

Stadskärneutveckling – processer och arbetssätt

*En översikt över arbetet
med stadskärneutveckling
i Sverige med interna-
tionella utblickar*



Titel: Stadskärneutveckling
Publikation: 2007:33
Utgivningsdatum: 2007-03
Utgivare: Vägverket
Författare: Patrik Tornberg på KTH, institutionen för Samhällsplanering och Miljö, samt Malin Hansen på Nordregio.
Omslagsbild: Södergatan i Malmö, foto: Fredrik Tellerup - Malmö Turism
Layout av omslag: Ateljén, Vägverket
ISSN: 1401-9612

FÖRORD

Vägverket, Banverket och Boverket arbetar tillsammans med kommunerna Jönköping, Norrköping och Uppsala samt Sveriges Kommuner och Landsting med "Den goda staden" – ett stadsutvecklingsprojekt. Projektet syftar till att gemensamt utveckla kunskap om och metoder för arbete med stadsutveckling och trafiksystem.

Inom ramen för detta projekt har frågor kring stadskärneutveckling diskuterats. Denna rapport är framtagna som ett stöd för dessa diskussioner.

Med stadskärneutveckling avses arbete med att stärka stadskärnan som helhet. Stadskärneutveckling är en angelägen fråga både för stadens och regionens utveckling. Vilket liv och innehåll ska staden ha? Hur ska stadens handel stå sig mot den externa handelns dragningskraft? För företag och verksamma i staden är stadens attraktionskraft en tillväxtfråga. Vi behöver en mångfald och aktivitet i staden som varar dygnets alla timmar för att skapa liv och trygghet i centrumområdena. För att höja statusen och kontinuerligt utveckla våra städer behövs fungerande arbetssätt och processer kring stadskärneutveckling .

I denna rapport har en inventering gjorts av hur man arbetar med stadskärneutveckling i olika kommuner. En utblick har också gjorts på några europeiska städer. För de olika exemplen har författarna diskuterat process, metod och arbetssätt.

Rapporten har skrivits av Patrik Tornberg, KTH, och Malin Hansen, Nordregio. Författarna står själva för resultaten och slutsatserna i rapporten. Vägverket har inte tagit ställning till dessa.

Mathias Wärnhjelm
Projektledare Den Goda Staden
Vägverket

INNEHÅLL

1. Inledning och bakgrund	6	4. Erfarenheter och framgångsfaktorer	75
Vad är stadskärneutveckling?	6	Samsyn och helhetsperspektiv	75
En historisk tillbakablick över stadskärnans utveckling	7	Förtroende	76
Strategier för centrumutveckling	8	Offentliga eller privata initiativ	78
Första vågen av stadskärneförnyelse	9	Stadskärnans betydelse för staden	79
Andra vågen av stadskärneförnyelse	9		
Tredje vågen av stadskärneförnyelse	10	5. En utmaning för framtiden	81
		Ett verklighetsnära helhetsgrepp	81
2. Stadskärneutveckling i Sverige – Elva exempel	11	Hjulet behöver inte uppfinnas två gånger – några slutord	81
Jönköping	11		
Skellefteå	14	6. Referenslista	83
Helsingborg	16	Allmänna referenser	83
Falun	19	Svenska fall	84
Alingsås	21	Utländska fall	87
Malmö	23		
Uppsala	26		
Norrköping	28		
Arboga	30		
Örnsköldsvik	33		
Västerås	35		
3. Europeiska utblickar	38		
Århus	38		
Trondheim	44		
Drammen	50		
Birmingham	55		
Reading	61		
Roubaix	66		
Lyon	70		

1. Inledning och bakgrund

Vad är stadskärneutveckling?

Stadskärneutveckling är ett begrepp som inrymmer många aspekter. Stadskärnan liksom staden som helhet genomgår kontinuerligt förändringsprocesser av fysisk karaktär men också demografisk, ekonomisk, social, kulturell, miljömässig förändring. Hela tiden förändras staden. Delvis sker dessa förändringar som följd av medvetna insatser från offentliga, privata och ideella aktörer. Det är dessa insatser som står i fokus för denna skrift.

Med stadskärneutveckling avses här arbete med att stärka stadskärnan som helhet. Som exemplen nedan visar handlar stadskärneutveckling om olika saker i olika städer. Dessa variationer har en rad orsaker som exempelvis skillnader i regionala tillväxtförutsättningar, historia, politiska förhållanden och inte minst enskilda personers engagemang för den stad de lever och verkar i.

Syftet med denna rapport är att ge en översikt över hur arbetet med stadskärneutveckling bedrivs i ett antal svenska och utländska städer. Elva städer i Sverige och sju i fyra andra europeiska länder tas upp i rapporten. Som översikt är det inte meningen att varje stad ska beskrivas och analyseras ingående. Istället har ambitionen varit att i så stor utsträckning som möjligt fånga upp de erfarenheter som kan vara värdefulla att ta tillvara i arbetet med att utveckla svenska stadskärnor. Fokus ligger därför på arbetsprocesser, hur aktörer samverkar och hur man går tillväga för att bedriva ett framgångsrikt utvecklingsarbete. Vad som är ett framgångsrikt utvecklingsarbete



Rapporten omfattar 18 städer – elva i Sverige och sju i fyra andra europeiska länder.

är ofta en tolkningsfråga. De framgångsfaktorer som nämns här bygger på vad respektive stads aktörer själva upplever som framgångsfaktorer.

En historisk tillbakablick över stadskärnans utveckling

Stadskärnor inrymmer, som centrum i ett större geografiskt område, flera viktiga funktioner för de städer och regioner de tillhör. Traditionellt sett har stadskärnan framför allt fungerat som mötesplats, marknadsplats och som knutpunkt för stadens och regionens trafikflöden (Gehl & Gemzøe 2003). En viktig drivkraft för den utveckling som präglat svenska stadskärnor är just handelns utveckling. En bakgrund inom detta område ges därför här.

Fram till mitten av 1900-talet var merparten av handeln koncentrerad till stadskärnorna. I takt med att städerna breddade ut sig spreds också handeln ut mot stadens utkanter. På 30-talet började så smått kedjeföretag och varuhus att växa fram i städerna men det var först på 1950- och 60-talen som handelsmönstren började förändras i någon större skala. Då genomgick flera stadskärnor stora omvandlingsprocesser. Stora saneringsprojekt gav större butikslokaler och därmed förutsättningar för varuhusens expansion och etablerandet av gallerior. Samtidigt genomfördes rationaliseringar inom detaljhandeln vilket sammantaget bidrog till nya förutsättningar för dagligvaruhandeln och många butiker, framför allt mindre och med hög grad av personlig betjäning, fick lägga ner (Eklund & Rämme 2003).

På 1970-talet ändrade trafikplaneringen inriktning. Trafiken drogs runt stadskärnorna istället för genom dem och gågator anlades i flera städer – ofta mot köpmännens protester. I städernas utkanter var samtidigt tillgången till mark relativt god och markpriserna låga. Tillsammans med det ökande bilresandet bidrog detta sammantaget till etableringen av externa handelsplatser utanför stadskärnorna (Gustafsson & Sandahl 1997, Eklund & Rämme 2003).

Som ett bemötande av denna tilltagande konkurrens satsades på 80-talet på varuhus och gallerior även i centrala lägen – de senare ofta dominerade av de stora kedjeföretagen. Gallerierna visade sig vara konkurrenskraftiga men varuhusen förlorade i konkurrensen och lades successivt ner. De centralt belägna varuhusen minskade i antal med ca två tredjedelar under 1980- och 90-talen (Eklund & Rämme 2003). Samtidigt har antalet gallerior ökat. Ovanpå den växande konkurrensen från externa köpcentra innebar den finansiella krisen i början av 90-talet ett hårt slag mot de svenska stadskärnorna och utvecklingen har sedan dess i ökad utsträckning kommit att drivas genom medvetna strategier i samverkan mellan stadskärnornas aktörer.

Under senare år har handeln i stadskärnorna dessutom kommit att allt mer präglas av ”upplevelsehandel” kompletterat av restauranger, caféer, kulturverksamheter, mm. Den ovan beskrivna dragkampen mellan externa köpcentra och stadskärnan har alltså successivt övergått i en funktionsuppdelning mellan å ena sidan handeln i stadskärnorna och å andra sidan externhandeln. Medan externhandeln allt mer dominerar volymhandeln har stadskärnorna kommit att specialiseras mer och mer på kvalitativ och serviceinriktad upplevelsehandel (Reimers m fl 2002). Det är därför inte entydigt så att etablering-

en av externhandelsområden utarmar stadskärnan. Visserligen ökar inte omsättningen i den centralt belägna handeln i samma takt som i externa lägen – marknadsandelen har alltså sjunkit – men inom just ”upplevelsehandeln” ökar stadskärnorna sin marknadsandel¹. Dessutom har restaurangnäringen vuxit i stadskärnorna vilket bidragit till ett samlat varierat utbud centralt (Svensk Handel 2001). Istället har den växande handeln i externa köpcentra skett på bekostnad av handeln i stadsdelscentra och mindre tätorter som fått se sig utkonkurrerad av de större städernas stadskärnor och externa handelsetableringar (Bergström 2000, Eklund & Rämme 2003). Dessutom har konkurrensen från externetablerade köpcentra i flera städer skapat incitament för stadskärnans aktörer att genomföra förnyelsearbeten i stadskärnan (HUI 2005). På detta finns det flera exempel i kapitel 2.

Ovan beskrivna strukturomvandling av handeln har flera orsaker, såväl ur ett kundperspektiv som från det enskilda företagens synpunkt. Bland de viktigaste orsakerna är den ekonomiska tillväxten och de ökade ekonomiska möjligheterna för hushållen att använda pengar till konsumtion samt urbaniseringen och storstadsregionernas tillväxt (Gustafsson & Sandahl 1997). Det har lett till större befolkningskoncentrationer och därmed större regionala kundunderlag. Parallellt med det har mindre regioner tappat befolkning vilket försämrat möjligheterna för lokal handel på många småorter. En annan orsak är det ökade bilinnehavet som inneburit en betydande utveckling av tillgängligheten till externetablerade marknadsplatser. Under de tre första decennierna efter andra världskriget ökade antalet privatägda bilar per 1000 invånare från 20 till 350 (Gustafsson & Sandahl 1997) och har fortsatt att öka sedan dess (även om ökningstak-

¹ Janne Sandahl, Internationella Handelshögskolan i Jönköping.

ten har avstannat avsevärt under 90-talet²). Samtidigt har trafikregleringar och planeringen av många städers centrala delar medfört försämrade tillgänglighet för bilberoende besökare till stadskärnorna. Ytterligare en orsak till handelns strukturomvandling är utvecklingen mot ett allt högre deltagande bland kvinnor på arbetsmarknaden. Jämfört med tidigare innebär det en större press på effektiv tidsanvändning för hushållen vilket främjar enklare och mer tidsbesparande shoppingvanor (åtminstone när det gäller dagligvaror) (Gustafsson & Sandahl 1997, HUI 2005).

En viktig faktor ur företagets perspektiv är kostnaderna för hyror och varuförsörjning. Dessa är i regel lägre i externa lägen än i de centrala delarna av städer vilket gynnar storskaliga etableringar utanför stadskärnan. Detta ger möjligheter att hålla nere priserna vilket därmed attraherar kunderna liksom det stora utbudet samlat på ett ställe som ett köpcentrum kan erbjuda (HUI 2005).

Strategier för centrumutveckling

När handeln fortfarande var koncentrerad till stadskärnorna under 1900-talets första hälft stod konkurrensen mellan handlarna i centrum. Efterhand som nya marknadsplatser vuxit fram har konkurrensen successivt utvecklats till att även stå mellan dessa marknadsplatser. Detta har bidragit till en funktionsuppdelning mellan stadskärnor, stadsdelscentra/bostadsområdescentra och externa handelsområden. Den tvådimensionella konkurrensen mellan å ena sidan en-

² Under 1990-talet ökade bilinnehavet i Sverige långsammare än i flertalet Europeiska länder. Mellan 1990 och 2002 ökade antal bilar per 1000 invånare med 8 % medan motsvarande ökning inom EU15 var 26 % enligt statistik från Eurostat.

skilda handelsföretag och å andra sidan marknadsplatser har skapat incitament för de aktörer som delar marknadsplats att gemensamt arbeta för att stärka sin marknadsplats.

Flera länder – t ex Danmark, Norge och Storbritannien (se kapitel 3) – har särskild lagstiftning för att reglera externhandeln. Så är det inte i Sverige där den nationella handelspolitiken är relativt liberal. Lokaliseringspolitiken ligger istället med den fysiska planeringen hos kommunerna som i kraft av sitt planmonopol har den formella möjligheten att påverka handelns lokalisering lokalt. Den statliga styrningen i Sverige är därmed svag i detta avseende (Reimers mfl 2002). Arbetet med stadskärneutveckling bedrivs dock numera såväl som enbart en fråga för kommunen till skillnad från före 1990-talet (Gustafsson & Sandahl 1997). Stadskärneförnyelse som aktivitet har därmed följt utvecklingen av övrig samhällsplanering med ett ökat engagemang av privata intressenter.

Första vågen av stadskärneförnyelse

Som en reaktion på 60-talets stora trafikomläggningar och fysiska omvandlingsprojekt i många städers centrala delar började intresset för stadskärnan som mötes- och handelsplats växa under 70-talet. Till detta bidrog bland annat oljekrisen och dess förväntade effekter på bilsamhället samt den allmänna förändringen i attityder och värderingar som följde i 1968-rörelsens kölvatten. Man talade i växande grad om ett ”återerövrande” av stadskärnorna (Gehl & Gemzøe 2003, Ley 1996) som offentliga platser. Inspirerat av Ströget i Köpenhamn några år tidigare var Helsingborg först i Sverige med att

etablera en gågata. Detta markerade inledningen på vad som har benämnts den första vågen av stadskärneförnyelse³.

Etablerandet av gågator och trafikbegränsande åtgärder har en tradition av att vara ett tvisteämne mellan stadens samhällsplanerare och handlarna i centrum (Svenska Handel 2001). Detta trots att ett av motiven till införandet av gågator var just främjandet av shopping, ironiskt nog inspirerat av amerikanska köpcentrum och det man såg som en viktig orsak till deras framgång, nämligen den lokalt höga tillgängligheten för fotgängare inom dessa centra (Gehl & Gemzøe 2003). En stor fråga i många stadskärneutvecklingssammanhang är därför samspelet mellan bil- och gångtrafik där inte minst parkeringssituationen har varit central. Ett dyrt men effektivt sätt att hantera detta på exemplifieras av Lyon där stora parkeringsanläggningar byggts under marken i centrala lägen (se kapitel 3).

Andra vågen av stadskärneförnyelse

Den finansiella krisen i början av 90-talet innebar inte bara ett hårt slag mot de verksamheter som bedrevs i svenska stadskärnor utan även mot den kommunala ekonomin och utmanade därmed den dittills tydliga kommunala planeringsmakten. Mot denna bakgrund har, framför allt från början av 1990-talet och i växande grad sedan dess, särskilda processer för stadskärneutveckling initierats med gemensamma ansträngningar från såväl offentlig som privat sektor enligt vad som har kallats FSK-principen (Gustafsson & Sandahl 1997, Svenska Stadskärnor 2002), där FSK står för Föreningen Förnya Stadskärnan (numera Svenska Stadskärnor). Denna ”andra våg” av

³ Janne Sandahl, Internationella Handelshögskolan i Jönköping.

stadskärneförnyelse har visat sig ge effekt, något flera av exemplen i kapitel 2 tyder på (Sandahl & Lindh 1995), framför allt för sällanköpshandeln men i mindre utsträckning för dagligvaruhandeln (Cronholm & Bergström 2003).

Samverkansorganisationer för främjandet av stadskärnans utveckling började formeras under 1980-talet, inspirerat av bl a Engelska städer (se avsnitten om Birmingham och Reading nedan), men det var framför allt mot andra halvan av 90-talet som konceptet började få en bredare spridning (Svenska Stads kärnor 2002).

Ofta genom samordning via dessa organisationer har 90-talets stadskärneförnyelse karaktäriserats av åtgärder inom fyra områden:

- Förbättringar av den fysiska miljön
- Påverkan på utbudet av affärer och verksamheter
- Underhåll och förvaltning av den offentliga miljön
- Marknadsföring av stadskärnan och genomförandet av olika typer av evenemang

I kapitel 2 beskriver hur detta arbete kom till uttryck i olika städer.

Tredje vågen av stadskärneförnyelse

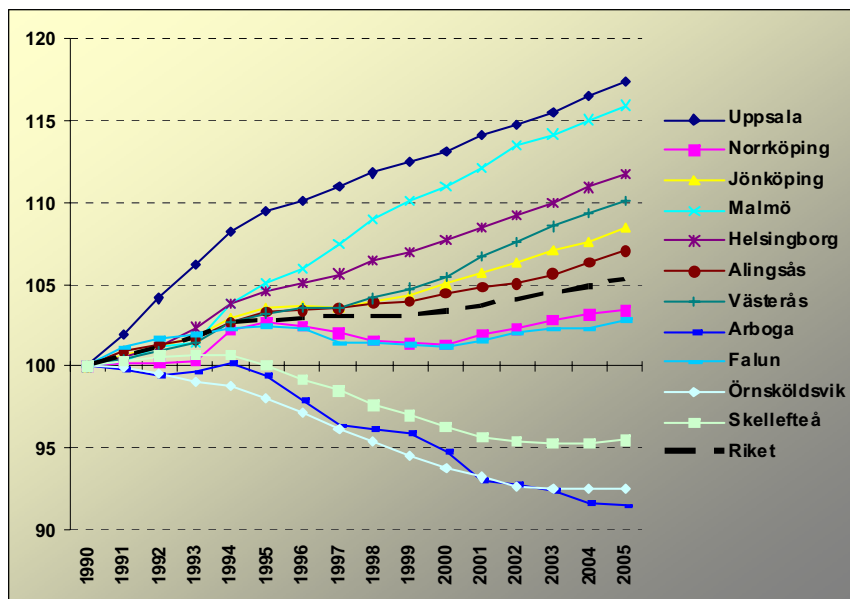
Sedan den fysiska miljön rustats upp och det samlade utbudet i stadskärnorna koordinerats i samband med att centrumorganisationerna utvecklades under 90-talet har flera städer nu gått in i en tredje våg. Nu tar man nya grepp om stadskärnan och bygger ut den. Det handlar inte bara om upprustning utan även expansion. Handeln har vuxit och de externa handelsplatsernas utvidgning och nyinvesteringar

möts nu med motsvarande recept inne i stadskärnorna. Det är en utveckling som sveper över flera städer i både Sverige och utomlands (se t ex Århus och Reading i kapitel 3). I Jönköping byggs gallerian Atollen, i Skellefteå har nyligen Citykompaniet invigts, i Alingsås uppförs Storken och i Uppsala blir hela Dragarbrunnsgatan en handelsgata av helt annan kaliber än tidigare.

Idag finns det etablerade samverkansorganisationer för stadskärneutveckling mellan kommun och näringsliv i ett hundratal svenska kommuner, samlade i föreningen Svenska Stads kärnor. Tillsammans med ett antal europeiska organisationer för stadskärneutveckling utgör Svenska Stads kärnor en del i nätverket TOCEMA EUROPÉ – ett INTERREG IIIC projekt som syftar till att främja det internationella erfarenhetsutbytet inom området. TOCEMA har utvecklat ett program för kvalitetscertifiering av stadskärneutveckling från och med 2007 vilket innebär att man har utarbetat en internationell standard för att kvalitetsmärkning av arbetet med stadskärneutveckling utifrån en uppsättning kriterier. Falun och Västerås är de svenska städer som är först ut att certifieras med TOCEMA's Quality Mark.

2. Stadskärneutveckling i Sverige – Elva exempel

De städer som här beskrivs utgör ett urval av alla de exempel som skulle kunna användas för att belysa arbetet med stadskärneutveckling i Sverige. Detta urval är tänkt att innehålla en bredd av exempel och täcker olika delar av landet – från Malmö i söder till Skellefteå i norr, städer med olika utvecklingsförutsättningar – växande städer som Uppsala och krympande städer som Örnsköldsvik, städer av varierande storlek – från Arboga med 13 000 invånare till Malmö med 270 000 invånare och städer med fokus på olika frågor och arbetssätt. Flera av städerna har fått utmärkelsen Årets Stadskärna.



Befolkningsutveckling 1990-2005 i rapportens elva svenska kommuner. Index 1990=100. (Anm: Uppsala inkl Knivsta). Källa: SCB/rAps.

Sammanställningen belyser bl a faktorer som har haft störst betydelse för stadskärnans utveckling, frågor kring vilka man arbetar strategiskt, arbetssätt och former för samverkan, kritiska moment i processen, framgångsfaktorer och trögheter samt utmaningar man står inför och hur dessa bör mötas.

Jönköping

Visionsarbete som utgångspunkt för en ny stadskärna

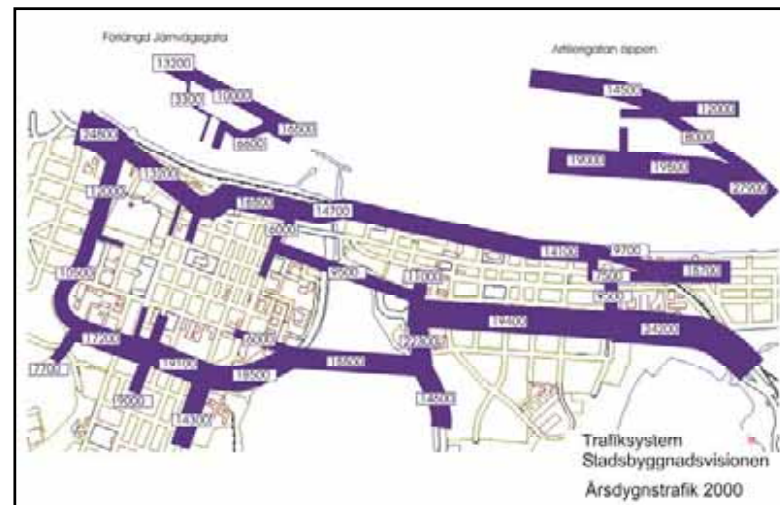
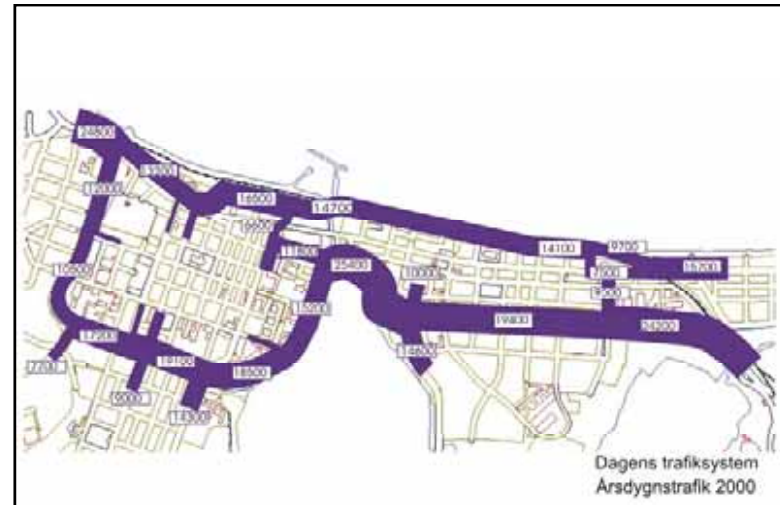
Jönköpings stadskärna består av två tydliga halvöar – Östra och Västra Centrum. Östra Centrum dominerar centrumhandeln med större butikskedjor medan Västra Centrum istället präglas av mindre butiker, caféer, kulturliv samt Högskolan. Två centrumhalvor som båda genomgår stora förändringar. Genom projektet Norra Munksjön länkas Östra och Västra Centrum ihop via dels en ny bro över Munksjön och dels ny bebyggelse utmed vattnet. På utfyllda delar av Munksjöns östra sida planeras ett centralt beläget köpcentrum (Atollen) med 16000 kvadratmeter nya handelsytor och på Västra Centrum pågår och planeras en rad ombyggnadsprojekt. I vår invigs nya Filmstaden på Lundströms plats, Rådhusparken har byggts om efter bland annat genomförda trygghetsvandringar och framöver kommer Järnvägsgatan att förlängas från resecentrum förbi Tändsticksområdet fram till Västra Storgatan och därmed frigöra stora trafikmängder från Västra Storgatan (se figur i avsnittet) som då kan omvandlas till en stadsgata med gångfartstrafik.



Fotomontage av byggnationer inom projektet Norra Munksjön som ska stärka Jönköpings stadskärna. Bildkälla: Projekt Norra Munksjön Ramprogram (Jönköpings kommun 2003).

Utvecklingen av Jönköpings stadskärna har blivit föremål för många studieresor från såväl övriga Sverige som andra länder. Arbetet med stadskärneutveckling i Jönköping tillhör förebilderna för ett flertal andra svenska städer som i stor utsträckning tagit intryck av det sätt man mobiliserat och organiserat stadskärnans intressenter på.

Historien bakom det strategiska arbetet med stadskärneutveckling i Jönköping kan sägas börja med nedläggningen av A6 på 1980-talet.



Jönköpings trafikflöden före och efter genomförandet av Stadsbyggnadsvisionen, där bland annat effekterna av Munksjöbron (se figur intill) framträder tydligt. Källa: Jönköpings kommun, Stadsbyggnadskontoret.

I diskussionen om vad som skulle hända med det gamla regementsområdet lyftes idén om ett externt köpcentrum – inledningvis från privata intressen men snart också av kommunpolitiker. 1987 invigdes köpcentret A6 som blev en omedelbar framgång. Den plötsliga konkurrensen från externhandeln sänkte centrumhandeln med 20-30% ”över en natt” och skyltfönstren i centrala Jönköping började gapa tomma. Behovet av åtgärder var uppenbart och ett långsiktigt arbete kring förnyelsen av stadens centrala delar inleddes.

Förnyelsearbetet inleddes på Östra Centrum, den centrumhalva som dominerar stadskärnans handel. 1997 invigdes högskolan på Västra Centrum vilket gav ytterligare bränsle åt stadskärnans utveckling. I ett tidigt skede av förnyelsearbetet involverades stadskärnans privata intressenter och På Stan bildades 1991 som en av landets första centrumorganisationer.

Nyckelordet i arbetet med att utveckla Jönköpings stadskärna är helhetssyn. Centralt i arbetet har varit utgångspunkten att utvecklingen inte är långsiktigt hållbar om den får sköta sig helt själv. Det behövs en styrande kraft som samlar och kanaliserar de drivkrafter som formar stadskärnans utveckling. Hotbilden i form av ytterligare köpcentra i stadens utkanter var tydlig och en övertygelse om betydelsen av en levande stadskärna tjänade som utgångspunkt för ett mobiliserande av stadskärnans intressenter i den Stadsbyggnadsvision (Jönköpings kommun 2000) som kom att bli ram för stadskärneutvecklingen i Jönköping.

Den fullständiga rubriken på Stadsbyggnadsvisionen i Jönköping lyder ”Från tanke till handling – en stadsbyggnadsvision” (Jönköpings kommun 2000). Sitt smeknamn till trots har Stadsbyggnadsvi-

sionen ett lika stort operativt inslag som visionärt. En stark ambition har alltså varit att inte låta visionen stanna på idéstadiet utan att även låta denna förverkligas i den fysiska miljön. Därför var det av stort värde när kommunen i samband med att stadsbyggnadsvisionen antogs av kommunfullmäktige avsatte 200 000 000 kr för stadsutveckling under sex år. Men för att skapa en attraktiv fysisk miljö har man betonat helheten och det mervärde stadsbyggandet ger för stadslivet. En central komponent i arbetet med Stadsbyggnadsvisionen har därför varit själva visionsarbetet.

I samarbete med Internationella Handelshögskolan i Jönköping har man bland annat låtit beskriva ”stadskärnans roll i en attraktiv stadsregion” (Johansson 1999). Genom att med stöd i forskning peka på betydelsen av en levande stadskärna karaktäriserad av folkvimmel, hög tillgänglighet från andra delar av regionen, mångfald av verksamheter, hög täthet, osv har man lyckats mobilisera ett engagemang bland stadskärnans och kommunens intressenter. Förmågan att förmedla betydelsen av en vital stad för den ekonomiska utvecklingen och att behålla ett fokus på staden som helhet lyfts fram som några av de viktigaste framgångsfaktorerna i Jönköpings stadskärneutveckling. T ex har byggandet av bron över Munksjön inte haft som primärt syfte att främja trafikflödena mellan Väster och Öster utan har istället i första hand syftat till frigöra möjligheter till utveckling av de områden som avlastas från trafik, dvs Munksjöns norra strand (se figur). Detta fokus på just utveckling av staden som helhet har bidragit till att få den stora mångfalden av intressen att lyfta blicken från den egna verksamheten och se det vidare sammanhanget. På så vis har det också bidragit till ett tålamod hos de inblandade i det relativt långsamma uppstartsskedet.

En annan viktig framgångsfaktor i Jönköping var ett tydligt engagemang från kommunen som också låg bakom bildandet av På Stan. Beslutet att satsa 200 000 000 kr på stadsutvecklingsåtgärder signalerade ett långsiktigt åtagande från kommunen.

Jönköpings deltagande i projektet Den Goda Staden ligger väl i linje med arbetet kring Stadsbyggnadsvisionen som nu går in i en andra fas med nya projekt. Som samarbetsprojekt mellan kommun och stat ser man en möjlighet för Den Goda Staden att vara ett bra forum för intensifierade diskussioner kring de större infrastrukturinvesteringar Jönköping står inför framöver, t ex byggandet av Götalandsbanan.

Skellefteå

Synergieffekter genom samordnade aktiviteter ur ett kundperspektiv

Efter en mer eller mindre konstant befolkningsökning från början av 1970-talet vände trenden för Skellefteå kommun nedåt på 90-talet. Mellan 1994 och 2003 minskade befolkningen med i genomsnitt nästan 500 personer om året. Under samma tioårsperiod var kommunens handelsindex negativt och flera av stadskärnans skyltfönster gapade tomma.

Från mitten av 90-talet fördes gemensamma diskussioner om utvecklingen av stadens centrala delar mellan kommunens hårda nämnder, fastighetsägare och köpmannaföreningen i en centrumgrupp under ledning av byggnadsnämndens ordförande. Men mot bakgrund av den negativa utvecklingen i kommunen togs 2002 ett initiativ från stadskärnans privata intressenter att vända den negativa utvecklingen. Handlarna och fastighetsägarna enades om ett uppdrag

och den 10 oktober 2002 startades kampanjen ”Nu eller aldrig” i syfte att motverka den nedåtgående trenden (Skellefteå Erbjuder 2006).

Man inledde med en probleminventering där det kunde konstateras att Skellefteå var i behov av en mer attraktiv centrum- och externhandel, att staden behövde en mer attraktiv stadsmiljö och att öka stoltheten bland stadens besökare och invånare. Ytterst var det en ambition om att uppnå en mer levande stad.

2003 bildades centrumbolaget Skellefteå Erbjuder med andra motsvarande centrumbolag som förebild som ett samarbete mellan fastighetsägare, handlare och kommunen. Bolagets syfte var att stärka kopplingarna mellan handlare, fastighetsägare och kommun i strävan efter den långsiktiga visionen: ”Skellefteå – ett attraktivt chartersmål i Europa!” (Skellefteå Erbjuder 2006). Man såg också tidigt en stark potential i samarbetet med hotell- och restaurangbranschen och idag består medlemskåren av företag från flera branscher där även hotell- och restaurangföretagen finns med. I samband med att Skellefteå Erbjuder startade gick luften ur den tidigare centrumgruppen och den kommunala rollen i stadskärneutvecklingen förändrades något. Centrumutvecklingsarbetets tidigare tyngdpunkt på Bygg- och miljökontoret samt Tekniska kontoret försköts mot Tillväxtkontoret. Utöver medverkan i referensgruppen i ett programarbete kring uteserveringar och möbleringen av det offentliga rummet (Skellefteå kommun 2006) har inte Bygg- och Miljökontoret och Skellefteå Erbjuder samverkat i någon större utsträckning.

I det påföljande arbetet insåg man snart att stadskärnans utveckling var beroende av hela stadens utveckling och man utvecklade därför

ett arbete som inbegrep såväl stadskärnan som externa köpcentra. När det externa köpcentret Solbacken öppnades 2005 uppstod en funktionsdelning mellan detta och stadskärnan – Solbacken orienterad mot sällanköpsvaror, livsmedel och en del service och med stadskärnan mer inriktad på kläder. Den dåvarande centrumledaren lyckades till och med övertyga Lindex att ändra sina ursprungliga lokaliseringsstrategier och välja stadskärnan framför Solbacken för att stärka stadskärnans roll som centrum för konfektionshandeln. Samtidigt finns en förståelse för stadens beroende av den handel som inte får plats i eller på annat sätt inte lämpar sig för stadskärnan. ”Utan ett externt handelscentrum i norr hade Skellefteå varit död som stad” sa centrumledaren Annica Simonsson i den lokala tidningen Norra Västerbotten. Om ”Storälgen” – av flera förväntad att bli en av Norrlands största framtida besöksmål – byggs kommer det ömsesidiga beroendet mellan centrum och omland bli än starkare då många av Storälgens besökare kommer resa dit via Skellefteå centralort.

Med en drivande processledare som VD för Skellefteå Erbjuder mobiliserades ett stort antal av stadskärnans intressenter kring det gemensamma målet att utveckla stadskärnan. Man arbetade utifrån fyra styrkort i syfte att stärka handeln, att skapa ett spännande nöjesliv, att förbättra stadsmiljön och att marknadsföra stadskärnan.

I Skellefteå har arbetet med stadskärneutveckling framför allt handlat om att samordna aktiviteter under gemensam flagg för att på så sätt stärka det samlade utbudet i och intrycket av stadskärnan som handelsplats. Ett exempel är när Skellefteå stod som värd för Melodifestivalen 2005 och Skellefteå Erbjuders införde rosa som tillfällig medlemsfärg med följderna att medlemmarna – i en samordnad kam-



Rosa var Skellefteå Erbjuders medlemsfärg i samband med melodifestivalen i Skellefteå 2005. Fotograf: Roine Sandlén. Bildkälla: Norra Västerbotten.

panj – skyltade i rosa, kompletterat med en rosa gran på torget och en rosa port på gågatan. Ett annat exempel är kampanjen ”Fjorton glada dagar” under en fjortondagarsperiod i augusti 2003 då centrumbolaget samordnade en rad aktiviteter som annars skulle ha genomförts oberoende av varandra. Bland annat anordnades en restauranggala och en torgfest med konsert av Tomas Ledin. Dessutom invigdes den nya gallerian Citykompaniet under dessa dagar. Kampanjen marknadsfördes på ett eventliknande sätt via ett skyltfönster i stan som attraherade stor uppmärksamhet.

Samordningen av spridda aktiviteter under gemensamt paraply för att därigenom skapa synergieffekter är ett av de viktigare resultaten av stadskärneutvecklingsarbetet i Skellefteå. 2006 utsågs staden till Årets Stadskärna av Svenska Stadskärnor. Till framgångsfaktorer i Skellefteå har bland annat lyfts fram en lyhördhet för vad som efterfrågas av centrumbesökare och handlare och ett stort förtroende mellan de inblandade aktörerna vilket i sin tur förutsätter tydlighet i organisationen och enkla kontaktvägar samt en drivande processledare som har förmågan att bygga detta förtroende.

Helsingborg

Miljardinvesteringar för ökad integration och attraktivitet

Helsingborg är med sitt strategiska läge vid Öresund och sin långa historia en stad med starka handelstraditioner. I slutet på 60-talet stängdes trafiken på Kullagatan vilket gjorde den till landets första gågata. Detta skedde i samförstånd mellan stadens handlare och politiker men hur trafiken skulle lösas på angränsande gator tvistade man om. Kommunen drev tidigt en miljölinje som byggde på redu-

cerad trafik i stadens mitt medan köpmännen ville främja biltillgängligheten med ökad framkomlighet och fler parkeringsplatser centralt. På 70-talet växte det externa handelsområdet Väla upp men först på 80-talet hade det vuxit till en nivå som innebar att stadskärnan utsattes för konkurrens. Stadens politiker såg Väla som ett sätt att minska trafiktrycket på centrum och var därför positiva till att området växte i betydelse. De större kedjorna i staden höll sig dock kvar i centrum som därför klarade sig bra i konkurrensen med Väla (Svensk handel 2001). Bostadsmässan H99 i Norra Hamnen innebar en stor förändring av centrala Helsingborg genom det stora tillskottet av nya lägenheter och en ny koppling mellan staden och vattnet. Samtidigt medförde detta områdes tillkomst återigen parkeringsbrist i centrum efter att man under 90-talet delvis hade använt området för parkeringsändamål.

Idag står Helsingborg inför omfattande fysiska förändringar och investeringar i miljardklass. Helsingborgs stadskärna är tudelad mellan norra och södra centrum – norr och söder om Trädgårdsgatan. De södra stadsdelarna beskrivs på stadens egen hemsida som ett område med ”hög arbetslöshet, butiksnedläggningar och en sliten stadsmiljö”⁴. Den socioekonomiska uppdelningen av Helsingborg i en sydlig och en nordlig halva har en lång historia från industrisamhällets uppdelning av arbetare och tjänstemän med tydliga spår i stadsdelarnas identitet idag. Medan norra centrum innefattar stadens huvudsakliga shoppingstråk utmed Kullagatan och Bruksgatan är södra centrum mindre fashionabel med ett enklare utbud, mer präglat av dagligvaruhandel och livsmedelsbutiker.

⁴ www.helsingborg.se/templates/StandardPage.aspx?id=25104 2007-01-23

Som en sydlig motsvarighet till Norra Hamnen satsar man nu stort på Södra Hamnen – ett led i en större strategi för att utveckla hela Söder. I anslutning till Södra Hamnen grävs järnvägen ner vilket frigör stora ytor för nyexploatering. I enlighet med den nyligen framtagna trafikplanen (Helsingborgs Stad 2006a) byggs väg 111 (Österleden i utkanten av staden) ut och avlastar därmed den idag hårt trafikerade Malmöleden utmed järnvägen som istället byggs om för att få mer karaktär av stadsgata i likhet med Drottninggatan norr om kommunikationscentret Knutpunkten. Med dessa ombyggnationer försvinner den stora barriär som järnvägen och Malmöleden idag utgör mellan Söder och Öresund samtidigt som staden byggs ihop. Dessutom skapas nu ett sammanhängande handelsstråk mellan S:t Jörgens plats i norr till Gustav Adolfs torg i söder genom ombyggnad av Södergatan som på så sätt blir en mer funktionell förlängning av Kullagatan söderut, kombinerat med bland annat belysningsåtgärder i Stadsparken.

Ur ett bredare samhällsperspektiv är omvandlingen av Söder i hög grad ett integrationsprojekt med syftet att överbrygga barriärer – inte bara fysiska sådana utan även mentala barriärer baserade på fördomar – genom att med sociala, kulturella, miljömässiga, sysselsättningsmässiga och ekonomiska hänsyn skapa ett mer attraktivt Söder. Detta breda arbete bygger på höga ambitioner om helhetssyn, tvärssektoriell samverkan och medborgardialog (Helsingborgs Stad 2002).

En viktig ambition i arbetet med att utveckla Helsingborg som stad är dialogen med medborgarna. Med omfattande enkätundersökningar till befolkningen, offentliga möten inom stadsdelarna och andra former för medborgardialog, t ex trygghetsvandringar, har man for-

mulerat utvecklingsprogram för de olika stadsdelarna (se t ex Helsingborgs Stad 2006b). Medborgardialogen har utgjort ett viktigt underlag för hur förnyelsen av Söder ska gå till.

Ur ett handels- och näringsperspektiv är omvandlingen av Söder ett led i utvidgningen av stadens centrala shoppingstråk Kullagatan. Trycket på Kullagatan har länge varit högt och det har funnits behov att utveckla nya stråk i A-lägen. Stadens avlånga form i nord-sydlig riktning har gjort att utvecklingen naturligt riktas söderut. Detta behov har länge uttryckts av stadens handlare och kanaliserats genom Helsingborgs Cityförening – en ideell förening med medlemmar bland stadens handlare, krögare och näringsidkare. Cityföreningen företräder med andra ord näringslivet i stadskärnan och för att koordinera stadens fastighetsägare, handlare och Helsingborgs stad i ett gemensamt samverkansarbete kring stadskärnans utveckling har man bildat Citysamverkan som ett trepartssamarbete där Cityföreningens styrelse är representerad.

Samarbetet inom Citysamverkan har möjliggjort flera ombyggnads- och upprustningsprojekt genom finansiering till hälften av fastighetsägarna och till hälften av staden. Nedgrävningen av järnvägen betalas av de omfattande exploateringar som möjliggörs i samband med överdäckningen och de utbyggnader som sker i anslutning till det. Kommunen har haft diskussioner med Banverket om en eventuell statlig medfinansiering men i dagsläget ingår inte de pågående järnvägsprojekten i Helsingborg (vilka även omfattar en ny järnvägstunnel från Knutpunkten norrut) i Banverkets investeringsplaner vilket därmed utesluter en statlig medfinansiering.



Söder med Södra hamnen i förgrunden idag samt motsvarande vy med planerad utbyggnad. Fotograf. Foto: Bertil Hagberg, Sesamphoto. Bildbearbetning: Cadwalk Media, Malmö

Med relativt lång erfarenhet från arbetet med stadskärnutveckling i Helsingborg pekar Cityföreningen på vikten av långsiktiga utvecklingsstrategier som bygger på helhetssyn snarare än en rad småprojekt utan inbördes sammanhållning. Samtidigt måste relevansen i projekten för de inblandade säkerställas. Det innebär en utmaning att å ena sidan tillåta arbetet att ta lång tid för att bygga upp en helhetssyn och å andra sidan arbeta tillräckligt konkret för att alla aktörer ska uppleva det som meningsfullt. Därför arbetar Cityföreningen med både större projekt som Helsingborgsfestivalen och mindre projekt där endast delar av näringslivet är inblandade, t ex evenemang som Vårsalut, Alla hjärtans dag och Matresan. Generellt sett har mindre butiker och krögare varit svårare att få med Cityföreningens arbete men på senare tid har man utvecklat en cityklausul i hyreskontrakten mellan fastighetsägare och hyresgäster som innebär att man som hyresgäst måste gå med i Cityföreningen. På så vis har Cityföreningen närmast sig det sätt centrumledningen för köpcentra fungerar på.

Falun

Sektorsövergripande arbete för en helad stad

Falun genomgick under decennierna efter andra världskriget, som många andra städer, en omfattande stadsomvandling – bland annat resulterande i en ny trafikled genom centrum (Korsnäsvägen-Gruvgatan). I samband med att omvandlingen fullbordades i början av 1970-talet växte kritiken mot ingreppen och det började formuleras olika idéer kring hur man skulle kunna förändra den stadsmiljö man nyss åstadkommit. Denna diskussion fortsatte och på 90-talet utformades en fördjupad översiktsplan för centrum. Från början låg

fokus i planen på gestaltningsfrågor men efter att man börjat mäta luftkvaliteten kom miljöfrågorna upp på agendan och diskussionen kom mer att handla om reduktion av de negativa miljöeffekterna av trafiklösningarna.

År 2000 lades Dalregementet ner. Den statliga kompensationen uteblev i princip men Näringsdepartementet erbjöd dock hjälp med att formulera en ny strategi för staden och Eurofutures anlätades för att bistå i arbetet. Ett resultat var kommunens näringslivsprogram (Faluns kommun 2001) där bland annat stadens betydelse för den ekonomiska utvecklingen lyftes fram. En del av analysen belyste samtidigt det faktum att Falun var en delad stad på grund av Korsnäsvägen-Gruvgatan samt järnvägsbanken som klöv stadsmiljön och att regementsområdet – en viktigt utvecklingsområde i Faluns stadsutveckling – hade potential att integreras bättre i resten av staden.

Inspirerat av Jönköpings arbete med Stadsbyggnadsvisionen beslöt man då att i ett samlat dokument visa hur pågående stadsutvecklingsprojekt hänger ihop och hur staden ska delas. Resultatet blev Faluns Stadsbyggnadsvision⁵ som dels var en sammanställning av pågående projekt och dels ett dokument med strategisk funktion. Trots att dokumentet endast visade vad som redan pågick bidrog det samlade formatet till aha-upplevelser och en gemensam syn bland dem som arbetar med stadsutvecklingsfrågor.

Centrala inslag i stadsbyggnadsvisionen är att förlänga centrum via ett nytt resecentrum ner mot sjön Tisken samt att öppna upp centrum mot Faluån och på så sätt skapa en bättre kontakt mellan stadskärnan

⁵ Stadsbyggnadsvisionen på Faluns kommuns hemsida .

och stadens vatten. Trafiken som idag skär av stationen från övriga centrum leds om vilket möjliggör förtätning kring den idag trafik-tunga Korsnäs-vägen (Faluns kommun 2003).



Ur Stadsbyggnadsvisionen för Falun. Genom att prioritera utvecklingen av årummet får vattnet en viktigare roll för centrum. Bildkälla: Falu kommun, Stadsbyggnadskontoret.

Valet 2006 innebar ett majoritetsskifte som skapade viss oklarhet kring hur kommunens ska ställa sig till delar av de förändringar som föreslås. Tvistefrågan handlar i regel om tillgängligheten för biltrafiken. Trots åsiktsskillnader av detta slag, som också skär tvärs genom de politiska blocken, har mycket av arbetet med stadskärnans

utveckling präglats av ett bra samarbete inom kommunen och mellan kommunen och fastighetsutvecklare.

Sektorsövergripande lösningar har möjliggjorts genom att det dels finns ett formellt påbud i kommunen att den fysiska planeringen ska ske i förvaltningsövergripande former, dels att det över tid har vuxit fram en ömsesidig respekt och förtroende mellan de kommunala förvaltningarna. Detta bygger på en gemensam förvaltningsövergripande insikt om att man ytterst arbetar för kommunens bästa (snarare än den egna förvaltningens) och att man känner varandra väl som personer. Nyligen genomfördes en organisationsförändring inom kommunen och det dåvarande Trafikkontoret delades upp på två förvaltningar – Stadsbyggnadskontoret och ett nytt Trafik- och fritidskontor. Samtidigt har delar av personalen bytts ut såväl i ledningen som bland handläggarna. Detta har bidragit till att det tidigare så väl fungerande sektorsövergripande arbetet bromsats upp och man arbetar nu på att bygga upp ett sektorsövergripande förhållningssätt igen, inledningsvis mellan de hårda förvaltningarna men med ambitionen att på sikt även inkludera de mjuka förvaltningarna.

Omvandlingen av centrum och stationsområdet är, som framgår ovan, en insats med starkt stöd i kommunens näringslivsprogram (Faluns kommun 2001) vilket i sin tur tagits fram i samverkan med stadens näringsliv. En drivande kraft i Falun, och en länk mellan det privata och det offentliga, är centrumföreningen Centrala Stadsrum som funnits sedan 1989. Bland Centrala Stadsrums medlemmar finns köpmän, företagare, fastighetsägare, restauranger, kaféer och kommunen (som genom Stadsbyggnadskontoret och Trafik- och fritidskontoret sitter med i Centrala Stadsrums styrelse). Samarbetet med kommunen är gott och föreningen fungerar som samordnande

part i flera stadsförnyelsesammanhang. I kommunens ställe har föreningen fungerat som koordinator för ett antal ombyggnadsprojekt och – som neutral part representerandes både kommunen och näringslivet – möjliggjort samfinansierade lösningar. Genom ett avtal med kommunen har dessutom Centrala Stadsrum uppdraget att samordna nyetableringar i centrum (Centrala Stadsrum 2006).

Tillsammans med Västerås är Falun först ut i Sverige att certifieras med TOCEMA EUROPE's kvalitetsmärkning Quality Mark i stads-kärneutveckling enligt det program för kvalitetscertifiering som utvecklats av det europeiska nätverket⁶.

Alingsås

Futurum som neutral part mellan kommun och näringsliv

Alingsås stadskärna har en traditionell rutnätsstruktur som härrör från 1600-, 1700- samt 1800-talen fram till 1876 då det stadsplane-förslag togs fram som präglat dagens utformning. Denna struktur särskiljer stadskärnan från övriga delar av staden, som i övrigt ligger inom cykelavstånd från centrum. Under efterkrigstiden fram till 1970-talet föreslogs en relativt omfattande förtätning av stadskärnan med en upp till 50-procentig ökning av exploateringsstalet. Dessa förslag genomfördes dock aldrig i någon större omfattning och på 1980-talet ändrade arbetet inriktning mot ett mer varsamt omvandlingsarbete främst i syfte att öka boendet i centrum som minskade påtagligt trots en mer eller mindre konstant befolkningsökning i kommunen som helhet sedan slutet av 60-talet. De senaste åren har

⁶ Se mer på TOCEMA EUROPE's hemsida: www.tocema-europe.com

Alingsås vuxit med några hundra personer årligen och stadskärnan attraherar både invånare och investeringar. För närvarande är en ny galleria under uppbyggnad på stadens gågata Kungsgatan med plats för ca 25 nya affärer. År 2003 nominerades Alingsås till Svenska Stadskärnors utmärkelse Årets Stadskärna men blev på upploppet omsprunget av Helsingborg.

Staden ligger ca 5 mil från Göteborg och ingår i den större Göteborgsregionen. Avståndet är dock tillräckligt stort för att Alingsås ska fungera som en egen kärna med ett eget omland som inklusive staden omfattar ca 100 000 invånare (Alingsås kommun 2003). En medveten strategi från kommunen att inte tillåta externa handelsområden har gjort att stadskärnan behållit en viktig roll som handelsplats för staden och omlandet. Efterhand som större köpcentra växer upp närmare Göteborg utsätts dock även Alingsås för ett yttre konkurrenstryck och man arbetar därför strategiskt med stadskärneutveckling i kommunen kring bl a dessa frågor. Idag är det kommunala översiktsplanarbetet för stadskärnan inriktat på att stärka centrumets roll för handel och kultur samt som samlings- och mötesplats (Alingsås kommun 2001).

En drivande kraft bakom centrumutvecklingen i Alingsås är den ideella föreningen Futurum, med medlemmar från stadens alla branscher och kommunen. En skillnad mellan Futurum och många centrumföreningar är att de senare ofta har fokus på just handelsfrågor och i huvudsak företräder köpmän och fastighetsägare. Futurum siktar bredare och arbetar med alla stadskärnans intressenter. Utgångspunkten är att stadskärnan ger hela staden liv, kraft och energi – det som är bra för stadskärnan är bra för Alingsås. Ur Futurums perspektiv är det därför också viktigt att de som arbetar utanför

stadskärnan förstår stadskärnans betydelse för hela staden att hela staden är beroende av stadskärnan. Därför arbetar man även med att mobilisera ett engagemang hos aktörer som verkar utanför stadskärnan, inte minst i de bostadsbyggnadsprojekt som pågår runt om i staden.

Futurum har ingen formell roll i den fysiska planeringen. Däremot arbetar kommunen med brett deltagande inom översiktsplanarbetet med bl a Futurum, liksom fastighetsägarna och Svensk Handel. Samtidigt sitter kommunledningen, som ansvarar för den strategiska planeringen, också i Futurums styrelse. Futurum har däremot – som neutral part mellan den offentliga och privata sfären – haft en viktig roll som sammankallande i samband med strategiskt viktiga projekt i stadskärneutvecklingen.

Ett exempel är upprustningen av torget (Stora och Lilla Torget). Handlarna tog initiativ till ett möte angående behovet av att rusta upp Stora Torget. Bakgrunden var en växande insikt om behovet av att hålla stadskärnan fräsch och levande för att bevara centrum som en attraktiv handelsplats. Vid det mötet beslutades att Futurum skulle vara sammankallande i arbetet. Torget rustades upp med översiktsplanen som grund och detaljplanen utformades i dialog med Futurum. När planen sedan skulle genomföras visade det sig vid upphandlingen att den kommunala finansieringen inte räckte till. Sparbanken Alingsås gick då in som medfinansierare och bidrog till anläggandet av trappan ner mot ån.



Stora Torget i Alingsås med trappan ner mot ån i förgrunden. Foto: Hans Lindberg.

Futurums roll i det sammanhanget var att sammankalla den grupp av offentliga och privata aktörer som drev på omvandlingen. Samarbetet kring torget var sakfrågeorienterat, dvs det var kring själva torgupprustningen som samverkan kretsade. I dagsläget diskuterar man hur den typen av samarbete kan stabiliseras och bli mer kontinuerlig och långsiktig för att fungera i ett bredare sammanhang.

En utmaning är att få alla aktörer att dra åt samma håll. Alla har olika utgångspunkter och roller. Att alla har olika perspektiv betraktas samtidigt som något positivt eftersom det bidrar till olika synsätt och idéer. Utmaningen är dock att hantera mångfalden på ett sätt som skapar förutsättningar för en gemensam strävan framåt.

Som ett led i det arbetet anordnas i februari 2007 ett tvådagarsseminarium för ett hundratal privata, offentliga och ideella aktörer i syfte att bearbeta de frågor som dessa aktörer ser som långsiktiga utmaningar. Ambitionen är att dokumentera detta i en handlingsplan för det fortsatta arbetet med stadskärneutveckling i Alingsås.

Malmö

Tydlig markering från kommunen att stadskärnan prioriteras

Malmö har genomgått en påtaglig identitetsförändring under de senaste 10-20 åren. Mellan 1990 och 2004 minskade industrinäringarnas andel av den totala sysselsättningen i Malmö från 26% till 18% medan tjänstenäringarnas motsvarande andel steg från 71% till 80% under samma period⁷. Strukturomvandlingen inom näringslivet präglar hela Sverige men även i ett nationellt perspektiv är utvecklingen i Malmö stark. 1998 etablerades Malmö Högskola och stadens tidigare industriprägel har kompletterats med funktionen av studentstad med över 20 000 studenter vid högskolan⁸. Sedan Öresundsbronns invigning 2001 har Malmö i ökande grad också blivit bostadsort för danskar. 2004 pendlade över 4000 personer från Malmö över sundet – 900 fler än året innan⁹.

⁷ SCB/rAps. (Med industrinäringarna avses SNI C-F samt 90. Med tjänstenäringarna avses SNI G-Q exkl 90.)

⁸ Malmö Högskolas hemsida

⁹ Örestat – databanken



Två symboler för Malmö byter av varandra. Samtidigt som Kockumskranen monteras ner gjuts grunden till Turning Torso. Foto Lasse Ydhag.

Under den senaste 10-15-årsperioden har även stadens fysiska karaktär förändrats. Upprustningen av centrala Malmös inleddes under 1990-talets första hälft med en diskussion kring stadskärnans betydelse för staden. Situationen för stadskärnan var då dystert. NK lades ner och många butikslokaler stod tomma i centrum. Malmöborna upplevde stadskärnan som ett problemområde snarare än en tillgång. I det läget växte en insikt om att stadskärnan – den del av staden som flest Malmöbor besökte och som hade längst historisk kontinuitet – var den stadsdel som fick minst investeringar och var föremål

för sämst samlad strategi. 1991 fattades beslut om byggandet av Öresundsbron och det väcktes en oro över att allt för många skulle välja Köpenhamn framför Malmö om inget gjordes åt den rådande situationen. Att stadskärnan borde uppskattas och värderas som den viktigaste stadsdelen var en uppfattning som fick allt starkare förankring.

Det gjordes en del satsningar på olika typer av händelser och evenemang men utan varaktig effekt. Små projekt framstod inte som någon långsiktig lösning. Istället såg man ett behov av att ta tag i stadskärnans grundläggande funktioner först innan man kan ägna sig åt kosmetika. Ett viktigt första steg var det stadsmiljöprogram som började utarbetas 1993 i samarbete mellan Gatukontoret och Stadsbyggnadskontoret (Malmö Stad 1998). Målet med programmet var att stärka Malmös identitet och göra staden vackrare och mer lockande för boende och besökare.

Malmö Stad ville med stadsmiljöprogrammet göra om stadskärnan till ett finrum men insåg att det inte kunde göras av staden på egen hand. Diskussionerna med fastighetsägarna handlade inledningsvis mycket om alla åtgärder skulle finansieras snarare än vad som skulle göras. Därför behövdes en organisation med ett grundmurat förtroende hos de inblandade parterna som arena och medlare för den typen av diskussioner. 1995 bildades Malmö Citysamverkan som ett samarbete mellan fastighetsägare, handlare och Malmö Stad. Genom stadsmiljöprogrammet och en bred politisk enighet i frågan lyckades staden förmedla ett trovärdigt långsiktigt engagemang som gjorde stadskärnans fastighetsägare villiga att bidra till stadens upprustning.

Ett tidigt projekt var upprustningen av Lilla Torg som också fungerade som något av ett pilotprojekt. Det restaurangtöta kullerstenstorget krävde terrasser för alla uteserveringar och för att undvika att varje krog hittade sin egen lösning med avseende på färger, räcken, ljussättning, mm arbetade man med en totalgestaltning av hela miljön. För att möjliggöra för uteserveringarna att stå direkt på marken enligt riktlinjerna i Stadsmiljöprogrammet byttes delar av de kullerstensbelagda ytorna ut mot natursten. Staden tog på sig ansvaret att bedöma vad som var ett bra utseende och torget med dess möblering fick en enhetlig utformning. Denna enhetlighet kom att bli ett bärande tema i hela upprustningen av stadskärnan som ett sätt att stärka stadskärnans identitet och motverka en fragmenterad stadsmiljö.

Upprustningen av Lilla Torg byggde på konsensus och samfinansiering mellan staden och krögarna runt torget. Genom att öka torgets attraktivitet ökade man samtidigt krogarnas attraktivitet. Till skillnad från normala ettåriga avtal skrev Malmö Stad femårskontrakt med krögarna om tillstånd för uteserveringar vilket skapade incitament för krögarna att investera mer långsiktigt och satsa på sina uteserveringar.

Med Lilla Torg som exempel i bagaget började man sedan jobba med övriga delar av stadskärnan och man fick politiskt mandat att starta mer storskaliga satsningar på upprustningen av stadsmiljön.



Krogtäta Lilla Torg i Malmö. Foto: Alexander Brandel © Malmö Turism.

I Lilla Torg-projektet lyckades man på kort tid åstadkomma synbara positiva resultat. Detta var en viktig förutsättning för att förankra en mer långsiktig strategi bland många aktörer. Med Lilla Torg visade man med trovärdighet att det var möjligt att åstadkomma förändring. Inom Malmö Stad diskuterade man därför tidigt vilka projekt som var mest strategiska för att visa resultat och som därmed skulle prio-

riteras. Ett annat sådant projekt var att ordna upp den dåligt fungerande parkeringssituationen. En viktig fråga för handlarna i centrum var tillgängligheten för bilburna besökare. Trots ett stort utbud av parkeringsplatser i parkeringshus utnyttjades dessa relativt dåligt. Kunderna upplevde brist på parkeringsplatser. Man införde därför mer korttidsparkering i p-husen och höjde taxorna för parkering på gatan. I praktiken betalar många besökare för två timmars parkering men behöver upp mot tre timmar för att hinna uträtta sina ärenden. Detta gjorde i Malmö att p-böter var vanliga och som ett sätt att marknadsföra p-husen infördes därför en gratis tredje timme, dvs om man betalade för två timmar fick man stå tre. Med dessa relativt enkla åtgärder åstadkoms en märkbar förändring i staden.

En viktig förutsättning för arbetet i Malmö har varit att hitta lösningar som är till nytta för alla inblandade parter. Det har därför varit nödvändigt att samordna målfrågorna mellan de tre parterna i Citysamverkan och att få ihop handlarnas mål på kort sikt med fastighetsägarnas mål på medellång sikt och kommunens långsiktiga mål. I den stora upprustningen av stråken mellan Stortorget, Lilla Torg och Gustav Adolfs Torg var Citysamverkan den part som förhandlade fram medfinansieringen från fastighetsägarna.

Efter så pass många år har man nu lyckats bygga upp ett stort och värdefullt förtroende mellan parterna. Samtidigt kan inte detta förtroende tas för givet utan är något Citysamverkan hela tiden arbetar på. Ett led i det är att regelbundet informera om aktuella frågor till medlemmarna, bland annat genom nyhetsbladet Citynytt som finns tillgängligt på organisationens hemsida.

Malmö har blivit utsedd till Årets stadskärna både år 2000 och 2005.

Uppsala

Samsyn kring behovet av en expanderande stadskärna

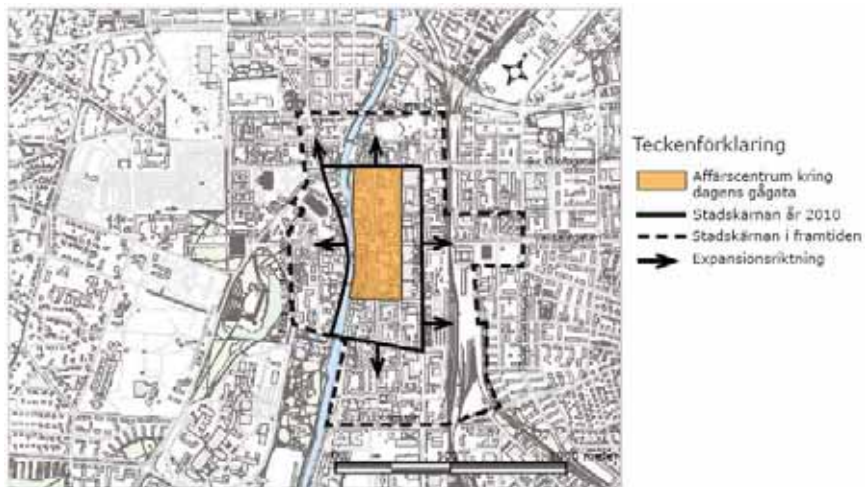
Uppsala är en stad vars stadskärna i dagsläget genomgår mycket stora fysiska förändringar. Bortsett från enstaka projekt har sedan 1960- och 70-talens kvarterssaneringar relativt lite hänt i stadskärnan – åtminstone jämfört med vad som håller på att hända nu. 2005 påbörjades byggnationen av stadens nya Resecentrum med omfattande kringliggande nybyggnationer samt det monumentala Uppsala Konsert & Kongress och 2006 inleddes en viktig förändring av några av stadens mest centrala gaturum då Östra Ågatan och framöver även Dragarbrunnsgatan omvandlas till gåfartsgator.

Uppsalas stadskärna är i dagsläget koncentrerad kring gågatan som utgörs av gatuparet Svartbäcksgatan-Kungsängsgatan. Parallellt med detta shoppingstråk går järnvägen tre kvarter österut och Fyrisån ett kvarter västerut. Sammantaget har dessa linjer gjort att Uppsalas stadskärna har en tydlig nord-sydlig orientering. För att vara Sveriges fjärde största stad är stadskärnans geografiska utbredning relativt begränsad och för att möta konkurrensen från de externa handelsområdena är en utvidgning av centrum en viktig strategisk fråga för stadskärnans livskraft. Samtidigt försvåras en utvidgning västerut av det faktum att stadens äldsta bebyggelsemiljöer ligger strax väster om Fyrisån. Därför är det naturligt att styra utvecklingen österut, vilket i princip samtliga ovan nämnda projekt bidrar till. I samband med bygget av Resecentrum öppnas dessutom en ny gång- och cykelförbindelse under spåren och i förlängningen av den också en tidigare stängd gata.



Uppsala Konsert och Kongress ett knappt år innan invigningen i september 2007. Fotograf: Bo Gyllander. Bildkälla: Uppsala Konsert och Kongress.

En central tanke i den övergripande planeringen av Uppsala är att trafiken måste fungera på stadens villkor. En viktig del i den nyligen beslutade trafikplanen (Uppsala kommun 2006) är därför att den biltrafik som inte måste finnas i centrum ska ledas runt stadskärnan på huvudgator. Kollektivtrafiken får högre prioritet och ett nytt stomlinjenät för busstrafiken planeras. Tillgängligheten för biltrafiken har varit en blockskiljande tvistefråga i Uppsala och efter senaste valet har den nya politiska majoriteten 2007 beslutat om tilläggsdirektiv till trafikplanen för att biltrafiken i stadskärnan ska betraktas mer likvärdig med gångtrafiken. Stora delar av stadskärnan ska utvecklas enligt det sk "Shared space"-konceptet med lågfartstrafik och blandade trafikslag.



Stadskärnan i framtiden. Schematisk skiss. Ur Trafikplan 2006 för Uppsala stad (Uppsala kommun 2006).

De satsningar som nu görs på stadskärnan har starkt stöd hos näringslivet i centrum företrädda av centrumbolaget Vi i Stan AB. Vi i Stan bildades 1997 efter att Uppsala Handelsförening, som företrädare för handelsintressenter i hela staden, såg ett stort behov av mer medvetna satsningar på stadskärnan för att denna skulle kunna stå sig i konkurrensen mot framför allt Gränby Centrum. Man gick då ihop med fastighetsägarna för att ha en organisation som arbetade med stadskärnan specifikt. Sedan dess har Vi i Stan drivit igenom samordningen av öppettider, söndagsöppet, genomfört flera evenemang, mm för att stärka stadskärnans attraktivitet. Vi i Stan medverkar dessutom i projektgrupper i olika stadsutvecklingsprojekt och är remissinstans i planeringsärenden. Bolaget har medlemmar bland såväl fastighetsägare, köpmän och krögare som banker och andra kontorsverksamheter som advokabyråer och fastighetsmäklare.

Kommunen är inte medlem i Vi i Stan men ger bidrag till bolaget för vissa samarrangemang, t ex bandy-SM och nationaldagsfirandet. Kommunen är också adjungerad i bolagets styrelse.

Vi i Stan är positiva till det arbete som pågår med stadskärneförnyelse i kommunen. Omvandlingen av Dragarbrunnsgatan betraktas tex som en nödvändig åtgärd för att skapa mer kommersiella ytor i centrum och man ställer sig positiv till principerna om Shared Space. Däremot råder det delade meningar om mer övergripande frågor i trafikplanen och *hur* tillgänglig stadskärnan ska vara för bilburna besökare. En tvistefråga mellan kommunen och näringslivet är tillgången till parkeringsplatser i centrala lägen. Parkeringshusen drivs av privata aktörer och avgiftsnivåerna har därför inte använts som styrmedel.

Bakgrunden till de pågående projekten och den samsyn som finns mellan kommunen och Vi i Stan är det visionsarbete (Uppsala kommun 2000) som bedrivits inom ramen för framtagandet av översiktsplanen för staden 2002 (Uppsala kommun 2002). Visionsarbetet i sig innebar en process under vilken de fysiska aktiviteterna låg relativt stilla men som samtidigt lade grunden till de stora förändringar som nu sker.

Uppsalas medverkan i samarbetsprojektet Den Goda Staden har bidragit till att vissa stadsutvecklingsprojekt i staden har drivits på annorlunda sätt än vad som tidigare har varit normalt. Ett sådant projekt är ombyggnaden av Dragarbrunnsgatan till gåfartsgata. Detta genomförs i bred samverkan mellan berörda nämnder, fastighetsägare och Vi i Stan. Dessutom följs projektet med stort intresse från Vägverket som genom sitt sektorsansvar för vägtransportsektorn

ansvarar för att de nationella regelsystemen kring trafiklösningar och gatuutformning är ändamålsenliga.

Med förankring på högsta nivå inom kommunen och de statliga verk som deltar i projektet ger Den Goda Staden-projektet legitimitet att pröva nya arbetssätt och samverkansformer och bidrar till mer av ett helikopterperspektiv. Projektets betoning på helhetssyn i stadsutvecklingen har också bidragit till att sudda ut revirgränser mellan nämnder och fackförvaltningar.

Norrköping

Samverkan utan centrumorganisation

I början av 90-talet var Norrköpings stadskärna en förhållandevis stark handelsplats men när det externa handelsområdet Ingelsta slog upp dörrarna 1994 tappade centrum raskt marknadsandelar. Med avstamp i ett handlingsprogram för stadskärnan startar kommunen i samarbete med fastighetsägare och näringsidkare samma år ”Det stora lyftet” – ett omfattande förnyelsearbete av framför allt stadens centrala shoppinggata Drottninggatan. Gatan rustas upp med ny möblering, ytbeläggning mm och bussarna flyttas till en parallellgata. Spårvägs- och gångtrafik blir kvar men spårvägens dubbelspår ersätts med enkelspår på delar av sträckan för att frigöra utrymme för fotgängare och olika ändamål.



Drottninggatan i Norrköping som under ”Det stora lyftet” i mitten av 1990-talet byggdes om för att avlastas från all trafik utom spårvägs- och gångtrafiken. Bildkälla: Fjärde Storstadsregionen.

Ombyggnaden av Drottninggatan markerade inledningen på en lång period av successiv stadskärneförnyelse, inte minst i Industrilandskapet som gick från nedgången underutnyttjad industrimiljö till modernt kongresscenter och högskola på några år. Utvecklingen under andra halvan av 1990-talet fram till idag har skett i både offentlig och privat regi genom samfinansierade lösningar och genom upprustning av såväl offentlig miljö som stadskärnans tre gallerior (Fastighets AB L E Lundberg 2007).

En aktuell diskussion idag är utvecklingen av stadsrummet vid strömmen där bl a Strömsholmen och kajpromenaderna, liksom entrén till staden från Resecentrum står inför upprustning. Översiktsplanen för staden (Norrköpings kommun 2002) har en tydlig betoning på urbana värden och stadskvaliteter. Innerstadens täthet och stenstadskaraktär framhävs som ett ideal. Det finns en uttalad ambition att stärka och vidga stadskärnan till idag angränsande områden. Omvandlingen av industriområdet Butängen till en innerstadsdel i samband med att Ostlänken och ett nytt resecentrum byggs framöver är därför ett mycket naturligt steg i Norrköpings utveckling.

Till skillnad från de andra städerna i denna rapport finns det i Norrköping inte något formaliserat samarbete mellan fastighetsägare, handlare och kommun i en centrumorganisation. En orsak till det är att det kommersiella fastighetsbeståndet i stadskärnan domineras av en ägare, Fastighets AB L E Lundberg, som äger två av de tre galleriorna i centrum (Linden och Spiralen) samt ett stort antal andra fastigheter. Det innebär att mycket av det samarbete som behöver ske mellan kommunen och fastighetsägare sker direkt mellan kommunen och Lundbergs. På motsvarande sätt fungerar samarbetet med



Stadsutvecklingsidéerna vid Strömmen innehåller bland annat en utveckling av Strömsholmen och nya gångstråk utmed Norra och Södra kajpromenaden. Källa: Broschyr om projektet Vid Strömmen (Norrköpings kommun 2006).

övriga fastighetsägare i staden. Mot den bakgrunden har en särskild organisation för samarbete upplevts som en onödig byråkratisk struktur. Istället bygger samarbetet mellan stadens fastighetsägare sinsemellan och mellan fastighetsägare och kommunen på informella kontakter, i hög grad präglade av korta och snabba beslutsvägar. Samfinansieringslösningar av förnyelseprojekt – något som är mer regel än undantag – diskuteras därför från fall till fall mellan de parter som är berörda utan någon tredje part inblandad.

Trots frånvaron av en samordnande centrumorganisation har de tre gallerierna sedan år 2000 enats om gemensamma öppettider, söndagsöppet och gemensamma marknadsföringsåtgärder under benämningen Norrköping City.

Norrköping är tillsammans med Uppsala och Jönköping en av de städer som deltar i samverkansprojektet Den Goda Staden ihop med Vägverket, Banverket, Boverket och Sveriges Kommuner och Landsting. Till skillnad från Uppsala och Jönköping har man inte arbetat med en bred stadsutvecklingsvision som utgångspunkt för de projekt som nu är aktuella i staden. Däremot har man bildat en lokal ledningsgrupp inom ramen för Den Goda Staden med representanter för kommunens hårda nämnder och förvaltningar och de statliga verken. Gemensamma diskussioner på strategisk nivå har bidragit till mer av helhetssyn och samsyn i stadsutvecklingsfrågor – mellan de politiska blocken, mellan de olika nämnderna och förvaltningarna och mellan kommunen och de statliga verken. Genom att regelbundet träffas och diskutera de aktuella projekten inom Den Goda Staden i detta sektorsövergripande forum kan man tidigt lyfta upp frågor som behöver samordnas och därmed underlätta hanteringen av dessa.

De förändringar av stadskärnan som har genomförts sedan början av 90-talet har skett successivt. Sammantaget har det bidragit till att skapa en välbesökt stadskärna med stora urbana värden. För det arbete som hittills bedrivits och ambitionen att fortsätta på den inkörda banan kandiderar staden till utmärkelsen Årets Stadskärna 2007. Troligtvis kommer det nuvarande arbetet inom Den Goda Staden att göra avtryck på arbetssätten framöver. Vad det leder till för fysiska

resultat återstår att se men förutsättningarna för planering med helhetssyn har sannolikt åtminstone inte försvagats.

Arboga

Användande av EU-medel för att stärka stadskärnan och satsningar på kulturturism

Arboga har sedan 1990-talet upplevt en mycket negativ ekonomisk utveckling. Mellan 1995 och 2005 förlorade kommunen nästan 1200 invånare vilket motsvarar 8% av den totala befolkningen på 13 000 invånare. Under samma period försvann nästan lika många arbetstillfällen – 17% av den totala sysselsättningen i kommunen¹⁰. Stora företag har lämnat orten och arbetslösheten därför hög. Den negativa utvecklingen slog hårt mot stadskärnan och medförde att lokaler i centrum började gäpa tomma.

För att utveckla stadskärnan startades ett större arbete 2003 som samlade företrädare för det lokala näringslivet, fastighetsägare, föreningar, kommunala tjänstemän och politiker. Med en historia på över 700 år och en välbevarad kulturmiljö i stadskärnan är Arboga en stad med höga kulturhistoriska kvaliteter. Hela stadskärnan är klassat som riksintresse för kulturmiljövården. Under slutet av 1990-talet gjordes en totalinventering av stadskärnans bebyggelse som sedan låg till grund för en noga genomarbetad byggnadsordning (Arboga kommun 2005) – en bok som idag används i marknadsföringssammanhang i Arboga.

¹⁰ SCB/rAps

Nordplan, under ledning av Janne Sandahl, genomförde en SWOT-analys av Arboga där det bland annat konstaterades att stadens varumärke inte utnyttjades fullt ut i det lokala utvecklingsarbetet. Man hade visserligen medeltidsdagarna som drog 60 000 besökare men man såg en möjlighet att utveckla konceptet kulturturism vidare. Mot bakgrund av den negativa utvecklingen i kommunen såg man kulturturism som en potentiell källa till nya arbetstillfällen. Det ledde fram till att en vision formulerades: ”Arboga stadskärna skall utvecklas som ett handelscentrum och en medeltida stad med kulturturism som ger besökarna en positiv upplevelse året om” (Arboga kommun 2004). Ett antal arbetsgrupper bildades som var och en tog fram förslag till planer för olika aspekter på hur stadskärnans skulle kunna utvecklas. Två av arbetsgrupperna kretsade kring frågor som rörde Arbogas stadsmiljö och tog fram förslag som syftade till att stärka Arbogas medeltida profil och främja utvecklingen inom området kulturturism för att därigenom skapa nya arbetstillfällen i kommunen.

De satsningar som föreslogs var så pass stora att den kommunala kassan inte skulle räcka till för att genomföra de förslagna åtgärderna. Man sökte då strukturfondsmedel inom EU's program Mål 2. Ansökan beviljades med undantag för en föreslagen ombyggnad av Stora Torget. Med en budget på nära 9 miljoner kronor, varav ca hälften kom från EU, gav man sig på tre prioriterade projekt; en upprustning av den centralt belägna Ahllöfsparken, tidsmärkning och värdskap. Upprustningen av Ahllöfsparken och tidsmärkningsprojektet har direkt koppling till utvecklingen av stadskärnan. I båda fallen handlar det om att stärka den kulturhistoriska dimensionen i den centrala stadsmiljön.

Ahllöfsparken har flera medeltida byggnader som fram till ombyggnaden utnyttjades som garage och förråd. Genom omdaning var tanken att göra parken till en upplevelsepark för alla årstider – både för lek och för ro. Bland annat rustades byggnaderna upp och en ny lekpark byggdes med en klätterställning utformad som en båt för att ansluta till den lokala historien. Fr o m 2004 flyttade den återkommande julmarknaden från Stora Torget till Ahllöfsparken och döptes om till Gammeldags julmarknad och arrangerades där av centrumföreningen Arboga i Centrum tillsammans med Lions.



En lekplats med historiska förtecken i Ahllöfsparken efter ombyggnaden.

Tidsmärkningsprojektet syftar till att åskådliggöra Arbogas historia genom konstnärligt utformade skyltar och konstverk på historiskt

viktiga platser i staden. 2006 invigdes åtta tidsmärken runt om i stadskärnan.



Margarin och tvål – ett tidsmärke på platsen för den forna margarin- och tvålltillverkningen i Arboga. Konstnär Kerstin Hörnlund. Bildkälla: Arboga kommun.

Idén att söka EU-pengar kom från kommunens EU-samordnare som sedan tidigare var väl insatt i möjligheterna att använda strukturfondsmedel för lokala utvecklingsprojekt. Sedan början av 2000-talet fanns ett annat Mål2-projekt som efter Volvos nedläggning syftade till att främja näringslivsutvecklingen i kommunen. Att

kommunen var i en form av krissituation underlättade sannolikt för ansökan att bli beviljad.

Drivande i stadskärneutvecklingsprojektet var från början fyra centralgestalter bland tjänstemännen inom kommunen. Kommunen har hela tiden haft en central roll i arbetet och står som regel även för finansieringen av stadsutvecklingsprojekt. För en liten kommun som Arboga möjliggör ett EU-bidrag på 4 miljoner satsningar som annars inte skulle kunna förverkligas. I de ovan beskrivna projekten gick även länsstyrelsen in med ca 1 miljon och arbetsförmedlingen med 300 000 kr. Däremot var en privat medfinansiering aldrig uppe till diskussion, dels för att det inte finns någon tradition av det i kommunen och dels för att privata pengar ger förhållandevis låg utväxling i den totala budgeten då de inte matchas av EU pengar på det sätt offentliga medel gör. De beviljade EU-medlen ställs i relation till hur stor den lokala medfinansieringen är men då endast från offentliga finansierare. Incitamenten för privat finansiell medverkan är därför små.

I dagsläget är det för tidigt att säga om projektet får den avsedda effekten, dvs fler arbetstillfällen, men nu är de förutsättningar man bedömde behövdes uppfyllda. Kommunen märker av ett ökat intresse för att hyra de lokaler man har rustat upp. Utmaningen nu är att skapa evenemang som ansluter till ambitionerna i EU-ansökan.

Örnsköldsvik

Drivande centrumförening, engagemang och prestigelös samverkan

Örnsköldsvik är en kommun som lidit av en långsiktigt nedåtgående trend i befolkningsutvecklingen. Sedan början av 1980-talet har antalet invånare minskat mer eller mindre konstant. I mitten av 90-talet led staden av ett stort handelsutflöde. Stadskärnans utbud var smalt och många åkte till Umeå eller Sundsvall istället för att handla i Örnsköldsvik. Fastighetsägarna tappar intäkter och fastighetsvärdena var låga. Staden präglades samtidigt av en negativ attityd hos invånarna. I en enkät riktad till drygt 300 centrumbesökare svarade var tredje person att det var ”dött, trist och tråkigt” i Örnsköldsviks centrum.

Köpmännen tyckte att kommunen borde göra något åt detta och kommunen tyckte tvärtom. Det var ett starkt revirtänkande mellan kommun och handlare. 1997 tog en av stadens starka fastighetsägare tag i situationen och samlade ett antal fastighetsägare och handlare för att diskutera hur man skulle arbeta fram en strategi för att vända utvecklingen. Som flera andra städer bjöd man in Janne Sandahl från Nordplan för att bistå i uppbyggandet av en organisation kring detta. Man kallade till ett stormöte med alla handlare och fastighetsägare där problembilden presenterades – en problembild alla kunde känna igen sig i.

Man enades då kring en gemensam målbild och en vision om ett mer attraktivt centrum. Den ursprungliga tanken var att genomföra på ett treårigt samarbetsprojekt till vilket man knöt mätbara mål kopplade till utvecklingen av attityder, försäljning och besökare. I det läget

var förutom handlarna och fastighetsägarna även andra delar av näringslivet, bland annat de tunga basindustrierna, med i arbetet. Resultatet blev Centrum i Samverkan – CESAM. En viktig aspekt i det skedet var att ha tunga representanter för de olika företagen och organisationerna för att ha mandat att besluta. Uppstartsskedet är känsligt och behöver energi som sätter arbetet i rullning.

I syfte att skapa en bred förankring bildade man en ovanligt stor styrgrupp med 18-20 ledamöter som i början träffades ideellt en gång i månaden på kvällstid. Det byggde på engagemanget hos enskilda. Idag träffas styrgruppen tre-fyra gånger per år och styrelsen – som har det operativa ansvaret och består av ett mindre antal representanter för fastighetsägare, handeln och kommunen – träffas en gång i månaden.

CESAM håller idag i ca två tredjedelar av alla aktiviteter i centrum. Under ett kalenderår är CESAM ansvarig för ca 25 aktiviteter, t ex Surströmmingsfesten, Orrestaare samemarknad, familjeunderhållningskvällar, julmarknader, shoppinglördagar, mm Det som tidigare var en trivselkväll på torget har blivit ”Sommarvågen” i hamnen – ett musikarrangemang för en bred publik. Dessa aktiviteter främjar inte handeln direkt men bidrar till en ökad trivsel i stan och bygger därigenom förtroende för CESAM:s arbete.

Den ovan nämnda besökarenkäten följs upp vartannat år. Genom de fem enkätomgångar som varit framträder en mycket positiv förändring. Vid senaste mätningen sa 67% att centrum har förbättrats.



Sommarvågen i Örnsköldsvik. Bildkälla: CESAM.

Kommunen står fortfarande för merparten av de fysiska investeringarna i staden men genom CESAM har man även nått samfinansieringslösningar i sådana sammanhang, t ex då det 2006 lades markvärme i gågatan för att skapa en isfri gågata. Kommunen finansierade investeringen under förutsättningen att fastighetsägarna var med och finansierade driften. CESAM förde diskussioner med samtliga berörda fastighetsägare och fick dem alla att vara med. Möjligheterna att hitta en sådan lösning hade varit betydligt sämre utan CESAM.

Syftet med CESAM när det bildades var att vara blåslampa och katalysator i stadsutvecklingsfrågor. I linje med det fungerar CESAM som en kanal mellan det privata och det offentliga samt som ett öppet diskussionsforum som för handlarnas talan. Direkt över kaffebordet kan man inom CESAM diskutera och hitta lösningar på stadsmiljöfrågor. Många av stadsmiljöfrågorna landar i slutändan på Tekniska kontoret men då finns det redan en påbörjad diskussion och en förankring av ställningstaganden bland stadens aktörer.

Bland de framgångsfaktorer som lyfts fram i Örnsköldsvik är bland annat ett antal eldsjälar som är beredda att släppa prestigen och revirtänkande. I Örnsköldsvik betraktas CESAM allt mindre som ett projekt och mer som en arbetsform där man framhåller vikten i att inte vara med för att bevaka sina intressen utan för att vara en aktiv och skapande part i arbetet.



Gågatan som är uppvärmd på vintern – en investering som kommunen stått för men som fastighetsägarna är med och finansierar driften av. Foto Håkan Nordström. Bildkälla Örnsköldsviks kommun.

Det breda och sektorsövergripande arbetssättet var något nytt i och med CESAM och fungerar nu som förebild i andra sammanhang inom kommunen. Det pågående visionsarbetet Värdsklass 2015 (Örnsköldsviks kommun 2006) är ett exempel. Företagslotsen – ett samverkansarbete mellan Näringslivskontoret, Plan- och miljökontoret, Tekniska kontoret, Miljö- och fritidskontoret, m fl – gemensamt arbetar med frågor om hur man kan förbättra företagsklimatet i kommunen.

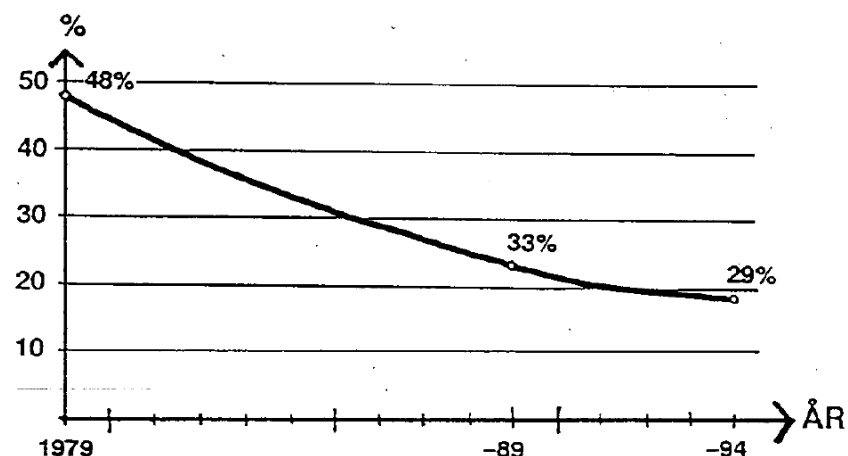
En förutsättning för CESAM:s arbete är att bolaget har förtroende att driva de frågor man arbetar med. Därför är tydlighet en nyckel-fråga. Alla medlemmar måste ha insyn i det arbete som utförs. Det är ett skäl till att man valt att bilda aktiebolag snarare än en ideell förening. Som aktiebolag har man en öppen verksamhet med årliga bolagsstämmor där verksamheten (och därmed vad medlemsavgifterna används till) redovisas öppet. Som aktiebolag upplever man sig dessutom vara en aning mer handlingskraftig med större tyngd i t ex upphandlingar.

Bland de större utmaningarna är behovet av att å ena sidan arbeta på ett övergripande plan med ett helhetsgrepp kring stadsutvecklingen och å andra sidan vara så pass konkret och tydlig att medlemsföretagen ser en egennyttia i arbetet. Det gäller framför allt gentemot handlarna – fastighetsägarna är i regel mer positiva och agerar mer långsiktigt. Det lokala shoppingkortet, med rabatter och erbjudanden inom stadens utbud, är ett exempel på projekt som fungerar bra därför att det är tydligt vad det går ut på. Halva intäkten av kortförsäljningen öronmärks för marknadsföringsåtgärder av CESAM.

Västerås

Förtroende genom lyckade projekt

Som många andra städer i denna rapport upplevde Västerås stadskärna dåliga tider under 90-talet. Kommunen var en växande kommun men det var inte stadskärnan som stod för tillväxten. Under lång tid hade handeln i stadskärnan tappat marknadsandelar. Centrum tappade besökare och ett flertal lokaler stod tomma.



Centrumhandelns andel av detaljhandelsförsäljningen i Västerås 1979-1994. Källa: Översiktsplan för Centrum (Västerås Stad 2000a).

Stadens handlare tog då initiativ till ett samarbete med staden och fastighetsägarna. Även allmänheten bjöds in till gemensamma diskussioner kring vad som behövde göras för att vända trenden uppåt. Arbetet resulterade i en handlingsplan för city (Västerås Stad, Före-

ningen Fastighetsägarna i Västerås City och Västerås Cityförening 1997) i vilket man enades om en vision för stadskärnan och ett antal åtgärder. I samband med det beslöt man också att bilda den cityorganisation som kom att bli Västerås Citysamverkan. Västerås Citysamverkan bildades som aktiebolag därför att man bedömde det som en mer effektiv och handlingskraftig form än en ideell förening. Utöver att vara remissinstans i stadsbyggnadsfrågor arbetar bolaget med en rad frågor, bland annat marknadsföring, klottersanering och trygghetsfrågor i samverkan med det lokala brottsförebyggande rådet.

Med handlingsplanen som underlag tog kommunen sedan fram en översiktsplan för centrum (Västerås stad 2000a) där det slogs fast att centrum ska anses vara stadens viktigaste stadsdel. Eftersom den kommersiella centrumkärnan, kallad City, i det läget var underutnyttjad med bl a tomma lokaler låg fokus på en förstärkning snarare än en utvidgning av det befintliga City. En grundfråga i översiktsplanarbetet var därför vad som behövde byggas om för att stadskärnans attraktivitet skulle stärkas och vad Västerås stad kunde bidra med.

Till de viktigaste åtgärderna i planen hörde ombyggnaden av City's mest centrala shoppingstråk – Vasagatan och Stora gatan. Genom en att bredda trottoarerna och därmed skapa förutsättningar för uteserveringar och annan möblering smalnade man samtidigt av gatan där man behöll busstrafiken men försvårade för den smittrafik som fram till dess varit ett problem. För dessa ombyggnationer stod staden och fastighetsägarna för hälften av kostnaden var. Man tog också fram ett stadsmiljöprogram (Västerås stad 2000b) med riktlinjer för möblering, markbeläggning, ljussättning, mm. I samband med om-

byggnaden av gatorna flyttades flera busshållplatser och en ny omstigningspunkt skapades nere vid stationen istället för inne i City. Kring detta fanns en viss tveksamhet hos handlarna som var oroliga för att tappa spontanköparna. Från Västmanlands lokaltrafik och från stadens håll fanns det en vilja att leda all busstrafik runt City men där satte köpmännen stopp.



Vasagatan före och efter ombyggnaden. Foto: Per Fors. Bildkälla: Västerås Stad.

Staden har med utbyggnaden av Östra Hamnen satsat på att profilera sig som "Västerås – Mälarestaden" och det finns planer på projekt i City med avsikten att stärka kopplingen mellan stadskärnan och vattnet men dessa har uteblivit på grund av bristande finansiering. Däremot har man rustat upp Hamngatan till ett grönstråk utmed ån som ökar kontakten mellan centrum och Mälaren.

Genom arbetet med handlingsplanen några år tidigare var de genomförda förändringarna väl förankrade bland stadens privata aktörer. Samstämmigt positiva röster om ombyggnaden skapade ett stort förtroende för Västerås Citysamverkan som fått ett starkt mandat att bygga upp en vision för stadskärnan på längre sikt. Den 50-50-lösning som användes vid ombyggnaden av Vasagatan och Stora gatan har etablerats till praxis och skapat förutsättningar för andra projekt framöver.

Inledningsvis hängde samarbetet i hög grad på vissa nyckelpersoner inom de deltagande organisationerna. Idag är samarbetet mellan kommunen och Västerås Citysamverkan så pass etablerat att personberoendet minskat. Vad som däremot kan komma att bli en utmaning framöver är den pågående tendensen att fastighetsmarknaden utvecklas i riktning från fastighetsutveckling och förvaltning mot spekulation. Flera stora fastigheter har bytt ägare nyligen och vilket bidragit till viss osäkerhet kring det framtida engagemanget hos fastighetsägarna när det gäller arbetet med stadskärneutveckling. I dagsläget är dock dessa farhågor obekräftade.

Västerås kandiderade till Årets stadskärna 2006 men blev slagna på upploppet av Skellefteå. 2007 får man istället äran att certifieras med TOCEMA EUROPE's Quality Mark.

3. Europeiska utblickar

I detta kapitel följer en översikt över hur man arbetar med stadskärneutveckling i några städer utanför Sverige. Fallen är valda med avsikten att täcka in några olika typer av städer och sammanhang. Norge och Danmark är länder där den administrativa och institutionella kontext på många sätt liknar den svenska. England betraktas ofta som den europeiska stadskärneutvecklingens föregångsland. England och Frankrike är båda länder med en betydligt starkare tradition av urbanpolitik än Sverige och våra nordiska grannländer.

Varje avsnitt följs av en faktaruta med kortfakta om respektive stad, tips på vidare läsning och information i förekommande fall särskild information om detaljer i texten. För referenser se referensförteckning i slutet av rapporten.

Århus

Århus är en kommun som satsat på att utveckla en stark och levande stadskärna, med bland annat ett stort shoppingcenter samt universitet mitt i centrum och hög kvalitet på de offentliga rummen. Kommunen själv är den stora aktören i stadsomvandlingen, som initierar, driver och finansierar. Kommunen har målsättningen att utveckla en flerkärnig handelscentrumstruktur bestående av stadskärnan, diverse stadsdelscenter och lokala center. Detta betyder att kommunen valt bort etablerandet av stora externa shoppingcenter.

Faktorer som har haft störst betydelse för stadskärnans utveckling

I Århus har man under cirka 20 års tid haft fokus på omvandling och utveckling av stadskärnan, kallad City respektive Midtbyen (se fak-

taruta). Huvudorsakerna till detta fokus har främst varit problem med växande trafik, behovet att göra Midtbyen mer levande, samt behovet att förbättra kvaliteten på bostäderna i centrum.

”Midtbyen” - handlingsplan för stadskärnan och dess omvandling
Tankarna kring en vidare omvandling av Århus stadskärna dök upp i samband med att man i mitten av 80-talet satte igång med att etablerade en helt ny bro över Århus Å, precis där huvudgågatan gick. När man höll på med detta arbete började stadsarkitekten och några andra fundera på möjligheten att öppna upp ån en längre sträcka. Ett förslag lämnades in för politiskt beslut, men det blev avslag. Efter diverse turer fick man dock till slut positivt beslut av Byrådet 1989. En annan milstolpe i utvecklingen av stadskärnan var ett tillägg till kommuneplanen 1994 som heter ”Midtbyen”. Detta tillägg är en handlingsplan för stadskärnan och dess omvandling. I den har skrivits in vilka projekt som skall genomföras, när de skall genomföras, vad de kostar samt vem som har ansvaret för deras genomförande. På denna väg drog alltså den fysiska omvandlingen och utvecklingen av Århus stadskärna igång 1994, och sedan har det gått slag i slag.

Frågor kring vilka man arbetar strategiskt

I omvandlingen och utvecklingen av Århus City och Midtbyen har man under åren arbetat mycket med att göra stadsmiljö mer levande och mer ”människovänlig”. Detta har varit drivkraften i arbetet. Fokus har legat, och ligger fortfarande, på att få bort bil- och lastbilstrafik från de mest centrala delarna samtidigt som man främjar framkomligheten för kollektivtrafik samt för cykel och till fots (ur alla grupper synvinkel), öppna upp delar av Århus Å, upprusta andra offentliga miljöer såsom torgen & parkerna, samt en allmän

upprustning av bostäderna inom centrumområdet. Alla områden innanför ringvägen, dvs. Midtbyen, har under årens lopp varit igenom någon form av omvandling. Så det som började som en omvandling i de absolut centralaste delarna, City, har med tiden spridit sig till hela Midtbyen.

En levande Midtby med universitetet mitt i centrum

I Århus har man önskan om att skapa en så trevlig och levande stadsmiljö som möjligt där folk har lust att röra och uppehålla sig. Man vill att barnfamiljer skall fortsätta att ha möjligheten att bosätta sig inne i centrum. Man önskar få bort gamla fabriker och industri- verksamheter som förorenar och som ger för lite ljus och luft till bostäderna. Man hoppas kunna fortsätta att utveckla idén med lokalisering av högre utbildningsanstalter i Midtbyen. Detta är en mycket viktig politik i Århus. De flesta andra danska städer har universitetet utanför staden, men i Århus ligger universitetet mitt i centrum. Idag har Aarhus Universitet ungefär 23.000 studenter, vilket ger mycket stadsliv.

Öppning av Århus Å en succé som satte fart på kafé- och restauranglivet

Öppning av den första etappen av Århus Å 1996 blev en succé. Innan öppningen körde 16.000 bilar i timmen på "Åboulevarden", bland annat mycket tungt gods på väg till och från hamnen. Nu är området omkring ån ett rekreativt område för stadens invånare och besökare, med många kaféer och restauranger. År 1996 fick Århus kommune, som första danska stad, motta det nyinstiftade "Byplanprisen" för det arbete man gjort. Öppningen av ån sker i ett antal etapper och den sista etappen beräknas vara klar 2010.



Åboulevarden 1990 samt Århus Å 1996 © Byarkitektur, POB, Århus Kommune

Bilfri stadskärna med god kollektivtrafikförsörjning & tillgänglighet för alla

Det centrala gågatuområdet i Århus är ett bilfritt område med mycket god tillgänglighet vad gäller kollektivtrafik. Biltrafiken leds mot stadskärnan via de överordnade infartsvägarna och fördelas till de olika delarna av stadskärnan via ringvägen. Det finns god tillgång till fler större parkeringsplatser och vägnätet innanför ringvägen är så utformat att det är svårt att bara köra rakt igenom. Sedan några år tillbaka är det dessutom förbjudet att köra in med stora lastbilar i Midtbyen. Omlastning måste ske till små lastbilar. Anledningen till detta initiativ är att de stora lastbilarna förorenade mycket och tog upp för mycket plats. Allt som har med trafik att göra styrs av den strategiska planen ”Trafikplan for Århus Midtby”, som antogs 2005. Planen redogör för hur de trafikmässiga utmaningarna i Midtbyen skall tacklas framöver. Man säger i inledningen till planen att ”Midtbyen skall fortsätta vara levande och aktiv, och därför finner Byrådet det viktigt att den trafikmässiga tillgängligheten är i topp”. Samtidigt säger man att trafikplanen fortsatt skall bidra till att vissa delar av Midtbyen är fritt från trafik, för att skapa en god stadsmiljö för alla som bor och färdas där. En underliggande målsättning i allt man gör är att öka tillgängligheten för alla grupper.

En balanserad centrumstruktur med en stark stadskärna

Kännetecknande för detaljhandelsstrukturen i Århus är en stark stadskärna kompletterad av flera välförsörjda stadsdelscentra (16 bydelscentre) och flera mindre lokala centra (14 lokalcentre). Därmed kan sägas att Århus har valt en annan struktur än flertalet andra stora danska, och även nordiska städer, dvs att utveckla ett eller flera stora, motorvägsnära externa handelsplatser (aflastningsområden) som i en del fall växt sig lika stora eller större än stadskärnan. Århus

kommun har istället valt en balanserad utbyggnad i de olika centra så att stadskärnan fortsatt är huvudcentrum.

Den danska Planlovens detaljhandelsbestämmelser och deras betydelse i Århus

För 10 år sedan, 1997, trädde den danska Planlovens detaljhandelsbestämmelser i kraft. Ett av målen med bestämmelserna var att de skulle främja en stadskärneorienterad utveckling av detaljhandeln. I samband med en översyn av dessa regler (se faktaruta) så gjorde Miljøministeriet en undersökning av detaljhandeln i 16 danska städer, varav Århus var en av dessa städer. För Århus var slutsatsen att utvecklingen av stadskärnan i stort sett skulle ha varit densamma utan detaljhandelsbestämmelserna. Detta beror säkerligen på kommunens egna medvetna politik att undvika externa handelsetableringar utanför ringvägen. Denna politik har man haft ända sedan början på 90-talet, dvs. innan detaljhandelsbestämmelserna infördes i Planlove.

Välintegrerat centralt shoppingcenter – ”Danmarks största citycenter”

I Århus finns sedan 2003 ett i stadskärnan välintegrerat shoppingcenter på ca 30.000 m². Bruuns Galleri, som kallar sig ”Danmarks största citycenter”, ligger tillsammans med den centrala järnvägsstationen, ca 200-300 meter från början på huvudgågatan. I gallerian finns ca 90 butiker, bland annat för sport, fritid och livsstil, och det finns en stor biograf samt kaféer och restauranger. I källaren finns ca 1000 parkeringsplatser. Det som öppnade upp för detta stora bygge i stadskärnan var strukturella ändringar av järnvägsnätet som satte igång en ombyggnad av stationen och stationsområdet. Gallerian byggdes på några verkstadsarealer som blev överflödiga vid om-

vandlingen av järnvägsverksamheten. Tanken var från början att området skulle bli ett traditionellt bostadskvarter, men flera detaljplaner senare blev det till slut ett centralt shoppingcenter. Initiativet till Bruuns Galleria kom från privata investerare.

Arbetsätt och former för samverkan

I Århus är det främst kommunen, med dess politiker och tjänstemän, som initierat och drivit processen med stadskärneomvandlingen. Som nämndes ovan kom dock initiativet till etablerandet av det centrala shoppingcentret från en privat aktör.

I och med att kommunen i princip hela tiden är initiativtagare följer processerna de vanliga reglerna vad gäller planprocesser, bland annat rörande medborgardeltagande och samråd. Ibland anordnar dessutom kommunen ”följegrupper”, till vilka olika aktörer bjuds in, såsom föreningar, institutioner och dylikt. Dessa aktörer får sedan löpande höra om kommunens planer och har därmed en reell möjlighet att påverka planerna tidigt i processen innan de behandlas politiskt.

Vad gäller finansieringen är även här kommunen en stor aktör. Det är kommunen som stått för de stora grundkostnaderna, till exempel i fråga om upprustningen av de offentliga platserna, såsom torgen, parkerna och öppningen av Århus Å. Varken staten, amtet eller privata investerare har tagit någon större del av kostnaderna. Dock genomförde man i samband med öppningen av den första åsträckan ett försök till att samla in pengar. Den först etappen skulle kosta så mycket som 20 miljoner DKK totalt. Byrådet tyckte det var mycket och gav dåvarande Rådmannen i uppdrag att försöka få viss privat medfinansiering. Man gjorde bland annat en sponsorkatalog i vilken

man kunde köpa en bänk, en bro, ett träd osv. Sammanlagt fick man ihop ca 1.6 miljoner DKK.

Det finns ett sätt på vilket staten gett visst stöd till stadsförnyelsen – i relation till förbättringen av bostadskvaliteten. I Danmark har under många år funnit en speciell lagstiftning för att höja bostadskvaliteten i de danska städerna (se faktaruta om byfornyelse). Tanken är att man skall förbättra, inte riva och bygga nytt. Kommunen går in och investerar eller erbjuder billiga lån, och då lägger staten in motsvarande mängd pengar. Problemet med bostäderna i Midtbyen i Århus var att många av dem saknade toalett och badmöjligheter. Det var alltså ett mycket basalt behov som behövde åtgärdas. Numera finns dock i stort sett inga pengar kvar till byfornyelse i Danmark.

Kritiska moment i processen

I Århus har inte finansieringen varit ett av de kritiska momenten i processen, utan här säger man sig tvärtom ha haft ett överskott av pengar.

Ett av de svårare momenten i stadsomvandlingsprocessen var när man vid friläggningen av den första etappen av Århus Å i princip stängde av trafiken i stadskärnan från en dag till en annan. Det blev ett förfärligt liv från butiksägare i området, och planerarna och politikerna fick det riktigt hett om öronen och fick ta emot mycket kritik. Butiksägarna var rädda för att trafikomläggningen skulle drabba deras verksamheter negativt, dvs. att omsättningen skulle gå ned, att deras fastigheter skulle falla i värde osv. Det verkliga resultatet har istället varit enormt positivt. Till exempel har de fastigheter som ligger längs med ån och i områden i närheten av ån fördubblats i

värde under några års tid. Det som började så negativt är idag en succé.

En kritik som alltjämt kan höras ibland rör det funktionella och formmässiga i stadskärneomvandlingen. Vissa anser att omvandlingen har gjort centrum "för fint", och det har kallats en "tivolisering". I Århus säger man sig till viss del förstå kritiken och i den framtida omvandlingen av de centrumnära hamnarealerna så kommer man att försöka hitta en mer balanserad nivå.

Framgångsfaktorer

För 20 år sedan var Århus lite av en sömnig provinsstad, och trenden var att folk flyttade ut från staden. Det finns inget tvivel om att den stadsförnyelse, med åfriläggning, upprustning av torgen, omläggning av trafiken osv., som genomförts sedan dess har gjort Århus till en mycket mer intressant stad idag. Nu finns ett mycket mer levande stadsliv, med ett rikare kulturliv och mer rörelse i centrum. Den ekonomiska omsättningen har ökat, liksom antalet arbetsplatser och mängden folk som rör sig i stadskärnan. Samtidigt är det både positivt och negativt med en mer levande stadsmiljö. Med på köpet får man fler incidenter med bråk och ett större behov för städning.

Utmaningar man står inför och hur dessa bör mötas

I Århus ser man just nu inga svåra utmaningar i förhållande till den fortsatta omvandlingen av stadskärnan. De ekonomiska och allmänna intressena strävar i samma riktning, och man tycker sig ha en bra konsensus rörande vad som är bra för staden. Vad gäller de två centrumområdena, så är det inte så mycket kvar att göra i City, utan fokus ligger framöver på det lite större Midtby-området.



Store Torv 1994 och 2001. Detta var det första torget som rustades upp
© Byarkitektur, POB, Århus Kommune

Förutom utmaningen att få genomfört och avslutat pågående omvandlingsprojekt, såsom den fortsatta friläggningen av Århus Å och viss "byfornyelse", finns planer på en hel del nya projekt. Allmänt vill man politiskt få till fler omvandlingar av äldre industriområden och omvandla dem till blandande bostads- och näringslivsområden. Prioritet nummer ett i dessa avseende är de gamla hamnområdena som ligger i Midtbyen, strax invid City, kallade "De Bynære Havnearealerne". En annan viktig fråga framöver är att få in mer kulturinstitutioner i Midtbyen, och man vill dessutom gärna att det skapas flera privata initiativ runt kultur.

I Århus finns en bra täckning när det kommer till privat service i form av butiker och inköpsmöjligheter. Det har inte varit tal om någon utvidgning av Midtbyen/City, bortsett från "De Bynære Havnearealerne". Här finns dock en gräns för hur många butiker det kommer att finnas underlag för. Kvoten för butiksetablering i Århus är nästa fulltecknad och i många områden är kvoten fullt utnyttjad. Det har funnits önskan om etablering av stora butiker utanför ringgatan, tätt invid motorvägsnätet. Utmaningen är i framtiden att se vad de nya detaljhandelsbestämmelserna kommer att innebära.

Vad gäller stadskärneförnyelsens framtid, så framförs att det finns röster, främst unga arkitekter, såväl i Århus som i andra danska och internationella städer, som menar att jobbet med förnyelsen av stadskärnor klart, och att det nu är dax att vända blickarna mot förorterna.

Kortfakta Århus

- År 2002 hade Århus kommune ca 290.000 invånare, varav ca 52.000 bodde i Midtbyen och ca 8.000 i City.
- Central placering på Jylland – har rollen som "landsdelscenter"
- Staden har kraftig tillväxt. Under de senaste 10 åren har invånareantalet ökat med 19.000, dvs ca 9%. Den nationella tillväxten var under samma period ca 4%.

Källa: Miljøministeriet (2006) "Detailhandel i 16 byer"

Ytterligare läsning samt intressanta länkar

Århus kommune (2002) "Handlingsplanen for City"

Århus kommune (2002) "Kommuneplan 2001 Århus Kommune.

Hovedstruktur – visioner, mål og strategier"

Århus kommune (2003) "Planstrategi 2002"

Århus kommune (2003) "Århus Kommune i det 21. århundrede 2002-2005. Redegørelse for

Århus Kommunes lokal Agenda 21-strategi"

www.bruunsgalleri.dk (Bruuns Galleri)

Man skiljer på "City" och "Midtbyen" i planeringen av Århus

I Århus skiljer man på City och Midtbyen i planeringssammanhang. City är Århusområdets centrum för handel, service och kultur, men fungerar dessutom som handels- och kulturcentrum för hela Jylland. Midtbyen är City samt angränsande bostadsområden. Inom detta centrumområde, som begränsas av en ringvägsstruktur, är avstånden sådana att man lätt gå och cykla. Här återfinns även stadens forsknings- och utbildningsinstitutioner. I dagligt tal sätts dock ofta likhetstecken mellan dessa två benämningar.

Källa: Niels-Peter Mohr, Århus kommune (1994) "Midtbyen",

Kommuneplanrevision 1993-2005, och Århus kommune (1994) "Trafikplan for Århus City", Kommuneplanrevision 1993-2005.

Byfornyelse – nationell lagstiftning för att höja bostadskvaliteten i de danska städerna

"Byfornyelse" (ungefär stadsförnyelse) handlar om renovering, iordningsställande och ombyggnad av nedslitna bostäder och deras omgivningar. Byfornyelse utförs med statligt bidrag genom regler i "Lov om byfornyelse og udvikling af byer" (Lagen om stadsförnyelse och utveckling av städer). Det offentliga stödet är ett led i en samlad insats kring städernas omvandling och förnyelse. Byfornyelse-projekten genomförs i ett samarbete mellan invånarna och kommunen. Århus kommune har diverse olika byfornyelse-projekt på gång:

- Helhetsorienterad stadsförnyelse med bostadssociala, kulturella, trafikmässiga och arkitektoniska insatser.
- Upprustning av byggnader, t.ex. upprustning av fasaderna, anordnande av bad- och toalett.
- Gårdsförbättring genom anläggning av gemensamma vistelseytor vid hyreshus

Källa:

www.aarhuskommune.dk/portal/borger/byplan_arkitektur/byfornyelse

Planloven och etablering av externhandel

År 1997 infördes detaljhandelsbestämmelser i den danska Planloven. Ett av målen med bestämmelserna var att de skulle främja en stadskärneorienterad utveckling av detaljhandeln. Bestämmelserna har ändrats 2002 samt i samband med kommunalreformen 2005 (bildande av fem storregioner som ersätter de gamla amten samt sammanslagning av flera kommuner från och med 1 januari 2007). I februari 2007 lade den danska miljönistern fram ett förslag till revision av detaljhandelsbestämmelserna. Ändringen av Planloven baseras på den betänkning som "Detailhandelsudvalget" lämnade i juni 2006. Anledningen till den översyn av bestämmelserna som "Detailhandelsudvalget" genomförde var inte att ändra syftet med bestämmelserna utan att skapa större klarhet i innehåller i reglerna, större frihet för kommunerna att planera inom ramarna för lagen och samtidigt ge så vida ramar att verksamheterna bl.a. kan fortsätta att utveckla nya butikskoncept. Målet är att den nya lagen skall träda i kraft från och med den 1 juli 2007.

Förslag på vidare läsning:

- www.skovognatur.dk/Emne/Planlaegning/Detailhandel
- Betænking fra Udvalget for Planlægning og Detailhandel Juni 2006, Betænking nr. 1476
- Miljøministeriet (2006) "Detailhandel i 16 byer"

Källa: "Faktaark om planlovens bestemmelser for detailhandel" (tillgänglig på www.skovognatur.dk/Emne/Planlaegning/Detailhandel), www.skovognatur.dk/Nyheder/070207_detailhandel.htm och www.ft.dk/?/Samling/20061/lovforslag/L148/index.htm

Trondheim

I Trondheim arbetar man med att skapa en attraktiv och levande stadskärna som ett verktyg i kampen med externa centrum om köparna. En av insatserna är att begränsa biltrafiken i centrum. Kommunen tillsammans med den statliga fastlighetsförvaltaren "Statbygg" och en lokal affärsman är de största fastighetsägarna och de främsta utvecklarna i stadskärnan. Kommunen har investerat mycket i grundläggande upprustning.

Faktorer som har haft störst betydelse för stadskärnans utveckling

Historien är en levande utgångspunkt vid utvecklingen av Trondheims stadskärna. Dels har man en stadsplan som inte förändrats mycket under de senaste 340 åren. Utformningen går tillbaka till en stadsplan ritad av en man vid namn Cicignon år 1681, efter att staden eldhärjats. Planen räknas som det främsta exemplet på en barock stadsplan i Norge. Dels har man i Trondheim kvar ganska mycket av gammal trähusbebyggelse. På 60-70-talet fanns det en debatt om bevaringsvärdet i denna trähusbebyggelse. Skulle man riva eller

bevara? Det hela kulminerade i framtagandet av ”Midtbyplanen” (1981), som är en detaljplan (på norska ”reguleringsplan”) för Midtbyen, som är namnet på stadskärnan. Denna plan är ett relativt starkt skyddsdocument för både bebyggelsen och stadsplanen som helhet. Midtbyplanen har bidragit till en väldigt positiv utveckling av Trondheims stadskärna.

Den viktigaste konceptuella förändring av planeringen av Trondheim under senare tid är beslutet att satsa på att bygga staden inåt i slutet av 80-talet. Innan dess hade stadsutvecklingen präglats av en utveckling via expansion på bekostnad av omgivande jordbruksmark och rekreationsområden. Detta gav med tiden negativa konsekvenser i form av bland annat dyra infrastrukturkostnader, ökade svårigheter att få till en bra kollektivtrafikförsörjning och förstörelse av de värdefulla markområdena omkring staden. Förtätningsstrategin har nu funnits i cirka 20 år. Staden är dock fortsatt ganska utbredd, men det är i Midtbyen som stadsomvandlingen sker.

Det finns två stora ”avlastningsområden” (externa handelsområden) definierade i Trondheim. Det första etablerades 1987 en mil söder om staden. Detta ledde till en flykt av handel från stadskärnan till det externa centret. Köpmännen i stadskärnan ville göra något åt detta och gick samman och bildade ”Samarbeidsgruppen Midtby’n”.



Gammal trähusbebyggelse i Trondheim © Trondheim kommune

Frågor kring vilka man arbetar strategiskt

Den fråga som man har arbetat mest med i utvecklingen av Midtbyen under de senaste åren har varit skapandet av en levande stadskärna. För 10-12 år sedan var det i princip helt dött i Midtbyen på kvällar och helger. Dessutom finns den klassiska konflikten mellan stadskärnan och de externa avlastningscentrerna. Man har ett behov av att göra stadskärnan mer attraktiv för att dra till sig företag och kunder. Idag jobbar man med detta i flera olika projekt och tillsammans med många olika aktörer, såsom handelssektorn, fastighetsägarna och andra offentliga aktörer. Exempel på insatser är bland annat utveckling av torget och samordning av öppnings- och stängningstider.

En viktig fråga för Trondheim kommune är att få bort biltrafiken från Midtbyen, som är en historisk stadskärna med fysiska begränsningar gällande bland annat kapaciteten på gatorna. Man har just antagit två nya planer av betydelse för trafiken i stadskärnan. Den ena är en transportplan, vilken innehåller mycket om Midtbyen, och den andra är en gatuansvändningsplan för Midtbyen. Näringslivet i centrum är inte helt överens med kommunen om det positiva med en bilfri stadskärna. Man är rädd för att folk skall välja att ta bilen till de externa köpcentrerna om man inte kan köra ända in till stadskärnan.

I dagsläget går det bra för stadskärnan omsättningsmässigt. Det finns dessutom kö till hyra av butikerna och andelen kontorsarbetsplatser bara växer. Den positiva utvecklingen i Midtbyen kan dock bero på att vägkapaciteten till avlastningscentrerna för närvarande är begränsad och att det därmed finns ett utbyggnadsstopp. Det arbetas dock med en utbyggnad av vägkapaciteten, och när det är klart förväntas de externa centrerna vilja fördubbla sitt utbud. Vilken betydelse detta kan ha för stadskärnan i framtiden återstår att se.



Trånga gator i Trondheim © Eileen Brandsegg

Arbetsätt och former för samverkan

I Trondheim finns många olika samarbetsarenor och partnerskap (på norska ”spleiselag”), som inte alltid är så formella. De absolut största fastighetsägarna och utvecklarna av stadskärnan är Trondheim kommune, Reitangruppen och Statbygg. Utöver detta är också ”Samarbeidsgruppen Midtby’n” och ”Næringsforeningen i Trondheim” (intresseförening för näringslivet och för fastighetsägare) viktiga aktörer.

Trondheim kommune har tagit kostnader för de största upprustningarna. Kommunen arbetar dock för att säkra att de privata aktörerna betalar sin andel av större infrastrukturutbyggningar. Detta görs genom ordningsföljdsbestämmelser (på norska ”rekkefølgebestemmelser”) på detaljplanenivå (reguleringsplan) (se faktaruta).

Statbygg äger fastigheter som staten använder, och är en stor fastighetsägare i Midtbyen. Företaget skall drivas utifrån marknadsmässiga premisser.

Reitangruppen, som är ett av de största företagen i Norge och som drivs av en lokal affärsman vid namn Odd Reitan, är en viktig aktör i den framtida omvandlingen av Trondheims stadskärna. Företaget har satsat strategiskt på att bli en stor fastighetsägare i centrum och har därmed mycket att säga till om. På kommunen och i Samarbeidsgruppen Midtby’n anser man att det är viktigt med en stor fastighetsägare som tänker helhet och som är positiv till utveckling av Midtbyen. Fördelen med stora fastighetsägare är dessutom att de har större riskkapital. Reitangruppen har tagit fram en reguleringsplan (detaljplan) för Midtbyen, som presenterades i maj 2006.

Samarbeidsgruppen Midtby’n har runt 250 medlemsföretag inom handel, fastighet, servering och kulturliv, och är en centrumledningsförening som arbetar för att bevara och stärka Midtbyen som ett aktivt och levande handelscentrum. De lobbar mycket gentemot kommunen. Kommune och de andra aktörerna möts i diverse sammanhang. Det anses alltid finnas öppna kanaler upp emot kommunen, dvs. det är bara att komma och diskutera vid behov.

Allmänt anses att alla relevanta aktörer finns med i utvecklingsarbetet. Det handlar istället om att aktörerna är mer eller mindre involverade. Vad gäller allmänheten så får de ta del av vad som händer genom media eller informationsmaterial, och vid stora utvecklingsprojekt hålls öppna möten.

Kritiska moment i processen

Ett svårt moment i processen med omvandlingen av Trondheim stadskärna har varit att hitta finansiering till olika initiativ. Pengar är alltid en begränsande faktor. Varken Trondheim kommune eller Samarbeidsgruppen Midtby’n har stora resurser till sitt förfogande.

En svag punkt i utvecklingen i Trondheim har varit att det inte alltid tagits beslut som gått hand i hand med de målsättningar som satts upp. Det är kommunens ansvar att se till helheten och hålla fokus på att det som sker gör att man styr i önskvärd riktning. Några av de nya utvecklingsprojekten som genomförts på senare tid har på sätt och vis motverkat en utveckling i önskad riktning.

Framgångsfaktorer

En av de positiva framgångarna i Trondheim har varit att man kunnat skapa ett bra och öppet samarbete. Dessutom är många aktörer

involverade. Vad gäller kommunen och tjänstemännen där så anser man från privat sida att det är positivt att det är lätt att få komma och diskutera med dem.

Samarbeidsgruppen Midtby'n har framarbetat en "mediastrategi" som de anser har haft viktig inverkan på bilden av Trondheim i media. Tidigare var rapporteringen i media mycket negativ, vilket ledde till en negativ syn på stadskärnan. Man bestämde sig för att bara synas i media i relation till specifika aktiviteter och då det gällde positiva saker.

En viktig förändring som genomförts är att man i centrum har kunnat enas om gemensamma öppningstider (2005). Man säger att man inte kan vinna i tävlingen om att ha öppet längre, men att det är viktigt att ha enhetliga, tydliga tider så kunderna vet vad som gäller.

En innovativ åtgärd som lyckats i Trondheim är att man i hyreskontrakten till Reitangruppens fastigheter fått in klausuler som man på längre sikt anser kan skapa engagemang för utvecklingen av stadskärnan. Enligt klausulerna måste man bland annat vara medlem av Samarbeidsgruppen Midtby'n och betala sin del av de gemensamma aktiviteterna såsom t ex. ett uppställningsprojekt. Genom denna typ av klausul fångar man inte bara upp alla de lokalt förankrade aktörerna utan också de stora nationella och internationella detaljhandelsaktörerna som saknar historisk anknytning till staden och därmed i vanliga fall kan vara svåra att få med på gemensamma aktiviteter och mer långsiktigt inriktat utvecklingsarbete. I Trondheim finns två Din Sko-butiker, varav den ena hyr en fastighet för vilken butiken har fått skriva på ett hyreskontrakt med den ovan nämnda formen av klausul. Detta har betytt att denna Din Sko-butik är med-

lem av Samarbeidsgruppen Midtby'n och känner speciella förpliktelser i relation till det lokala sammanhanget.

Utmaningar man står inför och hur dessa bör mötas

Vad händer i framtiden när problemen med kapaciteten på vägarna till de externa centrerna lösts? Detta är något som handlarna i stadskärnan funderar på. Skall de genom satsningar på att stärka stadskärnans attraktivitet kunna lyckas bra i konkurrensen om köparna? Förutom de två avlastningscentrerna i Trondheim kommune pågår dessutom en våldsamt etablering av externa köpcentrer i de mycket närliggande kommunerna. Det regionala samarbetet är generellt sett bra, men när det kommer till frågan om var arbetsplatserna skall skapas, var skatten skall betalas osv, gäller "hellre här än någon annanstans".

Det är en svår planeringsverklighet som de kommunala politikerna lever i. Skall de säga ja till externa etableringar eller inte? Planinstrumenten för att förhindra etableringen av externhandel anses finnas i Norge. Det är snarare en fråga om politikerna våga ta de besvärliga besluten för att säkra en bra framtid för stadskärnan eller inte.

Idag finns en viss funktionsuppdelning mellan stadskärnan och de externa avlastningscentrerna. I stadskärnan återfinns cirka 90% av alla kulturaktiviteter, och det finns många kaféer och restauranger. Tanken med avlastningscentrerna är att det främst skall finnas arealkrävande handel där, men åtminstone ett av centrerna aspirera dock på att utveckla ett "total experience"-koncept.



Kaféliv i Trondheim © Trondheim kommune

För att kunna värna om stadskärnans framtid gäller det att kunna bli eniga om en gemensam vision och gemensamma mål, och dessutom om hur vägen dit bör se ut. Vissa menar att det vore önskvärt med någon form av förpliktande avtal. Kommunen måste vara tydlig med vad man vill i det långsiktiga perspektivet.

Kortfakta om Trondheim

- Invånare ca 159.000 (2006).
- Trondheim är Norges fjärde mest befolkade tätort och den tredje största kommunen, och ligger i Sør-Trøndelag fylke i mellersta Norge, vid kusten.
- Det finns tre större köpcenter i stadskärnan.
- År 2000 fanns 385 butiker i Midtbyen. År 2005 fanns det 490 butiker. Under samma tid ökade omsättningen från 2,5 till 2,7 miljarder. Omsättningen utanför centrum ökade från 12 till 16,6 miljarder under samma tid.

Källa: www.ssb.no, sv.wikipedia.org/wiki/Trondheim samt Jarle Pettersen

Ytterligare läsning samt intressanta länkar

www.statsbygg.no (Statbygg)

www.trondheim-chamber.no (Næringsforeningen i Trondheim)
odin.dep.no/md/planveileder/reguleringsplan/bn.html (om reguleringsplan)

”Reguleringsplan” och ”rekkefølgebestemmelse”

I Norge kan vem som helst lämna in ett förslag till reguleringsplan (detaljplan): offentliga såväl som privata aktörer, och ägare till fastigheten i fråga såväl som icke-ägare. I en reguleringsplan kan man genom ”rekkefølgebestemmelse” få privata investerare att stå för del av utbyggnad av teknisk infrastruktur. Det är dock inte tillåtet att låta de privata investerarna vara med och betala social infrastruktur såsom skolor och vårdhem då detta anses drabba brukaren.

Källa: Intervjuerna

Externhandel kontra stadskärnan i Norge - "kjøpesenterstoppen" och "fylkes(del)planer för handelsstruktur"

År 1999 införde den norska regeringen det s.k. "kjøpesenterstoppen" (Rikspolitiska bestämmelser om midlertidig etableringsstopp för kjøpesentre utenfor sentrale deler av byer og tettsteder). Bestämmelserna gällde mellan 1999-2004, och avlöstes av bestämmelser i fylkes(del)planer. Bestämmelserna förbjuder etablering eller utbyggnad av externa köpcenter, och avsikten är att stärka existerande stads- och tätortcentrum och undvika en utveckling som kan leda till utspridd stadsstruktur, ökad bilavhängighet och sämre tillgänglighet för de som inte har bil. Det långsiktiga målet är att uppnå en mer hållbar och robust stads- och tätortsutveckling. Enligt en nyligen genomförd utvärdering av "kjøpesenterstoppen" så kom stoppet generellt sett för sent. De flesta externa köpcenterna hade etablerats redan innan stoppet. Marknaden var så att säga mättad. Samtidigt så antyds att vissa projekt bordlagts och att stoppet inneburit en stadskärneorientering vad gäller etablering av köpcenter och upprustning. Källa: CIVITAS (2006) samt intervjuerna

Drammen

Drammen befann sig i en mycket negativ utvecklingsspiral med förorenad älv och stark trafikillväxt. Staten grep in som viktig ingångsättare av stadsomvandlingen, genom strikta ramvillkor och stora bidrag. Kommun var också en viktig finansiär speciellt vad gäller upprustningen av de offentliga rummen. Privata investerare fungerade som lokomotiv genom tidig involvering i omvandlingsarbetet.

Faktorer som har haft störst betydelse för stadskärnans utveckling

I början på 80-talet befann sig Drammen kommune i en negativ utvecklingsspiral. Drammenselva var mycket förorenad och trafikill-

växten var enorm. Drammen är en gammal industristad som hade tung pappersindustri etablerad längs älven, vilken hade växt fram under mellan- och efterkrigstiden. Utsläppen från dessa verksamheter ledde med tiden till kraftig förorening av älven. Det hela nådde sin kulmen på 60-70-talet, samtidigt som biltrafiken dessutom växte mycket. Dessa två trender ledde så småningom till betydliga miljökonsekvenser för staden - för dess invånare och för stadsmiljön.

Både i staden och inom statliga myndigheter växte en önskan fram att göra något åt den negativa utvecklingsspiralen i Drammen. Staten har varit en mycket vital aktör i de positiva förändringar som ägt rum i Drammen under de senaste 20 åren. Dels satte statliga myndigheter upp väldigt strama ramvillkor, för bland annat rening av utsläppen från fabriker, dels gick de in med stora bidrag.

När förändringsprocessen drog igång i Drammen var fokus på hela kommunen, inte speciellt på stadskärnan. Det som utlöste en tydligare fokus på utvecklingen av stadens centrum var två saker. I mitten av 90-talet anordnades en arkitekttävling, "Drømmen om Drammen" om några viktiga aspekter i centrum. Den tävlingen skapade medvetenhet kring vikten av en fokus på stadskärnan. Man började förstå hur viktigt centrum var för utvecklingen av resten av kommunen. Den andra viktiga händelsen var återuppbyggnaden av en gammal teater, Drammens Teater, som hade brunnit ned. Ägarna till teatern tillsammans med kommunen bestämde sig tidigt för att teatern skulle byggas upp i sin ursprungliga prakt. Detta blev ett viktigt symbolbygge som skapade stolthet och identitet vid en tidpunkt då få var stolta över sin stad.



Drammens Teater efter återuppbyggnaden © Birgitte Simensen Berg

En annan viktig bakgrund till en fokus på stadskärnan var den externa handelsstruktur som hade börjat etableras i och omkring Drammen kommune under 80-talet. Både näringslivet i centrum och kommunen kände ett behov för att stärka stadskärnan. I slutet av 90-talet antogs en strategi om att koncentrera resurserna till utveckling av de offentliga rummen i stadskärnan. Vid denna tidpunkt var man redan igång med att flytta bort trafiken från centrum. En av de första stora investeringarna som gjordes var upprustningen av Bragernes torg.



Bragernes torg sjuder av liv efter upprustningen © Birgitte Simensen Berg

Frågor kring vilka man arbetar strategiskt

De frågor som man främst arbetar strategiskt med i Drammen är att utveckla Drammen centrum, att göra centrum ännu mer levande och attraktivt, samt att förbättra Drammens rykte. För att lyckas med dessa målsättningar enades de olika aktörerna i Drammen om fyra viktiga insatser: att rensa älven, att få bort trafiken från centrum, att bygga Elveparken (ett stort grönområde mitt i centrum, 12 km långt), samt att bygga "byaxen" (se faktaruta). Viktiga dokument i den fortsatta utvecklingen av Drammen centrum är kommuneplanen (ett förslag till "Kommuneplan for Drammen 2007-2018" är i februari 2007 ute på remiss) och centrumplanen (precis antagen, februari 2007).

Dessutom arbetar man med att sätta ”Handelsbyen Drammen” på kartan. Ökningen av externa handelsetableringar utanför staden under 80-talet ledde så småningom till att näringslivsaktörerna i centrum tog initiativet till bildandet av en centrumförening, ”Byen Vår Drammen”, och därmed till koordineringen av centrumhandeln. Kommunen är medveten om den utmaning som de externa centrerna utgör och är villiga att satsa på att utveckla handeln i stadskärnan.

Arbetsätt och former för samverkan

I Drammen anser man att de flesta aktörerna finns med på banan. Till huvudaktörerna hör staten, Drammen kommune, ”Byen Vår Drammen” och några privata investerare/fastighetsägare. Andra aktörer har varit Buskeruds fylkeskommune och en del näringslivsaktörer. Allmänheten har bland annat varit involverade i ett visionsarbete 2001/02.

Staten har som nämnts tidigare varit mycket viktig i omvandlingen av Drammen stadskärna. Statens initiativ har varit vitalt för att få igång omvandlingen. De gick in med ramvillkor samt med stora bidrag, både vad gäller rensning av älven och de tunga vägprojekten. I relation till trafiksituationen har man byggt ringväg- och tunnelsystem för att avlasta Drammen centrum. Staten har också varit involverad genom diverse projekt, såsom ”Pilotprosjekter for miljøvennlig byutvikling” (se faktaruta).

Drammen kommune, med sina politiker och tjänstemän, har varit helt avgörande för utvecklingen av Drammens stadskärna. Dels var kommunen bra på att ta vara på de statliga bidragen, dels gick kommunen själv in och tog stora grundkostnader. Kommunen har priori-

terat och kanaliserat sina resurser till omvandlingen en stadskärnan. Totalt sett har kommunen gjort de största investeringarna.

”Byen Vår Drammen AS” (BVD) har sedan bildad 1992 varit ett viktigt verktyg i omvandlingen av stadskärnan. Sällskapet är ett aktiesällskap ägt av kommunen och näringslivet. Verksamheten finansieras genom att medlemmarna årligen betalar ett marknadsföringsbidrag till sällskapet. Utöver det tar medlemmarna också en del infrastrukturkostnader för gator osv. ”Byen Vår Drammen” jobbar med att vitalisera och utveckla Drammen stadskärna, och har som målsättning att göra centrum mer attraktivt. Sällskapet har en viktig roll vad gäller att få till samarbetet mellan olika aktörer. BVD anordnar gemensamma aktiviteter och evenemang till exempel vad gäller marknadsföring och kultur.

Några privata investerare/fastighetsägare har varit viktiga som lokomotiv i utvecklingen. Till exempel så var ”Ticon Eiedom” väldigt tidigt ute och byggde ett stort bostads- och affärskomplex i Bragernes. Denna utbyggnad kom flera år innan trafiken hade lagts om, vilket visade att de hade förtroende för kommunen. Det var därmed ett viktigt symbolbygge.

Kritiska moment i processen

Ett av de mest kritiska moment i utvecklingen och omvandlingen av Drammen stadskärna har varit kampen med att bryta den starkt negativa utvecklingsspiral man befann sig i början av 80-talet. Utöver detta har man haft två viktiga diskussioner. En rörde andelen pengar man bör lägga på fysisk stadsutveckling kontra välfärdsproduktion. Den andra diskussionen var väldigt krävande och lång, och rörde en utbyggnad av en stor fyrfilig motorvägsbro över älven, eller rivning

av bron och byggandet av en tunnel. Denna diskussion delade upp Drammensamhället under tio års tid. Motorvägen har precis blivit färdigställd.

Framgångsfaktorer

En mycket positiv faktor under årens lopp (20 år) har varit att det funnits medvetenhet, enighet och kontinuitet bland politikerna. De har kunnat enas, tillsammans med andra aktörer, om de fyra insatserna och Drammens utvecklingsriktning, och valt att prioritera resurser till stadsomvandling. Det har varit avgörande att Drammen kommune är medveten om hur viktig stadskärnan är för kommunen som helhet.

Man har haft fördelaktig finansiering, från såväl staten och kommunen, och till viss del från privata investerare/fastighetsbolag (lokomotiv, visade att de hade förtroende för kommunen). De kommunala grundinvesteringarna i de offentliga rummen har haft viktig symbolbetydelse. Statens ramvillkor var dessutom en mycket viktig del av omvandlingsprocessen.

Runt 2001/02 genomförde man en väldigt lyckad visionsprocess. Man presenterade fyra olika visioner som visade på fyra olika framtidsbilder för Drammens utveckling. Den visionen som vann hette "Naturbania" och gick ut på att ta vara på både den fina naturen och de urbana kvaliteterna. Denna vision blev sedan omdöpt till "Miljø- og kompetansebyen Drammen – en tett, mangfoldig og levende by i et vakkert landskap". Visionen har varit mycket styrande i stadsomvandlingsarbetet, och man har lyckats bra med att genomföra olika initiativ som för Drammen i denna utvecklingsriktning. Bland annat har man etablerat en kunskapspark ca 300-400 m från stadskärnan,

man har fått till bostäder i centrum, man har satt tydliga markgränser och bestämt att man inte skall bygga på jungfrulig mark.

Tidningen "Drammens Tider" har varit en väldigt viktig identitets-skapare. För ett par år sedan ändrade tidningen redaktionell linje och blev mycket aktiva vad gäller att omtala mycket av det positiva som händer i Drammen. De tydliggör resultaten och har skapa mycket entusiasm. En annan faktor som skapat entusiasm och stolthet är en del tunga kulturarrangemang som genomförts i Drammen.



Ny kunskapspark i Drammen, 300-400 m från stadskärnan
© Birgitte Simensen Berg

Utmaningar man står inför och hur dessa bör mötas

En stor utmaning inför framtiden är att få till stånd en gemensam förståelse för transportproblematiken i regionen omkring Drammen. Man är orolig för den effekt de våldsamma externa handelsetableringarna skall ha på stadskärnan och på miljön. I revideringen av kommuneplanen föreslår man att en ny regional transportplan tas fram. Men det är svårt att samarbeta om dessa frågor. Det är långt mellan ord och handling. Man önskar rent generellt att få kontroll över utvecklingen vad gäller transport och privatbilismen i Drammen framöver.

För att kunna göra stadskärnan mer attraktiv måste man bli bättre på upplevelser, dvs innehållet. Nu har man rustat upp fasaden, och det är dags att fylla den med innehåll. Speciellt kultur är en viktig fokus inför Drammens 200-års jubileum som skall firas 2011. Dessutom fortsätter arbetet med utvecklandet och upprustningen av "byaksen".

Vad gäller finansiering så önskar man få med de sk "springande investerarna" på tåget. Med "springande investerare" menas den skara av stora nationella och internationella aktörer som "skummar grädden", dvs som söker sig till de platser som för tillfället kan erbjuda mest och sedan drar vidare så snart ett bättre alternativ dyker upp någon annanstans. De investerare som har sitt ursprung i Drammen har i jämförelse med de "springande investerarna" varit med på hela resan och har ett långsiktigt intresse vad gäller utvecklingen av Drammen kommune och Drammens stadskärna. En av de största utmaningarna på sikt är att få med de "springande investerarna" på likvärdiga villkor, dvs på samma villkor som de mer lokala investerarna, vad gäller sådant som till exempel gemensamt ansvar för upprustning av gator och liknande.

Det finns vissa tendenser till att man framöver vill tillåta utbyggnad på jungfrulig mark. Kommunen är just nu inne i en revideringsprocess vad gäller kommuneplanen, och har haft flera möten med de folkvalda. Vissa antydningar har gjorts att man skulle kunna tänka sig att ge efter för en utbyggnad av ett bostadsområde långt ifrån centrum.

Kortfakta om Drammen

- Invånare ca 58.000 (2006)
- Drammen ligger i Buskerud fylke, strax söder om Oslo, precis vid kusten.
- Finns två köpcenter i stadskärnan, vid Bragernes torg.
- 2003 fick Drammen "Bymiljøprisen" för målinriktat och långsiktigt arbete för en bättre stadsmiljö, och 2005 blev Bragernes torg utnämnt till "Norges beste uterom"

Källa: www.ssb.no, www.elvebyen.no

Ytterligare läsning samt intressanta länkar

Kommuneplan for Drammen 2003-2014 (på Drammen kommunes hemsida)

www.dnf.no (Drammen Næringslivsforening)

"Byaksen" – kopplar samman de två delarna av stadskärnan

Ett av de viktigaste koncepten som man arbetar mycket med i utvecklingen av Drammen stadskärna är "byaksen". Begreppet etablerades år 2000. "Byaksen" planeras och byggs som en sekvens av offentliga rum som knyter till sig de funktioner som kännetecknar en levande stad, såsom t.ex. handel och service, offentliga institutioner, kulturutbud och rekreation. "Byaksen" sträcker sig från Bragernes åsen till Strømsø-åsen, och samlar åter staden kring Drammenselva, dvs. den binder samman de två delarna av Drammen stadskärna som ligger på var sin sida av Älven.

Källa: www.arkitektur.no

Pilotprojekter for miljøvennlig byutvikling (2003-2006/07)

Som en oppfølging av en stortingsmeldning om bättre miljø i städer och tätorter "St.meld. nr. 23 (2001-02)" ville den norska regeringen satsa på pilotprojekt inom miljövänlig stadsutveckling. Målet var att utveckla goda exempel på stadsutveckling som kan vara förebilder för kommuner, näringsliv och andra. Pilotprojekten var indelade i fyra teman: miljözoner; stadskärnutveckling (utveckling och drift av stadskärnan); stadsomvandling (planering och organisation); och näringsliv, miljövänlig och hälsofrämjande transport. Pilotprojekten var ett samarbete mellan norska Miljøvern-departementet och några norska städer (Bergen, Drammen, Fredrikstad, Kristiansand, Notodden, Oslo, Skien, Stavanger, Steinkjer, Tromsø, Trondheim och Tvedestrand.).

Förslag på vidare läsning om projektet:

- Stortingsmeldinger: St.meld. nr. 23 (2001-2002) Bedre miljø i byer og tettsteder (www.dep.no/md/norsk/dok/regpubl/stmeld/022001-040015/dok-bn.html)
- www.dep.no/md/planlegging/by/pilotprosjekt/bn.html
- www.dep.no/filarkiv/214595/T-1437_Plannytt.pdf

Tidigare projekt "Miljøbyprogrammet (1993-2000)":

- www.dep.no/md/html/miljobyer/
- www.dep.no/filarkiv/123910/BrosjHovedplakNOR.pdf
- Miljøverndepartementet (2000) "Sentrumsutvikling – råd og eksempler", T-1322.

Källa: www.dep.no/md/planlegging/by/pilotprosjekt/bn.html

Birmingham

Birmingham har på kort tid gått från problemtyngd till kosmopolitisk stad med attraktiva konferensanläggningar mitt i centrum och med fint upprustade offentliga platser och gågator. Förändringen har varit enorm. Ledande för hela omvandlingen var en väldefinierad strategi för stadskärnans utveckling som utarbetades i slutet av 80-talet av en bred grupp lokala aktörer.

Faktorer som har haft störst betydelse för stadskärnans utveckling

I början av 80-talet var Birmingham en stad med väldigt lite att erbjuda, särskilt med tanke på att den är regional huvudstad och den näst största staden i Storbritannien. Mycket av shoppingen hade byggts upp under 60-talet. Stadskärnans utbud hade med åren blivit för litet för sitt upptagningsområde, Birmingham var så att säga "under-shopped". Staden exporterade kunder till andra centrumområden. Rent allmänt var det inte en plats som folk ville besöka.

"Highbury Initiativ" – vision för storstilad utveckling av stadskärnan
Under ett veckoslutssymposium 1988, känt som "the Highbury Initiativ", träffades en mängd lokala aktörer och internationella designers för att diskutera Birminghams framtid. Det var här den stadsutvecklingsvision ("City Centre Strategy") för Birmingham togs fram som varit ledande för den enorma stadsomvandling som skett sedan dess. Visionen var att Birmingham skulle förändras från en problemtyngd stad till en kosmopolitisk stad med attraktiva konferensanläggningar och en rad nya offentliga platser/torg och gågator. Folk skulle enkelt kunna gå mellan de olika kvarteren i stadskärnan.

Massiv omvandling drar igång – behov för samordning av alla utvecklingsprojekt

Utifrån visionen sattes en massiv förvandling av stadskärnan igång, med start i utvecklingen kring det internationella konferenscentret ("the International Convention Centre" - ICC). Att starta med detta projekt var en i högsta grad avsiktlig policy från Birmingham City Council. På detta sätt ville man sända ut signalen att "nu satsar vi på att attrahera affärsbesökare och vi anser att vi har en potential att utveckla Birmingham som konferensstad". Utbyggnaden av ICC följdes av National Indoor Arena (NIA), som invigdes 1991. Samtidigt tog även Brindley Place form, vilket var ett stort område med blandande funktioner såsom kontor, affärer och restauranger. Dessutom skapades många nya torg och gågator. All denna omvandling behövde samordnas, dvs. det fanns behov för en översiktlig koordinering av alla de utvecklingsprojekt som var på gång och de nya som skulle komma längre fram. Det var vid denna tidpunkt som "town centre management" (ungefär centrumledning) kom in som en viktig aspekt av omvandlingen, och Birmingham blev, i likhet med Reading, därmed en av de första städer i Storbritannien som anställde en "town centre manager" (se faktaruta).

Från negativ konkurrens mellan privata aktörer till framgångsrikt samarbete

Hammerson plc och Land Securities plc är två stora fastighetsägare och -utvecklare i Birmingham. De två företagen är ursprungligen konkurrenter om samma hyresgäster. Denna konkurrens inom stadskärnan motarbetade Birminghams utveckling. Vid en tidpunkt förhandlade dessa två företag med John Lewis Partnership, en av Storbritanniens top-tio största detaljhandelsföretag. Den interna konkurrensen ledde till att John Lewis Partnership valde att lokalisera sig i

en närliggande stad. Därmed förlorade de båda fastighetsutvecklarna på den interna konkurrensen. Då gick Birmingham City Council in och fick de två företagens direktörer att mötas. Det hela resulterade i bildandet av "Birmingham Alliance". I detta partnerskap ingår dessutom ett investeringsbolag (Henderson Global Investors). Sedan bildandet har partnerskapet gemensamt utvecklat en serie delområden för detaljhandel inom Birminghams stadskärna. Idén är att utveckla ett område åt gången, och inte starta med nästa förrän det nuvarande utbyggnadsprojektet i princip är fullt uthyrt.

Frågor kring vilka man arbetar strategiskt

Man har nu haft en fokus på stadskärnans utveckling i runt två decennier, och idag är detta fokus mycket starkt. För cirka 2-3 år sedan vidgades arbetet, från enbart stadskärnan till att även täcka in några av de större förorterna och de lokala centrerna i Birmingham.

Frågor man arbetat strategiskt med i Birmingham har varit att utöka handelsutbudet i stadskärnan och att etablera Business Improvement Districts (BIDs). Ett problem med de centrumledningar som finns i förhållande till stadskärnor är finansieringen av deras verksamhet och deras aktiviteter. Finansieringen är oftast ganska fragmenterad, och så har det varit de senaste 10-15 åren. Centrumledningen brukar vanligen kontakta olika företag och be om bidrag eller så försöker man sätta ihop någon form av medlemsavgift. Detta har blivit allt svårare. Det är här BIDs kommer in i bilden (se faktaruta). BIDs ger centrumledningen ("town centre management") bra grundförutsättningar finansiellt för att genomföra sina aktiviteter. Detta är ny lagstiftning från 2003. Birmingham var en av de 22 första piloterna för BID, som skulle testa den nya lagstiftningen. Birminghams första



New Street innan och efter upprustningen och omvandlingen till gågata © Birmingham City Centre Partnership

BID – the Broad Street BID – täcker endast en mycket lite del av stadskärnan, dvs en av huvudgatorna samt några kvarter runt den. Man lyckades med omröstningen och området har nu en femårig affärsplan samt finansieringsordning på plats under de kommande fem åren. Det andra BID-området rör detaljhandelskvarteren och kallas Retail Birmingham BID.

Arbetsätt och former för samverkan

De viktigaste aktörerna i omvandlingen av Birmingham stadskärna är Birmingham City Council, Birmingham City Centre Partnership, The Birmingham Alliance och Marketing Birmingham. Generellt sett är det de största fastighetsägarna som är de mest aktiva. Man anser att alla relevanta aktörer finns med på banan. Nationella aktörers involvering har varit ringa. Allmänheten involveras främst genom samrådsprocesser. Vad gäller finansieringen av de olika omvandlingsprojekten så är det vanligtvis en cocktail av olika bidragsgivare.

I Birmingham har man en stark och bra tradition att arbeta i olika former av partnerskap mellan offentliga och privata aktörer. Sättet att organisera sig har dock förändrats under stadsomvandlingstiden. Aktörssammansättning har förändrats utifrån den agenda som gällt för tillfället. När Birmingham i början på 90-talet introducerade "town centre management" var det till stor del en organisation dominerad av offentliga aktörer, under ledning av Birmingham County Council. Mycket av fokus låg på samordning av olika offentliga aktiviteter. Med tiden har den privata sektorn involverats allt mer, och i dagsläget är "Birmingham City Centre Partnership" främst en privatdominerad organisation. Denna förändring har skett under relativt kort tid.

Birmingham City Councils (BCC) främsta insats har varit som den ursprungliga igångsättaren av stadsomvandlingen genom framtagandet av en vision för omvandlingen och som initial ledare av centrumledningssällskapet BCCP. BCC har varit, och är fortsatt, en stor fastighetsägare i stadskärnan och har använt detta ägarskap för att påverka och driva på omvandlingen.

Den dagliga ledaren för *Birmingham City Centre Partnership* (BCCP) är anställd av BCC men arbetar enligt vanlig policy och praxis hos ett offentlig-privat partnerskap. Partnerskapet etablerades formellt 2001. Viktiga aktörer inom BCCP är bland annat de större butikerna och shoppingcentrerna, polisen, Birmingham Forward (representerar professionella servicesektorn, som är en stor sektor i Birmingham, anställer cirka 120.000 människor), the Hotels group och the Argent Group PLC (ägar och utvecklade Brindley Place). BCCP arbetar nära samman med *Marketing Birmingham*, som är en organisation skapad av BCC, och som så att säga befinner sig ”på armlängds avstånd” från den offentliga organisationen. Marketing Birmingham har funnits i olika former sedan slutet på 80-talet och har hand om marknadsföringen av Birmingham nationellt och internationellt. BCCPs kärnprioriteringsområden har till stor del varit desamma under de fem åren som partnerskapet funnits: tillgänglighet, miljön, förbättra detaljhandeln, nöje och turism, och marknadsföring. Cirka 50% av aktiviteterna och pengarna fokuseras på stadsmiljön, såsom att hålla gatorna rena, arbeta tillsammans med polisen vad gäller säkerhetsfrågor, sätta ut blommor osv. Det handlar om att få platserna att se bra ut.

Birmingham Alliance är som nämnts tidigare ett partnerskap mellan två fastighetsbolag och ett investeringsbolag. Dessa aktörer har bland annat utvecklat Martineau Place (klart 2001) och Bullring (klart 2003). Om några år skall de igång med ett tredje och sista projekt, Martineau Galleries, ett stort område som kommer att innehålla blandande funktioner, såsom butiker, kontor och bostäder. Man kan säga att Birmingham Alliance till stor del lett detaljhandelsomvandlingen i Birmingham. I Storbritannien kallar man detta ”retail-led regeneration”, vilket är ett nytt koncept som speglar den nuvarande trenden där stadskärneomvandling som sker under ledning av detaljhandeln. Det samarbetskoncept som Birmingham Alliance står för har spritt sig till andra städer.

Kritiska moment i processen

Den främsta svårigheten i arbetet med att omvandla och rusta upp stadskärnan är att få till finansieringen. En av Birminghams stora svagheter är att man visserligen är bra på att starta upp och genomföra stora utvecklingsprojekt som skapar fina offentliga platser och gågator, men man är sämre på att se till att det finns pengar för det årliga underhållet. Vid nedskärningar i de offentliga aktörernas budget är sådana ”mjuka” poster som underhåll det första som försvinner.

Framgångsfaktorer

Den vision för omvandlingen av Birminghams stadskärna som tog fram i slutet av 80-talet har verkligen genomförts. Man kan i princip kryssa för allt som man då skrev att man ville göra som genomfört. I Birmingham tycker man att det är ganska fantastiskt att man lyckats få till en så enorm förändring som man har, och på så relativt kort

tid. En tidsrymd på 15-20 år är inte mycket i relation till omfattningen på stadsomvandlingen i Birmingham.

Den tradition av samarbete mellan offentliga och privata sektorn som funnits i Birmingham har fungerat mycket bra. I alla omvandlingsprojekten kring ICC, Brindley Place och Bullring har olika former av PPPs varit involverade för att få dem till stånd. I Birmingham anser man att samarbete mellan de offentliga och privata aktörerna skapar mervärde. Saker som annars inte skulle ha hänt genomförs. Det senaste exemplet är en stor modeuppvisning ”Style Birmingham” som marknadsförde stadens handelsutbud (både stora detaljhandelskedjor, mindre oberoende detaljhandlare samt några nya designers). Hade man inte haft BCCP som kan se utöver de enskilda aktörernas snäva, privata intressen och ha fokus på ”the bigger picture”, så hade denna typ av marknadsföringsarrangemang aldrig genomförts. Nu kunde man enas om att först försöka locka folk till Birmingham för att sedan slåss om vem som fick in dem i sin butik.

Vad gäller att hitta möjliga finansieringskällor har Birmingham varit framgångsrika på att säkra såväl nationella och europeiska medel, exempelvis har delar av stadens inre ringväg bekostats av EU.

Ett av de mest framgångsrika utvecklingsprojekten i Birmingham har varit Bullring, som är ett shoppingcenter på ca 110.000 m² med över 140 affärer, butiker och restauranger, som ligger mitt i stadskärnan. Centret omsätter dagligen cirka £0,5 miljoner och har skapa över 8.000 jobb. Med sina fyra miljoner besökare årligen så har det betytt enormt mycket för Birmingham's positiva utveckling.



Det i stadskärnan lokaliserade köpcentret Bullring innan och efter en total ombyggnad © Birmingham City Centre Partnership

Utmaningar man står inför och hur dessa bör mötas

De utmaningar man ser framför sig i Birmingham är att få till ett bra och långsiktigt underhåll av alla de offentliga platserna och av de nya byggnaderna; skapa en balanserad utveckling av stadskärnan och de lokala centrerna, med tydlig rollfördelning och bra utbud, för att stå sig i konkurrensen mot andra städer och mot externa etableringar. Inom några år hoppas man ha lyckats skapa flera BID-områden i stadskärnan och möjligen även i förortscentrerna.

Kortfakta Birmingham

- Invånare ca 1 miljon (2005)[
- Birmingham är den näst största staden i Storbritannien, och ligger i de centrala delarna av landet, ca 190 km från huvudstaden.

Källa: sv.wikipedia.org/wiki/Birmingham

Ytterligare läsningar samt intressanta länkar

www.birminghamalliance.co.uk (The Birmingham Alliance)
www.bullring.co.uk/website (Bullring, The Birmingham Alliance)
www.marketingbirmingham.com (Marketing Birmingham)
www.brindleyplace.com (Brindely Place, the Argent Group PLC)
www.theicc.co.uk (The International Convention Centre)
www.necgroup.co.uk/visitor/thenia (The National Indoor Arena)
www.stylebirmingham.com (marknadsföringsportal för Birminghams detaljhandelsutbud)
www.atcm.org (The Association of Town Centre Management)

BID (Business Improvement Districts)

Konceptet "Business Improvement Districts" (BIDs) kommer ursprungligen från USA. Den landsomfattade organisationen för centrumledningsaktörer "The Association of Town Centre Management" lobbade under flera år gentemot regeringen i Storbritannien för att få till en lagstiftning om BIDs. Idag är BIDs en del av "the Government Act 2003". År 2003 drog 22 pilotprojekt igång för att testa den nya lagen (Birmingham var ett av dessa).

Vanligtvis tar det mellan 18 månader upp till ett år att utveckla ett BID. Detta även om man i staden tidigare har erfarenhet av det, eftersom det hela tiden är nya aktörer/butiker som skall involveras, och det är annorlunda frågor som står i centrum om det t.ex. handlar om ett BID för detaljhandels-, kontors- eller nöjeskvarter. Aktörerna tar tillsammans fram ett förslag på vilka aktiviteter osv som aktuellt BID skall innehålla, sedan röstar man om det (kallas "ballot"). Om mer än hälften röstar för förslaget så etableras ett BID. Alla aktörer måste vara med och betala in en bestämd summa pengar varje år, oavsett om de röstat ja eller nej till förslaget. Genom BID så säkrar man därmed en långsiktig finansiering av gemensamma aktiviteter, projekt och viss service inom ett område. Exempel på saker som genomförs inom BIDs är anställandet av extra poliser som patrullerar gatorna i området, utsmyckning med blommor, djuprensning av gatorna samt extra renhållare. Ett BID-avtal gäller maximalt fem år sedan måste proceduren upprepas.

Källa: www.ukbids.org samt intervjuerna

"Town Centre Management" (TCM)

Konceptet "town centre management" kommer från USA. I slutet av 80-talet/början av 90-talet bildades de första TCM-organisationerna i Storbritannien (bl.a. i Reading och Birmingham), Bakgrunden till bildandet var ökningen i etableringen av externa köpcenter som hotade de traditionella "high streets" (huvudshoppinggatorna). Man saknade en bra samordning av aktiviteterna i stadskärnorna. På senare år har antalet TCM-organ ökat mycket och idag finns mer än 500 städer i Storbritannien som har någon form av centrumledningsorgan. Dessa organ är i de flesta fall ett partnerskap mellan offentliga och privata aktörer, Då de första TCM-organisationer bildades var de främst partnerskap dominerade av lokala myndigheter samt några nyckelaktörer inom detaljhandel (såsom Boots, Marks & Spencer och Sainsburys). Idag är partnerskapen mycket bredare i sin sammansättning.

Källa: www.atcm.org, www.haverling.gov.uk samt intervjuerna

Reading

I Reading blev ansökan om en externhandelsetablering, större än själva stadskärnan, i slutet av 80-talet, katalysator som fick de lokala myndigheterna och företagen att bestämma sig för att inleda en omvandling av stadskärnan. I slutet på 90-talet invigdes ett stort köpcenter som idag är helt integrerat i stadskärnan och som ökade detaljhandeln i centrum med hela en tredjedel.

Faktorer som har haft störst betydelse för stadskärnans utveckling

Ansökan om externhandelsetablering katalysator till fokus på stadskärnan

Anledningen till att man i Reading blev intresserade av att börja fokusera på stadskärnan och dess omvandling och utveckling var hotet om en stor extern etablering utanför staden i slutet av 80-talet. Ansökan gällde ett extern köpcenter som till och med var större än själva stadskärnan (ca 100.000 m²) och som skulle lokaliseras sex km från centrum, mycket nära en motorvägsavfart. Både den lokala myndigheten, Reading Borough Council, och många av företagen i stadskärnan motsatte sig denna förfrågan eftersom man kände att stadskärnan skulle drabbas hårt. Man lyckades avvärja bygget och samtidigt bestämde man sig för att förnya centrala Reading.

Reading Borough Council (RBC, motsvarande kommunfullmäktige) hade en vision om en förändring av stadskärnan men hade inte riktigt klart för sig hur det skulle göras. Det var först när ett antal aktörer från den privata sektorn blev involverade som saker och ting började ta fastare kontur. Allmänt har RBC lyckats hitta entreprenörer med egna visioner, som förvisso har byggt på RBCs ursprungliga

vision, men som har tagit det hela mycket längre. För att främja stadsomvandlingen använde RBC sitt stora fastighetsinnehav i stadskärnan, och för att kunna sätta igång omvandlingen av ett stort område (ca 8-10 ha) inom den existerande stadskärnan, tvångsupköpte de dessutom mera fastigheter. På detta område byggdes ett 65.000 m² stort centralt köpcenter, som ökade detaljhandel i centrum med 30% (). Köpcentret, som heter Oracle, stod klar 1999 (se Bild xx och xx). Den lyckade utbyggnaden satte fart på andra omvandlingsprojekt i stadskärnan. Utöver att strategisk använda sig av sitt fastighetsinnehav för att främja stadsomvandling har RBC investerat relativt mycket pengar i upprustningen av de offentliga rummen. Genom att visa att detta var en plats under stor positiv förändring hade man för avsikt att dra med den privata sektorn i omvandlingen, vilket lyckades. Utöver detta, var Reading, i likhet med Birmingham, en av de första städer som 1989 anlätade en "town centre manager" (se faktaruta under Birmingham). Detta gjordes för få koordinerat de många projekten och för att ytterligare få fart på omvandlingsprocessen.

Under de senaste åren har Reading Borough Council haft målsättningen att Reading skall växa och att staden skall utöka sin betydelse i regionen. Detta är en ganska ovanlig inställning i de konservativa sydöstra delarna av Storbritannien, där man är mycket för att bevara allt som det är. Visionen om hur Reading skall utvecklas framöver presenterades i dokumentet "City 2020" (1999) och fokuserade på att skapa en stad med mycket mer bostäder, arbetsplatser och höga byggnader i centrum. Detta dokument har varit mycket styrande för utvecklingsagendan under de senaste sju åren.



Abbey Mill House, ett nytt landmärke under uppbyggnad
© Reading City Centre Management CIC

Frågor kring vilka man arbetar strategiskt

I Reading har man alltid haft fokus på förorten, eftersom det är där väljarna finns, och man har alltid försökt se till att de mindre centerna utanför stadskärnan har ett bra utbud och bra miljö. För cirka 15 år sedan inleddes en fokus på stadskärnan. Idag har man fortsatt stark fokus på stadskärnan eftersom man anser att går det bra där har det positiva effekter på resten av samhället. Framöver kommer man dock även att fokusera på några bostadsområden utanför stadskärnan och deras upprustning.

Frågorna som man har haft fokus på i Reading har skiftat under åren, men just nu arbetar man med följande tre frågor som hänger tätt samman: bostäder (har inte tillräckligt många i stadskärnan), infrastruktur (Reading växer, finns tryck på systemet) samt ekonomin (för fortsatt tillväxt behövs mer bostäder och bättre infrastruktur). Det enskilt största projekt man har igång för tillfället är att marknadsföra Reading. Reading är en gammal industristad och tidigare känd som en ganska medelmåttig stad, som invånarna inte kände någon stolthet för. De senaste åren har förändringarna dock varit enorma och i nationella mätningar har Reading till och med gjort bättre ifrån sig än London i vissa avseenden. Projektet, som genomförs av Reading Marketing Group, går ut på att göra folk medvetna om alla de positiva aspekterna med dagens Reading.

En mycket viktig aktivitet de senaste två åren har varit arbetet med att lyckas etablera Readings första Business Improvement District (se faktaruta under Birmingham). Det är Reading City Centre Management som drivit processen, och i april 2006 var allt klart för start. De pengar som genereras genom initiativet har hittills gått till att djuprensa gatorna i området, att köpa in extra poliser som patrul-

lerar gatorna samt att köpa in julljus att pynta med. Reaktionerna har varit positiva från de involverade företagen och det har skrivits mycket om det i tidningarna.

I nuläget är man igång med framtagningen av en plan för omvandlingen av stadskärnan, kallad Central Area Action Plan (CAAP). CAAP är en del av ett nytt plansystem som introducerades 2004 (se faktaruta). Tidigare fanns en plan (Local Plan) som behandlade hela den lokala myndighetens administrativa område, i vilken det fanns ett kapitel om stadskärnan, det nya systemet består av en folder av olika planer, varav CAAP är en. En CAAP kan tas fram för ett område inom vilket man vill få till en förändring eller en bevaring. I Readings fall vet man att det finns stor potential för förändring i stadskärnan och att mycket förändring kommer att ske under de kommande åren, därför tar de nu fram denna plan. Huvudinspirationen till innehållet i planen har kommit från den ovan nämnda "City 2020"-visionen. Dokumentet skickas i januari 2007 ut på en sexveckors remissrunda och i slutet av 2007 skall det lämnas in till regeringen för bifall.

Arbetsätt och former för samverkan

De viktigaste aktörerna i omvandlingen och utvecklingen av Reading stadskärna är Reading Borough Council, Reading City Centre Management (RCCM), Reading Marketing Group samt privata investerare. Vad gäller allmänheten är de främst involverade genom lagstadgade samråd. RCCM är inget offentligt organ och anser därför inte att man har något ansvar för att involvera allmänheten annat än genom att informera dem om sina planer och resultat. Det offentliga perspektivet får RCCM genom att man i sin styrelse har med två representanter från de lokala myndigheterna. De nationella aktörer-

nas bidrag till utvecklingen i Reading har främst skett genom de ramar som den nationella planlagstiftningen satte för detaljhandels-etableringar under tidigt 90-talet. Enligt lagstiftningen skulle ny detaljhandel i första hand lokaliseras till stadskärnan (se faktaruta). Utöver detta har Reading även varit framgångsrik vad gäller att säkra olika former av statliga bidrag till exempelvis transportinfrastrukturprojekt.

Reading Borough Council (RBC) var med och initierade fokuset på stadskärnan och satte med sin ursprungliga vision upp ramarna för den förändring som hänt de senaste 15 åren. De investerade dessutom initialt jämförelsevis mycket pengar i omvandlingen, cirka en miljon pund om året under tio års tid. De offentliga investeringarna gav de privata investerarna mod och lust att investera avsevärda summor i omvandlingen av Reading stadskärna. Bara utbyggnaden av Oracle kostade närmare 300 miljoner pund, och det är bara ett av de många utvecklingsprojekt som genomförts av privata sektorn genom årens lopp.

Den aktör som har haft det samlade ansvaret för omvandlingen av stadskärnan är Reading City Centre Management (RCCM). Det är ett offentlig-privat partnerskap som funnits i cirka 15 år. I början av 2006 formaliserades samarbetet och ett "community interest company" bildades (en ny modell för "social enterprises" som regeringen skapade 2006), med målsättningen att göra Reading till en bättre plats för alla. RCCMs styrelse består huvudsakligen av representanter från privata sektorn, men det finns också två representanter från den lokala myndigheten.



Det i stadskärnan integrerade köpcentret Oracle © Reading City Centre Management CIC

Kritiska moment i processen

Det svåraste elementet i omvandlingsprocessen var när man skulle bygga Oracle. Man funderade mycket kring hur man skulle kunna få till en effektiv integrering av ett så stort köpcenter i den existerande stadskärnan, med dess existerande inköpsmönster, och hur man skulle få köpcentret att bli en del av stadskärnans utbud så att det inte utvecklades till en konkurrenssituation mellan centret och butikerna. Med facit i hand kan man konstatera att integreringen lyckades. En annan aspekt som man tacklats med är frågan om hur man får till hög standard på designen.

Framgångsfaktorer

Bland de främsta framgångarna hör den lyckade integreringen av Oracle i stadskärnans handelsutbud. Detta utbyggnadsprojekt var en väldigt medveten policy hos de lokala, och ett klassiskt exempel på vad man i Storbritannien kallar ”retail-led regeneration”. Oracle är ett mycket känt ’märke’ i regionen. Detta omvandlingsprojekt har varit vitalt vad gäller den förändrade synen på Reading och har satt staden på kartan. Andra framgångar vad etableringen av Readings första BID, formaliseringen av samarbetet inom RCCM samt det faktum att man har haft en bra ökning av antal bostäder i stadskärnan. Mellan 2001-2006 byggdes cirka 1300 nya lägenheter i stadskärnan, detta är en nettoökning på cirka 50%.

Utmaningar man står inför och hur dessa bör mötas

I den nya Central Area Action Plan föreslås en massa utvecklingsprojekt i stadskärnan, vilket betyder att lösning av trafikfrågan blir en viktig utmaning framöver eftersom trafiksystemet redan idag är under press. Det enskilt största utvecklingsprojektet är omvandlingen av området kring den centrala järnvägsstationen. I relation till detta finns en rad olika utmaningar, exempelvis frågan om hur finansieringen skall lösas. En av RCCMs huvudfrågor just nu är att få till stånd en förändring gällande hur britten uppfattar Reading: ”From Reading the Town, to Reading the City”.

Kortfakta Reading

- Invånare ca 143.000 (Borough, 2001)
- Ligger ca 66 km väster om London.
- Har två köpcenter mitt i stadskärnan. Det centrala köpcentret Oracle, ligger invid de två floderna (River Thames och River Kennet) som rinner igen staden.

Källa: en.wikipedia.org/wiki/Reading,_Berkshire samt intervjuerna

Ytterligare läsningar samt intressanta länkar

Barker, Kate (2006) "Barker Review of Land Use Planning Final Report – Recommendations"

ODPM (The Office of the Deputy Prime Minister) (2005b) "State of the Cities: A Progress Report to the Delivering Sustainable Communities Summit" (www.communities.gov.uk/index.asp?id=1127504)

Reading Borough Council (1998) "Reading Borough Local Plan (1991 – 2006)"

Reading Borough Council (1999) "City 2020. A vision of the future..."

Reading Borough Council (2004) "Reading 2020: Making it Happen"

Reading Borough Council (2005) "Retail and Leisure Study 2005"

Reading Borough Council (2007) "Reading Central Area Action Plan", remissversion, januari 2007

Reading City Centre Management CIC (2005) "Reading City Centre 2010 – you'll notice the difference. A strategy and action plan for the next five years" (RCCM)

www.atcm.org (ATCM, The Association of Town Centre Management)

Strikt nationell policy rörande etablering av externhandel – stadskärnan först

I Storbritannien finns strikt nationell planeringspolicy vad gäller lokaliseringen av detaljhandel som infördes för första gången 1993 genom PPG6 (Planning Policy Guidance 6) och dess "sequential test" (en typ av ordningsföljdsbestämmelse). År 1993 fanns bara ett fåtal externa center i Storbritannien och regeringen ville försöka styra detaljhandelsutvecklingen in mot stadskärnan. Enligt "sequential test" skall detaljhandel först lokalise-

ras i stadskärnan, efter det möjligen i kanten av staden och i undantagsfall i ett externt läge.

Regeringen har dock precis låtit utvärdera PPG6s efterföljare PPS6 (Planning Policy Statement 6). Utvärderingen kallas "The Barker review" och har genomförts av en ekonom. Man är inom planerings- och centrumledningssfären lite oroliga för vilken effekt denna utvärdering kommer att få på stadskärnornas vitalitet i framtiden. Enligt "The Barker review" måste utvecklaren inte längre bevisa "the sequential test", dvs. bevisa att det finns behov för vad de vill genomföra i centrum, utan bara att det finns behov för det utanför centrum. Detta kan vara en väg runt PPS6 och det oroar.

I Reading har man alltid varit bra att sätta fokus på sin stadskärna.

PPG6/PPS6 är ganska ny lagstiftning. Den har trots allt förstärkt Readings möjlighet att fokusera på utveckling av centrum.

Källa: ODPM (2005a) samt intervjuerna

"Local Development Framework" - en portfölj av lokala utvecklingsdokument

Lagen "The Planning and Compulsory Purchase Act 2004" har infört ett nytt system av planer för de lokala myndigheterna i Storbritannien. Innan fanns en plan (local plan) för de lokala myndigheterna. Nu utgörs systemet av en hel folder av olika planer kallat "Local Development Framework". Ett av dokumenten i planfoldern är "Central Area Action Plan".

Källa: www.planningportal.gov.uk (the Planning Portal), PPS12 (Planning Policy Statement 12: Local Development Frameworks) och intervjuerna

Roubaix

Roubaix är en stad som genom regionalt samarbete och kanalisering av investeringsresurser till omvandling av stadskärnan, lyckats vända en kraftigt neråtgående spiral. Efter att åter lyckats blåsa liv i stadskärnan känner man nu att tiden är mogen att låta markanden ta över ledningen.

Faktorer som har haft störst betydelse för stadskärnans utveckling

Massiv ekonomisk och social kris med negativ utvecklingspiral som följd

Roubaix är en av få städer i Frankrike som har en historia som renodlad industristad. Tillsammans med de omkringliggande städerna var Roubaix för cirka 100 år sedan en del av det näst största textilklustret i världen, efter Manchester och Lancashire, vilket betydde att det då fanns ett enormt antal textilföretag där. Dessutom fanns där även annan traditionell industri såsom bland annat utvinning av kol, stål och järn. På 60-70-talet började det gå dåligt för textilindustrin, och senare även för de andra branscherna, och Roubaix drabbades av en massiv ekonomisk och social kris. Det fanns inga alternativa ekonomiska sektorer. En negativ spiral följde med bland annat företagskonkurser, företagsflykt, massarbetslöshet (tidvis så hög som 35%), utbredd fattigdom, försämrad livskvalitet, befolkningsflykt och fysiskt förfall av stadsmiljön. Detta ledde till att den allmänna bilden av Roubaix blev väldigt negativ.



Förfall av stadsmiljö

Textilindustrin byter ansikte – postorderföretag och stora detaljhandelskedjor

Trots att textilindustrin i Roubaix drabbats av en massiv och långvarig kris så finns delar av den fortsatt kvar. Några av företagen har omvandlats till andra typer av företag, och med fokus på andra aktiviteter, främst detaljhandel i form av postorderföretag (mycket e-handel) samt större detaljhandelskedjor (några av de största i Frankrike). Därmed är textilklustret fortsatt mycket viktigt för Roubaix. En utmaning för Roubaix vad gäller de stora detaljhandelskedjorna och stadskärnans vitalitet, är att dessa nya företag utgör den ekono-

miska basen för staden/kommunen samtidigt som de konkurrerar hårt med handeln i stadskärnan. En annan utmaning är att samtidigt som dessa växande företag erbjuder många nya jobb i Roubaix, så matchar dessa jobb inte invånarnas kvalifikationer. Inom textilindustrin finns sedan tidigare ingen tradition av att läsa vidare. Så även om de nya jobben som skapas inte alltid är högkvalificerade måste arbetskraften importeras från andra delar av storstadsområdet.

Från intern rivalitet till lyckat regionalt samarbete

En annan viktig faktor av betydelse för stadskärnans utveckling i Roubaix är den regionala kontexten. Tidigare har det funnits mycket konkurrens mellan de olika städerna och kommunerna omkring Lille. Även om de närliggande städerna Lille, Tourcoing och Roubaix med tiden hade växt ihop med varandra så fanns rivaliteten kvar, och andra mindre kommunerna som ingick i storstadsregionen utnyttjade denna rivalitet för att få större del av de gemensamma regionala medlen. När man i slutet av 80-talet bestämde sig för att sikta på att bli en framgångsrik europeisk region insåg man att man var tvungen att börja samverka istället för att motarbeta varandra, och man beslutade att börja samarbeta aktivt och strategiskt på regional nivå. Lille accepterades som den regionala huvudstaden och tog över ledningen av det gemensamma kommunalförbundet (Lille Métropole Communauté Urbaine). Man bestämde att kommunalförbundet, som tidigare främst tillhandahållit diverse service, skulle ta på sig en mer strategisk roll (se faktaruta om kommunalförbund).

Lokal investeringsfokus skiftar från förort till stadskärnan

På stadsnivå så bestämde man sig att skifta fokus på investeringarna och rikta in den på insatser i stadskärnan. Tidigare hade fokus varit på förorterna. Insatserna inriktades på aktiviteter kring detaljhandel,

kultur samt den fysiska förbättringen av de offentliga rummen och hela stadsmiljön. Även om Roubaix under senare decennier har haft en relativt inkomstsvag befolkning har det varit en rik kommun. Detta beror på att ett av de största bidragen till den kommunala ekonomin i Frankrike kommer från företagsskatten och med den nya utvecklingen av postorderföretag och detaljhandelskedjor fanns det gott om pengar.

Frågor kring vilka man arbetar strategiskt

Företagen, de boende och bilden av Roubaix

De frågor som man i Roubaix arbetar strategiskt med är att förbättra bilden av Roubaix; få tillbaka företag och boende till stadskärnan. Till följd av den negativa utvecklingsspiralen så har man haft problem med avsaknad av social mix vad gällde befolkningen. Inte bara överklassen hade försvunnit i dyningarna av krisen, utan även större delar av medelklassen samt de bäst ställda bland de fattiga. Genom återgårdar för att förbättra bilden av Roubaix vill man få tillbaka företagen och återfå en bra befolkningssammansättning. Så det är tre mycket nära sammanhängande frågor som man för närvarande arbetar med. De initiativ som genomförs har fokus på kultur (man utnyttjar och lyfter fram det historiska arvet); på att rusta upp husbeståndet; på arbetsmarkanden (kompetensen hos invånarna matchar inte längre de tillgängliga jobben då textilbranschen bytt profil) samt på skapande och upprustning av de gröna platserna (parker och kanaler).

De externa köpcentrerna – både levebröd och hot

Problemet med externa etableringar är en av de stora frågorna man måste jobba med i Roubaix. Anledningen till att det har blivit ett så

stort problem är dels att konurbationens flerkärniga struktur skapade gröna fickor där dessa center kunde etablera sig väldigt nära in på existerande stadskärnor, dels att de stora detaljhandelskedjorna som finns runt omkring Roubaix har sitt ursprung där och är mycket viktiga för den ekonomiska basen. Det betyder att man måste hitta en balans vad gäller att begränsa deras utbredning och därmed potentiella påverkan på stadskärnans vitalitet samtidigt som man inte vill strypa sitt levebröd.

”Ville Renouvelée” – gemensam stadsomvandlingsstrategi

Inom det regionala samarbetet (Lille kommunalförbund) har man arbetat med att ta fram en gemensam översiktlig strategi och en strategisk plan (Schéma Directeur d'Urbanisme Commercial - SDUC). I planen föreslog man att man skulle ta fram en strategisk, integrerad vision för stadsutveckling och -omvandling av hela storstadsområdet. Denna vision fick namnet ”Ville Renouvelée”. I förhållande till regional nivå så innehöll visionen bestämmelser om gränsen för stadsutbredningen och riktlinjer om att kanalisera kommunalförbundets resurser till omvandlingsområden. Vad gäller lokal nivå innehöll ”Ville Renouvelée” en prioriteringslista över specifika områden i vilka omvandlings- och utvecklingsinsatser skulle genomföras. Projekten skall utvecklas i partnerskap mellan lokala aktörer, berörda kommuner och kommunalförbundet. Ytterligare två saker som ingick i ”Ville Renouvelée”-strategin var dels att man 2002 bestämde att den företagskatt som tidigare samlats in av kommunerna skulle gå till kommunalförbundets kassa istället, som på så sätt fick mer ekonomiska muskler, dels att man gemensamt satsade på utveckling av den regionala kollektivtrafiken, med utbyggnaden av en helautomatisk metrolinje mellan Lille-Roubaix-Tourcoing. För sju år sedan blev ”Ville Renouvelée” nationell policy, under namnet ”Solidarite

Renouvellement Urbaines” (SRU). Men sedan dess har det åter varit regeringsbyte och därmed byte av initiativ. Nu har man åter inriktat sig på nedgångna bostadsområden och lämnat den holistiska stadsförnyelsen bakom sig.

Arbetsätt och former för samverkan

Under årens lopp har man samarbetat i olika former av offentlig-privata konstellationer och genom många olika projekt. De viktigaste aktörerna har varit kommunalförbundet och staden Roubaix. Men även privata investerare har varit viktiga, främst vad gäller insatser att skapa arbetstillfällen. Den nationella nivåns involvering handlar om de ramar den sätter upp genom den nationella lagstiftningen rörande etablering av detaljhandel och fysisk planläggning, samt de bidrag som kanaliseras genom olika program och projekt. Allmänheten har engagerats genom involveringen av representanter för de boende.

Samarbetet på regional nivå är mycket viktigt för stadsutvecklingen i Roubaix. Sedan mitten på 60-talet har kommunalförbundet varit den huvudsakliga investeraren. Både Lille, Roubaix och Tourcoing behövde kommunalförbundets investeringskapacitet för att kunna utveckla sina lokala projekt. Så beslutet att ge kommunalförbundet en mer strategisk roll i slutet på 80-talet har varit vitalt för den positiva utvecklingen av stadskärnan i bland annat Roubaix.

Kritiska moment i processen

De mest kritiska faktorerna i processen med omvandlingen och utvecklingen av Roubaix stadskärna har varit det starkt negativa utgångsläget för omvandlingen som den djupa ekonomiska och sociala

krisen innebar, och den existerande, historiska rivaliteten bland städerna och kommunerna i storstadsregionen.

Framgångsfaktorer (och trögheter)

Bland framgångsfaktorerna i omvandlingen av Roubaix stadskärna kan främst nämnas existensen av ett team, i vilket det fanns starkt ledarskap och engagemang; förmågan att besluta sig för att gå samman och gemensamt ta fram en stark, strategisk vision för stadsutvecklingen på regional nivå; förmågan att ta vara på det industriella byggnadsarvet och finna bra användning för dessa byggnader; samt förmåga att säkra finansiering genom olika europeiska (t.ex. URBAN 1994-1999 och URBAN II 2000-2006) och nationella projekt (t.ex. Zones de Redynamisation Urbaine (ZRU)).



Upprustad torgmiljö i Roubaix

Genom olika förenade initiativ har man lyckats förändra bilden av Roubaix och lyckats skapa en attraktiv stadskärna till vilken företag, boende och besökare nu återvänder. Speciellt kan nämnas hur man på regional och lokal nivå valde att utnyttja olika nationella program och projekt för att främja den långsiktiga målsättning som man

hade för den regionala och lokala stadsutvecklingen. Medan den nationella politiken och dess verktyg i princip skiftade vart fjärde år i samband med nytt nationellt styre, så valde man att kanalisera in dessa bidrag i arbetet med att realisera den strategiska visionen ”Vil le Renouvelée”. Ett nationellt initiativ som har haft väldigt positiv effekt på ökningen av företag i stadskärnan är skattelättnadszoner (se faktaruta).

Utmaningar man står inför och hur dessa bör mötas

Framöver kommer staden att ta ett steg tillbaka vad gäller stadskärnans vidare utveckling, eftersom man tycker att saker och ting är på god väg och man vill se om marknaden kan ta ledningen. Utmaningen framöver är att se om man kan få till spridningseffekter för områdena utanför stadskärnan. Staden kommer nu att flytta sina resurser. Det finns flera mindre lokala center i staden vars gågator lever ett tynande liv. Man vill försöka hålla dem vid liv. Dessutom kommer man att jobba på att få spridningseffekter på det uppsving i bostadsbyggande som ägt rum i stadskärnan under senare år.

Staden kommer att sätta igång att utveckla ett stort omvandlingsområde som ligger mitt emellan Roubaix och Tourcoing. Tanken är att man där skall skapa ett kluster kring IT, textil, foto, design och marknadsföring, vilka är underleverantörer till de stora detaljhandelskedjorna.

Kortfakta Roubaix

- Invånarantalet i Roubaix strax under 100.000, och ca 1,2 miljoner i de sammanväxta konurbationen Lille - Roubaix - Tourcoing.
- Roubaix ligger inom Lilles storstadsområde i nordöstra Frankrike, nära gränsen till Belgien. Staden ingår i "departementet" (ungefär län) Nord och regionen Nord-Pas-de-Calais.
- Den sammanlagda befolkningen i storstadsområdet kring Lille, inklusive de Belgiska städerna, uppgår till ca 1,8 miljoner invånare, vilket gör det till en av de större funktionella regionerna i Europa.

Källa: sv.wikipedia.org/wiki/Lille

Ytterligare läsningar samt intressanta länkar

Bradley et al (2004)

www.ville-roubaix.fr (la Ville de Roubaix)

www.lille-metropole-2015.org (Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole)

www.anru.fr (ANRU, L'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine)

Kommunalförbund i Frankrike

Då man, av historiska skäl, inte lyckats få till kommunsammanslagningar i Frankrike så har man väldigt många och små kommuner, cirka 36.000. De minsta kommunerna kan ha så lite som två invånare. Därmed har det funnits behov för mellankommunal samordning. Kommuner har gått samman i olika formella samarbeten (se vidare Bradley et al 2004). Dessa organ får större delen av de ingående kommunernas investeringsmakt. Kommuner/städerna arbetar inte med ekonomisk utveckling, utan mer med frågor kring t.ex. utbildning. För de större stadsområdena etablerades detta system redan på 1960-talet, i form av Communauté Urbaines (översatt till engelska blir det ungefär Greater Lille/Greater Lyon). T.ex. samordnar Lille Métropole Communauté Urbaine 87 kommuner med sammanlagt 1,1 miljoner invånare. Denna nivå är i jämförelsetermer den riktiga stadsnivån.

Källa: intervjuerna

Skattelättnadszoner för företag i utpekade stadskärneområden

Skattelättnadszoner (Zone Franche Urbaines) är ett nationellt initiativ som tillåter ett företag att etablera sig inom dessa zoner utan att betala skatt. Det finns ca 100 sådana zoner i Frankrike och har funnits under ca 10 år. Många av Roubaixs kvarter är klassade som denna typ av zon, och initiativet har speciellt i stadskärnan, varit väldigt viktigt när det gäller att locka tillbaka företag! Roubaix har detta skapat 5000 nya jobb i staden under 10 års tid.

Källa: intervjuerna

Lyon

Nystartat projekt under baneret "town centre management" med fokus på att vidareutveckla stadskärnan i Lyon. Utveckling av centrum har varit en stark fokus i åtminstone tio år. De lokala aktörerna mobiliserade sig tidigt för att satsa på utvecklingen av stadskärnan, och som resultat har få externa centrer etablerats i regionen. Med hjälp av olika nationella planläggningsverktyg främjas detaljhandelsutveckling i centrala Lyon.

Faktorer som har haft störst betydelse för stadskärnans utveckling

En av de främsta faktorerna vid utvecklingen av Lyon stadskärna är de fysiska begränsningarna. Stadskärnan är mycket gammal och tät, och ligger på en landtunga med vatten på två sidor och har därmed förbindelse med resten av centrala Lyon via främst ett antal broar. Det är svårt att ta bilen in till centrum och det har funnits problem med parkering och föroreningar. Stadskärnan har ett upptagnings-

område på cirka 2 miljoner kunder. Om alla dessa skulle ta bilen till centrum skulle följden bli stora problem.



Vy över delar av den gamla stadskärnan i Lyon © Jacques Leone, Grand Lyon

Frågor kring vilka man arbetar strategiskt

I Lyon har det funnits en fokus på stadskärnan under cirka 20 års tid. Det är dock främst de senaste tio åren som man har haft en mer konkret fokus, bland annat genom framtagandet av olika dokument som reglerar etablering av detaljhandel. Prioriteringen i dessa dokument har varit att detaljhandeln skall etablera sig i centrum, inte utanför.

Regionalt dokument med fokus på utveckling av stadskärnan

Ett mycket styrande dokument vad gäller utvecklingen av stadskärnan är "Schéma Directeur d'Urbanisme Commercial" (SDUC) som är en regional, strategisk plan för utvecklingen av Lyon-regionen (se faktaruta). Det första SDUC-dokumentet för Lyon togs fram 1994 och är ett samarbete mellan Grand Lyon och Handelskammaren. År 2004 kom en ny SDUC med tidshorisont fram till 2010. Numera

arbetar man dock med att aktualisera dokumentet oftare. Huvudmål-sättningen med dokumentet är att främja utvecklingen av handel i centrum och inte i externa center. Dessutom satsas på att få till en balanserad struktur med olika lokala center med ett bra och varierat serviceutbud, som komplement till stadskärnan. Genom att arbeta för att butikerna ligger nära kunderna hoppas man kunna begränsa användningen av bil. Man satsar dessutom på att utveckla kollektivtrafiken i form av metro och bussar, som ett alternativ till bilanvändning. Utöver detta har antalet bilar parkerade på gatorna reducerats genom att man byggt flera nya parkeringshus, främst under markytan, var och en unikt och artistiskt utformad.

Innan det första SDUC-dokumentet kom år 1994 så fanns ingen direkt reglering av detaljhandelsetableringen omkring Lyon. Så de flesta av de cirka tio större externa centrerna etablerades innan dess. Detta är ett mindre antal än vad som är fallet kring de flesta franska städer. Anledningen till detta sägs vara var att de lokala aktörerna tidigt mobiliserade sig för att satsa på utvecklingen av stadskärnan. I Frankrike är detta låga antal externa köpcenter ganska unikt, då det i övrigt är ett av de länder i Europa som gått längst i etableringen av externa center, både vad gäller antal och storlek (se faktaruta). Visst finns viss etablering fortsatt i Lyon-regionen, städerna där, såsom överallt annars, måste handskas med dilemmat att om man inte tillåter en etablering i sin egen region/kommun så dyker samma etablering med stor sannolikhet upp i grannkommunen/-regionen, och kommer därmed att utgöra en konkurrent, som försvagar stadskärnan och de lokala centrernas förmåga att attrahera kunder, och i förlängningen förmågan att överleva.

En trend för att motverka de externa centrernas konkurrensförmåga har i många städer i Frankrike varit att etablera köpcenter inne i stadskärnan. Tätheten hos den gamla stadskärnan i Lyon har dock betytt att man inte har kunnat lokalisera något större köpcenter där, utan där finns bara en massa enskilda butiker. Ett strategiskt beslut har därmed istället varit att etablera ett stort center i ett av de andra lokal centrerna i centrala Lyon. Detta köpcenter ligger strax söder om stadskärnan.

Lokalt dokument med strikta regler gällande detaljhandelsetablering
På lokal nivå finns en översiktsplan kallad "Plan local d'urbanisme" (PLU). Dessa planer kan täcka en kommun eller flera samtidigt. I enlighet med den gällande planen för Lyon, antagen 2006, så får man inte etablera några externa shoppingcenter, utan man måste lokalisera detaljhandeln i stadscentrum. Lyon sägs vara den enda staden som har en PLU med riktigt strikta bestämmelserna vad gäller etablering av detaljhandel utanför stadskärnan.

Krav på tillstånd för detaljhandelsetableringar över 300m²
Ytterligare en faktor som påverkat en positiv utveckling av stadskärnan, genom begränsningen av externa detaljhandelsetableringar i Lyon-regionen, är en speciell kommitté på departementsnivå (motvarande svenska län) (La Commission Départementale d'Equipe-ment Commercial - CDEC) som möts varje månad och beslutar om vilka detaljhandelsprojekt som skall få genomföras. Alla detaljhandelsprojekt på över 300 m² behöver tillåtelse av kommittén. I denna kommitté sitter Lyon borgmästare, representanter från Grand Lyon, Handelskammaren, Chambre de Métiers et de l'Artisanat du Rhône (konst- och hantverksorganisation) samt en representant för kunderna.

Arbetsätt och former för samverkan

De viktigaste aktörerna i utvecklingen och omvandlingen av Lyon stadskärna är Grand Lyon (kommunalförbund för storstadsregionen Lyon), Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon (Handelskammaren), la Ville de Lyon (Staden Lyon), La Chambre de Métiers et de l'Artisanat du Rhône (konst- och hantverksorganisation) samt Tendance Presqu'île (centrumledningsorgan).

Grand Lyon, även kallat "Communauté Urbaine de Lyon", är ett kommunalförbund (se faktaruta under Roubaix) för storstadsregionen Lyon. I denna regionala organisation samarbetar 57 kommuner runt Lyon om frågor som rör ekonomisk utveckling och stadsutveckling. Lyon var en av de första storstadsregioner i Frankrike som formaliserade det regionala samarbetet. Detta skedde 1966. Finansieringen kommer delvis från kommunerna, men organisationen får även bidrag från franska staten.

En ny och viktig aktör på banan är Tendance Presqu'île. Organisationen som startade upp i september 2006 är en aktör som skall främja och driva näringslivsutvecklingen i Lyons stadskärna Presqu'île. Man räknar med en budget på 4 Millions € för de kommande tre åren. Tendance Presqu'île arbetar tätt samman med de privata aktörerna i området samt med olika offentliga aktörer för att utveckla stadskärnan. Inom centrumområdet finns cirka 2000 butiker.

Kritiska moment i processen

De främsta svårigheterna i arbetet med att utveckla och omvandla stadskärnan är att samordna detaljhandlarna, att få dem att ge bidrag till de gemensamma aktiviteterna samt att prata med dem om parker-

ings- och trafikproblem. Det är svårt att få detaljhandlare att gå samman och arbeta. De har fokus på de egna och vardagliga problemen med att driva handel i stadskärnan och har svårt att skifta fokus till ett mer översiktligt och långsiktigt perspektiv för utvecklingen av stadskärnan som helhet.

Framgångsfaktorer

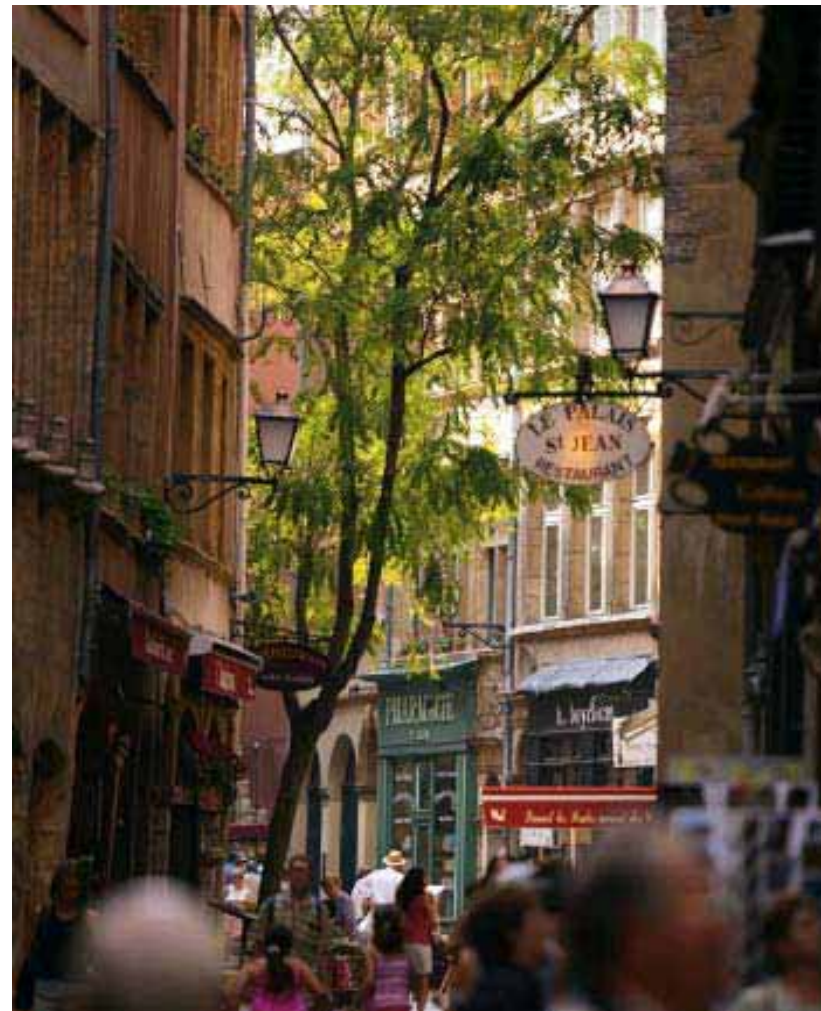
Som nämnts tidigare så är en av de viktigaste faktorerna i Lyon att de lokala aktörerna tidigt mobiliserade sig för att satsa på utvecklingen av stadskärnan.

I Lyon har man genom byggande av parkeringshus, främst under markytan, rensat bort bilarna från gatorna. Därmed har man kunna kombinera en attraktiv central miljö med hög tillgänglighet.

Utmaningar man står inför och hur dessa bör mötas

Utmaningar framöver är att skapa en image för stadskärnan och marknadsföra den. Marknadsföring kommer att ske genom Tendance Presqu'île's hemsidan samt genom olika informationsmaterial. Vidare skall man utveckla diverse tjänster till kunderna och till detaljhandeln, såsom exempelvis barnpassning.

En av de svåraste utmaningarna blir att få in bidrag från företagen till att driva Tendance Presqu'île och för att genomföra de gemensamma aktiviteterna. Tendance Presqu'île kommer att träffa vart och ett av de cirka 2000 företagen i stadskärnan enskilt och berätta om samarbetsprojektet.



Gatumiljöbild från gamla stadskärnan i Lyon © Jacques Leone, Grand Lyon

Kortfakta Lyon

- Invånare i staden Lyon är ca 445.000 (1999), och i storstadsregionen ca 1,6 miljoner.
- Frankrikes tredje största stad efter Paris och Marseille.
- Lyon ligger i "departementet" (motsvarande län) Rhône och regionen Rhône-Alpes, i sydöstra Frankrike.
- I stadskärnan finns inget köpcenter pga fysiska begränsningar, men det finns ett stort precis söder om centrum.

Källa: sv.wikipedia.org/wiki/Lyon

Ytterligare läsningar samt intressanta länkar

www.tendancepresquile.org (Tendance Presqu'île)

www.lyon.cci.fr (Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon)

www.lyon.fr (la Ville de Lyon)

www.cm-lyon.fr (La Chambre de Métiers et de l'Artisanat du Rhône)

www.urbalyon.org (Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise)

www.millenaire3.com (visionsprocess och -dokument rörande Lyons framtida utveckling)

Externhandeln i Frankrike

Frankrike var ett av de första landen i Europa att på 60-talet importera den amerikanske företeelsen med stora externa, huvudsakligen bilorienterade shoppingcenter, utanför städerna. Idag är Frankrike det land i Europa med störst handelsutbud utanför stadscentrum. Inte bara vad gäller mängden externa center, utan också vad gäller deras storlek, har man i Frankrike gått längst. Under senare tid så har ett antal misslyckade försök gjorts från central nivå att reformera systemet, men sedan slutet av 90-talet och framåt har dock få licenser getts för större externa handelscenter. Många hypermarkets etablerades innan den striktare Raffarin-lagen började gälla. Numera har man väldigt strikta lagar i Frankrike vad gäller externhandels-etableringar.

Källa: Bradley et al (2004) samt intervjuerna

4. Erfarenheter och framgångsfaktorer

Att sammanfatta och generalisera utifrån de fall som presenterats här är både komplicerat och förvånansvärt enkelt. Det är komplicerat därför att varje stad är unik och de lokala förutsättningarna ofta är avgörande för vad som är möjligt och tänkbart att göra. Det är förvånansvärt enkelt därför att vissa frågeställningar återkommer i mer eller mindre samtliga fall. Detta avsnitt syftar till att sammanfatta några av de viktigare lärdomarna från exemplen ovan. Utgångspunkten för denna sammanfattning är just de generella – ibland nästan regelmässigt återkommande – slutsatser som dragits för respektive stad.

Samsyn och helhetsperspektiv

I princip alla svenska städer som tagits upp i denna rapport placerar gemensamma mål högt på listan över framgångsfaktorer. En gemensam strävan mot något som alla är överens om har visat sig vara en kraftfull utvecklingsfaktor. Stadskärneutveckling handlar därför i hög grad om att få enskilda aktörer att lyfta blicken över den egna verksamheten för att se helheten och inse det faktum att alla har att vinna på att det går bra för helheten. Att förmedla och bygga upp detta helhetstänkande kring stadskärnans utveckling är en av de viktigaste uppgifterna för centrumledningen och således också ett av de mest grundläggande skälen till att det har bildats centrumorganisationer i så många städer i Sverige och utomlands.

Skellefteå och Jönköping är två väldigt olika exempel på stadskärneutveckling men har det gemensamt att båda bygger på en hög grad av samsyn och gemensam ansträngning bland inblandade

aktörer. Men medan Skellefteåfallet är ett exempel på snabba samordningsaktiviteter, främst mellan stadens privata aktörer, är Jönköping – liksom Uppsala – exempel på en stad vars omfattande fysiska förändringar idag grundar sig på ett stort och långvarigt visionsarbete kring stadens utveckling.

Ett sätt att arbeta med helheten är att ta fram och enas kring riktlinjer och principer för hur stadskärnan ska se ut och fungera på sätt som omfattar flera aktörer. Helsingborg, Malmö och Västerås är exempel på städer som i ett tidigt skede av förnyelsearbetet tagit fram stadsmiljöprogram för att skapa en enhetlighet i stadsmiljön med avseende på möblering, färgval, ljussättning mm. Stadsmiljöprogram är kommunala produkter men det finns paralleller i den privata sfären i de flesta städer t ex i form av samordnade öppettider, långlördag, gemensamma marknadsföringsaktiviteter, rabatthäften, osv. Ett exempel är den skyltningskampanj som handlarna i Skellefteå förde i samband med att staden anordnade melodifestivalen 2005 då skyltningen gick i rosa och centrumbolaget lät resa en rosa gran på torget. Kampanjen bidrog till ett samlat uttryck från staden.

Trafik och parkering är frågor som ofta landar i svårigheter att vidmakthålla ett övergripande perspektiv. Trafik- och parkeringssituationen i en stad tillhör de vanligaste källorna till splittring och intressekonflikter inom i övrigt eniga allianser mellan kommun och näringsliv. Den potentiella motsättningen mellan handelns önskan om hög tillgänglighet för bilburna besökare å ena sidan och stadens ambition att prioritera gång- och cykeltrafikanter framstår som en generell problematik även utanför Sverige. Lyon är ett känt och omskrivet exempel på hur dessa två intressen förenas

genom stadens påkostade underjordiska och utsmyckade parkeringshus i centrala lägen i den annars täta staden.

Trafiksituationen i sig har inte framstått som någon dominerande orsak till stadskärneförnyelse i de svenska exempel som tagits upp här, även om trafiklösningar har varit viktiga inslag i utvecklingsarbetet i flera städer (t ex Helsingborg, Jönköping, Uppsala och Falun). Detta bekräftas också av Svenska Stadskärnors översikt från 2002 enligt vilken trafiksituationen endast har utgjort en mycket liten del av bakgrunden till centrumförnyelse.

Förtroende

Flera städer pekar på dels hur viktigt det är att de som driver stadskärneutvecklingsarbetet – oftast centrumorganisationen – har ett förtroende bland sina medlemmar men också på hur viktigt det är att hela tiden återerövra detta förtroende. Man kan sällan ta det för givet – även om det är av stort värde om verksamheten har pågått ett tag och blivit etablerad. I Svenska Stadskärnors översikt över samverkansformer (2002) konstaterar man att det verkar ”enkelt att motivera intressenterna att gå från dåligt till bra, men svårare att gå från bra till ännu mycket bättre” (s 21). Detta vittnar även t ex de norska exemplen om. En av de personer som har intervjuats i Norge pekade på att när man allmänt sett har det så bra i Norge idag är viljan till förändring oerhört liten. ”Man är nöjd och rädd för all förändring därför att det kanske äventyrar det goda”.

För att kunna samla stadskärnans intressen i en gemensam strävan mot ett gemensamt mål är det i grunden av avgörande vikt att kunna

visa på behovet av ett förnyelsearbete. I flera svenska städer, t ex Västerås, Skellefteå, Arboga och Örnsköldsvik, har en negativ utveckling fungerat som utgångspunkt för förnyelsearbetet. I sådana fall är ofta förändringsbehovet uppenbart för alla. ”Hot får alltid människor att förändra”, uttryckte en av de intervjuade det. En hotsituation skapar ett behov av förändring vilket i sin tur kräver någon form av åtgärder. När det finns samsyn kring detta är det också lättare för den part som driver ett förändringsarbete att få förtroende.

För städer som inte upplever hotsituationen – t ex för att man lyckats ta sig ur den – blir det därför istället viktigt att på ett pedagogiskt sätt peka på varför det är viktigt med ett arbete för stadskärnans utveckling trots frånvaron av hot. I ett sådant läge är återigen helhetsperspektivet viktigt. Genom att bygga in enstaka åtgärder i ett mer långsiktigt strategiskt arbete kring stadens och stadskärnans utveckling skapas en stabilitet och robusthet som inte är lika sårbar för snabba attitydförändringar. Om just behovet av att arbeta långsiktigt och att inte bara genomföra små projekt utan inbördes relation vittnar flera städer, t ex Helsingborg och Malmö. Jönköping och Uppsala är exempel på städer där man lyckats förankra stora och bitvis drastiska omvandlingsprojekt genom ett brett och tidsomfattande visionsarbete.

Ytterligare ett sätt att arbeta med förankring är ett kontinuerligt och nära samarbete mellan parterna. Genom centrumorganisationerna har detta samarbete intensifierats i merparten av de städer som diskuteras i denna rapport, oftast som en samverkansform mellan kommun, fastighetsägare och köpmän, men i flera fall även med en bredare uppsättning medlemmar (t ex i Uppsala och Alingsås).

Örnsköldsvik är ett exempel på hur samarbetet mellan kommunen och näringslivet inom ramen för det lokala centrumutvecklingsbolaget CESAM är så nära att CESAM har liknats vid en arbetsprocess snarare än en organisation, där samarbetsformerna inom centrumbolaget har smittat av sig på stora delar av kommunens övriga arbete och där det informella ”fikabordet” är en viktig förankringsarena

Ur ett helhetsperspektiv är det alltså viktigt med långsiktighet. Men om man bara arbetar långsiktigt riskerar man att gå miste om kopplingen till den verklighet de inblandade aktörerna lever i. En viktig aspekt bakom förtroendet för processledaren hos alla de intressenter som ska samordnas är därför förmågan att kombinera och hitta en väl avvägd balans mellan det som ger effekt på kort sikt och lång sikt. Malmö och Västerås är exempel på städer som lyckats bygga förtroende för långsiktiga satsningar genom att kunna visa på positiva resultat i konkreta projekt. I Malmö var det en viktig strategisk fråga i inledningsskedet av upprustningen av stadskärnan att identifiera projekt med rimlig chans att på någorlunda kort tid leda till en märkbart positiv förändring. Återuppbyggnaden av den gamla teatern hade en motsvarande effekt i Drammen. I Helsingborg varvar Cityföreningen på ett medvetet sätt generella insatser för att främja stadskärnan och staden som helhet, t ex Helsingborgsfestivalen, med mer avgränsad projekt för vissa delar av näringslivet, t ex Matresan och Vårsalut.

En framgångsfaktor av stor betydelse i flera städer har varit ett målmedvetet och trovärdigt engagemang från kommunen. Detta är viktigt för att signalera till alla privata intressenter att staden (kommunen) menar allvar med sina ambitioner om en stärkt

stadskärna. Utan denna övertygelse uppstår lätt en tveksamhet hos de privata aktörerna. Malmö är ett gott exempel på hur staden har lyckats ingjuta detta förtroende hos fastighetsägarna genom att bland annat prioritera det framtagna stadsmiljöprogrammet oavsett vilka andra investeringsbeslut som behöver tas i kommunen. I Jönköping signalerade kommunen sin målmedvetenhet genom att avsätta 200 miljoner kronor ur den kommunala budgeten för de stadsutvecklingsprojekt som formulerats i Stadsbyggnadsvisionen.

För att säkra långsiktigheten i stadskärneutvecklingen har det framförts önskemål om ett ökat inslag av förpliktigande åtaganden bland de inblandade. Om Malmö och Jönköping är exempel på tydliga kommunala åtaganden är Helsingborg och Trondheim exempel på städer där det växer fram motsvarande tankar bland de privata aktörerna genom införandet av så kallade cityklausuler i avtalen mellan fastighetsägare och hyresgäster. Det innebär att hyresgästerna förbinder sig att gå med i centrumorganisationen på motsvarande sätt som i köpcentrum. Det växande intresset för det amerikanska och engelska BID-konceptet (se faktaruta under avsnittet om Birmingham) är ett annat exempel på efterfrågan på mer förpliktigande inslag.

Centrumorganisationerna i flera städer, t ex Malmö, Skellefteå och Örnsköldsvik, har pekat på behovet av att hela tiden visa för medlemmarna vad man gör och hålla dem informerade om vad som pågår för att vidmakthålla förtroendet. Transparens i organisationen och verksamheten är då ett honnörsord.

En annan betydelsefull aspekt i förtroendebyggandet är det personliga engagemanget hos vissa nyckelaktörer – något som

framträder mer eller mindre i så gott som samtliga svenska fall – ofta i form eldsjälur som centrumledare (t ex Skellefteå och Örnsköldsvik) eller pådrivande inom kommunen (t ex utvecklingschefen i Jönköping och stadsträdgårdsmästaren i Malmö).

Offentliga eller privata initiativ

Utifrån de fall som tagits upp här finns det ingen entydig slutsats att dra över om förnyelseprocesser är mer framgångsrika om de initieras från offentligt eller privat håll. Däremot framstår det som mycket värdefullt – om inte nödvändigt – att arbetet bygger på både ett offentligt och ett privat engagemang och deltagande. Kommunen är en viktig aktör för att ge långsiktig stabilitet åt arbetet – utan en aktiv kommun tenderar arbetet bli mer evenemangsinriktat och mindre strukturellt. Fastighetsägarna och handlarna å andra sidan representerar marknaden och är viktiga för att säkra att strategierna är efterfrågestyrda och marknadsanpassade – utan aktiva fastighetsägare och affärsinnehavare riskerar arbetet att bli trögt och frikopplat från marknadens behov. Detta komplementförhållande är således värdefullt och kan sedan komma till uttryck i exempelvis en bra dialog mellan kommun och näringsliv eller delad finansiering vid fysiska upprustningsprojekt.

När det gäller finansieringen av förnyelsen av stadskärnor har olika städer valt olika lösningar. Evenemang och aktiviteter ordnas vanligen med hög grad av privat finansiering – ofta genom centrumorganisationen. Finansieringslösningar av fysiska ombyggnationer varierar mycket från stad till stad. Ofta har

grundläggande offentliga investeringar varit en viktig förutsättning för att mobilisera privata aktörer. Det vanliga är att fastighetsägare och kommun delar på kostnaderna för sådana åtgärder som har direkt nytta för fastighetsägarna. Det kan handla om både investeringar (t ex ombyggnationen av Dragarbrunnsgatan i Uppsala) och driftfrågor (t ex uppvärmningen av gågatan i Örnsköldsvik där kommunen stod för investeringen och delar på kostnaden för driften av systemet med samtliga fastighetsägare utmed gatan). Ofta har centrumorganisationen en viktig roll i den process som leder fram till lösningar på finansieringsfrågan. Falun, Alingsås och Malmö är exempel på städer där centrumorganisationen (eller motsvarande) har fungerat som samordnare i olika stadsutvecklingsprojekt och i kraft av att vara en neutral part förhandlat fram en samfinansiering. I andra sammanhang – särskilt i Norrköping där det inte finns någon centrumorganisation – sker den typen av förhandlingar direkt mellan kommunen och respektive fastighetsägare. I England fungerar det så kallade BID-konceptet (Business Improvement Districts) som ett viktigt sätt att säkra en långsiktig finansiering av gemensamma aktiviteter, projekt och viss service inom ett område. Intresset för BID's växer och i bland annat Norge och Frankrike är ett eventuellt införande av dessa en aktuell fråga. Även i Sverige har detta väckt intresse och möjligen kommer det etableras BID's i Sverige efter engelsk förlaga på motsvarande sätt som centrumorganisationerna spred sig över landet på 90-talet efter engelsk förebild. I Århus prövade man med blandad framgång att införa en sponsorkatalog där privata intressenter kunde gå in och sponsra delar av den fysiska miljön.

I mycket liten utsträckning framstår statliga resurser som viktiga i stadskärneutvecklingssammanhang. Arboga utgör ett speciellt undantag bland de städer som tagits upp i denna rapport genom att merparten av det aktuella förnyelsearbetet möjliggörs via dels en betydande medfinansiering från länsstyrelsen och framför allt med strukturfondspengar från EU. Detta har varit möjligt genom att Arboga har legat inom det före detta Mål2-området till skillnad från de andra städerna. Kopplingen till EU framstår som starkare i framför allt de franska städerna. Upprustningen av Roubaix, t ex, byggde också på medfinansiering från såväl nationellt håll som från EU via exempelvis URBAN och URBAN II.

Generellt sett skiljer sig de svenska exemplen från flera av de utländska i det att staten har haft en så pass liten roll i det lokala stadskärneutvecklingsarbetet. Detta hänger nära samman med kommunernas starka roll genom det kommunala planmonopolet i Sverige. I flera av de utländska fallen har staten på olika sätt haft en mer framträdande roll – inte minst genom ett regelsystem kring lokaliseringen av detaljhandelsetableringar. I Drammen spelade staten en stor roll då hela förnyelsearbetet initierades med hänvisning till den problematiska miljösituationen i staden genom bland annat statliga bidrag och infrastruktursatsningar. Genom ”Pilotprojekter for miljøvennlig byutvikling” har också den norska staten mandat och pengar att initiera olika projekt i samarbete med kommunerna. I Århus har man dragit nytta av de statliga bidragen för ”Byfornyelse”. Dessutom finns det i Danmark en reglerande lagstiftning kring detaljhandelslokaliseringar i Planloven. Även i Storbritannien finns det en nationell planeringspolicy vad gäller lokaliseringen av detaljhandel med prioritet för stadskärnan genom ett ”sequential test” (se faktaruta i avsnittet om Reading) och i

Frankrike förekommer bland annat en form av skattelättnadszon för företag i syfte att styra lokaliseringen av dessa samt nationella bidrag via olika program och projekt.

Särskilt Frankrike visar också på en tydligare regional dimension i stadskärneutvecklingsarbetet, där mycket av utvecklingsarbetet bedrivs av de kommunalförbund som samlar den stora mängden kommuner i större regioner. Dessa kommunalförbund kan inte helt enkelt jämföras med de svenska kommunala samverkansorganen eftersom de förenar många små kommuner på stadsnivå snarare än regional nivå men som fenomen kan just det mellankommunala samarbetet kring dessa frågor vara något att dra lärdom av.

Stadskärnans betydelse för staden

Enligt en rapport från Svenska Stadskärnor 2002 är ambitionen att stärka stadskärnan i konkurrensen med externa köpcentra den vanligaste orsaken till att man arbetar med stadskärneförnyelse. Visserligen har detta varit ett återkommande tema i de städer som beskrivits här men det har inte entydigt varit den viktigaste orsaken till att man byggt upp strategier för stadskärneutveckling. Istället betonas behovet av att rusta upp stadskärnan för att öka stadens attraktivitet och konkurrenskraft som helhet. I kommuner med en negativ ekonomisk och befolkningsmässig utveckling (t ex Arboga, Skellefteå och Örnsköldsvik) har detta omtalats som näst intill en överlevnadsfråga. Men även i växande städer (t ex Uppsala, Jönköping, Alingsås) lyfts stadskärnans betydelse för stadens förutsättningar att stå sig i den regionala konkurrensen och utvecklas som motorer i den ekonomiska utvecklingen fram. Örnsköldsvik och

Norrköping är exempel på städer som har pekat på behovet att stärka sin stadskärna för att öka sin attraktivitet i den intensifierade konkurrenssituation mellan städer i ett större regionalt sammanhang som uppstår efter att Botniabanan respektive Ostlänken byggs. Motsvarande resonemang fördes i Malmö i samband med att Öresundsbron skulle byggas.

Möjligen är det fallbeskrivningarna och analysen som skiljer sig från Svenska Stadskärnors sammanställning i början av 2000-talet. Möjligen är det också en faktiskt förändring som har skett när det gäller hur man uppfattar behovet av stadskärneutveckling. Det skulle isåfall kunna avspegla en växande insikt om betydelsen av urbana miljöer och städers täthet och nodfunktioner för ekonomiskt värdeskapande. Det skulle isåfall gå hand i hand med den ökade uppmärksamhet på behovet av en nationell stadspolitik i Sverige som just nu diskuteras flitigt.

Det finns också en relativt spridd och etablerad (möjligen även växande) uppfattning i de städer som har diskuterats här att stadskärnan och dess omland i hög grad kompletterar varandra. I inledningskapitlet till denna rapport diskuterades detta i anslutning till beskrivningen av konkurrensen mellan stadskärnan och externa handelsplatser. Visst finns det en konkurrenssituation men verksamheternas inriktning skiljer sig allt mer åt och stadskärnornas utbud blir mer nischat med ett större inslag av caféer och restauranger, ungdomskläder och kulturutbud. Bara ett av många exempel är Trondheim där 90% av alla kulturaktiviteter i sker i centrum.

Detta har i sin tur lett till en insikt om att man inte kan arbeta med stadskärnan som en isolerad ö utan måste se den i sitt större sammanhang. Som komplement till varandra anses därför av många både stadskärnan och externa handelsplatser vara viktiga för det totala utbudet och attraktiviteten i en stad. ”Utan ett externt handelscentrum i norr hade Skellefteå varit död som stad”, som den förre centrumledaren i Skellefteå sa i en artikel i lokaltidningen 2005. I flera städer finns också ett upparbetat samarbete mellan centrumorganisationen i stadskärnan och centrubolagen i de externa köpcentra. En av de intervjuade i Birmingham beskrev en situation och utveckling där stadskärnorna och de externa köpcentra lånar framgångskoncept av varandra. Centrumutveckling som strategisk verksamhet – så som det har beskrivits här – började i externa köpcentra. Stadskärnornas aktörer såg kraften i den koordinering man lyckades få till (kring öppettider, säkerhetsstandard, städning, marknadsföring, etc) och kopierade köpcentrumens managementidéer. Nu tittar de externa köpcentrumen på de traditionella stadskärnorna för att ta efter deras förmåga att erbjuda mer av ett “total experience”-koncept.

5. En utmaning för framtiden

Ett verklighetsnära helhetsgrepp

Mot bakgrund av ovanstående resonemang framstår en av de största utmaningarna för svenska stadskärnor vara att utveckla ett helhetsperspektiv på staden och dess centrum som grundar sig i den faktiska verkligheten och vardagen hos alla de aktörer som bor, verkar och överhuvudtaget har ett intresse i stadskärnan och dess utveckling. Det innebär att skapa en gemensam målbild som är förankrad hos alla inblandade och att hitta en bra balans mellan det långsiktiga och det kortsiktiga arbetet. Kommunen har det längsta perspektivet, fastighetsägarna ett medellångt perspektiv och handlarna och krögarna vill ha ”klirr i kassan” samma dag. Utmaningen består därför i att hitta arbetsformer som tillgodoser såväl de långsiktiga behoven som de kortsiktiga. I slutändan handlar det om att hitta ett arbetssätt och fokus i vilket det finns nytta för alla parter samt att det också blir tydligt för alla intressenter.

Sedan 1700-talet då Adam Smith myntade begreppet ”komparativa fördelar” är det en vedertagen uppfattning att ekonomisk utveckling bygger på specialisering. En enskild aktör skapar bäst resultat om hon eller han kan fokusera och ägna sig åt det hon eller han är bäst på. Samtidigt finns det stor risk för suboptimering och outnyttjade synergieffekter om samordningen mellan aktiviteterna glöms bort. En stor utmaning för framtiden är därför att hitta sätt att organisera aktörer och intressenter på så att var och en kan bedriva sin verksamhet fullt ut men att det samtidigt sker i former som möjliggör samordning och stärker helheten.

Ytterst handlar det om den grundläggande frågan om vad vi vill ha för stadskärna i vår stad och vad vi behöver göra för att nå dit.

Hjulet behöver inte uppfinnas två gånger – några slutord

En aspekt som kanske inte har betonats så pass mycket som den skulle kunna i denna rapport är värdet i andras erfarenheter, dvs det som hela rapporten egentligen syftar till att lyfta fram. Erfarenheter som har gjorts och görs på annat håll är viktiga källor till såväl lärdomar som inspiration. Många av exemplen ovan, t ex Falun och Västerås, har haft Jönköping som inspirationskälla när man formulerat strategier för stadskärnans utveckling. Jönköping har i sin tur sneplat på bland annat engelska städer. Helsingborg har fungerat som förebild för Malmö men även Malmö har tagit intryck av engelska städer och olika Business Improvement Districts – BID's (se faktaruta i avsnittet om Birmingham ovan) – i New York och Chicago. Rent allmänt är Malmö den stad som är mest känd bland de personer som intervjuats inom ramen för de utländska fallstudierna. Malmös lyckade arbete med att omvandla bilden av staden är vida känt och har inspirerat bland annat Drammen och Reading i sitt förnyelsearbete. Även förnyelsearbetet i Jönköping har väckt internationell uppmärksamhet och har varit föremål för flertalet studiebesök från både Sverige och andra länder. För att främja erfarenhetsutbytet mellan städer bedriver föreningen Svenska Stadskärnor ett värdefullt arbete och sedan några år tillbaka ingår föreningen även i det internationella nätverket TOCEMA som från och med 2007 har instiftat en internationell kvalitetscertifiering.

Falun och Västerås är först i Sverige med att ta emot TOCEMAS Quality Mark.

De städer och stadskärnor som beskrivits i denna rapport är sammanfattade på ett fåtal sidor vardera. Några djupdykningar har inte varit möjliga att göra inom ramen för arbetet och har heller inte varit avsikten. Syftet har varit att ge en översikt över hur man arbetar med stadskärneutveckling runt om i landet och att även blicka ut över nationsgränsen för att få intryck utifrån.

Förhoppningsvis är innehållet i rapporten av sådan karaktär att det väcker en nyfikenhet efter mer information och mer djuplodande kunskap om de olika städerna. På så vis kan rapporten fungera som ett underlag för en studieresa som utifrån den breda översikten ovan kan bli ett fördjupande komplement.

6. Referenslista

Allmänna referenser

Skriftliga referenser

Bergström, F (2000): *Är externa köpcentrum ett hot mot cityhandeln?* Handelns utredningsinstitut, Forskningsrapport S49, Stockholm.

Cronholm, M & Bergström, F (2003): *Handelns dragare drar – En studie om varför konsumenter åker till en marknadsplats.* Handelns utredningsinstitut, Forskningsrapport S93, Stockholm.

Eklund, H & Rämme, U (2003): *Kunden i centrum. Om stadens attraktivitet ur ett handelsperspektiv.* Svenska Stadskärnor, Örebro.

Engström, C-J (2005): *Det behövs en svensk stadspolitik – Nu! i* Blücher, G och Graninger, G: *Planering med nya förutsättningar – Ny lagstiftning, nya värderingar.* Linköping University Electronic Press. <http://www.ep.liu.se/ea/is/2006/006/>.

Gehl, J & Gemzøe, L (2003): *New City Spaces.* Arkitektens Forlag, Köpenhamn.

Gustafsson, B & Sandahl, J (1997): *Town and city centre renewal and development in Scandinavia: a charming chaos. Co-operation, accomplishment, planning and management. A success story in a competitive world.* Presenterad på the Al-Azhar Engineering Fifth International Conference (AEIC 97), Al-Azhar University, Kairo.

HUI (2005): *Handel i industriområden.* Handelns utredningsinstitut, Stockholm.

Ley, D (1996): *The New Middle Class and the Remaking of the Central City.* Oxford University Press, New York.

NUTEK (2006): *Storstadsutveckling för nationell tillväxt - ett analysunderlag.* B2006:4. Stockholm.

Reimers, R H, Hellström, T, Lange, S & Sandahl, J (2002): *Nya handelsstrukturer i tätort – samspel med tätorternas trafik och infrastruktur.* Vägverket, Borlänge.

RTK (2001): *Trafikpolitik och finansiering i sju europeiska storstäder.* Regionplane- och Trafikkontoret, PM 6, Stockholm.

Sandahl, J & Lindh, C (1995): *Impact of improving the attractiveness of town centres.* Transport Policy 2 (1) pp 51-56.

Sveriges Kommuner och Landsting (2004): *Hållbar Stads- och Tätortsutveckling eller Urbanpolitik.* Stockholm.

Svensk Handel (2001): *Cityutvecklingen i Helsingborg, Karlstad och Luleå under 1970-, 80 och 90-talet.* Stockholm.

Svenska Stadskärnor (2002): *Samverkan – En ytlig överblicksbild över samverkansformer inom stadskärneutveckling i Sverige.* Rapport i serien ”Samlade erfarenheter” från Svenska Stadskärnor, Örebro.

Muntliga referenser allmänt

Janne Sandahl, Internationella Handelshögskolan i Jönköping

Hemsidor allmänt

Svenska Stads kärnors hemsida: www.svenskastadskarnor.se

TOCEMA EUROPE´s hemsida: www.tocema-europe.com

Statistik allmänt

Bilnehav: Statistik från Eurostat (tabell: indic_tr 5a1fk Passenger cars per 1 000 inhabitants)

Näringsliv och arbetsmarknad: SCB/rAps (tabell: Förvärvsarbetande 16+ år med arbetsplats i regionen (dagbefolkning) efter region, bransch och tid.)

Befolkning: SCB/rAps (tabell: Folkmängd efter region och tid)

Svenska fall

Alingsås

Lennart Anderberg, Futurum, Alingsås

Mari Waernberg, Alingsås kommun

Alingsås kommun (2001): *Fördjupning av översiktsplanen för Alingsås kommun – Stads kärnan.*

www.alingsas.se/plan&bygg/indexplanobygg.htm.

Alingsås kommun (2003): *Ansökan Årets stads kärna 2003.*
www.alingsas.se/sidor/stadskarnan/ans%F6kan.pdf.

Arboga

Bo Antonsson, Arboga kommun

Roland Jacobsson, Arboga kommun

Arboga kommun (2005): *Arboga Stads kärna – Bebyggelsehistoria och Byggnadsordning.*

Arboga kommun (2004): *Arboga – stads kärneutveckling för kultur-turism.*

Falun

Per Grundström, Falu kommun

Centrala Stadsrum (2006): *Falun – Dalarnas Stads kärna.* Presentationsbroschyr, Falun.

Faluns kommun (2001): *Program för näringslivsutveckling i Falun.*
[www.falun.se/intranet/styrdok.nsf/0/E95804A87CC3C10AC1256E1A003472A2/\\$File/naringslivsutvecklingsprog.pdf?OpenElement](http://www.falun.se/intranet/styrdok.nsf/0/E95804A87CC3C10AC1256E1A003472A2/$File/naringslivsutvecklingsprog.pdf?OpenElement).

Faluns kommun (2003): *Fördjupad översiktsplan för Södra centrum. Samrådsversion.*

www.exempelbanken.se/obj/doc/3186_fordjupad_overs.pdf.

Helsingborg

Lars Nilsson, Helsingborgs kommun

Olle Anderberg, fd centrumledare Helsingborg Cityförening

Helsingborgs Stad (2002): *Söder i Förändring – Projektbeskrivning 2002-09-10.*

Helsingborgs Stad (2006a): *Trafikplan för staden – En ny syn på trafiken i morgondagens Helsingborg.*
www.helsingborg.se/upload/Bygga%20och%20bo/Infrastruktur/Trafikplanen_slutversion_060704.pdf.

Helsingborgs Stad (2006b): *Norrcity – Utvecklingsprogram 2006.*
http://www.helsingborg.se/upload/Medborgarutskott/Centrum/Centrum_norrcity.pdf

Jönköping

Inger Molin, På Stan, Jönköping

Bertil Gustafsson, Jönköpings kommun

Johansson, B (1999): *Stadskärnans roll i en attraktiv stadsregion.* Internationella Handelshögskolan i Jönköping.

Jönköpings kommun (2000): *”Från tanke till handling” – En Stadsbyggnadsvision.* Stadsbyggnadskontoret.

Jönköpings kommun (2003): *Översiktsplan 2002 för Jönköpings kommun.*
<http://www.jonkoping.se/toppmeny/omkommunen/forvaltningarochbo->

lag/stadsbyggnadskontoret/oversiktligplanering/oversiktsplan.4.272b7d6e109e501462f80004562.html

Malmö

Lennart Ericsson, Malmö stad

Marcus Odelstig, Malmö Citysamverkan

Malmö Stad (1998): *Malmö Stadsmiljöprogram.*
<http://www.malmo.se/download/18.b64211056f5f10a78000241/Malmo%20stadsmiljo%20program.pdf>

Malmö Högskolas hemsida www.mah.se

Örestat – databanken (tabell: Age for commuters from SE to DK by residential municipality)

Norrköping

Lars Wiberg, Norrköpings kommun

Lars Svensson, Fastighets AB L E Lundberg

Fastighets AB L E Lundberg (2007): *Norrköping Stadskärna 2007.* Ansökan om Svenska stadskärnors pris till Årets stadskärna 2007.

Norrköpings kommun (2002): *Framtid Norrköping – Översiktsplan 2002 – Utvecklingsplan för staden.* <http://www.norrkoping.se/bo-bygga/planer/oversiktsplan/oversiktsplan02/>

Norrköpings kommun (2006): *Vid Strömmen*. Broschyr om delprojektet Vid Strömmen inom samverkansprojektet Den Goda Staden.

Skellefteå

Annica Simonsson, fd centrumledare Skellefteå erbjuder

Lars Berg, Skellefteå kommun

Skellefteå Erbjuder (2006): *Välkommen till Skellefteå – Staden där folkets drömmar blir till verklighet!* Ansökan om Svenska stadskärnors pris till Årets stadskärna 2006.

Skellefteå kommun (2006): *Kvalitetsprogram för centrala Skellefteå – Uteserveringar*. Bygg- och miljökontorets plan- och byggavdelning..

Norra Västerbotten 22 November 2005: *Satsar stenhårt på att bli årets stadskärna 2006*.

Uppsala

Ingvar Blomster, Uppsala kommun

Matti von Magius, Uppsala Handelsförening

Uppsala kommun (2000): *Uppsala 2020 – Vision och strategi för staden*.

Uppsala kommun (2002): *Översiktplan för Uppsala Stad*.
http://www.uppsala.se/upsala/templates/StandardPage____2993.aspx

Uppsala kommun (2006): *Trafikplan 2006 för Uppsala stad*.
http://www.uppsala.se/upsala/templates/StandardPage____4046.aspx

Västerås

Karin Calsén, Västerås Stad

Madeleine Ahlkvist, Västerås Citysamverkan

Västerås Stad, Föreningen Fastighetsägarna i Västerås City och Västerås Cityförening (1997): *Handlingsplan för city*.

Västerås Stad (2000a): *Översiktsplan för Centrum, ÖP 53*.

Västerås stad (2000b): *Stadsmiljöprogram för Västerås centrum*.

Örnsköldsvik

David Widén, CESAM

Lena Lindström, Örnsköldsviks kommun

Örnsköldsviks kommun (2006): *Världsklass 2015 – Inspirationskrift för Örnsköldsviks utveckling*.
<http://www.ornskoldsvik.se/download/18.452510e110d1f04e87b8000128/Inspirationsskriften.pdf>

Utländska fall

Århus

Niels-Peter Mohr, afdelingsarkitekt, leder af Stadsarkitektens Kontor, Århus kommune.

Thorkild Green Jensen, avdelingsarkitekt, Byarkitektur, Planlægning og Byggeri, Århus kommune.

Miljøministeriet (2006) ”Detailhandel i 16 byer”.

Århus kommune (1994) ”Midtbyen”, Kommuneplanrevision 1993-2005.

Århus kommune (2005) ”Trafikplan for Århus Midtby - handlingsplan”.

www.skovognatur.dk/Udgivelser/2006/Betaenkning_Detailhandel.htm (Betænkning fra Udvalget for Planlægning og Detailhandel Juni 2006, samt dess bakgrundsrapporter)

www.aarhuskommune.dk (Århus kommune)

www.skovognatur.dk

Trondheim

Jarle Pettersen, Samarbeidsgruppen Midtby'n, Daglig leder.

Håkon Grimstad, Trondheim kommune, kommunaldirektør.

CIVITAS (2006) ”Tilbake til start? Erfaringer med kjøpesenterstoppen i fire fylker og hos fire kjøpesentereiere”, 17.2.2006 (<http://www.dep.no/filarkiv/274309/tilbaketilstart.pdf>)

www.midtbyen.no (Samarbeidsgruppen Midtby'n)

www.trondheim.kommune.no (Trondheim kommune)

www.reitangruppen.no (Reitangruppen)

www.reitangruppen-trondheimshjerte.no (Om den lokale företagsledaren Odd Reitans visjoner for Trondheims stadskärna)

www.ssb.no (Statistisk sentralbyrå)

sv.wikipedia.org/wiki/Trondheim (Wikipedia om Trondheim)

Drammen

Per Øyvind Mørk, Daglig leder, Byen Vår Drammen AS.

Arild Eek, Byutviklingsdirektør, Drammen kommune.

www.drammen.kommune.no (Drammen kommune)

www.bvd.no (Byen Vår Drammen AS)

www.elvebyen.no (Elvebyen Drammen, "Omdømmeprojekt Drammen" som har som mål att förbättra Drammens rykte)

www.ssb.no (Statistisk sentralbyrå)

www.arkitektur.no (Norske Arkitekters Landsforbund)

www.dep.no/md (Miljøverndepartementet)

Birmingham

Jenny Inglis, City Centre Director, The Birmingham City Centre Partnership/Birmingham City Council.

DEGW (1988) “The Highbury Initiative”, Proceedings of the Birmingham City Centre Challenge Symposium 25th-27th March 1988.

ODPM (The Office of the Deputy Prime Minister) (2005) “State of the Cities: A Progress Report to the Delivering Sustainable Communities Summit” (<http://www.communities.gov.uk/index.asp?id=1127504>)

www.birmingham.gov.uk (Birmingham City Council)

www.birmingham.gov.uk/bccp.bcc (The Birmingham City Centre Partnership, BCCP)

sv.wikipedia.org/wiki/Birmingham (Wikipedia om Birmingham)

www.ukbids.org (the National BIDs Advisory Service)

www.havering.gov.uk (The London Borough of Havering)

Reading

Simon Quinn, Town Centre Manager i Reading 1998-2003, nu daglig ledare av The Association of Town Centre Management (landsomfattande organisation för olika former av centrumledningsaktörer).

Tim Smith, Town Centre Manager, Reading City Centre Management CIC.

Mark Worringham, Senior Planner, Reading Borough Council.

ODPM (The Office of the Deputy Prime Minister) (2005a) “Planning Policy Statement 6: Planning for Town Centres” (www.communities.gov.uk/pub/821/PlanningPolicyStatement6PlanningforTownCentres_id1143821.pdf)

www.reading.gov.uk (Reading Borough Council)

www.planningportal.gov.uk (the Planning Portal)

en.wikipedia.org/wiki/Reading,_Berkshire (Wikipedia om Reading)

Roubaix

Thierry Baert, Head of International Affairs and Culture, Agence de Développement et d’Urbanisme de Lille Métropole.

Michel David, Directeur General Ville renouvelée et Culture, Ville de Roubaix.

“Case study 6: Urban renewal. Roubaix, France”, Skills for the Future Symposium research report. (från www.ascskills.org.uk)

"Roubaix case study", Making Connections Draft Report, September 2006 Draft, URBED (Urban and Economic Development Group) (www.urbed.co.uk/cgi-bin/get_binary_doc_object.cgi?doc_id=250&fname=extra_pdf_4.pdf)

www.lillemetropole.fr (LMCU Lille Métropole Communauté Urbaine)

sv.wikipedia.org/wiki/Lille (Wikipedia om Lille)

Lyon

Fabien Delorme, Manager Centre Presqu'île, Tendance Presqu'île (Lyons stadskärna).

Etienne Duquesnoy, Grand Lyon/Communauté Urbaines de Lyon.

CBRE (2006) “Market review – The French retail market” (www.cbre.fr/etudes/Etude_Commerce_2006_gb.pdf)

RTK (2001) Trafikpolitik och finansiering I sju europeiska storstäder, PM 6 2001

Bradley, K., Jørgensen, J. och Gløersen, E. (2004) ”Stadspolitiska utblickar i Europa”, Boverket.

www.grandlyon.com (Grand Lyon / Communauté Urbaines de Lyon)
sv.wikipedia.org/wiki/Lyon (Wikipedia om Lyon)

Vägverket

781 87 Borlänge

www.vv.se, vagverket@vv.se.

Telefon: 0771-119 119. Texttelefon: 0243-750 90. Fax: 0243-758 25.



Vägverket