



# SOCIAL KONSEKVENSANALYS MORÖ BACKE CENTRUM



”Mycket viktigt för området att skog och grönområden bevaras vilket enligt mig är hela orsaken till att Morö Backe är mycket trevligare än andra områden i stan.”

Boende, 30–39 år



# INNEHÅLL

---

## 1. INLEDNING 4

|                                                    |   |
|----------------------------------------------------|---|
| Bakgrund och syfte .....                           | 5 |
| Mål för socialt värdeskapande stadsutveckling..... | 6 |
| Genomförd medborgardialog .....                    | 7 |
| Kartläggning av den byggda miljön .....            | 8 |

## 2. MORÖ BACKE CENTRUM IDAG 9

|                                              |    |
|----------------------------------------------|----|
| Analysmodell .....                           | 10 |
| Befolkning .....                             | 12 |
| Tillgång till grönytor.....                  | 13 |
| Tillgång till lekplatser .....               | 15 |
| Skolgårdarnas storlek.....                   | 17 |
| Torget platskvalitet .....                   | 18 |
| Stadsdelens identitet.....                   | 20 |
| Variation av boendeformer .....              | 21 |
| Tillgång till service och kultur .....       | 22 |
| Orienterbarhet för gående och cyklister..... | 24 |
| Gång- och cykelnätets kvalitet .....         | 27 |
| Social trygghet i stadsmiljön .....          | 29 |
| Tillgång till bil- och cykelparkering .....  | 33 |

## 3. PLANANALYS 34

|                           |    |
|---------------------------|----|
| Planunderlag.....         | 35 |
| Sociala konsekvenser..... | 36 |

## 4. SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER 39

## KÄLLOR 47

|                    |    |
|--------------------|----|
| Referenslista..... | 48 |
|--------------------|----|

## BESTÄLLARE

Pontus Lindström, Sveafastigheter  
Lisa Elveros, Skellefteå kommun  
Stella Karagianni, Skellefteå kommun

## MEDVERKANDE

Tobias Nordström (uppdragsansvarig)  
Vera Esaiasson

Spacescape AB  
Östgötagatan 100 116 92 Stockholm  
Tel +46 8 452 97 67  
www.spacescape.se  
info@spacescape.se





# 1. INLEDNING



# BAKGRUND OCH SYFTE

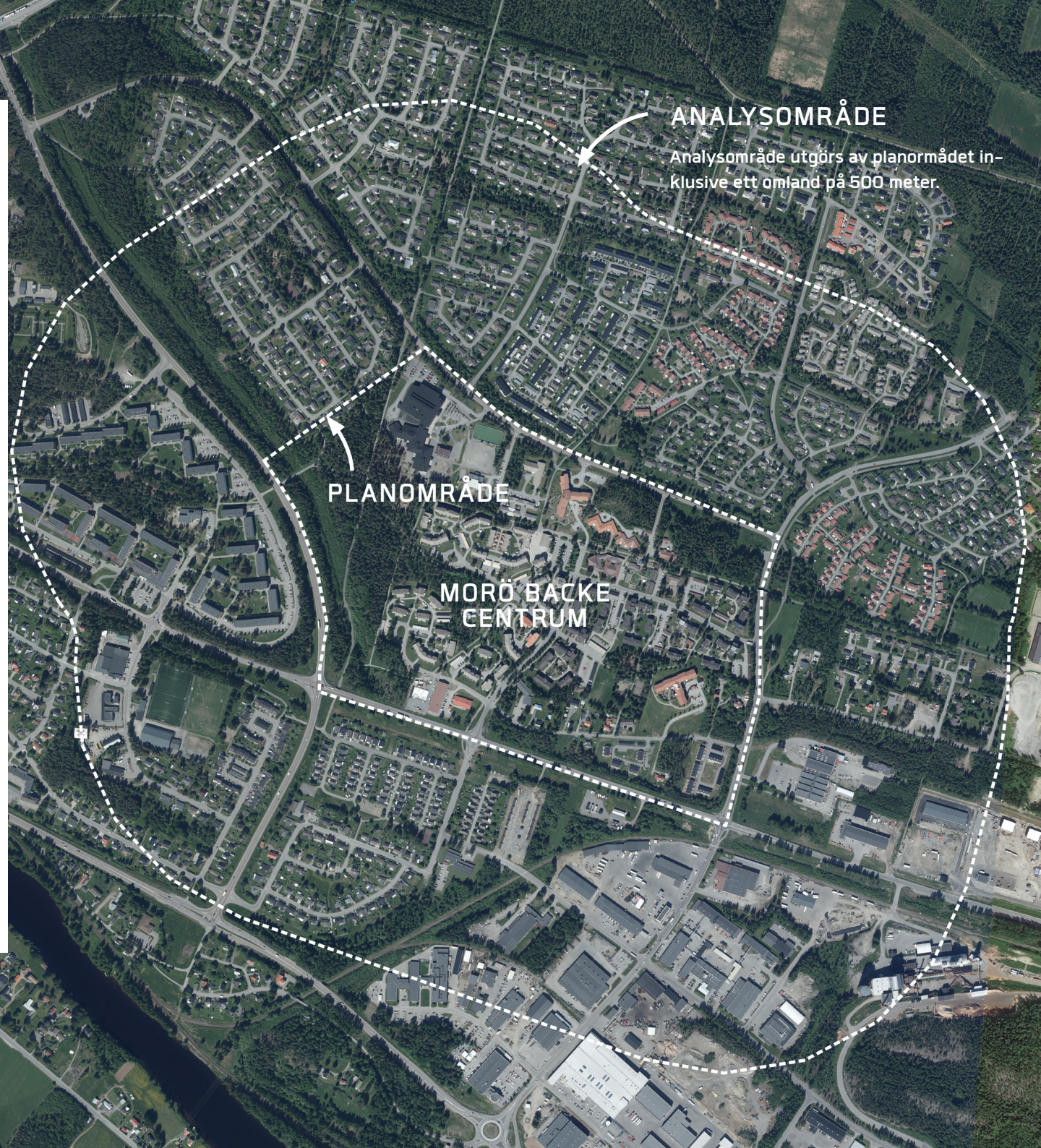
Arbetet med att ta fram ett planprogram för Morö Backe centrum har nyligen inletts. Vid sidan av att bidra till nya bostäder och verksamheter ska planprogrammet fokusera på hur stadsdelens sociala värden ska kunna stärkas med hjälp av den fysiska planeringen. Här är särskilt tillgängligheten till omgivande stadsdelar, den sociala tryggheten och torgets funktion som mötesplats betydelsefull att utveckla.

För att undersöka hur vidare planering av Morö Backe centrum skulle kunna stärka de sociala värdena har Skellefteå kommun och Sveafastigheter efterfrågat en social konsekvensanalys av stadsbyggnadskonsulterna Spacescape.

Syftet med analysen är att belysa hur de boende och arbetande i dag upplever stadsdelen och hur den byggda miljön på sikt skulle kunna bidra till att öka de sociala värdena.

## RAPPORTENS UPPLÄGG

Rapporten inleds med en nulägesanalys som baseras på medborgardialog och kartläggning av utemiljön. I nästa steg följer en analys av det planförslag som fastighetsägaren Sveafastigheter tagit fram tillsammans med arkitektbyrån Nordmark & Nordmark. I en avslutande del föreslås rekommendationer inför vidare arbete med planprogram och detaljplaner.



**ANALYSOMRÅDE**

Analysområde utgörs av planområdet inklusive ett omland på 500 meter.

**PLANOMRÅDE**

**MORÖ BACKE  
CENTRUM**



# MÅL FÖR SOCIALT VÄRDESKAPANDE STADSUTVECKLING

Skellefteå kommun har ingen samlad formulering kring inriktning för sociala värdeskapande stadsutveckling. Däremot finns ett antal måldokument där sociala värden är tydligt formulerade och som här föreslås utgöra utgångspunkt för den sociala konsekvensanalysen.

## KOMMUNENS STRATEGI FÖR HÅLLBAR SAMHÄLLSUTVECKLING: SKELLEFTEÅ 2030

Strategin inriktar sig på fyra övergripande områden som beskriver prioriteringar och riktningar för utvecklingsarbetet.

De är följande:

- En plats att trivas på
- Kunskap och kreativitet för hela livet
- Växtplats för hållbara och globala avtryck
- Närhet i vardagen och till världen

## FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR SKELLEFTEDALEN: SKELLEFTEDALEN 2040

Programmet är en revidering av principer och riktlinjer som antogs i första uppdateringen av den fördjupade översiktsplan för Skelleftedalen 2030. Tids-horisonten är förlängd till 2040 och uppdateringen möjliggör en större befolkningsökning än 100 000 fram till 2040, vilket konkret innebär att planen ska ge plats för minst 18 000 nya invånare.

I programmet fastslås att Skelleftedalen ska utvecklas genom att vårda och nyttja befintliga resurser, såväl natur som infrastruktur. Planeringen för den gröna, blå och vita infrastrukturen fördjupas. Stadsområdet ska erbjuda täta och nära miljöer. På 15-minuter till fots, med cykel eller via kollektivtrafik ska stadsborna nå det mesta som behövs i vardagen. Stadsdelar med blandstadsfunktion ska kompletteras med en tätare, levande stadskärna samtidigt som byggandet ska sträva efter tydliga gränser mellan täta och glesare områden, och mellan stadsområdet och omkringliggande grönska, för att förstärka karaktärer och skillnader mellan offentliga och privata ytor. Programmet konstaterar att Skelleftedalen fortfarande kommer att vara en mindre stad 2040 och att småstadens skala, karaktär, ideal och värden därför ska ligga som grund för den fortsatta utvecklingen av stadsbilden.

## RIKTLINJER FÖR LEKMILJÖER

Riktlinjerna är framtagna för att säkerställa att Skellefteå kan erbjuda lekmiljöer av god kvalitet. I linje med den tidigare framtagna och beslutade strategin har 52 av stadens 149 lekplatser avvecklats och ersatts av en större i samma område. I de nya riktlinjerna är fokus på utveckling istället för avveckling. Av de lekplatser som ska behållas är flera nyrenoverade, men många är fortfarande i stort behov av upprustning. Riktlinjerna är utformade för att underlätta prioritering av resurser utifrån lekplatsers placering, avstånd, barriärer, framtida utveckling, barnunderlag, lekvärde, ålder och skick.

## PLANPROGRAM FÖR VIDARE PLANERING AV MORÖ BACKE CENTRUM

Bygg- och miljönämnden beslutade under 2022 att upprätta ett planprogram för området. Målet med planprogrammet är att se över förutsättningarna för att skapa fler mötesplatser och möjliggöra fler bostäder samtidigt som stadsdelens kvaliteter bevaras. En utbyggnad av Morö Backe skola ska också utredas.





# GENOMFÖRD MEDBORGARDIALOG

Dialogen genomfördes under knappt tio veckor vintern 2023-2024. 225 boende, besökare och arbetande deltog. Ungefär fyra femtedelar av de svarande var bosatta i Morö Backe centrum, vilket innebär att cirka 12 % av områdets invånare deltog i dialogen.

Medborgarnas åsikter samlades in via den digitala dialogplattformen Placetoplan. De svarande ombads att placera ut platser de tyckte var bra respektive behövde förbättras i området på en karta, och kommentera varför. De fick även svara på fyra enkätfrågor:

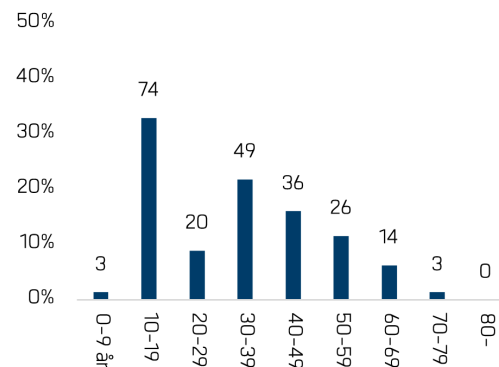
- Jag känner mig trygg när jag vistas i Morö Backes centrum.
- Vad är viktigast för att öka tryggheten i Morö Backes centrum?
- Skriv tre ord som utmärker Morö Backes centrum.
- Hur kan vi utveckla Morö Backes centrum för att du ska gilla området ännu mer?

Dialogen genomfördes på både svenska och engelska.

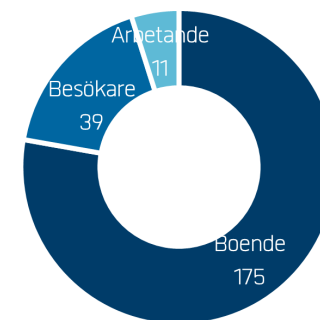
Vissa, särskilt viktiga resultat är särredovisade i rapporten, andra ligger till grund för nulägesanalysens resonemang och slutsatser.

Efter riktade insatser för att nå ut till yngre åldrar utgör barn mellan 10 och 19 år den största gruppen svarande. Trots de många äldre i området är denna grupp underrepresenterade, så även de allra yngsta barnen. Kvinnor är överrepresenterade (58 %).

*Svaren finns att läsa på [www.placetoplan.se/morobacke](http://www.placetoplan.se/morobacke).*

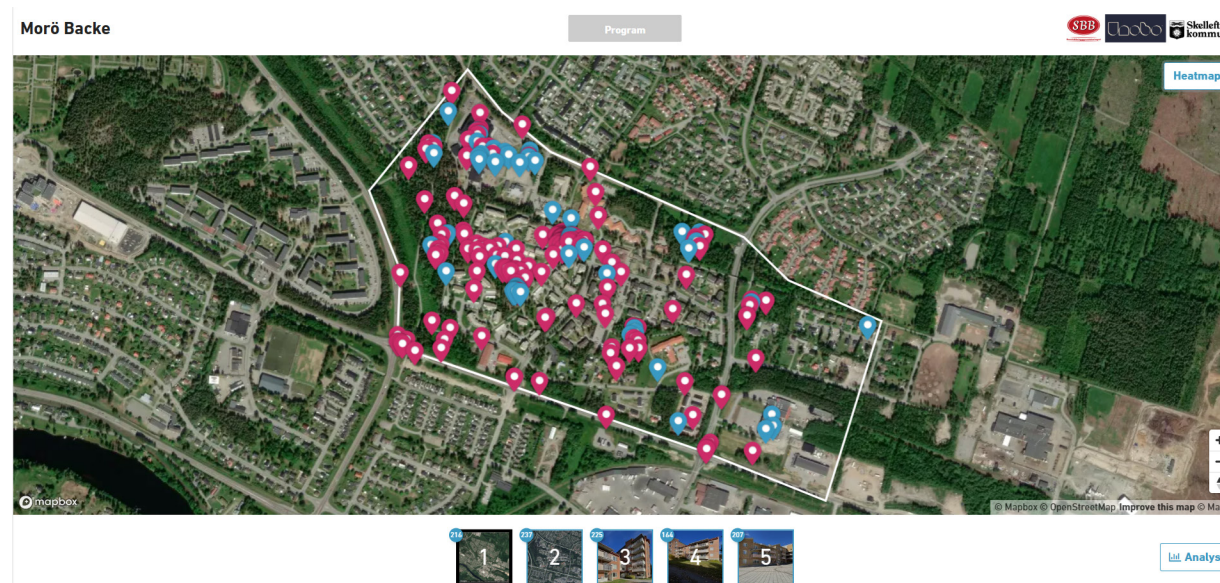


ÅLDERSFÖRDELNING



TYP AV SVARANDE

Cirka 80 procent av deltagarna svarade i egenskap av boende i området.



FÖRDELNING AV PLATSKOMMENTARER

Blå pluppar är platser som är bra idag, rosa är sådana som enligt de svarande kan eller behöver bli bättre..



# KARTLÄGGNING AV DEN BYGGDA MILJÖN

Planområdet Morö Backe centrum består av både bostäder, arbetsplatser, service, lekplatser, idrottsanläggningar, grönområden, torg- och trafikytor.

Bland servicekategorierna har äldreomsorg, vårdcentral och daglig verksamhet slagits samman i kategorin *vård och omsorg*. *Idrottsanläggning* består av gymnastiksalar samt tennis- och fotbollsplaner.

Som lekplatser redovisas även förskole- och skolgårdar, men enbart fristående lekplatser ingår i tillgångsanalysen.

I den vidare analysen av grönområden ingår endast de ytor som av kommunen och Spacescape bedömts ha ett socialt värde. Grönytor som är mindre än 0,2 hektar eller 30 meter i bredd har exkluderats. *Park* definieras som tydligt offentligt tillgänglig och mångfunktionell grönyta med klippt gräs och möblering. *Övriga grönytor* är övriga offentligt tillgängliga grönytor med potentiellt rekreativt värde.

## SERVICE

- Övrig dagligvaruhandel
- Dagligvaruhandel
- Restaurang
- Gymnasieskola
- Skola
- Förskola
- Vård och omsorg
- Idrottsanläggning
- 4H-gård
- Kyrka

## LEKPLATSER

- Lekplats

## GRÖNYTOR

- Park
- Övrig grönyta

## GRÄNSER

- Planområde
- Fastighetsgräns





A photograph of a winter scene. In the foreground, a path is covered in snow, flanked by tall, dark pine trees. In the background, a multi-story building with a light-colored facade and a flat roof is visible. The sky is a clear, bright blue. The text "2. MORÖ BACKE CENTRUM IDAG" is overlaid in white, outlined letters across the lower portion of the image.

2. MORÖ BACKE CENTRUM IDAG



# ANALYSMODELL

Till höger illustreras Spacescapes modell för social konsekvensanalys. Modellen består av ett antal analysteman som i stadsbyggnadsforskningen visat sig ha stor betydelse för socialt värdeskapande. Analysteman har för tydlighetens skull delats upp i följande fyra huvudteman; *Platser*, *Identitet*, *Funktioner* och *Tillgänglighet*. I analysen av Morö Backe centrum har ett visst urval av relevanta analysteman skett i samråd med Skellefteå kommun och fastighetsägaren Sveafastigheter.

För att undersöka vardera tema genomförs både kvantitativa stadsbyggnadsanalyser och bedömningar utifrån forskningsresultat, lokala dialoger och kommunala mål med koppling till temat.

I litteraturen (Fainstein 2010, Becker & Vanclay 2003 se Levin & Gil Solá 2021) har påpekats sociala konsekvensanalysers tendens att fokusera på att enbart minska de negativa konsekvenserna. En relevant fråga i sammanhanget är om det går att uppnå social rättvisa om fokus ligger enbart på att begränsa eventuella negativa effekter. I den sammanvägda bedömningen av stadsdelens kvaliteter och brister syntetiseras resultatet där slutsatser och rekommendationer syftar till att maximera de positiva sociala konsekvenserna i och med utvecklingen av Morö Backe centrum.

På nästa sida beskrivs närmare vad som menas med platser, identitet, funktioner och tillgänglighet och varför de är viktiga teman för socialt värdeskapande. Här motiveras även valet av utvalda analysteman i Morö Backe centrum.



## ANALYSERADE VÄRDEN I SPACESCAPES MODELL FÖR SOCIAL KONSEKVENSANALYS

I varje projekt görs ett anpassat urval av faktorer utifrån modellens fyra teman platser, identitet, funktioner och tillgänglighet.



## PLATSER

Forskning visar att individer med olika bakgrund alltmer sällan möts i vardagslivet, vilket leder till ett begränsat utbyte mellan samhällsgrupper. Potentialen för socialt utbyte mellan människor påverkas inte minst av stadens form, gatunät och markanvändning. Var målpunkter lokaliseras som tilltalar olika grupper och hur funktionsblandade stadsmiljöerna är. Men viktigt är också hur platser utformas och hur omgivande bebyggelse och målpunkter möter upp dessa. Attraktivt utformade mötesplatser i nära anslutning till målpunkter uppmuntrar och underlättar utbytet mellan människor.

I en större studie kartlade Spacescape människors upplevelser av platskvaliteter som bidrar till levande stadsmiljö. Med hjälp av studien har ett platskvalitetindex tagits fram för att poängsätta platsers attraktivitet som levande mötesplatser. Platskvalitetindexet har använts i denna studie för att analysera Morö Backe centrums torg.

Likväl ger rekreativa platser ett stort socialt värde för många människor. En jämn tillgång på såväl rekreativa platser och levande mötesplatser har också betydelse för jämlika livsvillkor. Inte minst då tillgången grönytor har visat sig ha stor betydelse för människors hälsa. Morö Backe centrums rekreativa kvaliteter analyseras genom tillgång till grönytor, barns möjlighet till fri lek och rörelse på lekplatser och skolgårdar.

## IDENTITET

Platsidentiteten är en del av individbyggandet. Det finns forskning som hävdar att barn får sin identitet

utifrån platsanknytning (Spencer & Wooley 2000). I studier har man även kunnat hitta stöd för att platser och sociala system som förmedlar känslan av tillhörighet dels är viktiga i sig själva, men också har potential att främja en bredare delaktighet i samhället i stort (McCreanor, Penney, Jensen, Witten, Kearns & Barnes 2006).

Ett medvetet arbete med arkitektur, form och design kan bidra till att bygga ett samhälle som håller ihop genom att stärka känslan av tillhörighet och stolthet över den gemensamma miljön. (Regeringskansliet 2018).

För stadsdelar med stora sociala utmaningar och med behov av delvis ny identitet kan nya besöksmål som ökar den sociala blandningen vara särskilt viktiga att skapa. Det är då också betydelsefullt att de är placerade i synliga lägen och att de interagerar visuellt med andra delar av närområdet. (Boverket 2023).

Morö Backe centrums identitet har analyserats med hjälp av genomförd medborgardialog.

## FUNKTIONER

Den fysiska strukturen påverkar genom sin bebyggelse förutsättningar för blandning på olika sätt. Tillgång till förskolor, skolor och offentlig service i allmänhet har stor betydelse för ett fungerande vardagsliv. Tillgången kan även upplevas olika beroende på livsvillkor, ålder, funktionsvariation eller skede av livet.

Inom kategorin funktioner analyseras bostadsbeståndet samt i vilken utsträckning utbudet av service uppfyller människors grundläggande behov och förenklar vardagslivet.

## TILLGÄNGLIGHET

Tillgänglighet syftar här på upplevelsen av närhet till övriga staden och standarden längs gång- och cykelnätet. Hur lätt det är att hitta och röra sig är viktiga parametrar för att uppmuntra fler att gå och cykla till vardags. I förlängningen får tillgängligheten också betydelse för möjligheten att upprätthålla lokal service.

I begreppet tillgänglighet innefattas inte bara de fysiska förutsättningarna, de psykiska möjligheterna lika viktiga. Trygghet en sådan aspekt som kan sätta gränser för i vilken mån människor vistas i det offentliga rummet och tar del av stadens utbud (BRÅ 2023).

För mer socialt utsatta stadsdelar kan en låg tillgänglighet till övriga delar av staden spä på upplevelsen av utanförskap genom att kontakten med människor med i vardagen minskar ytterligare.

Tillgänglighet till staden som helhet handlar också om tillgång på kollektivtrafik och möjlighet till parkering för de som är beroende av bilen i sin vardag.

Här analyseras hur enkelt det är att hitta till och orientera sig inom Morö Backe centrum, gång- och cykelnätets standard och trygghet längs med dess stråk samt parkeringslösningar.



# BEFOLKNING

## HÖG ANDEL ÄLDRE OCH UTRIKESFÖDDA

I Morö Backe centrum bor cirka 1 600 personer. I jämförelse med Skellefteå som helhet är andelen äldre och utrikesfödda hög. Andelen över 80 år är dubbelt så stor medan de utrikesföddas andel av befolkningen är cirka tre gånger fler. Den genomsnittliga årsinkomsten är 60 000 kronor lägre och andelen förvärvsarbetande 65 procent, att jämföra med 85 procent i kommunen som helhet.

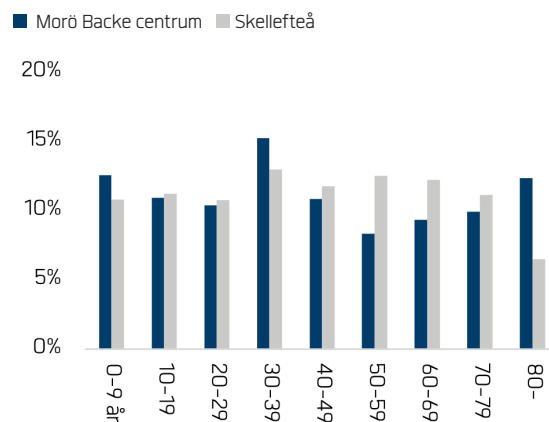
## BOENDESEGREGATIONEN ÄR TYDLIG

Tillsammans med Anderstorp och närliggande Moröhöjden har Morö Backe centrum Skellefteås lägsta socioekonomiska nivå, motsvarande ett "socioekonomiskt blandat område" och en trea på SCB:s femgradiga skala\* (2021). Samtidigt klassar SCB de omgivande småhusområdena som nivå fem - "mycket goda socioekonomiska förutsättningar". Klassning visar därmed på en tydlig lokal boendesegregation.

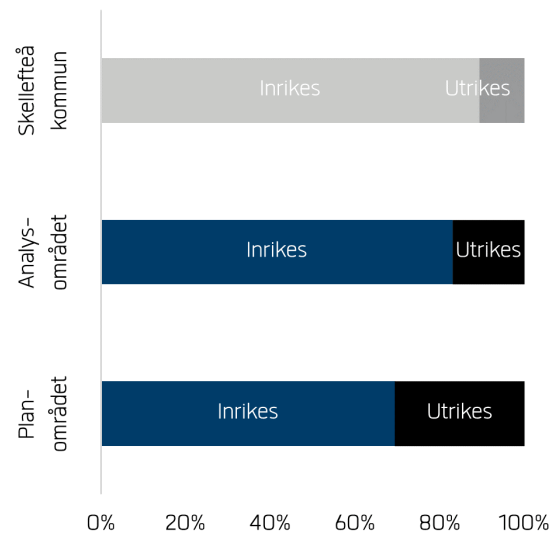
## LITEN SEGREGATION NATIONELLT SETT

Med det sagt har Skellefteå ur ett nationellt perspektiv goda socioekonomiska förutsättningar. I ett godtyckligt urval av kommuner av likvärdig storlek (Trollhättan, Luleå, Borlänge, Kalmar, Landskrona och Sandviken) tillhör, undantaget i Kalmar, mellan en fjärdedel och en tredjedel av befolkningen klass ett eller två (områden med socioekonomiska utmaningar alternativt stora sådana). I Skellefteå är samma andel två procent.

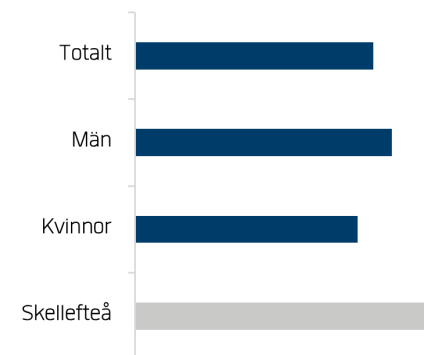
*\*SCB:s indelning bygger på andel personer med låg ekonomisk standard, förgymnasial utbildning samt andel personer med ekonomiskt bistånd längre än tio månader och eller som har varit arbetslösa längre än sex månader.*



ÅLDERSFÖRDELNING (SCB 2022)



FÖDELSELAND (SKELLEFTEÅ KOMMUN 2023 & SCB 2022)



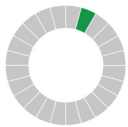
GENOMSnittlig ÅRSINKOMST I TUSENTALS KRONOR (SCB 2021)

**65%** MORÖ BACKE CENTRUM

**84%** SKELLEFTEÅ

ANDEL FÖRVÄRVSARBETANDE MELLAN 16 OCH 64 ÅR (SCB 2021)





# TILLGÅNG TILL GRÖNYTOR

## SOCIALT VÄRDE

Gröna platser i staden ger möjlighet till rekreation och naturupplevelser. Forskning visar att närhet till gröna platser med i huvudsak vegetationstäckt mark främjar hälsa och välbefinnande (Grahn & Stigsdotter 2003). Boende som har nära till grönytor har visat sig använda dessa oftare och längre stunder och uppvisar färre stressrelaterade besvär. Speciellt barn har visat sig vara friskare om de bor närmare grönområden (Healthy cities 2013). Därför behövs det grönområden nära bostäder och arbetsplatser i städer. Statens folkhälsoinstitut beskriver parken som en av de viktigaste platserna i ett bostadsområde då närheten till dessa uppmuntrar till fysisk aktivitet och skapar välbefinnande. Studier visar också att områden med fler parker har en högre andel personer som promenerar eller cyklar (Faskunger 2007).

## MÅL OCH RIKTLINJER

Enligt den fördjupade översiktsplanen (FÖP) för Skellefteå 2030 (Skellefteå kommun 2018b) ska utgångspunkten i Morö Backe vara att bevara de skogsdungar och allmänna ytor som finns insprängda i och runt stadsdelen samt den upplevda närheten till grönska och skog, som är en del av områdets karaktär och identitet. Planområdets närskogar är av särskilt stor betydelse eftersom dess flerbostadsbyggelse saknar egen tomt.

Närskog centrum är en liten skog som används av hundägare och barn. Den är viktig dels för bevarandet av Morö Backes skogskaraktär, dels för ekosystemtjänster och får därför inte exploateras.

Forskning har visat att vi till vardags inte går längre än 200 till 300 meter till grönområden (Grahn & Stigsdotter 2003). Närheten blir extra avgörande för människor med olika funktionsnedsättningar men även barn som idag uppskattas ha en rörelsefrihet på i genomsnitt cirka 300 meter (Boverket 2015).

Vad gäller andel öppna, offentliga plats såsom parker och torg rekommenderar UN Habitat 15 till 20 % (UN Habitat 2023).

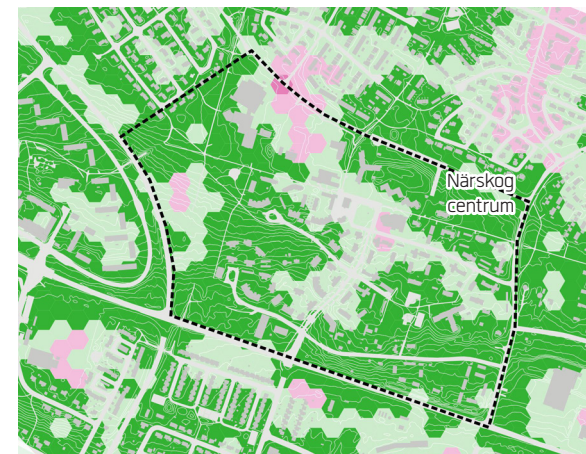
## MORÖ BACKE CENTRUM

### En tredjedel av grönytan i Morö Backe saknar vistelsevärden

Morö Backe centrum innefattar en betydande mängd långsmala gröna ytor i form av vägsrännor och andra impedimentytor som inte uppfyller kriterierna för gröna med socialt värde (se definition under Kartläggning av den byggda miljön på sidan 9).

### God tillgång till socialt värdefulla grönytor

Trots att en tredjedel av de gröna ytorna saknar vistelsevärden uppnås än en god tillgång på socialt värdefulla grönytor (22 %) inom Morö Backe centrum. Inom planområdet är tillgången ännu bättre (35 %). Även analysen av gångavstånd till närmaste värdefulla grönyta indikerar mycket god tillgång. I snitt är gångavståndet 100 meter och nästintill samtliga boende når ett grönområde inom 200 meter.



GÅNGAVSTÅND TILL VÄRDEFULL GRÖNYTA

0-100 m 100-200 m 200-300 300-500 >500 m



GÅNGAVSTÅND TILL PARK

0-100 m 100-200 m 200-300 300-500 >500 m



### Låg tillgång på mångfunktionella parker

Grönytor som är att betrakta som park är däremot få. I snitt är gångavståndet 270 meter till närmaste park (att jämföra med 100 meter för samtliga värdefulla grönytor).

### De boende i Morö Backe centrum värderar grönområdena högt

Att grönyterna är viktiga för många boende stärks av dialogresultatet. Grönskan och dess skogskaraktär lyfts fram som en av Morö Backes främsta kvaliteter och grönområdena nyttjas av både barn som vuxna.

Att bevara de värdefulla grönyterna i samband med vidare förtätning är därmed av stor vikt för att bibehålla de mest positiva delarna av områdets nuvarande identitet.

Samtidigt förefaller det finnas goda möjligheter att förtäta på många av de grönytor som idag ligger i direkt anslutning till de mer fordonsdominerade gatorna utan att tillgången till värdefulla grönytor försämras.

**”Mycket viktigt för området att skog och grönområden bevaras vilket enligt mig är hela orsaken till att Morö Backe är mycket trevligare än andra områden i stan.”**

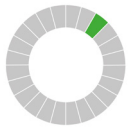
Boende, 30-39 år

**”Väldigt fin pulkabacke som används nästan varje vinterdag. Även fin som grönyta på sommaren för picknick och kubb.”**

Boende, 30-39 år







# TILLGÅNG TILL LEKPLATSER

## SOCIALT VÄRDE

Offentliga platser att leka på är avgörande för barns fysiska, mentala och sociala utveckling. De behöver bra och varierade lekplatser som möjliggör möten med barn och vuxna från både den egna och andra stadsdelar.

Barns rörelsefrihet har minskat de senaste decennierna, och behovet av korta avstånd har följaktligen ökat. Om avståndet till lekparken gör att barnet blir beroende av vuxna för att ta sig dit, riskerar aktivitetsnivån att dras ned markant (Boverket 2015, Karsten 2016). Tillgång till rymliga utemiljöer i anslutning till förskola, skola och bostad har visat sig vara avgörande för så mycket som en tredjedel av barns rörelsebehov (Movium 2016).

Lekvänliga ytor omfattar även mer informella områden som är outnyttjade och övergivna, till exempel bakgator, återvändsgränder, ödetomter och igenvuxna fält, där det är lätt för barn att göra avtryck och skapa egna platser (Tranter & Sharpe 2008 se Jansson & Herbert 2023).

## MÅL OCH RIKTLINJER

I Skellefteå delas lekplatser in i fyra kategorier:

- närlekplats
- stadsdelslekplats
- utflyktslekplats
- lekskog

Stadsdelslekplatser ska ligga inom max 500 meters trafiksäker promenadväg. Lekplatserna bör innehålla ett större utbud av lekutrustning och ska i största möjliga mån inkludera omgärdande växtlighet. Lekmiljön får gärna delas upp i olika öppna och slutna delar. Stadsdelslekplatsen riktar sig till barn mellan 1 och 12 år, vilket är ett bredare åldersspann än för närlekplatsen. (Skellefteå kommun 2021).

Närlekplatser ska finnas som komplement för de minsta barnen på 1-6 år i områden med barriäreffekter. Som riktlinje bör barnen kunna ta sig till en närlekplats inom 300 meters promenad. Dessa lekplatser är bättre anpassade för mindre barn och för vardagslek som komplement till hemmaleken. De ska innehålla sittplatser och helst kunna erbjuda skugga mitt på dagen. Även närlekplatsen ska i största möjliga mån innefatta omgivande växtlighet, gärna med en småskalig och ombonad känsla. (Skellefteå kommun 2021).

## MORÖ BACKE CENTRUM IDAG

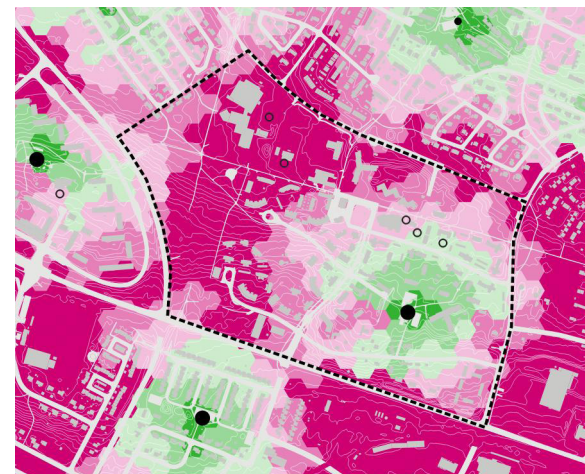
### Stadsdelslekplatsen Stjärnan – en av Skellefteås bästa lekplatser

Inom planområdet finns idag endast stadsdelslekplatsen Stjärnan som nås inom 500 meter promenadväg från en större del av områdets bostäder. Från västra sidan behöver Morö Backevägen korsas, vilken saknar övergångsställen. Stjärnan är högkvalitativ och toppar listan över Skellefteås bästa lekplatser i en analys baserad på Moviums lekplatsutvärderingsmetod (Filipsson 2019).



GÅNGAVSTÅND TILL STADSDELSLEKPLATS

■ <100 ■ 100-300 ■ 300-500 ■ 500-600 ■ 600-700 ■ >700 m



GÅNGAVSTÅND TILL NÄR- ELLER STADSDELSLEKPLATS

■ <100 ■ 100-200 ■ 200-300 ■ 300-400 ■ 400-500 ■ >500 m

● Stadsdelslekplats ● Närlekplats ○ Gård



### Brist på lekplatser för yngre barn

Tillgången till nära vardagslek för främst yngre barn är sämre. Bristen på närlekplatser gör att dessa i stället är hänvisade till förskole- och skolgårdar efter att verksamheterna stängt. Det är ett känsligt system och grindar och stängsel kan göra det otydligt huruvida gårdarna är öppna för allmänheten eller inte.

### ”Saknar bra lekplats för mindre barn”

Boende, 30-39 år

### Hög andel barn gör lektillgången extra viktig

Som konstaterats i befolkningsstatistiken har Morö Backe en relativt sett hög andel barn upp till nio år och tillgången på lekplatser bör vara bättre anpassade efter dessa. I lekplatsinventeringen (Filipsson 2019) beräknades antal barn per lekplats i Morö Backe uppgå till 146 stycken, att jämföra med medelvärdet 86 för Skellefteås alla stadsdelar. I inventeringen konstateras även att gungor ämnade åt yngre barn är uppskattade av de föräldrar som kommit till tals under utredningen, men att det saknas på många platser, däribland på Morö Backes lekplats Stjärnan.

### Trafiksepareringen ger trafiksäkra men långa promenadvägar

Stadsdelslekplatserna Färgglada lekplatsen och Sagolekplatsen söder respektive väster om planområdet nås enbart trafiksäkert via en tunnel under vardera trafikled Östra Leden och Torsgatan, vilket gör sannolikheten för utbyte mellan stadsdelarna mindre.



STADSDELSLEKPLATSEN STJÄRNAN I VINTERSKRUD

### Tillgången till informella lekytor är god

Bristen på anordnade lekplatser inom Morö Backe kan delvis kompenseras av stadsstrukturen med stora öppna ytor utan biltrafik och mycket skogs- och grönområden som ger barn goda förutsättningar för kreativ och självständig lek. Tillgången på informella lekytor är således mycket god. Dessa kräver dock i större utsträckning att barnen har

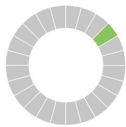
tillåtelse att leka på egen hand, utan övervakning av vuxna, vilket återigen gäller de något äldre barnen.

Om skogsområdet väster om Morö Backe skola:

”Galet mycket barn som leker här både skoltid och annan tid.”

Arbetande i Morö Backe centrum, 30-39 år





# SKOLGÅRDARNAS STORLEK

## SOCIALT VÄRDE

Jämte lekplatser är skolgården viktig för barn och ungas möjligheter att röra på sig i sin närmiljö och dess utformning är således en folkhälsofråga. För att undervisningen i skolan ska fungera måste det finnas en bra utemiljö där barnen kan röra sig, springa och leka. Forskning visar att detta påverkar studieresultaten (Sosial- og helsedirektoratet 2003).

Tillgången på friytor för lek och utevistelse är i plan- och bygglagen 8 kap. 9 § (PBL 2010:900) definierat som ett allmänt intresse och barns rätt till lek, vila och rekreation anpassad efter dess ålder måste bevakas enligt artikel 31 i barnkonventionen (Unicef Sverige 2018).

Gårdens storlek och utformning sätter ramarna för aktiviteter och möjligheten för barnen att utmana och utveckla sin fysiska, mentala och sociala kompetens (Boverket 2015).

## MÅL OCH RIKTLINJER

Gällande förskolegårdars storlek är 40 kvadratmeter gårdsyta per barn ett rimligt mått (Boverket 2015). Gällande skolgårdars storlek är 30 kvadratmeter gårdsyta per barn ett rimligt mått (Boverket 2015).

Den totala storleken på friytan bör överstiga 3 000 kvadratmeter för att barnen ska kunna utveckla lek och socialt samspel på ett sätt som tillgodoser deras behov (Mårtensson, Boldemann, Söderström, Blenow, Englund & Grahn 2009).

## MORÖ BACKE CENTRUM IDAG

### Endast en av sex förskolegårdar är tillräckligt stora

Om kapaciteten på områdets sex förskolor är fullt utnyttjad når endast Stackgatan 9 upp till Boverkets rekommendationer. Samtliga förskolegårdar är mindre än 3 000 kvadratmeter. Stackgatan 3, 5 och 7 har en gemensam gård motsvarande 36 kvadratmeter per barn, medan barn på Norrskanets och Björkbackens har mindre än 30 kvadratmeter gårdsyta var.



### STACKGATAN 3, 5 OCH 7:S FÖRSKOLEGÅRD

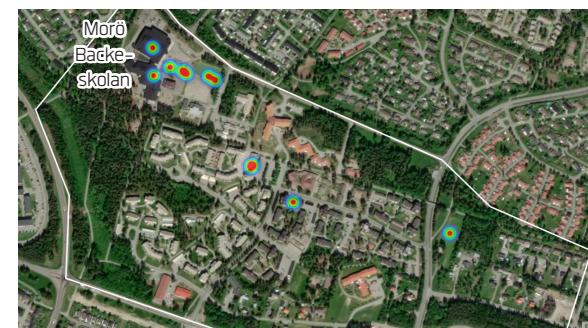
Gården är stor men delas av tre förskolor med kapacitet för totalt 60 barn. Användningen av förskolegårdarna förändras helt under vintertid.

## Morö Backeskolans skolgård uppfyller riktlinjerna

Områdets enda skola har 30 kvadratmeter gård per barn. Skolan har många elever och gårdsytan överstiger vida 3 000 kvadratmeter.

## Skolgården populära bland barn och unga i dialogen

När åldersgruppen 10-19 ska markera ut bra platser i Morö Backe kommer skolan klart främst. Det är framför allt utbudet av fritidsaktiviteter som uppskattas.



## BRA PLATSER ENLIGT 10-19 ÅRINGAR

Morö Backeskolans skolgård uppskattas för dess utbud av fritidsaktiviteter.

**“Man kan spela fotboll och det känns som en bra plats.”**

Boende, 10-19 år





# TORGETS PLATSKVALITET

## SOCIALT VÄRDE

Torg som placeras strategiskt och utformas rätt utgör en viktig del i staden som mötesplats och samlingsrum (Hillier 1996). Rapporten "Jämlika livsvillkor och stadsbyggande" (Legeby, Koch & Marcus, 2016) problematiserar faktumet att individer med olika bakgrund i allt mindre omfattning möter varandra i vardagslivet. Här fyller torg en viktig funktion, speciellt om de placeras där många människor rör sig naturligt såsom i anslutning till kollektivtrafikhållplatser eller centrala stråk.

Olika typer av användning och förhållanden för mikroklimat såsom sol, vind och sittplatser är också avgörande för att skapa förutsättningar för längre vistelser under fler tider på dygnet (Gehl 2008). Utformningen av torget bör inte heller skapa dolda eller skymda platser som kvällstid kan upplevas som otrygga (Boverket, BRÅ & Tryggare Mänskligare Göteborg 2010).

WHO-nätverket Healthy Cities betonar vikten av att utforma torg där trygghets- och tillitsskapande möten mellan människor över generations- och kulturgränser kan ske (Healthy Cities 2013). För att skapa väl använda platser i nya bostadsområden rekommenderar de att i ett tidigt skede involvera en framtida befolkning i utformningen av mötesplatser såsom torg.

## MÅL OCH RIKTLINJER

Enligt Skellefteå utvecklingsstrategi 2030 ska mer liv mellan husen skapas. Mötesplatser och livsmil-

jöer ska vara trygga och tillgängliga och livet mellan husen ge plats för både kommersiellt och kulturellt utbud. (Skellefteå kommun 2024). Om behov uppstår i framtiden ska mark för fler offentliga mötesplatser inom Morö Backe säkras i planen (Skellefteå kommun u.å.a).

Morö Backe torg pekas i den fördjupade översiktsplanen ut som en befintlig mötesplats med potential att bli en trevligare plats (Skellefteå kommun 2018b). Det konstateras även att en ny torgutformning samtidigt kan stärka fritidsgården som mötesplats.

## MORÖ BACKE CENTRUM IDAG

### En mer vistelsevänlig utformning och ökat serviceutbud skulle öka torgets platskvalitet

I analysen av torgets platskvalitet har Spacescapes stadslivsindexmodell använts. Värderingen sker utifrån tre övergripande egenskaper; lätt att nå, mycket att göra och härligt att vara. Vidare värderas omgivande täthet, utbud av service och aktiviteter samt platsen utformning och placering. Resultatet viktas samman till ett värde mellan 0 och 100.

Torget i Morö Backe får i sin nuvarande utformning 37 av 100 poäng. Kvaliteterna har framför allt att göra med att det är bilfritt, kringbyggt, soligt, inte alltför stort och att det finns någon form av aktivitet i bottenvåningarna.

Förbättringspotentialen ligger främst i ökat serviceutbud (vilket i sin tur kräver högre omgivande täthet och målpunkter) samt i utformningen och möbleringen som idag är mycket



Foto: Sveafastigheter

### MORÖ BACKE TORG

Sveafastigheter huserar idag i det tidigare bibliotekets lokaler.

sparsmakad. Torget har successivt tappat butiker och kommersiell service till Solbackens handelsområde norr om Morö Backe, vilket medfört torget tappat sin funktion som naturlig mötesplats (Skellefteå kommun, 2018b). Kvar finns en mindre restaurangverksamhet, fritidsgård och vårdcentral.

**"Jag tycker att allt ser så enformigt ut, allt är samma färg och ser bara tråkigt ut, det behöver komma mer saker man kan göra för nuläget finns bara typ Loftet, MB livs och restaurangen så fler typ butiker och aktiviteter borde komma."**

Besökare 10-19 år



## Medborgarna vill ha mer att göra på torget

Det som enligt stadslivsindexet behöver förbättras går också igen i de boendes önskemål i medborgardialogen. Både boende och besökare efterfrågar mer service som affärer, caféer och restauranger, gärna sådant som lockar fler grupper. Biblioteket är saknat. Generellt eftersträvas en miljö som främjar gemenskap och aktivitet och förbättrar känslan av trygghet och tillhörighet. Precis som indexet indikerar ser man även gärna att torget blir mer gestaltat och möblerat med bänkar, grönska och uteserveringar.

**”Mindre asfalt, mer grönt, mysiga sittplatser, café. Verksamhet, öppna biblioteket, ordna träffpunkter för människor.”**

Arbetande, 40-49 år

## Bland unga är tryggheten särskilt viktig

Bland de boende som är under 20 år efterfrågas särskilt ett tryggare och säkrare torg. Många av dessa uppfattar de som vistas på torget som skumma. Livsmedelbutiken pekas särskilt ut som ett problemställe. Man vill också se mer övervakning, både informellt genom fler människor men också formellt genom kameror och poliser.

**”Få bort MB livs, Loftet gör platsen tryggare eftersom det är mycket folk där.”**

Kvinnlig besökare 10-19 år

## REFERENSER



Foto: Per Blomberg

**DOCKPLATSEN I MALMÖ**

20 poäng. Torgplatsen ligger vackert till men består i princip bara av en öppen yta. En gata som separerar intilliggande bebyggelse med restauranger i bottenvåningar från torgytan.



Foto: Per Blomberg

**MOBILIA TORG I MALMÖ**

60 poäng. Ett torg mitt i Mobilia handelsområde förbundet med kringliggande kvarter genom ett genomgående cykelstråk. Nya högre bostadshus runt torget har bidragit med stadsliv under längre tid av dagen.



Foto: Per Blomberg

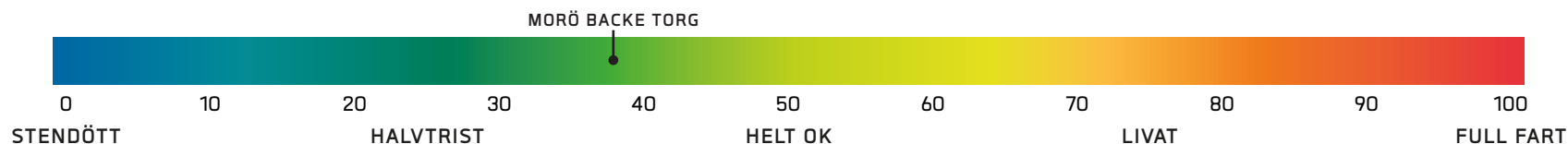
**BARA TORG I SVEDALA**

36 poäng. Ett klassiskt, fyrkantigt torg med bibliotek, restaurang, mäk-lare, blomsteraffär, fotvård och apotek i bottenvåningar och bostäder ovanför. På torget står ofta vagnar med matförsäljning.



**CLEMENSSTORGET I LUND**

72 poäng. Torget ligger intill Lunds centralstation med både buss- och spårvagnsförbindelse. Torget är kantat av gamla byggnader med verksamheter i bottenvåningarna och torgytan är utsmyckad och möblerad.





## STADSDELENS IDENTITET

## SOCIALT VÄRDE

Platsidentitet kan beskrivas och förklaras på flera sätt men tolkas här som de karaktärsdrag som invånare förknippar området med, både genom individuella och kollektiva upplevelser. Karaktärsdrag, unika företeelser, utformning, aktiviteter, funktioner och verksamheter kan vara viktiga faktorer i att etablera olika berättelser om en plats (Borén & Koch 2009). Kulturvärden är en annan byggsten som kan handla om bevarandet av materiella kulturmiljöer men också tillskapandet av nya värden genom exempelvis offentlig konst och arkitektur, vilket har potential att utveckla platsidentiteten (Legeby et al. 2016).

I undersökningen av Morö Backe centrum's platsidentitet har främst resultatet av medborgardialogen använts som underlag, vid sidan av kommunens syn på områdets karaktärskapande kvaliteter.

## MÅL OCH RIKTLINJER

## Bevara den goda närheten till grönska och skog

Grönska i form av närskogar, skogsdungar och allmänna ytor finns insprängda i och runt Morö Backe och bidrar till en upplevd närhet till naturen. Skogskaraktären är, som tidigare nämnt, en viktig del av Morö Backes identitet och bör bevaras (Skellefteå kommun 2018b).

## MORÖ BACKE CENTRUM IDAG

Enligt kommunens strategi "Skellefteå 2030" (Skellefteå kommun 2018b) karaktäriseras Morö Backe centrum av skogskänsla, en tydlig funktions och trafikseparering och en relativt homogen byggnadsstil. I medborgardialogen undersöktes Morö Backes centrums platsidentitet genom att de boende och besökarna fick ange tre ord de ansåg vara mest utmärkande för stadsdelen. Resultatet illustreras i ordmolnet till höger där storleken motsvarar hur frekvent förekommande ett ord är. Svaren har bearbetats och synonymer har slagits samman.

Platsidentiteten är påfallande negativ bland både boende och besökare

Även om naturen och skogskaraktären tycks vara viktiga är det inte de gröna kvaliteterna som i första hand präglar stadsdelens identitet bland varken boende och besökare.

Bilden som framträder i bägge grupperna är dyster och en överhängande majoritet av ordvalen har negativ klang. Morö Backe upplevs som ett "otryggt", "läskigt" och "osäkert" område. Det hänger sannolikt samman med att det även känns "tomt" och "ödsligt". Det i sin tur har en koppling till att området upplevs som "tråkigt", vilket indikerar tidigare beskriven brist på service.

Jämte de mer abstrakta dragen framgår att även den byggda miljön påverkar i och med ordval som "fult" och "kalt". Att "lägenheter", "bostäder" och "hus" används av flertalet som ett av tre karaktärsdrag säger också mycket om upplevelsen av Morö Backe.



ORDMOLN MED DE VANLIGASTE BESKRIVNINGARNA AV  
MORÖ BACKE CENTRUMS PLATSIDENTITET

Ordmolnet illustrerar hur Morö Backe centrumsk drag beskrivits av boende och besökare i den digitala dialogen. Storleken på ordet motsvarar hur vanligt förekommande det är.





# VARIATION AV BOENDEFORMER

## SOCIALT VÄRDE

Variationen av boendeformer, upplåtelseformer, pris och storlek har stor betydelse för vilka boendegrupper en stadsdel får. Mindre lägenheter gör det möjligt för ungdomar, ensamstående föräldrar och äldre att bosätta sig, medan större bostäder krävs för att locka, eller behålla, barnfamiljer. En blandning av boendeformer gör det möjligt att stanna kvar under livets alla skeden, eller vid plötsligt förändrade livssituationer. På äldre dagar är det för många en trygghet att kunna flytta till en mindre, eller på annat sätt mer lämplig, bostad inom samma område.

Ett breddat bostadsutbud har i tidigare studier visat sig ha särskilt stor betydelse för att höja en stadsdels socioekonomiska status. Det finns ett direkt statistiskt samband mellan breddat bostadsutbud och flyttnetto av förvärvsarbetande (Evidens 2023). Ett ökat bostadsutbud får därmed inte bara positiva konsekvenser för stadsdelen, det kan också minska boendesegregationen i staden i stort.

## MÅL OCH RIKTLINJER

Enligt utvecklingsstrategin ska Skellefteås bostadsplanering motverka segregation. Kommunen ska planera och möjliggöra för områden med blandad bebyggelse bestående av såväl hyres- och bostadsrätter som villor. Byggandet ska anpassas efter olika livsstilar och boendekonstellationer, snabba flyttkedjor och ett förändrat arbetsliv. (Skellefteå kommun 2024).

I en kommunintern social konsekvensanalys konstaterades nyligen att Skellefteå befinner sig i ett

gynnsamt läge där det finns goda möjligheter att bygga bort segregation innan större socioekonomiska utmaningar har uppstått (Skellefteå kommun, u.å.a).

## MORÖ BACKE CENTRUM IDAG

### Ensidigt utbud bidrar till bostadssegregation

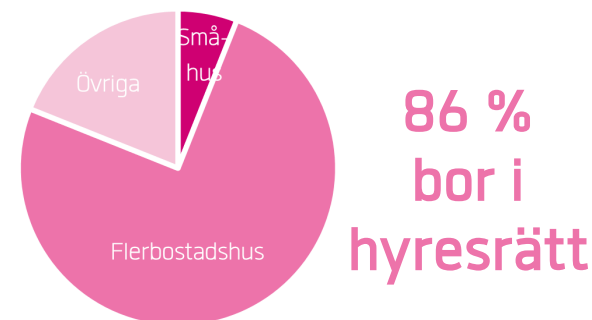
Morö backe är jämte Skelleftehamn och Anderstorp ett av de mer segregrande områdena inom Skellefteås stadsområde. Den i föregående avsnitt beskrivna funktionssepareringen av bostadstyper gör att centrum enbart består av flerbostadsbebyggelse, varav i princip samtliga är hyresrätter. Det ensidiga bostadsutbudet av hyresrätter innebär små möjligheter att attrahera socioekonomiskt starkare grupper. Utbudet möter inte heller behoven hos barnfamiljer som vill flytta till ett mindre hus.

### Oproportionerligt stor andel stödboenden

I diagrammet till höger framgår att Morö Backe centrum har betydligt fler stödboenden per invånare än andra stadsdelar i Skellefteå. Att samla dessa boendeformer på ett ställe har sannolikt effektivitetsfördelar ur ett kommunalt perspektiv men den stora koncentrationen riskerar samtidigt att bidra till en mer negativ prägel i området. En mer jämnt fördelad lokalisering av stödboende vore att föredra.

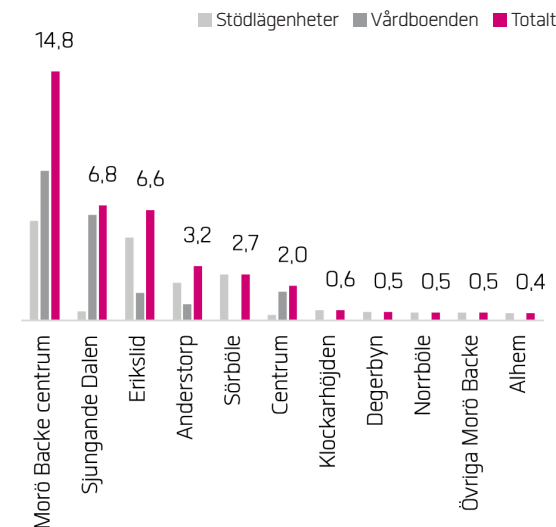
### Äldreboende gör det möjligt att bo kvar

De tre äldreboenden ger å andra sidan seniorer goda möjligheter att bo kvar i Morö Backe när de inte längre kan leva ensamma, vilket är en styrka i bostadsutbudet.



FÖRDELNING AV BOSTÄDER (SCB 2022)

Flerbostadshusen dominerar. En övervägande majoritet i Morö Backe centrum bor i hyresrätter. Resten av befolkningen bor i äganderätter (6%) eller i bostäder tillhörande kategorin "övrigt" (8%).



STÖDLÄGENHETER PER 100 INVÅNARE

Morö Backe centrum har överlägset flest stöd- och omsorgsboenden relativt storlek bland Skellefteås stadsdelar.





# TILLGÅNG TILL SERVICE OCH KULTUR

## SOCIALT VÄRDE

Tillgång till service, i synnerhet den kommersiella, har visat ha stor betydelse för såväl ett områdes attraktivitet på bostadsmarknaden (SLL 2011, Göteborgs stad m. fl. 2016 & Region Skåne 2019) och för lika livsvillkor (Göteborgs stad 2014). Inte minst för att en lokalt tillgänglig mångfald av service gör vardagen lättare och beroende av bilen mindre (Ewing & Cervero 2010).

Tillgången till kultur och sociala sammanhang utanför skolan kan även ge barn en ökad känsla av deltagande och inflytande (Karsten 2016). Här är inte minst tillgången till kostnadsfria aktiviteter viktiga. För att tillgängliggöra kulturutbudet bland grupper med lägre socioekonomi är det särskilt viktigt med kostnadsfria och väl synliga aktiviteter (Karsten 2016).

## MÅL OCH RIKTLINJER

Skellefteå ska erbjuda upplevelser och kultur som vågar. Arenor, scener och friluftsmiljöer ska utvecklas och formas av användarna. (Skellefteå kommun 2024). Att öka utbudet av kulturella aktiviteter är även ett sätt att locka fler grupper till segregerade områden (Skellefteå kommun, u.å.a).

Tillgång till service är en komponent i Sveriges nationella miljömål kring god bebyggd miljö.

| ✓                     | ✗                   |
|-----------------------|---------------------|
| GRUNDLÄGGANDE         |                     |
| VÅRD-CENTRAL          | DAGLIGVARUHANDEL    |
| GRUNDSKOLA            |                     |
| ÖVRIG                 |                     |
| FÖRSKOLA              | GYMNASIESKOLA       |
| ÄLDREBOENDE           | KULTURSKOLA         |
| FRITIDSGÅRD           | BIBLIOTEK           |
| IDROTTSANLÄGGNING     | APOTEK              |
| 4H-GÅRD               | GYM                 |
| SAMLINGSLOKAL         | KOMMERSIELL SERVICE |
| RESTAURANG            | SÄLLANKÖPSHANDEL    |
| ÖVRIG DAGLIGVARUBUTIK |                     |
| DAGLIG VERKSAMHET     |                     |

### SERVICEUTBUDET INOM MORÖ BACKE CENTRUM

Till vänster listas service som finns, till höger det som saknas utifrån ett rimligt utbud sett till människors mer vardagliga behov.

## MORÖ BACKE CENTRUM IDAG

### Det grundläggande servicebehovet är inte uppfyllt

Morö Backe centrum saknar en större livsmedelsaffär för att kunna tillgodose invånarnas mest grundläggande servicebehov. Att det upplevs som en brist av många blir tydligt i dialogens önskemål om utvecklingen av centrum. Det finns idag endast ett



### SERVICE INOM MORÖ BACKE

● Kommersiell service ● Offentlig service

livs med begränsat utbud. Närmaste dagligvarubutik ligger i Moröhöjden, över en kilometers gångväg från Morö Backe torg. Promenadavståndet är här dubbelt så långt som fågelvägen på grund av Östra Ledens barriäreffekter. Mellan torget och matbutiken går även en direktbuss med turtäthet på 15 minuter i maxtimmen och 30 minuter övrig tid.

### Offentlig service med betoning på vård dominerar

Som framgår av kartbilden ovan är den offentliga servicen betydligt vanligare än den kommersiella i Morö Backe centrum och vård- och omsorgsinrättningar dominerar. Inom planområdet finns en vårdcentral, tre äldreboenden och sju kombinerade boenden och dagliga verksamheter. Det är service som

endast kommer en liten grupp invånare till del men som sätter sin prägel på området.

### **Kommersiell service har svårt att konkurrera med Solbacken**

Den kommersiella servicen har tappat flera funktioner till bland annat Solbackens handelsområde, som ligger direkt norr om stadsdelen (Skellefteå kommun 2018b). Dagens utbud består av en restaurang, öppen fram till 19, och ett livs, båda belägna på torget.

**”Centrum har blivit ”tråkigt”. Där det tidigare fanns butik, post, bank, frissor och bibliotek finns numer inget. Ett mer levande centrum vore fint.”**

Boende, 40-49 år

### **Biblioteket är saknat**

Inom Morö Backe centrum finns förskolor och en 4H-gård för de yngre barnen och en tennisplan, idrottshall och fritidsgård för ungdomar. Det nedlagda lokala biblioteket var en viktig mötesplats (Skellefteå kommun, u.å.a) och i medborgardialogen uttrycker många en saknad av det. De boende är numer hänvisade till centrala staden för kulturupplevelser.

### **Det råder en generell brist på aktivitet snarare än viss servicetyp**

Utöver matbutik tycks det i dialogen inte finnas en brist inom en viss servicekategori, utan det är snarare en brist på verksamheter generellt, som bidrar med liv och aktivitet till området som behövs. Exakt hur den tar form, och om den är offentlig eller kommersiell, tycks vara av underordnad betydelse.



**SERVICE PÅ MORÖ BACKE TORG**

En thairestaurang som stänger 19 och ett livs är idag torgets enda kommersiella service. Därutöver finns en fritidsgård och Sveafastigheters kontor.



**4H-GÅRD I MORÖ BACKE CENTRUM**

4H-gården drivs av en förening och är ett uppskattat besöksmål.

**”Ett levande torg med en lite kioskbutik och café. Bra och enkel utflykt för de tre vård- och omsorgsboenden som finns på Morö Backe.”**

Arbetande i Morö Backe centrum, 50-59 år

**”Trevligt med ett mer levande centrum. Pub, butik, kontor.”**

Boende, 50-59 år

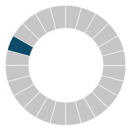
### **4H-gården är en uppskattad**

4H-gården är utpekad som en av områdets huvudsakliga kvaliteter i medborgardialogen, i synnerhet bland kvinnor. Den är sannolikt också en av få platser i Morö Backe centrum som lockar besökare från andra stadsdelar. Bland de män som lämnat kommentarer om bra platser är nästintill samtliga mellan 10 och 19 år. De lyfter i stället fram sportanläggningarna och fritidsgården.

**”4H gården är en otroligt bra plats för barnfamiljer att kunna besöka året runt, man får lära sig om djur, fika på somrarna samt gå på loppis.”**

Boende, 20-29 år





# ORIENTERBARHET FÖR GÅENDE OCH CYKLISTER

## SOCIALT VÄRDE

Staden gatunät kan beroende på dess struktur medverka till både närhet och avstånd mellan olika stadsdelar och stadsrum. Vid sidan av fysiska avstånd i meter har stadsbyggnadsforskningen även funnit att avståndet i riktningsförändringar längs gatunätet har haft stor betydelse för hur människor upplever närhet mellan stadsrum och indirekt även väljer väg för att ta sig mellan stadsrum (Hillier 1996). Stadsdelar som saknar rumsligt välintegrerade gator som upplevs som naturliga rörelsestråk genom staden får därmed en social segregation på köpet. I vissa fall är den fysiska segregationen medvetet planerad och väl fungerande (exempelvis så saknas incitament för naturlig genomströmning av gående genom ett hamnindustriområde). I andra fall kan den fysiska segregationen vara problematiskt om den minskar det potentiella serviceunderlaget för den lokala handeln, eller ökar upplevelsen av utanförskap för boende som redan upplever ett socialt utanförskap.

Forskning visar att segregerade stadsdelar tenderar att ha offentliga rum som i betydligt högre grad befolkas av närboende än från staden i stort. Den fysiska strukturen, i form av gator och platser, är således avgörande för att möjliggöra så kallad *co-presence*, alltså möten och samnärvaro mellan olika grupper (Legeby 2013). Den här typen av möten har potential att motverka stigmatisering och mytbildning (Legeby, Koch & Marcus 2015).

## MÅL OCH RIKTLINJER

Kopplingen mellan Solbacken och Morö Backe centrum kan förbättras och göras trevligare genom mer anlagda ytor och belysning. Kopplingen till rekreationsområdet på Moröhöjden kan förtydligas med skyltning. (Skelefteå kommun 2018b).





## MORÖ BACKE CENTRUM IDAG

**Långa avstånd mellan entréer, trafikbarriärer och grönområde ger en begränsad orienterbarhet till Morö Backe centrum**

I kartan till höger framgår att det är långa avstånd mellan entréer till Morö Backe centrum från omgivande gator. Från Svedjevägen i öster saknas dessutom ordnande passager för gående och cyklister där siktlinjerna gör det naturligt att vilja ta sig in i området. Denna brist manifesterar sig i synliga smitvägar i vegetationen.

### Morö Backe torg syns dåligt

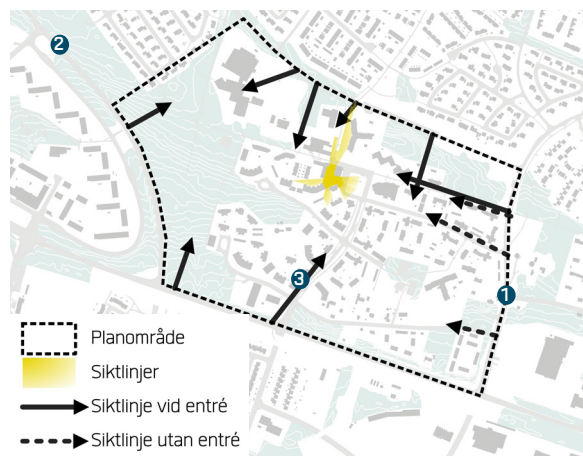
En viktig egenskap hos välbesökta mötesplatser är att det normalt finns en god lokal överblick och en nära kontakt med gator som gent leder vidare till andra stadsdelar. Morö Backe torg saknar båda dessa egenskaper. Siktlinjerna ut från torget är bäst norrut, men även där begränsas de visuella kopplingarna kraftigt av den oregelbundna bebyggelsestrukturen och grönskan.

För att vidare analysera områdets orienterbarhet för gående och cyklister och för att undersöka vilka stråk som är särskilt viktiga för att koppla samman Morö Backe centrum med övriga stadsdelar, har Space syntax-måttet rumsintegration använts (Hillier 1996).

Space syntaxanalysen redovisas på nästa sida.

### Det funktionsseparerade gatunät isolerar Morö Backe centrum

Morö Backe centrums bebyggelsestruktur präglas av en tydlig trafikseparering där gång- och cykel-



SIKTLINJER MOT OCH INOM MORÖ BACKE

trafiken till stora delar särskilt från biltrafiken. Trafiksepareringen lyser tydligt igenom den rumsintegrationsanalysen. Morö Backe centrum består av ett fåtal väl integrerade gaturum som i sin tur består av långa gång- och cykelstråk utan tillgänglighet för biltrafik. Samtidigt är stadsdelen tydligt rumsligt avskild från de mer fordonsdominerade gatorna som i sin tur utgör de mest genå gatorna i Skellefteå som helhet (Höjdgatan, Torsgatan, Östra leden och Svedjevägen). På så vis skapas barriärer kring stadsdelen.

Ett effektivt sätt att öka den upplevda närheten mellan Morö Backe centrum och omgivningen vore att skapa fler tydliga kopplingar till de idag fordonsdominerade gatorna och i nästa steg även förbättra infrastrukturen för gående och cyklister längs dessa.

Den fysiska segregationen förstärks ytterligare av den täta grönskan mellan omgivande stadsdelar och Morö Backe centrum.



INFORMELL PASSAGE FRÅN SVEDJEVÄGEN TILL TELEVVÄGEN



INFORMELL PASSAGE ÖVER ÖSTRA LEDEN



KORSNING UTAN MÖJLIGHET ATT TA SIG ÖVER MORÖ BACKEVÄGEN



### Svårnavigerat gångnät utan naturliga huvudstråk

Vid sidan av de mindre tydliga entréerna till Morö Backe centrum och de omgivande trafikbarriärerna finns även en lokal svag överblick mellan stadsdelens olika bostadsenkla. Systemet av lokalgator innanför huvudvägnätet är omfattande och har i tidigare medborgarundersökningar ansetts vara svårt att orientera sig i (Skellefteå kommun 2018b).

I rumsintegrationsanalysen till höger redovisas väl integrerade stadsrum i varma färger och mer avskilda stadsrum i kallare färger. Tydligt är hur de långa raka gång- och cykelstråken utgör en ryggrad i gång- och cykelnätet. Vid sidan av dessa och i synnerhet i den södra delen finns däremot många mer avskilda stadsrum. Den svaga rumsliga kontakten på grund av trafikbarriärer och saknade kopplingar till stadsdelarna söderut och vidare västerut blir också tydlig i kartan.

Torget är förhållandevis väl integrerat norrut medan kopplingen söderut är sämre.

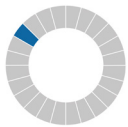
### Ombyggnationen av Östra Leden skulle kunna förstärka isoleringen

I nuläget planeras för en omdragning av E4:an från centrum till Östra Leden. Detta skulle kunna innebära att barriäreffekten förstärks på grund av mittseparering och höjd hastighet. Vid ombyggnation bör det ställas krav på att en ökad barriärverkan kompenseras med fler och bättre passagemöjligheter för gående och cyklister.

#### RUMSLIG INTEGRATION (R6)

Hög rumslig integration ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ Låg rumslig integration





# GÅNG- OCH CYKELNÄTETS KVALITET

## SOCIALT VÄRDE

Gång- och cykel är de mest ekonomiska och hälsofrämjande sätten att ta sig fram i staden. Ett tillgängligt väl framkomligt och trafiksäkert gång- och cykelnät är därför av stort socialt värde. Det gäller inte minst för barn och ungdomar och andra grupper som inte har fri tillgång till bil.

## MÅL OCH RIKTLINJER FRÅN KOMMUN

I den fördjupade översiktsplanens trafikprogram (Skellefteå kommun 2018c) konstateras att huvudcykelstråken successivt behöver byggas ut, knytas ihop och koppla samman stora mötesplatser och målpunkter för att fler ska välja cykeln istället för bilen. Gång- och cykelbanor mellan olika byar och samhällen är även den mest efterfrågade åtgärden bland Skellefteborna själva (Skellefteå kommun 2022).

Följande mål kopplade till gång- och cykelnätet fastslås i FÖP'en:

- Definiera huvudstråk för gångtrafik och länka samman det.
- Utveckla huvudcykelnätet.
- Prioritera gång- och cykelvägar till grundskolor och i centrala delar av kommunens tätorter.

Huvudcykelnätet ska, i den mån det är möjligt, bestå av separerade gång- och cykelbanor och framkomligheten för cyklister prioriteras. Lokalcykelnätet är till för cyklister som färdas kortare sträckor inom en

stadsdel. Lokalnätet består av dels gång- och cykelbanor, dels mindre gator där cykling sker i blandtrafik, som tillsammans binder ihop målpunkter inom stadsdelen. (Skellefteå kommun 2018a).

Huvudstråk för gång- och cykel bör byggas ut norrut i samband med exploatering. Kopplingar för oskyddade trafikanter bör även säkerställas i öst-västlig riktning och mot Solbackens handelsområde. I korsningar med barriärerna Torsgatan, Järnvägsleden och den nya E4:an i Östra leden ska planskilda passager för oskyddade trafikanter eftersträvas. (Skellefteå kommun 2018b).

## ÖVRIGA RIKTLINJER

Rekommenderad maskvidd i huvudcykelnätet är 500 meter (Spacescape, KTH, Chalmers, Sweco, White & VTI 2021). Utifrån dagens läge med integrerade gång- och cykelbanor bör huvudnätets stråk vara minst 4 meter och lokalnätets minst 3 meter (SKR & Trafikverket 2022). Lokalnätet består till stor del av blandtrafikgator. Hastigheten bör inte överstiga 30 km/h (Spacescape, KTH, Chalmers, Sweco, White & VTI 2021).

## MORÖ BACKE CENTRUM IDAG

Eftersom något huvudgångnät ännu inte är definierat för Skellefteå, och cykel- och gångnätet är fullständigt integrerat i analysområdet, utgår analysen av från huvudcykelnätet respektive övrigt gång- och cykelnät.

## Stor maskvidd i huvudcykelnätet

För ett fullständigt huvudcykelnät föreslås att existerande nät kompletteras med länkar genom och norr om Morö Backe centrum. Det skulle även vara fördelaktigt för torget.

## Gång- och cykelbanorna har generellt låg standard

Standarden är över lag låg. Omvägarna i SCAFT-strukturen blir långa, samtidigt som breddkraven i princip inte uppfylls i någon del av nätet. Restidskvoten jämfört med bil in till centrum är ungefär 1,5, vilket är en vanlig gräns för när cykeln anses konkurrenskraftig (Trafikverket 2021).

Lokalnätet är fragmenterat och varierar mellan smala gång- och cykelbanor och blandtrafik med hastighetsgräns 40 km/h, vilket medför stor risk för allvarliga olyckor vid krock. Trafikflödena i bostadsområdena är sannolikt mycket låga. En enkel åtgärd för att öka trafiksäkerheten vore att sänka hastigheterna till 30 km/h och omvandla lokalgatorna för att signalerar låg hastighet.



HUVUDSTRÅK MELLAN CENTRUM OCH NORTHVOLT





## UTRYMME I GÅNG- OCH CYKELNÄTET

### Huvudcykelnät

-  Breddkrav 4 meter uppfyllt
-  Breddkrav 4 meter ej uppfyllt
-  Saknad länk i huvudcykelnät för maskvidd 500 meter

### Lokalcykelnät

-  Breddkrav 3 meter uppfyllt
-  Breddkrav 3 meter ej uppfyllt



# SOCIAL TRYGGHET I STADSMILJÖN

## SOCIALT VÄRDE

Enligt BRÅ (2023) uppger 26 procent av befolkningen mellan 16–84 år att de känner sig ganska eller mycket otrygga, eller att de till följd av otrygghet undviker att gå ut ensamma under sena kvällar i sitt bostadsområde. Känslan av otrygghet är nästan dubbelt så vanlig bland kvinnor än bland män (34 respektive 18 procent), och andelen är som störst bland unga kvinnor i övre tonåren. En fjärdedel av befolkningen har ganska eller mycket ofta under det senaste året har valt en annan väg eller ett annat färdssätt till följd av oro för brott, och även här är andelen kvinnor betydligt högre (31 mot 15 procent).

Enligt Boverket et al. (2010) är socialt trygga stråk av större betydelse än platser eftersom möjligheten att kunna röra sig fritt mellan olika delar av ett område eller en stad under alla tider på dygnet är avgörande i ett demokratiskt samhälle. Faktorer som påverkar upplevelsen av trygghet negativt längs stråk är främst brist på belysning, obefolkade platser och lummig vegetation som skymmer sikten (Andersson 2004). Stråk med överblickbarhet och ”ögon” i form av andra förbipasserande eller lokaler i bottenvåningar ökar upplevelsen av trygghet (Stiftelsen Tryggare Sverige 2020, Boverket et al. 2010). Hur stråk och bebyggelse utformas sätter därför ramar för vardagslivet.

## MÅL OCH RIKTLINJER

Ett mål i Skellefteås utvecklingsstrategi är att skapa mer liv mellan husen (Skellefteå kommun 2024).

Enligt internmaterial kring analyser av trygghet (Skellefteå kommun, u.å.b) lyfts följande faktorer, med inspiration från Huddinge kommuns arbete, fram som trygghetsskapande:

- Väl omhändertagna stadsmiljöer
- Överblickbara, enkelt orienterbara och tydliga stadsmiljöer som ger en känsla av kontroll.
- Befolkade stadsmiljöer som ger en känsla av sedd av och ha indirekt kontakt med andra, förutsatt att dessa andra inte uppfattas som ett hot
- Stadsmiljöer för alla som inte är riktade till, eller ianspråktaga av, en viss grupp avseende ålder, kön, aktivitet etc.

I parkeringsriktlinjerna (Skellefteå kommun 2019) poängteras vikten av trygghet för ett inkluderande och jämställt transportsystem, och att arbetet med frågan kring parkeringsytor bör ske i samverkan mellan privata och offentliga aktörer.

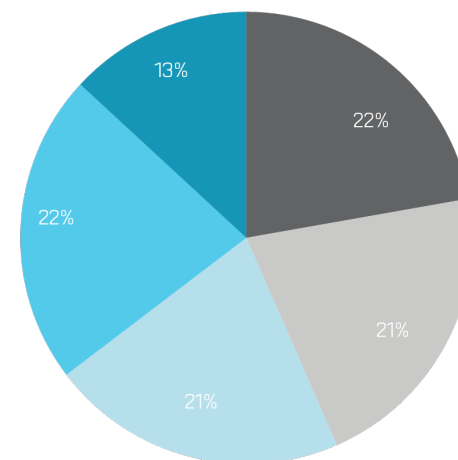
## MORÖ BACKE CENTRUM IDAG

### En tredjedel känner sig otrygga i Morö Backe centrum

Att över en tredjedel av de svarande uppger att de inte känner sig trygga i Morö Backe centrum är anmärkningsvärt stor andel. Som en referens var svarfördelningen på samma fråga i stadsdelen ”Norra city” i Västerås närmare två tredjedelar. Svarsfördelningen ser i stort sett likadan ut oavsett kön och

ålder undantaget gruppen 20-29 år, där uppger så många som 68 procent av de 23 svarande att de inte känner sig trygga och endast en femtedel instämmer i påståendet om trygghet i centrum.

Boende uppger i Morö Backe centrum anser i högre grad än besökare att det är tryggt att vistas i stadsdelen (37 respektive 28 procent). Andelen som upplever det otryggt är däremot i princip densamma.



JAG KÄNNER MIG TRYGG NÄR JAG VISTAS I MORÖ BACKE CENTRUM

■ Instämmer helt ■ Instämmer delvis ■ Neutral  
■ Instämmer delvis inte ■ Instämmer inte alls



### Utbudet av stödboenden utgör är en utmaning för stadsdelens sociala trygghet i utemiljön

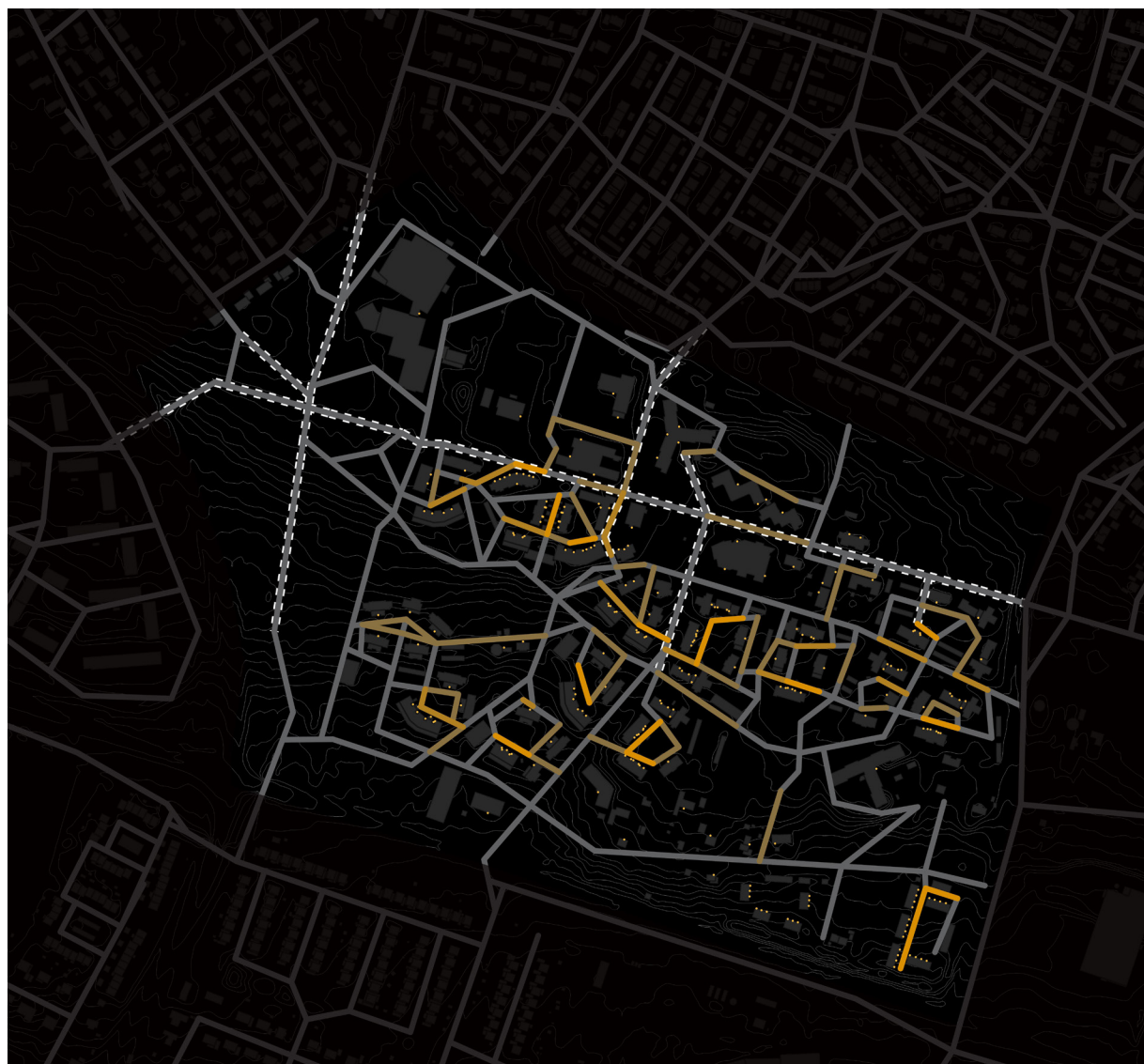
I Morö Backe centrum finns ett stort antal boenden med särskilt stöd, utöver annan typ av vårdverksamhet som beskrivits i avsnittet Tillgång till service och kultur. Detta i sig skapar en utmaning för tryggheten. Av dialogen framkommer att det finns problem med droganvändning och narkotikahandel.

### Bristande naturlig och informell övervakning i utemiljön på grund av bebyggelsestrukturen

Även den fysiska bebyggelsestrukturen i Morö Backe centrum skapar stora utmaningar för sociala tryggheten. Området präglas av mycket och tät skog och grönska, förhållandevis gles struktur med otydliga gränser mellan offentliga och privata ytor med många vägval som sprider ut de låga gångflödena och avsaknad av utåtriktade och kvällsaktiva verksamheter samt entréer som vänder sig bort från gångstråk.

I kartbilden redovisas antalet entréer inom 20 meter per gatusträcka tillsammans med belysning, som är Morö Backe centrum främsta trygghetsskapande element.

I bilden till höger blir det tydligt hur entréerna inte bidrar till den sociala tryggheten längs med huvudstråken utan att det snarare är gårdar och de mest privata delarna som erbjuder den typen av indirekt kontakt mellan bostäder och förbipasserande. Längs de genomgående stråken har försök att kompensera för avsaknaden av byggnader gjorts med hjälp av belysning, men de geografiskt isolerade, långa stråken utan alternativa vägar riskerar ändå att upplevas



ENTRÉTÄTHET OCH BELYSNING LÄNGS MED GÅNGSTRÅK

— 0 — 1-5 — 6-10 — >10 entréer per 100 m — Vällintegrerade stråk

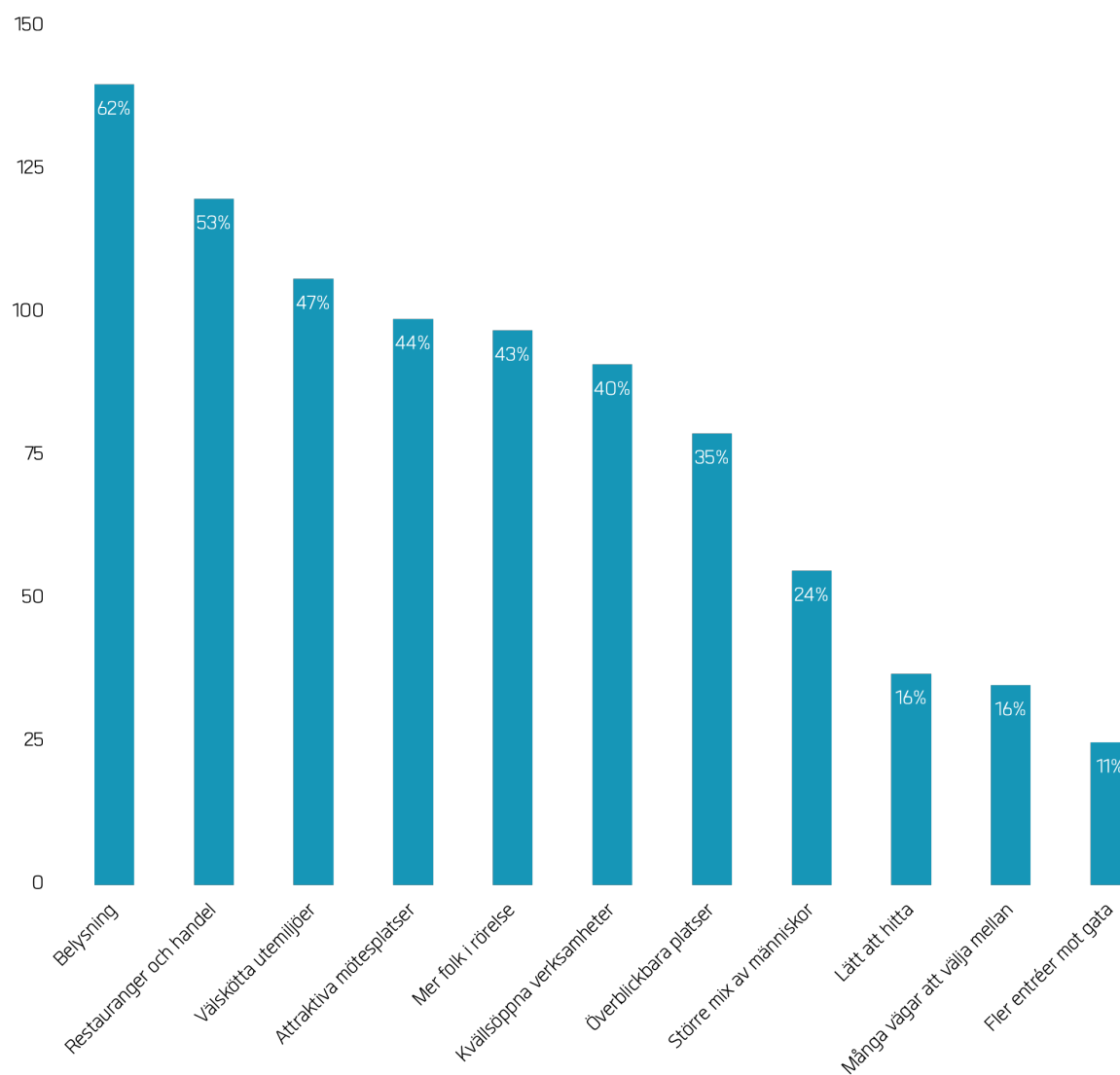
som otrygga och väljas bort. Faktumet att det finns få alternativ till dessa isolerade stråk för att ta sig till och från Morö Backe centrum gör att risken för att boende, och sett till forskningen i synnerhet kvinnor, avstår från att röra sig utomhus efter mörkrets inbrott, med ökad social isolering som följd.

### **Boende och besökare skulle vara mer trygga med bättre belysning och fler verksamheter**

För att öka tryggheten anser fler än hälften av dialogens deltagare att bättre belysning och mer service skulle hjälpa. Välskötta utemiljöer är den tredje mest efterfrågade åtgärden. Belysning som lösning på otrygghetsproblematik är ständigt återkommande i planeringssammanhang och stråken är redan idag väl belysta. En tolkning av resultatet är att de upplevs som mörka på grund av bristen på informell övervakning från omgivningen.

### **Men bebyggelsestrukturen sätter grunden för trygga stråk**

Få tror att mindre konkreta, bebyggelsestrukturella faktorer påverkar såsom orienterbarhet, vägval och entréer mot gata. Eftersom det är åtgärder av mer stadsbyggnadsteknisk karaktär är resultatet inte särskilt förvånande. Det betyder inte att dessa åtgärder ska förkastas, men att de sannolikt ökar invånarnas trygghet på ett mer indirekt plan. En struktur som är lätt att hitta i uppnås genom tydliga gränser mellan offentligt och privat samt raka, bebyggelsekantade stråk som dessutom bidrar till trygghet genom belysning inifrån bostäder och flöden av boende och besökare.



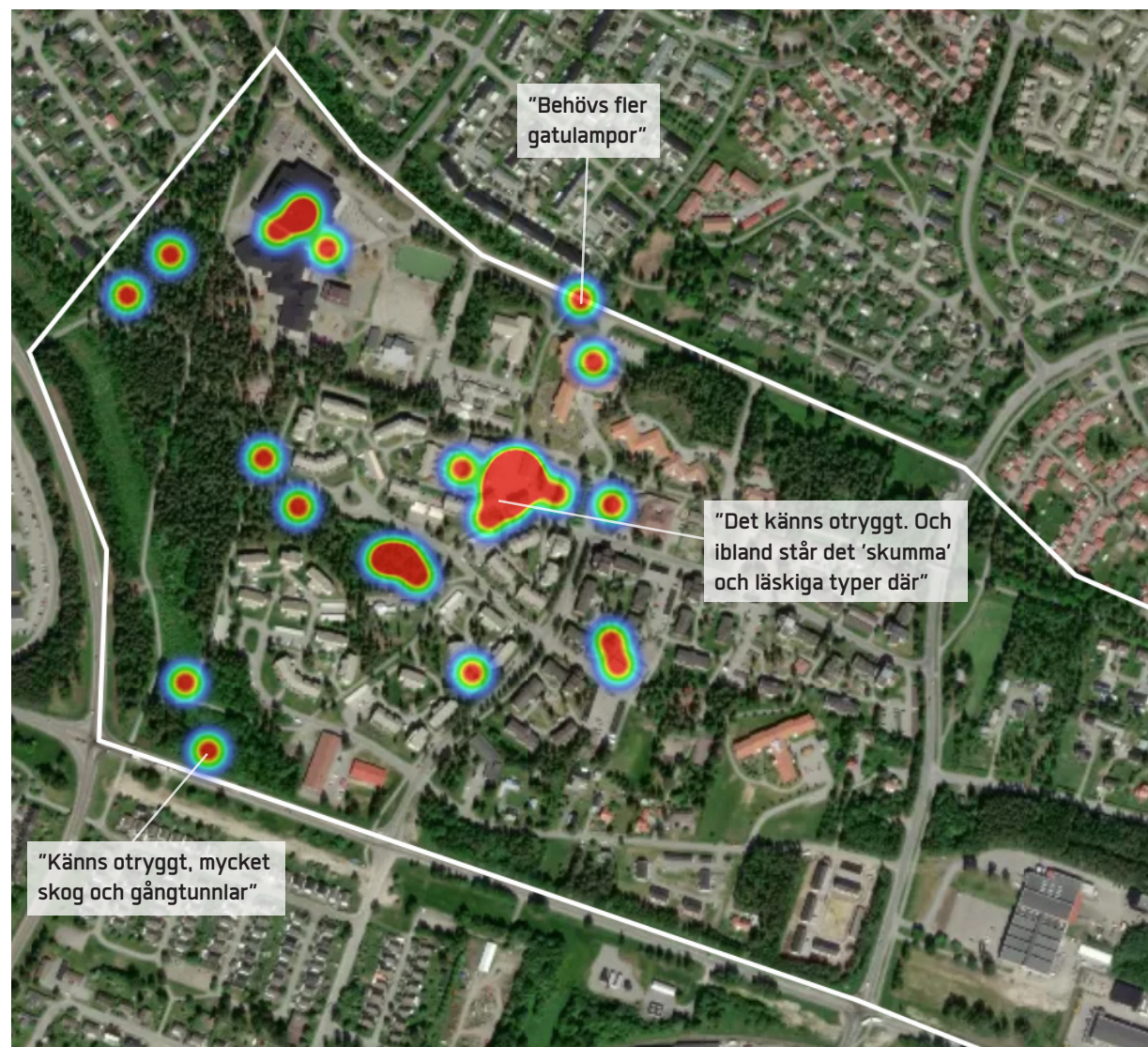
#### **VIKTIGASTE ÅTGÄRDERNA FÖR ATT FÖRBÄTTRA TRYGGHETEN I MORÖ BACKE CENTRUM**

Staplarna beskriver hur många svarande som anser att åtgärden är en av de viktigaste för att förbättra tryggheten. Procentsatsen är samma antal omräknat i hur stor andel av de svarande som har valt aktuell åtgärd. Flera alternativ har kunnat väljas.



### Torget är den mest otrygga platsen

Torget är det huvudsakliga problemområdet utifrån både aktuell och tidigare kommunal dialog, men även stråken i skogspartiet i öster och i viss mån skolan upplevs tidvis som otrygga. En kommunal dialog kompletterar med information kring den huvudsakliga anledningen till otryggheten, vilket är tidigare brott och människor som rör sig där i första hand och bristande belysning i andra.



#### PLATSER SOM BEHÖVER BLI TRYGGARE ENLIGT DIALOGEN

De svarande har fått markerat ut platser som är bra och behöver förbättras. Varje platsmarkör har kodats med en kategori för vad synpunkten handlar om. Värmekartan redovisar vilka platser som har markerats ha förbättringsbehov kopplat till trygghet.



# TILLGÅNG TILL BIL- OCH CYKELPARKERING

## SOCIALT VÄRDE

Cyklister ställer höga krav på cykelparkeringars närhet till målpunkter. En felplacering av ett cykelställ på bara några meter kan ibland vara avgörande för att det inte används och att cyklar i stället parkeras mot träd, bänkar och annan utrustning med en stökig och mindre användbar stadsmiljö som följd.

Bilen är en privat egendom och kostnaden för densamma bör i största möjliga mån åläggas bilägare själva. Bilparkering lokaliseras därför företrädesvis på privat mark. Prissättningen av bilparkering motsvarar sällan den faktiska kostnaden för drift och investering och än mer sällan platsens markvärde (Nyréns, Trivector, Rise & KTH 2022). Eftersom män äger 65 procent av Sveriges privatbilar (Bil Sweden 2017) missgynnas kvinnor av subventionerade parkeringsavgifter. Erfarenheter från flera studerade bostadsområden från 60- och 70-talet pekar på en stor priskänslighet gällande kostnaden för bilparkering. En enkätstudie till boende visade att en avgift för bilparkering som i större utsträckning motsvarar den faktiska kostnaden för att anlägga och sköta en parkeringsplats (cirka 1000 kr per månad) skulle innebära att uppemot hälften av de svarande med egen bil skulle göra sig av med den (Nyréns et. al. 2022). Genomförda studier har visat att beläggningen utöver priset även påverkas av vem som tillåts hyra parkering (endast de som är skrivna på fastigheten eller även externa kunder), antal parkeringsplatser som varje hushåll tillåts hyra och om fordonet får vara avställt. (Nyréns et. al. 2022).

## MÅL OCH RIKTLINJER

Det finns idag en osäkerhet bland kommuner och fastighetsägare kring vad som är juridiskt möjligt att genomföra när det gäller parkeringstal och parkeringsnivåer, vilket ofta leder till att onödigt höga krav på parkering ställs. Juridiskt har befintlig parkering skydd i plan- och bygglagens regler om hänsyn till befintliga fastighetsförhållanden och enskilda intressen men det innebär inte ett strikt krav på att ersätta befintliga parkeringsplatser vid nybyggnation. En utredning av efterfrågan på bilparkering ger i många fall tvärtom möjlighet att minska antalet parkeringsplatser.

I Skellefteå har fastslagits att parkeringslösningar ska användas som ett verktyg för att öka andelen gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer (Skellefteå kommun 2019). Både parkering och angöring för biltrafik ska i första hand ske på kvarterersmark och Skellefteå kommun ska så långt det är möjligt undvika utbyggnad av gatumarksparkering. Parkering ska anpassas efter stadsbilden och parkeringshus bör rymma lokaler för verksamheter i markplan mot gata. Mark för bilparkering ska balanseras mot behov av kvarterersmark för att skapa en attraktiv boendemiljö och stadsmiljö. Gångavståndet från bostaden bör jämföras med acceptabelt avstånd till busshållplatser.

Antalet platser med cykelparkering och antalet säkra och trygga, väderskyddade cykelparkeringar ska öka. Cykelparkering ska placeras närmare entréer än bilparkering (undantaget parkeringsplatser för rörelsehindrade).

## MORÖ BACKE CENTRUM IDAG

### Vakanta platser motsvarande en halv fotbollsplan

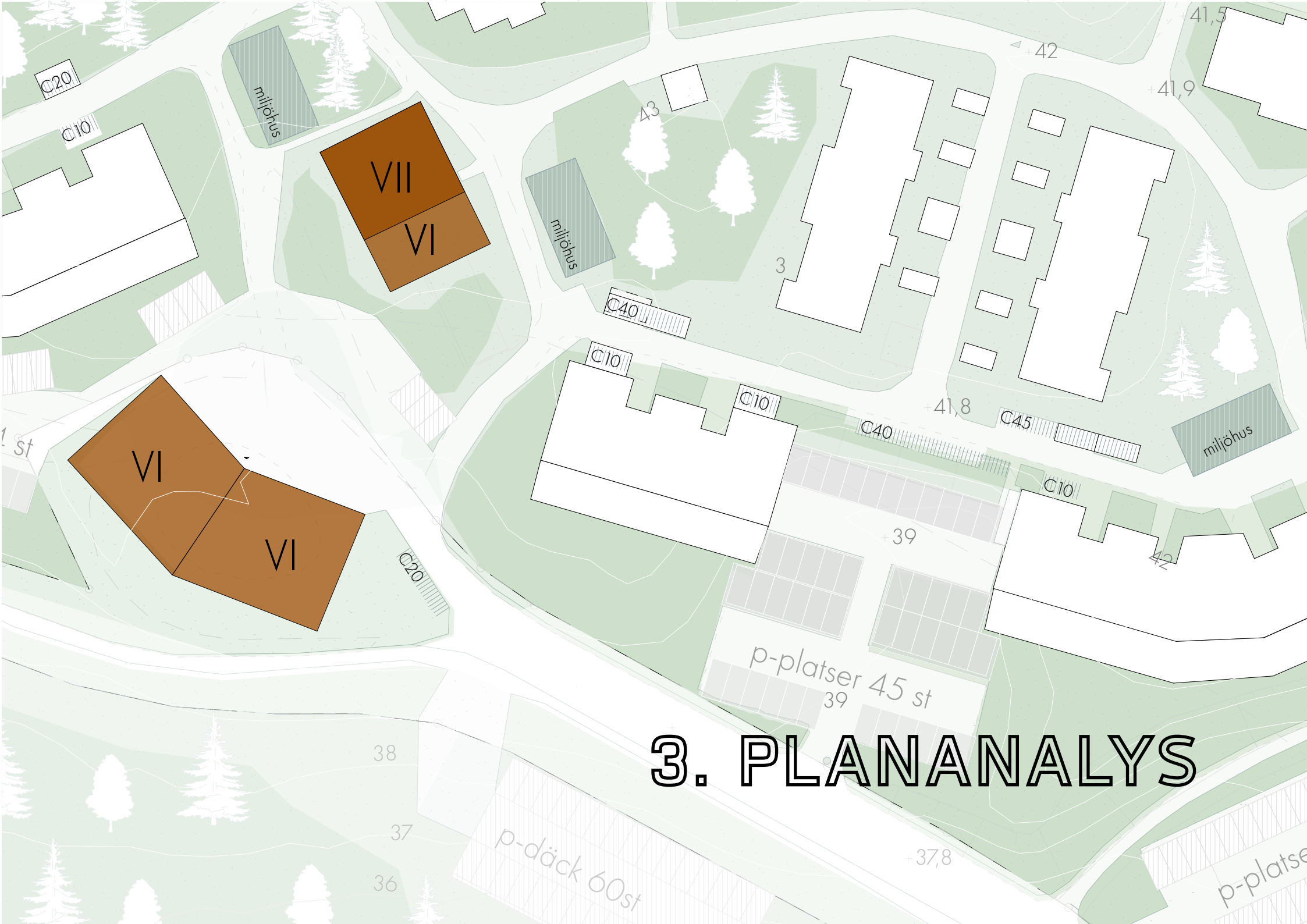
I Morö Backe idag finns ett överutbud av bilparkering. Av de totalt 781 platserna på fastighetsmark är över 20 procent, motsvarande en yta på 4 200 kvadratmeter eller en halv fotbollsplan, vakanta. Det ger ett effektivt parkeringstal på 0,85 platser per lägenhet, att jämföra med det anlagda 1,07. Utöver det finns ett okänt antal gratis gatuparkeringar på kommunens mark.

### Månadshyran motsvarar ett halvt busskort

Månadskostnaden för att hyra en parkeringsplats går från 238 kronor på öppen mark upp till 525 kronor för en plats i ett varmgarage. En parkeringsplats kostar således hälften så mycket som ett månadskort med Skellefteå buss. Det är mycket låga belopp i absoluta tal men också långt ifrån schablonkostnaden för anläggning och drift på 1000 kronor. Det betyder att hyresgäster utan bil i hög grad subventionerar bilägarna. Att parkeringarna är jämnt utspridda över området och lättåtkomliga gör att bilen från de flesta bostäder är betydligt mer tillgänglig än någon av områdets tre busshållplatser. Sammantaget gör det att bilen har stora konkurrensfördelar mot övriga transportsätt och mark för parkering. Av den bebyggda markytan upptas över en fjärdedel av parkering. Det kan knappast sägas vara en markanvändning som "balanseras mot behov av kvarterersmark för att skapa en attraktiv boendemiljö och stadsmiljö".

Cykelparkeringar med skärmtak finns utplacerade i områdets olika delar.





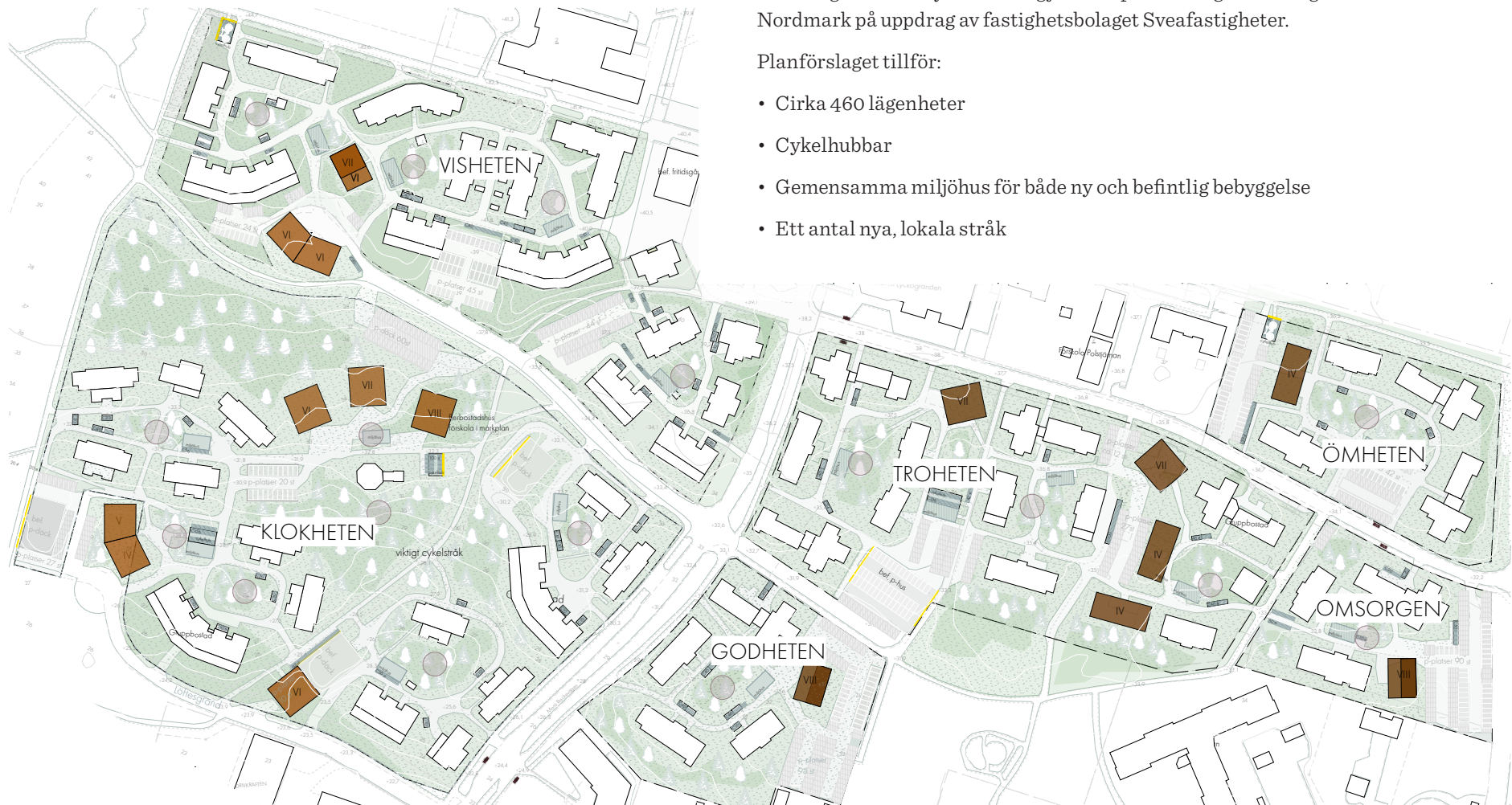
### 3. PLANANALYS

# PLANUNDERLAG

Underlaget för analysen har utgjorts av planförslaget framtaget av Nordmark & Nordmark på uppdrag av fastighetsbolaget Sveafastigheter.

Planförslaget tillför:

- Cirka 460 lägenheter
- Cykelhubbar
- Gemensamma miljöhus för både ny och befintlig bebyggelse
- Ett antal nya, lokala stråk



PLANFÖRSLAG 2023

Situationsplan (Nordmark & Nordmark 2023)



## SOCIALA KONSEKVENSER

**Sammantaget innebär planförslaget små förändringar för de teman och värden som har studerats i nulägesanalysen. Planens styrka är ur ett socialt perspektiv dess breddade bostadsutbud och ökade befolkningstäthet, samt att utbyggnaden främst sker på hårdgjord mark. Fokuset på att stärka innergårdarna och den förhållandevis modesta exploateringen gör dock att någon större effekt på områdets identitet inte är att vänta.**

Nedan följer beskrivning av hur samtliga analyserade värden påverkas i och med planförslaget. I text och figur på följande sida beskrivs storleken på förändringen, om den är positiv eller negativ och varför.

### INGEN FÖRÄNDRING

#### TILLGÅNG TILL GRÖNYTOR

Tillgång till grönytor är en av de få kvaliteter som kännetecknar Morö Backe centrum. Att gröntillgången inte förändras är positivt. Samtidigt sker ingen planerad utveckling av de befintliga grönområdena och dess vistelsevärden.

#### TILLGÅNG TILL LEKPLATS

I planförslaget tillförs inga nya lekytor, trots att det enligt kommunens riktlinjer och i dialogen råder brist på närlekplatser för små barn.

#### SKOLGÅRDARNAS STORLEK

Med nya bostäder kommer nya barn som behöver plats på skolor och förskolor. Det finns ingen utpekad lokal för skolverksamhet i planen. Om Morö Backe skolas elevantal ökar måste även skolgården byggas ut för att barnen fortsatt ska ha tillräckligt mycket friyta för lek och rörelse. Förskolegårdarna är idag generellt för små och planen innebär ingen förändring i det avseendet.

#### TORGETS PLATSKVALITET

Planförslaget medför inte heller någon förändring av Morö Backe torg, i stället beskrivs cykelhubbar och miljöhus som möjliga nya mötesplatser. Med tanke på den högst praktiska funktionen hos dessa byggnader bedöms de ha liten potential att bidra till annat än korta och ytliga interaktioner mellan boende. De är även låsta utrymmen som enbart somliga har tillgång till.

#### TILLGÅNG TILL SERVICE OCH KULTUR

Ingen ny servicedestination planeras. Däremot tillkommer ett ökat serviceunderlag om knappt 900 invånare, motsvarande en befolkningsökning på drygt 50 procent. Det är en betydande ökning som bör kunna ge vissa förbättrade förutsättningar för serviceutbudet.

## MYCKET LITEN FÖRÄNDRING

#### TILLGÅNG TILL BIL- OCH CYKELPARKERING

Förslaget tillför en stor mängd cykelparkering, både utomhus och i egna parkeringshus. Bilparkeringen utökas motsvarande dagens nyttjandegrad, varför parkeringsförutsättningarna inte påverkas i praktiken. Att hela områdets totala parkeringstal sänks innebär däremot ett mer effektivt och socialt rättvist marknyttjande, men ett parkeringstal på 0,85 är fortfarande att betrakta som högt.

#### GÅNG- OCH CYKELNÄTETS KVALITET

I planförslaget görs smärre justeringar av gång- och cykelnätets utbredning och någon enstaka koppling tillkommer. Bristerna i nätet i form av osammanhängande lokalt cykelnät, blandtrafik med höga hastigheter, glest huvudcykelnät och smala, oseparatorade stråk adresseras inte.

#### ORIENTERBARHET FÖR GÅENDE OCH CYKLISTER

Planens fokus ligger på att rama in innergårdarna och skapa tydligare rum däri och i och med det sker små förbättringar av orienterbarheten på de mer lokala stråken, medan huvudstråken är i princip oförändrade. Att parkeringarna i ytterkanterna till varje delområde behålls gör att integrationen med omkringliggande områden inte ökar. Inte heller omgivande vägnät förändras och entréerna in till området är desamma som tidigare.

## SOCIAL TRYGGHET I STADSMILJÖN

Förtätningen av området leder till fler människor i rörelse, vilket har viss generell positiv effekt på tryggheten. Däremot förändras inte områdets mest otrygga plats torget och inte heller skogspartierna. Den nya bebyggelsen har placerats långs med de mest lokala stråken med entréer huvudsakligen vända in mot gårdarna. Huvudstråken som flest människor förväntas röra sig längs påverkas således mycket lite.

## LITEN FÖRÄNDRING

### STADSDELENS IDENTITET

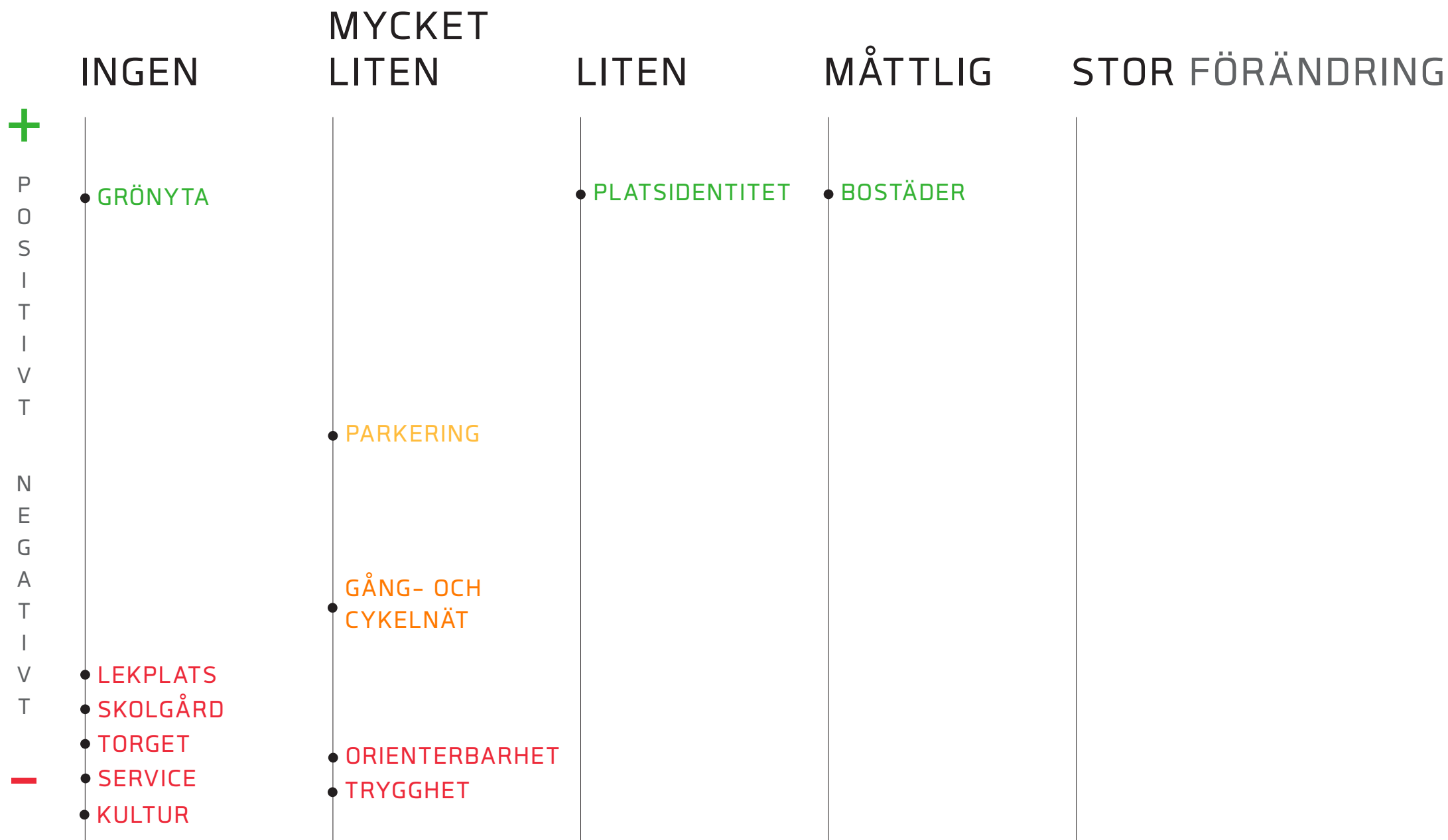
Hyresläget för nyproduktion i Sverige begränsar vem som har råd att flytta in. Eftersom Morö Backe centrums övriga bostadsbestånd består av äldre hyresrätter kommer de tillkommande bostäderna att öka områdets socioekonomi. Med ett tillskott på bostadsrätter öppnar det även upp för att en ny typ av mer köpstarka invånare flyttar in, för vilka Morö Backe centrum tidigare kanske inte varit aktuellt. Eftersom områdets identitet idag till viss del hänger samman med vilka som befolkar, och inte befolkar, de offentliga rummen kan en ny befolkningssammansättning i förlängningen ha viss påverkan på synen på stadsdelen. För att få någon avgörande effekt på den mycket dystra självbilden krävs dock betydligt större krafttag än vad planen föreslår.

## MÅTTLIG FÖRÄNDRING

### VARIATION AV BOENDEFORMER

Med bostadsrätter tillkommer en helt ny upplåtelseform i Morö Backe centrum. Om hälften av de nya lägenheterna upplåts som bostadsrätter innebär det att utbudet förändras från 100 procent hyresrätter till 88 procent. För en mer påtaglig förändring skulle även andra boendeformer behöva tillkomma, såsom par- eller radhus som lockar än en bredare sammansättning av hushåll.







A photograph of a winter scene. In the foreground, a road covered in a thin layer of snow and sand leads towards the background. On the left side of the road, there is a long, single-story red building with a white roof. The building has several windows and a small sign that reads "Stadsbibliotek". To the right of the building, there are tall, dark evergreen trees. In the background, more buildings and trees are visible under a clear blue sky. The overall atmosphere is cold and serene.

## 4. SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER



**Mot bakgrund av kommunens mål, vad som framkommit i medborgardialogen och rådande forskningsläge kring områden med liknande problem krävs sannolikt en gemensam kraftsamling från kommun och fastighetsägares sida för att vända den negativa bilden av Morö Backe centrum och minska risken för en tilltagande social segregation i Skellefteå.**

Med hänvisning till Göteborgs allmännyttiga bostadsbolag Framtidens erfarenheter är det av största vikt att satsa på hela staden för att förhindra att skillnaderna mellan olika bostadsområden växer sig för stora. Framtiden vittnar om att om att insatserna som krävs för att jämna ut dem senare är betydligt större och dyrare.

Utifrån nulägesanalysen och vidare plananalys rekommenderas tre breda strategier för en socialt värdeskapande stadsutveckling i Morö Backe centrum:

1. Ett mer levande Morö Backe torg
2. Ett breddat utbud av bostäder och service
3. Ett mer sammankopplat nät av gator och gång- och cykelbanor.

Dessa tre satsningar skapar synergier sinsemellan. Ett mer sammankopplat nät av gator och gång- och cykelbanor ökar orienterbarheten och förbättrar förutsättningarna för en genomströmning av människor mellan Morö Backe centrum och omgivande stadsdelar. Tillsammans med ett ökat och mer diversifierat bostadsutbud bidrar det till att stärka underlaget för kommunal och kommersiell service. Ökad genomströmning och en större mångfald av service ger vidare bättre förutsättningar för trygga

och levande mötesplatser. En särskild satsning på vistelsekvaliteter, överblickbarhet och serviceutbud på Morö backe torg skulle få stor betydelse för platsen i sig men sannolikt även för Morö Backe centrumets identitet i stort.

I följande stycken utvecklas analys slutsatserna och de tre strategierna de lett fram till. För varje rekommendation föreslås även ett antal konkreta åtgärder.

## 1. ETT MER LEVANDE MORÖ BACKE TORG

**Återskapa torget som naturlig mötesplats genom breddat serviceutbud och en ny utformning i nära dialog med de boende.**

För att utveckla Morö Backe torg till en plats som boende och arbetande i Morö Backe centrum känner stolthet över, och som i bästa fall även lockar till sig förbipasserande från det intilliggande gång- och cykelstråket, behövs sannolikt en större ombyggnad. I nuläget utgör torgets bristande överblickbarhet och lokalutbud kraftiga begränsningar för möjligheterna att skapa en levande mötesplats.

Givet att kommun och fastighetsägare har möjligheten att kraftsamla för en mer omfattande ombyggnation har förslag på åtgärder tagits fram. Givetvis behöver torgets utformning studeras närmare men de grundläggande åtgärderna som här föreslås skulle kunna ses som viktiga principer och utgångspunkter.

Av dialogen framgår även att invånarna själva har många idéer för torgets utveckling. Boende och verk samma kan med fördel bjudas in i planeringen av torgets framtid och diskussionen kring hur liv kan

tillföras i ett läge där förutsättningarna för kommersiell service är dåliga.

Rekommenderade åtgärder:

- Flytta fritidsgårdsbyggnaden för att skapa bättre överblick mellan torget, kyrkan, hållplatsen och omgivande gång- och cykelstråk.
- Inkludera kyrkan och närliggande hållplats genom en förlängning av torget österut.
- Utveckla en torgyta med gröna inslag, sitt- möjligheter, vatten och flexibla ytor för olika aktiviteter.

## 2. ETT BREDDAT UTBUD AV BOSTÄDER OCH SERVICE

**Komplettera det ensidiga hyresrättsutbudet med fler boende- och upplåtelseformer.**

Idag består Morö Backe centrumets bostadsutbud av hyresrätter i flerbostadshus, vårdinrättningar och kommunala stödboenden. Även om Skellefteå har relativt små problem med boendesegregation finns ändå betydande skillnader mellan stadsdelarna när det kommer till socioekonomisk nivå. Morö Backe centrum är ett av de områdena med sämst socioekonomi i kommunen. Studier av den svenska bostadsmarknaden har tydligt visat på att ett breddat bostadsutbud genom nyproduktion av större lägenheter i allmänhet och fler bostadsrätter och äganderätter i synnerhet har positiv betydelse för stadsdelar med låg socioekonomisk status (HSB et al 2023). Utan tillförsel av ett breddat bostadsutbud, samtidigt som nyexploatering sker i andra stadsdelar, uppstår också en risk för att skillnaderna i socio-

ekonomi växer sig större genom negativt flyttnetto av förvärvsarbete.

För att inte riskera en ökad boendesegregation i Skellefteå, och samtidigt förbättra möjligheterna att göra boendekarriär eller bo kvar i olika livsskeden, rekommenderas ett breddat bostadsutbud.

Rekommenderade åtgärder:

- Förtäta med både flerbostadshus och radhus.
- Ge möjlighet till marknära bostäder med egen uteplats även i flerbostadshus.
- Öka blandningen av ägandeformer (hyresrätt, bostadsrätt och äganderätt).

#### **Planera för ett ökat och mer utåtriktat serviceutbud som både ökar områdets attraktivitet och attraherar fler besökare utifrån.**

Med en omfattande ökning av antalet bostäder i Morö Backe centrum ökar även underlaget för service. I nuläget är serviceutbudet helt dominerat av vård- och omsorgssektorn. Det kommersiella serviceutbudet är mycket begränsat vilket sannolikt har bidragit till områdets identitet som ett relativt öde område. På torget, som tidigare hade både matbutik, frisör, post, bibliotek och annan typisk lokalservice, huserar idag enbart en mindre livsmedelsbutik och en thairestaurang, samt vardagskvällar en fritidsgård. Det begränsade utbudet är en stor brist som påpekas av många i dialogen. Sannolikt leder det också till att få utomstående har anledning att besöka området.

För ett mer attraktivt serviceutbud skulle i första hand en större livsmedelsbutik och ett återöppnat

bibliotek behövas, sett till svaren i dialogen. Ett nytt, kvällsaktivt och inte minst mångfunktionellt bibliotek skulle få särskild betydelse för att också locka till sig fler besökare från stora delar av östra Skellefteå. En eller flera dag- och kvällsaktiva matställen, gärna med uteserveringar, skulle också kunna få en positiv betydelse för stadsdelens attraktivitet och destinationspotential.

Ett ökat serviceutbud kräver nya eller ombyggda lokaler. I rekommendationen föreslås en större ombyggnad av Morö Backe torg för att få till utåtriktade lokaler i soliga sydlägen. Utifall att en större omvandling av torget och dess närliggande parkeringsplats inte är möjlig bör de närliggande lokalernas ombyggnadspotential i gatuplan närmare studeras för att se var ett utökat utbud av utåtriktad service skulle kunna tillskapas inom ramen för befintliga byggnader.

Då områdets identitet präglas av sitt omfattande men ensidiga utbud av vård och omsorg skulle eventuellt även ett mer sportigt serviceutbud i och kring Morö Backe centrum behövas, inte minst för att öka samnärvaron och för att främja de boendes hälsa. Gym, ute eller inne, skulle kunna vara en sådan verksamhet. Gymlokaler är ofta kvällsaktiva och kan öka tryggheten i det offentliga rummet om de har uppglasade fasader och placeras längs huvudstråk.

Att stadsdelen ligger i en backe skulle kunna utnyttjas genom att nya gång- och cykelstråk genom skogen blir pulkabackar vintertid. Den västra skogen skulle kanske rent av kunna utvecklas till en äventyrspark med rodelbanor och höghöjdsbana, som vid behov kan avvecklas utan bestående skada på skogen.

4H-gården är en redan etablerad plats som bör tillvaratas och utvecklas. Som unik destination har den möjlighet att locka besökare utifrån. Genom marknadsföring och kompletterande aktiviteter och verksamheten kan besökare fås att stanna kvar och söka sig vidare in i området.

Samtidigt som satsningar på ett mer aktivt serviceutbud genomförs av både kommun och fastighetsägare, bör kommunen eftersträva en mer geografiskt balanserad fördelning av vård- och stödboenden. Morö Backe centrum har idag en oproportionerlig hög andel.

Rekommenderade åtgärder:

- Ersätt befintlig fritidsgård med en ny centrumbyggnad med söderläge i ett eller två plan på nuvarande parkeringsplats.
- Förse samtliga sidor på den nya byggnaden med entréer men placera huvudentrén mot torget.
- Förlägg transparenta och utåtriktade lokaler (exempelvis för bibliotek och café eller restaurang) i bottenvåningarna mot torget, antingen i rekommenderat nytt centrumkvarter eller i ombyggda befintliga byggnader.
- Verka för en äventyrspark i den västra skogen.
- Ge plats för utegym i grönområden i överblickbara lägen som är lätta att hitta till.

Övriga rekommenderade åtgärder:

- Överväg att flytta vissa av de stödboende som finns inom Morö Backe centrum till andra stadsdelar.



- Undersök möjligheten till vidare stöd till 4H-gårdens verksamhet.

**Se till att nya byggnader, vid sidan av ett breddat bostads- och serviceutbud, även bidrar till tryggare och mer vistelsevänliga stadsrum, .**

Hur byggnaders fasader är utformade och var entréer, fönster, balkonger och lokaler placeras får stor betydelse för de omgivande stadsrummens kvaliteter. Från ett trygghetsperspektiv är det positivt om områdets huvudstråk, det vill säga gångstråken med särskild potential för genomströmning, har entréer och fönster vända mot sig för en form av informell övervakning (Tryggare Sverige 2023).

Genom att placera byggnaderna i kant med angränsande gator undviks diffusa och potentiellt mindre användbara platser i gränslandet mellan gata och huskropp. Nya byggnader, såväl komplementbyggnader som bostadshus, kan också bidra till att rama in gemensamma gårdar och skapa en tydligare social tillhörighet, såväl i det offentliga rummet som på den granngemensamma gården (Minoura 2019).

Rekommenderade åtgärder:

- Placera byggnadernas huvudentréer mot gata. Eventuellt kan även genomgående passager skapas med entréer mot både gata och gård.
- Prioritera huvudentréer mot huvudstråk om byggnaden angränsar till ett sådant.
- Placera byggnader så att de ramar in gårdarna och medverkar till en kvartersstruktur som ger tydliga skillnader mellan allmän plats och privat gård.

**Bevara socialt värdefulla grönytor och förtäta främst på hårdgjord mark och i andra hand på mindre värdefulla gröna ytor.**

Områdesutvecklingen bör kännetecknas av förtätning på redan hårdgjord mark för att spara värdefull grönyta.

Rekommenderade åtgärder:

- Placera i första hand nya byggnader på redan hårdgjord mark.
- Placera i andra hand nya byggnader på mindre värdefulla grönytor (exempelvis smala grönytor längs vägar).

**Tillför små, användbara mötesplatser invid viktiga målpunkter.**

Inom området finns idag stora mängder med sannolikt mindre använda gräsytor. I utvalda lägen invid målpunkter såsom förskolor, äldreboende och vårdcentral kan dessa omvandlas till små men gestaltade mötesplatser. Längs med huvudstråk och i sådana strategiska lägen kan tät och vildvuxen grönska med fördel gallras bort till förmån för mer tillgängliga och trygga grönytor som bildar förplatser till den naturliga skogen.

Rekommenderade åtgärder:

- Ersätt outnyttjade gräsytor med gestaltade och programmerade mötesplatser vid målpunkter.
- Gallra grönskan i anslutning till målpunkter och huvudstråk för att öka tryggheten och tillgängliga grönytor.

**Sänk parkeringstalet med hjälp av mobilitetsåtgärder och yteffektiva parkeringshus och ge i stället plats för fler bostäder och mer attraktiva utemiljöer.**

I dagsläget är parkeringstalet ungefär 1,1 och den nya bebyggelsen planeras få 0,85. Med ett paket av mobilitetsåtgärder är det möjligt att ytterligare minska behovet av nya parkeringsplatser med 25 % (Tyréns 2023). På så vis skulle såväl mer gårdsyta som mer yta för nya bostäder frigöras. Genom att dessutom bygga ett fåtal parkeringshus kan parkeringen yteffektiviseras ytterligare.

Rekommenderade åtgärder:

- Utveckla ett lokalt anpassat paket av mobilitetsåtgärder på fastighetsnivå och minska parkeringstalet till max 0,7, men gärna ännu lägre.
- Ge möjlighet till ett par parkeringshus inom stadsdelen vars lägen totalt innebär att alla boende når ett parkeringshus inom 300 meter. På så vis kan boendeparkering och besöksparkering flexibelt samlokaliseras utan att avståndet till bostaden blir oacceptabelt långt för någon.

### **3. ETT MER SAMMANKOPPLAT NÄT AV GATOR OCH GÅNG- OCH CYKELBANOR**

**Anlägg fler gång- och cykelbanor samt övergångsställen i syfte att skapa ett mer sammanhängande nät mellan bostadskvarter, områdets destinationer och omgivande stadsdelar.**

Morö Backe centrum ligger idag rumsligt isolerat från stora delar av de omkringliggande områdena, delvis på grund av omgivande trafikbarriärer men också till följd av de större grönområdena. Siktlin-

jerna in mot området är få och relativt korta samtidigt som det även är svårt att hitta inom området. Det är delvis en effekt av topografin men också av att det saknas ett tydligt, sammanhängande gatunät både mellan de olika kvarteren och till omgivande stadsdelar. I stället löper många av stråken idag tvärs halvprivata bostadsgårdar. I förlängningen kan detta innebära att avstånd upplevs längre än vad de är och att många av stadsrummen har en begränsad överblick vilket i sin tur minskar den sociala tryggheten och genomströmningspotentialen.

Rekommenderade åtgärder:

- Komplettera med gena gång- och cykelbanor runt, i stället för genom, kvarter. En riktlinje är att maskvidden inte ska överstiga 150 meter.
- Se till att områdets viktigaste målpunkter (Morö Backe torg, 4H-gården, lekplatsen Stjärnan och busshållplatserna) blir bättre uppkopplade mot varandra och huvudstråken.
- Komplettera med övergångsställen över vägar i förlängningen av både befintliga gator och nya gång- och cykelstråk, i synnerhet längs huvudstråken.

**Använd de nya gång- och cykelbanorna som "kajer mot det gröna" för att skapa en tydlig avgränsning mellan privat mark och offentlig plats.**

Genom att placera gång- och cykelbanor mellan kvartersmark och offentliga grönytor bidrar dessa till att tydliggöra vad som är vad. Därigenom minskar risken för privatisering av offentlig plats samtidigt som besökare får en tydligare upplevelse av vil-

ken mark de har fri tillgång och inte.

Rekommenderade åtgärder:

- Placera nya gång- och cykelbanor just utanför kvartersmarksgränsen, i synnerhet i anslutning till offentliga grönytor.

### **PÅ LÅNG SIKT: OMVANDLA HÖJDGATAN OCH SVEDJEVÄGEN TILL GATOR MED BEBYGGELSEENTRÉER**

Höjdgatan och Svedjevägen är idag bostadsgator utformade som vägar. Om Skellefteå på längre sikt skulle vara villiga att omvandla dessa till mångfunktionella 30-gator med gång- och cykelbanor och flexzoner med angöring, skulle en omfattande bostadspotential frigöras. De minskade barriärerna, lägre bullernivåerna, ökade befolkningstätheten och ökade närheten till omgivande stadsdelar skulle i sin tur skapa en mycket god grund för vidare socialt värdeskapande stadsutveckling.

För att bibehålla en god tillgång till grönytor och samtidigt öka utbudet av mer mångfunktionella och aktiverade gröna ytor skulle även en ny park i de östra delarna behöva tillskapas.

Rekommenderade åtgärder:

- Omvandla Höjdgatan och Svedjevägen till 30-gator med möjlighet till angöring.
- Placera ny bebyggelsen och dess entréer kant i kant med gatorna.
- Anlägg en ny stor och mångfunktionell park med god närhet till flera omgivande stadsdelar i Morö Backes östra delar.



# MARKANVÄNDNING IDAG

- Målpunkt (vård/skola/fritid/hpl)
- Grönområde
- Park
- Torg
- Huvudstråk (gc/bil)
- Sekundärt stråk (gc/bil)
- Kvarter

ca 100 m

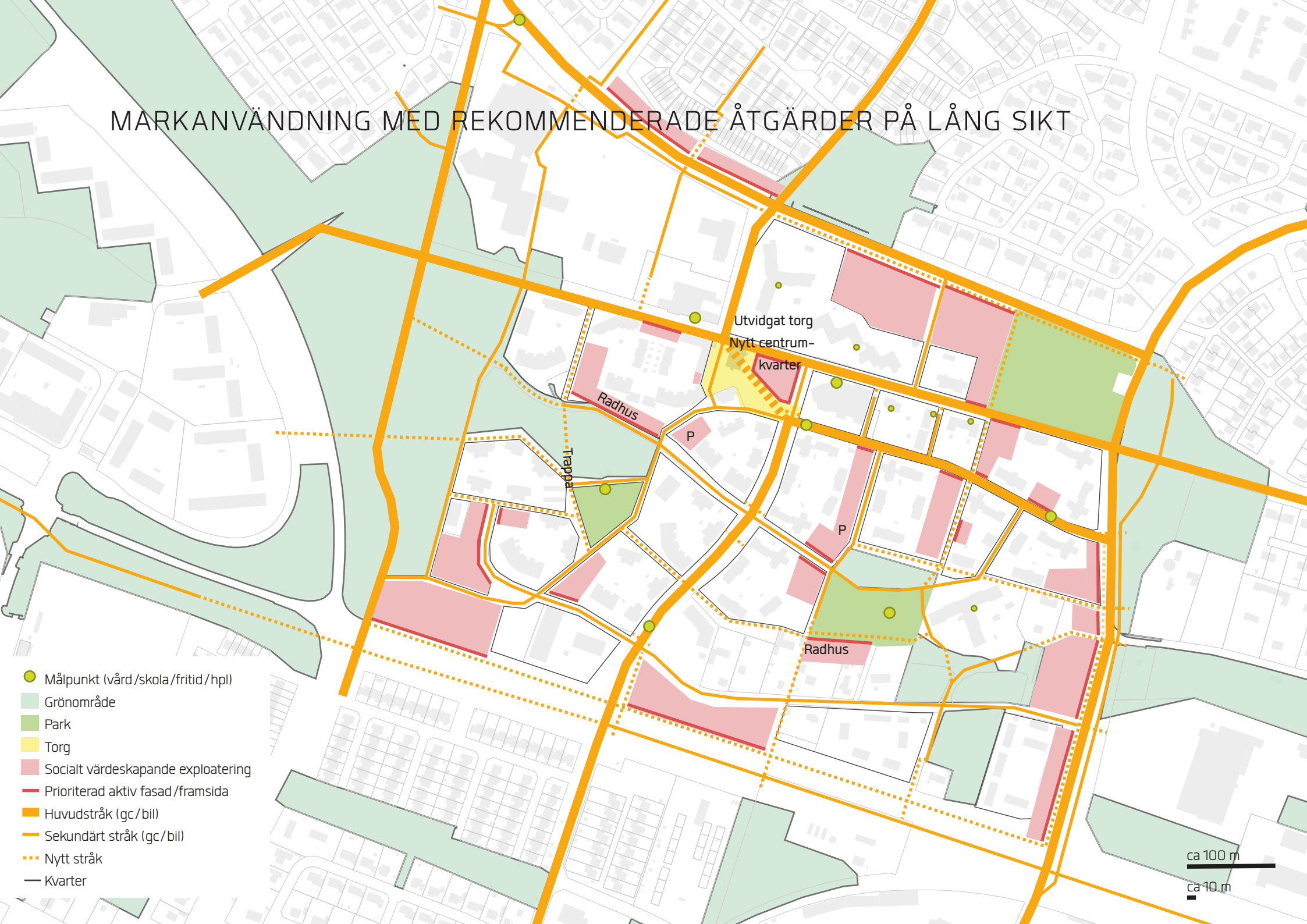
ca 10 m

# MARKANVÄNDNING MED REKOMMENDERADE ÅTGÄRDER





# MARKANVÄNDNING MED REKOMMENDERADE ÅTGÄRDER PÅ LÅNG SIKT



- Målpunkt (vård/skola/fritid/hpl)
- Grönområde
- Park
- Torg
- Socialt värdeskapande exploatering
- Prioriterad aktiv fasad/framsida
- Huvudstråk (gc/bil)
- Sekundärt stråk (gc/bil)
- ..... Nytt stråk
- Kvarter

ca 100 m  
ca 10 m





KÄLLOR



# REFERENSLISTA

**Andersson, B.** (2004). Rädslans rum - trygghetens rum - ett forskningsprojekt om kvinnors vistelse i trafikrummet. Lunds universitet

**Bil Sweden** (2017). Bilen dominerar vårt resande. [https://mobilitysweden.se/storage/ma/edac945ca6d1482194c7b-4b1e2d6125e/dceb357c450d43f898cda4172abd79b7/pdf/607CE63275E931B22E9717F09458CEE3A43E490B/BISV17\\_press-meddelande.pdf](https://mobilitysweden.se/storage/ma/edac945ca6d1482194c7b-4b1e2d6125e/dceb357c450d43f898cda4172abd79b7/pdf/607CE63275E931B22E9717F09458CEE3A43E490B/BISV17_press-meddelande.pdf)

**Borén, T. & Koch, D.** (2009). Platser i praktiken och social hållbarhet: Hökarängen och andra små centrumbildningar i fokus.

**Boverket** (2015). Gör plats för barn och unga! - En vägledning för planering, utformning och förvaltning av skolans och förskolans utemiljö

**Boverket** (2019). Fördjupad utvärdering av God Bebyggd Miljö 2019. <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2019/fordjupad-utvardering-av-god-bebyggd-miljo.pdf>

**Boverket** (2023). Verktyg för att minska och motverka boendesegregation. <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2023/verktyg-for-att-minska-och-motverka-boendesegregation.pdf>

**Boverket, BRÅ & Tryggare mänskligare Göteborg** (2010). Trygghetsvandring - en vägledning

**BRÅ** (2023). Nationella trygghetsundersökningen 2023. [https://bra.se/download/18.126e8d3a18afe99a9721d6c/1696837149983/2023\\_Nationella\\_trygghetsundersokning-en\\_2023.pdf](https://bra.se/download/18.126e8d3a18afe99a9721d6c/1696837149983/2023_Nationella_trygghetsundersokning-en_2023.pdf)

**Dahlin, Å.** (2015). Från delad till enad stad - Översiktsplanering för social hållbarhet, Delrapport från Kommissionen för ett socialt hållbart Stockholm

**Englund, J-E., Grahn, P.** (2009). Outdoor Environment Assessment of Attention Promoting Setting for preschool children - part of salutogenic concept. Health and place vol. 15 ss. 1149-1157

**Faskunger, J.** (2007). Den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet, Statens Folkhälsoinstitut

**Filipsson, C.** (2019). Analys lekplatsmiljöer Skellefteå kommun 2019 [internt dokument].

**Gehl, J.** (2008). Life Between Buildings

**Glaeser, E.** (2012). Stadens triumf (Stockholm: SNS Förlag)

**Grahn, P. & Stigsdotter, U.** (2003). Landscape planning and stress. Urban Forestry and Urban Greening.

**Göteborgs stad** (2014). Skillnader i livsvillkor och hälsa i Göteborg. <https://goteborg.se/wps/wcm/connect/34c40e2c-2fea-4867-954a-4a6f022fe505/Skillnader-i-livsvillkor-och-h%C3%A4lsa-2014-Huvudrapport1.pdf?MOD=AJPERES>

**Göteborgs stad, Mölndals stad, Älvstranden utveckling, Sveriges byggindustrier, Framtiden, Fastighetsägarna, Göteborgsregionen Göteborgs universitet** (2016).

Värdeskapande stadsutveckling. <https://goteborg.se/wps/wcm/connect/85530af6-e168-418c-9048-dd5466e59b92/Vardeskapande-stadsutveckling-Sammanfattning-161206.pdf?MOD=AJPERES#:~:text=De%20su%20stadskvaliteter-na%20beskriver%20omr%C3%A5dets,kvaliteter%20och%20upplevelsen%20av%20stadsmilj%C3%B6n.>

**Healthy Cities** (2013). Hälsofrämjande stadsplanering

**Hillier, B.** (1996). Space is the Machine, Cambridge: Cambridge University Press

**Jansson, M. & Herbert, E.** (2023). Barnvänlig bebyggd miljö - vad krävs? <https://pub.epsilon.slu.se/32361/1/jansson-m-et-al-20231222.pdf>

**Karsten, L.** "The playful city: On the changing character if urban outdoor play and the persistence of 'old' inequalities". 2016-06-17, Stockholm

**Komossa, S.** (2010), The Dutch Urban Block and the Public Realm.

**Legeby, A.** (2013). Patterns of co-presence - Spatial configuration and social segregation

**Legeby, A., Koch, D. & Marcus, L.** (2015). Jämlika livsvillkor och stadsbyggande - inspel till pågående översiktsplanarbete

**Levin, L. & Gil Solá, A.** (2021). Socialt hållbart transportplanering.

[https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field\\_uppladdad\\_rapport/handbok\\_socialt\\_hallbar\\_transportplanering\\_0.pdf](https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/handbok_socialt_hallbar_transportplanering_0.pdf)

**Malmö stad** (2012). Stadens rumsliga påverkan på hälsa

**Malmökommissionen** (2014). Malmös väg mot en hållbar framtid - hälsa, välfärd och rättvisa

**McCreanor, T., Penney, L., Jensen, V., Witten, K., Kearns, R. & Barnes, H. M.** (2006). "“This is like my comfort zone”: Senses of place and belonging within Oruamo/Beachhaven, New Zealand", New Zealand Geographer, 62(3), pp. 196 – 207

**Mistra Urban Futures** (2015). Socialt hållbar stadsdel - Indikatorer och verktyg

**Movium** (2016:1). Bygga stad för barn och unga - vägledning, inspiration och allmänna råd

**Mårtensson, F., Boldemann, C., Söderström, M., Blennow, M., Ewing, R. & Cervero, R.** (2010). Travel and the Built Environment, Journal of the American Planning Association

**Nyréns, Trivector, Rise & KTH** (2022). Rikare grannskap. <https://www.nyrens.se/wp-content/uploads/2022/11/Rikare-grannskap-slutrapport-hogupplöst.pdf>

**PBL** (2010:900). Plan- och bygglag.

**Regeringskansliet** (2018). Politik för gestaltad livsmiljö. <https://www.raa.se/app/uploads/2020/06/politik-for-gestaltad-livsmiljo.pdf>

**Region Skåne** (2019). Stadskvaliteter i Skåne. <https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/stadskvaliteter-i-skane-kortversion.pdf>

**Skellefteå kommun** (2018a). Skelleftedalen 2030 - Fördjupad översiktsplan för Skellefteå kommun. Del 1: Förutsättningar. <https://skelleftea.se/download/18.46061409177d7ef93035eb53/1616048758710/fop-skelleftedalen-planforslag-del-1-tillganglig.pdf>

**Skellefteå kommun** (2018b). Skelleftedalen 2030 - Fördjupad översiktsplan för Skellefteå kommun. Del 2: Planförslag. <https://skelleftea.se/download/18.46061409177d7ef9>

3035eb4f/1616048725993/FO%CC%88P\_Skelleftedalen\_Planfo%CC%88rslag\_Lagakraft\_uppslag\_del2.pdf

**Skellefteå kommun** (2018c). Trafikprogram. Inriktningsplane-ring -

Bilaga till den fördjupade översiktsplanen för Skelleftedalen.

[https://skelleftea.se/download/18.46061409177d7ef93035eb55/1616048759311/Trafikprogram\\_200128\\_tillganglig.pdf](https://skelleftea.se/download/18.46061409177d7ef93035eb55/1616048759311/Trafikprogram_200128_tillganglig.pdf)

**Skellefteå kommun** (2021). Riktlinjer för lekmiljöer.

**Skellefteå kommun** (2022). Cykelenkäten 2022. <https://skelleftea.se/invanare/start sida/trafik-och-samhallsutveckling/cykla/cykelplan> [hämtad 24-01-12]

**Skellefteå kommun** (2024). Skellefteå 2030 - Bo och leva. <https://skelleftea.se/2030/start sida/bo-och-leva#livsmiljo> [hämtad 24-01-08]

**Skellefteå kommun** (u.å.a). Konsekvensanalys för social hållbarhet (Skelleftedalen 2040). [internt material].

**Skellefteå kommun** (u.å.b). Checklista för SWOT inför arbete med fördjupade översiktsplaner. [internt material].

**SKR & Trafikverket** (2022). Mobilitet för gående, cyklist och mopedister. <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1679156/FULLTEXT01.pdf>

**SLL** (2011). Värdering av stadskvaliteter. <https://www.spacescape.se/wp-content/uploads/2015/05/stadskvaliteter.pdf>

**Spacescape, KTH, Chalmers, Sweco, White & VTI** (2021). Designguide för smarta gator. <https://www.dropbox.com/s/ce944an1v9ziaxn/Designguide%20of%C3%B6r%20Smarta%20gator.pdf?dl=0>

**Spencer, C. & Wooley, H.** (2000) 'Children and the city: A summary of recent environmental psychology research', Child: Care, Health and Development, 26(3), pp. 181 – 9

**Stiftelsen Tryggare Sverige** (2020). Handboken för planering av säkra och trygga livsmiljöer.

**Trafikverket** (2021). TRAST-guiden - Arbetsprocess för kommunens trafikstrateg. <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1628860/FULLTEXT01.pdf>

**Tyréns** (2023). Effekter av mobilitetsåtgärder för boende.

<https://www.tyrens.se/media/6176/230202-effekten-av-mobilitetsaatgaerder.pdf>

**UN Habitat** (2023). My neighbourhood. [https://unhabitat.org/sites/default/files/2023/05/my\\_neighbourhood\\_publication\\_19.05.2359.pdf](https://unhabitat.org/sites/default/files/2023/05/my_neighbourhood_publication_19.05.2359.pdf)

**Unicef Sverige** (2018). Barnkonventionen: FN:s konvention om barnets rättigheter. [https://unicef-porthos-production.s3.eu-west-1.amazonaws.com/slutversion\\_unicef-bk-booklet\\_2018.pdf](https://unicef-porthos-production.s3.eu-west-1.amazonaws.com/slutversion_unicef-bk-booklet_2018.pdf)



**SPACESCAPE**

Spacescape AB / Östgötagatan 100 / Box 4700 / SE-116 92 Stockholm / Sweden  
Tel +46 8 452 97 67 / [www.spacescape.se](http://www.spacescape.se) / [info@spacescape.se](mailto:info@spacescape.se)