utveckla Bygga Bo dialogen som användes i Bo01 projektet (Malmö stad 2010d). *Det Goda Samtalet* är en planeringsmetod som är ett delprojekt inom projektet *Bygga Bo dialogen*. Målen med metoden är bland annat att forska, utveckla och utbilda bygg- och fastighetssektorn för att uppnå en hållbar samhällsutveckling. Malmö kommun valde att fokusera på samverkan mellan byggherrar och kommun. (Elmroth, Larsson, Sandstedt 2003).

Stadsbyggnadskontoret valde år 2004 ett område i Västra hamnen nordost om Bo01 som försöksprojekt för att testa *Det Goda Samtalets* processmetodik för exploateringsprocessen. Totalt deltog tretton byggherrar i projektet som fick namnet Flagghusen. Utöver byggherrarna deltog kommunen som representerades främst av stadsbyggnadskontoret och fastighetskontoret. Hög arkitektonisk kvalitet var en av de fyra aspekter av hållbarhet som *Det goda samtalet* koncentrerades till. Malmö stad ville med *Det Goda Samtalet* metodiken arbeta fram en detaljplan tillsammans med byggherrarna. För att göra detta möjligt var det viktigt att byggherrarna tidigt började rita på planen och sina projekt, parallellt med stadsbyggnadskontoret arbete. Ett annat mål

med metodiken var att skapa en plattform för samarbete mellan aktörerna och sökande av gemensamma mål och avsikter.

Problem som uppstod var att hitta en balans mellan aktörernas ofta motsatta mål, egenskaper och syften. Arbetet med markanvisningsavtalet skedde parallellt med utformandet av planen. Detta var en svårighet med metodiken. Utan den garanti som avtal innebär blir risken allt för stor för byggherren. Det blir därför svårt att motivera byggherren att lägga tid på ritarbete. Flera av de deltagande byggherrarna har vid utvärdering av metoden framfört att de först förstått i efterhand styrkan med det parallella förfarandet. Malmö stad kommer att fortsätta att utveckla metodiken i andra projekt. Kommunen anser att det blir lättare att nå fram till byggherrarna genom dialog än genom krav som kommunen anger i markanvisningsavtal. Byggherrarna önskar en mer levande process och vill undvika kommunala dokument som kvalitetsprogram med bindande krav. Kommunen har därför börjat arbeta tillsammans med byggherrarna för att bestämma de olika stegen i kvalitetssäkringsprocessen. Detta sker med hjälp av seminarier, workshops, uppföljningsrutiner och avstämningar. Detaljplanen anpassades efter byggherrarnas projekt och gjordes så flexibel och generell som möjligt (Ranger 2006). Bostäderna i Flagghuset blev inflyttningsklara år 2007/2008. Området består av både hyresrätter och bostadsrätter såväl som verksamheter och grönområden.

#### **8.1.12 MÅL OCH GESTALTNINGSPRINCIPER FÖR VÄSTRA HAMNEN (2007)**

Detta program ska fungera som en vägledning för den fortsatta utbyggnaden av stadsdelen. Programmet togs fram av Malmö Stads stadsbyggnadskontor, gatukontor och fastighetskontor. Det är främst riktat till Malmö stads tjänstemän, byggherrar fastighetsutvecklare. Syftet med programmet är att det ska fungera som underlag i den kommunala planeringen. Det sammanfattar även den planeringsinriktning som tidigare tillämpats i Västra Hamnen. Programmet kan ses som en metod för att samla den kunskap om mål och gestaltungsprinciper som använts för området. Det förtydligar även stadsbyggnadsmålen för stadsdelen. I översiktsplanen benämns Västra Hamnen som en miljöanpassad stadsdel med innerstadens kvaliteter. Bo01 och andra exempel från Västra Hamnen används för att precisera och tolka vad begreppet innerstadens kvaliteter innebär (Malmö stad 2007a).

#### **8.1.13 FULLRIGGAREN**

När Flagghuset invigdes gick startskott för nästa byggprojekt i Västra Hamnen, Fullriggaren. Hållbarhetsidéerna har utvecklats vidare i projektet. I

Fullriggaren ska det bland annat byggas bostäder, kontor och förskola. Malmö stad äger till stor del marken som exploateras. Därför kan höga krav ställas på de som vill köpa mark i området. Kraven specificerades i *Vision och förutsättningar kring markanvisning* ett program som Malmö stad gav ut i maj 2007. De byggherrar som fick markanvisning förutsattes delta aktivt tillsammans med Malmö stad i utvecklingen av en hållbar stad. För arkitektonisk utformningen av fastigheter i särskilt attraktiva lägen anges parallella uppdrag som en möjlig väg (Malmö stad 2007b). Området började byggas under våren 2010 och bostäderna beräknas inflyttningsklara under år 2011 och 2012.

#### **8.1.14 METODUTVECKLING**

Kravet på fullständighet och konsekvens leder ofta till att översiktsplanen blir mycket omfattande, svår att överskåda och kommunens prioriteringar blir otydliga. En planstrategi är ett dokument som bara redovisar överordnade visioner, mål och prioriteringar. Dokumentet är politiskt och läggs fram varje mandatperiod i samband med aktualiseringen av översiktsplanen. Planstrategin ska skapa ett samband mellan visioner, strategier och handlingsplaner. Visionen motsvarar kommunledningens önsknings om hur staden ska utvecklas. Strategierna ska vara konkreta förslag till åtgärder som förverkligar visionen. Handlingsplanerna ska ange när och hur åtgärderna ska vidtas. Detta mer systematiska arbete med strategiska frågor bör börja med att se över hur de olika planerna, programmen och andra styrdokument kan samverka (Malmö stad 2006). Översiktsplaneprocessen har genom olika *Dialog-pm* varit ständigt pågående sedan antagandet av Malmö 2005. Översiktsplan 2010 ska synliggöra och förtydliga stadens samlade strategi (Malmö stad 2009). Den nya översiktsplanen kommer att antas av kommunfullmäktige någon gång under hösten 2012 (Malmö stad 2010e)

## **8.2 LOMMA**

Lomma är centralort i Lomma kommun i Skåne som har cirka 21 000 invånare. Av dessa bor cirka 8800 invånare i orten Lomma som är belägen vid Öresund, cirka 10 km norr om Malmö. Många av de boende i Lomma jobbar i Malmö eller Lund. Under sommaren kommer många besökare till Lomma för att tillbringa dagen på sandstranden. Området utanför stranden är ett av Sveriges bästa för vindsurfing. Tidigare var Lomma en industriort för tillverkning av tegel, cement och asbestcement. Orten hade en stor industrihamn som användes för att skicka i väg varorna med fartyg. Hamnen

har genomgått en större omvandling och är idag ett bostadsområde (Nationalencyklopedin 2010d) (Nationalencyklopedin 2010e).

### **8.2.1 ÖVERSIKTSPLAN 2000**

Planen antogs i maj 2001 av kommunfullmäktige. Syftet med den övergripande visionen var att starta den utveckling som behövdes för att nå målet. Målet med visionen att bli Öresundsregionens attraktivaste kommun var att utveckla goda livsmiljöer för de boende och ett långsiktigt hållbart samhälle. Visionens delmål var bland annat att utveckla mötespunkter och platser för social gemenskap. Kommunens kvaliteter som närheten till havet skulle tas till vara och utvecklas. Målen innebar också att skapa attraktiva rekreationsområden och nya bostads – och arbetsområden med goda kvaliteter. Samhällsbyggandet beskrivs i planen som en process som ständigt pågår där flera mindre delbeslut ska leda till en positiv utveckling för Lomma kommun. Översiktsplanen ska därför fastlägga hur detta ska ske (Lomma kommun 2001a).

### **8.2.2 BESKRIVNING LOMMA HAMN**

Lomma tätort utpekades som ett utredningsområde i översiktsplanen från år 2000. Politiska riktlinjer angav att ett nytt område med bostäder, arbetsplatser service och fritid skulle anläggas i Lomma hamn. Dåligt utnyttjade ytor utan bebyggelse och mindre utnyttjade industriområden i tätorterna skulle tas till vara och användas för att koppla samman bostadsområdena. Förtätning av befintliga samhällen var möjlig förutsatt att detta inte innebar en försämring av befintliga boendemiljöer. Medborgardialog anges som en metod som kan prövas för att få de boende att delta mer i planeringsprocessen (Lomma kommun 2001a). Visionen för hamnområdet var att omvandla detta till en stadsdel med cirka 1450 bostäder med butiker, kontor och rekreationsområden. Lomma hamns läge vid stranden, hamnen och närheten till Lomma centrum gjorde att det hade potential att bli en attraktiv stadsdel med cirka 3000 nya invånare. Områdets sydvästra hörn (där stranden möter hamnen) började byggas i september 2004 (Lomma kommun 2009a).

### **8.2.3 PARALLELLA UPPDRAG**

För att få många olika idéer om hur Lomma hamn skulle kunna förändras och användas valde kommunen att arbeta med parallella uppdrag. Fördelarna med att använda denna metod ansågs vara att det innebar en process som i öppen dialog mellan tävlande, kommunen och markägarna. Tio arkitektkontor från Sverige och Danmark bjöds in under våren 2001, av dessa valdes sedan fem ut

att delta i uppdraget. De kontor som valdes ut skulle inneha olika kompetenser inom stadsbyggnad, landskapsarkitektur och trafikplanering (Lomma kommun 2008).

Brunnberg & Forshed Arkitektkontor ABs förslag valdes som underlag till det fortsatta planarbetet, se figur 11. Det valda förslaget använder småstaden som förebild. Lägre hus och hög kvalitet i arkitektur och detaljutförande var ett av målen i förslaget. Formen på kvarteren bestod av en blandning av radhus och mindre flerbostadshus. Förslagets offentliga rum, torg, platser och gator är tydligt formade. Ut mot kajen, huvudgatorna och platserna tilläts ”icke störande verksamheter”. Tanken med detta var att ge både service och liv till stadsmiljön. Förslaget innehöll även ett nytt bibliotek vars syfte var att binda samman den nya stadsdelen med Lomma centrum. Förslaget användes även som ett underlag till planprogram och kvalitetsprogram (Lomma kommun 2003).



Figur 11, Brunnberg & Forsheds Arkitektkontor AB illustrationsplan, som användes som underlag för det fortsatta planarbetet (Lomma 2003)

#### **8.2.4 FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN LOMMA TÄTORT**

De visioner och mål som angavs i översiktsplanen från 2002 konkretiserades och vidareutvecklades i den fördjupade översiktsplanen. Dokumentet antogs av kommunfullmäktige i slutet på januari år 2003. Det fungerar som vägledning vid detaljplanering och bygglov med mera. Arbetet med den fördjupade översiktsplanen gjordes i dialog både internt inom kommunen och



med konsulter med olika kompetenser. För att kunna beskriva Lommas kvaliteter, brister och möjligheter gjordes en ortsanalys. Analysen gav svar på vad som behövde förändras, förbättras och vad som var bra. Den gav även svar på vad som skulle tas till vara på och eventuellt utvecklas i Lomma. Hamnen lyftes fram som en viktig möjlighet för Lomma. Industrimarken i hamnen pekades ut som ett tänkbart utbyggnadsområde. Det som enligt ortsanalysen behövde förändras och förbättras var kopplingen och kontakten mellan hamnområdet och övriga Lomma. Hamnområdet behövde integreras mer i Lomma och göras trivsammare. Brunnsberg & Forshed Arkitektkontor AB förslag om ett nytt bibliotek användes som exempel på en tänkbar åtgärd för att uppnå denna integration. Kontakten med ån och havet samt äldre bebyggelse i industrimiljöerna framfördes som viktiga utgångspunkter i den fortsatta planeringen. Lommas läge vid kusten och havet pekades ut som den viktigaste faktorn för attraktionskraften för orten. Hamnens attraktivitet ansågs vara beroende av hur väl den knyts till omgivande bebyggelse. Lyckas denna koppling ger det möjligheter promenader, andra aktiviteter och lägen för gästbåtar i hamnen. Planeringen av mer än 1200 bostäder startade efter flera års diskussioner genom en överenskommelse mellan kommunen och de övriga markägarna JM AB, Skanska AB, CA Fastigheter AB och Lunds Energi AB. Överenskommelsen reglerade inriktning för området och ett gemensamt planarbete (Lomma kommun 2003).

### **8.2.5 LOMMA HAMN AVTAL**

Ett ramavtal undertecknades av JM i januari 2003 och kommunfullmäktige godkände sedan ramavtalet i slutet av februari samma år. Syftet med ramavtalet var att redovisa de principer som styrde exploateringen av det berörda området i Lomma hamn. Ramavtalet redovisar därför inte i detalj de inblandade parternas rättigheter och skyldigheter utan kan snarare ses som en principiell överenskommelse för Lomma Hamn. Ramavtalet låg till grund för senare exploateringsavtal mellan JM och kommunen. Exploateringsavtal upprättades och undertecknades av Lomma kommun och JM. Detta avtal utgick ifrån ramavtalet och reglerade villkoren för genomförandet av exploateringen (Lomma kommun 2003a). Kommunen överlät marken enligt ramavtalet till JM som sedan ansvarade för exploateringen av området. JM ansvarade för anläggandet av stora delar av områdets huvudstruktur och även de offentliga platserna i området. Kommunen hade därför inga kostnader för denna del av utbyggnaden av området (Lomma kommun 2008).

JM åtog sig genom undertecknandet av exploateringsavtal att genomföra exploateringen i enlighet med planprogram, kvalitetsprogram, ramavtal och detaljplaneförslag. Genomgående i avtalet hänvisas till det kvalitetsprogrammet som Lomma kommun tagit fram för Lomma hamn. Detta program fungerade som gemensamt underlag för projektering, byggande och förvaltning av allmän platsmark och kvarterersmark inom exploateringsområdet. Ett *miljöhandlingsprogram* kopplades tillsammans med ett *miljöprogram* även till avtalet. Miljöhandlingsprogrammet beskriver hur JM ska arbeta med målen i miljöprogrammet. Ett av de målen är en levande stadsdel som berör hur Lomma hamn ska bli ett trivsamt och tryggt område. JM förbinder sig genom exploateringsavtalet att göra en uppföljning av målen i miljöhandlingsprogrammet och miljöprogrammet. Uppföljningen ska ske ett år efter det exploateringsområdet är utbyggt (Lomma kommun 2003a). Kopplingen till kvalitetsprogrammet garanterade att slutresultatet skulle bli det som eftersträvades i visionen i översiktsplanen (2008). Motsvarande förfarande att koppla ett ramavtal till planprogram och kvalitetsprogram användes även vid tecknandet av ramavtalet mellan kommunen och CA fastigheter år 2006.

### **8.2.6 KVALITETSPROGRAM LOMMA HAMN**

Programmets mål var att säkra en bestämd kvalitetsnivå i det offentliga rummet. Kvalitetsnivån avser den faktiska fysiska miljön och miljön som en upplevelse. Kvalitetsprogrammet ska i första hand visa på krav gällande den fysiska miljöns egenskaper. Programmets mål var även att alla inblandade parter som kommunen, markägare och övriga skulle ha en gemensam bild av kvalitetskraven för Lomma hamns karaktär, innehåll och kvalitetsnivå. Det skulle fungera som ett gemensamt underlag för projektering, byggande och förvaltning av Lomma hamns västra del. Kommunen utarbetade programmet i samarbete med markägarna. Därför redovisar det parternas gemensamma uppfattning om lägsta acceptabla kvalitet i miljön. De riktlinjer som anges i programmet gäller den offentliga miljön. Med detta menas den gemensamma miljö som bildas genom kvarterens väggar, gator och platser. Kommunen ansvarar för gatorna och platserna medan kvarterens väggar är de enskilda byggherrarnas ansvar. Kvalitetskraven för kvarterens inre behandlas mer allmänt i programmet. Tanken med att inte styra kvalitetskraven för kvarterens inre i lika hög grad var att uppnå en tydlig gräns mellan privat och offentligt. Kvarterens inre skulle bilda en kontrast mot den sammanhållna helhet som

eftersträvas i den offentliga miljön. I sista kapitlet i kvalitetsprogram redovisas ett tjugotal platsers utformning mer i detalj (Lomma kommun 2006).

### **8.2.7 PLANPROGRAM FÖR LOMMA HAMN**

Planprogrammet baserades på det vinnande förslaget från det parallella uppdraget och godkändes av kommunfullmäktige i februari 2003. Programmet utformades i samarbete med markägarna. Samtidigt som programmet godkändes skrev kommunen avtal med JM, ett samarbetsavtal med Skanska och en viljeförklaring med CA Fastigheter AB. Planprogrammet ger en beskrivning av områdets förutsättningar och en nulägesbeskrivning. Det beskriver även de dokument som fungerar som underlag till programmet. Kraven på områdets gestaltning sammanfattas i planprogrammet men redovisas mer utförligt i kvalitetsprogrammet. Planprogrammet används som ett underlag för beslut om upprättande av detaljplaner. Utbyggnaden av stadsdelen pågår i etapper under flera år (Lomma kommun 2008). Detaljplaner har tagits fram för de föreslagna exploateringsområdena sedan den fördjupade översiktsplanen för Lomma antogs 2003 (Lomma kommun 2009b).

### **8.2.8 ÖVERSIKTSPLAN 2010**

Visionen anger att Lomma år 2030 ska ha utvecklats till Öresundskustens attraktivaste kommun för boende och företagande. Attraktiva boendemiljöer beskrivs som småskalig och varierad bebyggelse. Detta ska tillsammans med närhet till vatten och grönområden skapa attraktivitet. För att uppnå målet att bli en attraktiv och långsiktigt hållbar kommun krävs i planeringen ett starkt engagemang och en helhetssyn. Visions- och målbeskrivningar ska användas som ett verktyg för att utveckla och forma Lommas framtid. För att ge medborgarna större delaktighet har en panel bildas. Panelen består av medborgare i kommunen som anmält intresse av att delta i diskussioner gällande olika utvecklingsfrågor. Översiktsplanen från år 2000 är inte längre giltig då *Översiktsplan 2010* vinner laga kraft. Fördjupningen av översiktsplanen för Lomma tätort fortsätter att gälla i de delar den inte strider mot *Översiktsplan 2010* (Lomma kommun 2009b).

### **8.2.9 METODUTVECKLING**

För att lyckas med en stadsbyggnadsuppdrag som den i Lomma hamn krävs ett starkt ledarskap, strategiskt tänkande och samarbete på bred nivå. Dessutom krävs envishet och uthållighet i den långa processen som det innebär att forma en stadsbyggnadsvision och sedan genomföra den. Lomma kommuns markinnehav var litet. Genomförandet av projektet var möjligt tack vare

utnyttjandet av det kommunala planmonopolet, en tydlig avtalsstrategi i flera steg och styrande kvalitetsprogram (E. Sjölin, personlig kommunikation, 22 juni 2010). Detaljplaner måste utvecklas och bli mer flexibla än idag. Istället för att styra detaljer ska detaljplanerna användas på större områden än vad som vanligtvis görs idag och lägga fast strukturer (Länsstyrelsen 2008). Den metodutveckling som behövs är avvägningen mellan vad som ska styras genom detaljplan, kvalitetsprogram respektive avtal. Lagstiftningen reglerar vilket detaljeringsgrad en detaljplan får ha.

Avtalsskrivandet behöver utvecklas och bli mer kreativt. Den uppföljning som byggherrarna förbinder sig att göra får större kraft om uppföljningen skulle vara kopplad till sanktioner. Först då uppstår konsekvenser om kvalitets- och ambitionsnivåer inte uppfylls. Problemet med att styra för mycket i avtal är att avtalet inte behöver följas av tredje part vid försäljning av mark. Staden gator och offentliga platser består ofta av allmän platsmark. Allmän platsmark berörs inte av bygglov och därför behövs det utvecklas metoder för reglera utformningen av denna mark (E. Sjölin, personlig kommunikation, 22 juni 2010 ). Förnyelsen av Lomma Hamn har gett förutsättningar för att även förnya Lomma centrum. Lomma kommun vill som metod i större utsträckning låta medborgarna vara en del av planeringsprocessen på ett mycket tidigt stadium (Lomma kommun 2009b).

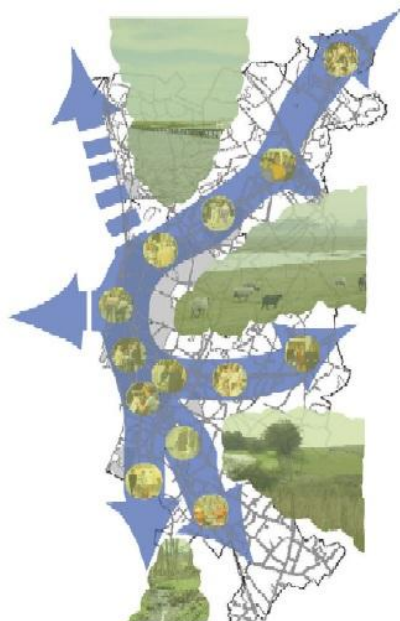
### **8.3 HELSINGBORG**

Kommunen har cirka 128 000 invånare och 91 000 av dessa bor i centralorten Helsingborg. Staden är belägen vid Öresund i nordvästra Skåne. Hamnen i Helsingborg är en av Sveriges största och staden har en betydande handels-transport och industriverksamhet. Helsingborg har lyckats behålla kontakten med vattnet till skillnad från många andra städer. Möjligheten att ta färjan över till Helsingör gör att många besöker staden. 1991 invigdes Knutpunkten, en kombinerad järnvägs-, buss- och färjeterminal. Helsingborg har tidigare varit en mycket segregerad stad. Därför pågår nu ett stadsförnyelseprojekt *H+* för att knyta stadens södra delar med centrumkärnan (Nationalencyklopedin 2010f).

#### **8.3.1 ÖVERSIKTSPLAN 2002**

Helsingborgs stads vision för framtiden var att Helsingborg skulle bli Sveriges mest attraktiva kommun. Översiktsplanens mål var att medverka till att öka Helsingborgs attraktivitet som bostads- och etableringsort. Hållbar utveckling

var en utgångspunkt för planeringen. Fyra strategier finns angivna för styrning av stadens utveckling. Strategierna behandlar utformningen av bebyggelseområden, infrastruktur och grönområden. De behandlar även utvecklingen av en flerkärnig struktur. Utbyggnaden av bostäder och verksamheter ska vara stadsmässiga och i närheten av de mindre orternas tågstationer, se figur 12. Strategierna anger även att befintliga estetiska värden ska tas tillvara och utvecklas. Upprustningen och utvecklingen av stadskärnan ska skapa en dragningskraft gentemot omgivningen och få den egna befolkningen att stanna kvar. I de centrala delarna av Helsingborg utpekas flera verksamhetsområden som anses vara i stort behov av förnyelse (Helsingborgs stad 2002).



*Figur 12 Figuren visar Helsingborgs strategi för en flerkärning stad (Helsingborgs stad 2002).*

### **8.3.1 UPPFÖLJNING AV ÖP 2002**

Helsingborg gjorde år 2006 en utvärdering av översiktsplanen 2002. Dokumentet var ett underlag för att bedöma om översiktsplanen fortfarande var aktuell. Utvärderingen visar att strategin att bygga i stationsnära lägen har följts. Upprustningen av stadskärnan har genomförts med hjälp av olika typer av stadsförnyelseprojekt. Inom projektet Söder i förändring har en långsiktig stadsutveckling startats och pågår för att motverka segregation. Översiktsplanens utvecklingsstrategier ansågs fortfarande vara aktuella år 2006 och därför gjordes en bedömning att en ny översiktsplan ännu inte

behövdes. En prioriterad fråga för översiktsplaneringen var arbetet med en fördjupad översiktsplan för Helsingborgs södra delar. Målet för den kommande översiktsplanen var att skapa ett aktivt dokument som uppdaterades genom en ständigt pågående planering. En tydlig och interaktiv översiktsplan sågs som en av många möjligheter för att uppnå delaktighet och diskussion kring stadens långsiktiga framtidsfrågor (Helsingborgs stadsbyggnadskontor 2006).

### **8.3.2 BAKGRUND H+**

Södra delen av staden skiljer sig från den norra. Stora delar av Söders bebyggelse revs för ett antal decennier sedan och därför är bebyggelsen mer storskalig och osammanhängande. En dålig fysisk miljö, brist på grönska och sociala problem gör att stadsdelen behöver en förändring. Förändringsarbetet påbörjades med projektet *Söder i förändring* vid årsskiftet 2000/2001 (Helsingborgs stad 2002). De boende i stadsdelen engagerades i att beskriva stadsdelens möjligheter och problem. Detta gjordes vid gruppsamtal, seminarier, informationsmöten och utställningar. Parallellt togs långsiktiga strategier fram för olika fysiska miljöer av ett antal expertgrupper. Den fysiska förnyelsen skulle bland annat uppnå målen med tryggare och säkrare miljöer (Helsingborgs stad 2006).

### **8.3.3 VAD ÄR H+?**

H+ är ett stadsförnyelseprojekt som under de närmaste tjugo åren ska förändra Helsingborgs södra stadsdelar. Begreppet H+ är ett resultat av flera visionära projekt och arbeten. Namnet syftar till att Helsingborg kommer utvecklas, förnyas och tillföras kvaliteter. I stadsutvecklingen finns en vilja att koppla flera stadsdelar till varandra för att motverka en segregerad stad. H+ området är beläget i södra centrala Helsingborg. I norr fungerar järnvägsstationen Knutpunkten som avslutning till den centrala innerstaden. Projektområdet består av en miljon kvadratmeter mark och delas in i tre delområden, Södra hamnen, Söder och Gåsebäck. Beskrivningen av stadsbyggnadsprocessen utgår ifrån delområdet Södra hamnen. H+ projektets geografiska område innefattar infrastruktur i form av färjelägen, järnväg och trafikleder. Detta skapar ett flertal barriärer. Järnvägen söder om Knutpunkten bildar tillsammans med Malmöleden en barriär som skiljer stadens södra delar från vattnet. Därför ska järnvägen som en del i utbyggnadsstrategin flyttas ner i en tunnel under mark. Malmöleden kan då byggas om till en stadsgata och H+ området kan binda ihop Centrum och Söder. Södertunneln blir 1,3 kilometer

lång och ska börja byggas år 2012. Den mark som frigörs vid tunnelbygget förväntas i hög grad finansiera H+ projektet (Helsingborgs stad 2010).

#### **8.3.4 PROJEKTÄVLING H+, "IMAGINE HELSINGBORG"**

Våren 2008 beslutade Helsingborgs stad att genomföra en tävling för H+ området och dess omgivningar. Syftet med tävlingen var att bearbeta och förbättra visionen för området. Tävlingsresultatet skulle fungera som ett arbetsverktyg för att styra H+ fortsatta utveckling. Ett team bestående av medarbetare från Helsingborgs stad analyserade tillsammans med externa rådgivare och experter tidigare utredningar och material. Utifrån detta material identifierades viktiga frågeställningar för H+ projektets stadsbyggnadsprocess. I juni 2008 annonserades tävlingen ut både nationellt och internationellt. Helsingborgs stad sökte team som kunde belysa projektet tvärvetenskapligt och dessutom ge en helhetsbild av H+ framtid. Tanken var att dessa team skulle kunna bidra med nya visioner, strategiskt tänkande och med fokus på gestaltningen av staden. Tjugo av de anmälda teamen uppfyllde kriterierna för prekvalificeringen. Fem team gick vidare till tävlingens andra del. Teamet från Helsingborgs stad arbetade fram ett tävlingsprogram som bland annat presenterade staden och projektet. Uppgiften för de deltagande teamen i tävlingen var att utforma en strukturplan. Planen skulle ge analyser och förslag kring områdets strukturer, kvaliteter, identitet, funktioner och innehåll. Strukturplanen skulle även innehålla förslag i ett helhetsperspektiv på processer för planering och strategier för förverkligande. En jury tillsattes för att utvärdera de inkomna tävlingsförslagen (Helsingborgs stad 2009).

#### **8.3.5 JURYNES UTVÄRDERING**

Utvärdering av tävlingsbidragen understryker att H + inte ska vara ett tydligt avgränsat projekt utan en kontinuerlig läroprocess. Projektet ska vara en del av utvecklingen av centrala Helsingborg. Istället för statiska planer ska tydliga strategiska mål formuleras för området. Ändras förutsättningarna för området ska även de strategiska målen vara möjliga att omformulera. Arbetet med stadens utformning ska inriktas på de offentliga områdenas form, storlek och kvalitet. Planeringsprocessen ska styras och utvecklas av Helsingborg stad. Medborgare och andra aktörer ska regelbundet bjudas in i processen för att tillföra nya tankar och idéer. Juryns bedömning utgår ifrån de olika förslagens förmåga att skapa områden med många kvaliteter. De föreslagna miljöerna ska vara minnesvärda och bidra till att människor vill bo länge i området. Platser och hus ska vara vackra men ändå användbara i vardagen för att skapa liv i staden. För att uppnå visionen för H+ krävs studier av områdets befintliga

strukturer, rum och byggnader för att integrera nytt och befintligt. Utifrån tävlingsförslagen har juryn dragit slutsatser och föreslagit riktlinjer för det fortsatta arbetet.

Juryn framhåller att det är viktigt att studera H+ området från ett mänskligt perspektiv för att säkra viktiga kvaliteter för området. För att H+ ska kunna integreras med staden krävs att Knutpunkten omvandlas till en koppling mellan dagens stadskärna och de nya områdena. Land och vatten ska förbindas genom att vattnet blir en del av området och skapar ett blå-grönt stråk. En kajpromenad längs med det centrala hamninloppet ger staden ny kontakt med havet och ger förutsättningar för nya attraktiva offentliga stadsområden. Delaktighet och dialogmetoder med viktiga aktörer och allmänheten ska utvecklas främst genom internet, informationer, diskussioner och utställningar. I processen ska varje steg utvärderas för att kontrollera om utvecklingen överensstämmer med den övergripande visionen. På detta vis kan visionen hållas aktuell, vilket är viktigt eftersom synen på H+ området kommer att förändras med tiden (Helsingborgs stad 2009).

### **8.3.6 FÖP H+, PROGRAM FÖR FÖRDJUPNING AV ÖVERSIKTSPLAN**

Syftet med programmet är att lyfta de strategiska utvecklingsfrågorna som påverkar omvandling och utbyggnad av södra Helsingborg. Programmet ska visa kopplingen mellan H+ området och utvecklingen av södra Helsingborg på lång sikt. Utgångspunkten för programmet var visionen för H+ projektet. Även de slutsatser som juryn för projekttävlingen tog fram ligger till grund för de strukturer som föreslås i program H+. Strukturarbetet för området påbörjades i augusti 2009 och kommer att avslutas under senare delen av år 2010. Genom dialog mellan de vinnande teamen från projekttävlingen och anställda på Helsingborgs stad ska flera olika alternativ för strukturen undersökas. Programmet för den fördjupade översiktsplanen beskriver området, de befintliga kvaliteterna i området och områdets utvecklingspotential. För att förtydliga visionen och göra den mer konkret har olika "ledstjärnor" tagits fram. Dessa beskriver bland annat att H+ ska vara lättillgängligt och nära, experimentellt och innebära gränsöverskridande samverkan. Blandning av bostäder och verksamhetslokaler ska ge en kreativ mix som gör området attraktivt. Områdets historia ska tas tillvara vid förnyelsen av H+ området.

Strukturarbetet ska resultera i en strukturplan som beräknas vara klar i slutet av år 2010. Strukturplanen består av flera delar, se figur 13. *Nätverksplan* ska



ge områdets kopplingar till närliggande stadsdelar. *Stadsrumsplanen* ska avgöra de mest strategiska stadsrummen med avseende på karaktär, funktion och skala samt skapa strategier för stadsrummen. *Urbana principer* beskriver strategiska principer för att säkerställa att områdets kvaliteter kommer att överensstämma med projektets vision och ledstjärnor. *Actionplan* behandlar H+ områdets utveckling och exploateringens etappindelning (Helsingborg stad 2009a).



Figur 13. Figuren visar en översikt över strukturplanens olika delar (Helsingborgs stad 2009a).

### 8.3.7 DELOMRÅDET SÖDRA HAMNEN

Delområdet Södra hamnen ligger i H+ områdets norra del och är till större del beläget på utfyllnadsmark. Området är flackt och starkt format av industri och hamnverksamhetens kranar, pirar och anläggningar. Trots att området delvis är beläget längs med kajkanten ger området inget intryck av kontakt med vattnet. Södra Hamnen är anpassat för biltrafik med breda gator. I området finns Knutpunkten och Campus (en del av Lunds Universitet). Även Oceanpiren finns inom detta område. Pirens centrala läge och direkta koppling till vattnet gör att platsen är attraktiv för framtida exploatering. Människors rörelse i området utgår främst ifrån Campus och kontorsverksamheterna. Södra hamnen är den första platsen besökare möter vid ankomsten till Helsingborg. För att ge besökaren ett positivt första intryck av Helsingborg är förnyelsen av denna plats mycket viktig. Med fler bostäder och kulturella/kommersiella aktiviteter i Södra hamnen skulle området kunna bli levande även på kvällstid och helger. En av de delstudier som görs i strukturarbetet är "Access Södra Hamnen". Studien undersöker hur H+ områdets vattenkontakt kan maximeras. Målet är

att Oceanpiren ska göras tillgänglig samtidigt som färjetrafiken ska fungera på bästa sätt. Ett av de projekt som pågår behandlar behovet av att förändra Knutpunktens för att möta framtidens behov. I projektet ska alla Knutpunktens aktörer samverka för att åstadkomma detta (Helsingborg stad 2009a).

### **8.3.8 FÖP H+, SAMRÅDSHANDLING FÖR FÖRDJUPNING AV ÖVERSIKTSPLAN H+**

Samrådshandlingen ska föreslå en övergripande struktur och lämplig markanvändning. Den ska även ge förslag på ställningstagande för den fortsatta planeringen. Syftet med den fördjupade översiktsplanen är att föreslå en övergripande struktur för området och visa områdets kopplingar till staden i övrigt. Fördjupningen ska även ge vägledning inför kommande mer detaljerad planering. Området ska göras levande och tillföras kvaliteter genom prioritering av de offentliga rummen, stråk, parker och platser. Första steget är att möjliggöra områdets vattenkontakt för att utveckla en kajpromenad i Södra hamnen. Dessa åtgärder bildar ett nätverk som binder samman stadsdelen med angränsande stadsdelar. Hur attraktivt området blir beror på om förnyelsen av stadsdelen lyckas bryta ner den storskalighet som hamn – och industrimiljöer för med sig. Förnyelsen ska bidra till att området blir i en stadsmässigt mer mänsklig skala med närhet till vatten och grönska.

Syftet med offentliga platser av hög kvalitet är att skapa förutsättningar för möten människor emellan på platser som ger bra förutsättningar för sociala nätverk. I Södra hamnen finns ett uppmarschområde som under större delar av året inte utnyttjas fullt ut. Uppmarschområdet är det område som bilfärjetrafiken mellan Helsingborg och Helsingör behöver för att kunna lasta och lossa fordon på färjorna. I studien ”Access Södra hamnen” försöker man hitta alternativa lösningar för att reducera uppmarschområdets yta. Studien försöker möjliggöra att Oceanpiren i ett tidigt skede blir kopplad till centrala Helsingborg och att ett blågrönt stråk bildas i H+ området. Detta blågröna stråk ger struktur till hela H+ området och ska fungera som ett parkstråk med offentliga rum och platser.

Målet är att Södra Hamnen ska bli en av Helsingborgs nya mötesplatser. Olika inriktningar för områdets utveckling presenteras beroende på om uppmarschområdet kommer att flyttas, anpassas till de nya stadsdelarna, eller inte förändras. För samverkansprojektet om Knutpunktens utveckling har det under våren 2010 genomförts ett parallellt uppdrag. Uppdraget ska belysa hur Knutpunkten kan utvecklas som attraktiv bytespunkt för resenärer och

mötesplats i staden. Knutpunkten ska koppla samman norra och södra Helsingborg. Utvärdering av förslagen i det parallella uppdraget kommer att ske under hösten 2010. Stadsförnyelsen kommer pågå under flera år och innebära en lång process. För att behålla intresset från allmänheten och locka besökare till området kommer olika attraktioner och händelser genomföras under byggtiden (Helsingborgs stad 2010a).

Inom ett och samma delområde sker flera projekt samtidigt. Södertunneln tar fram järnvägsplan och detaljplan samtidigt som arbetet med fördjupning av översiktsplanen H+ pågår. Flera fördjupande studier har gjorts för strukturarbetet inom H+ projektet. Det finns flera kopplingar mellan de olika delprojekten och H+ projektet är beroende av att tidsplanen för delprojekten hålls (Helsingborgs stad 2010a).

### **8.3.9 ÖP 2010**

Helsingborg stad har valt att utveckla den nya översiktsplanen som en strategisk översiktsplan. Den ska svara på frågan hur Helsingborg som stad ser ut år 2035. Planen antogs av kommunfullmäktige i maj 2010 och utgår ifrån en framtidsbild som tagits fram i samverkan och dialog. Utifrån framtidsbilden har behov identifierats som sedan legat till grund för utvecklingen av översiktsplanens strategier och principer. Att planen har blivit strategisk har delvis orsakats av ett behov av att se den fysiska planeringen i ett större sammanhang. Helsingborg stad vill att ÖP 2010 ska fungera som en plattform. Detta kräver en samordning med andra styrdokument. För att ÖP 2010 ska ha tydliga strategier och principer har underlagsmaterialet till planen samlats i en digital planeringsportal. Detta ska göra det lättare att söka information och underlätta arbetsprocessen för kommunens olika förvaltningar. I den dialog som visionen resulterade i kom det fram tre inriktningar som var kopplade till det offentliga rummet, boendemiljön samt logistik och näringsliv. Två av dessa profilområden behandlar utformningen av stads- och boendemiljön: *Tänk mötesplatser* och *Tänk boendemiljöer*. Profilområdena ger riktningar för hur visionen ska kunna uppnås.

*Tänk mötesplatser* anger tre kriterier för Helsingborg utveckling. Dessa ska skapa förutsättningar för att främja möten i vardagen, planera och möjliggöra ett rikt stadsliv men även utveckla rollen som regional och internationell mötesplats. Helsingborg stad ska för att uppfylla dessa tre kriterier i rollen som stadsutvecklare arbeta i dialog med exploatörer. Kriterierna ska fungera som vägledning vid gestaltningen av en plats eller ett stråk. De offentliga rum som

finns utanför till exempel idrotts- och nöjesanläggningar ska utvecklas i samarbete med berörda fastighetsägare. Detta gäller både platsernas form och funktion, stadens invånare i alla åldrar ska känna sig välkomna att vistas där. För att lyckas med detta ska förhållandet mellan de offentliga platserna, byggnadernas fasader, proportioner och entréer uppmärksammas. Genom samarbetet med aktörerna skapas förutsättningar för mer aktivitet i de offentliga rummen och att det året runt sker olika typer av evenemang. Planeringen av nya gator, offentliga rum, stråk och publika anläggningar alternativt ombyggnad av befintliga sådana ska ta hänsyn till funktionen som mötesplats.

*Tänk boendemiljöer* innehåller tre huvudkriterier för Helsingborgs boendemiljöer. Dessa innebär att bevara balans mellan stad och land, förtäta och utveckla balans mellan stad och land samt erbjuda variation av goda boendemiljöer. Vid förtätning av staden ska de befintliga kvaliteterna i miljön tas tillvara och fungera som utgångspunkt vid utvecklandet av staden. I områden med befintlig bebyggelse ska dialog ske med de boende. Genom att föra en aktiv dialog med aktörer i byggbranschen och driva visions och inspirationsprojekt ska Helsingborgs stad verka för att hålla den höga utbyggnadstakt som behövs för att göra det möjligt för människor att flytta till staden. För att Helsingborg ska bli en långsiktigt hållbar stad ska miljöer skapas som har en varaktig kvalitet med avseende på estetik och material. I dialogen med byggherrar ska Helsingborg stad verka för att utbyggnaden sker hållbart ur flera aspekter som arkitektur, funktion, omgivning, mänsklig miljö men även ekonomiskt och energieffektivt. (Helsingborgs stad 2010b).

### **8.3.10 METODUTVECKLING**

Stadsutvecklingen omfattar alla olika slags kompetenser, erfarenheter och ämnesområden. För att lyckas krävs gränsöverskridande samarbeten där alla inblandade parter tar ansvar för slutresultatet. H+ projektet ska vara en kontinuerlig process som engagerar hela samhället, forskare, näringsliv, och medborgare. Arbetet med projektet ska sträva efter en öppen process där nya metoder för samverkan mellan privat och offentligt utvecklas. En av H+ projektets drivkrafter är att välja oprövade metoder i arbetsprocessen som kan ge erfarenheter som är användbara även efter att projektet är avslutat (Helsingborgs stad 2010). Strukturarbetet avslutas först vid årsskiftet. Även efter årsskiftet kommer detta arbete att uppdateras regelbundet. En grupp medarbetare från Helsingborgs stad kommer kontinuerligt stämma av arbetet och utvärdera det som genomförs i de olika delprojekten. I kvalitetssäkringen

av H+ ingår att inte låsa fast projektets utveckling i ett tidigt skede. Processen kommer inte som traditionellt vara uppbyggd av olika steg som avslutas där ett steg tar vidare när det andra avslutats. En annan form av kvalitetssäkring som kommer göras är att genom olika temporära projekt som till exempel konstutställningar för att skapa liv i området(K. Nilsson personlig kommunikation 23 juni 2010)

De aktörer som bjuds in i processen av utvecklandet av H+ måste samarbeta för att kunna söka efter de nya former och funktioner som eftersträvas i området. Därför behöver delaktigheten och dialogmetoder utvecklas. I projektet har så kallade *Open Source* metoder använts. Metoderna bygger på att kunskap och innovationer utvecklas genom samarbete mellan olika kompetenser. Utveckling av dessa behövs för att tydligare involvera medborgare och aktörer som inte ingår kommunens organisation. Medborgardialog utgör en viktig del i planeringsprocessen för kommande detaljplaner och projekt. Hur detta ska gå till är inte fastställt men ett av förslagen är att bilda ett medborgarråd. Genom ett sådant råd bedöms möjlighet att ge H+ projektet intressanta perspektiv och även öka Helsingborgs invånare delaktighet i projektet. H+ projektet ska vara tillåtande och ge plats åt oväntade händelser och fenomen (Helsingborgs stad 2010).

Om planprogrammen gavs större juridisk tyngd än idag skulle de kunna användas mer kreativt än idag och i större utsträckning reglera glappet mellan olika detaljplaner. För att överföra översiktsplanens visioner och strategier samarbetar avdelningarna för strategisk planering och detaljplanering i hög utsträckning. Avdelningarna har regelbundna möten för att uppnå den strategiska planeringens målbild. (S. Öreberg, B. Redestam, personlig kommunikation 12 feb. 2010)

## 9 AVSLUTNING

Examensarbetet avslutas med egna reflektioner och med en personlig tolkning av begreppet stadsplan. Detta kapitel syftar till att svara på frågeställningens andra fråga som behandlar hur en stadsplan skulle kunna fungera för att vara ett verktyg för kommunerna att kunna styra stadens estetiska kvaliteter i tidiga skeden. Svaret på denna fråga är formulerad som en framtidsvision om hur kommunerna skulle kunna använda sig av stadsplanen och vad den innehåller. Kapitel avslutas med en reflektion över stadsplanens som planform samt med en figur som visar stadsplanens innehåll och uppbyggnad.

### 9.1 VISION: STADSPLAN

Sedan den nya Plan- och bygglagen trädde i kraft 2 maj 2011 har kommunernas översiktsplaner blivit alltmer strategiska. Översiktsplanen används för att övergripande ge visioner och strategier som ger svar på hur kommunernas markanvändning ska utvecklas. Stadsplanen behövs för att fastställa de detaljer som tidigare ofta presenterades i översiktsplanen. Stadsplanen används som ett strategiskt verktyg för att styra stadens utveckling på rätt detaljnivå. Översiktsplanens strategier bearbetas vidare i arbetet med stadsplanen. Den nya stadsplaneformen har löst det tidigare problemet att målbilder och tidiga överenskommelser glömdes bort när översiktplanering övergick i detaljplanering. Detta var ett stort problem eftersom processen då var tvungen att startas om.

Med stadsplanen som verktyg driver kommunen som projektledare och processledare stadsutvecklingen i önskad riktning. Stadsplanen främjar samarbete mellan tjänstemännen som ansvarar för översiktsplanering respektive detaljplanering. För att bestämma stadsplanens form och funktion användes Malmö stads *Dialog-PM* som förebild. Även stadsplanen är ett politiskt dokument som antas av kommunfullmäktige. Detta visar att stadsplanen är politiskt förankrad och blir ett verktyg för kommunens alla förvaltningar. Genom att utåt vara en enad front och ha en tydlig strategi upplever kommunerna att det är lättare att vara tydliga i sina stadsbyggnadsmål gentemot stadsbyggandets övriga aktörer.

Stadsplanens strategier underbyggs av en ortsanalys som ger svar på det aktuella projektets styrkor, svagheter och områdets kopplingar till övriga staden. Stadsplanen samlar de metoder och processer som ska användas för att uppnå önskat resultat det vill säga översiktsplanens visioner och strategier, se figur 14. Stadsplanen är ett verktyg för dialog och samverkan genom att den

reglerar hur kommunen ska agera gentemot och förhålla sig till privata aktörer och medborgare. En grupp tjänstemän, ett kvalitetsråd från kommunen har i uppgift att följa hur arbetet med stadsplanen fortskrider. De ska kontinuerligt kontrollera att stadsplanens olika mål för varje delmoment uppfylls. Visar det sig att något av de mål som tidigt fastställdes i processen inte längre är aktuella ändras dessa för att överensstämna med det som eftersöks. Kvalitetsrådets huvudsyfte är att motverka ett statiskt stadsbyggande och möjliggöra en ständig utveckling av processer.

Genom dialog och samverkan mellan byggherrar och kommun uppnås ett samförstånd över bebyggelsens och de offentliga platsernas estetiska kvaliteter. Parallella uppdrag är en av de metoder som används för att ge underlag för denna samverkan. Ett kvalitetsprogram kopplas alltid till stadsplanen. Detta utarbetas i dialog med byggherrar. Genom att kommunen gemensamt kommer överens med byggherrar om villkoren för bebyggelsens utformning fastställs ambitions- och kvalitetsnivåer. Vid markanvisning och avtalsskrivande ingår det klausuler om att kvalitetsprogrammet ska följas. Byggherrarna förbinder sig även att följa upp och utvärdera exploateringsområdet när detta är färdigbyggt. Sanktioner gör att byggherrar tvingas att åtgärda det som skulle ha uppfyllts enligt kvalitetsprogrammet. Detta gäller främst den allmänna platsmarken som kommunen inte har någon möjlighet att kontrollera genom bygglovsprövning.

Då stadsplanen medverkar till att steget från översiktsplan till detaljplan blir kortare skapas goda förutsättningar för flexibla detaljplaner som berör större områden. Genom att arbeta med stadsplanen får kommunen ett helhetsperspektiv på stadens utveckling. Detta motverkar skapandet av små detaljplaner beställda av privata aktörer för ett specifikt projekt. Hur dialogen mellan byggherrarna och kommunen genomförs har sitt ursprung i de erfarenheter som gjordes i *Bygga Bo Dialogen*. Dialogen bidrar till att inför framtagandet av detaljplanen har redan bebyggelsen utformning i stora drag fastställts. Kunskapen som kommunen får genom arbetet med stadsplanen bidrar till att förenkla processen att ta fram ett planprogram och detaljplaner.

Parallellt med att kommunen för dialog och samverkar med byggherrar sker inom stadsplanens ramar dialog med medborgare. Detta sker speciellt i förnyelse av bostadsområden. Att de boende är delaktiga i förnyelsen ses som en förutsättning för de boendes engagemang i den egna närmiljön. En av de dialogmetoder som används är *Designdialog*. Metodens enkelhet gör att de

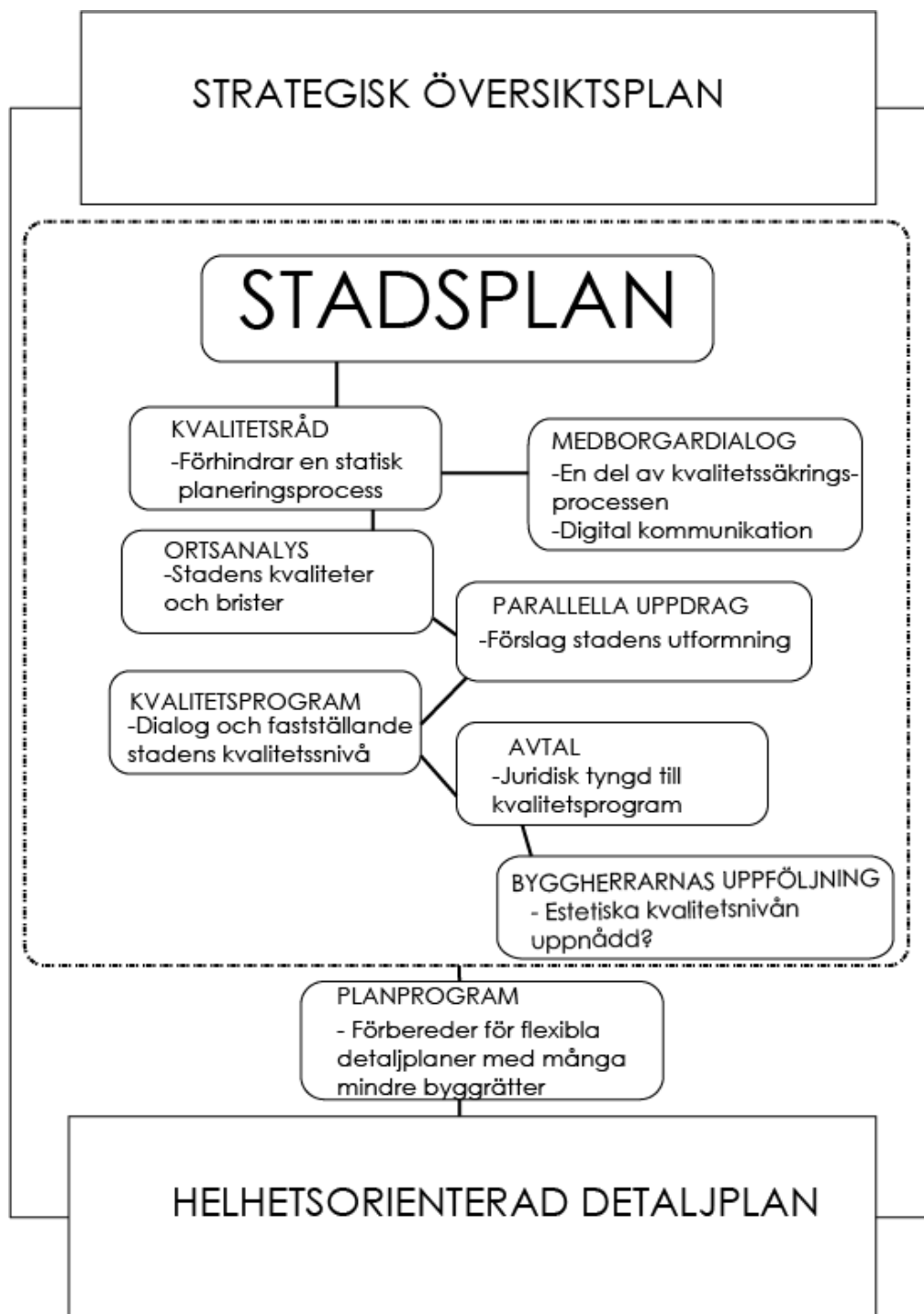
boende intresserar sig och ger förslag vid de möten som hålls. Stadsbyggnadskontoret bearbetar medborgarnas förslag och använder sig senare av de bästa förslagen i sin process. För att engagera medborgarna i stadens utveckling har kommunernas stadsbyggnadskontor satsat på kommunikation via internet. Genom kommunens hemsida och sociala medier kan medborgarna enkelt följa med i hur arbetet med planeringen av staden fortskrider. Genom de sociala medierna kan stadsbyggnadskontoret testa sina idéer för att kontrollera hur de tas i emot av allmänheten. Även de medborgare som vanligtvis inte kommer på de formella samråd visar större intresse för stadsbyggandet tack vare den digitala kommunikationen.

## **9.2 REFLEKTIONER**

Att införa stadsplanen som ett juridiskt instrument ger inte den nya Plan-och bygglag propositionen något stöd för. Stadsplan var tidigare ett planinstrument som reformerats bort. De tre utvalda kommunerna har alla genomfört eller är på väg att genomföra mycket intressanta stadsbyggnadsprojekt. Speciellt utvecklingen av H+ projektet i Helsingborg kommer att bli spännande att följa. H+ har höga ambitioner att utveckla nya metoder och arbetssätt. Lyckas projektet kommer detta med största sannolikhet visa vägen för en ny typ av stadsbyggande precis som Bo01 gjorde. Behovet av kvalitetssäkrande metoder är stort. Genom att samla ihop metoderna i en stadsplan främjas planering ur ett helhetsperspektiv. Stadsplanen skulle kunna bidra till att vägleda kommuner som inte i lika stor utsträckning som de studerade kommunerna har utvecklat metoder för hållbart stadsbyggande. Stadsplanen kan erbjuda en tydlig struktur på en genomförandeprocess för att uppnå ett bra slutresultat. Möjligheten ökar att i ett tidigt skede snarare än precis innan fastställandet av detaljplanen säkra stadens kvaliteter.

Det mellanläge som finns idag mellan översiktsplan och detaljplan skulle med stadsplanen tydliggöras. Genom att formalisera en process blir det tydligare för kommunen vilka aktörer och intressen som formar staden. Stadsplanen kan fungera som en planstrategi genom att den tydligt kopplas ihop med andra styrande dokument.





Figur 14. Figuren visar stadsplanens föreslagna innehåll och uppbyggnad.

## 10 KÄLLFÖRTECKNING

- Andersson, Roland (1998), *Attraktiva städer: en samhällsekonomisk analys*, Stockholm, Byggeforskningsrådet
- Bexelius, A. Nordenstam, V. Körlof (1971) *Byggnadslagstiftningen 5:e upplagan*, Stockholm: PA Norstedt & Söner
- Bengtsson, Bertil (2003) *Speciell fastighetsrätt: miljöbalken* Uppsala : Iustus,
- Boverket (2004), *Boken om detaljplan och områdesbestämmelser*, Karlskrona: Boverket
- Boverket (2006), *Lär känna din ort- metoder att analysera orter och stadsdelar*(Elektronisk) Tillgänglig <[http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2006/lar\\_kanna\\_din\\_ort.pdf](http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2006/lar_kanna_din_ort.pdf)> (2010-06-05)
- Boverket (2008a), *PBL i sina sammanhang*, Karlskrona: Boverket
- Boverket (2008b) *PBL i praktiken – Fördjupning av och tillägg till översiktsplanen*, (Elektronisk) Tillgänglig <[http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2008/PBL\\_i\\_praktiken.pdf](http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2008/PBL_i_praktiken.pdf) > (2010-02-16)
- Boverket (2009) *Definition*, (Elektronisk) Tillgänglig <<http://www.miljomal.se/15-God-bebyggd-miljo/Definition/>> (2010-06-05)
- Boverket (2009a) *Planeringsunderlag*, (Elektronisk) Tillgänglig<<http://www.boverket.se/Miljo/Mal-for-miljon/God-bebyggd-miljo/delmal-1-Planeringsunderlag/>>(2010-06-05)
- Cars, Göran (1992), *Förhandlingar mellan privata och offentliga aktörer i samhällsbyggandet*, Stockholm: KTH
- Dahlman, Christian, Glader, Marcus, Reidhav David (2002), *Rättsekonomi en introduktion*, Studentlitteratur: Lund
- Dalman , Eva (Red.)(1999) *Kvalitetsprogram – Bo01 Framtidsstaden*, , (Elektronisk) Tillgänglig:<[http://www.ekostaden.com/pdf/kvalprog\\_bo01\\_dn\\_sv.PDF](http://www.ekostaden.com/pdf/kvalprog_bo01_dn_sv.PDF)>(2010-06-15)

- Dalman, Eva (Red.)(2001), *Bo-01 staden*, Stockholm: AB Svensk Byggtjänst
- Elmroth, Arne, Larsson, Bengt, Sandstedt, Eva, (2003) *Västra Hamnen- Bo01-framtidsstaden*, (Elektronisk) Tillgänglig:<  
[http://www.malmo.se/Medborgare/Miljo--hallbarhet/Miljoarbetet-i-Malmo-stad/Projekt--natverk/Projekt/Vastra-Hammen---Bo01/Utvarderingar/pagefiles/chalmers\\_bo01\\_utvardering.pdf](http://www.malmo.se/Medborgare/Miljo--hallbarhet/Miljoarbetet-i-Malmo-stad/Projekt--natverk/Projekt/Vastra-Hammen---Bo01/Utvarderingar/pagefiles/chalmers_bo01_utvardering.pdf)> (2010-06-15)
- Folkhälsoinstitutet (2007) *Den bebyggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet* (Elektronisk) Tillgänglig:  
 <[http://www.fhi.se/PageFiles/3380/R200703\\_Byggd\\_miljo\\_web.pdf](http://www.fhi.se/PageFiles/3380/R200703_Byggd_miljo_web.pdf)> (2010-02-23)
- Frank, Gun (red) (2005), *Spelet om staden* Stockholm, Formas
- Fröst, Peter (2004), *Designdialoger i tidiga skeden : arbetssätt och verktyg för kundengagerad arbetsplatsutformning*, Göteborg: Chalmers Tekniska Högskola
- Granath, Kaj (2003), *Lag och ordning: om lagstiftning, estetik och arkitektonisk kvalitet*, Göteborg: Chalmers tekniska högskola
- Hall, Peter. (2002), *Cities of tomorrow*, Malden : Blackwell Publishing
- Helsingborgs stad (2002), *Översiktsplan för Helsingborgs stad, ÖP 2002*, Helsingborg: Stadsbyggnadskontoret
- Helsingborgs stad (2006), *Processen Söder i förändring- slutrapport* (Elektronisk) Tillgänglig <  
<http://www.helsingborg.se/upload/Hallbar%20utveckling/SiF%20Rapport.pdf>  
 > (2010-06-17)
- Helsingborgs stad (2009), *Imagine Helsingborg- Rapport från projektävlingen* Helsingborg: Projekt H+
- Helsingborg stad (2009a), *FÖP H+ Program för fördjupning av översiktsplan* (Elektronisk) Tillgänglig  
 <<http://www.helsingborg.se/upload/Bygga%20och%20bo/Oversiktsplaner/Program%20F%C3%B6P%201%C3%A5gupp1%C3%B6st.pdf>> (2010-06-17)

Helsingborgs stad (2010), *Vad är H+?* (Elektronisk) Tillgänglig <  
[http://www.helsingborg.se/templates/StandardPage.aspx?id=63052&epslangua  
ge=SV](http://www.helsingborg.se/templates/StandardPage.aspx?id=63052&epslangua<br/>ge=SV) > (2010-06-17)

Helsingborgs stad (2010a), *FÖP H+ Samrådshandling fördjupning av  
översiktsplan för H+* (Elektronisk)  
Tillgänglig <[http://www.helsingborg.se/upload/Bygga%20och%20bo/Oversikt  
splaner/Samr%C3%A5dshandling%20%20F%C3%96P%20H+%202010-05-  
24.pdf](http://www.helsingborg.se/upload/Bygga%20och%20bo/Oversikt<br/>splaner/Samr%C3%A5dshandling%20%20F%C3%96P%20H+%202010-05-<br/>24.pdf) > (2010-06-17)

Helsingborgs stad (2010b), *ÖP 2010* (Elektronisk) Tillgänglig  
<[http://www.helsingborg.se/upload/Bygga%20och%20bo/Oversiktsplaner/OP/  
OP\\_2010.pdf](http://www.helsingborg.se/upload/Bygga%20och%20bo/Oversiktsplaner/OP/<br/>OP_2010.pdf) > (2010-06-17)

Helsingborgs stad (2010c), *Markanvisningstävling för Ångfärjan* (Elektronisk)  
Tillgänglig  
<[http://www.helsingborg.se/upload/Bygga%20och%20bo/%C3%85ngf%C3%  
A4rjan/Angfarjan\\_juryns\\_rekommendation.pdf](http://www.helsingborg.se/upload/Bygga%20och%20bo/%C3%85ngf%C3%<br/>A4rjan/Angfarjan_juryns_rekommendation.pdf) > (2010-07-30)

Helsingborgs stadsbyggnadskontor (2006), *Utvärdering av Helsingborgs  
översiktsplan ÖP 2002* (Elektronisk) Tillgänglig <  
[http://www.helsingborg.se/upload/Bygga%20och%20bo/Oversiktsplaner/Utv  
rdering\\_helsingborgs\\_OP\\_web.pdf](http://www.helsingborg.se/upload/Bygga%20och%20bo/Oversiktsplaner/Utv<br/>rdering_helsingborgs_OP_web.pdf) > (2010-02-17)

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

Kalbro, Thomas (2007), *Markexploatering. Juridik, ekonomi, teknik och  
organisation*, Stockholm: Nordstedts Juridik AB

Kjessel, B. Carlsson, M. (1995), *Avsikter arkitektur*. Stockholm,  
.Byggforskningsrådet

Larsson, A. Jalakas, A. (2008), *Jämställdhet nästa!: samhällsplanering ur ett  
genusperspektiv*, Stockholm: SNS förlag

Lindgren, Katarina (Red.) (2008) *Den uthålliga staden - en kunskapsöversikt  
över ett sexårigt forsknings- och utvecklingsprogram*, Stockholm, Formas

Linn, Björn, (1998) *Arkitektur som kunskap*. Stockholm, .Byggforskningsrådet

Lomma kommun (2001a), *Översiktsplan 2000* (Elektronisk) Tillgänglig <<http://www.lomma.se/download/18.6e3a96cb1163e1c86c180001601/01+Sammanfattning.pdf>> (2010-06-16)

Lomma kommun (2003), *Fördjupad översiktsplan för Lomma tätort* (Elektronisk) Tillgänglig <<http://www.lomma.se/download/18.4005ee651241580609a80001558/F%C3%96P+Lomma+t%C3%A4rt+i+sin+helhet.pdf>>(2010-06-16)

Lomma kommun (2003a), *Exploateringsavtal inom del av Lomma 25:5 m.fl. Lomma hamn, västra delen, samt överlåtelse av mark*

Lomma kommun (2006), *Kvalitetsprogram för Lomma Hamn* (Elektronisk) Tillgänglig <<http://www.lomma.se/download/18.331fe7f211656b731fe80001619/07-03+Kvalitetsprogram.pdf>>(2010-06-16)

Lomma kommun (2008), *Planprogram för Lomma Hamn* (Elektronisk) Tillgänglig <<http://www.lomma.se/vanstermeny/byggabo/samhallsplanering/aktuellabyggprojekt/lommahamn/planerlommahamn/planprogramlommahamn.4.6e3a96cb1163e1c86c180001859.html>>(2010-06-16)

Lomma kommun (2009a), *Lomma hamn .* (Elektronisk) Tillgänglig <<http://www.lomma.se/vanstermeny/error/samhallsplanering/aktuellabyggprojekt/lommahamn.4.2b47f6cf115f57a739e80002695.html>>(2010-06-16)

Lomma kommun (2009b), *Översiktsplan 2010 Samrådsversion* (Elektronisk) Tillgänglig <<http://www.lomma.se/download/18.4005ee651241580609a8000776/%C3%96versiktsplan+2010+Samr%C3%A5dsversion.pdf>>(2010-06-16)

Lynch, Kevin (1960), *Image of the city*, Cambridge: M.I.T. Press & Harvard Univ. Press

Länsstyrelsen (2007), *I blandstaden* (Elektronisk) Tillgänglig:<[http://www.lansstyrelsen.se/NR/rdonlyres/42F1760B-8D0D-4E02-A72F-CE5DADC802E6/117380/iblandstaden\\_web.pdf](http://www.lansstyrelsen.se/NR/rdonlyres/42F1760B-8D0D-4E02-A72F-CE5DADC802E6/117380/iblandstaden_web.pdf)> (2010-06-05)

Länsstyrelsen (2008), *Hur blandar man stad?* (Elektronisk) Tillgänglig:<<http://www.lansstyrelsen.se/NR/rdonlyres/307B36CE-A4D1->

40AB-8BF8-

[DD9DB52C19CA/110483/Dokumentation\\_hurblandarmanstad.pdf](http://www.malmo.se/medborgare/stadsplanering--trafik/stadsplanering--visioner/utbyggnadsomraden/vastra-hammen/oversiktsplan-for-vh/pagefiles/oversiktsplan-v-hammen3.pdf)> (2010-06-05)

Malmö stad (1999), *Översiktsplan för Västra Hamnen (Öp 2013)* (Elektronisk)  
Tillgänglig:<<http://www.malmo.se/medborgare/stadsplanering--trafik/stadsplanering--visioner/utbyggnadsomraden/vastra-hammen/oversiktsplan-for-vh/pagefiles/oversiktsplan-v-hammen3.pdf>>  
(2010-06-15)

Malmö stad (2003), *Utbyggnadsstrategi för Västra Hamnen* (Elektronisk)  
Tillgänglig:< <http://www.malmo.se/medborgare/stadsplanering--trafik/stadsplanering--visioner/utbyggnadsomraden/vastra-hammen/samlade-skrifter/utbyggnadsstrategi-for-vastra-hammen/pagefiles/v.hamn-feb.pdf>>  
(2010-06-15)

Malmö stad (2005), *Karaktär Malmö*, (Elektronisk)  
Tillgänglig:<<http://www.malmo.se/medborgare/stadsplanering--trafik/stadsplanering--visioner/malmos-stadsmiljo/handlingsprogram-for-arkitektur--stadsbyggnad/pagefiles/wwwkaraktar.pdf> > (2010-06-15)

Malmö stad (2006), *Malmö 2005*, Malmö: Malmö stadsbyggnadskontor

Malmö stad (2007a), *Mål och gestaltungsprinciper för Västra Hamnen*, (Elektronisk) Tillgänglig:< <http://www.malmo.se/medborgare/stadsplanering--trafik/stadsplanering--visioner/utbyggnadsomraden/vastra-hammen/mal-och-gestaltungsprinciper/pagefiles/slutversionskarm.pdf> >(2010-06-15)

Malmö stad (2007b), *Vision och förutsättningar kring markanvisning*, (Elektronisk) Tillgänglig:< <http://www.malmo.se/medborgare/stadsplanering--trafik/byggprojekt/vastra-hammen/fullriggaren/pagefiles/vh-markanvisning-webbformat.pdf> > (2010-06-22)

Malmö stad (2008), *Planer och strategier för Norra Sorgenfri* (Elektronisk)  
Tillgänglig < <http://www.malmo.se/medborgare/stadsplanering--trafik/stadsplanering--visioner/utbyggnadsomraden/norra-sorgenfri/pagefiles/norra-sorgenfri.pdf> > (2010-06-15)

Malmö stad (2009), *Malmö's översiktsplanering*(Elektronisk) Tillgänglig  
<<http://www.malmo.se/medborgare/stadsplanering--trafik/stadsplanering-->

[visioner/Oversiktsplaner--strategier/pagefiles/Op-Aktualitet-100205.pdf](#)>(2010-06-15)

Malmö stad (2010a), *Turning Torso*, (Elektronisk)

Tillgänglig:<<http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Utbyggnadsomraden/Vastra-Hammen/Bo01/Projekt-inom-Bo01/Turning-Torso.html>> (2010-06-15)

Malmö stad (2010b), *Bo01* (Elektronisk)

Tillgänglig:<<http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Utbyggnadsomraden/Vastra-Hammen/Bo01.html>> (2010-06-15)

Malmö stad (2010c), *Dialog-pm, Beslutsunderlaget*(Elektronisk)

Tillgänglig:<<http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Oversiktsplaner--strategier/Malmo-2005---Aktualisering/-Dialog-pm-Beslutsunderlaget----.html>> (2010-06-15)

Malmö stad (2010d), *Malmö stad - Flagghusen, dialog för ökad hållbarhet* (Elektronisk)

Tillgänglig:<[http://www.byggabodialogen.se/templates/Page\\_4002.aspx](http://www.byggabodialogen.se/templates/Page_4002.aspx)> (2010-06-15)

Malmö stad (2010e), *Planering i Malmö*, (Elektronisk) Tillgänglig

<[http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/pagefiles/PIM2010\\_webb.pdf](http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/pagefiles/PIM2010_webb.pdf)> (2010-06-15)

Miller, Thomas (1993),*Genomförandeavtal i exploateringsprocessen*, Karlskrona: Boverket

Nationalencyklopedin (2010a), *Estetik*, (Elektronisk) Tillgänglig:

<<http://www.ne.se/estetik>> (2010-06-05)

Nationalencyklopedin (2010b), *Malmö*, (Elektronisk) Tillgänglig:<

<http://www.ne.se/malm%C3%B6/1001968>> (2010-06-15)

Nationalencyklopedin (2010c), *Malmö*, (Elektronisk) Tillgänglig:<

<http://www.ne.se/malm%C3%B6/1031839>> (2010-06-15)

Nationalencyklopedin (2010d), *Lomma*, (Elektronisk) Tillgänglig:<

<http://www.ne.se.ludwig.lub.lu.se/enkel/lomma>> (2010-06-16)

- Nationalencyklopedin (2010e), *Lomma*, (Elektronisk) Tillgänglig:<  
<http://www.ne.se.ludwig.lub.lu.se/enkel/lomma> > (2010-06-16)
- Nationalencyklopedin (2010f), *Helsingborg*, (Elektronisk) Tillgänglig:<  
<http://www.ne.se.ludwig.lub.lu.se/lang/helsingborg/201209> > (2010-06-16)
- Nyström, Jan (2003), *Planeringens grunder*, Lund: Studentlitteratur
- Sternudd, Catharina, (2007), *Bilder av småstaden om estetisk värdering av en stadstyp*, Lund: Lunds Tekniska Högskola
- Hultman, Mats (2002), *Seaside, Celebration och Windsor: studier av urbana estetiska regler*, , Lund: Lunds Tekniska Högskola (KOLLA UPP)
- Persson, Bengt (Red.)(2005), *Bo01 Hållbar Framtidsstad*, Stockholm: Formas
- Pitts, Adrian (2004), *Planning and design strategies for sustainability and profit*, Oxford : Architectural Press
- Prop. 1997/98:117 *Framtidsformer - Handlingsprogram för arkitektur, formgivning och design*, (Elektronisk) Tillgänglig: <  
<http://www.sweden.gov.se/content/1/c4/25/65/e36cce6d.pdf>>(2010-06-05)
- Prop. 2009/10:170 *En enklare plan- och bygglag* (Elektronisk) Tillgänglig:  
<<http://www.sweden.gov.se/content/1/c6/14/22/10/081017f1.pdf>> (2010-06-05)
- Ranger, Anna (2006), *Det goda samtalet i Västra hamnen* (Elektronisk) Tillgänglig:< <http://www.byggabodialogen.se/upload/Pdf-filer/Det%20goda%20samtalet%20i%20Vastra%20hamnen-%20Anna%20Ranger,%202006.pdf> >(2010-06-15)
- Rosén Peter (2007), *Karnov 2007/2008* s 940-941, Stockholm: Thomson Fakta AB
- Stockholm stad (2008), *Kvalitetsprogram för gestaltning: Henriksdalshamnen, Hammarby sjöstad etapp 1*, Stockholm: Stadsbyggnadskontoret.
- Stockholm stad (2007), Markanvisningspolicy*  
<[www.stockholm.se/PageFiles/175550/Markanvisningspolicy\\_2007.pdf](http://www.stockholm.se/PageFiles/175550/Markanvisningspolicy_2007.pdf)>(2010-06-05)



Svensson ,C, Tornberg E, Rönn M (2006), *Arkitektävlingar, gestaltungsprogram och arkitektonisk kvalitet* (Elektronisk) Tillgänglig: <[http://intra.kth.se/polopoly\\_fs/1.33038!t%C3%A4vlingar,%20gestaltungsprogram,%20arkitektonisk%20kvalitet%202006.pdf](http://intra.kth.se/polopoly_fs/1.33038!t%C3%A4vlingar,%20gestaltungsprogram,%20arkitektonisk%20kvalitet%202006.pdf)> (2010-02-17)

Sveriges arkitekter (2008a), *Parallella uppdrag*. (Elektronisk) Tillgänglig <<http://www.arkitekt.se/s12804/f5302>> (2010-02-15)

Sveriges arkitekter (2008), *Arkitektävlingar*. (Elektronisk) Tillgänglig <<http://www.arkitekt.se/s12803/f5301>> (2010-02-15)

Ullstad, Erland (2008), *Hållbar stadsutveckling: en politisk handbok från Sveriges Arkitekter*, Stockholm: Sveriges arkitekter

Uppsala kommun (2010), *Äldre stadsplaner över Uppsala*(Elektronisk) Tillgänglig <<http://www.uppsala.se/sv/Kulturfrid/Kultur/Stadsarkivet/Om-arkiven/Kartor-ritningar/Historiska-stadsplaner/>> (2010-07-27)

## 10.1 MUNTliga KÄLLOR

Hansson, Cecilia (Programarkitekt, Malmö stad) muntl. Intervju 2010-02-18

Nilsson, Kristoffer (Projektledare H+, Helsingborg stad) muntl. Telefonsamtal 2010-06-23

Sjölin, Eva (Stadsbyggnadschef, Lomma kommun ) muntl. Intervju 2010-02-03

Sjölin, Eva (Stadsbyggnadschef, Lomma kommun ) muntl. Telefonsamtal 2010-06-22

Redestam, Björn (Chef detaljplanering, Helsingborg stad) ) muntl. Intervju 2010-02-12

Sällström Per-Mikael (Sekreterare Akademin för fysisk planering, Sveriges Arkitekter) muntl. E-post 2010-03-08

Öreberg, Sofia (Chef strategisk planering , Helsingborg stad) ) muntl. Intervju 2010-02-12

## 10.2 RÄTTSFALL

RÅ\_2001\_ref\_31