



**MALMÖ HÖGSKOLA**

**Teknik och Samhälle**  
**Fastighetsmarknad och värdering**  
**Uppsats HT 2007**

# **Stadens Entré**

## **Nyproduktion av ett köp- och upplevelsecentra**

**- Hur påverkas området Värnhem i Malmö?**

**Författare:**

**Veena Andersson**

**Anders Lind**

**Martin Magntorn**

**Handledare:**

**Peter Palm**

## Sammanfattning/Abstract

Vårt syfte med detta arbete har varit att genom vår frågeställning undersöka om stadsdelen Värnhem genomgår en så kallad gentrifiering till följd av byggandet av Stadens Entré. Vi har också frågat oss vad detta i så fall innebär för de boende i området vad gäller prisbilder och attraktivitet. Metoden vi använt oss av har varit litteraturstudier och personliga intervjuer med några utav de aktörer som är inblandade i projektet Stadens Entré och/eller området Värnhem. Vi har valt en kvalitativ metod, eftersom våra frågeställningar rör ett område i förändring. Vi har också arbetat explorativt, då vi ämnat göra nya upptäckter för att skapa oss en fördjupad bild av skeendet kring Stadens Entré och området Värnhem. Det vi kommit fram till är att stadsdelen Värnhem genomgår en gentrifiering, och att projektet Stadens Entré varit det startskott och den positiva injektion som krävs för att området skall kunna utvecklas och förändras. De flesta utav våra intervjupersoner ser vidare att Stadens Entré kommer att höja attraktiviteten för de boende i området, liksom att priserna på privatbostäder och kontorslokaler kommer att stiga. Området Värnhem är enligt oss under kraftig och spännande förändring.

# Innehållsförteckning

Förord.....	s 4.
Inledning.....	s 4.
Syfte.....	s 4.
Problemställning.....	s 5.
Avgränsningar.....	s 5.
Definition av begrepp.....	s 5.
Metod, material och genomförande.....	s 7.
Bakgrund.....	s 10.
Teori.....	s 10.
Kärholms teori om köpmiljöer och stadslivets synkronisering.....	s 11.
Schumpeters teori om kreativ förstörelse.....	s 12.
Gentrifieringsteori.....	s 13.
Empiri.....	s 14.
En introduktion av Stadens Entré.....	s 15.
En introduktion av ÖsterCity, Värnhem och Värnhemstorget.....	s 17.
De olika aktörerna.....	s 19.
Intervju med Gatukontoret.....	s 19.
Intervju med ÖsterGruppen, ÖsterCity.....	s 21.
Intervju med Mobilia Köpcenter.....	s 24.
Intervju med FOJAB.....	s 25.
Intervju med White.....	s 28.
Intervju med Erik Olsson Fastighetsförmedling.....	s 30.
Analys.....	s 33.
Jämförelse med Kärholms teori.....	s 33.
Jämförelse med Schumpeters teori.....	s 34.
Jämförelse med Gentrifieringsteori.....	s 36.
Slutsats.....	s 37.
Egna reflektioner.....	s 38.

Källförteckning.....	s 39.
Bilaga.....	s 43.

## Förord

Det byggs mycket nytt i Malmö i dagsläget, både privatbostäder, kontorslokaler, större projekt som köpcentra och arenor. Också själva staden Malmö och dess stadsdelar är under förvandling. Det byggs helt nytt samtidigt som redan befintligt antingen tas bort eller fräschas upp. I rollen som mäklare känns det naturligt att ställa sig frågan hur sådana nybyggen och förändringar påverkar de områden som berörs. Genom att ta fasta på ett område i Malmö, där vi tror oss se dessa förändringar hända just nu, Stadens Entré och området Värnhem, har vi önskat få med oss kunskaper som kan vara till nytta för oss framöver, när vi som mäklare arbetar på marknaden Värnhem men också på andra marknader som genomgår förändring.

## Inledning

Det är få som har undgått att det gamla ”bombhålet” vid den norra infarten till Malmö, alldeles bakom Värnhemstorget, håller på att försvinna. Här skall det äntligen bli liv! Men vad är det som byggs och hur långt har man kommit? Och hur påverkar bygget området Värnhem som stadsdel? Det talas om Stadens Entré, ett nytt köp- och upplevelsecentra som tillsammans med gröna omgivningar och nya bostads- och kontorslokaler skall bli Malmös nya framsida. Med hjälp av Stadens Entré, och en uppfräschning av kvarteren däromkring, väntas stadsdelen Värnhem få sig en efterlängtd ansiktslyftning. Eller vad tror och förutspår olika aktörer som är aktiva i byggprojektet och stadsdelen Värnhem om området? Är det möjligt att stadsdelen Värnhem genomgår en så kallad gentrifiering? Och hur påverkar i så fall detta faktorer som prisbilder och attraktivitet vad gäller boendet kring Värnhem? Detta skall vi titta närmare på i detta arbete. Är det möjligt att påvisa hur stadsdelen Värnhem kommer att te sig i framtiden?

## Syfte

Syftet med vårt arbete är att studera och försöka utröna hur området Värnhem i Malmö i framtiden kommer att te sig i samband med nyproduktionen och uppkomsten av Stadens Entré, ett köp- och upplevelsecentra. Vi ämnar få en ökad förståelse och en mer integrerad bild av hur olika aktörers tillvägagångssätt, tankar och handlingar kan få för konsekvenser för området Värnhem. Detta gäller faktorer som prisbilder och attraktivitet vid framväxten och

byggandet av Stadens Entré. Det vi är intresserade av att veta är också om stadsdelen Värnhem genomgår en så kallad gentrifiering, en förändring av stadsdelen.

## Problemställning

Vi har valt följande frågeställning för vårt arbete: *Genomgår stadsdelen Värnhem i Malmö en så kallad gentrifiering till följd av byggandet av Stadens Entré? Och som följdfråga: Vad innebär i så fall detta för de boende i området vad gäller prisbilder och attraktivitet i området?*

## Avgränsningar

Vi har förutom litteraturstudier valt att söka information till vårt arbete bland några av de större aktörer som är inblandade i projektet Stadens Entré samt området Värnhem. Detta har vi gjort genom personliga intervjuer. Genom att välja ut intervjupersoner från såväl kommunen, kommersiella handelsaktörer, arkitektbyråer, mäklare, som personer som varit involverade med marknadsföring av liknande kommersiella center, har vi hoppats kunna vaska fram en tänkbar framtidsbild av hur Stadens Entré kan komma att påverka prisbilder, attraktiviteten och boendet kring Värnhem. I vårt val av metod har vi avgränsat oss genom att undvika ett mikroperspektiv med enkätfrågor bland enskilda invånare och butiksinnehavare kring området Värnhem. Informationen vi hämtat in bygger heller inte på exakta uppmätbara siffror och diagram, utan snarare på de professionellt involverade intervjupersonernas egna erfarenheter, tankar och spekulationer. Den sammantagna mängden information vi samlat in har vi avsett att försöka tolka och därefter sammanställa till ett tänkbart framtidsscenario för en stadsdel i förändring, här: området Värnhem. I vårt arbete har vi valt att undersöka ”området Värnhem” och avser då näromgivningen till Värnhemstorget grovt avgränsat av Hornsgatan i norr, Ellstorpsgatan i öster, Exercisgatan/Föreningsgatan i söder och Drottningatan i väster återkopplat till Hornsgatan.

## Definition av begrepp

Två begrepp som vi använder frekvent i vårt arbete är köp- och upplevelsecentra samt gentrifiering. Här definierar och beskriver vi begreppet köp- och upplevelsecentra. Om gentrifiering står däremot att läsa i teoriavsnittet.

## Köp- och Upplevelsecentra

Idag växer handeln i nästan alla större städer i Sverige (Sigvardsson, 2007). Enligt Svensk Handel bygger handeln på möten mellan människor och idag handlar vi inte bara för vår primära överlevnad utan shopping har blivit en aktivitet i sig. Idag finns ett 30-tal gallerior utanför städerna i Skåne, vilkas totala ytor uppgår till cirka 770 000 kvm. Samtidigt finns planer på ytterligare drygt 50 000 kvm shopping, exempelvis genom att utöka befintliga köpcentra som Väla i Helsingborg, Center Syd i Löddeköpinge, Nova Lund och Triangeln Malmö. Det byggs även nytt, som exempelvis köpcentrat på Hyllievång samt köp- och upplevelsecentrat Stadens Entré i Malmö (Sigvardsson, 2007).

Dagens shopping beskrivs i termerna av en upplevelseindustri (Sigvardsson, 2007).

Upplevelseindustrin är en växande del inom turismen och har under de senaste 15 åren tredubblats. Inom turistbranschen har den fått ett så pass stort genomslag att den bildar en egen ekonomi, upplevelseekonomin (Mattsson, 2003; Pettersson & Åkesson, 2003). Ett köp- eller shoppingcentra kan beskrivas som ett upplevelsecenter. Ett upplevelsecenter är där människor träffas och är delaktiga ([www.heroncity.se](http://www.heroncity.se)). För att få kalla det för upplevelsecenter så bör det minst finnas en biograf. Det bör även finnas aktiviteter där människor är delaktiga, men begreppet används olika i olika sammanhang. Exempel på ett så kallat upplevelsecentrum enligt denna första definition är Heron City i Kungens Kurva. Heron City har Sveriges största biograf, och drar nu flest biobesökare av alla biografier i Stockholms län. Enligt de som driver Heron City skall köpcentrat inte bara vara en plats för shopping utan en totalupplevelse (Pettersson & Åkesson, 2003).

Vissa menar dock att det krävs något mer för att traditionella publika platser som biografier och teaterföreställningar kan räknas som upplevelsecenter, eftersom aktiviteterna där oftast innebär ett passivt deltagande av besökaren. Besökaren placerar sig i en attraktion och blir sedan underhållen (Mattsson, 2003). Enligt Mattsson (2003) är det istället centra där besökaren själv kan påverka sin underhållningsnivå i form av att interagera med centrets miljö, som bör räknas som upplevelsecentra. Det kan vara centra som erbjuder gym, bowling och laserdome till exempel.

Tanken bakom upplevelsecentrat är att skapa en upplevelse utöver det ursprungliga kärnerbjudandet (Helin, F. & Hermansson, F. & Petersson, M., 2005). Evenemang och upplevelser blir medel för köp- och upplevelsecentrat att kunna konkurrera och differentiera sig på marknaden (Pettersson & Åkesson, 2003). Kokpunkten i Västerås skapar på detta sätt ett unikt upplevelsecentra med äventyrsbad, akvarium, biograf, science center, energimuseum, restauranger, caféer och butiker med mera. Ambitionen är att etablera Kokpunkten som ett unikt upplevelsecenter i hjärtat av Västerås stad, och där äventyr, lärande och kultur förenas under ett och samma tak ([www.kokpunkten.se](http://www.kokpunkten.se)).

## Metod, Material och Genomförande

Vid genomförandet av detta arbete har vi valt att studera tryckt material som artiklar, uppsatser, facklitteratur, dagspress och publikationer på nätet. Vidare har vi inhämtat underlag och information genom personliga intervjuer. Intervjuerna har varit av kvalitativ karaktär, där vi fördjupat oss och sökt ökad förståelse för det område vi behandlar. De personer vi valt att intervjua är specifikt utvalda av oss för att vi ser dem som representanter och intressanta aktörer för de områden vi valt att undersöka, Stadens Entré samt Värnhem. Urvalet av intervjupersonerna har således inte skett slumpmässigt, utan vi har valt personer som vi förmodar har stor kunskapsmassa kring de områden vi velat undersöka, baserat på deras respektive yrke och position. Vår förhoppning har därigenom varit att dessa personer har kunnat bidra med att ge oss en mer nyanserad bild av de områden vi velat veta mera om.

Bland våra intervjupersoner hittar vi därför Per Andersson, mäklare på Erik Olsson Fastighetsförmedling i Malmö, Peter Gustafsson, projektledare på Gatukontoret i Malmö, Andreas Jentsch, arkitekt på FOJAB i Malmö, Emil Malmer, mäklare på Erik Olsson Fastighetsförmedling i Malmö, Per Aage Nilsson, arkitekt på FOJAB i Malmö, Nina Olsson, landskapsarkitekt på Gatukontoret i Malmö, Peter Sahlén, marknads- och projektansvarig för företagsföreningen ÖsterCity Service AB och ÖsterGruppen i Malmö, Maria Svensson, marknadsansvarig på Mobila Köpcenter i Malmö, och Göran Wihl, arkitekt på arkitektkontoret White i Malmö. En utförligare presentation av våra intervjupersoner hittas i empiridelen i detta arbete.

Vi har avgränsat oss från att intervjua enskilda förbipasserande på Värnhem, enskilda butiksägare och enskilda boende i området. Eftersom en gentrifiering är en förändringsprocess, ansåg vi nämligen att en kvalitativ metod var ett föredra framför en kvantitativ, som exempelvis hade varit fallet om vi använt oss av en enkätundersökning. Detta eftersom vi anser att en kvantitativ metod är mindre lämpad för att få fram information om förändringar och sociala processer. Detta lämnar vi istället öppet för vidare undersökning. Vår målgrupp med arbetet, och de som vi vänder oss till, är däremot alla som har ett intresse av att veta hur området Värnhem och projektet Stadens Entré eventuellt kommer att utveckla sig idag och i framtiden.

Vad gäller valet av metod kan vår studie sägas ha följt ett induktivt arbetssätt (Holme & Solvang, 1997), eftersom vi först utgick från en huvudfrågeställning och utifrån denna sökt information och teorier om området Värnhem, Stadens Entré, köp- och upplevelsecentra samt begreppet gentifiering. Med dessa som utgångspunkt har syftet varit att göra nya upptäckter, att så att säga ”gå upptäckens väg”, för att nå fram till nya frågeställningar i avseende att höja medvetenheten och förståelsen av området vi valt i fråga. Då vårt syfte varit att kartlägga samt introducera nya frågor på det aktuella ämnesområdet, kan vår studie även sägas ha en explorativ inriktning (Kvale, 1997). Explorativa undersökningar används när det finns luckor i kunskapen om ett visst område. Det främsta syftet med explorativa studier är att inhämta så mycket kunskap eller en så bred beskrivning som möjligt om ett bestämt problemområde. Det innebär att försöka belysa ett problemområde allsidigt. Ofta i syfte att den explorativa undersökningen skall ligga till grund för vidare forskning (Andersen, 1998; Patel & Davidson, 1994). Vår studies explorativa inriktning är därmed ytterligare något som talar för vårt val av en kvalitativ metod framför en kvantitativ metod, då en kvalitativ metod ger möjlighet till att vara flexibel (Kvale, 1997).

För att nämna mer om valet av metod vad gäller intervjuerna har vi använt oss av en blandning av semistrukturerade intervjuer och strukturerade intervjuer (Lantz, 1993). Motivet till detta är att vi tycker att denna metod gett oss möjlighet att samla in information om de frågor vi är intresserade av. Finns det för många konkreta frågor är risken att intervjuerna kan bli väldigt styrda, så intervjuerna genomfördes i princip som samtal, där intervjupersonerna till stor del själva valde vad de ville berätta. Vi kunde också ändra ordningsföljden på frågorna

när vi märkte att intervjupersonerna gled in på andra ämnen än det vi just frågat om. Detta sammantaget gör att vi kategoriserar vår intervjumetod som mer kvalitativ än kvantitativ eftersom vi anser att flexibiliteten varit större än struktureringen. Ett problem med strukturerade intervjuer är just det faktum, att intervjuerna kan bli alltför styrda, vilket kan leda till att viktiga synpunkter från intervjupersonerna inte kommer fram. De semistrukturerade intervjuerna ger däremot möjlighet att ställa följdfrågor, be om förtydliganden, och leder överlag till en mer ledig konversation (Lantz, 1993). Detta har vi också märkt på så sätt att många viktiga och intressanta kommentarer inte uttryckts förrän efter just en följdfråga eller ett förtydligande.

För att besluta oss för vilka frågor vi ville ha svar på utgick vi i första hand från den information och de teorier som vi samlat på oss under vår litteratursökning, vårt syfte med arbetet samt våra frågeställningar. Vi kom då fram till ett antal frågor som kändes relevanta för det område vi valt att studera, men beslutade oss för att ställa ett färre antal frågor av mer öppen karaktär för att intervjupersonerna skulle ges möjligheten att tala mera fritt. Under intervjuernas gång kunde vi sedan komplettera med några utav de andra frågorna, som följdfrågor eller förtydligande, i de fall vi kände att vi önskade fylligare svar än vad intervjupersonerna till en början gav oss. (Exempel på frågor vi ställde finns att se i Bilaga 1.)

Våra intervjuer genomfördes antingen på intervjupersonernas arbetsplats eller hemma hos dem, med undantag av en intervju som skedde via mail. Två eller alla tre av oss har fungerat som intervjuare och ställt frågorna samt fört samtalen framåt. Vi har turats om att ställa frågor och vid eventuella följdfrågor, har det varit fritt fram för alla att ställa sådana. Till stor del har intervjupersonerna talat fritt, samtidigt som vi som intervjuat fört anteckningar. Tidsåtgången för intervjuerna har varierat mellan 1 timme - 2,5 timmar. Materialet har sedan sammanställts och analyserats av oss efteråt. Detta har fungerat bra då vi haft intervjuerna färskt i minnet, och att vi märkt att vi kunnat komplettera varandra på ett bra sätt eftersom vi varit antingen två eller tre intervjuare vid varje intervjutillfälle. Viss bakgrundsinformation har vi kunnat inhämta från respektive intervjupersons arbetsplats, via arbetsplatsernas hemsidor på Internet. Här har vi i ett par fall även kunnat inhämta information som kompletterat våra intervjuer ytterligare.

Skall vi framföra någon form av källkritik till vårt arbetssätt och vårt val av att använda oss av intervjuer, är det givetvis svårt för oss att avgöra om intervjupersonerna berättar ”sanningen” för oss vid intervjuerna. Vidare är det lika svårt att avgöra om de håller inne med information som de anser är känslig. Här måste vi helt enkelt lita på intervjupersonernas goda vilja och ha full respekt för att de kanske inte delat med sig av information som de tycker är känslig. Vår känsla har dock varit att intervjupersonerna svarat så gott de kunnat på våra frågor. Det har heller inte känts som om de frågor vi ställt skulle ha upplevts som besvärande, utan vi har i de flesta fall fått långa och fylliga svar, många gånger med mer innehåll och mer känsla än vad vi från början kanske tänkt oss. Att vi valt att göra anteckningar under intervjuernas gång, skulle eventuellt kunna innebära att någon information kan ha missats, även om vi anser att vi kompletterat varandra bra och sammanställt alla intervjuer direkt efter varje intervjutillfälle. Vi är också medvetna om att vi som intervjuare kan påverka intervjupersonerna genom till exempel tonläge, ordval, kroppsspråk, eller genom att omedvetet ställa frågor på ett ledande sätt. Detta är något som är svårt att undvika, men vi har varit medvetna om dessa risker och försökt minimera den påverkan som vi kan ha haft på intervjupersonerna, både genom att vi försökt att inte ställa ledande frågor samt att vi låtit intervjupersonerna tala mera fritt.

## Bakgrund

I augusti 2002 beslutade kommunfullmäktige i Malmö att anta detaljplan för kvarteren Uno och Teodor med flera. Planen trädde i laga kraft år 2005 efter ett regeringsbeslut och det är i dessa kvarter Stadens Entré nu byggs. I detaljplanen förslås att bebyggelsen ska omfatta hotell, upplevelsecenter, bostäder samt underjordiska parkeringsgarage. Byggandet av köp- och upplevelsecentrat är i full gång, gatorna i området förväntas läggas om inom kort, MKB:s kvarter Svante som bland annat innefattar hyres- och kontorslokaler beräknas vara inflyttningsklart våren 2008, och den planerade parken som skall ligga i anslutning till köp- och upplevelsecentrat beräknas vara klar våren 2009 (Malmö Stad, 2007). I byggandet och förverkligandet av Stadens Entré finns det olika aktörer som alla har sina åsikter och tankar om projektet. Det är kommunen; Malmö Stad, Gatukontoret och Stadsbyggnadskontoret. Det är ägarna till själva upplevelsecentret, handeln och de föreningar som för butiksägarnas röster. Vi har arkitekterna som är med och bygger och mäklarna i området som är med och säljer. Vad tror de alla om utvecklingen som sker i området Värnhem och Stadens Entré? Hur går deras tankar kring hur faktorer som prisbilder och attraktivitet hand i hand med de planer som

finns och just nu håller på förverkligas? Påverkas handeln och de boende i området? I följande avsnitt tittar vi närmare på detta.

## Teori

Med utgång från vårt valda problemområde och våra frågeställningar, har vi valt att utgå ifrån tre teorier: Kärholms teori om köpmiljöer och stadslivets synkronisering, Schumpeters teori om kreativ förstörelse, samt teori om begreppet och företeelsen gentrifiering. Vi beskriver dessa nedan. För att tydliggöra våra tankegångar, har vi också gjort en egen schematisk bild av hur dessa teorier kan sägas hänga ihop. Denna har vi infogat i vårt teoriavsnitt.

### Kärholms teori om köpmiljöer och stadslivets synkronisering

Enligt Kärholm (2006) har stadens handelsmiljöer under de senaste decennierna varit föremål för en rad olika förändringar. Handeln har förskjutits från stadskärna och bostadsområden mot allt större köpcentrum och handelsområden. I den centrala staden har handeln allt mer kommit att samlas inom ramen för vissa stråk eller områden som gågator eller ett ”köpcity”. Kort sagt har handeln alltmer kommit att samlas inom ramen för vissa identitetsstarka områden, samtidigt som butiker samlats till allt större och samtidigt färre territorier (Kärholm, 2006).

Enligt Kärholm (2006) handlar utvecklingen om ett kommersialiserande av stadens rytmer. Köpmiljöernas konsolidering är inte enbart rumslig utan handlar också om en form av tidskontroll, och bidrar till vad Kärholm (2006) kallar stadslivets synkronisering. Det innebär att olika rytmer och flöden planeras och förs samman i både tid och rum. Köpmiljöerna är beroende av ett visst flöde av människor för att få lönsamhet. Starka rytmer och ständigt återkommande aktiviteter kan i sig etablera olika slags territorier och bidra till en kommersiell etablering. Detta kan ske i en miljö som är rik på olika aktiviteter, men där dessa aktiviteter styrs och sammanförs i tid och rum så att de möts och kan utnyttja varandra (Kärholm, 2006).

Kärholm (2006) jämför vardagen med en rytm. Det som sker i staden varje dag kan enligt honom beskrivas som i termer av rytmer och rytmlandskap. En plats kan vara intensiv och hektisk vid ett tillfälle men folktom och ödslig vid ett annat. Och något som i hög grad bidrar till dessa rytmer är butiker och handel. Dessa påverkar med sina öppettider, säsonger, storhelger och så vidare stadens rytm. Särskilt märkbart blir detta enligt Kärholm (2006) i ett köpcentrum, som med sin artificiella miljö enligt den samme kan beskrivas som en rytmmaskin. Genom att stänga ute de starka rytmer som ges av till exempel klimat, årstider och dagsljus skapar köpcentrat goda förutsättningar för de kommersiella rytmerna att få fullt spelrum. Köpcentrat kan exempelvis skapa sina egna årstider, ett slags köpenskapens årstider: med skolstart, halloween, fars dag, jul, alla hjärtans dag, bokrea, sportlov, mors dag, sommarmode etc. Det kan skapa nya rytmer efter köpenskapens logik. Kommersiella intressen kan på så sätt utnyttja stadens och kroppens rytmer i sina egna syften. Annonstavlor placeras vid infarter, längs gågator, på busshållplatser och fångar resande till och från arbetet. Butiker och köpcentrum samlas vid viktiga trafiknoder och centrala stråk. Handeln kan på så sätt utnyttja trafikens rytmer samtidigt som den kan planera verksamheten utifrån de kroppsliga rytmer som sätts av människans hunger, törst, trötthet och förmågan till uppmärksamhet (Kärholm, 2006).

### Schumpeters teori om kreativ förstörelse

Ekonomen Joseph Alois Schumpeter, född 1883 i kejsardömet Österrike-Ungern, har givit stora bidrag till ekonomisk teori genom sina studier av ekonomisk utveckling. Schumpeter (1934) menade att entreprenören var den fundamentala faktorn bakom industriella revolutionens utveckling. Hans definition av entreprenörskapet är någon som genomför nya kombinationer och innovationer av en redan existerande produkt.

Schumpeter (1934) beskriver hur man med kreativ förstörelse skapar värden. Han skiljde på radikala (omvälvande) och inkrementella (steg-för-steg) innovationer. Schumpeter (1934) menade att radikala innovationer medför en nödvändig nedbrytning av existerande strukturer. Nödvändig nedbrytning för att ny utveckling och nytt kunskapsbyggande skall kunna få utrymme. Han kallade detta för "creative destruction" (Kreativ förstörelse, Schumpeter, 1934). Resonemanget gick ut på att samtidigt som innovation är nödvändigt för nya utvecklingssteg, medför radikal innovation att existerande kunskap och existerande strukturer görs mindre värdefulla genom att nya kunskaper och strukturer utvecklas. Ett exempel på

radikal innovation och ”creative destruction” skulle kunna vara e-mail. Användningen av e-mail medförde nya beteendemönster och nya sätt att organisera sig, samtidigt som gamla kunskaper om utformning av brev och användning av telefax/telex blev överflödiga. Ett annat exempel är den elektroniska räknedosan som var överlägsen mekaniska räknemaskiner både i pris och prestanda. Kunskapen om hur man tillverkar en mekanisk räknemaskin blev plötsligt helt oanvändbar och en hel bransch slogs ut (Wikipedia, 2007).

Ovanstående händelseförlopp kan enligt Schumpeter (1934) sammanfattas på följande sätt: En individ introducerar en ny innovation på en marknad som är överlägsen en tidigare. Detta leder till att jämvikten mellan utbud och efterfrågan rubbas, och de tidigare aktörerna slås ut av den nya innovationen. Detta fenomen går i en vågrörelse, där början av kurvan symboliserar innovationens introducering, därefter expansionen till kurvans topp genom att de andra aktörerna ser en vinstmöjlighet och kopierar innovationen. Vid toppen introduceras en ny innovation som ersätter den tidigare och slår ut den. Enligt Schumpeter (1934) är det detta som får utvecklingen att gå framåt.

Exempelvis: transportmedel häst och vagn -> båt -> tåg -> bil -> flyg (Wikipedia, 2007).

## Gentrifieringsteori

Gentrifiering (av engelska *gentry*, ungefär herrskapsklass) avser inom stadsplanering och bebyggelsehistoria en social statushöjning av ett stadsområde genom exempelvis dyra nybyggen eller inflyttning av nya invånare med högre inkomster än vad tidigare invånare hade (Wikipedia, 2007). Begreppet myntades på 1960-talet och är ett akademiskt begrepp. I grunden är det en beskrivning för bostadsområden som genomgår en klassresa. Söder i Stockholm och Lugnet i Malmö är svenska exempel (Schclarek Mulinari, 2006). Gentrifiering avser en förändring i den bebyggda miljön på så sätt att äldre citynära områden, ofta arbetarklass eller småfolksområden, utsätts för en genomgripande sanering och renovering där bättre bemedlade grupper är drivande. Det sker härigenom en filtrering uppåt i områdenas status och de grupper som förr bodde där tvingas ofta flytta (Johansson, 2007). Inom vetenskapen finns ett liknande begrepp: urban kolonialism (Schclarek Mulinari, 2006).

Gentrifiering kräver genomgripande förändringar av ett stadsområde. Det vanliga är därför att man från stadens sida anser att man på något sätt skall bevara området karaktär. Det innebär

att byggnaderna läggs under någon form av bevarandeplan. Det handlar då oftast om exteriörer. Området kommer genom detta att få en enhetlig karaktär som kommer att skilja sig från den övriga staden. Det kan gälla Beacon Hill i Boston, Spitalfield Market i London, Kirseberg i Malmö eller Nöden i Lund ([www.hgo.se](http://www.hgo.se)). Ibland kan bevaringen också gälla att man från kommunens sida vill bevara en viss kultur eller mentalitet som finns i ett visst område. Så har exempelvis varit fallet för området Möllevången i Malmö, där blandningen av ungdomskulturer, invandraraffärer och en allmän ”kick-ass mentalitet” gett en unik karaktär som kommunen ser all anledning att bevara (Schclarek Mulinari, 2006).

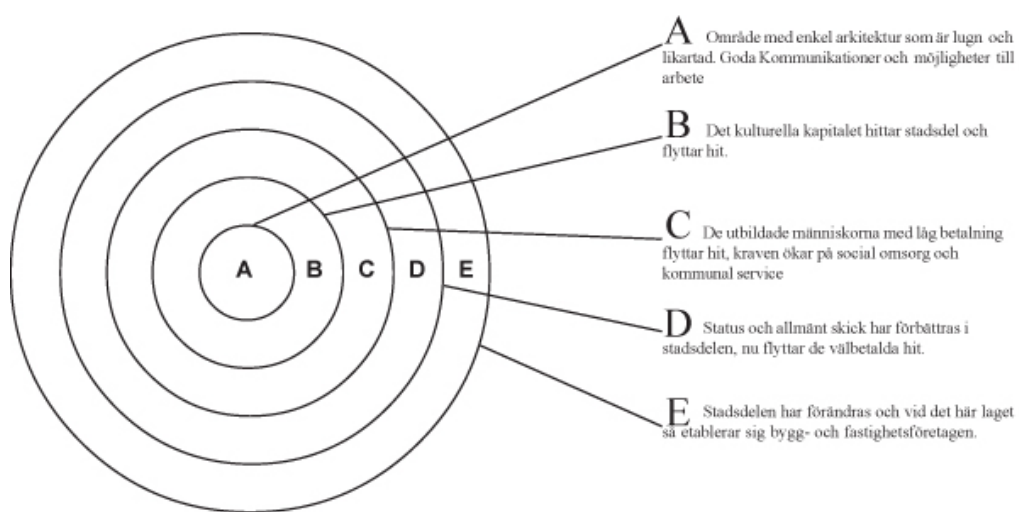


Bild 1: Gentrifieringsmodell (Andersson, Lind & Magntorn, 2007)

För att en stadsdel skall kunna gentrifieras så bör det enligt Johansson (2007) vara en enkel arkitektur som är lugn och likartad. Här bör finnas goda kommunikationer och möjlighet till arbete. Det som kännetecknar att en stadsdel gentrifieras, är att arbetarklassen börjar flytta från området, och ”det kulturella kapitalet” flyttar in. Därefter hittar de lågt betalda med utbildning området och flyttar in. De i sin tur ställer högre krav på social omsorg och service. Detta leder till en positiv spiral uppåt, och när området fått bättre status, kommer de välbetalda människorna hit. Då området har en hög och bra status, så hittar slutligen bygg- och fastighetsföretagen till området för fortsatt exploatering (Johansson, 2007).

Vi har i staden ett antal globala trender som sammanstrålar i tid och rum. De globala trenderna är; en ekonomisk-, en kulturell- och en politisk globalisering. Inte bara kapital utan också arbetstillfällen flyttas och kommer dessutom att förändras i sitt innehåll vilket kommer att

forma nya landskap. Detta får bland annat till följd att vi upplever en pånyttfödelse av våra innerstäder som i sin tur leder till gentrifiering och 'creative destruction' ([www.hgo.se](http://www.hgo.se)).

## Empiri

För att tydliggöra vårt syfte och bättre kunna svara på våra problemställningar börjar vi detta avsnitt med att presentera Stadens Entré samt området Värnhem. Vi berättar sedan mer om de aktörer vi valt att intervjua, vad de tror och tänker kring projektet Stadens Entré och området Värnhem, samt hur de ser på framtiden. Avsnittet om Stadens Entré och avsnittet om området Värnhem kan sägas innehålla den information som vi inhämtat via våra litteraturstudier, medan de resterande avsnitten utgörs av den information vi erhållit genom våra personliga intervjuer med de aktörer vi valt att samtala med. På så sätt kan de första avsnitten ses som en bakgrund till de samtal som vi haft med våra intervjupersoner. Det material vi fått under intervjuernas gång blir således att jämföra med en fördjupning inom ämnesområdet.

## En introduktion av Stadens Entré

På kommunens hemsidor, i dagspressen samt i diverse andra utskick och artiklar talas det om Stadens Entré, Malmös nya framsida. Här, vid det ”gamla bombhålet”, byggs ett shopping- och upplevelsecentra med bland annat ett 90-tal butiker, restauranger, bowlinghall, gym och biograf. I anslutning till detta kommer det att uppföras grönområden samt byggas privatbostäder, butiks- och kontorslokaler (Cederbom, 2007; Gatemark, 2007; Rosberg, 2007). Och läget kunde inte ha varit bättre. Runt 50 000 bilar passerar infarten varje dag och det finns enligt det danska fastighetsutvecklingsbolaget TK Development, som står bakom bygget, underlag för många besökare (Cederbom, 2007; Gatemark, 2007). Hösten 2008 var satt som preliminärt invigningsdatum för projektet, men nu har detta flyttats fram till mars 2009. Går allt enligt planerna innebär Stadens Entré stora förändringar för det gamla ”bombhålet”.

Centret, som totalt kommer att ta upp 90 000 kvm yta, skall bestå av tre delar: Värnhemshuset där Hemköp nu ligger, Torghuset som skall byggas på Värnhems parkeringsplats och Entréhuset som just nu håller på att byggas vid Malmös norra infart. Centrets två nedre plan skall rymma det stora antalet butiker, plan tre ägnas helt åt nöjen med restauranger, ett lekpalats, en sportbar, en bowlinghall samt en biograf med fem salonger. På

plan fyra kommer gymmet att finnas. Till detta kommer ett utomhustorg med caféer och restauranger samt de två källarplanen med plats för totalt 1000 bilar. Enligt TK Development kommer centrets tyngd att ligga på butikerna. 60 procent av alla affärsytor är redan uthyrda och att hitta rätt butiksmix har enligt TK Development varit a och o för projektet (Bergström, 2007; Cederbom, 2007). Ett basutbud med de vanligaste butikerna och att sedan kunna krydda med annat, både internationellt och lokalt, är tanken. Det samma gäller restaurangerna. Här planeras det finnas mat från Asien, Mellanöstern och Medelhavet (Bergström, 2007; Pedersen, 2006). Målgruppen är framförallt Malmöborna och skåningar men även danskar (Sjö, 2001). Framförallt är det nyfikna yngre och de aktiva barnfamiljerna som skall lockas att spendera (Hallemar, 2005; Pedersen, 2006).

Det är TK Development som, tillsammans med det Malmöbaserade arkitektföretaget FOJAB, har utvecklat projektet. TK Development arbetar med att initiera, projektera samt uppföra köpcentrum och storbutiker. De fungerar som länk mellan fastighetsägare, hyresgäster och investerare, sköter kontakten med myndigheter, tar fram projektförslag tillsammans med externa arkitekter och projektutvecklare samt anlitar byggentreprenörer ([www.entremalmo.se](http://www.entremalmo.se)). Skanska är totalentreprenör och gör allt byggarbete till Stadens Entré. Centret är sedan en tid tillbaka köpt av en tysk investeringsfond, Commerz Grundbesitz-Investmentgesellschaft (CGI), som tar över ägarskap och drift vid invigningen (Bergström, 2007; Cederbom, 2007; Pedersen, 2006). Fram till dess är det TK Development som förhandlar med hyresgäster och investerare ([www.entremalmo.se](http://www.entremalmo.se)).

Det är mycket ovanligt att en stad som Malmö erbjuder en obebyggd tomt mitt i stan. Och det är ännu ovanligare att tomten ligger vid en av stadens viktigaste knutpunkter ([www.entremalmo.se](http://www.entremalmo.se)). Stadens Entré byggs just på en sådan plats. Värnhemstorget är beläget precis vid infarten av motorvägen, så om du kommer norrifrån är Entréhuset det första du ser. En arkitekt skulle säga att byggnaden ligger precis i stadsbrynet – du befinner dig på några få minuters gångavstånd från Malmö City ([www.entremalmo.se](http://www.entremalmo.se)). Eller som Dan Hallemar (2005) säger: ”I det perfekta mötet mellan motorväg och stad”! Framför köp- och upplevelsecentrat skall Gatukontoret anlägga en grönskande park med två gräsbevuxna terrasser. Det är också Gatukontoret som utreder framkomligheten i området, hur

kollektivtrafikens behov skall kunna tillgodoses och vilka vägar som behöver byggas om i samband med projektet (Gatemark, 2007).

En annan aktör i samma område är MKB som i nuläget bygger 230 hyreslägenheter i kvarteret Svante strax söder om centret. I detta kvarter kommer även butikslokaler och kontor att finnas (Gatemark, 2007; Rosberg, 2007). TK Development betonar att läget för Stadens Entré är fantastiskt, nära innerstaden och bra visuellt placerat. Fördelar är närheten till motorvägen och kollektivtrafiken vid Värnhemstorget som underlättar för besökare från hela regionen. Trots centrets närhet till centrala Malmö tror TK Development inte att det kommer att konkurrera med stadskärnan, utan snarare att Stadens Entré blir ett komplement till Malmö innerstad som kommer att locka fler besökare från regionen (Fagerholm, 2005). Stadens Entré spås på samma sätt enligt TK Development även bli ett komplement till det nya shoppingpalatset i Hyllie samt Triangelns köpcentrum (Bergström, 2007; Pedersen, 2006).

Nackdelen med shoppingcentra utanför stadskärnorna är de konsekvenser man ser ur ett ekologiskt perspektiv (Sigvardsson, 2007). Det är därför viktigt att kommunerna är medvetna i sin planering av nya center, såväl vad gäller miljöfrågor som rent samhällsekonomiskt och socialt. Exempelvis är ett sätt att tidigt titta på möjligheter att ta sig till gallerierna med cykel eller kollektivtrafik (Sigvardsson, 2007).

## En introduktion av ÖsterCity, Värnhem och Värnhemstorget

För att få en bild av Värnhem som område, beskriver vi i detta avsnitt områdena ÖsterCity, Värnhem och själva Värnhemstorget. Det vi tycker känns viktigt här är att som läsare förstå ungefär vilket geografiskt område det är som kan sägas utgöra Värnhem. Vi vill också ge en bild av vilket rykte området Värnhem kan sägas ha förknippats med genom åren.

På frågan: Vad är ÖsterCity? har vi tittat på ÖsterCitys hemsida. Området omnämns på ÖsterGruppens hemsida: [www.ostercity.se](http://www.ostercity.se), och finns där inritat på en kartbild. Sett från områdets nordöstra ändpunkt så bildar Östra Fäladsgatan i Kirseberg en linje söderut som viker av västerut i höjd med korsningen Inre Ringvägen/Sallerupsvägen. Gränsen fortsätter längs Sorgenfrivägen och gör en mjuk kurva norrut längs Disponentgatan, korsar kanalen och

Inre Hamnen för att slutligen vika österut vid mötet med Frihamnen och återkoppla i Kirseberg ([www.ostercity.se](http://www.ostercity.se)).

Tittar vi på frågan: Vad är Värnhem? har vi i Wikipedia (2007) hittat följande beskrivning: ”Värnhem är ett delområde i stadsdelen Centrum, Malmö. Området ligger mellan Föreningsgatan och Nobelvägen, sydväst om Sallerupsvägen. Den norra halvan består främst av hyreshus från 1920- och 1970-talet, medan den södra delen snarast är en del av Sorgenfri industriområde.” (Wikipedia, 2007)

Om Värnhemstorget lyder Wikipedias (2007) beskrivning som följer: ”Värnhemstorget är sedan urminnes tid en viktig trafikknutpunkt i Malmö, där Lundavägen, Sallerupsvägen, Föreningsgatan och Östra Förstadsgatan möts. År 1890 nådde hästspårvägen Värnhem, år 1906 den första elektriska spårvägen, linje 3, och året därpå även linje 1. År 1924 tillkom även linje 6 på sträckan Värnhem – Hohög, vilken år 1937 förlängdes till Östra Kyrkogården. År 1923-24 tillkom härstädes *Värnhemplatsen*, och på 1940-talet kom det nuvarande namnet i bruk (officiellt fastställande tycks saknas). Den sista spårvägslinjen vid Värnhemstorget var linje 3, vilken nedlades år 1964.” (Wikipedia, 2007)

Arkitekturjournalisten Dan Hallemar (2005) beskriver i Sydsvenskan området Värnhem och byggandet av Stadens Entré i följande ordalag: ”Värnhem, detta bakgatsgetto, får nu försöka leva upp till det som Malmö Stad kallar ”Stadens Entré”. Alla försök att förändra Värnhem hittills har varit kosmetika. Bakgator i bakvatten, inget har hjälpt.”

Dan Hallemar (2005) ställer sig vidare frågan om byggandet av Stadens Entré kan sägas vara ”dunderhonungen” för området Värnhem? Antingen kan det planerade köp- och upplevelsecentrat locka tillräckligt med besökare för att få området att lyfta eller i alla fall få det att kännas ”som en cirkus på evigt besök”, menar han. Omvänt kan Stadens Entré ”om möjligt få området att kännas ännu mer förflutet 1970-tal nu när det får en granne som den här”, fortsätter Dan Hallemar (2005). Han säger också att ”upplevelsecenter kanske inte heller är den mest uthålliga typen av stadsbyggande”. ”Det är inte omöjligt att tröttheten infinner sig, och om tio år står ett tomt skal på den gamla parkeringen och berättar om en tid då

underhållning var alltings frälsning”. Händer detta ”så kan Värnhem återgå till sin tillvaro i stadens bakvatten efter några år i manegens strålkastarljus”, menar Dan Hallemar (2005).

Dan Hallemars något dystra bild av Värnhem, vägs upp av en artikel skriven av Bo Göran Dahl (2006), också den publicerad i Sydsvenskan. Titeln på denna artikel är ”Upplivelsecenter driver upp hyrorna”, och här står att läsa att Värnhemstorget enligt fastighetsägarna och butiksägarna alltmer kommit att utvecklas till en het marknad. Detta har skapat konflikter mellan fastighetsägarna och butiksägarna, i form av att butiksägarna tycker att fastighetsägarna kommit att ta ut överpriser på sina lokaler. En butiksägare som tvingats ge sig av på grund av denna är exempelvis secondhandbutiken ”Det öppna hjärtat” som fanns på Pilgatan. Där höjdes hyran med 316 procent till 1 040 000 kronor per år för 520 kvadratmeter.”

Dahl (2006) säger att ”Det som främst ser ut att driva hyrorna kring Värnhemstorget är bygget av norra infartens ansikte mot Stockholmsvägen. Här kommer ett 55 000 kvadratmeter stort ”upplivelsecentrum” att ligga med gym, biograf, restauranger och butiker.” Självklart är det byggandet av Stadens Entré som Dahl (2006) här avser. Centrat tillkomst spås fördyra för även närliggande aktörer (Dahl, 2006).

## De olika aktörerna

I vårt arbete har vi pratat med några utav de aktörer som är involverade i byggandet av Stadens Entré och/eller området Värnhem. Det är aktörer från kommunen, handeln, arkitektbyråer och mäklarbranschen. Intervjuerna med aktörerna, dessas åsikter och tankar, redovisar vi nedan.

Intervju med Peter Gustafsson och Nina Olsson på Gatukontoret i Malmö  
Peter Gustafsson och Nina Olsson arbetar båda på Gatukontoret i Malmö. Peter Gustafsson, som är ingenjör i botten, arbetar som projektledare inom området Gata och Park, där de bland annat har hand om utarbetandet av detaljplaner samt olika rapporter i samband med olika byggprojekt i staden. Nina Olsson arbetar som landskapsarkitekt på Exploateringsenheten vid Stadsmiljöavdelningen. Om sin roll i samband med Staden Entré förklarar hon:

*”... att som landskapsarkitekt är jag den som planerar för det gröna i området.”*

I detta fall är det parkbiten framför köp- och upplevelsecentrat som skall utformas. Nina Olsson säger att det är två helt olika projekt, trädgården respektive köp- och upplevelsecentrat. Medan de som ansvarar för centrat tycker att parkbiten ligger ”på baksidan”, ser Nina Olsson den som ”framsidan” på centret och som framsidan på Staden Malmö. Enligt henne är det ju denna parkbit som kommer att möta alla dem som kommer in i staden från motorvägen. Samarbetet är därför tätt mellan Gatukontoret, TK Development och FOJAB arkitekterna, berättar Nina Olsson.

I Malmö Stads intresse är det av vikt att möta upp med grönt och terrasser när man kommer in i staden utifrån. Istället för att se baksidan av Stadens Entré bara som en lastplats, tänker Gatukontoret sig en grön yta som fungerar som en flödesplats, snarare än en vistelseplats. Ett grönt parkområde som primärt blir till för att fotgängare skall kunna gå igenom, inte ett ställe där de stannar till, eftersom trafiken förväntas bli alltför stor för detta.

På frågan vad är det som byggs och vilka visioner det finns förknippade med projektet Stadens Entré och området Värnhem från kommunens och Gatukontorets sida sett, säger Peter Gustafsson och Nina Olsson, att de båda egentligen bara vet att det kommer att medföra en högre status för området med ”denna uppfräschning” och ”upprustning”, men att de har en oklar vision om hur det faktiskt kommer att bli.

*”Det skapas något positivt och nytt på Värnhem, och det kommer att ge ringar på vattnet.”*

Att det länge funnits en vision från kommunens sida att göra någonting åt området Värnhem är de däremot samstämmiga i. Det är enligt dem ett försök att ”lyfta” området.

De kan dock se en del tydliga konsekvenser för området och omgivningen vad gäller trafik, miljöaspekter, attraktivitet och genomflödet av människor. Trafiken kommer att öka, och därför försöker Gatukontoret planera om vägarna runt Stadens Entré, så att den skall flyta så smidigt som möjligt. Bland annat får bussarna en egen körbana, för att slippa onödig köbildning, vilket i sin tur leder till större avgasutsläpp. Det blir också mer folk i rörelse på Värnhem.

Angående att det funnits motstånd för projektet, nämner Peter Gustafsson och Nina Olsson framförallt miljöaspekterna. Detaljplanen stoppades år 2000, och har varit uppe i regeringsrätten, där det slutligen blev godkänt efter en noga utredning om olika trafik- och miljökonsekvenser i samband med bygget. Personligen ser de även bra och dåliga sidor med utvecklingen, och gör här en jämförelse med Möllevångstorget, där vissa anser att stadsdelens gamla charm och struktur försvunnit. För området Värnhems del menar de här på, att de karakteristiska småbutikerna som finns i området, eventuellt kan riskera att försvinna och ersättas av de mer traditionella kedjebutikerna.

På frågan hur de tror att prisbilden för området kan tänkas förändras, säger Peter Gustafsson och Nina Olsson att fastighetsägarna i området redan nu börjat renovera sina fastigheter. Bland annat har Akelius och MKB, som är nära grannar till projektet Stadens Entré, helrenoverat sina hus. De tror också att det blir höjda hyror och lite dyrare boende i området.

*”Fler människor kommer att röra sig i stråket mellan stationen och Stadens Entré. Det kommer att bli nya strömningar. (...) Från Stadens sida vill vi att något händer som påverkar stadsdelen genom en exploatering, men det finns inget direkt program som vi följer.”*

De säger dock att sociala aspekter är något som berörs i detaljplanerna. Här finns exempelvis målsättningar för vad som kan och skall byggas i området. Ifall boendet skall utgöras av bostadsrätter eller hyresrätter, hur pass blandade verksamheter som skall finnas och så vidare.

När vi berör ifall det framförallt är kommunala, sociala eller kommersiella intressen som ligger bakom satsningen på Värnhem, säger Peter Gustafsson och Nina Olsson att det är en blandning av alla dessa. När det dök upp en kommersiell intressent för marken, gick kommunen in och tittade på denna. Kommunen har, tror de, länge väntat på en lämplig intressent. Att bygga fler bostäder i området har nämligen inte varit av intresse, eftersom det inte känts möjligt på grund av alla trafikutsläpp. Här nämner de också den tävling politikerna utlyste för runt tio år sedan, om olika förslag för området Värnhem. Sedan tävlingen utlystes har det tvistats om områdets användning samt tagit tid för kommunen och politikerna att färdigställa en lämplig detaljplan.

*”Det finns inge färdig formel för denna mix. Det beror på område, och det är många års planerande innan en detaljplan spikas.”*

Vad gäller fler bostäder i området tror Peter Gustafsson att det möjligen kan bli aktuellt om det sker en förtätning i de kvarter som just nu står tomma. Fler planerade bostäder än de som finns idag, har han dock svårt att tänka sig.

### Intervju med Peter Sahlén på ÖsterGruppen, ÖsterCity, i Malmö

Peter Sahlén är marknads- och projektansvarig för ÖsterGruppen, en företagsförening för de östra delarna av Malmö, numera kallat ÖsterCity. ÖsterGruppen är den äldsta fungerande handlargruppen i Malmö med sina 70 år. Föreningen startade när några butiksägare gick samman för att hjälpas åt att göra området trevligare och kundvänligare. Idag bekostar och sätter föreningen upp flaggspel på sommaren, julbelysningar till jul, och genomför olika arrangemang. I ÖsterGruppen samlas butiksägare, företagare och fastighetsfolk med vilja och kunskap att utveckla och förbättra stadsdelen såväl socialt som ekonomiskt. Målsättningen är att tillsammans skapa ett trevligare och attraktivare Malmö ÖsterCity. Vi valde att prata med Peter Sahlén eftersom han är den som vi ansåg bäst representerar ÖsterGruppen och ÖsterCity. Peter Sahlén har en bakgrund i reklambranschen och har varit verksam där i cirka 30 år. Han har framförallt varit inriktad mot B2B och började arbeta för ÖsterGruppen och ÖsterCity år 2003.

När Peter Sahlén startade i ÖsterGruppen drog han igång en kundtidning med erbjudanden från handlarna på ÖsterCity, som delades ut till de cirka 20 000 hushållen i området. Budskapet till dessa var att de skulle handla lokalt och stödja sina lokala butiker. Än idag arbetar ÖsterGruppen och ÖsterCity fortfarande mot målgruppen konsumenter, fast idag ligger all informationen på en egen Internet portal tillsammans med erbjudanden, events och annat som händer i området. Portalen fungerar även som en informationskanal ut mot handlarna i området. För Peter Sahlén har arbetet inneburit att han kommit närmare fotfolket. Han betonar att det finns olika aktörer att hålla i åtanke när man tittar på vilka kontaktytor som finns mellan kommunen och gatukontoret respektive handeln, och nämner här handlarna, fastighetsägarna och industrin (Bulltofta, Fosie, Limhamn, Sofielund/Sorgenfri).

På frågan ”Varför byggs det ett upplevelsecentrum här och just nu?” svarar Peter Sahlén:

*”Tomten på öster har stått som ett bombhål under många år så det känns bra att man gör vid området.”*

När vi talar vidare om vilka visioner han förknippar med projektet, säger han att de på ÖsterGruppen och ÖsterCity tycker att de har det ”hottaste projektet i stan”, eftersom Stadens Entré kommer att bli färdigt långt före både Hyllievång och upprustningen av Triangeln. Istället för att ”bara vara snack” har ÖsterCity enligt Peter Sahlén ”fullt blås nu”.

*”Vi har försprånget! (...)Vi håller på!”*

År 2009 skall portarna öppnas på köp- och upplevelsecentrat, och det ser de fram emot. Jämfört med tidigare menar han på att de nu kan fortsätta med sina tillställningar, som julmarknader med mera, fast nu istället under tak och inte utomhus. Det gör dem mindre väderberoende.

När vi pratar om vilken långsiktig vision som finns för området, nämner Peter Sahlén bland annat Agora-projektet, som tittar på möjligheten att knyta ihop centrum med öster genom att göra en gågata av Östra Förstadsgatan. I Agora-projektet samarbetar städerna Malmö, Utrecht, London och Barcelona i frågor kring hur stadskärnor utvecklas. Det tycker Peter Sahlén är intressant. Värnhemstorget, men kanske framförallt Drottningtorget, har stor potential, menar han. Bland annat kan där bli en massa uteserveringar ifall Östra Förstadsgatan omvandlas till ett gångstråk, lite som på Lilla Torg. När det blir fler aktörer så blir det även mer möjligheter. För Peter Sahlén vore det lite av en framtidsvision:

*”Vi vill att folk ska flanera omkring i området.”*

Han jämför framtidsvisionen med ”Stråket”, det affärsstråk som idag förbinder stationen med Möllevångstorget. Här finns de stora aktörerna, kedjebutikerna. För Peter Sahlén har handel och service också kommit att spela en alltmer central roll för en stadsdel som Värnhems

utveckling. Tyngdpunkten ligger snarare på en utveckling av den än en utveckling av stadens industri i övrigt.

För Peter Sahlén är det också bekant hur pass stor inverkan ett köpcentra faktiskt kan ha på sin omgivning. Han beskriver det såhär:

*”Förr flanerade vi på fina gatan, idag flanerar vi i shoppingcentra...”*

Angående att köpcentrat Stadens Entré också skall bli ett upplevelsecentra, säger han:

*”Idag vill vi visa oss... sitta i skyltfönstret och cykla!”*

Det motstånd Peter Sahlén säger sig ha mött i samband med byggandet av Stadens Entré kommer från de befintliga handlarna i området Värnhem. En hel del av medlemmarna var väldigt oroliga i början eftersom de trodde att hyrorna skulle komma att öka för dem. Peter Sahlén beskriver denna oro som en rädsla, en rädsla för det främmande, att inte veta vilka konsekvenser handlarna skulle komma att få vid uppkomsten av Stadens Entré. Till skillnad från butikerna i centrum, som Peter Sahlén beskriver som mer exklusiva och internationella, präglas ÖsterCity av småhandlare. Dessa småhandlare har inte samma resurser som de stora kedjebutikerna, och en stor hyreshöjning för dem skulle kunna vara förödande.

TK Development har under byggets gång däremot bjudit in medlemmarna i ÖsterGruppen och ÖsterCity och informerat en del om bygget. Peter Sahlén betonar där sig själv som en viktig informationslänk mellan TK Development och de befintliga handlarna.

*”Min uppgift är att hjälpa småföretagarna, både nya och gamla...”*

Genom kontinuerlig information, ställer fler sig just nu positiva till att det händer något i området ”här på Öster”, menar han. Det har blivit en positiv spiral uppåt för hela projektet och de flesta ser numera fler fördelar än nackdelar med Entré Malmö. De har börjat förstå att stadsdelen som en helhet kan komma att lyftas, få fler besökare, större kundunderlag och så

vidare. Även om hyrorna går upp kan resultatet i slutändan leda till något bra. Detta tycker Peter Sahlén är mycket positivt för ÖsterCity.

## Intervju med Maria Svensson på Mobilia Köpcenter i Malmö

Vi valde att kontakta Maria Svensson från Mobilia Köpcenter eftersom vi vill se om vi kunde hitta jämförelsepunkter mellan Mobilia och nya Stadens Entré, samt höra vad hon anser om projektet Entré Malmö. Anders Lind (en utav oss som gör arbetet) och Maria Svensson har tidigare arbetat tillsammans på Malmömässan med olika mässprojekt och events. Med events menar vi i denna intervju *”sätt att samla en publik för ett specifikt kommersiellt ändamål”*, i detta fall att öka försäljningen för befintliga butiker. Då Maria Svensson fick förhinder den dag vi skulle ha setts för en intervju, skickade vi frågor till henne via e-mail och fick svar via e-mail. Frågorna och svaren är återgivna som de är ställda. Eftersom vi inte lyckats boka in en ny tid med Maria Svensson är vårt intervjumaterial med henne dock något knapphändigt.

Hur ser din roll och ditt arbete ut på Mobilia Köpcenter?

*”Min roll är som marknadsansvarig och då ansvarar jag precis om det låter för all marknadsföring. Både externt ut till kunderna genom samarbete både med reklam- och mediabyråer och internt till våra hyresgäster (butikerna) med interna brev, möten etc.”*

Hur ser era evenemang ut, det vill säga hur de är uppbyggda?

*”Vi arrangerar väldigt få, men lite större events. Massiv marknadsföring och tydlig information även ut till butikerna.”*

Ser ni någon mätbar ökning av folk och av försäljningen när ni anordnar events, och i så fall vilka?

*”Vi hade en frukostshopping den 12 maj och då kunde vi mäta både omsättning och besökarantal. Vi ökade med 57 % när det gäller besökare och ALLA butiker sålde bra under eventet. Vi hade kraftig annonsering i både dagspress, radio och i det inre rummet.”*

Har ni något samarbete med övriga köpcenter i Malmö, typ Caroli City och Triangeln?

*”Ja, det finns olika nätverk där man träffar kollegor och konkurrenter.”*

Hur tror du att Entré Malmö kommer att bli?

*”Svårt att gissa, men i den delen av Malmö finns ingen stark handelsplats, så de har alla möjligheter att lyckas. Viktigt för dem är hur de löser infrastrukturen, så att all trafik lätt kan komma till Entré.”*

Entré Malmö har i sin marknadsföring att de ska bli ett upplevelsecenter. Tror du det blir så eller tror du det blir ett ”hypat” upplevelsecenter?

*”Nja, jag tror att det blir svårt att profilera sig som ett upplevelsecenter, för i så fall måste de satsa till 150 %. Vad jag vet så är det ”bara” en bio, träning och bowling. Vi lär ju få se om knappt 2 år.”*

I en intervju där vi mött Maria Svensson personligen, skulle en del av svaren kunnat få följdfrågor men vi har valt att nöja oss med dessa svar, då de ändå ger en fingervisning i hur en aktiv kollega ser på Entré Malmö och dess möjligheter som köp- och upplevelsecenter.

Intervju med Andreas Jentsch och Per Aage Nilsson på FOJAB i Malmö  
Fojabs kontor är ljusst, luftigt och modernt med adress Ängelholmsgatan. Precis som deras uppfräschade ultramoderna lokaler ligger i en äldre numera renoverad tegelfastighet på Möllevången, så bygger de ett hypermodernt köp- och upplevelsecentrum i en gammal stadsdel som av många ansetts som de ”sämre” delarna av Malmö. Gammalt kombineras med nytt.

Per Aage Nilsson och Andreas Jentsch är två av arkitekterna på kontoret som arbetat med Stadens Entré. De visar ett stort inplastat flygfoto över Värnhemstorget och de östra delarna av Malmö. På vår fråga om vem som bestämmer vad och vems visioner de ritat efter, så menar de att det är ett nära samarbete och bollande av idéer mellan såväl beställarna TK Development, Gatu- och Stadsbyggnadskontoret som Fojabs egna idéer om att bygga attraktivt. Genom att exempelvis placera de så kallade ”upplevelserna”; gym, bio, foodcourt med mera i hörnorna av huset, och bakom glasade partier, så blir byggnaden levande och förbipasserande kan se att det finns aktivitet i huset.

För FOJAB är både fram- och baksidan på Stadens Entré viktig. Innan var lastningen till butikerna tänkt att ske under mark på baksidan av centrat och en park skulle löpa ända in på huset. I samarbete med TK Development och Gatukontoret har dessa planer nu ändrats, och

man har enligt arkitekterna valt att bygga en mur och en park ihop istället, och att lastningen istället sker ovan mark. Denna park skall enligt Per Aage Nilsson verka som ett grönområde på dagen och med sin upplysta gångväg som en attraktion på natten.

Utvecklandet av Stadens Entré har enligt Per Aage Nilsson varit igång under flera års tid. Redan 1988 vill han minnas att kommunen påbörjade en planläggning av att ta området i bruk. För cirka tio år sedan, 1998, utlyste kommunen sedan en tävling om att bygga kontorslokaler i området. Denna tävling vanns av FOJAB och arkitektfirman White i Malmö. FOJAB fick så småningom i uppdrag att utforma själva köp- och upplevelsecentrat, och Per Aage Nilsson berättar att framåtskridandet och strukturen av bygget flera gånger stannat upp, planer och utformningar har fått läggas om med mera.

*”Vi jobbar tätt med beställaren i början kring idéer och visioner, sedan är det ett litet uppehåll i väntan på att detaljplaner och så vidare skall gå igenom. När detta sedan går igenom, kan beställaren och vi, så att säga, sätta in stöten!”*

Per Aage Nilsson betonar att det är handel och mat, det vill säga shopping, som hela tiden varit motorn i projektet Stadens Entré. När vi frågar honom vad ett upplevelsecenter är, menar han på, att det i Stadens Entré finns ett fokus på handel men att det även finns den andra delen att beakta – nöjesdelen. Här är det bio, datorer, spel, bowling, gymmet och foodcourten han menar. Här skall finnas aktiviteter till sent på kvällen. Tiden är också den rätta att bygga, eftersom området legat i träda länge, i väntan på att rätt tid och rätt intressent skall komma. Han säger att det hela tiden är köp- och upplevelsecentrat som varit i fokus, men sedan har exempelvis MKB:s boendeområde kommit till i efterhand, och som en bonus för området. Angående vilken intressent som varit mest pådrivande, vet Per Aage Nilsson inte hur turerna gått men tror att det från början varit kommunen som fått in ett kommersiellt förslag som de ”nappat på”.

*”Läget och viljan att fylla ut ”det gamla bombhålet” har sedan drivit på projektet. ”*

FOJAB tror att MKB:s byggprojekt kommer att öka attraktionskraften för de boende i området – som svar på vår fråga om vad de tror om hur boendemiljön kommer att påverkas.

Per Aage Nilsson och Andreas Jentsch tror att en ”stor” händelse i en stadsdel för det mesta får positiva konsekvenser för området, och i området kring Värnhemstorget tror de på fler privatbostäder än kontorslokaler i framtiden. Läget ser de som ett nytt centrum i utkanten av Malmö men ändå nära centrum. Plus kan också vara ombyggnaden av Industrigatan och gamla bussparkeringen, i vars omnejd det också finns planer på bostäder, säger de.

*”Känslan när man satsar nytt i ett stort område, är att det sprider sig till områdena runt omkring. (...) Hela citybostadsmarknaden drar sig utåt.”*

Andreas Jentsch, som själv bor i området Ellstorp som ligger alldeles i anslutning till området Värnhem, säger att bara under de två tre åren han bott där, så har priserna i området ökat med cirka 40 procent. De båda arkitekterna tror vidare att kvarteren runt omkring Stadens Entré kommer att utvecklas i positiv riktning, och troligen med nya butiker i Värnhemskvarteren.

*”Östra Förstadsgatan kan komma att bli en helt annan gata med andra människor, och vi kommer att få ett större genomflöde av människor även här.”*

Per Aage Nilsson nämner att en undersökning har visat att cirka 70 procent av de som handlar på Hemköp vid Värnhemstorget tar sig dit till fots eller cyklar, medan endast 30 procent kommer med bil. Å andra sidan är det de 30 procenten med bil som står för cirka 70 procent av de inhandlade varorna. Därför är det viktigt att locka dit de som har bil, och tanken med själva upplevelsecentrat är att hela familjen ska ha något att göra. Här kommer också finnas möjlighet för kunderna att lämna barnen för passning under besöket. Utan de bilburna konsumenterna kommer Stadens Entré inte ha tillräckligt med köpunderlag. Andreas Jentsch berättar att det finns undersökningar som visar att den så kallade ”kritiska ytan” för att större kedjor (Kappahl etc.) ska etablera sig i ett köpcentrum är cirka 25 000 kvm, något som Stadens Entré lever upp till.

*”För att dessa ”dragplåster” skall kunna etablera sig i köpcentrat, krävs ett visst genomflöde av människor.”*

Samtidigt berättar Per Aage att kopplingen till Värnhemstorget från Stadens Entré alltmer kommit i fokus under senare tid i projektet. Tidigare var parkeringen för de inkommande viktigast.

När vi tittar vidare på flygfotot syns de gamla spåren av fastigheter som en gång låg nära motorvägsinfarten, och det framgår att Malmö tidigare haft en naturlig entré innan motorvägen förändrade hela ingången till staden. När vi frågar om deras framtidsvisioner för området, så har de båda arkitekterna ett flertal visioner om hur det kan komma att utvecklas, men något som verkar viktigt är att området Värnhem skulle tjäna på att slippa ligga i ytterkanten av staden. I den mest framtidsbejakande idén nämner de en omdragning av motorvägen, och en delvis nedgrävd stambana, som hade gjort Kirseberg till en naturligare granne. Kanske skulle det då också kunna gå en spårvagn från den gamla järnvägsstationen?

### Intervju med Göran Wihl på White i Malmö

Vi ställde ett par frågor till en arkitekt på en annan utav Malmös välrenommerade arkitektbyråer, nämligen White, för att få ytterligare uppfattningar om området Värnhem och Stadens Entrés eventuella betydelse för området. White är det femte största arkitektkontoret i Europa och ritat bland annat bostäder, kontor och stadsplaner. Vid flera tillfällen är White med och tävlar om vad som skall byggas i olika områden, och till exempel har de tillsammans med FOJAB vunnit en tävling som handlade om att utforma kontorslokaler kring Värnhem för cirka tio år sedan. De har även haft ett kortare uppdrag som handlat om att göra en bedömning av Stadens Entré, så som området håller på att utforma sig idag.

Göran Wihl, som arbetat som arkitekt på White i cirka 10 år, är av uppfattningen att byggandet av Stadens Entré kommer att fungera som en positiv injektion för området Värnhem, men ser en eventuell prisökning på bostadspriser i området mer som en effekt av närheten till det attraktiva Rörsjöstaden och centrum, än själva byggandet av köp- och upplevelsecentrat. Precis som FOJAB, nämner han att läget för Värnhem dras ned av att citylägen i utkanter av en stad ofta präglas av en viss tröghet. Medan arkitekterna på FOJAB på frågan om framtidsvisioner, exempelvis tror på en fortsatt utvidgning av stadskärnan och därmed kanske även omdragna motorvägar, pekar Göran i stället på brister i form av naturliga värden som parker, vatten med mera kring Värnhem, vilkas avsaknad han tror kan försvåra en

expansion av området. Han nämner också att det är en stor nackdel att det efter Stadens Entré ”bara är en trafikapparat”, det vill säga motorväg, eftersom han ser detta som ett hinder för att skapa attraktivitet och bra utvecklingsmöjligheter för området.

*”Det är en knutpunkt mer för resenären än boendekvalitet.”*

På frågan vem det är som drar i en byggprocess som Stadens Entré, menar han på att det varierar, men att det alltid är en samverkan mellan arkitekter, uppdragsgivare och kommunen. Ofta anordnas just arkitekttävlingar där kommunen plockar in offerter, kommunen och beställaren fattar beslut om vilket arkitektförslag som skall förverkligas, och sedan jobbar arkitekt, kommun och beställare vidare på projektet.

*”Kommunen och beställare har i det läge arkitekterna kopplas in redan tagit sociala aspekter och miljöaspekter i beaktande. (...) Eventuellt kan det också vara kommersiella intressen som styr.”*

Byggandet kan också härröra från politiska viljor, berättar Göran Wihl. Exempelvis nämner han här MKB:s byggande av hyresrätter i kvarteret Svante som en sådan vilja.

Göran Wihl tycker vidare, trots sin närhet till motorvägen, att området Värnhem redan nu är ”under upprustning”. Att torget på Värnhem byggdes om för 7-10 år sedan, är en del av detta, menar han. Att Östra Förstadsgatan skulle bli ett gångstråk, tycker han däremot inte känns realistiskt. Där rör sig mycket folk, säger han, men han tror inte att gatan kommer att kantas av de kedjebutiker som idag finns i city, vilka han också benämner som kapitalstarka.

Även om priserna är på väg upp i området, och Göran Wihl särskilt betonar närheten till Rörsgästaden och centrum som en prisuppdragande faktor, går det enligt honom inte att komma ifrån att området ju faktiskt ligger i utkanten av Malmö. Han avslutar vår intervju med att säga:

*”Värnhem förblir ändå Värnhem med sina baksidor. Det är inget A-läge.”*

Samtidigt ser han framför sig att många utav de gamla malmöiter som idag bor i området Värnhem, de byts nu ut till viss del.

### Intervju med Per Andersson på Erik Olsson Fastighetsförmedling i Malmö

Per Andersson är anställd på Erik Olsson Fastighetsförmedling och har arbetat som mäklare i Malmö i över 15 år. Erik Olsson är den mäklarfirma som säljer flest bostäder i Malmö med omnejd och är också det mäklarkontor som är störst i Malmö, med flest antal mäklare och anställda. Företaget ligger centralt beläget inte särskilt långt från området Värnhem.

Kundkretsen är framförallt de boende i City, Malmö eller Lund, men också för dem som bor i villa i städernas omnejd. När vi pratar med Per Andersson ger han oss en tillbakablick av hur han ser på boendet och de boende i området Värnhem. Han beskriver sin bild av hur området varit förr, hur han upplever det nu, och vad han tror om områdets utveckling i framtiden.

Enligt Per Andersson är det framförallt de senaste två åren det ”börjat hända” saker på Värnhem. Trots att ”lyftet” för Malmö enligt honom kom med byggandet av Västra Hamnen och Malmö Högskola, då det enligt honom började flytta hit ”helt annat folk”, är det först under denna senare tid han har märkt av en attitydförändring bland de kunder som letar bostad i Malmö.

*”Tidigare har de flesta inte velat bo där, utan de lägre samhällsklasserna har bott där helt klart. Nu flyttar där in en del unga utan barn och även danskar som vill ha nära till stationen. Dock inte barnfamiljer.”*

Inom fem år tror Per Andersson på en förändring av området Värnhem i form av en ökad inflytt, Stadens Entré och fler arbetstillfällen. Han säger också att många uppskattar områdets 20-talsfastigheter, till skillnad från de 40-50-talsfastigheter som annars är så vanliga i Malmö.

*”Charmkoefficienten är hög!”*

Han betonar dock att det trots allt är i Malmös västra delar som ”överklassen” och ”de som har pengar” håller till. De bästa områdena är förstas Bellevue Sjöside och på Limhamn, men

även Västra Hamnen har betytt mycket i form av att ”de som bott på Näset nu flyttar hem” för att till exempel ”skaffa sig en lägenhet i stan”, menar han på.

När vi pratar om vilket område som i hans ögon utgör området Värnhem, är det särskilt området kring själva busstationen han menar. Han tror att de flesta av bostäderna där utgörs av bostadsrätter men att där säkert finns en del hyresrätter också. Omsättningen på bostäderna är inte särskilt stor, och han jämför i det avseendet området Värnhem med området Kirseberg, som ligger strax i anslutning till Värnhem, fast på andra sidan av gamla järnvägen. Om utvecklingen för de boende säger Per Andersson här:

*”Jag vågar ej förutspå framtiden men det ser väldigt bra ut. Även för Kirseberg som kan få ett uppsving. De är gamla arbetarområden idag.”*

Vad gäller prisutvecklingen tycker Per Andersson att området Värnhem fortfarande är billigt jämfört med exempelvis områdena i centrum och Malmös västra delar. Han säger att det är vackert kring kanalen och tror på en ny generation i området av framförallt ungdomar upp till 35 år, inte barnfamiljer, då många utav bostäderna är tvåor.

*”Jag skulle rekommendera folk att köpa där. Området är inte maxat ännu.”*

Han säger också att det i området kring Värnhem går att urskilja tydliga kategorier av bostäder och boende. Medan själva Värnhem förknippas med gammalt, slitet och arbetslöshet, förknippas till exempel vägg-i-vägg liggande området Ellstorp med studenter, pendling och närheten till Lund medan Katrinelund, som också ligger kloss-i-kloss med Värnhem, för många är lika med äldre, låga avgifter och låga hus.

Intervju med Emil Malmer på Erik Olsson Fastighetsförmedling i Malmö  
Även mäklare Emil Malmer arbetar på Erik Olsson Fastighetsförmedling och har varit verksam inom branschen under ett flertal år. Till skillnad från Per Andersson är Emil Malmer mera försiktig i sina uttalanden om området Värnhem, vilka som bor där, vilka som han tror söker sig dit framöver, och vilka konsekvenser utvecklingen kring Värnhem kan tänkas få för boendet och de boende i området. Han säger dock att området Värnhem är ”ett område i

förändring”, men kan inte säga att han tycker att det är någon viss typ av människor som bor där eller någon en viss typ av människor som söker sig dit. De han träffat har varit både singlar, barnfamiljer och gamla. Han tror också att många av bostäderna är hyresrätter.

Vad gäller prisbilder säger Emil Malmer däremot att området Värnhem under senare tid ”gått upp mer än genomsnittet” i Malmö. Det gäller även lokalhyror. Här menar han på att det är själva centrum som expanderat och ”blivit större”.

*”Här syns en påverkan på området redan nu.”*

För att titta på Värnhem som område, kan han se en del problem som i framtiden troligen kommer att förflyttas till andra platser. Han nämner här exempelvis alkoholisterna kring Värnhem, de har idag sitt tillhåll där. Men området är ändå lugnt, menar han på.

*”Där finns ingen tung kriminalitet som exempelvis på Möllan.”*

För Emil Malmer är det dock inte säkert att det behöver bli någon skillnad i en stadsdel eller ett område bara för att staden bygger nytt just där.

*”Det finns teorier men man vet aldrig förrän det väl händer.”*

Enligt honom är det heller inte säkert att problem kan byggas bort. De kanske flyttas, men till vilket ställe, undrar han? Kanske kommer problemen att kvarstå? Det vågar han inte uttala sig om vad gäller området Värnhem.

Samtalet med Emil Malmer glider här in på en jämförelse med vad som hänt i Västra Hamnen sedan kommunen valt att bygga där. Här säger Emil Malmer att det är svårt att styra hur konsekvenserna av en bebyggelse blir.

*”Detta beror på människorna som bor och vistas där och bebyggelsen i sig. Ingen hade exempelvis förutspått att Västra Hamnen skulle bli Malmös mesta badplats när Bo01 byggdes.”*

Konsekvenserna måste man enligt Emil Malmer därmed försöka styra efteråt.

*”Och det tar lång tid innan man faktiskt ser vilka konsekvenserna blir, hur verkligheten blir.”*

Han ser dock positivt på det som sker på Värnhem idag. Även om området för honom redan idag innehåller viss närhet till city och shopping, tror han att handeln eventuellt kan komma att förbättras och att handlarna på sikt kan få ökade affärsmöjligheter i samband med att Stadens Entré byggs. Omvänt ser han att Stadens Entré också kan riskera att bli så stort att de befintliga handlarna slås ut eller att de eventuellt flyttar in i centrat.

Fördel för området är, enligt Emil Malmer, att Värnhem redan idag är en knutpunkt för kollektivtrafik. Pratar man om att avgränsa området Värnhem rent geografiskt är det för Emil Malmer särskilt Celsiusgatan, Ehrensvärdsgatan, Zenithgatan, Sallerupsvägen, Nobelvägen och i viss mån Kungsgatans förlängning som känns aktuella. Han säger att...

*”... dessa gator idag är attraktiva för vissa men de är mindre attraktiva än till exempel gatorna i Rörsjöstaden.”*

Här är det återigen bilden av att ”centrum blivit större” som styr hans resonemang.

## Analys

Vi har valt att analysera vårt material genom att jämföra våra teorier och den information vi fått fram genom litteraturstudier och intervjuer. Analysen följer nedan.

### En jämförelse med Kärrholms teori om köpmiljöer och stadslivets synkronisering

Enligt Kärrholm (2006) har handeln förskjutits från stadskärnor och bostadsområden mot allt större köpcentrum och handelsområden. Detta kan vi se på köpcentrum som exempelvis Väla i Helsingborg och Nova Lund. Stadens Entré ligger däremot närmare centrum i det så kallade stadsbrynet, det vill säga i innerstadens periferi. Läget är unikt eftersom det, enligt Wikipedia (2007) och Gatukontorets Peter Gustafsson och Nina Olsson både är en knutpunkt för kollektivtrafik samt utgör inkörsporten till Malmö Stad från motorvägen. Det Kärrholm

(2006) pratar om här är kommersialiserande av stadens rytmer (Kärrholm, 2006). Att lösa infrastrukturen i området kring köp- och upplevelsecentrat blir av central vikt, menar såväl Maria Svensson på Mobilia som Gatukontoret. Just att kunna styra flytet på trafiken, med exempelvis kollektivtrafiken, att bussarna får en egen körbana, har fallit på Gatukontorets lott. Nina Olsson benämner här vidare den gröna ytan framför Stadens Entré snarare som en flödesplats än en vistelseplats. Fotgängare är tänkta att gå igenom istället för att stanna till eftersom trafiken förutspås bli omfattande i området. Kärrholm menar här att man utnyttjar trafikens rytmer (Kärrholm, 2006). Även FOJAB:s arkitekter Andreas Jentsch och Per Aage Nilsson betonar här de bilburna konsumenterna för att få ett tillfredställande besöksunderlag till Stadens Entré.

Kärrholm (2006) talar om att stadens starka rytmer och ständigt återkommande aktiviteter i sig kan etablera olika slags territorier och bidra till en kommersiell etablering. Detta kan ske i en miljö som är rik på olika aktiviteter, ifall dessa sammanförs i tid och rum och kan utnyttja varandra. I den centrala staden har handeln enligt Kärrholm (2006) alltmer kommit att samlas inom ramen för vissa stråk och områden som gågator eller köpcity (Kärrholm, 2006). Här drar vi en parallell till Peter Sahléns ljusa framtidsvision om att omvandla Östra Förstadsgatan till ett gångstråk med mer levande torg. Peter Sahlén säger även att shoppingcenter idag motsvarar det som ”fina gatan” utgjorde för människor förr. Medan vi förr flanerade på fina gatan, flanerar vi idag i shoppingcentra. Han får medhåll av Andreas Jentsch, som menar att Östra Förstadsgatan kan bli en helt annan gata i framtiden med andra människor och ett större genomflöde. Detta är även något som Agora-projektet tittar närmare på. Även Göran Wihl på White betonar vikten av flödena i området men ser samtidigt en begränsning i området på grund vad han benämner ”den stora trafikapparaten”, nämligen motorvägen, som ligger i anslutning till Stadens Entré.

Kärrholm (2006) jämför vardagen med en rytm. Det som sker i staden varje dag kan enligt honom beskrivas i termer av rytmer och rytmlandskap. Enligt Kärrholm (2006) går det med köpcentrat att skapa en artificiell miljö, där handeln kan skapa sina egna ”årstider” för att på så sätt enligt köpenskapens logik öka sin lönsamhet. Detta kan vara Skolstart, Halloween, Fars Dag och Jul men även andra ”happenings”. Exempel på detta nämner Maria Svensson, som har underlag för hur events kan påverka och öka ett shoppingcentras försäljning och

besöksunderlag i positiv riktning. Handeln kan enligt Kärholm (2006) även utnyttja människans kroppsliga rytmer, där den drar nytta av människans naturliga rytmer som hunger och törst i sina egna syften. Detta har Stadens Entré tagit fasta på, när de valt att bygga en stor foodcourt.

### En jämförelse med Schumpeters teori om kreativ förstörelse

Schumpeter (1934) betonar entreprenören som den fundamentala faktorn bakom den industriella revolutionens utveckling. Hans definition av entreprenörskapet är någon som genomför nya kombinationer och innovationer av en redan existerande produkt (Schumpeter, 1934). Här gör vi en jämförelse med TK Developments roll i byggandet och utvecklingen av Stadens Entré. Både Gatukontoret och arkitekterna på FOJAB menar här att Malmö länge gått och väntat på att en driven aktör, som vågat ta risken och se möjligheterna med att utveckla det som idag benämns ”det gamla bombhålet”. Att tomten på Öster har stått tom under en längre tid, har upplevts negativt från flera håll, eftersom det dragit ner områdets attraktivitet och status. Ingen har velat satsa och investera, vilket lett till en negativ spiral för området. Dan Hallemar (2005) säger att området Värnhem tidigare kunnat beskrivas som ”ett bakgatsgetto”. Han menar att alla andra försök till att omvandla området endast varit kosmetika. Även mäklare Per Andersson och arkitekt Göran Wihl ger indikationer på att området inte varit särskilt attraktivt tidigare. Nu verkar dock något hända i området, och vi jämför det med vad Schumpeter (1934) beskriver som ”creative destruction” (kreativ förstörelse), där han menar att radikala innovationer medför en nödvändig nerbrytning av existerande strukturer. Existerande strukturer görs mindre värdefulla genom att nya kunskaper och strukturer utvecklas, en slags kreativ förstörelse (Schumpeter, 1934).

För att vända trenden på Värnhem, kan vi se TK Developments byggande av Stadens Entré som ett startskott och en positiv injektion för området. Sedan byggandet av Stadens Entré tagit fart, har flera aktörer i området börjat rusta upp sina fastigheter, hyrorna är på väg uppåt, liksom bostadspriserna. En ny fas är påbörjad, där flera utav våra intervjupersoner ser framför sig en positiv vändning för området Värnhem. Särskilt Peter Sahléns uttalanden om att Värnhem numera är det ”hottaste” projektet i stan och att ”vi har försprånget, vi håller på”, visar på den positivitet som växer. Gatukontorets inflikning att ”det skapas något positivt och nytt på Värnhem och detta kommer att ge ringar på vattnet”, stämmer väl överrens med detta.

Arkitekterna på FOJAB går ytterligare ett steg genom att med sina framtidsvisioner, se potential även i områdena närmast runtomkring Öster. Även mäklare Per Andersson pratar här om att exempelvis arbetarområdet Kirseberg, som ligger kloss-i-kloss med Värnhem, här kan väntas få ett uppsving. Känslan, när man satsar på något nytt och stort i ett område, tycks vara att det sprider sig till omgivningen runtomkring. Hela citybostadsmarknaden drar sig utåt, säger exempelvis arkitekterna på FOJAB, Göran Wihl och mäklare Emil Malmer.

Tittar vi på Schumpeters (1934) resonemang att existerande strukturer görs mindre värdefulla för att ge plats åt nya innovationer, måste vi ta i beaktande att tidigare aktörer slås ut av den nya innovationen, jämvikten mellan utbud och efterfrågan rubbas. Detta har vi sett avspeglar sig i den rädsla flera utav de nuvarande butiksägarna kring Värnhemstorget upplever. Några butiksägare har redan tvingats flytta på grund av stora hyreshöjningar, och det finns enligt Peter Sahlén en viss oro för vad Stadens Entré kan komma att betyda. Vad gäller boendet och de boende i området har det blivit dyrare kring Värnhem de senaste åren. Mäklare Per Andersson och arkitekt Andreas Jentsch ser även att det är en ny generation av människor som tycks söka sig till området. Att det sker en förändring håller även Emil Malmer och Göran Wihl med om.

### En jämförelse med Gentrifieringsteori

Enligt Wikipedia så innebär gentrifiering en social statushöjning av stadsområden via exempelvis dyra nybyggen eller inflyttning av nya invånare med högre inkomst än vad tidigare invånare hade (Wikipedia, 2007). Det kulturella kapitalet flyttar in (Johansson, 2007). Detta bekräftas av mäklare Per Andersson och Emil Malmer som båda säger att området Värnhem är på gång att förändras och utvecklas. Tidigare har de flesta inte velat bo på området Värnhem, säger Per Andersson, men nu ser han att det flyttar in en ny generation av framförallt unga utan barn i området, och han tycker att det ser bra ut för området Värnhem framöver. Att området är under upprustning är något våra intervjupersoner håller med om. Vissa tror att Stadens Entré delvis ligger bakom denna förändring men också att stadskärnan så att säga ”utvidgar sig” är en orsak till att Värnhem som område börjat bli mer attraktivt ur ett boendeperspektiv, påpekar exempelvis Göran Wihl och Emil Malmer. Här kan Peter Sahléns visioner som Östra Förstadsgatan som ett framtida gångstråk och en utveckling av torgen kring Värnhem spela in för att höja områdets status.

Stadens Entré kan även innebära att vissa av nuvarande butiker slås ut till förmån för mer kapitalstarka aktörer som kedjebutiker med flera. Detta kan jämföras med teorin att gentrifiering avser en förändring i den bebyggda miljön på så sätt att äldre citynära områden, ofta arbetarklass eller småfolksområden kommer att utsättas för en genomgripande sanering och reovering, där bättre bemedlade grupper är drivande. Det sker härigenom en filtrering uppåt i områdenas status, och de grupper som bodde där förut tvingas ofta flytta (www.hgo.se). Även detta tycker Per Andersson och Emil Malmer håller på att hända i dagsläget. Det speglas i att hyrorna kring Värnhem enligt dem håller på att stiga och att området börjar bli hett. I Sydsvenskans artikel "Upplevelsecenter driver upp hyrorna" står att läsa att en av de butiksägare som gett sig iväg från området fått en hyreshöjning på 316 procent (Dahl, 2006). Det tycker vi är en hyreshöjning som heter duga.

Även kommunikationen är viktig för att en gentrifiering av ett område skall kunna ske (Johansson, 2007). Här är det av vikt att Värnhem sedan långt tillbaka i tiden fungerat som en knutpunkt (Wikipedia, 2007). Att Stadens Entré kommit att ligga där det gör och på så sätt blir en naturlig mötesplats, eftersom befintlig infrastruktur här möts på ett bra sätt, skapas underlag för god lönsamhet. Just att kunna lösa infrastrukturen på ett bra sätt är en förutsättning för en positiv utveckling, menar Maria Svensson och Gatukontoret tillsammans med arkitekterna på FOJAB. Tittar vi på Värnhem som ett område där kommersiella intressen får statushöjande effekter på sin omgivning, kan vi se att åsikterna bland våra intervjupersoner delvis går isär. Medan Gatukontoret och Peter Sahlén i sina tankar framför en förhoppning om en positiv utveckling som följd av byggandet av Staden Entré, inflikar Göran Wihl och Emil Malmer att det är svårt att faktiskt styra konsekvenserna av att bygga något helt nytt i ett stadsdelsområde. Det är inte säkert att det blir som tänkt, dessutom är det svårt att bygga bort eventuella befintliga problem, menar Emil Malmer. Göran Wihl säger också att området Värnhem alltid kommer att förbli Värnhem, eftersom det enligt honom inte är ett A-läge. Även Per Andersson menar här på, att visst, området Värnhem och närliggande området Kirseberg, kan i och för sig utvecklas från att vara arbetarklassområden till att bli av mer varierande boendekaraktär. Enligt honom blir det ju däremot inte det nya Limhamn/Bellevue, ett område där Malmös bäst beställda kommer att bosätta sig.

## Slutsats

När vi påbörjade detta arbete ställde vi oss frågan: *Genomgår stadsdelen Värnhem i Malmö en så kallad gentrifiering till följd av byggandet av Stadens Entré?* Följdfrågan vi ställde oss var: *Vad innebär i så fall detta för de boende i området vad gäller prisbilder och attraktivitet i området?* Sådär när vi tittat närmare på material kring området Värnhem och Stadens Entré, samt pratat med olika aktörer som varit involverade i området och/eller projektet, verkar det mesta peka på att det sker en gentrifiering i området. Detta är vårt svar på vår första fråga. Befintliga fastigheter i området Värnhem håller på att renoveras upp, nya människor har börjat söka sig till området och även handeln förutspås utvecklas i en mer kommersiell riktning. Det troliga scenariot är att Stadens Entré kommer att verka som en positiv injektion på området. I takt med att detta köp- och upplevelsecentra byggs, rustas även området upp av vissa andra närliggande aktörer, som ett sätt att skapa jämvikt med utvecklingen som nu sker i området, samt att öka även deras attraktivitet. De goda förutsättningarna vad gäller kommunikation är ytterligare en faktor som bidrar till en gentrifiering av området Värnhem. Bra infrastruktur och en vidare utveckling av denna, stödjer gentrifieringen. Den genomgående känslan under arbetets gång, har varit att det finns en spirande optimism för området Värnhem som en helhet. Särskilt tydligt blir detta i mäklare Per Anderssons uttalande: *”Jag skulle rekommendera folk att köpa där. Området är inte maxat ännu.”* Här tror vi att boendepriiserna i området ökar, vilket leder till en fördyring för de boende. När nytt folk flyttar in, kan dessa ställa andra krav vad gäller utbud och service, vilket på sikt kan komma att höja attraktiviteten i området. Trots att flertalet av våra intervjupersoner nämner de positiva konsekvenserna kring en gentrifiering kring området Värnhem, har vi å andra sidan sett att de negativa sidorna av en gentrifiering varit påtagliga även bland de personer vi intervjuat. Det finns en medvetenhet om att följderna av ett bygga något nytt i en stadsdel inte alltid får de konsekvenser som man tänker sig. Ibland kan befintliga boende- och handelsstrukturer riskera att slås ut, vilket vi redan har sett hända i området Värnhem. Allt som allt tror vi dock att de positiva konsekvenserna av Stadens Entré kommer att vara övervägande, och att Värnhem som område har framtiden för sig.

## Egna Reflektioner

Under arbetets gång har vi märkt att den information vi fått av att läsa på oss om de områden vi valt att undersöka, och den information som vi fått av de intervjupersoner vi valt att prata med, varit oerhört intressant och omfattande. Förutom information om Stadens Entré och området Värnhem, har vi fått en inblick om hur olika aktörer tänker och resonerar kring deras olika yrkesområden och roller. Vi har också fått en bild av hur stort och komplext det faktiskt är att göra en ingripande förändring i en stadsdel, vilka beslut som ligger bakom och måste fattas, hur de olika turena kring projekten kan gå, förändras under tidens gång med mera. Det vi kan säga är också att det är svårt, näst intill omöjligt att faktiskt kunna veta hur framtiden för en stadsdel kan komma att se ut. Även om vi och de intervjuade har en positiv bild och förhoppning om en tänkbar utveckling för Värnhem, är det ett faktum att detta endast är tankar och spekulationer. Detta till trots, har vi fått bilden av att Stadens Entré för området Värnhem kanske får en större effekt på området än vad ett liknande projekt skulle få någon annanstans. Eftersom Värnhem med sin unika historia och arbetarklasstämpel under årens lopp inte haft det bästa ryktet, får intåget av en utpräglad kommersiell aktör en större genomslagskraft just här. Det vi känner är att det finns hur mycket material som helst att tillgå, för den som önskar fördjupa sig ytterligare inom området, Stadens Entré och Värnhem. Det skulle kunna vara att analysera detaljplaner och olika rapporter som exempelvis tittat på trafik- och miljökonsekvenser för området. Det kan vara att gå ut med enkäter till butiksägarna och/eller de boende i området för att bilda sig en uppfattning av vad ”gemene man” tycker. Ett ytterligare förslag är att tillsammans med TK Development titta och analysera vilka målgrupper projektet vänder sig till och så vidare. Även att undersöka ren prisstatistik för området i olika databaser kunde vara intressant, liksom att göra jämförelser med områden som gått igenom liknande utveckling.

# Källförteckning

## Tryckta källor

Andersen, I. (1998): *Den uppenbara verkligheten – val av samhällsvetenskaplig metod*. Studentlitteratur, Lund.

Bergström, B-M. (2007): ”Miljontals besökare till Malmös nya entré”. *Sydsvenskan*, 10 maj 2007.

Cederbom, J. (2007) : ”Malmös nya framsida tar form”. *Centrum Informationstidning från Centrum stadsdelsfullmäktige*, Nr 3, s. 10-11.

Dahl, B.G. (2005): ”Stort steg mot upplevelsecentrum i Malmö”. *Sydsvenskan*, 16 juni 2005.

Fagerholm, C-M. (2005): ”Nytt centrum skall locka besökare till Malmö”. *Sydsvenskan*, 16 juni 2005.

Hallemar, D. (2005): ”Dan Hallemar om planerna för Värnhem”. *Sydsvenskan*, 5 april 2005.

Helin, F. & Hermansson, F. & Petersson, M. (2005): *Tjänsteerbjudandets ansiktslyftning? – En analys av ett shoppingcentras strategiska arbete*, C-uppsats, Institutionen för Service Management, Lunds Universitet, Lund.

Holme, I.M. & Solvang, B.K. (1997): *Forskningsmetodik – Om kvalitativa och kvantitativa metoder*. Andra upplagan. Studentlitteratur, Lund.

Kärrholm, M. (2006): *Om köpmiljöer och stadslivets synkronisering – Med exempel från ett butiksstråk i Östra Malmö*, LTH/LU, Lund.

Kvale, S. (1997): *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Studentlitteratur, Lund.

Lantz, A. (1993): *Intervjumetodik – Den professionellt genomförda intervjun*. Studentlitteratur, Lund.

Malmö Stad (2007): *Stadens Entré Värnhem*. Broschyr från Stadsbyggnadskontoret, Malmö.

Mattsson, M. (2003): *Blicken i fokus, Designrekommendationer för användning av ögonrörelser som interaktionsmetod i publika VR-miljöer*. Examensarbete i interaktionsdesign, Institutionen för datavetenskap, IT universitetet i Göteborg, Göteborgs Universitet och Chalmers Tekniska Högskola, Göteborg.

Patel, R. & Davidson, B. (1994): *Forskningsmetodikens grunder – Att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. Andra upplagan. Studentlitteratur, Lund.

Pedersen, H. (2006): ”Malmö Entré försenas i ett år”. *Sydsvenskan*, 14 september 2006.

Pettersson, J & Åkesson, L. (2003): *Underhållande upplevelser på köpcentra och dess effekter på besöksfrekvens, försäljning, kundkaraktär och image*. D-uppsats, Ekonomihögskolan, Lunds Universitet, Lund.

Sigvardsson, K. (2007): "Så här ser ditt nya shoppingparadis ut". *Aftonbladet*, 27 Februari 2007.

Sjö, B. (2001): "Byggjätte betalar Norra porten". *Sydsvenskan*, 12 juli 2001.

## Elektroniska källor

Entré Malmö (2007-09-25): <http://www.entremalmo.se>

Entré Malmö (2007-09-25): "Malmös bästa läge?". *Entré Malmö*,  
<http://www.entremalmo.se/Default.aspx?ID=265>

Entré Malmö (2007-09-25): "TK Development". *Entré Malmö*,  
<http://www.entremalmo.se/Default.aspx?ID=264>

Erik Olsson Fastighetsförmedling (2007-09-25): <http://www.erikolsson.se>

FOJAB arkitekter (2007-09-28): <http://www.fojab.se>

Gatemark, M. (2007-09-24): "Parker och cykelbanor pryder Malmös entré". *Malmö Stad*, <http://www.malmo.se/faktaommalmopolitik/tidningenvartmalmo/vartmalmoartiklar/5.9a939281148ddb771f80009901.html>

Heron City (2007-09-25): <http://www.heroncity.se/>

HGO (2007-10-08): <http://www.hgo.se/kulturgeografi/Gentri.html> samt <http://mainweb.hgo.se/Forskning/kulturarv2001.nsf/9c9375630b39dbdec1256ac6003debc3/9c9b743b515a50cac1256b1a004e3aa0!OpenDocument&Click=>

Malmö Stad (2007-09-25): <http://www.malmo.se>

Peab (2007-10-05): "Välkommen till Energy Intelligence Center – Kokpunkten – lärande och upplevelser i förening". *Peab*,

<http://www.peab.se/kokpunkten>

Rosberg, G. (2007-09-25): "Bostäder i kvarteret Svante". *Malmö Stad*,  
<http://www.malmo.se/bostadbygge/byggprojekt/bostader/kvsvante.4.7101b483110ca54a56280009495.html>

Rosberg, G. (2007-09-24): "Stadens Entré". *Malmö Stad*, <http://www.malmo.se/bostadbygge/byggprojekt/kontorochverksamheterochstadsmiljo/stadensentre.4.1dacb2b108051cc70d80009755.html>

Schclarek Mulinari, L. (2007-10-01) "Kolonialt City". *Mana*, 2006-05-24, <http://www.uppmana.nu/content/view/3853/32/>

TK Development (2007-09-25): <http://www.tkdevelopment.com>

TK Development (2007-09-25): "Entré", *TK Development*,  
<http://www.tkdevelopment.com/Default.aspx?ID=117&M=Shop&PID=130&ProductID=106>

White (2007-09-25): <http://www.white.se>

Wikipedia (2007).

ÖsterGruppen/ÖsterCity: (2007-09-20): <http://www.ostercity.se>

## Intervjuer

Per Andersson, Mäklare, Erik Olsson Fastighetsförmedling, Malmö. Intervjun genomförd: 2007-10-03.

Peter Gustafsson, Projektledare, Gata och Park, Gatukontoret, Malmö. Intervjun genomförd: 2007-09-28.

Andreas Jentsch, Dipl.-Ing. Arkitekt SAR/MSA, FOJAB arkitekter, Malmö. Intervjun genomförd: 2007-10-01.

Rebecka, Johansson, Föreläsare, Malmö Högskola. Intervju i samband med föreläsning om Gentrifiering genomförd 2007-10-02.

Emil Malmer, Mäklare, Erik Olsson Fastighetsförmedling, Malmö. Intervjun genomförd: 2007-10-03.

Per Aage Nilsson, Arkitekt SAR/MSA, FOJAB arkitekter, Malmö. Intervjun genomförd: 2007-10-01.

Nina Olsson, Landskapsarkitekt, Exploateringsenheten vid Stadsmiljöavdelningen, Gatukontoret, Malmö. Intervjun genomförd: 2007-09-28.

Peter Sahlén, Marknads- och Projektansvarig, ÖsterCity Service AB/ÖsterGruppen, Malmö. Intervjun genomförd: 2007-09-21.

Maria Svensson, Marknadsansvarig, Mobilia Köpcenter, Malmö. Intervjun genomförd: 2007-09-27.

Göran Wihl, Arkitekt, White, Malmö. Intervjun genomförd: 2007-09-26.

## Bilaga 1: Exempel på intervjufrågor.

- Vad är det som byggs?
- Varför byggs det här och just nu?
- Vilka visioner finns förknippade med projektet och Värnhem?
- Vilket underlag och vilka målgrupper finns?
- Vilka kalkyler har gjorts för att få fram detta/dessa?
- Vilken långsiktig vision finns för området?
- Hur påverkas den befintliga miljön?
- Vilka konsekvenser kommer bygget att få vad gäller prisbilder och attraktivitet?
- Hur ser påverkan ut på närliggande områden?
- Hur ser påverkan ut på Malmö Stad som helhet?
- Vad är positivt respektive negativt kring projektet?
- Har projektet stött på motstånd, och i så fall i form av vad?
- Vilka bor i området Värnhem idag?
- Vilka söker sig dit framöver?
- Vad tror ni om framtiden?
- Kommer Stadens Entré att påverka Värnhem?