
Hållbara hamnomvandlingar?

En jämförande studie av planeringen av Östra Kvillebäcken i Göteborg, Boor i Malmö, Alderholmen i Gävle och Östra Hamnen i Västerås

Malin Johansson & Sofie Norrgård
Samhällsvetenskapliga Miljövetarprogrammet, vårterminen 2014
Fördjupningskurs KGG310, Kandidatuppsats i kulturgeografi
Handledare: Ingrid Johansson
Institutionen för Ekonomi och Samhälle
Avdelningen för Kulturgeografi, Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN

Förord

Det här är en kandidatuppsats i kulturgeografi skriven av två studenter vid Göteborgs Universitet. Vi läser det samhällsvetenskapliga miljövetarprogrammet med en kulturgeografisk inriktning, att skriva om hållbar stadsplanering föll sig därför ganska naturligt. Under tre års tid har vi ofta stött på komplexiteten i att skapa en hållbar utveckling. Vi båda bor i Göteborg och ser dagligen hur staden omvandlas, framförallt i de vattennära områdena. Nyfikenheten väcktes därför och en vilja att fördjupa oss i hållbar stadsplanering i dessa områden började växa fram.

Först och främst vill vi tacka vår handledare Ingrid Johansson, som tydligt guidat oss genom vårt uppsatsskrivande med stor kunskap och goda insikter. Vi vill också tacka varandra för ett mycket bra samarbete! Vi vill därutöver tacka våra nära och kära, framför allt Johan Axelsson, Johanna Norelius, Rebecca Gustafsson, Andreas Kjällgren, Maria Klerfelt Johansson, Marcus Bengtsson och Kalle Johansson.

Sammanfattning

De senaste tio åren har flera hamnområden i Sverige omvandlats till stadsdelar med bostäder och verksamheter, detta på grund av de hamn- och industrinedläggningar som drabbat många städer. Flera av dessa omvandlingar efterliknar ofta varandra i både planering och utformning, vilket har lett till att stadsutvecklingen genomförts på liknande vis.

Undersökningens syfte var att beskriva, analysera och jämföra utformningen av stadsdelar vid hamnomvandlingar ur ett hållbarhetsperspektiv. Detta då vi ville undersöka om hamnomvandlingsprojekt som profilerar sig som hållbara skiljer sig mot de hamnomvandlingsprojekt som inte profilerar sig som hållbara, eller om de likt vid planering och utformning efterliknar varandra. Vi valde därför att arbeta utifrån följande frågeställningar:

- Hur har planeringen utformats i de stadsdelarna som profilerar sig som hållbara för att skapa ekologisk och social hållbarhet?
- Behandlas hållbarhetsfrågor vid utformningen av de stadsdelar som inte profilerar sig som hållbara? I så fall hur?
- Skiljer sig utformningen mellan de stadsdelar som är profilerade som hållbara med stadsdelarna som inte är det? I så fall, i vilken mån?

För att besvara dessa frågeställningar undersökte vi två områden som profilerar sig som hållbara, Östra Kvillebäcken i Göteborg och Bo01 i Malmö. Vi jämförde sedan dessa med två områden som inte profilerar sig som hållbara, Alderholmen i Gävle och Östra Hamnen i Västerås. För att genomföra undersökningen gjordes en kvalitativ dokumentstudie över områdenas detaljplaner och fördjupade dokument, där vi undersökte dokumenten utifrån ett antal förhandsdefinierade kategorier, vilka utgör indelning av ekologiska och sociala strategier.

För de områden som profilerar sig som hållbara kunde vi identifiera att ekologiska strategier tagits fram; skapa förtätning, grön- och blåstruktur och en god naturresurshållning. För att skapa social hållbarhet har områdena tagit fram sociala strategier så som variation, tillgänglighet, fysisk utformning, påverkan och barnperspektiv.

I de stadsdelar som inte profilerar sig som hållbara behandlades hållbarhetsfrågor i undersökningsdokumenten. Vi kunde identifiera följande ekologiska strategier; skapa förtätning, grön- och blåstruktur och naturresurshållning. De sociala strategier vi kunde identifiera var variation, tillgänglighet, fysisk utformning, barnperspektiv och jämställdhet.

Resultatet visade vidare att det skiljer sig mycket litet i hållbarhetsarbetet i planeringen mellan områdena som profilerar sig som hållbara och de som inte gör det.

Förord.....	2
Sammanfattning.....	3
1. INLEDNING	6
1.1 Introduktion.....	6
1.2 Bakgrund	6
1.2.1 Områdesöversikt.....	6
1.2.2 Avslutning.....	10
1.3 Syfte och frågeställningar.....	10
1.4 Avgränsningar	11
1.4.1 Områdesavgränsningar.....	11
1.4.2 Motiv till avgränsningar	13
2. TEORETISK BAKGRUND	15
2.1 Inledning.....	15
2.2 Post-industriella hamnstäder.....	15
2.3 Hamnomvandlingar över tid.....	16
2.4 Hållbar utveckling	17
2.4.1 Begreppet hållbar utveckling	17
2.4.2 Ekologisk hållbarhet.....	19
2.4.3 Social hållbarhet.....	19
2.5 Hållbar stadsutveckling.....	20
2.5.1 Tidigare studier om hållbar stadsutveckling	20
2.5.2 Socialt hållbar stadsutveckling	21
2.6 Avslutning	22
3. METOD	23
3.1 Vetenskapssyn	23
3.2 Urval	23
3.3 Dokumentstudie.....	24
3.4 Metoddiskussion	26
3.5 Källkritik.....	27
4. RESULTATREDOVISNING	28
4.1 Inledning.....	28
4.2 Planeringens utformning för att skapa hållbarhet i de stadsdelar som profilerar sig som hållbara	28
4.2.2 Ekologiska strategier.....	28

4.2.3 Sociala strategier.....	29
4.3 Planeringens utformning för att skapa hållbarhet i de stadsdelar som inte profilerar sig som hållbara.....	31
4.3.1 Ekologiska strategier.....	31
4.3.2 Sociala strategier.....	33
4.4 Skillnader i utformning mellan de stadsdelar som är profilerade som hållbara och stadsdelarna som inte är det.....	36
5. DISKUSSION OCH ANALYS.....	38
5.1 Inledning.....	38
5.2 Ekologisk hållbarhet.....	38
5.3 Social hållbarhet.....	39
5.4 Sammanfattande diskussion och analys.....	41
6. SLUTSATSER	43
6.1 Inledning.....	43
6.2 Slutsatser	43
7. EGNA REFLEKTIONER OCH VIDARE STUDIER.....	46
7.1 Egna reflektioner	46
7.2 Vidare studier.....	46
KÄLLFÖRTECKNING	47

1. INLEDNING

1.1 Introduktion

Under de senaste tio åren har flertalet äldre hamnområden samt kust- och strandnära industriområden i Sverige omvandlats till nya stadsdelar där boende och verksamheter beblandats. (Bergman & Bylund 2012 s. 215) I många fall upplevs den fysiska gestaltningen i dessa nya stadsdelar vara homogen. Man försöker ofta efterlikna lyckade projekt vilket har skapat en internationellt likformig stadsutveckling, där den rumsliga typologin och arkitekturen starkt påminner om varandra. (Ferarri & Smith 2012 s.3-4; Norcliffe et al 1996 s. 131) Generellt sett har man varit okritisk till de lyckade exemplen utan att ta del av de negativa lärdomar som projekten även genererat. (Ferarri & Smith 2012 s.4)

Vad som däremot skiljer vissa omvandlingsprojekt åt är hur områdena väljs att profileras och marknadsföras. Vissa områden profileras starkt som hållbara stadsdelar medan andra inte nämner det i någon större utsträckning. Marknadsföringen har blivit allt viktigare, detta då städerna vill relansera sig som kunskapsstäder istället för industristäder som tidigare. Hamnomvandlingar ses ofta som en viktig del i denna förnyelse, de exklusiva bostads- och kontorsområden som skapas anses attrahera just kunskapsbaserade sektorer till staden.

Att skapa hållbara stadsdelar är komplext. Alla tre dimensioner i hållbarhetsbegreppet ska tillgodoses. Vid hamnomvandlingar bebyggs ofta centralt belägen mark vilket gör att markpriserna är dyra och på grund av tidigare verksamhet är sanering av marken inte ovanligt vilket ytterligare ökar produktionskostnaden. Att boendekostnaderna då blir dyra är inte konstigt. Det är därför svårt att uppnå både social och ekologisk hållbarhet vid utformning av dessa områden.

Om områdena ofta är lika i sin utformning, vad är det då som skiljer de åt? Var går gränsen mellan att planera för en hållbar stadsdel eller att enbart planera enligt ett "hamnomvandlingsparadigm"? Kanske är det enbart så att hållbarhetsprofileringen är ytterligare ett led i att relansera staden till en kunskapsstad?

Den här uppsatsen ämnar undersöka just detta: finns det några skillnader mellan de hamnomvandlingsprojekt som profileras som hållbara och de som inte gör det, eller är det så att de flesta projekt följer samma spår?

1.2 Bakgrund

1.2.1 Områdesöversikt

Övergivna hamnområden skapades då godstransportmarknaden genomgick en teknisk utveckling av såväl fartygstyper som godshantering. Den inrikes sjöfarten förflyttades till landsvägstransporter samtidigt som nya, mer djupgående fartyg, krävde större hamnar som byggdes utanför staden. Färre arbeten skapades och färre människor hade längre någon relation till hamnen. Staden och hamnen separerades därmed rumsligt, socialt och ekonomiskt. (Bergman & Bylund 2012 s.217)

Göteborg, Malmö, Gävle och Västerås är fyra städer som har genomgått en förändring från att vara hamn- och industristäder till att bli mer kunskapsbaserade. Hamnverksamheten i städerna har över tid lagts ner eller förflyttats längre ut i staden vilket har lett till att centralt belägna områden har frigjorts.

Göteborg hade under andra hälften av 1900-talet flera varv och var en av de ledande varvsstäderna i Sverige men drabbades några decennier senare av varvskrisen. Detta innebar att företaget kunde flytta in i de gamla varvslokalerna och med tiden genererade det till en utveckling av Älvstranden där nya boenden byggdes och ett kunskapscentrum, med bland annat Göteborgs universitet och Chalmers tekniska högskola, etablerades för att expandera Göteborg ytterligare (Göteborgs hamn; Älvstranden Utveckling). Östra Kvillebäcken är ett av de områden som ingår i projektet att skapa Älvstaden. Älvstaden syftar till att skapa en mer vattennära stadskärna genom att låta den centrala staden växa över älven. Området anses så viktigt att det omnämns som en tillväxtmotor för hela Västra Götalandsregionen. (Hällhed & Sundberg 2013 s. 3-4)

Östra Kvillebäcken bestod ursprungligen av jordbruksmark (Göteborg Stad, detaljplan 2008 s. 13) men vid början av 1900-talet omvandlades området kring Kvillebäcken till ett kemisk-tekniskt industriområde. Delar av området fick senare ge plats åt handelsverksamhet vilket sedan mitten av 1900-talet har skapat ett brokigt innehåll i området. (Göteborg Stad, detaljplan 2008 s. 11) Lokalerna var relativt billiga och lockade till sig en blandad samling av loppmarknader, bilverkstäder, föreningar och svartklubbar. (Centrala Älvstaden) Området bestod av enklare byggnader, såsom gamla fabrikslokaler, och rivningstomter. Verksamheterna på plats var av tillfällig karaktär. (Göteborg Stad, detaljplan 2008 s. 4)

Under 1980-talet försämrades Östra Kvillebäckens rykte. Det talades om försäljning av stöldgods och andra illegala verksamheter såsom sexklubbar. Efter att ett antal våldsbrott förekommit i området förvärrades platsens rykte ytterligare och Östra Kvillebäcken började av tidningar och politiker i Göteborg att kallas för "Gazaremsan" (Hällhed & Sundberg 2013 s. 3) Kommunen hade dessutom sedan länge pekat ut området som en plats i behov av förnyelse (Centrala Älvstaden). År 2005 började därför en plan framställas kring hur området kunde omvandlas (Hällhed & Sundberg 2013 s. 3).

Fem år senare hade visionen om Östra Kvillebäcken färdigställts. Göteborgs Stad såg möjligheterna att förtäta centrum över Göta Älvbron och bättre integrera Hisingen med övriga centrala delar av staden. (Hällhed & Sundberg 2013 s. 3-4) Målet med den nya stadsdelen var att skapa ett område med syfte att skapa ekologisk, ekonomisk och sociala hållbarhet. Göteborg Stad ville därför bygga resurssnålt och gynna kollektivtrafik för att därmed skapa en grön stadsdel. Man hoppades bli ett föredöme inom hållbar stadsutveckling. Göteborgs Stad ansökte och fick 35 miljoner av Delegationen för hållbara städer (Hällhed & Sundberg 2013 s. 4), vilket är en nationell arena och forum som under perioden 2008-2010 tillsattes av regeringen för att verka för en hållbar utveckling i bostadsområden, tätorter och städer (Delegationen för Hållbara Städer).

Det kommunalt ägda bolaget Älvstranden Utveckling AB bildade vid genomförandet en sammanslutning med sju bostadsbolag och byggherrar som alla skrev under Kvillebäcksfördraget. Fördraget fastställde en gemensam vision om att skapa en varierad och levande stadsdel med resurssnåla och varierande byggnader, med olika storlekar och upplåtelseformer. (Hällhed & Sundberg 2013 s. 4) År 2011 inleddes byggarbetet i Östra Kvillebäcken som är uppdelad i tre etapper varav den första inflyttningen skedde under år 2013 (Kvillebacken.se). När projektet är klart, ska 2000 nya lägenheter finnas; 75 procent av dessa blir bostadsrätter och 25 procent hyresrätter (Centrala Älvstaden).

Malmö drabbades likt Göteborg av en ekonomisk kris vilket innebar att flera industrier var tvungna att lägga ner. Detta bidrog till att 35 000 arbeten försvann och att arbetslösheten steg

under 1990-talet till hela 16 %. Malmö drabbades vid hamn- och industrinedläggningarna även av en identitetskris. Vändningen kom i och med planerandet av Öresundsbron vilket innebar en förbindelse mellan Malmö och Köpenhamn. Detta fick Malmö att ta fram många nya visioner för staden varav två projekt som planerades var Malmö Högskola och Västra hamnens bomässa Bo01. (Malmö stad 2008 s 12-13) Malmö högskola har varit mycket viktigt för att möjliggöra visionerna om en kunskapsstad. (Malmö stad 2008 s. 15) För att locka till sig människor till den nya kunskapsstaden genomfördes även en fysisk omvandling av staden där många nya stadsförnyelseprojekt planerades, däribland området Bo01 i Västra Hamnen (Malmö stad 2008 s.13).

Bebyggandet av Västra hamnen var en del av nyskapandet i Malmö. Malmö var en av tre kommuner som var med i "Bygga/Bodialogen", ett projekt där kommuner och ett tjugotal företag med anknytning till fastighets- och byggbranschen samarbetade för att ta fram strategier för ett hållbart byggande, främst med tyngd på den ekologiska dimensionen. (Larsson et al 2003 s. 5) Den mark som bebyggdes var gammal industrimark och skulle bära profilen hållbarhet och ny teknik (Larsson et al 2003 s. 6).

Bo01 har sitt ursprung i en europeisk bostadsmässa som planerades år 1995 av Svensk bostadsmässa, med stöd av EU-kommissionen. År 1997 beslutades det att Bo01 skulle arrangeras i Västra Hamnen i Malmö och året efter började man planera området. År 2001 invigdes Bo01 trots att flera hus ännu inte hade färdigställts. (Larsson et al 2003 s.9-10)

Visionen och målsättningen med Bo01 var att uppnå hållbar utveckling genom att bygga med ny teknik för att underlätta kraven på ett hållbart leverne för den enskilda individen. (Larsson et al 2003 s. 7). Störst fokus har legat på den ekologiska dimensionen, den sociala dimensionen modifierades något då man benämner det som *mänsklig hållbarhet*, vilket innehåller både de sociala och de ekonomiska dimensionerna.(Larsson et al 2003 s.9-10)

Kritiken som i efterhand har riktats mot projektet har riktats mot de höga boendekostnaderna i området, projektets tidspress samt Bo01-organisationens skakiga ekonomi under projektets gång. Efter projektet blev färdigställt gick aktiebolaget Bo01 i konkurs och mässan lades ner. (Larsson et al 2003 s. 6) Bo01 delades från början upp i själva mässområdet och den infrastruktur med byggnader som är kvar idag. Även om mässan lades ner så menar mässorganisationen att syftet främst var att skapa en diskussion om framtida byggande i städer. (Larsson et al 2003 s. 7)

Idag innehåller Bo01-området totalt 1247 lägenheter (Västra Hamnen i Malmö 1) också innehållande seniorbostäder och studentlägenheter (Larsson et al 2003 s. 165; Malmö satd, Bo01) men området i stort har få hyresrätter, enbart fem hus av cirka 40 totalt (Västra Hamnen i Malmö 2).

Gävle Hamn var under slutet av 1700-talet Sveriges tredje största hamn. Hamn- och varvsindustrin var förlagd på Alderholmen, en halvö öster om centrala Gävle. Hundra år efter hamnens storhetstid, i början på 1900-talet, började varvsindustrin att läggas ner. Den inre hamnen vid Alderholmen kunde inte längre ta emot större fartyg då landhöjningar drabbat områden vilket gjorde hamninloppet för grunt. Gävle Hamn fick då flytta längre ut, och Alderholmen ändrade funktion till att främst vara ett industriområde. Dock har även vissa industrier avvecklats över tid vilket lämnat delar av Alderholmen öde. (Zeidlitz 2010 s.8)

Redan under 1980-talet började bostäder att planeras på Alderholmen, planerna inkluderade då även en högskola, en arena och ett konserthus. Dock drog sig byggherrarna ur projektet i och med den ekonomiska kris som drabbade landet under början av 1990-talet. Sju år senare plockades planerna långsamt åter upp, men först år 2002 började projektet anta dagens form. Planeringen drog dock ut på tiden, detaljplanen för den första etappen antogs år 2005 och byggnationerna i området startade upp år 2006, 26 år efter den första planeringen av området, som nu kom att kallas Gävle Strand. (Zeidlitz 2010 s.8-9)

Den första etappen består av 192 lägenheter med olika storlekar och upplåtelseformer. Den andra etappen som började byggas år 2009 består av 550-600 bostäder. Därefter planeras även en tredje etapp. Från att från början ha varit sex byggherrar med vid planeringen finns idag endast tre kvar. (Zeidlitz 2010 s.8-9) År 2014 är 400 bostäder färdigställda, utav dessa är 140 hyresrätter och resterande bostadsrätter. (Maria Nässert, Gävle Stad)

Västerås industrier och hamnverksamhet var länge viktiga för stadens utveckling. (Modernismen i Västerås Kommun) Efter 1970-talet drabbades dock svensk industri av en nedgång och flera av stadens lägenheter stod tomma efter en ökad arbetslöshet. Industrinedgången tillsammans en allt ökande konkurrens med multinationella företag samt med stockholmsregionen tvingade Västerås att skapa sig ett nytt namn på världskartan. (Granberg 2002 s. 13) Mälardalens Högskola startade år 1977 för att svara på behovet för teknisk utbildning i staden vilket kan ses som ett led i att omvandla staden mot en mer kunskapsbaserad ekonomi (Mälardalens Högskola).

Idén om "Staden vid Mälaren" växte fram år 1990 under Västerås 1000-års jubileum (Granberg 2002 s. 14). I kommunens översiktsplan från 1992 tydliggörs visionen om att öka Västerås attraktionskraft genom att skapa en starkare koppling till Mälaren (Granberg 2002 s. 15). Kommunstyrelsen skrev ett antal rapporter om Västerås och en långsiktig framtidsplanering gjordes för staden. Västerås ligger naturligt nära Mälaren, men vattnet har tidigare inte varit lika tillgängligt då industrierna i området fungerat som en barriär. (Modernismen i Västerås Kommun) Ett år senare, år 1993, tog kommunfullmäktige beslut att all industri i Östra hamnområdet skulle läggas ner för att möjliggöra exploatering av området och därmed skapa en ny framsida och en ny identitet i staden (Granberg 2002 s. 17). Det talades om en ansiktslyftning för Västerås och en del av visionen var att skapa nya bostadsområden i hamnen för att just få en starkare koppling till Mälaren. Målet var därutöver att skapa ett attraktivt city där invånarna skulle få något nytt och spännande i staden, men även att skapa attraktivitet för nya, potentiella invånare (Granberg 2002 s. 14).

År 1993 gjordes även en fördjupad översiktsplan över Östra hamnen samt en detaljplan över området. (Granberg 2002 s. 17) En koalition skapades mellan fem lokala bostadsbolag och kommunen, där man tillsammans skapade det allmännyttiga bostadsbolaget Mimer. De privata bostadsbolagen ingick i en förbindelse att förmedla privata hyresrätter till Invandrarbyrån, socialtjänsten och psykiatrin, och de som följde åtagande om hyresbostäder fick möjlighet till option vid planerandet av etapp ett. (Granberg 2002 s. 18)

En vikande hyresmarknad och svag bostadsfinansiell situation påverkade dock planerna och kritiken mot den tidigare miljöproblematik som industrier i hamnområdet orsakat ökade skepticismen mot projektet. Den moderata ledningen drev ändå på att förnyelseprojektet skulle genomföras, och de miljöproblem som egentligen skulle behövt tas hand om hamnade i skymundan och fokuserades därför inte på. (Granberg 2002 s. 18) År 1994 kom socialdemokraterna till makten i Västerås och planeringen av Östra Hamnen lades på hyllan

till år 1996 då ett nytt planförslag av Östra Hamnen togs fram. (Granberg 2002 s. 18-19) De bostadsbolag som var med ifrån början hade nu hoppat av, istället var det NCC Bostad som nu stod som ensam entreprenör av området, inte ens kommunen var kvar. Varför kommunen blev ståendes utanför var för att skattemedel inte skulle riskeras att gå förlorade. (Granberg 2002 s. 20)

NCC Bostad ville effektivisera och snabba på byggandet vilket innebar att inte en krona fick gå till spillo och satsade därför på att bygga effektiva bostäder. Detta innebar att inga hyresrätter byggdes då det enligt dem inte skulle ge någon inkomst. Detta satte sig Hyresgästföreningen starkt emot och påpekade problematiken med att det enbart var en entreprenör kvar i området. (Granberg 2002 s. 24) År 2001 beviljas NCC bygglov för etapp ett av Östra Hamnen. År 2003 planerades de 92 exklusiva bostadsrätter i området vara färdiga av planerandet av totalt 450 bostäder. (Granberg 2002 s. 26; Ljungdahl & Olsson 2004 s. 57) De andra etapperna i delprojektet för stadsförnyelseprojektet Centrala Strandzonen är Lillåudden och Öster Mälarstrand (Ljungdahl & Olsson 2004 s. 57).

1.2.2 Avslutning

Ovan avsnitt är till för att ge läsaren en god bakgrund till utformningen av våra undersökningsområden. Vad som beskrivs är att undersökningsområdena alla tidigare haft en funktion som hamn- och industristäder. Omvandlingsprojekten beskrivs vara en del i att förnya bilden av staden och en del i att gå mot en mer kunskapsbaserad ekonomi. Alla områden har inlett ett samarbete mellan privata och offentliga aktörer, med flera byggherrar. Östra Kvillebäcken och Bo01 profilerar sig som hållbara stadsdelar, detta görs inte av Alderholmen och Östra Hamnen.

Vi ämnar att i den här uppsatsen att jämföra planerandet av utformningen i de områden som profilerar sig som hållbara och de som inte gör det.

1.3 Syfte och frågeställningar

Syftet är att beskriva, analysera och jämföra planeringen av utformningen i stadsdelar vid hamnomvandlingar ur ett ekologiskt- och socialt hållbarhetsperspektiv.

Frågeställningar:

1. Hur har planeringen utformats i de stadsdelarna som profilerar sig som hållbara för att skapa ekologisk och social hållbarhet?
2. Behandlas hållbarhetsfrågor vid utformningen av de stadsdelar som inte profilerar sig som hållbara? I så fall hur?
3. Skiljer sig utformningen mellan de stadsdelar som är profilerade som hållbara med stadsdelarna som inte är det? I så fall, i vilken mån?

1.4 Avgränsningar

1.4.1 Områdesavgränsningar

Vår geografiska avgränsning avser Östra Kvillebäcken i Göteborg, Bo01 i Malmö, Alderholmen i Gävle och Östra Hamnen i Västerås.

Göteborg hade år 2013 533 271 invånare (SCB) och klassas enligt Sveriges kommuner och landsting (SKL) som en storstad. (SKL) Göteborg är uppdelat i tio stadsdelsnämnder, vilka är geografiskt avgränsade och har egna ansvars- och verksamhetsområden. Östra Kvillebäcken tillhör stadsdelsnämnden Lundby. (Göteborg Stad, Stadsdelsnämnder)



Figur 1. Figuren visar var Östra Kvillebäcken ligger i Göteborg. Området är markerat med punkter. Karta från Google Maps, egen redigering

Malmö hade år 2013 312 994 invånare (SCB) och klassas därmed enligt SKL som en storstad. (SKL) Staden är uppdelad i fem stadsområden vilka ansvarar för vård, kultur och omsorg (Malmö Stad, stadsområden). Bo01 ligger i Västra Hamnen vilket tillhör stadsområde Norr. Bo01 är alltså ett delområde i Västra hamnen som avser bostäder och verksamheter. (Malmö stad, stadsområden)



Figur 2. Figuren visar var Bo01 ligger i Malmö. Området är utmarkerat med punkter. Karta från Google Maps, egen redigering

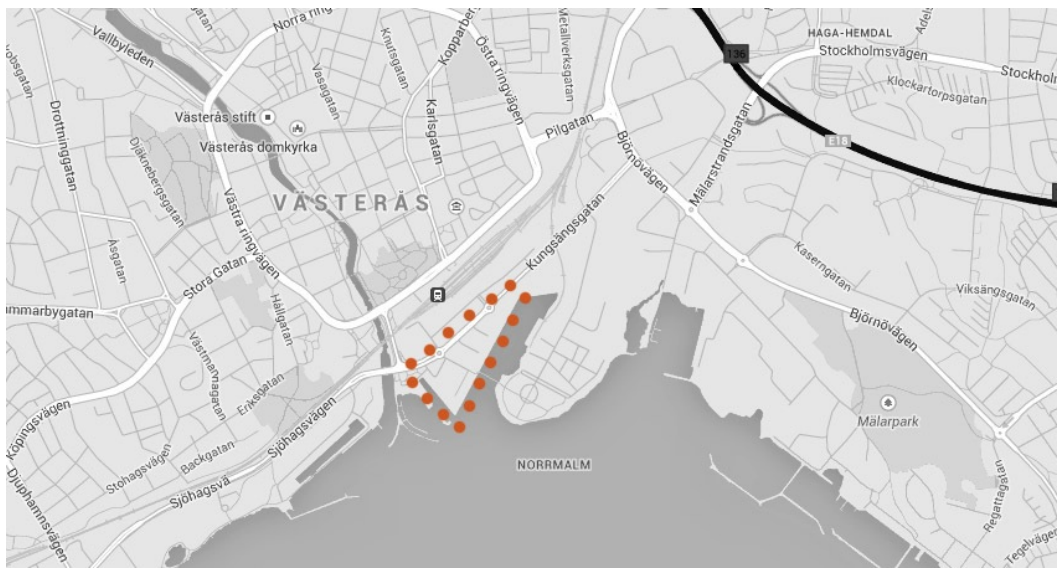
Gävle hade år 2013 97 236 (SCB) invånare och klassas därmed enligt SKL som en större stad (SKL). Staden är indelad i 18 olika planeringsområden, varav Alderholmen är en utav dem och som ligger direkt öster om centrum (Gävle).



Figur 3 Figuren visar var Alderholmen ligger i Gävle. Området är utmarkerat med punkter. Karta från Google Maps, egen redigering

Västerås hade år 2013 142 131 invånare (SCB) och klassas därmed enligt SKL som en större stad (SKL). Västerås är indelad i 90 stadsdelsområden (Västerås stad) men är även indelad i

ett flertal bostadsområden, där Östra Hamnen tillhör den centrala delen staden (Västerås stad 1)



Figur 4. Figuren visar var Östra Hamnen ligger i Västerås. Området är markerat med punkter. Karta från Google Maps, egen redigering

1.4.2 Motiv till avgränsningar

För att uppfylla vårt syfte har vi valt att jämföra två hamnomvandlingsområden där det nya bostadsområdet starkt profilerats som hållbart med två hamnomvandlingsområden där det nya bostadsområdet inte profilerats som hållbart. Alla områden har gemensamt att de ligger i gamla hamnstäder/industriområden vilka nu har omvandlats till kunskapsstäder. De nya bostadsområdena har alla tidigare haft en annan funktion som hamn- eller industriområde, ingen tidigare bostadsbebyggelse har alltså funnits på dessa platser.

Vi har valt att benämna alla områden som hamnomvandlingsområden, trots att Östra Kvillebäcken inte direkt ligger vid vattnet eller är ett typiskt hamnomvandlingsområde. Detta då området omnämns i litteratur som handlar om hamnomvandlingar, samt att området var Göteborgs bidrag i projektet Waterfront Communities Project (WCP) (Forsemalm & Strömberg 2012 s.86). WCP var ett projekt mellan år 2000-2006 med syfte att länka samman nio hamnstäder i Nordsjön för att främja och skapa en hållbar utveckling vid hamnomvandlingar (Northsea Region).

De två stadsdelar som profilerar sig som hållbara är Östra Kvillebäcken och Bo01. Bägge projekt har lagt stor tyngd vid att skapa hållbara stadsdelar vid framställandet och bäge marknadsförs som gröna områden.

De två stadsdelar som inte profilerar sig som hållbara är Alderholmen och Östra Hamnen. Som beskrivs ovan delar dessa områden många karaktärsdrag med övriga stadsdelar. Alderholmen och Östra hamnen valdes därför - de liknar våra övriga jämförelseobjekt i många fall utom just det som är intresserat av att undersöka; hållbarhetsarbetet.

Det finns även andra skillnader projekten emellan vilket är viktigt att ha i åtanke. Göteborg och Malmö är större städer än Gävle och Västerås. Även storleken på projekten varierar och tidpunkten då projekten genomfördes varierar likväl. Projekten särskiljer sig också i antal detaljplaner som utfärdas över områdena. För Östra Kvillebäcken och Bo01 har endast en detaljplan utträttats, för Alderholmen finns två detaljplaner och för Östra Hamnen har hela sex detaljplaner utträttats.

Ämnesmässigt kommer fokus att ligga på den sociala och den ekologiska dimensionen av hållbarhetsbegreppet. Varför den ekonomiska dimensionen väljs bort i denna uppsats är då vi inte anser oss själva ha den kunskap som krävs för att kunna bedöma om planen är ekonomisk hållbar eller inte. Därutöver är detta begrepp ofta inbakat i de andra dimensionerna och därför svårt att bedöma enskilt.

2. TEORETISK BAKGRUND

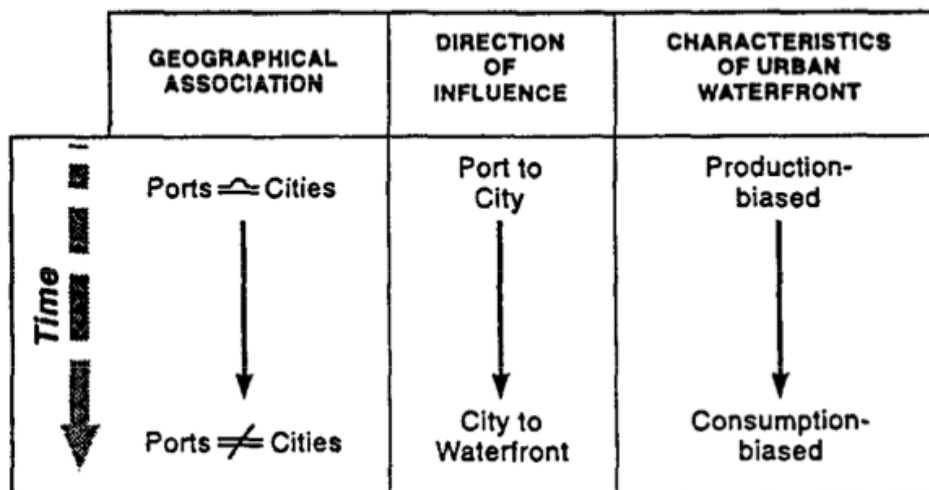
2.1 Inledning

Följande kapitel är till för att ge läsaren en god inblick i det teoretiska ramverk som används i uppsatsen. Först kommer hamnomvandlingar att beröras, där hamnen och stadens förändrade relation kommer att beskrivas, följt av ett avsnitt där det beskrivs hur hamnomvandlingar har utvecklats över tid och vad som ofta kommit att karaktärisera hamnomvandlingsprojektens utförande. Därefter behandlas hållbarhetsbegreppet, där vi först förklarar vad hållbar utveckling är för att sedan gå in mer precist på den ekologiska och den sociala dimensionen av begreppet. Därefter följer en genomgång av hållbar stadsplanering, även här med mer precisa avsnitt över ekologisk och social hållbarhet i stadsplaneringen.

2.2 Post-industriella hamnstäder

Under andra hälften av 1900-talet förändrades relationen mellan hamnen och staden i de gamla hamnstäderna (Norcliffe et al 1996 s. 123). Nedan avsnitt kommer att beskriva varför och hur denna relation mellan hamnen och staden förändrats.

Norcliffe et al beskriver vilka förändringsprocesser som påverkat relationen mellan hamnar och städer och hur de påverkat de vattennära områdena i dess utformning (Norcliffe et al 1996 s. 131). En första aspekt är att det inte längre finns ett tätt samband mellan handelshamnar och städernas expansion. En andra aspekt är att det inte längre är hamnarna som sätter agendan för vilken typ av ekonomi städerna präglas av. Idag är det istället en omvänd relation där det är andra ekonomier än sjöfart samt olika stadsmässiga urbana processer som har stort inflytande i hamnområdena. En tredje aspekt är att hamnar, som tidigare dominerats av varor och tjänster, har på samma geografiska platser ersatts av en ekonomi som är inriktad på konsumtion (Norcliffe et al 1996 s. 124). Denna utveckling presenteras i figur 5



Figur 5: Figuren visar hur hamnens och stadens geografiska relation, påverkan och karaktäristika förändrats över tid (Norcliffe et al 1996 s. 124)

Relationen mellan hamnen och staden har över tid blivit allt mer komplex - symbiosen de emellan är längre inte lika tydlig (Norcliffe et al 1996 s. 124). En frikoppling har skett mellan världens största hamnar och de största städerna (till invånarantal), så kallade världsstäder, mycket på grund av en ny ekonomi (Norcliffe et al 1996 s. 125). Många av världsstäderna däribland London, Tokyo och New York, har stora hamnar men det är många städer som inte

följer samma mönster (Norcliffe et al 1996 s. 125). Varför relationen mellan stora hamnar och stora städer har frikopplats menar Norcliffe beror på två fenomen. Det första är den industriella revolutionen vilken bidrog till att industrier kunde placeras på andra platser i landet utan hamnar, då andra transportmedel för godsmottagning och export möjliggjordes. Det andra fenomenet är att städer inte känner samma behov som förr av att ha en hamn, och vice versa. I och med utvecklingen av containerhamnar har möjligheten till utlokalisering av hamnar blivit möjligt, vilket också innebär att dessa hamnar måste ha god plats för lagerhantering av containrarna. (Norcliffe et al 1996 s. 126)

I och med att hamnarna utlokaliseras, blir mer standardiserade, utvecklar nya tekniker för lagerhantering samt utsätts för en global konkurrens måste de bli så kostnadseffektiva som möjligt. Antalet arbeten reduceras då på grund av att tidigare hanteringar försvinner. Detta har inneburit att relationen mellan staden och dess hamn försvagas, då arbetsmöjligheterna minskar och att det inte längre handlar om lokala varor som fraktas, utan att det nu istället handlar om en global marknad. (Norcliffe et al 1996 s. 126)

Vid omstrukturering av vattennära områden, från hamnindustri till en mer kunskapsbaserad industri, har utvecklingseffektiva företag med olika inriktningar placerat dess lokaler och kontor längs med de nya områdena. Behovet av bostäder har då också ökat, där kvalitet framför kvantitet (med tanke på miljonprojektens eviga kritik) önskas i den post-modernistiska eran. (Norcliffe et al 1996 s. 131). I många fall av omvandling av vattennära område har subventionerade hyresrätter som är till för låginkomsttagare (engelska: social housing) inkluderats i de nya bostadsområdena. Dock har det vanligaste utfallet hittills varit att de nya områdena främst blivit tillgängliga för en ny socioekonomisk grupp vilket inneburit att svagare socioekonomisk grupp som bor omkring området påverkas. Det talas därför ofta om en risk för gentrifiering, vilket kortfattat innebär att människor med svagare samhällsbakgrund tvingas flytta längre ut i stadens periferi. (Norcliffe et al 1996 s. 131)

De vattennära områdena har även blivit en plats för rekreation, en möjlighet för människor att kunna ta sig till vattnet, men även en arena för turism där hotell och nischade restauranger delar område med den nya bebyggelsen och kontoren och där en tydlig historisk karaktär bland verksamheter och bostäder växer fram. (Norcliffe et al 1996 s. 131)

2.3 Hamnomvandlingar över tid

Att omvandla städernas före detta hamn- och industriområden har sitt ursprung i USA. Under 1960- och 1970-talen statuerade städer såsom Boston, Baltimore och San Francisco exempel på vad centrala stadsområden som blivit övergivna kunde användas till genom att skapa platser för allmänhet och omvandla gamla industribyggnader. Detta anses utgöra den första generationen av hamnomvandlingar. Den andra generationen växte fram under 1980-talet och utvecklingen spreds då världen över till bland annat Sydney, Kapstaden, London och Barcelona. Vad som utmärker den andra generationen är de nya organisationsformer som växte fram, där privata intressen samarbetade med de allmänna, de privata investeringarna i projekten ökade därmed. Under den tredje generationen hade fenomenet blivit allmänt accepterat och indoktrinerat i planeringsprocessen i både små och stora städer samt i en rad olika situationer. Exempel på detta är Berlin Wasserstadt och Shanghai. (Ferri & Smith 2012 s. 4)

Bergman & Bylund menar att den andra generationens hamnomvandlingar, alltså samarbetet mellan offentliga och privata aktörer är problematiskt. Organisationsformerna vid planeringen har även förändrats i Sverige, då man har lyft fram större områden i städer som särskilt

intressanta. Samarbeten mellan offentliga och privata aktörer, inleds ofta då kommunerna själva inte har ekonomin att snabbt kunna utveckla områdena. Detta påverkar dock insynen och möjligheten att påverka för allmänhet och opposition. Planeringsprocessen fungerar här som ett sätt att legitimera informella beslut. Politikerna framstår som effektiva samtidigt som de bortser från den demokratiska processen. (Bergman & Bylund 2012 s. 219-220)

Att omvandla hamnområdena hör ofta samman med en vilja att återkoppla staden, både fysiskt och funktionellt, med de vattennära platserna. Att skapa och omvandla dessa vattennära områden har blivit så vanligt att det kan beskrivas som ett viktigt paradig för den post-industriella staden. (Ferri & Smith 2012 s. 3) Hamnomvandlingarna har dock över tid blivit allt mer komplexa och breda i sitt uttryck. Vad som nu eftersträvas är en blandning av boende och fritidsaktiviteter (Ferri & Smith 2012 s.4). Visionerna kring omvandlingen innefattar därför ofta ledord som tillgänglighet, stadsmässighet och funktionsblandning (Bergman & Bylund 2012 s.227).

Vad som kommer att utgöra den fjärde generationen menar Ferrari & Smith är svårt att förutse. Dock ser de tydliga tecken på att det kommer röra hur man ska kunna skapa en hållbar utveckling i dessa områden. Att skapa byggnader och strukturer för ett lågt koldioxidutsläpp, hantera havsnivåhöjningar och öka integration är några delar som de identifierar som nya utmaningar för den nya generationens hamnomvandlingar. (Ferri & Smith 2012 s. 215) Länder runt Nordsjön, såsom Sverige, menar de ligger i framkant för att planera dessa områden hållbart genom regelverk, policydokument och ekonomiska styrmedel (Ferri & Smith 2012 s. 213).

Bergman & Bylund menar att förändringen av hamn- och industriområdena ofta framställs som en lösning på en rad samhällsproblem, däribland miljöproblematiken. (Bergman & Bylund 2012 s.226) Man anser omvandlingen ofta vara god resurshushållning då man istället för att bebygga jordbruksmark och grönområden ändrar funktionen av tidigare, redan bebyggda områden. Görs detta i stadsnära områden förtätas staden vilket anses bra ur ett klimatperspektiv. Man ökar därutöver tillgängligheten till områdena då man öppnar upp tidigare industri- och hamnområden som varit stängda för allmänheten. (Bergman & Bylund 2012 s.227)

2.4 Hållbar utveckling

2.4.1 Begreppet hållbar utveckling

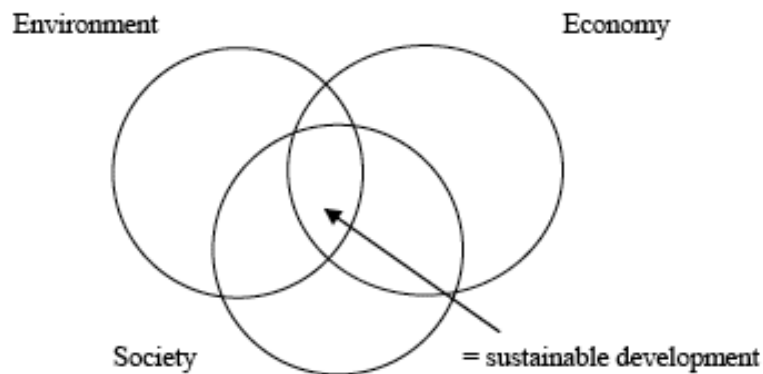
“Sustainable development is development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs “

(Brundtland Commission 1987)

Ovan definition av begreppet hållbar utveckling myntades i den så kallade Brundtlandrapporten år 1987. Nedan avsnitt kommer att beskriva vad hållbar utveckling innebär samt hur begreppet bör betraktas och användas.

Brundtlandsrapporten kom att förändra synen på hållbar utveckling. Rapporten betonade vikten av att skapa rättvisa även mellan generationer, detta genom att minska människans miljöpåverkan samtidigt som man tar hänsyn till utvecklingsländernas möjlighet till ekonomisk utveckling. Brundtlandrapporten blev viktig då den bidrog till att begreppet hållbar utveckling nådde den breda massan samtidigt som problematiken hamnade på politikernas agendor. (Purvis & Granger 2004 s.6-7)

Hållbarhetsbegreppet kan förklaras genom att illustrera tre sfärer som står för en social-, en ekologisk- och en ekonomisk dimension. När de sociala, ekologiska och ekonomiska kraven alla uppnås och samverkar uppnås även hållbar utveckling (Larsson et al 2003 s. 11).



Figur 6. Figuren visar hur de tre sfärerna, social, ekologisk och ekonomisk, samverkar och därmed uppnås hållbar utveckling. (Scottish Executive Social Research 2006 s. 26)

Olsson (2012) menar att begreppet hållbar utveckling ska ses som ett orienterande begrepp eller ett perspektiv, inte som ett begrepp som innebär precisa formuleringar (Olsson 2012 s.1). Begreppet är likt begreppen rättvisa och jämlikhet komplext och kan ibland uppfattas som luddigt, men styrkan ligger i att det enkelt kan passa in i många sammanhang. (Hedenfelt 2013 s. 12-13)

Det finns flera variationer av begreppet hållbar utveckling vilka påverkas av de värderingar som finns runt omkring. Begreppet förändras alltså av samhällsförändringar och därmed över tid. (Olsson 2012 s.1) Hedenfelt menar vidare att den uppfattning som ett visst samhälle eller individ har om hållbar utveckling påverkar hur vi sedan utformar hållbarhetsanalyser och hur vi hanterar de problem som ska lösas (Hedenfelt 2013 s. 12). Hedenfelt och Olsson är överrens om att begreppet även handlar mycket om politik (Olsson 2012 s. 1; Hedenfelt 2013 s.12), och att det blir svårt att enbart se det som ett koncept (Hedenfelt 2013 s.12).

Med hållbar utveckling syftar man till att något ska bli bättre och utvecklas. Det är ett tankesätt som fungerar bra vad gäller den ekonomiska dimensionen. Vad gäller den sociala och den ekologiska dimensionen så blir detta tankesätt mer problematiskt, då utveckling syftar på högre sociala- och miljömässiga nivåer, vilket ifrågasätts av Olsson. Den sociala och den ekologiska dimensionen är därför svåra begrepp att konkretisera. (Olsson 2012 s. 2)

Hedenfelt jämför begreppet hållbarhet med ett glas som är tomt. Glaset kan aldrig vara halvtomt, utan är ett absolut begrepp, tomt eller inte. Likaså gäller det med hållbarhetsbegreppet, antingen är det hållbart eller inte. Men många gånger pratas det om att saker och ting ska bli *mer hållbara* men som egentligen skulle presenteras som *mindre ohållbara*, vilket är en bättre benämning för att undvika att ordet hållbarhet mister sin betydelse. (Hedenfelt 2013 s. 13) Man kan istället prata om svag eller stark hållbarhet. Detta begrepp är därför svårt att använda då hållbarhet ofta tolkas som just ett absolut begrepp och som ofta glöms bort att ifrågasätts då förutsättningarna för hållbarhet är något som alltid kan förbättras. (Hedenfelt 2013 s. 18)

2.4.2 Ekologisk hållbarhet

Den ekologiska dimensionen innebär att naturresurser inte ska förbrukas snabbare än de hinner återbrukas eller att de utarmas på annat sätt. Målet är att förvalta jordens resurser till kommande generationer, vilket innebär att en sådan liten negativ påverkan som möjligt önskas på ekosystemet. (Hedenfelt 2013 s. 19)

Det engelska ordet carrying capacity, eller på svenska bärkraft, inom ekologin motsvarar ekologisk hållbarhet och syftar på det antal individer som maximalt kan leva inom ett begränsat område. Detta kan kopplas till människan på planeten eller människor på en viss plats. Den sociala hållbarheten är starkt sammanlänkad med den ekologiska hållbarheten, då vi är beroende av de aktiviteter och den natur som förekommer i våra samhällen. Samtidigt ger ett samhälle en påverkan på naturen, därför kan man se denna relation som en återkoppling. (Hedenfelt 2013 s. 19)

2.4.3 Social hållbarhet

Som beskrivs ovan finns ingen klar definition på hållbarhetsbegreppet. Detta gäller allra minst den sociala dimensionen vilket gör det svårt att använda uttrycket många gånger (Olsson 2012 s.1).

Den sociala dimensionen berör i många fall människors handlingar och attityder samt hur dessa har påverkat den ekologiska dimensionen. Detta är ett resultat av att miljöfrågor och användandet av jordens resurser från början var centrala i hållbarhetsdiskursen. (Olsson 2012 s. 3) Social hållbarhet förknippas ofta med att undvika miljöbelastning genom ett fungerande socialt liv. Men begreppet kan också ha en innebörd i sig själv, där en stad eller en viss miljö upplevs positiv och att människor mår bra. Man kan också prata om social hållbarhet från två olika perspektiv. Det ena är utifrån ett välfärdsperspektiv där man utgår från att människor ska trivas, ha en god standard samt att resurser ska vara rättvist fördelade. Det andra perspektivet utgår från problemlösningskapaciteten, där det handlar om de sociala systemen och dess förmåga att hantera och lösa problem, problem mellan noder. (Olsson 2012 s. 3)

Välfärdsperspektivet innebär vidare att människor ska må bra, känna livsmening, inte känna utanförskap med mera samt ha möjlighet att kunna upprätthålla dessa kriterier i arbete, skola, där man bor och så vidare. I många avseenden blir välfärden och dess innebörd politisk vilket visar på att det är en central betydelse för människor, samma sak vad gäller rättvisefrågor. Om människor inte får ta del av den välfärd som önskas kan det skapas oroligheter i samhället där det finns en känsla av orättvisa, vilket är allt annat än hållbart. (Olsson 2012 s. 3)

Utgår man istället från problemlösningskapaciteten, menar man att problem måste kunna lösas på något sätt då de uppstår. Problem uppstår i alla typer av miljöer, oavsett om det handlar om miljöfrågor eller ekonomiska oklarheter. Dock är det svårt att uppnå konsensus då individers egna politiska åsikter, föreställningar och känslor styr hur agerandet ser ut. (Olsson 2012 s. 4)

Dessa två perspektiv kan tillsammans förklaras som den mest optimalt hållbara situationen, där rättvisa och välfärd samverkar tillsammans med problemlösning. Även om det på pappret ser bra ut har kritiken riktats mot att detta är svårt att uppnå i verkligheten då den är mer komplex än så. (Olsson 2012 s. 3)

2.5 Hållbar stadsutveckling

2.5.1 Tidigare studier om hållbar stadsutveckling

Städerna utgör en viktig del i arbetet för att skapa hållbar utveckling (Fredriksson 2012 s. 5). Nedan avsnitt kommer att behandla på vilket sätt stadsplanering kan bidra till hållbarhet men även vilka svårigheter som finns för att skapa en hållbar stadsutveckling.

Städer skapar stora problem, både miljömässiga och sociala. Stora ekologiska fotavtryck och utsläpp kännetecknar städerna idag som totalt står för 75 % av den globala energianvändningen. Hela 80 % av Sveriges befolkning bor idag i tätorter, en andel som ständigt ökar. Problemen i städerna ökar därmed, särskilt i de städer som har sämre förutsättningar att hantera ekologiska och sociala problem. Att skapa social hållbarhet för den ständigt växande befolkningen är en stor utmaning för samhället i stort. (Fredriksson 2012 s. 10)

Städerna är inte enbart ett problem utan även en del av lösningen. Städernas struktur kan underlätta för en hållbar livsstil. Urbanisering för med sig att stadsborna bor tätare och mindre vilket leder till att de får kortare avstånd att färdas. Detta utgör goda förutsättningar för att cykla, gå eller åka kollektivt. (Fredriksson 2012 s. 11) Städernas grön- och blåstruktur spelar en viktig roll för sociala och ekologiska värden. Rekreation möjliggörs samtidigt som en biologisk mångfald kan bevaras. Grön- och blåområden kan även minska effekten av klimatförändringarna. (Fredriksson 2012 s. 7) Grönstruktur är system av grönska, vatten och mark anslutande till bebyggd miljö, och är oftast sammanhängande. Med blåstruktur menas vattendrag, grundvatten, hav och sjöar (Boverket²)

Miljöplaneringen fick sitt genombrott när hållbar utveckling sattes upp som en global målsättning. Olika ecocity-visioner växte fram under 1990-talet, såsom Ålborgtraktaten, vilken över 2500 kommuner i Europa anslutit sig till. (Anderberg 2012 s. 63) Ålborgtraktaten togs fram under två konferenser om hållbar utveckling i Ålborg, Danmark år 1994 och 2004 och innebär att parterna ska arbeta mot hållbarhet i sin stadsplanering (Hällhed & Sundberg 2013 s. 11). På senare tid har fokus i den hållbara stadsplaneringen legat på problematiken kring klimatförändringar (Anderberg 2012 s. 63). Strategierna innebär ofta förtätning, minskad bilanvändning, ökad kollektivtrafik användning, bättre bostäder, social integration, tillgängliga grönområden och jämställdhet (Anderberg 2012 s. 64).

Kring hållbar stadsplanering nämns ofta vad som innefattas i en stad och vart dess geografiska, administrativa och ekonomiska gränser går. Dock är det viktigt att se städer som noder vilka är beroende av omvärlden då resurser flödar genom samhället, detta utgör nätverk. Därför är det viktigt att tänka bortom en stads gränser och se dess relationer med omvärlden för att tänka hållbart. (Hedenfelt 2013 s. 27) Anderberg menar vidare att hanteringen av städernas naturresursflöden är den största utmaningen för att skapa hållbara urbana områden. Städerna karaktäriseras av en stark konkurrens mellan olika markanvändningsintressen vilket förändrar det lokala landskapet samt påverkar miljön på en global skala. Staden importerar mat, energi och vatten och exporterar avfall och föroreningar. (Anderberg 2012 s. 60) Samhällsplaneringen kan påverka resursflödena på det vis att förändrade bostads-, - aktivitets-, - och arbetsmönster ger förändrade flöden överlag (Anderberg 2012 s. 62).

Vad är då en hållbar stad? Hedenfelt menar att vad som kan definieras som en hållbar stad måste anpassas efter de mål man önskar åstadkomma i den stad som planeras. Precis som

begreppet hållbar utveckling så är en hållbar stad ett absolut begrepp, där det oftast talas om hållbar stadsutveckling istället för att inte missbruka innebörden med begreppet *hållbart*. (Hedenfelt 2013 s. 28) Anderberg menar vidare att planering mot hållbarhet är en process och att hållbar utveckling bör ses som en vision snarare än något som snart kommer att uppnås (Anderberg 2012 s. 64). Hedenfelt anser även att det inte finns en specifik metod för att få en stad hållbar (Hedenfelt 2013 s. 11) och att det därför är viktigt att analysera varje stad specifikt för att få fram de perspektiv som bör tas med (Hedenfelt 2013 s. 5).

Det som anses hindra en hållbar stadsutveckling är bristen av en helhetssyn inom stadsutvecklingen (Fredriksson 2012 s. 5). Enligt Hedenfelt innehåller staden svårlösta socioekologiska samband, där resiliens, en rättvis fördelning av resurser, tekniska aspekter, psykologiska aspekter och kommande generationer alla är aspekter som måste vara länkade mellan varandra, vilket gör det svårt att komma fram till en perfekt lösning (Hedenfelt 2013 s. 7). Planerar man för dessa nämnda steg finns det en god möjlighet att få en ökad kunskap om samhället och dess relationer, vilket bidrar till hållbar utveckling i städerna (Hedenfelt 2013 s. 5).

Fredriksson tolkar helhetssynen som att man istället för att skapa en funktionsseparerad stad där olika funktioner och aktiviteter skapar "öar" i staden, vilka enbart går att nå med bil, bör funktionerna vävas samman till en levande, tät och blandad stad. Genom att hantera varje problem för sig skapas ett "struprörstänk" vilket anses ligga bakom segregation, trängsel och avfallsberg. För att skapa hållbara lösningar på städernas problem krävs istället integrerade planeringsmodeller och bredare samverkan mellan aktörer och sektorer. (Fredriksson 2012 s. 5)

Även Anderberg efterfrågar en helhetssyn i planeringen och menar att för att uppnå hållbarhetsmålet måste utöver miljö kvalitet även sociala faktorer integreras i målsättningen. Planeringen måste bli mer öppen och integrerande för alla, både på individnivå och för beslutsfattarna. (Anderberg 2012 s. 64) Därutöver nämner han att det vid utvärdering av hållbara stadsdelar ofta saknas en utvärdering kopplad till staden som helhet och dess utveckling. För att öka relevansen i strategiutveckling, beslutsfattande och planering gäller det att knyta an till institutionella strukturer på olika nivåer. (Anderberg 2012 s.71-72)

2.5.2 Socialt hållbar stadsutveckling

Sociala faktorer måste även integreras i planeringen för att skapa hållbara städer (Anderberg 2012 s. 64). Boverket menar att socialt hållbar stadsutveckling bör dels ses som ett tillstånd men även som en process, där tillståndet beskriver hur dagens sociala och ekonomiska förutsättningar ser ut medan processen inriktar sig på framtida generationers sociala förutsättningar. För att en socialt hållbar stadsutveckling ska kunna uppnås bör man ta hänsyn till olika behov i samhället, skapa jämställdhet samt förenkla för människor att mötas. (Boverket 2010 s. 21)

Fem teman identifieras för att skapa en socialt hållbar stad:

- Förnyelse bör ses som en del i stadsutvecklingen i stort
- Större blandning av olika funktioner, utformning och upplåtelseformer bör eftersträvas
- Sammanlänka olika stadsdelar i staden
- Skapa en positiv identifiering med bostadsområdena
- Vid förnyelse av områden bör detta ske utifrån de boende och i samverkan mellan olika intressegrupper. (Boverket 2010 s. 9-10)

Olsson menar att även trygghet är en del i att skapa en socialt hållbar stad. Betydelsen av trygghet har skiftat i betydelse de senaste 30 åren (Olsson 2012 s.1). En tidigare trygghetsdiskurs handlade för det mesta om säkerhet och att undvika risker och skador i bland annat trafiken. Idag präglas trygghetsdiskursen av förhindrandet av brott, våld och andra individuella otrevligheter. En övergripande förklaring över trygghetsbegreppet kan förklaras av känslan vad som kommer att inträffa, både i nuläget och i framtiden. Trygghet kan vara inkluderat i arbete, i en familjerelation, i ekonomin eller omgivningen. Inom fysisk planering benämns oftast trygghet som den känsla som upplevs utanför sin bostad, i sitt område, i parken et cetera, och hur trygghetskänslan varierar mellan dagtid och nattetid. (Sondén & Olsson)

Det är en större andel kvinnor, äldre och människor med utrikesbakgrund som känner sig otrygga. Hur den fysiska planeringen kan bidra med trygghet i ett område handlar om miljöns och stadsrummets utformning samt hur detta påverkar det sociala livet. Att kunna överblicka sin omgivning och att kunna orientera sig är en del av detta trygghetsarbete. I trygghetsbegreppet inkluderas också trivsel, öppna fasader, mötesplatser, offentliga rum och samhörighet i rummet. (Sondén & Olsson)

Barnperspektivet är en annan del av den socialt hållbara stadsplaneringen som det under senare år har fokuserats på. Sverige skrev under FN:s barnkonvention år 1990 och år 2000 tog Boverket tillsammans med Vägverket, Barnombudsmannen, Ungdomsstyrelsen och det dåvarande kommunförbundet fram en rapport som kom att kallas *Unga är också medborgare - om barn och ungdomars inflytande i planeringen*. Med hjälp av denna skrift började kommunerna runt om i Sverige att arbeta med att öka barn och ungdomars inflytande i planeringen, vilket idag många gånger är implementeras i planeringen. (Boverket1)

Boverket menar att vad som kan hindra en socialt hållbar stadsutveckling är en rumslig uppdelning mellan olika funktioner i staden, samt en bristande sammankoppling mellan staden som helhet och socioekonomiskt svaga områden. (Boverket 2010 s. 9-10) Att som beskrivs ovan, planera för upprustning och förnyelse efter de som bor i områdena kan vara svårt (Boverket 2010 s. 10). Utan statliga subventioner är det en svårt att bygga billiga bostäder. Förtätningsprojekt som genomförs bebyggs ofta på dyr mark som inte sällan behöver saneras vilket leder till än mer höjda boendekostnader (Boverket 2010 s. 13). Därför är det svårt att anpassa bostäderna efter allas ekonomiska förutsättningar och önskemål, vilket kan leda till att boendesammansättningen i områdena förändras (Boverket 2010 s. 10).

2.6 Avslutning

Ovan avsnitt är till för att skapa en förståelse för den teoretiska grund som denna undersökning bygger på. Kapitlet ger en teoretisk genomgång över hamnomvandlingar samt hur dessa har förändrats över tid. Teorin och de tidigare studierna visar på att det har skett en förändring i relationen mellan staden och hamnen, samt beskriver på vilket sätt hamnomvandlingar ofta planeras. Därefter beskrivs begreppet hållbar utveckling med fokus på ekologisk och social hållbarhet. Det som beskrivs här är svårigheten att enkelt definiera begreppet, men också styrkan i att det passar in i många sammanhang. Hållbar stadsutveckling beskrivs och teoretiseras och en fördjupning kring en socialt hållbar stadsutveckling tas även upp. Författarna tar upp olika sätt att skapa en hållbar stadsplanering ur ett ekologiskt och ett socialt perspektiv samt vilka svårigheter som finns.

3. METOD

3.1 Vetenskapssyn

Syftet med den här uppsatsen är att beskriva, analysera och jämföra planeringen av utformningen av stadsdelar vid hamnomvandlingar. För att detta ska kunna uppfyllas behöver vi läsa och tolka det textmaterial som tagits fram vid planerandet av utformningen i stadsdelarna. Vår vetenskapssyn grundar sig därmed i hermeneutiken, alltså läsning- och tolkningslära, då man i en kvalitativ dokumentstudie måste noggrant läsa och tolka materialet (Esaiasson et al 2012 s. 221).

3.2 Urval

Vi har valt att undersöka detaljplanerna över våra undersökningsområden. Vi anser detaljplanen vara ett relevant dokument då det är juridiskt bindande, samt enligt Nyström & Tonell det viktigaste instrumentet inom planeringen för att genomföra avsikterna (Nyström & Tonell 2012 s. 61).

Utöver detaljplaner har vi för Östra Kvillebäcken och Bo01 valt att undersöka de fördjupningsdokument som tagits fram där hållbarhetsarbetet beskrivs närmre. För Östra Kvillebäcken heter detta dokument *Program för hållbar utveckling i Kvillebäcken* och syftar till att konkretisera de visioner som tagits fram i Kvillebäcksfördraget, och är alltså en överenskommelse mellan alla byggherrar. Programmet tar upp arbetsfördelning, metoder samt några utav projektets profilfrågor (Kvillebäcken 2011).

Det andra fördjupningsdokumentet gäller Bo01, *Kvalitetsprogrammet*, vilket uttrycker en gemensam ambition som alla partner förbinder sig att garantera. Det ger uttryck för projektets lägsta kvalitetsnivå gällande utförande, material, teknik och arkitektoniskt uttryck. Programmet är en del av markupplåtelseavtalet och har samma status som ett civilrättsligt avtal. Kvalitetsprogrammet är en överenskommelse mellan byggherrar och Malmö stad och definierar den kvalitetsnivå som krävs för att få delta i projektet. (Kvalitetsprogram för Bo01 2002 s. 6)

För Alderholmen och Östra hamnen har inga motsvarande dokument tagits fram. Vi har valt att för Östra Hamnen att undersöka den fördjupade översiktsplan som finns över området. En fördjupad översiktsplan är en mer detaljerad version av kommunens översiktsplan över ett visst område och innebär, likt översiktsplanen, att den inte är juridiskt bindande. Anledningen till att vi har valt detta är då en översiktsplanering ger möjlig till tidig påverkan, skapar en helhetssyn, skapar ett sammanhang i den fysiska strukturen samt bidrar till att skapa ett enklare vardagsliv, ett attraktivt område och en förbättrad miljö. Översiktsplaneringen ger alltså en möjlighet för kommunen att långsiktigt planera för en hållbar utveckling. (Malmö Stad, översiktsplan) Vi anser därför att de fördjupade översiktsplanerna i viss mån kan likställas med de fördjupade hållbarhetsdokument som finns för de andra områdena. För Alderholmen gjordes den fördjupade översiktsplan år 1991 och är idag till stora delar inaktuell. Därför skapades av kommunen dokumentet *Program för Alderholmen -nya bostäder i gamla hamnen* år 2003, som ett komplement till den fördjupade översiktsplanen. Det är kring detta program detaljplanerna sedermera bygger sitt arbete, vi har därför valt att undersöka detta dokument.

Alla områden har fördjupade översiktsplaner, vi hade därför kunnat undersöka dessa för samtliga områden och på så vis likställa undersökningsdokumenten. Dock intresserar vi oss för hållbarhetsfrågorna och vi antar att detta framgår tydligare i de fördjupningsdokument

som tagits fram just för att skapa hållbar utveckling. Vi väljer därför att undersöka dessa dokument i de fall de finns tillgängliga.

Vi är medvetna om att vårt urval kan påverka resultatet då skillnaden i hållbarhetsarbete mellan våra urvalsområden kan bli stort då dokumenten inte är likvärdiga. Två av områdena har som nämns ovan tagit fram fördjupade dokument vilka enbart berör hållbarhetsarbetet. Dock är detta en del i det vi vill undersöka, ifall projekten skiljer sig eller är lika trots att dessa fördjupade dokument finns. Därför är denna svaghet i vårt urval även en styrka.

Sammanfattningsvis kommer följande dokument att undersökas: detaljplan över Östra Kvillebäcken (2008), Program för hållbar utveckling i Kvillebäcken (2011), detaljplanen över Bo01 (1999), Kvalitetsprogrammet för Bo01 (2002), detaljplaner över Alderholmen (2005, 2008), program för Alderholmen (2003), detaljplaner över Östra Hamnen (2000-2011) och fördjupad översiktsplan över Östra Hamnen (1993).

3.3 Dokumentstudie

För att besvara våra frågeställningar kommer en kvalitativ textanalys att genomföras. Fördelarna med en kvalitativ textanalys är att textens helhet fångas in samt att underliggande meningar och innehåll bättre kan analyseras tack vare den intensiva läsning som genomförs. Texten läses flera gånger, dels noga och funderat men också översiktligt. (Esaiasson et al 2012 s. 210) Den kvantitativa textanalysen är närbesläktad med den kvalitativa men istället för att analysera textinnehållet analyseras då materialet utifrån hur frekvent en viss kategori förekommer eller hur stort utrymme kategorin ges. (Esaiasson et al 2012 s. 197) Vid en kvantitativ textanalys analyseras alltså enbart det som faktiskt står, texternas underliggande meningar går inte att få fram. (Esaiasson et al 2012 s. 210) Eftersom vi har valt att analysera ett fåtal dokument är den kvalitativa textanalysen bättre då man för att få fram ett rättvisande resultat med en kvantitativ analys behöver ett större antal texter att analysera. Därutöver är vi intresserade av att analysera dokumentens innehåll och underliggande meningar vilket den kvalitativa analysen möjliggör.

Den kvalitativa textanalysen innebär mer än att enbart sammanfatta ett dokument. För att på svar de frågeställningar som finns ställs ett antal frågor till texterna. Svaren på frågorna utgör lösningen på frågeställningarna. (Esaiasson et al 2012 s. 215) Det är vidare viktigt att fundera kring hur man ställer sig till de svar frågorna kommer att ge. Här kan man antingen arbeta med ett öppet förhållningssätt eller förhandsdefiniera ett antal kategorier. (Esaiasson et al 2012 s. 216- 217) Med ett öppet förhållningssätt gör man en allmän avgränsning av fenomenet som undersöks medan de förhandsdefinierade kategorierna ställer större krav på analysverktyget tidigt i processen. (Esaiasson et al 2012 s. 217)

Preciserade frågor:

1. Behandlar dokumentet hållbarhetsfrågor?
2. Vilka strategier beskrivs i så fall för att skapa en ekologisk hållbarhet?
3. Vilka strategier beskrivs i så fall för att skapa en social hållbarhet?

Vi har valt att arbeta med förhandsdefinierade kategorier vilka rör hur vi kommer att kategorisera delar av texten till olika strategier för ekologisk och social hållbarhet. Med andra ord visar de vad vi anser utifrån teoribildning vara ekologiska respektive sociala strategier.

Vad som kommer att kategoriseras som ekologiska strategier är sådana strategier som passar in på den teoribildning kring hållbar stadsutveckling som beskrivs ovan.

Utifrån detta har vi tagit fram följande kategorier:

- **Förtätning:** om den nya strukturen innebär bättre tillgänglighet, bättre cykel- och gångvägar samt bättre kollektivtrafik eller på ett annat bidrar till ett minskat bilberoende kommer detta att tolkas som en ekologisk strategi, då det bidrar till minskade utsläpp och förenklar för de boende att ha en hållbar livsstil (Fredriksson 2012 s. 11; Anderberg 2012 s.64).
- **Grön- och blåstruktur:** planeras grön- och blåområden tolkas detta som en ekologisk strategi då biologisk mångfald kan bevaras samt minska effekterna av växthusgaser (Fredriksson 2012 s. 7).
- **Naturreсурshushållning:** ger planeringen av området en effektivisering av energi- och vattenförbrukning och en god avfallshantering, tolkas detta som ekologiska strategier, då det bidrar med förbättrade naturreсурserflöden (Anderberg 2012 s. 60, s. 62).

Vad som kommer att kategoriseras som sociala strategier är sådana strategier som passar in på den teoribildning kring socialt hållbar stadsutveckling som beskrivs ovan. Utifrån detta har vi tagit fram följande kategorier:

- **Variation:** om olika funktioner, upplåtelseformer och bostadsstorlekar planeras i området tolkas detta som en social strategi då en rumslig uppdelning förhindras genom att locka flera målgrupper till området.(Norecliffe et al 1996 s. 131; Ferarri & Smith 2012 s.4; Bergman & Bylund 2012 s.227; Anderberg 2012 s. 64; Boverket 2010 s. 10, s.13, s. 21)
- **Tillgänglighet:** här tolkas både tillgänglighet till omkringliggande områden in och tillgänglighet i området i form av tillgänglighetsanpassning in. Detta tolkas som sociala strategier då hur lätt det är att nå omkringliggande områden påverkar integrationen i stort i staden. Att området tillgänglighetsanpassas är en social strategi då ålder, funktionsnedsättning och hälsa inte påverkar ens möjlighet att bo i område. (Bergman & Bylund 2012 s.227; Fredriksson 2012 s. 11; Anderberg 2012 s. 64; Hedenfelt 2013 s. 27; Boverket 2010 s. 21)
- **Fysisk utformning:** beskrivs området planeras för trygghet, rekreation och skapande av mötesplatser tolkas detta som en social strategi då trygghetskänslan påverkar det sociala livet i området. Rekreation är positivt då de främjar de boendes välmående. Möjlighet till mötesplatser är en social strategi då främjar integration och berikar de boende.(Anderberg 2012 s. 64; Anderberg 2012 s. 64; Olsson 2012 s.1; Sondén & Olsson)
- **Påverkan:** beskrivs i dokumenten boendes möjlighet att påverka sin boendeomgivning tolkas detta som en social strategi då demokratifrågan är en viktig del i den sociala hållbarheten. (Anderberg 2012 s. 64, s.71-72)
- **Barnperspektiv:** läggs ett fokus på barns förutsättningar i det planerade området tolkas detta som en social strategi då barnperspektivet är den del i att skapa social hållbarhet. (Boverket1)
- **Jämställdhet:** läggs ett fokus på jämställdhet är detta en social strategi då det är en viktig del i att skapa social hållbarhet. (Anderberg 2012 s. 64; Boverket 2010 s. 21)

Vår studie är idécentral då vi fokuserar på hur begrepp och dess innebörd definieras i vår studie (Esaiasson et al 2012 s. 218). Aktörerna är också viktiga, men i vårt fall är det svårt att avgöra vilka som är aktörerna - är det politikerna som beslutat om utvecklingen eller är det planerarna och byggherrarna som stått för genomförandet? Vi anser därutöver att det är

idéerna som får störst genomslag och är därför mest intressanta att undersöka. Dock är det viktigt att ha i åtanke att varje text producerats av en aktör (Esaiasson et al 2012 s. 218).

Man kan tolka texten genom antingen en manifest eller en latent tolkning. Den manifesta innebär att man mer eller mindre ordagrant tolkar texten medan den latent tolkningen innebär att underliggande meningar och budskap tolkas in i texten. (Esaiasson et al 2012 s. 221) Vår undersökning kommer först och främst utgå från en manifest tolkning. Däremot är hållbarhetsbegreppet ett brett begrepp som kan omnämnas olika, vi kan därför vara tvungna att latent tolka in vissa strategier så de passar in i en förhandsdefinierad kategori. Exempelvis kan det i dokumenten nämnas lekplatser som då kan tolkas in i vår kategori barnperspektiv, även om det i dokumentet inte direkt uttalas som en strategi för detta.

3.4 Metoddiskussion

Vi som genomför undersökningen måste vara medvetna om att våra egna värderingar och förutfattade meningar påverkar resultatet, som därför enbart kan bli tolkningar och inte någon ovärderad sanning. Esaiasson et al berör denna problematik och menar att olika forskare med olika erfarenhet kan tolka texten på ett varierande sätt, beroende på vilken förförståelse man har (Esaiasson et al 2012 s. 222). Eftersom vår metod bygger på dokumentanalys är det därutöver viktigt att vara medveten om de dokument vi undersöker inte är framtagna för att användas vid forskning. Kvaliteten på offentliga dokument som forskningsunderlag kan enligt Halvorssen vara svårt att avgöra då de inte tagits fram som forskningsmaterial. (Halvorsen 1992 s. 72) Eftersom vi vill undersöka planeringen av våra undersökningsområden anser vi att en dokumentstudie dock är det mest relevanta sättet att genomföra undersökningen på, trots ovan tillkortakommanden.

För att uppnå hög trovärdighet i studien är det enligt Esaiasson et al viktigt att validiteten och reliabiliteten är så hög som möjligt. Det finns två underkategorier av validitet; den ena är *intern validitet*, vilket syftar på begrepps- samt resultatvaliditet. Begreppsvaliditet innebär i vilken grad som teorin lyckats översättas till ett mätinstrument, att de operationaliseringar som gjorts är bra. Resultatvaliditet syftar på att det som mäts faktiskt var det som syftet och avsikten från en början var. (Esaiasson et al 2012 s. 58, s. 154)

De frågor vi har valt att ställa till texten är framtagna av oss. Hade andra frågor ställts hade vi också fått ett annat resultat. De kategorier vi tagit fram för att ta ställning till de svar vi kommer att få, är även dem framtagna av oss vilket även det påverkar resultatet. Eftersom både ekologisk hållbarhet och social hållbarhet är breda begrepp som kan tolkas olika utifrån vilken bakgrund och kunskap man har kan våra kategoriseringar missat vissa strategier. För att vara så säkra som möjligt på att kategorierna blir heltäckande har vi därför valt att utgå från den teoribildning vi anskaffat oss under arbetets gång. Vi har inte kommit över någon tidigare forskning som använt sig av denna kategorisering vilket kan påverka vår undersöknings validitet. Dock anser vi både frågorna till texten och kategorierna vara relevanta för att besvara undersökningens frågeställningar och syfte. För att undvika systematiska fel har båda författarna läst igenom undersökningsdokumentet och utgått från de förhandsdefinierade kategorierna. På så vis har vi i största möjliga mån undgått att missa betydande delar av innehållet. Vi har därmed även dubbelkollat varandras kategoriseringar av texten.

Med *extern validitet* menas studiens generaliserbarhet. Generaliserbarheten syftar på att studiens resultat även kan appliceras på andra enheter, som studien inte tagit upp, inom samma eller liknande område. Om den externa validiteten är god innebär det att studien har

generaliserbarhet. (Esaiasson et al 2012 s. 154) Eftersom vi har valt ut undersökningsområden som har liknande bakgrund kan en generalisering ske till andra liknande hamnomvandlingsområden i Sverige. Dock kan det resultat som vi får fram vara specifikt för vår undersökning då vi jämför just dessa områden. Om vi hade jämfört några andra områden hade kanske resultatet blivit annorlunda då det kan finnas lokala avvikelser. Även om det omnämns i teorin ovan att hamnomvandlingar ofta planeras på liknande sätt så kan det finnas områden som planeras helt annorlunda. Detta skulle därför kunna ge ett annat resultat och därmed påverkas generaliserbarheten.

För att uppfylla vårt syfte hade vi istället kunnat använda oss av intervjuer där vi exempelvis kunnat intervjua politiker och planerare. Varför detta valdes bort är på grund av att vi vill undersöka vilka strategier som tagits fram samt hur hållbarhetsfrågor berörs, detta anser vi bättre besvaras i de offentliga dokumenten. Därutöver finns en risk att intervjupersonen lägger större vikt vid personliga åsikter än vad som sägs i gemensamt framtagna dokument. Personliga åsikter hade kunnat vara intressant att ta del utav, dock anser vi inte detta vara fallet i vår undersökning.

Vi hade även kunnat genomföra en kvantitativ dokumentanalys, vilket berörs till viss del i ovan avsnitt. Vid en sådan metod hade vi kunnat räkna antal gånger då exempelvis ordet *ekologisk hållbarhet* omnämns. Dock är hållbarhetsbegreppet är brett begrepp som kan tolkas på olika sätt. Risken här blir då att användningar av begreppet eller strategier som inte direkt omnämns vara hållbara, men som är det, faller bort ur undersökningen. Vi anser därför att en kvalitativ textanalys ger en större möjlighet att fånga in ett bredare resultat.

3.5 Källkritik

De dokument som vi väljer att undersöka är producerade av respektive kommun, vilket vi anser vara tillförlitliga källor. Dock är det viktigt att ha i åtanke att kommunerna kan ha olika underliggande syften som kan komma att påverka dokumentens innehåll. Den politiska sammansättningen kan även ha påverkat dokumenten vilket är viktigt att ha i åtanke. I Västerås, ett av våra undersökningsområden, förändrades projektet efter det politiska skiftet år 1994. Projektet fick då en annan utformning än vad som var tänkt i från början (Granberg 2002 s. 18-19) vilket kan ha påverkat dokumentens utformning och innehåll. Dokumenten är även skrivna under olika tidsperioder, den tidigaste gjord år 1993 och den senaste är gjord år 2011. Detta kan innebära att hållbarhetsbegreppet omnämns olika eller inte alls då hållbarhetsbegreppet utvecklats markant under senare år. Skillnaden i tid och utförande kan dock bidra till att en utveckling över tid kan undersökas.

Vi har i vår teoridel använt oss av vetenskapliga artiklar och studentlitteratur för att försäkra oss om att innehållet har god tillförlitlighet. Vi har i vår teoridel även använt oss av kandidatuppsatser, vilka kanske inte har den största vetenskapliga tyngden. Dock anser vi dem vara relevanta att använda för teoribildning vilket vårt syfte har varit med användningen.

4. RESULTATREDOVISNING

4.1 Inledning

I följande avsnitt kommer resultatet att redovisas. Resultatdelen är indelad så att de områden som profilerar sig som hållbara och de områden som inte profilerar sig som hållbara redovisas för sig. Därutöver är de även indelade i vilka ekologiska och sociala strategier som går att utläsa ur planeringsdokumentet. Varje ekologisk och social strategi påbörjas med fetstil för att underlätta för läsaren.

4.2 Planeringens utformning för att skapa hållbarhet i de stadsdelar som profilerar sig som hållbara

4.2.2 Ekologiska strategier

För Östra Kvillebäcken har en detaljplan och ett program för hållbar utveckling tagits fram. I detaljplanen nämns hållbarhet i viss mån samt att ett eget avsnitt om sociala konsekvenser tas upp i planen (Detaljplan Östra Kvillebäcken 2008 s. 27). I programmet för hållbar utveckling beskrivs hållbarhet vara viktig i projektet. Programmet konkretiserar Kvillebäcksfördraget, vilket alla byggherrar undertecknat och som genomsyras av att skapa ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet. (Program för hållbar utveckling i Kvillebäcken 2011 s. 3)

För Bo01 har en detaljplan och ett kvalitetsprogram tagits fram. Detaljplanen nämner att planens målsättning är att visa hur en omställning till ett ekologiskt hållbart samhälle kan se ut genom att skapa ett konkret projekt inom hållbar stadsplanering. (Detaljplan Bo01 1999 s. 3) Enligt kvalitetsprogrammet ska Västra Hamnen i stort, ur ett europeiskt perspektiv, visa på ett starkt exempel på hållbar stadsutveckling. Området ska också kunna influera och integreras med andra stadsdelar. (Kvalitetsprogram s. 9)

Områdena tar upp alla de förhåndsdefinierade kategorier som tagits fram för ekologiska strategier, vilka är förtätning, grön- och blåstruktur och naturresurshållning. **Förtätning** åstadkoms genom de många strategier som tas upp i dokumenten för att minska biltrafiken i områdena, bland annat genom att förbättra och satsa på cykel- och gångvägar och skapa bilpooler. I Östra Kvillebäcken satsas det därutöver på att installera cykelgarderober i vissa lägenheter och bygga ett flertal cykelparkeringar. (Program för hållbar utveckling i Kvillebäcken 2011 s. 1)

I Östra Kvillebäcken planeras för 0,52 p-platser per hushåll, i Bo01 är denna siffra 0,8 (Program för hållbar utveckling i Kvillebäcken 2011 s. 4; Detaljplan Bo01 1999 s. 6). Till Bo01 ska en ny kollektivtrafiklinje dras, närmsta hållplats ska finnas inom 400 meter för hela området. (Detaljplan Bo01 1999 s. 5)

Östra Kvillebäcken planeras för kontor, rekreation, service, handel och bostäder för att få en funktionsblandning i stadsdelen. (Detaljplan Östra Kvillebäcken 2008 s. 15)

Grön- och blåstruktur upprättas i områdena då parker ska planeras. I Östra Kvillebäcken planeras en stadsdelspark samt två så kallade pocketparker. (Detaljplan Östra Kvillebäcken 2008 s. 16; Detaljplan Östra Kvillebäcken 2008 s. 12) I Bo01 planeras en park med grunda kanaler och vattenytor (Detaljplan Bo01 1999 s.3, s.5).

I Östra Kvillebäcken ska de boende enkelt kunna efterlämna ett så litet ekologiskt fotavtryck som möjligt genom verktyget "Grönnytta". Verktyget samordnar dagvattenförsörjningen, grönskan och den biologiska mångfalden i området. (Program för hållbar utveckling i Kvillebäcken 2011 s. 4)

I Bo01 ses parkerna som en möjlighet till att bibehålla en så hög biologisk mångfald som möjligt (Kvalitetsprogram 2002 s. 21). Man ser de även som en möjlighet till lärdom, för att öka människors kunskap om biologisk mångfald ska pedagogiska insatser finnas i anslutning till grönområdena (Kvalitetsprogram 2002 s. 32).

God naturresurshushållning ska åstadkommas i områdena. I Östra Kvillebäcken vill man vara så resurseffektiv som möjligt genom ett miljöanpassat byggande där både byggarbetsplatsen, byggnaderna (vad gäller värme, varmvatten och drift) samt gatubelysningen räknas in (Program för hållbar utveckling i Kvillebäcken 2011 s. 2, s. 4; Detaljplan Östra Kvillebäcken 2008 s. 16). Även i Bo01 ska tekniken och byggnaderna vara resurssnåla och material ska främst väljas från skånska, lokala, alternativ (Kvalitetsprogram 2002 s. 21, s. 37).

I båda områdena ska hushållsavfall kunna sorteras och återvinnas. I Östra Kvillebäcken ska matresterna därutöver förbrännas till biogas (Program för hållbar utveckling i Kvillebäcken 2011 s. 4), medan man i Bo01 vill uppmuntra återbruk genom att exempelvis arrangera loppisar i området (Kvalitetsprogram 2002 s. 39).

I Östra Kvillebäcken ska livscykelkostnadsanalyser göras och på så vis få in ett livscykel tänkande i processen. Därutöver ska miljöprestandan öppet redovisas. (Program för hållbar utveckling i Kvillebäcken 2011 s. 4)

Bo01 vill vidare att solfångare, värmepump, biogasproduktion och annan förnyelsebar energi försörja området så gott det går, i övrigt ska stadens energisystem användas. (Detaljplan Bo01 1999 s. 6) En bränslepump för alternativa bränslen ska också finnas i området. (Kvalitetsprogram 2002 s. 36)

4.2.3 Sociala strategier

Områdena tar även upp de förhandsdefinierade kategorier som gäller social hållbarhet, vilka är variation, tillgänglighet, fysisk utformning, påverkan och barnperspektivet. Dock nämns inte jämställdhet.

För att uppnå **variation** i områdena planeras olika boendestorlekar och boendeformer. (Program för hållbar utveckling i Kvillebäcken 2011 s. 4; Kvalitetsprogram 2002 s. 10) I Östra Kvillebäcken planeras $\frac{3}{4}$ bostadsrätter och $\frac{1}{4}$ hyresrätter att byggas. (Program för hållbar utveckling i Kvillebäcken 2011 s. 4; Detaljplan Östra Kvillebäcken 2008 s. 15, s. 27) I Bo01 ska alla kunna hitta en bostad i området som passar ens livssituation: studenter, rika, mindre bemedlade, äldre, olika etniska bakgrunder - blandningen av människor anses vara viktig (Kvalitetsprogram 2002 s. 14).

Områdena planerar även för **funktionsblandning**. I Östra Kvillebäcken skapas detta genom småskalig service, handel samt en saluhall i området (Program för hållbar utveckling i Kvillebäcken 2011 s. 4; Detaljplan Östra Kvillebäcken 2008 s. 15, s. 27). Tidigare verksamheter som funnits i området beräknas inte längre ha råd att finnas kvar i området. Dock anser man att den nya bebyggelsen genom sin funktionsblandning ger möjlighet till att skapa ett "omväxlande socialt liv" i stadsdelen. (Detaljplan Östra Kvillebäcken 2008 s. 26) I Bo01 planeras även där för inslag av verksamheter såsom butiker och service (Detaljplan Bo01 1999 s. 4).

För att bidra till god **tillgänglighet** planerar man i Östra Kvillebäcken för dubbelriktade och breda cykel- och gångförbindelser som är länkade till omkringliggande områden. Närhet till kollektivtrafik nämns även. (Detaljplan Östra Kvillebäcken 2008 s. 20, s. 27) I Bo01 vill man

att tillgängligheten ska vara god, offentliga lokaler och bostäder ska därför tillgänglighetsanpassas för att alla ska enkelt kunna röra sig och ta sig fram i utomhusmiljön (Kvalitetsprogram 2002 s. 14, s. 29).

Den **fysiska utformningen** ska skapa trygghet i båda områdena. I Östra Kvillebäcken görs detta s genom att skapa lokala, attraktiva och trygga mötesplatser av olika karaktär (Program för hållbar utveckling i Kvillebäcken 2011 s.4). Gestaltning av området ska bidra till trivsel och trygghet i området genom att plantera träd och växter, undvika mörka och skymda kvarter, service i området placeras på strategiska platser och bidrar till rörelse, samt att god belysning ska finnas (Detaljplan Östra Kvillebäcken 2008 s. 13, s. 27; Program för hållbar utveckling i Kvillebäcken 2011 s. 4). I Bo01 ska området vara tryggt och säkert för både boende och besökare (Kvalitetsprogram 2002 s. 13), och utemiljön ska vara intressant och välkomnande (Kvalitetsprogram 2002 s. 22) I området ska människans behov vara i fokus för all utformning och planering istället för exempelvis bilen eller tekniken. (Kvalitetsprogram 2002 s. 10)

Möjlighet till rekreation ska även finnas i områdena. I Östra Kvillebäcken planeras en promenadslinje för att kunna röra sig på ett nytt sätt i området och för att främja rekreation (Detaljplan Östra Kvillebäcken 2008 s. 22, s. 23). I Bo01 planeras en kajpromenad som sedan mynnar ut i en strandpromenad med badbryggor (Detaljplan Bo01 1999 s. 4). Olika mötesplatser för integration planeras även i området (Kvalitetsprogram 2002 s.10) bland annat en allmänplats som ska förena de två delområdena (Detaljplan Bo01 1999 s. 3) Dock ska även platser för ensamhet och tystnad finns för de som önskar detta. (Kvalitetsprogram 2002 s.15)

I Bo01 ska innegårdarna vara utformade så att en plats alltid är i solläge så att den även kan användas under vinterhalvåret. I Kvalitetsprogrammet finns en lista med "gröna idéer" över hur innergården kan göras mer attraktiv och intressant med bland annat fågelholkar, ätbara växtplanteringar och biodling, detta är dock endast förslag. (Kvalitetsprogram 2002 s.50-53)

Påverkan omnämns i områdena. I Östra Kvillebäcken ges de boende möjlighet till individuell påverkan genom att varje bostad har en egen mätare för el- och vattenförbrukning vilket möjliggör påverkan på boendekostnaderna. Därutöver hålls en tillåtande attityd till boendes initiativ till gatufester, odling et cetera (Program för hållbar utveckling i Kvillebäcken 2011 s. 4). I Bo01 nämns påverkar som något viktigt i och med att individen ska kunna påverka sitt eget liv och sin boendesituation. (Kvalitetsprogram 2002 s. 14). Demokrati skapas därför genom att människorna i området har möjlighet att kunna påverka sin omgivning, oavsett om det handlar om grönytor, offentlig eller lokal service och byggnader. (Kvalitetsprogram 2002 s. 15)

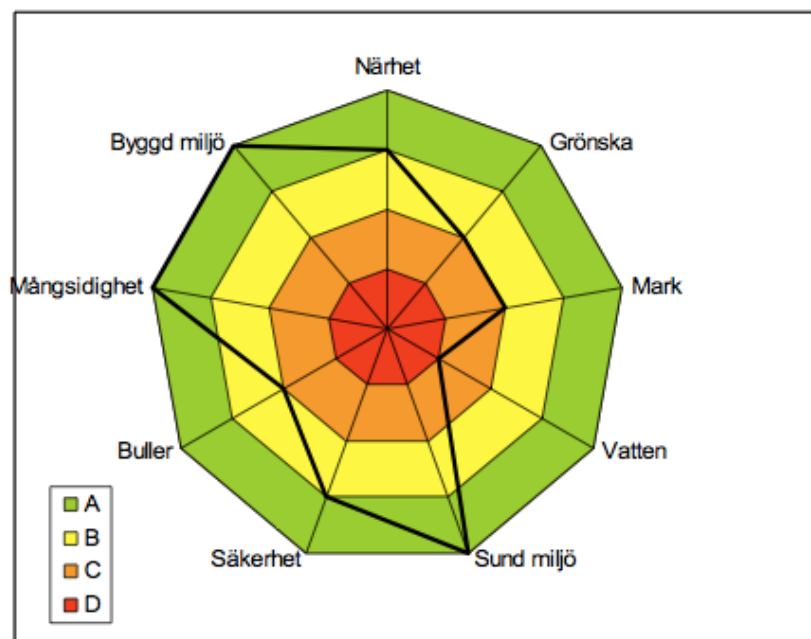
Barnperspektivet går att identifieras i områdena då förskolor planeras i områdena samt att tillgång till lek ska finnas. Detaljplan Östra Kvillebäcken 2008 s. 17, s. 23, s.27; Program för hållbar utveckling i Kvillebäcken 2011 s. 4; Kvalitetsprogram 2002 s. s. 12, s. 41) I Östra Kvillebäcken ska säkra gångpassager till områdets förskolor planeras (Detaljplan Östra Kvillebäcken 2008 s. 17, s. 23, s.27; Program för hållbar utveckling i Kvillebäcken 2011 s. 4). De gårdar som planeras i området ska vara tillgängliga för barnfamiljer och andra. (Detaljplan Östra Kvillebäcken 2008 s. 27) I Bo01 ska de inre stråken i området planeras bestå av mindre platsbildningar där möjligheter till lek skapas (Detaljplan Bo01 1999 s. 5). Parkerna ska fungera som miljöpedagogiska platser där barnen är nyckelmålgrupp (Kvalitetsprogram 2002 s. 33)

4.3 Planeringens utformning för att skapa hållbarhet i de stadsdelar som inte profilerar sig som hållbara

4.3.1 Ekologiska strategier

Alderholmen har två detaljplaner, en för etapp I och en för etapp II, samt ett program för Alderholmen tagits fram vid utformningsarbetet. I dokumenten behandlas hållbarhetsfrågor. I detaljplanernas tillhörande MKB finns ett eget avsnitt för sociala konsekvenser av projektet där tillgänglighet, jämställdhet och barnperspektivet analyseras. Man kopplar även projektet till de nationella miljömålen.

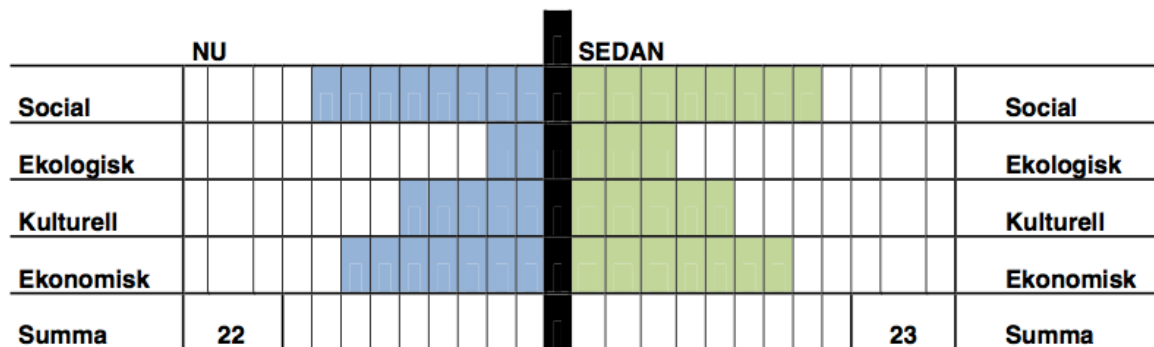
För Östra Hamnen har sex detaljplaner och en fördjupad översiktsplan tagits fram. Detaljplanerna gjordes under olika tidpunkter, det skiljer elva år mellan den första detaljplanen och den sista (2000-2011). Därför skiljer sig de mycket åt i både utformning och vad som anses vara viktigt. Hållbarhetsfrågorna får större plats i detaljplanerna ju senare de är gjorda. Då hållbarhetsfrågor tas upp i texten så är det främst den ekologiska dimensionen som tas upp, men de sociala frågorna hanteras också i de senare detaljplanerna. Vissa av detaljplanerna, främst de senare, är mer tydligare med att nämna hållbarhetsbegreppet och visar också olika modeller hur hållbarheten i området kan mätas. De modeller som hanterar hållbarhetsbegreppet är Miljörosen och Hållbarhetsfyran, varav Miljörosen är mer fokuserad på den ekologiska dimensionen och Hållbarhetsfyran fokuserar på alla dimensionerna i hållbarhetsbegreppet. Figurerna är ett bra exempel på hur olika hållbarhetsbegreppet har används vid planeringen av Östra Hamnen. Nedan figurer visar hur Miljörosen och Hållbarhetsfyran är illustrerade i detaljplanerna. Miljörosen indikerar att den byggda miljön, mångsidighet, sund miljö kommer ha en hög miljöanpassning efter projektets genomförande, medan säkerhet och närhet kommer ha en god miljöanpassning. Det som endast kommer uppnå normnivå eller till och med dålig miljöanpassning är buller, mark och vatten samt närhet.



A = hög miljöanpassning, B = god miljöanpassning, C = normnivå, C = dålig miljöanpassning.

Figur 7. Figuren visar Miljörosen som indikerar i vilken mån utformningen av området miljöanpassas (DP 1651 2007 s. 23)

Hållbarhetsfyran visar hur planeringen och utformningen av Östra Hamnen kommer förbättra den ekologiska hållbarheten i området. Övriga faktorer förväntas vara det samma efter projektets genomförande.



Figur 8. Figuren visar Hållbarhetsfyran som påvisar hur planen berör områdets ekologiska, sociala, ekonomiska och kulturella hållbarhet samt hur en framtida påverkan förväntas bli. (DP 1770 2011 s. 16)

Båda områdena tar upp alla de förhandsdefinierade kategorier som tagits fram för ekologiska strategier, vilka är förtätning, grön- och blåstruktur och naturresurshållning.

Förtätning nämns av båda områdena och åstadkoms genom de strategier som nämns för att minska efterfrågan på bil i området och behovet av transport. Båda områdena ligger centralt belägna vilket gör det möjligt att skapa goda cykel- och gångförbindelser samt att kollektivtrafik upprättas i båda områden, varav i Östra hamnen planeras det även för ett resecentrum. (Detaljplan Alderholmen etapp 1 2005 s. 3, s. 33, s. 35; FÖP Västerås 1993 s. 1, s. 7; DP 1429 2000 s. 2, s.12, s.15; DP 1567 2005 s.4) För båda områdena planeras en parkeringsplats per hushåll i området (Detaljplan Alderholmen etapp 2 2008 s.11; DP 1429 2000 s. 19; DP 1567 2005 s. 6; DP 1651 2007 s. 14)

Grön- och blåstruktur upprättas i båda områdena. I Alderholmen planeras en stadsdelspark som ska knyta ihop den nya bebyggelsen med omgivande områden (Detaljplan Alderholmen etapp 1 2005 s. 5). En park i form av en esplanad planeras även i området (Detaljplan Alderholmen etapp 2 2008 s. 9). Därutöver ska en kanal med plats för båtar anläggas i området (Detaljplan Alderholmen etapp 1 2005 s. 12). Bostäderna placeras så att privata gårdar skapas i mitten, där möjlighet till odling nämns (Detaljplan Alderholmen etapp 1 2005 s. 13).

I Östra Hamnen ska området bestå av gröna stråk och parker, både vad gäller gårdar och torg (DP 1420 2000 s. 16; DP 1714 2009 s. 7; DP 1651 2007 s. 12; DP 1429 2000 s. 13)

Både Alderholmen och Östra Hamnen tar upp strategier för att minska **naturresurshushållningen** då uppvärmningen i både Alderholmen och Östra Hamnen ska ske genom fjärrvärme (Detaljplan Alderholmen etapp 1 2005 s. 18; DP 1429 2000 s. 21).

Goda komposterings- och källsorteringsmöjligheter ska finnas i båda områdena (Detaljplan Alderholmen etapp 1 2005 s. 19; DP 1567 2005 s. 7; DP 1644 2007 s. 7; DP 1651 2007 s. 22). En nytt sopsugssystem kan eventuellt införas i området Alderholmen (Detaljplan Alderholmen etapp 2 2008 s. 11).

Utformningen av Östra Hamnen ska gå efter principerna för en långsiktig uthållig stadsutveckling (DP 1429 2000 s. 2). Miljömålen för Agenda 21 ska även följas i byggprocessen (DP 1429 2000 s. 2).

Material i Östra Hamnen ska väljas ut efter miljömässiga principer, vara resurssnåla och ska kunna återvinnas eller återanvändas i framtiden (DP 1429 2000 s.14; DP 1567 2005 s. 4; DP 1644 2007 s. 5, s.13; DP 1651 2007 s. 13) Energianvändningen vad gäller byggnaderna ska reduceras genom effektiv isolering och högisolerade fasadmaterial, värmeåtervinning, för att få en så låg energiförbrukning som möjligt. Frånluften från byggnaderna återanvänds till övriga ytor som garage med mera (DP 1651 2007 s. 13). Boverkets byggregler, BBR, gäller generellt över områdets energiförbrukning, men Västerås stad har som mål att hela tiden reducera förbrukningen av el. Nya byggnader ska i den mån det går, upprättas som lågenergihus (DP 1770 2011 s. 14).

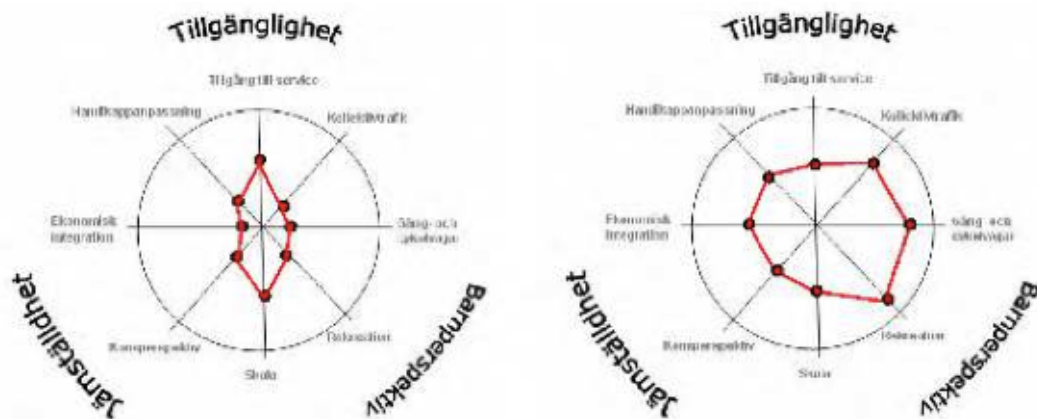
Målet är att bästa teknik alltid ska användas i Östra Hamnen, och ska förbättras med faktor 2 (att all teknik ska förbättras till det dubbla) under projektets gång samt att tekniska lösningar i hemmet ska göra det möjligt att få en god miljöprestanda i området (DP 1429 2000 s. 2).

De kontor och kontorslika småindustrier som planeras ska inte vara miljöstörande (DP 1429 2000 s. 14; DP 1567 2005 s. 4).

4.3.2 Sociala strategier

Både Alderholmen och Östra Hamnen tar upp de förhandsdefinierade kategorier som gäller social hållbarhet, vilka är variation, tillgänglighet, fysisk utformning och barnperspektivet. Det som skiljer områdena åt är att Alderholmen nämner jämställdhet som en social strategi.

Alderholmen tar upp projektet sociala konsekvenser genom att illustrera en värderos, vilken visas något suddigt nedan. Vad värderosen illustrerar är (medsols från översta mitten) hur tillgång till service, kollektivtrafik, gång- och cykelvägar, rekreation, skola, könsperspektiv, ekonomisk integration och handikappanpassning påverkas. De största förbättringarna sker alltså inom kollektivtrafik, gång- och cykelvägar och rekreation. (Detaljplan Alderholmen etapp 1 2005 s. 33)



Figur 9, Figuren visar hur sociala aspekter i området påverkas av planeringen av Alderholmen. Före projektet till vänster, efter projektets genomförande till höger. (Detaljplan Alderholmen etapp 1 2005 s. 33)

För att uppnå **variation** planeras både hyres- och bostadsrätter i både Alderholmen och Östra Hamnen (Detaljplan Alderholmen etapp 1 2005 s. 34; DP 1651 2007 s. 10). Då bebyggelsen är blandad i sin utformning och upplåtelseformer kommer detta att locka till sig en blandad målgrupp med äldre, unga, män och kvinnor. (Detaljplan Alderholmen etapp 1 2005 s. 28) I Östra Hamnen planeras bostäder för olika behov, så som studentlägenheter, pendlingsbostäder och bostäder för äldre, och att alla ska kunna leva i goda bostäder till rimliga kostnader och med god tillgänglighet (FÖP Västerås 1993 s. 7, 28; DP 1651 2007 s. 10).

Båda områdena nämner att integration ska främjas genom de olika upplåtelseformerna. Alderholmen menar dock att nya hus är dyra att producera och därmed även att bo i, vilket anses vara ett problem för integrationen. Alderholmen kommer snarare bidra med ekonomisk integration med omkringliggande stadsdelar än mellan kvarter inom området. (Detaljplan Alderholmen etapp 1 2005 s. 34)

Båda områdena planeras utöver bostäder innehålla service, handel och kontor. I Alderholmen planeras även en bollhall för idrottsverksamhet. I Östra Hamnen nämns även ytor för rekreation och kollektivtrafik. (Detaljplan Alderholmen etapp 2 2008 s. 2; DP 1429 2000 s. 15; DP 1651 2007 s. 21; DP 1770 2011 s. 16; FÖP Västerås 1993 s. 2)

Tillgängligheten i båda områdena ska vara god, både vad gäller byggnader och omgivning ska framställas utan hinder till stråk eller vatten. (Detaljplan Alderholmen etapp 1 2005 s. 33; Detaljplan Alderholmen etapp 2 2008 s. 9; DP 1429 2000 s. 16; DP 1567 2005 s. 4; DP 1644 2007 s. 5; DP 1651 2007 s. 13; DP 1770 2011 s. 13; DP 1714 2009 s. 8).

Tillgängligheten till omkringliggande områden ökar i Alderholmen i och med de nya gång- och cykelbanorna. (Program för Alderholmen 2003 s. 16) Havet blir även tillgängligt för både besökare och boende då staden öppnas upp mot havet, både i Alderholmen och Östra Hamnen. (Detaljplan Alderholmen etapp 2 2008 s. 29; FÖP 1993 Västerås s.10, 15; DP 1714 2009 s. 7; DP 1567 2005 s. 4) I Alderholmen nämns även tillgängligheten till ett naturreservat ökar (Program för Alderholmen 2003 s. 16).

Den fysiska utformningen i området berör trygghet och rekreation vad gäller både i Alderholmen och Östra Hamnen.

För att skapa trygghet i Alderholmen har man i etapp 2 samarbetat med BRÅ (Brottsförebyggande rådet). Mörka delar har lysts upp och inga mörka innerhörn har planerats. Parkerna och vägar är belysta nattetid och har bra sikt. Entréerna har vänts mot gatorna samt husen placerats så de har uppsikt över torg och centrum. (Detaljplan Alderholmen etapp 2 2008 s. 29; Detaljplan Alderholmen etapp 1 2005 s. 13) Vid gång- och cykelvägar ska en god belysning finnas (Detaljplan Alderholmen etapp 1 2005 s. 34). Trygghet ska även uppnås genom att området planeras vara livfullt med mycket rörelse (Detaljplan Alderholmen etapp 2 2008 s. 29).

Trygghet i Östra Hamnen skapas i området då antalet boende i centrum ökar vilket bidrar till en trygg plats att vistas på. (DP 1651 2007 s. 21) Funktionsblandningen i området bidrar till att människor rör sig i området under dygnets alla timmar, vilket även det bidrar till trygghet (FÖP Västerås 1993 s. 7) Parken som planeras ska även ha en god belysning (DP 1714 2009 s. 7).

Närheten till grönområden och vattnet i Alderholmen och Östra Hamnen innebär goda rekreativsmöjligheter för både boende och övriga invånare och för olika åldersgrupper. Kanalen och kajen i Alderholmen utgör viktiga rekreativsytor för fiske och promenad, se på utsikten eller ta hand om sin båt. (Detaljplan Alderholmen etapp 1 2005 s. 12; Detaljplan Alderholmen etapp 2 2008 s. 10; Program för Alderholmen 2003 s. 10, s.12, s. 16; DP 1567 2005 s. 3; DP 1651 2007 s. 5; DP 1770 2011 s. 16)

I Östra Hamnen ska den fysiska utformningen påverka människors välbefinnande och trivsel (FÖP Västerås s. 18).

Barnperspektivet går att identifieras i utformningen av båda områdena.

Parkerna, även i de offentliga rummen, i de båda områdena utgör plats för lek och rekreation för barn, för de mindre barnen är gårdarna bra platser för lek (Detaljplan Alderholmen etapp 1 2005 s. 33, 34; Detaljplan Alderholmen etapp 2 2008 s. 13; DP 1567 2005 s. 3; DP 1770 2011 s. 16).

I Etapp 2 i området Alderholmen planeras en lek- och aktivitetspark vilket ger en säker tillgång till aktivitet (Detaljplan Alderholmen etapp 2 2008 s. 12). En bollplan planeras i området (Detaljplan Alderholmen etapp 1 2005 s. 34).

I båda områdena nämns behovet av förskolor. Vid aktivitetsparken i Alderholmen planeras en förskola att anläggas (Detaljplan Alderholmen etapp 2 2008 s. 12) och Östra Hamnen nämner att förskolor kommer upprättas i det närliggande planområdet Lillåudden (DP 1651 2007 s.6; FÖP Västerås 1993 s. 7). Eftersom förskolorna upprättas i grannområdet omnämns vikten av säkra gång- och cykelvägar (DP 1429 2000 s. 15).

I Alderholmen nämns **jämställdheten** i projektet och problematiseras. I Etapp 1 påpekas avsaknaden av undersökningar kring hur kvinnor och män olika uppfattar tryggheten i området. I Etapp 2 genomfördes därför ett samarbete med BRÅ. (Detaljplan Alderholmen etapp 1 2005 s. 34). Jämställdheten i planeringsprocessen nämns även, endast fyra av 22 samrådsyttrande var undertecknade av en kvinna. Män har störst representation i planeringsprocessen även om kvinnor funnits med på alla nivåer i planeringen. (Detaljplan Alderholmen etapp 1 2005 s. 34)

4.4 Skillnader i utformning mellan de stadsdelar som är profilerade som hållbara och stadsdelarna som inte är det

Vad gäller **förtätning** nämner alla områden att de ska förbättra gång- och cykelvägar samt att området antingen redan förses med god kollektivtrafik eller ska förses med det.

De områden som profilerar sig som hållbara tar under förtätning upp att bilpooler ska anläggas i området. I Östra Kvillebäcken planeras även en cykelpool. Man planerar även för färre parkeringsplatser per lägenhet än de som inte profilerar sig som hållbara. Östra Kvillebäcken har minst parkeringsplatser med 0,52 planerade per lägenhet. I Bo01 är denna siffra 0,8. För övriga områden planeras en parkeringsplats per lägenhet. De områden som inte profilerar sig som hållbara tar inte upp dessa som strategier för förtätning.

Vad gäller **grön- och blåstruktur** nämner alla områden att de ska anlägga parker. De områden som profilerar sig som hållbara skiljer sig åt i den mån att de nämner arbetet med att förbättra den biologiska mångfalden. I Östra Kvillebäcken använder man sig av verktyget Grönnyttan, i Bo01 ska gröna stråk samt pedagogiska insatser i parkerna förbättra kunskapen kring biologisk mångfald och mångfalden i sig. Detta nämns inte i de områden som inte profilerar sig som hållbara.

Vad gäller **naturresursflöden** nämner alla områden källsortering. Alla områden förutom Alderholmen nämner vikten av att använda resurssnåla och miljömässiga material vid byggnationen.

Strategierna för naturresursflöden skiljer sig inte märkbart mellan de områden som profilerar sig som hållbara och de som inte gör det. Den enda tydliga skillnad som går att utläsa av att jämföra Östra Kvillebäcken och Bo01 med Alderholmen och Östra Hamnen i stort är att de förstnämnda planerar anlägga bilpooler, planerar för färre parkeringsplatser i området samt satsar på att öka den biologiska mångfalden. I övrigt finns inga markanta skillnader att utläsa.

Variation omnämns av alla områden i och med att olika boendeformer och olika upplåtelseformer planeras. Hur tydligt i vilken mån variationen framgår är olika för varje område. Funktionsblandning är något som nämns av varje område, det omnämns bidra till det sociala livet då människor med olika ärenden och mål rör sig i stadsdelen.

Här finns inga skillnader mellan de områden som profilerar sig som hållbara och de som inte gör det. Det som skiljer områdena åt är antalet hyresrätter som upprättas i områdena.

Tillgänglighet beskrivs av samtliga områden som att alla ytor, både vad gäller byggnader och utomhusmiljö ska vara tillgänglighetsanpassade.

Vad gäller tillgängligheten skiljer sig det inte mellan de områden som profilerar sig som hållbara och de som inte gör det. Däremot tolkar områdena tillgänglighetsbegreppet olika, Östra Kvillebäcken beskriver tillgänglighetsanpassning som att kollektivtrafiken är nära och lättillgänglig. De övriga områdena syftar mer på tillgänglighet för funktions- och rörelsehindrade.

Den fysiska utformningen i de fyra områdena är främst fokuserad på att skapa en trygg omgivning. Att skapa mötesplatser nämns utav alla områden förutom Alderholmen. Rekreativsmöjligheter nämns av alla områden.

Det finns inga skillnader mellan de områden som profilerar sig som hållbara och de som inte gör det vad gäller den fysiska utformningen.

Påverkan tas enbart upp i Östra Kvillebäcken och Bo01, alltså de områden som profilerar sig som hållbara. Östra Kvillebäcken nämner påverkar som möjlighet till att påverka sin el- och vattenförbrukning samt möjligheten till spontana aktiviteter på gården såsom gatufester. Bo01 nämner påverkan som möjlighet till att påverka sin omgivning och sin boendesituation, dock preciseras inte närmre hur detta skulle kunna ske.

Barnperspektivet går att identifieras i alla områden. Det finns alltså inga skillnader mellan de områden som profilerar sig som hållbara och de som inte gör det. Alderholmen är dock det enda området som preciserat platser just för barn, där bollplan och lek- och aktivitetspark planeras. De nämner även möjligheten att uppföra organiserade lekplatser.

Jämställdhetsperspektivet berörs enbart av Alderholmen. Här finns alltså inga skillnader mellan de områden som profilerar sig som hållbara och de som inte gör det, eftersom det endast berörs av ett område. Anmärkningsvärt här är att Alderholmen inte profilerar sig som hållbart.

5. DISKUSSION OCH ANALYS

5.1 Inledning

Våra undersökningsområden har alla påverkats av hamn- och industrinedläggningar. Norcliffe et al beskriver detta som att relationen mellan hamn och stad över tid förändrats till att inte längre vara beroende av varandra. Hamnar och industrier utlokaliseras och en ny kunskapsekonomi börjar växa fram. (Norcliffe et al 1996 s. 123) För att återskapa kopplingen mellan hamn och stad har man i det gamla hamnområdet därför skapat nya stadsdelar.

Planeringen av utformningen av undersökningsområdenas nya stadsdelar har skett på ett liknande vis. Ferrari & Smith menar att efterlikna lyckade omvandlingsprojekt är vanligt, samt att detta kan bidra till en likformig stadsutveckling. (Ferrari & Smith 2012 s. 3-4) Vidare har alla undersökningsområden använt sig av ledord som tillgänglighet, stadsmässighet och funktionsblandning, vilka är vanliga att ha med i visionsskapande vid hamnomvandlingar. (Bergman & Bylund 2012 s. 227). Stadsmässigheten har vi i vår undersökning inte direkt berört. Dock går det att koppla till den fysiska utformningen vilket behandlas i resultatdelen.

Våra undersökningsområden har liknande bakgrund samt planerar att utformar sina nya stadsdelar på ett liknande sätt. Dock har vi för att besvara våra frågeställningar valt att jämföra två områden som profilerar sig som hållbara med två som inte gör det. Detta för att undersöka ifall det finns någon skillnad eller områdena liknar varandra även här.

5.2 Ekologisk hållbarhet

För att planera och utforma en hållbar stadsutveckling krävs enligt Anderberg och Fredriksson att platsens naturresursflöden, såsom avfall, energi och vatten, är viktiga att påverka genom en god samhällsplanering (Anderberg 2012 s. 60, s. 62). Förtätning nämns även som en vanlig strategi för hållbar stadsutveckling (Anderberg 2012 s. 64), där förbättrade cykel-och gångvägar och kollektivtrafik nämns som strategier. Fredriksson menar vidare att grön-och blåstrukturer i städerna kan påverka den biologiska mångfalden positivt. (Fredriksson 2012 s. 11)

Alla områden nämner en förbättring av cykel- och gångvägar samt kollektivtrafik i området för att minska bilberoendet. Alla områden vill därutöver hushålla med naturresurserna på mest effektivt sätt och nämner avfallshantering och energieffektivisering. Det är dock inte ett område som profilerar sig som hållbart som nämner flest strategier för att skapa en god naturresurshållning, utan detta görs av Östra Hamnen. Alla områden ska även upprätta gröna stråk och parker samt förbättra tillgänglighet till vattnet. De områden som profilerar sig som hållbara nämner att detta kommer att leda till en ökad biologisk mångfald, detta nämns inte av de områden som inte profilerar sig som hållbara.

De områden som profilerar sig som hållbara uppfyller alltså ovan krav, och kan därför anses utforma strategier för hållbara stadsdelar. Vad som är anmärknings är de områden som inte profilerar sig som hållbara även dem uppfyller ovan krav.

Ur resultatet går att urskilja tre ekologiska strategier som skiljer de områden som profilerar sig som hållbara mot de som inte gör det:

- Planera för bilpooler
- Planerar ett mindre antal p-platser

- Bevarande av biologisk mångfald genom grön- och blåstruktur

Dock kommer även den biologiska mångfalden öka tack vare utformningen av parker även i de områden som inte profilerar sig som hållbara, skillnaden är enbart att de inte nämner det som en strategi. Detta kan illustrera hur dessa icke-hållbarhetsprofilerade områden ständigt använder sig av hållbarhetsstrategier utan att själva nämna det, eller kanske inte ens är medvetna om det.

I jämförelsen mellan områden som profilerar sig som hållbara och de som inte gör det finns alltså små skillnader. Däremot finns större skillnader områdena emellan, alltså att det skiljer sig åt lokalt. Om man skulle analysera de profilerade hållbara områdena var för sig, så skulle dessa skilja sig åt. Bo01 planerar för ett område med förnyelsebar energi samt en pumpstation med alternativa bränslen, vilket kan ses som en viktig strategi för ekologisk hållbarhet. Östra Kvillebäcken nämner att cykelgarderober ska installeras i lägenheterna vilket kan ses som en svag strategi för ekologisk hållbarhet till skillnad från Bo01. Tyngden i Östra Kvillebäcken läggs istället på att bygga miljöanpassade bostäder.

Detta gäller även för de områden som inte profilerar sig som hållbara. Alderholmen är det enda området som nämner jämställdhet och Östra Hamnen det enda området som kopplar arbetet till Agenda 21. Att för oss kunna urskilja en vinnare i hållbarhetsarbete områdena emellan är omöjligt, då de lokala strategierna skiljer sig relativt mycket åt och är därför svåra att väga mot varandra. Detta är även inte syftet med uppsatsen.

5.3 Social hållbarhet

För att uppnå en hållbar stadsutveckling måste även sociala faktorer integreras (Anderberg 2012 s. 64). Vi har därför undersökt områdenas sociala strategier och har kunnat identifiera sociala strategier för de områden som profilerar sig som hållbara, men även i de områden som inte gör det.

Anderberg menar att planeringen ska vara öppen och integrerande för alla, både på individnivå och beslutsfattarnivå. (Anderberg 2012 s. 64) Detta kanske mest ska tolkas som att både individ och beslutsfattare ska kunna påverka planeringsprocessen, dock har detta inte berörts i de dokument vi har undersökt. Däremot har de boendes möjlighet till påverkan i området tagits upp av de områden som profilerar sig som hållbara. Östra Kvillebäcken har gjort en kanske väl bred tolkning av påverkansbegreppet, då de anser att det sker genom de individuella el- och vattenmätare som finns installerade. Vi hade själva kanske inte tolkat in detta som social strategi om det inte var för att Östra Kvillebäcken själva satt strategin under rubriken "I Kvillebäcken ska det finnas möjlighet till individuell påverkan" (Program för hållbar utveckling i Kvillebäcken 2011 s. 4). Under samma rubrik kunde vi även finna mer logiska påverkansstrategier såsom att gårdar och gator får användas till spontaneitet i form av odling, gatufester et cetera. (Program för hållbar utveckling i Kvillebäcken 2011 s. 4)

I Bo01 nämns att individen ska kunna påverka sin boendesituation och övrig omgivning, dock nämns inte hur. Påverkan tas inte upp av de områden som inte profilerar sig som hållbara.

Att påverkan omnämns lite luddigt eller inte alls kan kanske förklaras av att områdena tidigare inte varit bebyggda. Inga boenden har kunnat vara med och påverka utfallet. Områdena ligger även på tidigare "ödemarker" vilken kan bidra till att folk inte har någon direkt koppling till platsen. Men framförallt kan det bero på hur planeringen har genomförts.

Alla projekt har haft ett samarbete mellan privata och offentliga aktörer. Bergman & Bylund beskriver problematiken med detta och menar att de privata aktörerna påverkar planeringsprocessens transparens, och att den enbart blir ett spel för kulisserna för att kunna legitimera informella beslut. (Bergman & Bylund 2012 s. 219-220)

För att skapa social hållbarhet menar Boverket (2010) att olika gruppers behov ska tas hänsyn till. Dock nämner Norcliffe et al att vid utformningen av hamnomvandlingsområden har ett vanligt resultat varit att områdena byggts för en ny sorts medelklass, vilket kan ge en gentrifiering som följd (Norecliffe et al 1996 s. 131). Östra Kvillebäcken berör detta genom att bygga en fjärdedel hyresrätter i området för att uppnå en blandad boendesammansättning av socioekonomiska grupper. I Bo01 planeras bostäder för de flesta livssituationer för att skapa mångfald. Alderholmen, å andra sidan, nämner att nybyggda bostäder blir dyra att bo i då markpriserna är höga. Boverket menar vidare att bostadspriserna påverkas ytterligare av dyra saneringar som måste genomföras på gammal industrimark (Boverket 2010 s. 13). Alderholmen hymlar dock inte med, likt de andra områdena, att de dyra boendekostnaderna riskerar att leda till att endast en viss samhällsgrupp kommer ha råd att bosätta sig i området. Istället säger de att området snarare kommer integreras med omkringliggande stadsdelar. Östra Hamnen hade som mål att skapa hyresrätter för att skapa integration men den enda byggherren i området, NCC, ville snabba på byggandet och valde av ekonomiska skäl att enbart bygga bostadsrätter.

Området ska även ha blandade funktioner för att uppnå social hållbarhet (Boverket 2010 s. 9-10). Alla områden vi undersökt nämner att området ska innehålla både bostäder och verksamheter. Alla områden, utom Östra Kvillebäcken, kommer att skapa en funktionsblandning då områdena tidigare var obebyggda och enbart användes som industrimark. I Östra Kvillebäcken låg sedan innan en blandning av småskaliga verksamheter, vilka nu antas ha förflyttats på grund av de nya, dyrare hyrorna. (Detaljplan Östra Kvillebäcken 2008 s. 26) Områdets funktionsblandning kan därför ses enbart ha bytts ut mot något som passar det nya området bättre.

Alla områden nämner trygghet som förhindrande av brott, våld och individuella otrevligheter, vilket Sondén & Olsson menar präglar trygghetsdiskursen idag. Detta omnämns då belysning, mörka kvarter och rörelse i området beskrivs. För några år sedan handlade diskursen om säkerhet i trafiken och i planeringen (Sondén & Olsson), detta nämns enbart av Östra Kvillebäcken och Östra Hamnen då barns trygghet i trafiken tas upp.

Just barnperspektivet har blivit en viktig del i den socialt hållbara stadsplaneringen (Boverket1). Alla områden tar upp barnperspektivet i den mån att skolor och lekplatser ska finnas i respektive område. Dock nämns inte detta i klartext förutom i tillhörande MKB i vissa detaljplaner, utan har i många fall tolkats in av oss. Om man i framtiden kommer ge barnperspektivet mer plats i planeringen, kommer detta då ge ett utfall på bättre barnanpassade områden, eller kommer man enbart sätta en titel på det som redan görs idag?

Jämställdhet nämns som en social strategi av både Anderberg och Boverket (Anderberg 2012 s. 64; Boverket 2010 s. 23). Dock är det enbart Alderholmen som tar upp detta över huvud taget. De nämner att planeringsprocessen har varit jämställd, dock inte några åtgärder för hur man ska arbeta med att få in exempelvis fler kvinnliga samrådsyttrande. Däremot startade ett samarbete med BRÅ för att undersöka hur kvinnor och män olika ser på trygghet. Att enbart ett område nämner jämställdheten kan bero på att det mer rör själva planeringsprocessen än utformningen av områdena. Hade vi istället kollat på planeringsprocessen, såsom samråd,

hade kanske detta haft en större tyngd där. Dock anser vi att det är ett viktigt ämne att beröra även i planeringsdokumenten då utfallet av projektet påverkats av hur jämställd planeringsprocessen varit.

5.4 Sammanfattande diskussion och analys

För att sammanfatta kan vi av undersökningen se att det skiljer lite vad gäller de ekologiska och sociala strategierna områdena emellan. Både de områden som profilerar sig som hållbara och de som inte gör det är enligt teoribildningen hållbara stadsdelar. Det som skiljer är att Östra Kvillebäcken och Bo01 valt att marknadsföra sig som det, vilket de andra inte gör. Detta tror vi kan bero på det som Ferrari & Smith beskriver som att lyckade hamnomvandlingsprojekt ofta efterliknas vid nya omvandlingsprojekt (Ferrari & Smith 2012 s. 3-4), vilket kan både tolkas som något positivt och negativt. De projekt som efterliknar gamla kan då få hållbarheten på köpet, vilket är positivt ur ett hållbarhetsperspektiv. Det negativa är att de områden och projekt som profilerar sig som hållbara egentligen inte skiljer sig åt mot de som inte gör det. Detta är problematiskt då det inte finns några markanta skillnader, utan enbart skiljer sig i marknadsföring. Kanske går det rent av att prata om så kallad greenwashing, vilket innebär att företag eller liknande vid marknadsföring profilerar sig som mer hållbara än vad de egentligen är (Greenwashing Index).

Trots att inte alla områden profilerar sig som hållbara behandlar de hållbarhetsbegreppet på något sätt. Dock beskrivs det på olika sätt, såsom att Östra Hamnen arbetar med "hållbarhetsfyran" och Bo01 med mänsklig hållbarhet. Olsson menar att hållbar utveckling just enbart är ett orienterande begrepp och inte ett begrepp som innebär några precisa formuleringar (Olsson 2012 s. 1), vilket även går att utläsas ur vårt resultat. Trots att varje område benämner hållbarhet olika eller inte alls har utfallet blivit väldigt likt. Utformning planeras alltså på liknande sätt, precis som Ferrari & Smith hävdar. (Ferrari & Smith 2012 s. 3-4)

Vad gäller de sociala strategierna skiljer det sig inte mycket mellan de områden som profilerar sig som hållbara och de som inte gör det, mer än vår förhandsdefinierade kategori påverkan. Alla områden strävar efter att bygga bostäder tillgängliga för alla. Detta är dock svårt att uppnå, vilket Norcliffe et al (Norcliffe et al 1996 s. 131) också hävdar, då områdena blir tillgängliga för en ny medelklass då nya bostäder blir dyra att bo i oavsett upplåtelseform. Den sociala hållbarheten i projekten i stort går därför att ifrågasätta då enbart en viss socioekonomisk grupp välkomnas till områdena.

Det skiljer sig nästan tio år mellan planeringen av Östra Kvillebäcken och Bo01. Vad som är intressant att diskutera är hur arbetet för att uppnå hållbarhet, trots tidsskillnaden, inte utvecklats särskilt mycket. De har inte alltid samma ekologiska och sociala strategier, men de påminner mycket om varandra vad gäller målsättning och hur området ska upplevas. Däremot kan man av vår undersökning eventuellt utläsa att arbetet med hållbarhet i stort ökat i stadsplaneringen. Våra undersökningsområden som inte profilerar sig som hållbara är idag snarlika i hållbarhetsarbetet med de som profilerar sig som hållbara. Skillnaderna hade därför kanske varit större om vi jämfört med två icke hållbarhetsprofilerade hamnomvandlingsprojekt längre bak i tiden.

De områden som profilerar sig som hållbara tillhör större kommuner än de områden som inte gör det. Detta kan antas påverka kommunens vilja att satsa på hållbar stadsutveckling då detta är kostsamt och kräver resurser. Detta kan vara en anledning till att de mindre kommunerna

inte valde att profilera sig som hållbara. Dock visade resultatet att det inte finns någon större skillnad i utformningen ur ett hållbarhetsperspektiv, trots att två kommuner har mer och kanske till och med bättre resurser än de två andra.

6. SLUTSATSER

6.1 Inledning

Syftet med uppsatsen har varit att beskriva, analysera och jämföra planeringen av utformningen i stadsdelar vid hamnomvandlingar ur ett hållbarhetsperspektiv. Nedan följer de slutsatser som kan dras från det resultat och de analyser som gjorts i arbetet. Slutsatserna baseras på de frågeställningar som utformades för att besvara syftet.

6.2 Slutsatser

Hur har planeringen utformats i de stadsdelarna som profilerar sig som hållbara för att skapa ekologisk och social hållbarhet?

Planeringen för att utforma de profilerade hållbara områdena har i vissa fall skilt sig åt men har också haft en del likheter. För att skapa en ekologisk hållbarhet nämner områdena att förtätning ska uppnås genom att biltrafik ska minskas. Förbättrade gång- och cykelvägar samt genom närhet till kollektivtrafik och bilpooler nämns. Områdena utformar grön- och blåstrukturer i områdena genom att anlägga parker, och nya kanaler. Tillgängligheten till övriga vattendrag ökar även. Detta genomförs delvis för att förbättra den biologiska mångfalden.

Båda områdena planerar för en god naturresurshushållning där källsortering omnämns och övrig avfallshantering såsom återbruk och förbränning av matavfall till biogas nämns. I områdena planeras resurssnåla och miljömässiga byggnadsmaterial att användas. För Östra Kvillebäcken gäller detta under hela byggnadsprocessen. Bo01 satsar på lokalt producerade materialval.

För att skapa social hållbarhet i områdena nämner båda områdena att det ska finnas en variation. Detta uppnås genom att skapa olika boendeformer och upplåtelseformer. Funktionsblandning i områdena nämns även då rörelse på olika tider på dygnet bidrar till en social blandning. Områdena berör tillgänglighetsanpassning, dock på olika sätt. Östra Kvillebäcken nämner det som att kollektivtrafiken är nära, medan Bo01 mer syftar till att alla ska kunna röra sig obehindrat i området. Östra Kvillebäcken satsar även på att öka tillgängligheten till omkringliggande områden genom förbättrade gång- och cykelbanor.

Den fysiska utformningen i områdena förväntas påverka tryggheten. I Östra Kvillebäcken vill man skapa trygghet genom god belysning, genom att undvika mörka kvarter och skapa en funktionsblandning där människor rör sig olika tider på dygnet. Därutöver nämns mångfald som ett led i att skapa trygghet. I Bo01 nämns inte på vilket sätt tryggheten ska uppnås, dock är det en målsättning.

I Bo01 ska människan alltid vara i fokus i planeringen, teknik och bilar ska alltså inte komma i första hand. Båda områden nämner mötesplatser som en viktig del i utformningen. Östra Kvillebäcken vill att dessa också ska vara attraktiva. Rekreativsmöjligheter även nämns av båda. Östra Kvillebäcken vill att gestaltningen ska bidra till en del av rekreationen medan Bo01 nämner strandpromenad och närheten till grönområden.

Bägge områden nämner påverkan som en del i utformningen. I Östra Kvillebäcken kan man som boende påverka genom en individuell mätning av el- och vattenförbrukning samt att spontana aktiviteter på gårdar uppmuntras. I Bo01 nämns att man ska kunna påverka sin boendesituation, dock preciseras inte närmre hur.

Områdena tillgodoser barnperspektivet då de planerar för förskolor och skolor samt att parker och offentliga rum antas vara anpassade för lek och rekreation. I Bo01 utgör parkerna en plats för miljöpedagogik för besökande barn.

Behandlas hållbarhetsfrågor vid utformningen av de stadsdelar som inte profilerar sig som hållbara? I så fall hur?

Hållbarhetsfrågor behandlas i bägge stadsdelar.

Ur båda områdena går förtätning att urskilja som en del i ett hållbarhetsarbete. Bilberoendet ska minskas genom att gång- och cykelvägar ska förbättras samt att en god tillgång till kollektivtrafik ska upprättas. Östra Hamnen nämner att dess centrala läge bidrar till minskad bilanvändning då pendelmöjligheterna kommer bli goda. Alderholmens centrala läge nämns inte i dokumenten.

Områdena ska upprätta blå- och grönstruktur genom att anlägga parker. Därutöver ska även en kanal utformas i Alderholmen. Närheten till vattnet är en gemensam nämnare.

Hushållning med naturresurser går att urskilja. Båda områdena nämner att källsortering ska finnas, de båda vill även möjliggöra för kompostering. Östra Hamnen nämner att resurssnåla och miljömässiga material ska användas under byggnationen. Byggnaderna i Östra Hamnen ska vara så resurssnåla som möjligt, detta genom isolering och värmeåtervinning. De nämner även att tvättstugor och andra hygienrum ska ha en så låg vattenförbrukning som möjligt.

Både i Alderholmen och i Östra Hamnen ska fjärrvärme användas som energiförbrukning. I Östra Hamnen har man som en generell målsättning att hela tiden minska energiförbrukningen.

För att uppnå en social hållbarhet går även vissa strategier att urskiljas ur dokumenten. Båda områdena vill skapa variation genom att skapa olika boende- och upplåtelseformer. Funktionsblandning nämns även i områdena. Alderholmen påpekar dock att det är svårt att bygga nytt med låga hyror vilket kanske går emot deras vision om integration. De anser att integration snarare sker med omkringliggande områden snarare än mellan kvarteren i området. Östra Hamnen vill bidra med bostäder till rimliga kostnader och att hyresrätter bör upprättas. Social rättighet ska uppnås i Östra Hamnen.

Båda områdena ska vara tillgänglighetsanpassade, inte enbart bostäderna utan även utemiljön. Därutöver nämns att tillgänglighet till vattnet ökar av båda områdena. Alderholmen nämner även att tillgängligheten till omkringliggande områden, såsom ett naturreservat, kommer att öka.

Den fysiska utformningen i områdena ska skapa trygghet. Båda områdena nämner att god belysning är ett sätt att skapa trygghet. Alderholmen inledde ett samarbete med BRÅ (Brottsförebyggande rådet) för att ytterligare skapa trygghet i området. Östra Hamnen nämner förutom trygghet att mötesplatser ska finnas för bättre integration.

Rekreativsmöjligheter nämns i båda områdena, där strandpromenader anläggs i bägge stadsdelar.

Barnperspektivet går att identifieras i båda områdena då skolor ska finnas samt att de ska vara trygga att ta sig. De offentliga rummen ska även vara anpassade för barn. Alderholmen har tagit fram ett antal platser enbart för barn såsom en aktivitetspark.

Jämställdhet berörs av Alderholmen. De nämner att jämställdheten i planeringsprocessen har varit mansdominerad och påpekar att detta kan påverka planeringen. Alderholmen har även i samarbete med BRÅ genomfört undersökningar kring hur män och kvinnor upplever sin omgivning ur ett trygghetsperspektiv och inkluderat detta i utformningen av området.

Skiljer sig utformningen mellan de stadsdelar som är profilerade som hållbara med stadsdelarna som inte är det? I så fall, i vilken mån?

Utformningen mellan de stadsdelar som profilerar sig som hållbara och de som inte gör det skiljer sig relativt lite åt. De enda tydliga skiljelinjerna som kan dras mellan stadsdelarna är att de som profilerar sig som hållbara nämner bilpooler, planerar för färre parkeringsplatser per lägenhet och satsar på att öka den biologiska mångfalden, vilket de andra stadsdelarna inte gör. De hållbara stadsdelarna nämner därutöver påverkan vilket inte nämns i de andra stadsdelarna.

Skillnaderna som går att urskilja finns framförallt mellan områdena, oberoende av om de profilerar sig som hållbara eller ej. Lokala satsningar och skillnader går att utläsas såsom att Alderholmen är de enda som nämner jämställdhet i planeringsprocessen och Bo01 vill anlägga en pump för alternativa drivmedel. Dock är det svårt att avgöra vilket utav områdena som skulle vara mest hållbar då strategierna skiljer sig åt. Det är svårt att säga att exempelvis Östra Kvillebäckens strategier överlag skulle vara mer hållbar än Östra hamnen, då de i stor utsträckning tar upp samma saker, och de saker som skiljer sig åt är svåra att jämföra.

7. EGNA REFLEKTIONER OCH VIDARE STUDIER

7.1 Egna reflektioner

Vad som går att utläsa av vårt resultat är det skiljer sig lite mellan de områden som profilerar sig som hållbara och de som inte gör det. Detta tror vi kan bero på att man vid många hamnomvandlingar bygger nytt och så modernt så möjligt i ett led i att marknadsföra staden och stadsdelen som modern. Nya byggnader är per automatik mer resurseffektiva än äldre, därmed får man med den miljöaspekten redan från början. Hållbarhetsarbetet blir då till viss del inbakat i den planeringsdiskurs som råder vid hamnomvandlingar.

De strategier som presenteras i de områden som profilerar sig som hållbara innehåller ord som påverkan, mångfald och trygghet. Dock är det ibland oklart hur områdena konkret vill arbeta med detta. Därutöver vänder de ibland begreppen till sin fördel. Östra Kvillebäcken nämner exempelvis individuell elmätning som en del i att kunna påverka sitt område. De anser även att de skapar mångfald i området då en ny grupp människor välkomnas i området. Om man dock ser det ur ett större perspektiv riskerar projektet medföra mindre mångfald i stadskärnan, då de verksamheter som tidigare låg i området nu tvingats flytta längre ut i periferin.

Vad som gäller områdena generellt är just svårigheten att uppfylla en social hållbarhet. Genom att satsa mycket på ekologiska strategier, såsom nybyggnationer med installerade cykelgarderober, bidrar detta ytterligare till höga hyror. Att i städer och stadsbyggande få den ekologiska och den sociala hållbarheten att samverka är svårt, ekologiskt hållbart byggande är ofta dyrt och därmed har enbart en viss socioekonomisk grupp råd att bo i områdena.

Den sociala hållbarheten handlar även om medborgarinflytande vilket vi i denna uppsats inte har berört mer än på de platser då det nämnts i undersökningsdokumentet. Detta hade såklart varit en intressant infallsvinkel.

För att hållbarhetsarbetet ska kunna utvecklas och inte utvattnas tror vi att det skulle behövas en utomstående part som godkänner hållbarhetsprofileringen, för att undvika så kallad greenwashing. Eftersom vår undersökning visar att det inte är någon större skillnad mellan de områden som profilerar sig som hållbara och de som inte gör det, borde detta kunna kontrolleras bättre. Detta finns redan idag för byggnader, där BREEAM är ett exempel. De, som tredje part, certifierar hållbara byggnader. (BREEAM) Genom att skapa något liknande för hela stadsdelar som vill profilera sig som hållbara tror vi skulle gynna den hållbara stadsutvecklingen och föra den framåt.

7.2 Vidare studier

För att se om det finns någon skillnaden mellan de områden som profilerar sig som hållbara och de som inte gör det hade det varit intressant att mäta områdenas koldioxidutsläpp. I vår dokumentstudie får vi inte med utfallen av projekten, det kan vara så att de som profilerar sig som hållbara inte skiljer sig allt för mycket åt i själva planeringsutförandet, men att utfallet miljömässigt skiljer sig åt. Dock får man här enbart med den ekologiska aspekten.

Det hade varit intressant att mäta den sociala hållbarheten utifrån teorin kring gentrifiering. Hur påverkar de nybyggda områdena de omkringliggande platserna? Leder etableringen till att hyrorna höjs i omkringliggande områdena, då hamnområdet blivit populärt? Dessa frågeställningar hade varit intressanta att undersöka i vidare studier.

KÄLLFÖRTECKNING

Tryckta källor:

Anderberg, S (2012) Städernas metabolism - den urbana hållbarhetsutmaningens "kärna", ur *Hållbar utveckling - Samhällsplanering, lokala villkor och globala beroenden*. YMER s. 59-77

Bergman, M & Bylund, J (2012) *Komplexitet, kreativitet och konflikt i planeringspraktiken för hållbar utveckling*: Hamnomvandlingar i tre svenska städer, ur *Hållbar utveckling - Samhällsplanering, lokala villkor och globala beroenden*. YMER s. 215-239

Esaiasson et al (2012) *Metodpraktikan, Konsten att studera samhälle, individ och marknad* Upplaga 4:1 Norstedts Juridik AB

Ferri, M & Smith, H (2012) *Waterfront Regeneration: Experiences in City Building*, Routledge

Forselmann, J & Strömberg, S (2012) On Dialogues and Municipal Learning in City-Building - Examples from Waterfront Development in Gothenburg, ur *Waterfront Regeneration Experiences in City Building*, Routledge s. 73-94

Halvorsen, K. (1992). *Samhällsvetenskaplig metod*. Lund: Studentlitteratur.

Norcliffe, G., Bassette, K. & Hoare, T. (1996): The emergence of postmodernism on the urban waterfront *Journal of transport Geography vol.4 (2)* s. 123-134

Nyström, J & Tonell, L (2012). *Planeringens grunder: En översikt*. Studentlitteratur AB, Lund

Purvis, M & Granger, A (2004) *Exploring sustainable development: geographical perspectives*, ISBN 1849771294, p. xiv

Elektroniska källor:

Boverket (2010) *Socialt hållbar stadsutveckling - En kunskapsöversikt*, Regeringsuppdrag IJ2009/1746/IU [Elektronisk] Tillgänglig: <<http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2010/Socialt%20Hållbar%20Stadsutveckling.pdf>> [140507]

Boverket1 (2010) *Planera, bygga bo* [Elektronisk] Tillgänglig: <http://www.boverket.se/Global/Om_Boverket/Dokument/planera_bygga_bo/2010/Nummer-5/tema.pdf>[140507]

Boverket2 (2010) *Låt staden grönska - Klimatanpassning genom grönstruktur* [Elektronisk] Tillgänglig: <<http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2010/Lat-staden-gronska.pdf>>[140512]

BREEAM *What is BREEAM* [Elektronisk] Tillgänglig <<http://www.breeam.org/about.jsp?id=66>> [140519]

Brundtland Commission (1987). *Report of the World Commission on Environment and Development*. United Nations.[Elektronisk] Tillgänglig:
<<http://www.un.org/documents/ga/res/42/ares42-187.htm>>[140325]

Centrala Älvstaden [Elektronisk] Tillgänglig: <<http://www.centraalaalvstaden.nu>> [140403]

Delegationen för hållbara städer [Elektronisk]
Tillgänglig:<<http://www.hallbarastader.gov.se/Bazment/hallbarastader/sv/uppdraget.aspx>>[140409]

Detaljplan Östra Kvillebäcken (2008) *Detaljplan för Östra Kvillebäcken södra delen*
Göteborg Stad Stadsbyggnadskontor [Elektronisk] Tillgänglig:
<[http://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planobygg.nsf/vyFiler/Backaplan%20-%201600%20lägenheter%20i%20Östra%20Kvillebäcken-Plan%20-%20samråd-Planbeskrivning/\\$File/Planbeskrivning.pdf?OpenElement](http://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planobygg.nsf/vyFiler/Backaplan%20-%201600%20lägenheter%20i%20Östra%20Kvillebäcken-Plan%20-%20samråd-Planbeskrivning/$File/Planbeskrivning.pdf?OpenElement)>[140403]

Detaljplan Bo01 (1999) Malmö Stadsbyggnadskontor [Elektronisk] Tillgänglig:
<<http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Detaljplaner/Avslutade-Detaljplaner-/Dp-4537-Omrade-Bo01.html>>[140403]

Detaljplan Alderholmen - ny stadsdel etapp 1 (2005) Gävle Kommun Bygg & Miljö
[Elektronisk] Tillgänglig: <http://gis.gavle.se/planer/planer/2180K_24147.djvu> [140418]

Detaljplan Alderholmen etapp 2, 4:1 mfl (2008) *Gävle Strand etapp II* Gävle Kommun Bygg & Miljö [Elektronisk] Tillgänglig:
<<http://www.gavle.se/PageFiles/28563/Detaljplan%20Alderholmen%204;1%20m.fl.,%20Gävle%20Strand%20etapp%20II.pdf>>[140420]

Fredriksson (2012) *System och strukturer som hindrar en hållbar stadsutveckling: En kunskapsöversikt*, Forskargruppen för Stadsregioner och utvecklingskraft 2012: 1 Kungliga Tekniska Högskolan [Elektronisk] Tillgänglig:
<<http://www.hallbarastader.gov.se/Bazment/Alias/Files/?bilagakunskapsöversikt>> [140403]

Google Maps [Elektronisk] Tillgänglig: <<https://maps.google.com/>>
Granberg, M (2002) *STAD I BRYTNINGSTID - förändringsarbete kontinuitet, En fallstudie*, Örebro Universitet [Elektronisk] Tillgänglig:
<<http://busieco.samnet.sdu.dk/politics/nkk/papers/Papers/Mikaelgranberg.pdf>>[140425]

Greenwashing Index [Elektronisk] Tillgänglig: <<http://www.greenwashingindex.com/about-greenwashing/#what>> [140514]

Gävle. *Stadsdelar, Områdesfakta* [Elektronisk] Tillgänglig: <<http://www.gavle.se/Bygga-bo-miljo/Flytta-till-Gavle/Stadsdelar-omradesfakta/>>[140509]

Göteborg Stad, *Stadsdelsnämnder* [Elektronisk] Tillgänglig:
<http://goteborg.se/wps/portal/invanare/kommun-opolitik/kommunfakta/stadsdelsnamnder!/ut/p/b1/04_Sj9Q1NzczNTUzsTTTj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfGjzOIDDl0CLZwMHQ383S3dDDxDvAPc_Lx9_M3DDIAKIoEKDHAARwNC-v088nNT9XOjciwAUBcdug!!/dl4/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/>[140505]

Göteborgs hamn. *Efterkrigstid till 2000-tal* [Elektronisk] Tillgänglig:
<<http://goteborgshamn.se/Om-hamnen/Historik6/Historik4/>>[140407]

Hedenfelt, E (2013) *Hållbarhetsanalys av städer och stadsutveckling - Ett integrerat perspektiv på staden som ett socioekologiskt, komplext system*. Malmö högskola. Institutionen för urbana studier. [Elektronisk] Tillgänglig:
<<http://muep.mah.se/handle/2043/16687>>[140327]

Hällhed, S & Sundberg, G (2013) *Östra Kvillebäcken, En gröna stadsdelen?* Kandidatuppsats vid Göteborgs Universitet, Institutionen för Ekonomi och Samhälle avd. för kulturgeografi [Elektronisk] Tillgänglig:
<https://gupea.ub.gu.se/bitstream/2077/33205/1/gupea_2077_33205_1.pdf> [140325]

Kvalitetsprogram (2002) *Kvalitetsprogram Bo01 dp 4537*. Malmö Stadsbyggnadskontor med byggherrar [Elektronisk] Tillgänglig:
<<http://www.malmo.se/download/18.1c002f7b12a6486c372800011993/1383644430806/kvalprog%2Bbo01%2Bmed%2Bbild%2Bp65.pdf>>[140325]

Kvillebäcken.se. *Göteborgs nya city* [Elektronisk] Tillgänglig:
<<http://kvillebacken.se/kvaliteter/goteborgs-nya-city/>>[140325]

Larsson, B. Elmroth, A. & Sandstedt, E (2003) *Västra hamnen Bo01- Framtidsstaden En utvärdering* [Elektronisk]
Tillgänglig: <[http://www.malmo.se/download/18.24a63bbe13e8ea7a3c69586/1383643962478/Vastra+Hamnen+Bo01-Framtidsstaden+en+utvärdering,+LTH,+Chalmers+m+fl+\(2003\).pdf](http://www.malmo.se/download/18.24a63bbe13e8ea7a3c69586/1383643962478/Vastra+Hamnen+Bo01-Framtidsstaden+en+utvärdering,+LTH,+Chalmers+m+fl+(2003).pdf)>[140331]

Ljungdahl, J. & Olsson, L (2004) *Vatten vs Stad - en referensstudie av sju vattenfronprojekt i norden - ett bebyggelseförslag till Masthuggskajen, göteborg, - ett bebyggelseförslag till Norra Munksjön, Jönköping*. Inst. för fysisk planering/Dept. of Spatial Planning, 2003) [Elektronisk] Tillgänglig:
<<http://www.bth.se/fou/cuppsats.nsf/all/5b975f5ffbb87e7dc1256d4700453d66?OpenDocument>> [140405]

Malmö Stad, Stadsområden [Elektronisk] Tillgänglig: <<http://www.malmo.se/Kommun--politik/Stadsomraden.html>>[140414]

Malmö stad (2008): *Plattform för Kunskapsstaden Malmö*. Malmö stad [Elektronisk]
Tillgänglig:
<http://www.malmo.se/download/18.4d147ba1286e5bcbb4800037505/1383644428979/kunskapsstaden_low.pdf> [140331]

Malmö stad, översiktsplan. *Vad är en fördjupad ÖP?* [Elektronisk] Tillgänglig:
<http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Oversiktsplaner--strategier/Aktuell-oversiktsplanering/Vad-ar-en-fordjupad-OP.html>>[140403]

Malmö stad, Bo01 (2009) [Elektronisk] Tillgänglig:
<<http://www.malmo.se/Medborgare/Kultur--noje/Arkiv--historia/Kulturarv-Malmo---Historiska-platser-personer-och-handelser/A-D/Bo01.html>>[140513]

Modernismen i Västerås kommun [Elektronisk] Tillgänglig:
<http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:o_FpALSBwHkJ:h24-files.s3.amazonaws.com/57899/203477-ouGCZ.pdf+&cd=1&hl=sv&ct=clnk&gl=se&client=safari> [140501]

Mälardalens högskola [Elektronisk] Tillgänglig:
<<http://www.mdh.se/hogskolan/fakta/historia-1.816>> [140415]

Norcliffe, G., Bassett, K., & Hoare, T. (1996). The emergence of postmodernism on the urban waterfront: geographical perspectives on changing relationships. *Journal of Transport Geography*, 4(2), 123-134. [Elektronisk] Tillgänglig:
<<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/0966692396000051>> [140325]

Northsea Region [Elektronisk] Tillgänglig:
<<http://www.northsearegion.eu/iib/projectpresentation/details/&tid=19&theme=6>> [140521]

Olsson, S. (2012). *Social hållbarhet i ett planeringsperspektiv*. Göteborgs Stad. [Elektronisk] Tillgänglig:
<http://goteborg.se/wps/wcm/connect/c62d9e004a2fb920b8dfbfadc899f744/Artikel+om+social+h%C3%A5llbarhet.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=URL&CACHEID=c62d9e004a2fb920b8dfbfadc899f744> [140326]

Program för hållbar utveckling i Kvillebäcken (2011) [Elektronisk] Tillgänglig:
<http://kvillebacken.se/upload/Program-for-utveckling-Kvillebacken_110927.pdf> [140325]

SCB, Statistiska Centralbyrån [Elektronisk] Tillgänglig:
<<http://www.scb.se/sv/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Befolkning/Befolkningens-sammansattning/Befolkningsstatistik/25788/25795/Helarsstatistik---Kommun-lan-och-riket/370301/>> [140520]

SKL, Sveriges Kommuner och Landsting [Elektronisk] Tillgänglig:
<http://www.skl.se/kommuner_och_landsting/fakta_om_kommuner/kommungruppsindelning> [140503]

Scottish Executive Social Research (2006) [Elektronisk] Tillgänglig:
<<http://www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/123822/0029776.pdf>> [140520]

Sondén & Olsson Trygghet och öppenhet [Elektronisk] Tillgänglig:
<<http://stadsutveckling.socialhallbarhet.se/trygghet-och-oppenhet/>> [140506]

Västerås stad (2014) *Snabbfakta om Västerås* [Elektronisk] Tillgänglig:
<<http://www.vasteras.se/omvasteras/statistikochfakta/Sidor/Snabbfaktaomvasteras.aspx>> [140429]

Västerås stad 1 (2014) *Bostadsområden i Västerås* [Elektronisk] Tillgänglig:
<<http://www.vasteras.se/Tvarsnittsdokument/Styrelse%20för%20Konsult%20och%20Service/tatorten.pdf>> [140505]

Västra Hamnen i Malmö [Elektronisk] Tillgänglig:
<<http://vhamnen.com/index.php/2010/11/vastra-hamnen-i-siffror-2010/>> [140416]

Västra Hamnen i Malmö 2 [Elektronisk] Tillgänglig:
<<http://vhamnen.com/index.php/hyresratter>> [140416]

Zeidlitz, M (2010) *Gävle Strand - från vision till verklighet*, Kandidatuppsats vid Uppsala universitet, kulturgeografiska institutionen [Elektronisk] Tillgänglig:<<http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:309558/FULLTEXT01.pdf>>[140428]

Älvstranden Utveckling. Företagets historia. [Elektronisk] Tillgänglig:
<<http://www.alvstranden.com/om-oss/historik/>> [140407]

Mailkontakt

Karin Westlund, planassistent, Samhällsbyggnad Gävle: karin.westlund@gavle.se 2014-05-09:

Program för Alderholmen - nya bostäder i gamla hamnen (2003) Gävle Kommun & White Arkitekter AB

Maria Nässert, marknadsstrateg Gävle Kommun maria.nassert@gavle.se 2014-05-08

Västerås stad, kontaktcenter: kontaktcenter@vasteras.se 2014-04-29:

Dp 1429 - Detaljplan för Östra hamnen och kv. Sigurd m m, Västerås (2000) Västerås Stadsbyggnadskontor.

Dp 1567 - Detaljplan för kvarteren Sjötullen, Tullhuset m fl, (Östra Hamnen), Västerås (2005) Västerås Stadsbyggnadskontor.

Dp 1644 - Detaljplan för Samuel 2 m m, Munkängen, Västerås (2007) Västerås Stadsbyggnadskontor.

Dp 1651 - Detaljplan för kv. Magasinet m m, (Östra Hamnen), Västerås (2007) Västerås Stadsbyggnadskontor.

Dp 1714 - Detaljplan för ro/ro-läge och park, del av Västerås 1:146, Östra Hamnen, Västerås (2009) Västerås Stadsbyggnadskontor.

Dp 1770 - Detaljplan för TULLHUSET 1, Östra hamnen, Västerås (2011) Västerås Stadsbyggnadskontor.

FÖP Västerås – Beskrivning till Fördjupad översiktsplan, Resecentrum KV Sigurd Östra Hamnen Västerås (1993)