

Den attraktiva stadskärnan

En jämförelse av tre svenska kommuners arbete med att uppnå en attraktiv stadsmiljö

Ulrika Bergbrant och Elin Lindström



Kandidatarbete 15 hp, institutionen för stad och land
Landskapsarkitektprogrammet, Ultuna
Uppsala 2013

Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agriculture sciences
Fakulteten för naturresurser och lantbruksvetenskap

Titel: Den attraktiva stadskärnan: En jämförelse av tre svenska kommuners arbete med att uppnå en attraktiv stadsmiljö

Engelsk titel: The Attractive City Centre: A comparison between the approach of three Swedish municipalities towards achieving an attractive urban environment

© Ulrika Bergbrant, Elin Lindström

Handledare: Ylva Dahlman, SLU, institutionen för stad och land

Examinator: Ann Åkerskog, SLU, institutionen för stad och land

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet, fakulteten för naturresurser och lantbruksvetenskap

Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur

Omfattning: 15 hp

Nivå: Grundnivå G2E

Kurs: EX0725, Projekt i landskapsarkitektur

Landskapsarkitektprogrammet, Ultuna

Nyckelord: Handlingsprogram, Malmö, Strategi, Växjö, Östersund

Omslagsbild: Myllrande stadsliv Foto: Elin Lindström 2010

Publiceringsår: 2013

Publiceringsort: Uppsala

Online publication of this work: <http://epsilon.slu.se/>

Sammandrag

Stadskärnans attraktionskraft har blivit allt mer uppmärksammas på senare år. I ett samhälle präglad av svängande konjunkturer och ökade externa företagsetableringar har konkurrenssituationen för Sveriges stadskärnor blivit allt hårdare. Svenska kommuner har därför börjat arbeta allt mer målinriktat med att behålla och utveckla stadskärnans attraktionskraft. Globalisering och liknande riktlinjer har medfört att nya miljöer som skapas i kommunerna har en tendens att likna varandra. Denna uppsats syftar därför till att jämföra tre svenska kommuners arbete med att skapa attraktiva stadskärnor. Målet är att utreda vilka likheter och skillnader som finns samt vilka aspekter som är mest tongivande för arbetet.

Bakgrunden och det teoretiska avsnittet i uppsatsen avser att se den attraktiva stadsmiljön ur ett större perspektiv och reda ut vilka aspekter som främst har påverkat, och än idag påverkar, hur stadsmiljön utformas. Detta för att kunna ge en översiktlig bild av varför svenska städer ser ut som de gör och varför kommunerna arbetar som de gör.

Fallstudien inbegriper Malmö stad, Växjö kommun samt Östersunds kommun. Fakta har tagits fram på två sätt, dels har kommunernas respektive riktlinjer studerats. Sedan, för att ta reda på hur de arbetar med stadsmiljöfrågorna rent praktiskt, genomfördes intervjuer med personer som arbetar med dessa frågor i de olika kommunerna.

Resultat och påföljande jämförelse kunde sedan visa på en hel del gemensamma fokuspunkter och mål, men också lokala variationer mellan de tre kommunernas arbete med att skapa en attraktiv stadskärna. Bland annat arbetar alla städer med att profilera sig och skapa en tydlig identitet, men skalan på satsningar och projekt skiljer sig mycket åt.

Gemensamt för de tre kommunerna är även insikten om att det är viktigt att investera i stadsmiljön och att en attraktiv stadsmiljö kan vara ett viktigt redskap i arbetet med att locka till sig både invånare och företagsetableringar. Samtliga kommuner anser även att samverkan mellan kommun, fastighetsägare och näringsliv är en viktig faktor för att få arbetet med stadsmiljön att fungera väl.

Denna jämförelse kan ge landskapsarkitekter och planerare en samtidsbild över hur arbetet med att skapa attraktiva stadskärnor förs i svenska kommuner, vilket kan utgöra ett viktigt redskap i den fortsatta utvecklingen av detta arbete.

Abstract

An increased interest in the attractiveness of city centres has developed in recent years. In a society characterized by changing economic situations and an increase in external shopping mall areas, the existence of Swedish city centres have been challenged. In answer to this, Swedish municipalities have begun to work more goal-oriented to maintain and develop the attractiveness of the city centre. Newly built urban environments tend to resemble one another as a result of globalization and similar guidelines used by the different municipalities. This paper therefore aims to compare the efforts of three Swedish municipalities to create attractive city centres. The goal is to examine the similarities and differences that exists and which aspects are most influential in their work.

The background and the theoretical section of the paper is an attempt to see the attractive urban environment from a broader perspective and to sort out which aspects that has primarily affected, and still affects, how urban environments are designed. This is to provide an overview of why Swedish city centres appear as they do, and why the municipalities work the way they do.

The case study includes the cities of Malmö, Växjö and Östersund. Facts have been produced in two ways, firstly, the guidelines of each municipality has been studied. Secondly, to find out how they work with urban environmental issues in practice, interviews with people who work with these issues in the various municipalities were conducted.

Result and subsequent comparison could then show a lot of common focus points and goals, but also some local variations between the works of the three municipalities. For example, all cities worked with profiling and creating a strong identity, but the scale of the initiatives and projects differed.

Common to the three municipalities is also the recognition that it is important to invest in the urban environment and that an attractive urban environment can be used to attract both residents and business establishments. All municipalities also believe that cooperation between the municipality, property owners and businesses is important in getting the work of the urban environment to function well.

This comparison gives landscape architects and planners a contemporary picture of how the process of creating attractive city centres work in Swedish municipalities, which is interesting in the shaping of these environments.

Introduktion

De flesta svenska kommuner har idag insett vikten av att erbjuda en attraktiv miljö i stadskärnan. Stadsmiljön har visat sig vara en viktig faktor för att locka till sig turister, näringsliv och medborgare. Senare års etablering av externa köpcentrum har gett stadskärnan konkurrens, vilket har gjort att stadsmiljöns kvalitet och attraktionskraft har blivit särskilt viktig att utveckla för att kunna stå sig i konkurrensen. Mål och riktlinjer kring ett hållbart stadsbyggande präglar de handlingsprogram som kommunerna använder sig av, både deras egna och de nationella. Tidigare har tanken om bilen som den största kundgeneratorn dominerat stadsplanerandet. Nu är dessa ställningstaganden starkt ifrågasatta och istället ökar införandet av gågator och shared spaces i många svenska städer.

Arbetet med stadsmiljön ser olika ut i Sveriges kommuner, men de senaste decennierna har de flesta arbetat allt mer målinriktat med att bibehålla och utveckla stadskärnans attraktionskraft. I denna fallstudie av tre svenska kommuner ämnar vi att undersöka hur kommunerna faktiskt går tillväga när de arbetar med dessa frågor. Hur skapas en attraktiv stadskärna? För landskapsarkitekter är detta en angelägen fråga då vi spelar en viktig roll i skapandet av dessa attraktiva stadsmiljöer.

Något som är attraktivt på ett ställe behöver inte nödvändigtvis vara det överallt. Vad som är attraktivt beror mycket på sammanhanget. Genom att jämföra olika kommuner kan dock en samtidsbild över arbete med stadsmiljön göras. Jämförelsen kan ge landskapsarkitekter och planerare en översiktlig bild över hur arbetet med dessa frågor förs, vilka aspekter som är mest tongivande samt vilka riktlinjer som styr arbetet.

Bakgrund

Ända sedan de första städerna grundades har de varit platser för möten mellan människor och handel (Åström 1993, s. 12). Det senaste seklet har en kraftig *urbanisering* skett, det vill säga, allt fler flyttar från glesbygd till tätorter (Ylander 2003, s. 80). Med en ökad befolkningstäthet i städerna blir det viktigt att ha en strategi för planering av staden.

Planering av städer har sett olika ut genom historien. Ändrade behov har gett upphov till nya filosofier kring stadsplanering och synen på det offentliga rummets funktion i staden har ändrats många gånger om. Bakgrundsavsnittet i denna uppsats syftar därför till att undersöka den attraktiva stadsmiljön i sitt sammanhang för att kunna ge en översiktlig bild av varför miljöerna i svenska städer ser ut som de gör idag samt vilka ideal som råder.

Stadsmiljön i ständig förändring

Fram till 1950-talet utgjordes Sveriges kommuner fortfarande av de socknar som tillkommit under medeltiden (Berntsson 1996, s. 242). Samhället hade en helt annan karaktär än vad det har idag och utbytet mellan stad och land var delvis begränsat till järnvägens spårsträckor. Tiden efter andra världskriget präglades av tillväxt, särskilt i Sverige som berörts väldigt lite av krigets effekter (Berntsson 1996, s.242) och kommunreformen 1952 innebar en centralisering av samhället. Busstrafiken öppnade upp för nya transportmöjligheter och gav upphov till en

helt ny resekultur där skillnaden mellan stad och land blev tydligare (Berntsson 1996, s. 243). ”Standardhöjningen, satsningarna på social välfärd, kraftig ekonomisk tillväxt och snabb teknisk utveckling skapade tillsammans nya villkor för stadsbyggandet” (Berntsson 1996, s. 244).

I boken *Stadsplanering i Sverige* förklarar Kell Åström (1993, s. 111) att det under 50- och 60-talen i svenska städer, skedde en metodisk sanering av många bostadsområden för att höja bostadsstandarden. Innerstadens bostadsgårdar ansågs trånga och otidsenliga och bilen erbjöd obehindrade möjligheter, rent avståndsmässigt, för stadens tillväxt (Berntsson 1996, s. 244). Vid denna tidpunkt såg man på stadsförnyelse främst som rivning och nybyggnad. Det höga expansionsstrycket, tillsammans med en tilltagande bilism, bidrog till en mängd storskaliga nybyggnationer (Åström 1993, s. 111). Funktionalismens idéer om totalförnyelse syftade till att föra in mer ljus och luft för att på så vis förbättra stadens hygieniska förhållanden. Detta resulterade ofta i enformiga och torftiga miljöer (Åström 1993, s. 125). Jan Gehl (2006, s. 46) förklarar det som att utspridningen av byggnader säkrade tillgången på ljus och luft men samtidigt tunnade ut koncentrationen av människor och händelser, därav reducerades möjligheten till kontakt mellan människor.

Kritiken mot de miljömässiga bristerna i 1960-talets betongförorter blev snart uppmärksammade och motreaktionen lät inte vänta på sig. Denna så kallade postmodernism, som fick ett stort fäste på 1980-talet, fokuserade på förtätning istället för expansion och plockade åter upp idealet om den traditionella stenstaden (Ylander 2003, s. 86). Hanteringen av äldre stadskärnor blev också mer fin känslig och inställningen till bevarande övergick till att vara mer positiv. Detta kan härledas till att den brutala och likriktade förnyelse, som många av dessa stadskärnor genomgått, fått sin beskärda del av kritiken (Ylander 2003, s.79).

I och med detta började värmandet om den komplexa och varierade staden, med blandningar av olika hustyper, upplåtelseformer samt en mix av verksamheter och bostäder, som vi ser mycket av idag. Det uppkom som ett sätt att försöka komma till rätta med problemen som de funktionalistiska idéerna gett upphov till (Åström 1993, s. 125).

Attraktivitet

Vad som upplevs som attraktivt skiljer sig åt mellan människor och beroende på sammanhang, förutsättningar och historia. Att skapa attraktiva stadsmiljöer är därför ett komplicerat och svårt arbete som inte alltid har lyckats i svenska städer. I Boverkets rapport *Den måttfulla staden* uppmärksammas detta problem och dess konsekvenser:

Ingen vill vistas i stadsrum som är omöjliga att koppla till begreppet rum. Stadsrum, där skalan är omänsklig, liksom trafiken och formen (...) Sådana miljöer, slarvigt och okänsligt utförda, möter vi alltför ofta i staden. Till och med i stadskärnan, där så mycket omsorg lagts ned, kan man se valhänthet, okunnighet, slarv och brist på samordning. Ingen har orkat se helheten. (Berntsson 1995, s. 42).

Detta visar på vikten av att det finns kunskap och intresse kring arbetet med dessa frågor då de påverkar de miljöer människor dagligen vistas i.

Sören Olsson (2000, s. 8) vid Göteborgs Universitet menar att det finns många faktorer som spelar in och många ”komplexa samband” som avgör huruvida en stad upplevs som attraktiv eller inte. I den lilla skalan handlar det oftast om en trivsamt plats med bra mikroklimat som sol och värme (Berntsson 2002, s. 232). Andra faktorer som bidrar till att attrahera människor är till exem-

pel mänsklig skala, harmonisk gestaltning och grönska (Berntsson 2002, s. 232). En stads och en plats utseende bidrar också med kvalitet och det finns statistik på att vackert gestaltade föremål har en längre hållbarhet (Berntsson 2002, s. 227).

I ett större sammanhang kan det estetiska bidra till platsens attraktivitet och dragningskraft, vilket i sin tur påverkar var människor vill bosätta sig. Aspekter som till exempel en stads identitet och skönhet kan även ha en positiv effekt på turistnäringen (Berntsson 2002, s. 227).

Riktlinjer för stadsmiljöarbete

Det finns nationella riktlinjer som vägleder kommunerna i deras arbete med staden och stadsmiljön, och det finns också krav på uppförandet av egna handlingsprogram i de enskilda kommunerna (Boverket 2011). Kommunerna kan sedan tolka hur vissa av dessa riktlinjer ska uppnås. Tolkningen medför att lokala politiska handlingsprogram som följer riktlinjerna kan antas. Lokala förutsättningar och problem kan på så vis sätta sin prägel på handlingsprogram (Nyström 2003, s. 56).

Vilka dessa riktlinjer är och hur de påverkar arbetet med stadsmiljön kommer att behandlas ytterligare längre fram i denna uppsats.

Begreppsprecisering

I denna uppsats förhåller vi oss till följande begrepp på detta vis:

Kommuners arbete med *stadsmiljöer* inbegriper även stadsmiljöer utanför stadskärnan, men det är *stadskärnan* som oftast har den högsta koncentrationen av *stadsliv*, vilket gör att denna uppsats fokuserar på stadsmiljön i stadskärnan.

Syfte

Syftet med arbetet är att jämföra tre svenska kommuners syn på en attraktiv stadsmiljö och deras strategier för att uppnå en sådan. Målet med jämförelsen är att den ska visa på vad som är gemensamt och vad som skiljer sig åt i de tre städernas arbete med stadsmiljön, vilka aspekter som är mest tongivande, samt vilka riktlinjer som styr arbetet.

Frågeställning: Hur arbetar tre svenska kommuner med att skapa attraktiva stadsmiljöer i stadskärnan?

Avgränsningar

Studien består av tre kommuner. Dessa valdes ut för att jämförelsen skulle bestå av städer med olika karaktärer och förutsättningar.

Metod och genomförande

Arbetet delades in i två olika delar; den första delen är en förberedande teoretisk studie och den andra utgörs av en mer praktiskt utförd fallstudie av de tre utvalda städerna.

Teoretisk grundstudie

Den teoretiska grundstudien utgör en utveckling av bakgrunden med särskild fördjupning av olika aspekter som har påverkat och än idag påverkar utformningen av stadsmiljön. Grundstudien utfördes i två skeden. Det första skedet hade syftet att ge en övergripande bild av ämnet samt den faktamässiga bakgrund som behövdes för att genomföra givande intervjuer. Efter att intervjuerna utförts kunde några genomgående teman framskönjas. En fördjupning gjordes därpå av dessa olika huvudteman. Resultatet av den teoretiska studien redovisas under avsnittet *En attraktiv stadskärna*.

I inledningen av sökandet var det svårt att hitta relevanta avhandlingar i databaser. Däremot hade Boverkets hemsida ett flertal rapporter som var relevanta för uppsatsens ämne, däribland *Den måttfulla staden* (1996). En del av källorna till uppsatsen utgjordes av kurslitteratur som vi har kommit i kontakt med genom vår landskapsarkitektutbildning, exempelvis *Public places urban spaces* (2010) och *Stadsplanering i Sverige* (2010). Andra referenser söktes upp i samband med att begrepp skulle utredas eller hittades via källförteckningar i redan funna referenser.

Fallstudie – de tre städerna

Fallstudiens syfte var att ge uppsatsen en praktisk prägel. För att få en så bred och övergripande bild som möjligt valdes kommuner som skiljer sig åt vad gäller karaktär, storlek, geografiskt läge och andra förutsättningar. Det var även viktigt att de hade uttalade riktlinjer för arbetet med stadsmiljön.

Följande tre städer valdes därefter:

- Malmö – Stor stad, mångfald, stor andel pendlare, närhet till Köpenhamn, experimentell, utsedd till Årets stadskärna år 2000 och 2005.
- Växjö – Inlandsort, mellanstor stad, sjönära läge, pris för årets stadskärna 2010.
- Östersund – Vinterstad, arbetar för att locka till sig fler invånare, Norrlands inland, Storsjön, närhet till fjällen.

Inledningsvis studerades kommunernas respektive handlingsprogram. För att sedan ta reda på hur de arbetade med stadsmiljöfrågor rent praktiskt på de tre kommunerna genomfördes intervjuer med utvalda personer som arbetar med stadsmiljöfrågor på varje kommun. Följande personer intervjuades:

- Ola Melin, Malmö kommun, Stadsträdgårdsmästare och chef för Stadsmiljöavdelningen.
- Ulf Agermark, Växjö kommun, tidigare Trafikplaneringschef men som nu en tid framöver fokuserar på stadsmiljöfrågor.
- Nicole Lindsjö, Östersund kommun, Stadsträdgårdsmästare.

Inför intervjuerna studerades kommunernas historia och tidigare arbete med stadsmiljön. Den mesta av informationen hämtades från kommunernas egna hemsidor och nationalencyklopedin.

Intervjuerna genomfördes sedan enligt en så kallad datatriangulering. Det innebär att likvärdiga frågor ställs till alla intervjupersoner (Johansson 2002, s. 21). På så sätt kunde vi få trovärdiga svar som gick relativt lätt att jämföra i den efterkommande analysen. En semistrukturerad intervjuteknik tillämpades, en metod

där förbestämda teman tas upp men som ändå lämnar utrymme åt respondenterna att utforma svaren som de vill (Bryman 2008, s. 415). Intervjuerna spelades in, efter godkännande av respondenterna, för att sedan kunna avlyssnas mer noggrant i efterhand. Enligt Bryman (2008, s. 420) är inspelning nödvändigt vid kvalitativa intervjuer för att innehållet ska kunna analyseras djupare samt återges i respondentens egna ord. Om intervjuaren endast förlitar sig på sina anteckningar är det lätt att missa speciella uttryck och meningar (Bryman 2008, s. 420).

Innan intervjuerna gjordes skickade vi ut de ämnen och frågor som skulle tas upp under intervjun så att respondenterna kunde förbereda sig.

Följande intervjufrågor användes:

Strategi/Tillvägagångssätt

Hur ser ert arbete med stadsmiljön ut?

Vilken strategi har ni för att uppnå en god/attraktiv stadsmiljö?

Vilka aspekter fokuserar ni på? (Tillgänglighet, trygghet, rörelse...)

Har ni någon specifik profilering?

Problem

Vilka förutsättningar och problem är särskilt tongivande för er stad/strategi?

Program

Vad grundar ni ert stadsmiljöprogram på? (teorier, erfarenhet, politik...)

Vilka förändringar har ert stadsmiljöprogram resulterat i?

Uppnåa målen

Speglar verkligheten de avsedda handlingsprogrammen? Uppnår ni era mål?

(i t.ex. Översiktsplan, stadsmiljöprogram, centrumutveckling)

Kan du nämna någon bra ”exempelplats” som uttrycker/svarar på ert arbete med stadsmiljön?

Övrigt

Använder ni er av andra organisationer (t.ex. Citysamverkan, centrumutvecklare, Stadskärna AB) vid ert arbete med stadsmiljön? Har ni några förebilder? Tittar ni på vad andra städer håller på med?

En attraktiv stadskärna

Vad som ansetts som attraktivt i stadsmiljön har skiftat genom historien. Trender har kommit och gått, funktioner och behov har ändrats och synen på stadsrummet varierar ständigt. Detta avsnitt är en utveckling av bakgrunden och avser att reda ut vilka aspekter som främst påverkar den nutida planeringen av stadsmiljön samt vad det beror på.

Staden – identitet och likriktning

Svenska städer är, i jämförelse med utländska städer, glesbebyggda (Berntsson 1996, s. 30). Nya lösningar på täthetsbaserade problem kommer ofta från större och tätare städer utomlands som stöter på dessa problem före svenska städer och blir tvungna att tänka nytt (Ylander 2003, s. 79). Efterkrigstidens standardisering, där planeringen av en stad kunde bestämmas med siffror och statistik, ledde till att städer och platser började bli mer och mer likriktade. Den lokala identiteten

späddes ut bland tillskott av nya karaktärslösa byggnader som skulle kunna tillhöra vilken annan stad som helst (Ylander 2003, s. 79).

I skriften *Åtta postulat om planering* skriver författarna att ”man kan lugnt konstatera att den fysiska miljön under de åtta decennier som löpt sedan moderniteten förlöstes efter första världskriget slut skapat samhällen runt om i den industrialiserade världen som är förbluffande lika varandra” (Arnstberg och Bergström 2001, s. 39). De relaterar likriktningen till de senaste decenniernas globalisering, ett centralt begrepp i sammanhanget som även resulterat i liknande konsumtionsvanor världen över (Nationalencyklopedin 2013a).

En förutsättning för globalisering är de senaste decenniernas informations-samhälle som möjliggjort att idéer sprids snabbt världen över. I slutet av 80-talet myntade kulturgeografen David Harvey (1989) uttrycket *time/space compression* till följd av just detta fenomen. Uttrycket syftar på att betydelsen av ursprunget, till en idé eller trend, förminskas och är svårare att härleda då replikationer snabbt skapas och en slags *samtidighet* infinner sig (Arnstberg och Bergström 2001, s. 38).

Till följd av informationssamhället och globaliseringen har således en likriktning inom städers utformning och planering skett. I Boverkets rapport *Den måttfulla staden* (1996, s. 36) nämns hur medelstora svenska städer har en liknande uppbyggnad, där olika funktioner i staden är strukturerade på samma vis.

Denna likriktning som har kunnat framskönjas de senaste decennierna har lett till att städer istället för att blicka utåt har börjat se till sina egna värden och tillgångar (Berntsson 1996, s. 24). Att finna en stads identitet är grunden till att finna vad staden ska sträva mot. Översiktsplaner och andra styrdokument kan sedan riktas mot att bevara och förstärka identiteten. Berntsson (1996, s. 24) sammanfattar det hela som att ”Kärnan i allt översiktsplanarbete är egentligen att först ta reda på vad man har och sedan att finna och komma överens om gemensamma värden och mål”.

Vidare förklarar Berntsson att identitet handlar om att hitta det gemensamma, vad stadens invånare identifierar sig med. En stads identitet definieras inte av stadens planerare utan av stadens invånare (Berntsson 1996, s. 24). Identitet handlar inte om den syn man vill att utomstående ska ha på staden utan hur stadens invånare relaterar till och upplever sin stad. (Berntsson 1996, s. 24).

Bilismens inverkan på miljön i stadskärnan

Bilens intåg i vardagslivet förändrade stadsplaneringstraditionen avsevärt. Boverkets rapport *Den måttfulla staden* förklarar att ”bilen blev ett andra folkhem” som utgjorde en ny typ av frihet för alla, oavsett samhällsklass, och därför också blev en symbol för demokrati (Berntsson 1996, s. 244). Bilen representerade det nya samhället och blev också den främsta influensen i det moderna stadsbyggnad (Berntsson 1996, s. 244).

Anpassningen till den tilltagande biltrafiken innebar stora förändringar för många stadskärnor som i princip varit oförändrade sedan början av 1900-talet (Berntsson 1996, s. 244). Bilen tog mycket plats i anspråk på de smala innerstadsgator som byggts för häst och vagn. En avsevärd breddning av gaturummen blev därför nödvändig. Då detta skedde främst på 1960-talet, i funktionalismens era och med en kraftigt tilltagande marknad, blev ombyggnationerna storskaliga och skedde ofta kvartersvis (Berntsson 1996, s. 248). Många

stadskärnors karaktär förändrades drastiskt under denna period då hela kvarter jämnades med marken och de gamla byggnaderna ersattes med nya. Där de gamla kvarteren innehållit ett flertal olika byggnader upptog de nya byggnadernas långsidor oftast hela kvarteren själva, ibland helt utan fönster (Berntsson 1996, s. 248).

Denna omdaning gjorde stadsrummet mer svårtillgängligt och de offentliga platserna i staden var plötsligt till för bilar istället för människor. Nyttotänkandet präglade stadsplaneringen och ytterst liten hänsyn togs till stadens funktion som mötesplats människor emellan (Berntsson 1996, s. 250).

Jane Jacobs (2011 s. 10-11) menar att bilismen ofta skuldbeläggs för alla dessa aspekter som inte fungerar i staden, trots att den är ett symptom av dålig stadsplanering snarare än orsaken till den. Anledningen till detta är att bilismens behov är mycket lättare att förstå och tillfredsställa än det komplexa behov som städerna i sig har (Jacobs 2011, s. 10-11). Det är alltså inte bilismen i sig som varit det största problemet utan det faktum att stadsplaneringen varit alltför inriktad på att anpassa staden efter bilen.

Sedan 1980-talet har därför stadsbyggandet präglats av en vilja att ”ta tillbaka staden” och återskapa de kvaliteter som fanns innan de storskaliga ombyggnationerna. Gågatorna har blivit allt vanligare samtidigt som utformningen av gator och torg återigen utgår från den mänskliga skalan (Berntsson 1996, s. 254).

Redan 1961 skrev Gordon Cullen (1996, s. 121) om betydelsen av bilfria ytor i staden ur en upplevelsemässig vinkel och poängterade vikten av att prioritera gångtrafikanten på platser som torg, runt kyrkor och skolor. Han menade att biltrafiken är en självklar del av flödet och livet i staden, men att det är den överlägsna dominansen av bilar på *alla* gator som är problemet (Cullen 1996, s.122). Vidare påpekade han också att torgets funktion som en plats för alla förstärks betydligt av en reducering av biltrafiken (Cullen 1996, s.102). Även Jan Gehl (2006, s. 23) trycker på det viktiga i att hålla bilar borta från vissa gator. Enligt Gehls undersökningar är människor och mänsklig aktivitet det som i allra största grad attraherar andra människor (2006, s. 23). I den attraktiva staden blir således gånggator, där många människor kan vistas samtidigt, väldigt viktiga.

Bilismens intåg fick även andra konsekvenser för stadskärnan. I och med att avståndsproblemen försvann var det inte längre nödvändigt att arbeta och bostad låg i närheten av varandra. I syfte att fly från innerstadens smuts och trängsel började således människor flytta ut ur staden och pendla till sina arbeten i staden med bil (Carmona et al. 2010, s. 26).

När bostäderna börjat flytta ut i stadens periferi dröjde det inte länge förrän affärskedjorna följde efter. Med ökat bilinnehav kunde externa köpcentra och stormarknader etablera sig längre utanför staden och på så sätt komma över stora arealer mark till låga priser (Åström 1993, s.158). Detta gjorde att de externa komplexen kunde locka till sig kunder med lägre varupriser och goda parkeringsmöjligheter.

Konsekvenserna av dessa etableringar syntes tydligt i stadskärnorna. Åström (1993 s. 158) påvisar en undersökning som gjordes efter att det så kallade *A6 center* öppnats utanför Jönköping. Ett år efter att centrumet slog upp sina dörrar hade ”detaljhandels omsättning i stadskärnan minskat med tjugo procent, flera butiker slagit igen och ett varuhus hade minskat sin lokalyta väsentligt” (Åström 1993 s. 158).

Stadskärnorna blev således utsatta för en ny, ytterst hård, konkurrenssituation som kvarstår än idag.

Den fysiska utformningens betydelse

Kopplingen mellan människor och miljön de vistas i är komplicerad. Den fysiska utformningen påverkar i hög grad stadsmiljöns attraktivitet men det finns en mängd andra faktorer som också har en stor betydelse. I *Public places urban spaces* förklarar författarna att den fysiska utformningen inte nödvändigtvis behöver vara det som i första hand påverkar mänskligt beteende på en plats. Däremot begränsar utformningen av den fysiska miljön vad människor *har möjlighet* att göra på platsen (Carmona et al. 2010, s.133). Exempel: finns det en öppning i en mur betyder det inte att människor kommer att titta ut genom det, finns det inte någon öppning finns det däremot inte heller någon möjlighet för människor att titta ut genom den om de skulle vilja.

Ett viktigt begrepp i sammanhanget är *space syntax*, vilket myntades 1984 av bland andra Bill Hillier. Begreppet behandlar hur en plats fysiska attribut skapar förutsättningar för naturlig rörelse (Carmona et al. 2010, s.203-205). Space syntax är en metod där man kombinerar aspekter som markanvändning och stadens struktur för att räkna ut en plats förutsättning för rörelse. Metoden används i analys och designprocessen, både för att se hur en plats används idag och hur den kan tänkas påverkas av förändringar i miljön (Carmona et al. 2010, s.204). Genom att analysera gatustruktur och rumsuppbyggnad kan en trolig rörelsedensitet räknas ut. Densiteten beror främst på en plats förhållande till andra platser samt dess placering i staden (Carmona et al. 2010, s.204). Fokus ligger på gatustrukturens möjlighet till att skapa en naturlig rörelse till den specifika platsen. Ju fler gator som en specifik plats ansluter sig till desto större chans finns för rörelse till, från och genom platsen (Carmona et al. 2010, s. 203-204). Viktiga faktorer är siktlinjer, konnektivitet och antalet svängar.

Hillier påstår själv att analysen ger ett funktionellt och verkligt perspektiv av rörelsemönster (Carmona et al. 2010, s. 205). Metoden visar på att andra aspekter än just den fysiska utformningen är viktiga för att se en plats förutsättningar för ett rikt stadsliv.

Attraktivitetens påverkan på ekonomin

En annan viktig utveckling som ger underlag för ett rikt stadsliv är förändrade ekonomiska möjligheter som uppstått efter industrins nedgång på senare, hävdar Sören Olsson i skriften *Stadens attraktivitet och det offentliga stadslivet*.

Olsson (2000, s. 9) förklarar att i den nya ekonomin och det samtida nätverksamhället är verksamheter, så som högre utbildningar, kultur och publika verksamheter mer sammankopplade. Olsson ser en koppling mellan ekonomin och stadsmiljön på följande vis:

Påfallande i den nya utvecklingen är hur dessa olika verksamheter är kopplade till varandra, beroende av varandra. Och hur beroende utvecklingen är av att det skapas stimulerande stadsmiljöer där olika människor möts och där det finns variation och upplevelser att tillgå. En del i utvecklingen, skulle man kunna säga, handlar om ett attraktivt stadsliv. Och detta är samtidigt en allt mer betydelsefull del av ekonomin och stadens ekonomi. (Olsson 2000, s. 9.)

Stadslivet är således en viktig faktor och attraktionskraft för företag. Ett rikt stadsliv gör det enklare för företagen att locka till sig arbetskraft. Olsson ser även andra faktorer som har en stark koppling till stadslivet:

Om den nya ekonomin ligger som en grundförutsättning för en ny utveckling i städerna utgör restauranglivet och framför allt de kulturella evenemangen mer spektakulära delar och mer direkt förknippade med stadslivet. (Olsson 2000, s. 9.)

Detta leder in på en annan viktig aspekt för stadsliv, att införa så kallad mjuk struktur, som syftar på sociala och kulturella aspekter. Stadsfestivaler och andra publika evenemang är exempel på mjuk struktur. Dessa evenemang fungerar som en injektion av stadsliv och har en lika viktig funktion som den fysiska miljön (Carmona et al. 2010, s.244). Evenemangen fyller även en viktig funktion då de hjälper till att förstärka en stads identitet (Olsson 2000, s. 10). Som tidigare nämnts är identitet en viktig aspekt i dagens arbete med stadsmiljöns attraktivitet.

Utgångspunkter – riktlinjer och handlingsprogram

År 1999 beslutade riksdagen att ta fram sexton miljö kvalitetsmål som Sverige ska sträva efter att uppnå till år 2020 (Naturvårdsverket 2013-02-10). Ett av målen är att uppnå en god bebyggd miljö, som sedan preciserats ytterligare och utgörs av olika aspekter. Några aspekter som berör stadsmiljöarbetet är utvecklingen av en god vardagsmiljö, kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik, hållbar samhällsplanering, hållbar bebyggelsestruktur och infrastruktur (Naturvårdsverket 2013-02-18).

Sveriges kommuner har olika typer av handlingsprogram som riktlinjer för arbetet med stadsplanering. Alla kommuner måste enligt Plan och Bygglagen ha en aktuell Översiktsplan avsedd för hela kommunen. På Boverkets hemsida står det att ”Översiktsplanens syfte är att ge vägledning och stöd i beslut om användningen av mark- och vattenområden samt hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras” (Boverket 2011-09-02).

Att uppdatera en översiktsplan är en tidskrävande process. Genom att göra tillägg till den befintliga översiktsplanen kan planen hållas aktuell tills det är dags för en ny översiktsplan. Ett tillägg kan även vara ett mer djupgående ställningstagande för ett särskilt område eller aspekt, exempelvis styrdokument för centrumutveckling. (Boverket 2010-03-05).

Riksdagen antog 1998 *Handlingsprogram för arkitektur, design och formgivning* med syftet att skapa ”en samlad politisk åsikt för området” (Regeringskansliet 2007-01-12). Handlingsprogrammet understryker värdet av god kvalitet på gestaltning av offentliga rum och uppmanar landets kommuner att anta egna handlingsprogram och strategier för stadsmiljön (Kulturdepartementet 1998). Ett exempel på ett sådant handlingsprogram är ett stadsmiljöprogram. Stadsmiljöprogrammet utgör ett hjälpmedel för att ge stadsmiljön ett helhetsgrepp och hålla ihop dess olika element. I ett stadsmiljöprogram behandlas det övergripande målen med gestaltningen av miljön samt hur mindre detaljer ska utformas, som till exempel bänkar, belysning och markmaterial.

Enligt Boverkets miljöenkät har cirka en tredjedel av Sveriges kommuner handlingsprogram för estetiska aspekter (Boverket 2009, s. 32). Enligt enkäten är det främst mindre kommuner som saknar denna typ av program. Boverket framhäver i rapporten innebörden av att estetiska värden framhålls i långsiktiga mål och förankras i styrdokument för att kunna uppnå målen om en god estetisk bebyggd miljö, annars finns en risk för att de förbises (Boverket 2009, s. 32).

De tre städerna

Resultaten från fallstudierna presenteras stad för stad. Information är hämtad från kommunernas respektive handlingsprogram samt från intervjuer med personer som arbetar med stadsmiljöfrågor på respektive ort.

En kort introduktion till varje stad inleder varje sekvens och efterföljande text koncentreras kring kommunernas arbete med att göra stadsmiljön i centrum attraktiv.

Malmö



Malmö med omnejd. Öresundsbron länkar samman Malmö med Köpenhamn som tillsammans med Lund vildar Öresundsregionen. Illustration: Ulrika Bergbrant 2013

Malmö grundades på 1200-talet och under följande århundraden präglades staden till stor del av drabbningarna mellan Sverige och Danmark (Nationalencyklopedin 2013b). Under 1800-talet fick staden en stark utveckling och blev 1970 Sveriges tredje största stad. Malmö fick en hamn relativt sent, år 1775. Tillsammans med goda väg- och järnvägsförbindelser skapades viktiga förutsättningar för handel.

Under slutet av 1800-talet och in på 1900-talet blev Malmö en allt mer utpräglad industristad (Nationalencyklopedin 2013b). Efter 1970-talets oljekris och försämrade världsekonomi gick flera av stadens största arbetsgivare inom industrin i konkurs. Detta ledde till att Malmö i början av 90-talet var en stad i kris. Cirka 30 000 arbetstillfällen försvann och Malmö kunde inte längre identifiera sig som en industristad utan behövde skapa sig en ny identitet (Sernhede & Johansson 2006 se Möllerström 2009, s. 18).

Stadens kris speglades i stadskärnan. I Trafikverkets skrift *Stadskärneutveckling – processer och arbetssätt* beskrivs den dåvarande situationen i Malmö såhär:

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. (Tornberg & Hansen. 2007-03, s. 23)

Skriften berättar vidare att det i början av 90-talet togs flera viktiga beslut och ansatser för att förändra stadskärnan; beslut om byggandet av Öresundsbron genomfördes, ett helhetsgrepp av stadsmiljön anstiftades via ett Stadsmiljöprogram och Malmö Citysamverkan bildades för att få med fastighetsägarna i planerna. Stadsmiljöprogrammet hade en viktig roll i omdaningens då det verkade för att ge staden ett mer enhetligt utseende och karaktär.

En annan viktig etablering är Malmö högskola som grundades år 1998. Genom satsningar på att bli en universitetsstad har staden fått en ny profil som kunskapsstad. Malmö högskola har idag cirka 25 000 studenter (Malmö högskola 2013). Malmö har cirka 280 000 invånare (Nationalencyklopedin 2013b).

Riktlinjer och handlingsprogram

Idag är Malmö stad i slutskedet av framtagandet av en ny översiktsplan. I sin nya plan slår man fast att Malmö ska bli attraktivt genom att vara en socialt, miljömässig och ekonomisk hållbar stad. (Malmö stad 2013a).

Ett annat styrdokument som kommunen använder sig av vid beslut gällande stadsmiljön är *Stadsmiljöprogrammet* från 1997. Programmet kan tyckas vara gammalt i dessa sammanhang men Ola Melin¹, chef för stadsmiljöavdelningen på Malmö stad, förklarar att kommunen fortfarande använder sig av programmet eftersom ambitionerna och visionen de jobbar efter långsiktigt är desamma. Delar av programmet har kommunen dock behövt ändra efter exempelvis nya tillgänglighetskrav. Han förklarar att Stadsmiljöprogrammet inte ses som något statiskt utan som ett levande program som hela tiden måste anpassas till Malmös varumärke och medborgarnas önskemål.



Lilla torg, Malmö. I utemiljön på torget finns exempel på olika element som blomkrukor och lyktstolpar som har den gröna malmöfärgen enligt stadens Stadsmiljöprogram. Foto: Ulrika Bergbrant 2013

I stadsmiljöprogrammet har det tagits fram tre nyckelord som ska beskriva Malmös karaktär och själ: grön, öppen och rättfram. En ”Malmöfärg” har också framtagits, det är en mörkgrön nyans som klär papperskorgar, parkbänkar och andra vanliga element i stadsmiljön (Malmö stad 1997). Ola Melin påpekar att det kan låta ”torftigt” med bestämmelser kring färg och bänkar men ur ett drift- och underhållsperspektiv minskar kostnaderna avsevärt med ett helhetstänkande. I vissa fall, exempelvis vid en nydaning av en park för 60 miljoner, kan det vara rimligt att för gestaltningens skull frångå programmet, tillägger han.

Stadens profil/Strategi

I Malmös kommande översiktsplan finns en vision om Malmö år 2032. Malmö ska då vara en tät och grön stad med ett rikt stadsliv, samt en stad som vågar. Att våga prova nya lösningar och tänka i nya banor anses vara viktigt för att staden ska kunna utvecklas hållbart. För att åstadkomma detta vill kommunen involvera medborgarna och låta dem vara med att utveckla staden. (Malmö Stad 2013a)

I tidigare nämnda översiktsplan redogörs även för strategin om hur staden ska växa inåt, innanför den yttre Ringvägen. Detta syftar till att skapa en tät, resurseffektiv stad med större underlag för ett rikt stadsliv (Malmö kommun 2013a, s. 5). I förordet till översiktsplanen skriver kommunstyrelsens förra ordförande, Ilmar Reepalu:

En kompakt stad ger bra förutsättningar för en levande stadsmiljö och en stor potential till att utveckla Malmös attraktivitet. Stadens attraktionskraft är avgörande för att skapa nya arbetsstillfällen och har därmed stor betydelse för malmöbornas välfärd. (Malmö kommun 2013a, s. 3)

Ola Melin berättar att Malmö under de senaste årtiondena har gjort en resa från att vara en utpräglad industristad till en kunskapsstad. Han förklarar vidare att för att gå från att vara en sjaskig stad i kris har kommunen insett att en ”hög svansföring” behöver hållas vad gäller utomhusmiljön, torg och parker. Detta resonemang tas även upp i rapporten *Kunskapsstaden* (2008), som Malmö stad tillsammans med Malmö högskola har tagit fram. I rapporten går att läsa: ”För att vara en lyckad kunskapsstad räcker det inte att endast ha ett företagsvänligt klimat, man måste även kunna erbjuda en attraktiv och stimulerande stadsmiljö där kreativa människor trivs och vill arbeta och bo” (Malmö stad, Malmö högskola 2008, s. 3).

Förutsättningar

Malmös läge vid havet har varit en god förutsättning som inte har utnyttjats väl i stadsmiljön förrän de senaste åren. Melin uttrycker det som att ”Malmö var en stad som låg vid havet, men som inte låg vid havet”. Han berättar att kommunen de senaste åren har arbetat med att förbättra integreringen av hamnområden i staden. Den nya stadsdelen Västra hamnen, med bostadshus och Turning Torso, är ett resultat av det arbetet.

Melin förklarar också att stora fysiska infrastrukturprojekt, som Citytunneln och Öresundsbron, har gett Malmö nya förutsättningar. Citytunneln, som invigdes i slutet av 2010 (Malmö stad 2013c), har resulterat i nya noder och runt dem har det i sin tur skett en utveckling, berättar Melin.

Öresundsbron invigdes år 2000 och samtidigt etablerades Öresundsregionen med Köpenhamn–Malmö–Lund (Malmö stad 2010). Den nya bron har gett effek-

ter som ökad pendling och konkurrens, större kundkrets samt starkare attraktionskraft för regionen som helhet (Malmö stad 2010).

Utförande

På frågan om hur de går till väga för att konkretisera sina mål berättar Ola Melin att Gatukontoret, som stadsmiljöavdelningen ligger under, har tagit fram en ”Målblomma” som bryter ner idén till viktiga eftersträvningar.

I Målblomman är ordet *banbrytande* tongivande för arbetet med stadsmiljön. Ola Melin förklarar att med banbrytande menas att Stadsmiljökontoret vågar prova nya saker och nämner ljusfestivalen *By light*, som anordnas vart fjärde år, som ett exempel på detta arbete. Han berättar vidare att det under festivalen testas nya typer av belysning i utvalda områden av staden. Festivalen är ett experiment där kontoret vill lära sig nya saker och få utlopp för kreativ experimentlusta. En av ljussättningarna från den senaste festivalen har kommunen valt att arbeta vidare med och planerar att implementera den på stadens övergångsställen.

Ett annat banbrytande projekt, som Malmö är först i Europa med, är ett stadsutvecklingsspel som kommunen lanserat på sin hemsida (Malmö stad 2013b). Spelet heter *Hej Staden* och är en del av ett forskningsprojekt vid namn *Community PlanIt* vars syfte är att på ett roligt sätt föra en medborgardialog (Community PlanIt 2013). I spelet kan medborgare spela stadsplanerare och lämna förslag på utveckling av staden. Spelet är uppdelat i olika faser där varje fas representerar en utvald stadsdel. Endast en fas i taget kan spelas och efter att varje fas avslutats sammanfattas de inkomna åsikterna i ett åtgärdsprogram som sedan ska skickas ut till alla hushåll i den berörda stadsdelen. Projektet går via olika organisationer inom Malmö stad, däribland Gatukontoret (Malmö stad 2013b).

Melin berättar att kommunen anser att det är viktigt att blanda in andra aktörer i arbetet med stadsmiljön. Därför bjuder de in och uppmanar näringsliv och fastighetsägare att prova olika projekt tillsammans med Malmö stad. Han förklarar att satsningarna ofta resulterar i ett större flöde av människor, vilket kan gynna fastighetsägare och näringsliv. Melin anser även att betydelsen av satsningar på förbättringar av utemiljön är väl förankrad hos de lokala politikerna.

Uppnås målen?

På frågan om kommunen uppnår sina mål med stadsmiljön, svarar Ola Melin att yttre orsaker som väder, årstidsväxlingar och byggbranschens konjunktur påverkar om och när vissa projekt kan genomföras. Den totala budgeten påverkas indirekt av ytterligheter som snöröjning vars kostnad är svår att förutse. Detta kan göra att vissa projekt skjuts upp eller inte genomförs. Inom avdelningen är det prioriteringar som avgör vilka projekt som genomförs. Melin berättar att det har funnits en tendens till att sätta väldigt höga mål inom avdelningen som sedan vid slutet av året inte har fullbordats.

Melin påpekar även att gatukontoret, som stadsmiljöavdelningen ligger under, behöver renodla inom organisationen och bli bättre på att fördela uppgifter till rätt instanser. Han anser att uppfattningen av vad ett gatukontor ska hålla på med har blivit otydlig genom åren. Kontoret skulle kunna snäva in och tydliggöra sina ansvarsområden, och därmed bli bättre på det man väljer att göra.

Vad vi ser i Malmö just nu

Ola Melin vill särskilt lyfta fram två projekt som han anser speglar kommunens arbete med stadsmiljön.

Det ena projektet är omdaning av Claesgatan vid Möllevångstorget som han anser är intressant eftersom det var ett försök att göra en gata på de gåendes villkor. Att genomföra detta på en väldigt trafikerad gata är banbrytande för kommunen. Det går fortfarande för bilar att komma fram på gatan men dragningen och vinklingen i gaturummet försvårar körningen.



Claesgatan Malmö. De gående har fått en större plats i gaturummet efter omdaning av gatan. Foto: Ulrika Bergbrant 2013

Det andra projektet är Lindängelund där kommunen vill skapa en park för nästa generation. Ola anser att projektet berättar om det framtida Malmö. Parken kommer bokstavligen vara nyskapande då en sjö ska grävas ur, en skog ska planteras och schaktmassor kommer att bilda en åsliknande kulle. Parken kommer att ligga innanför den yttre ringvägen, vilken är gränsen för framtida förtätning. Detta är ett sätt att säkra framtida gröna kvaliteter trots förtätningen.

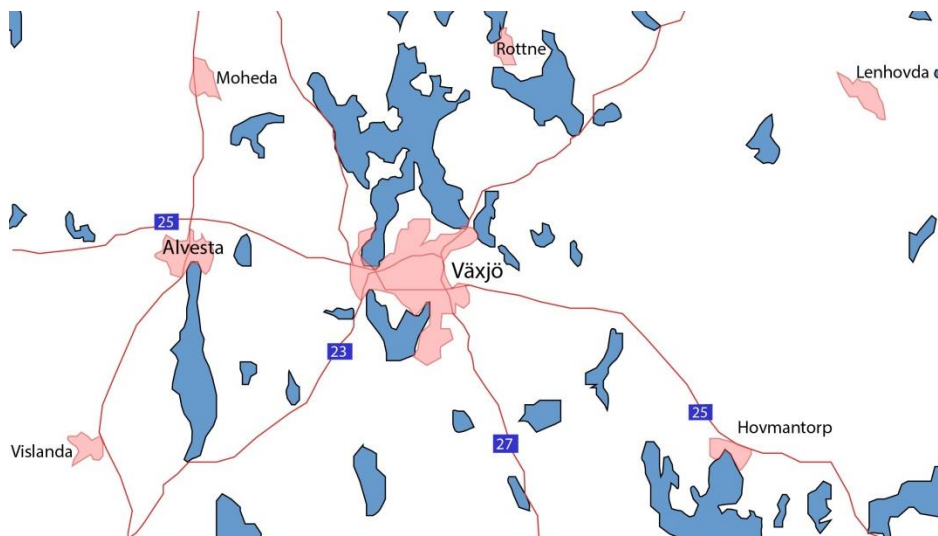
På frågan om det är någon stad som särskilt inspirerar eller fungerar som en förebild med sitt arbete med stadsmiljön svarar Melin att det inte är någon specifik stad som inspirerar. Kommunen har vid tillfällen bjudit in specifika personer som varit delaktiga i intressanta projekt, som till exempel stadsträdgårdsmästaren i Lyon där en spektakulär ljusfestival arrangeras årligen.

Växjö

Växjö ligger i det småländska landskapet omgiven av sju sjöar som har gett upphov till stadens identitet och karaktär (Växjö kommun 2012-02-28). Officiellt blev Växjö en stad år 1342 och under de kommande århundradena var staden en viktig centralort i Småland genom den betydelsefulla gränshandeln med Danmark (Nationalencyklopedin 2013c). Det bor lite fler än 85 000 människor i Växjö (Växjö kommun 2013-05-23).

Stadens rutnätsstruktur klassas som riksintresse för kulturmiljön och är därför viktig för stadens identitet (Växjö kommun 1992, s. 3). Växjö fick sin första rut-

nätsstruktur år 1658, men sedan dess har två större stadsbränder på 1800-talet samt nya stadsplaner format staden (Växjö kommun 1992, s. 6). Det nuvarande rutnätet är ifrån 1914 års stadsplan (Växjö kommun 1992, s. 4).



Växjö med omnejd. Växjö stad är omgiven av ett flertal sjöar och mindre orter.
Illustration: Ulrika Bergbrant 2013

Stadens universitet, Linnéuniversitetet, är en sammanslagning av Växjö universitet och högskolan i Kalmar som skedde år 2010. Universitetet har idag cirka 40 000 studenter. Med sina cirka 2000 anställda är universitetet Smålands största arbetsgivare (Linnéuniversitetet 2012-08-29). Etableringen som universitetsstad attraherar inte enbart studenter utan även företag. Regionen har skapat en entreprenörsanda och på senare år har staden skiftat från att ha varit en präglad verkstadsindustri till en stad med näringsprofil (Växjö kommun 2005).

De senaste decenniernas arbete med miljön har gett Växjö en miljöprofil. Arbetet har framförallt handlat om att etablera förnyelsebara energival inom kommunen (Växjö kommun 2013-02-25) och målet är idag att vara helt fossilbränslefria år 2030 (Växjö kommun 2010-04-20).

År 2007 kallade också den brittiska nyhetskanalen BBC Växjö för Europas grönaste stad i en artikel om stadens arbete med miljön, ett smeknamn som staden sedan själva anammade (Växjö kommun 2013-05-23).

Riktlinjer och handlingsprogram

Växjös översiktsplan från år 2012 har en målbild om ett Växjö som bland annat är en regional huvudort och en tät, funktionsblandad stad med välutvecklat gång- och cykelnät som behåller centrumets småskaliga charm (Växjö kommun 2012-02-28, s. 4).

Ett annat handlingsprogram för kommunens stadsmiljöarbete är *Stadsmiljöprogrammet* från år 2008. Riktlinjer i programmet ges för stadens olika element som i sin helhet kan förstärka centrumets identitet och attraktivitet. Programmet berör särskilt stadens rutnät och esplanader som ger stadsmiljön en ryggrad med viktiga siktlinjer och fondbyggnader (Växjö kommun 2008).

Kommunen har även en fördjupad översiktsplan för rutnätsstaden som togs fram år 1992 och som fortfarande gäller. Dokumentet behandlar hur Växjö ska bevara och förnya inom rutnätstaden. Där påpekas bland annat att rutnätstaden

viktigaste egenskap är dess flexibilitet då man anser att strukturen inte begränsar eller begränsas av styrda funktioner (Växjö kommun 1992).

Ulf Agermark², som ansvarar för Växjö kommuns arbete med stadsmiljön, berättar att kommunen för närvarande arbetar med att ta fram en centrumvision med ett långsiktigt åtgärdsprogram för centrum.



Gågata i Växjö. Växjös stadskärna präglas av dess rutnät. På bilden framträder Växjös domkyrka i fonden. Foto: Ulrika Bergbrant 2013

Växjös profil och strategi

Ulf Agermark berättar att profilen som Europas grönaste stad är Växjös huvudriktlinje i arbetet med kommunens och stadens utveckling. Vidare berättar han att kommunen i koppling med den gröna profilen vill minska biltrafiken och förbättra gång- och cykelvägnätet samt utöka kollektivtrafiken. En strävan är att minska antalet parkeringsplatser i den centrala delen och öka antalet i närområdet.

Utöver de fysiska åtgärderna påpekar Ulf Agermark att det är viktigt att fylla centrum med ett lockande utbud. Han förklarar att denna aspekt har blivit en allt viktigare prioritering i takt med att allt fler köpcentrum etableras i utkanten av staden. Vidare berättar han att kommunen särskilt vill locka till sig bilägare eftersom de är den målgrupp som i större utsträckning besöker köpcentrum. De som tar sig till centrum till fots, med cykel och kollektivtrafik utgör idag den större delen av kundkretsen. Barnfamiljer använder ofta bil därför har kommunen etablerat en lekgata centralt i staden för att särskilt locka till sig dem.

I Växjös översiktsplan nämns profilen som universitetsstad som en viktig drivkraft i regionen vad det gäller att locka till sig näringslivet (Växjö kommun 2012-02-28, s. 4). I dokumentet hävdas att en attraktiv stadsmiljö är en viktig faktor för att få näringslivet att vilja etablera sig i staden. I den senaste översiktsplanen har kommunen därför planer på att skapa tre kompletterande stadsdelskärnor till centrum, varav en koncentreras runt universitetet (Växjö kommun 2012-02-28, s. 11).

²Intervju gjordes med Ulf Agermark, Växjö, 2013-04-23.

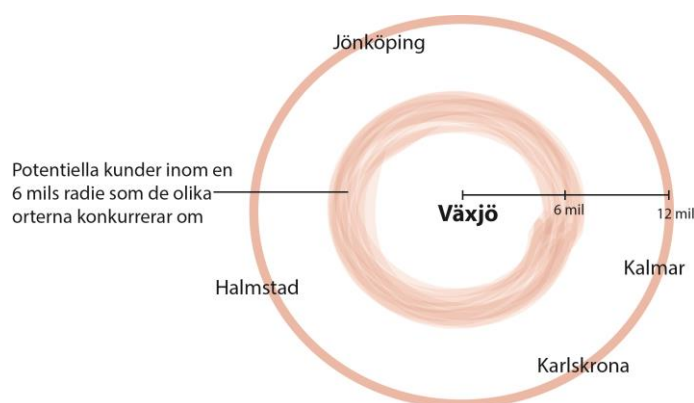
Kommunen jobbar också med att få in fler vattenelement i centrum, berättar Agermark. Detta som ett sätt att knyta an stadsmiljön till de sju omgivande sjöarna som är karaktärgivande för staden.

Förutsättningar

Rutnätet ger staden dess karaktär och fungerar även som ett ramverk för stadens utveckling (Växjö kommun 1992). Ulf Agermark berättar att utvecklingen av centrumkärnan sker efter och inom dessa ramar. Han förklarar vidare att det år 1985 togs fram en trafiksäkerhetsplan som beskrev hur centrum skulle förändras genom införandet av en gågata och ett minskat antal parkeringsplatser. Han anser att detta arbete lade grunden för det fortsatta arbetet med stadsmiljön och har varit en ständig process sedan dess.

Kommunens goda samarbete med fastighetsägare och näringsliv har gett tydliga resultat och bidrog till att Växjö fick pris som Årets stadskärna år 2010 (Smålandsposten 2010 05-06). Priset Årets Stadskärna delas ut av organisationen Svenska stadskärnor som är en samverksorganisation mellan bland annat svenska kommuner, boverket, Svensk Handel och Fastighetsägarna Sverige (Svenska Stadskärnor 2013). Ulf Agermark berättar att en bidragande orsak till att Växjö varit framgångsrik i sitt arbete med stadskärnan beror på att det under en kort tid utvecklades en marknadsplan samt att kommunen fick igång den ekonomiska insats som behövdes. ”Det är inte som många tror om staden är vacker eller inte, det är inte det egentligen handlar om”, säger Agermark. Han förklarar vidare att fysiska åtgärder i stadsmiljön är bara en del av arbetet med stadsmiljön, marknadsplan och ekonomi är två andra lika viktiga delar.

En annan förutsättning är Växjö's närhet till ett flertal andra medelstora städer. Detta skapar en konkurrenssituation ifråga om kunder, näringsliv och medborgare. Kommunen har insett att en attraktiv stadsmiljö och ett lockande utbud är viktiga aspekter för att stå sig väl i konkurrensen.



Växjö's konkurrenssituation gentemot andra närliggande städer.
Illustration:
Ulrika Bergbrant 2013

Utförande

Ett viktigt led i att genomföra förändringar i stadsmiljön är att involvera fastighetsägare. Ulf Agermark berättar att kommunen år 1985 gjorde upp med fastighetsägarna att vid ombyggnation ska de båda parterna dela på kostnaderna. Han berättar vidare att en förbättring av gatumiljön utanför en fastighet ofta leder till att fastighetsägaren tar eget initiativ till att förbättra sin fasad.

Ett resultat av samfinansiering är Glaskonststråket med åtta stycken glaskonstverk gjorda av sju berömda glaskonstnärer. Fastighetsägare längs gatan betalade för konstverken och kommunen ordnade med fundament. Ett av syftena med stråket var att locka och leda turister vidare från domkyrkan, som har välbesökta glasmålningar, ner till det centrala handelsområdet. Glasstråket associerar även till Glasriket som ligger i regionen.

Fastighetsägare, kommunen och näringslivet att samverkar genom organisationen Citysamverkan, som ägs av de tre parterna. Organisationen har som uppdrag att verka för en gynnsam utveckling av stadens näringsliv, fastigheter och besöksnäring (Växjö Citysamverkan 2013). Ulf Agermark berättar att kommunen i de flesta fall skulle investera utan medverkan av de andra parterna, men att det är viktigt att få med alla och skapa en positiv inställning.

I arbetet med att skapa en attraktiv stadskärna och stadsmiljö, berättar Agermark, är ett bra utbud av verksamheter en viktig aspekt. Kommunen arbetar bland annat med att få fastighetsägarna att jobba med rätt etableringar till lokaler för att förstärka stadens utbud.

Han berättar vidare att en stor diskussion som förs med fastighetsägarna behandlar parkeringsfrågan. Fastighetsägarna vill ha goda förutsättningar för bilparkering och avgifter. Detta skapar en viss intressekonflikt då kommunen gärna vill minska antalet eller åtminstone flytta parkeringsplatser till utkanten av stadskärnan för att skapa en mer bilfri stadsmiljö. Han förklarar att kommunen därför beställde en undersökning av res- och köpvanor i Växjö centrum. Utredningen visade på att de som åker kollektivt, går och cyklar tillsammans spenderar mer pengar än de som tar bilen till staden (AB Handels Utredningsinstitut 2010). Agermark säger att fastighetsägarna, trots detta, ännu inte är helt övertygade och parkering fortsätter att vara en het diskussionsfråga.

För att kunna genomföra förändringar, påpekar Agermark, är det viktigt att ha stöd i politiken. Han upplever att politiken kontinuerligt har varit positivt inställd, oavsett vilket parti som har varit vid makten. Kommunen har hittills fått bra respons på sina budgetförslag från politikerna, som har insett att det är viktigt att satsa på centrum. Förra året byggdes det om och nytt för cirka tolv miljoner kronor i centrum, enligt Agermark. Han konstaterar att det investeras ganska mycket pengar på att göra centrum attraktivt. Agermark berättar även att kommunen via Citysamverkan lägger pengar på den mjuka strukturen genom att bland annat satsa på evenemang.

Uppnås målen?

På frågan om kommunen uppnår sina mål med stadsmiljön svarar Agermark; ”Det är fel att säga att målen uppnås, om målet är att se till att centrum mår bra”. Han förklarar att en negativ konjunktur och konkurrens från externa köpcentrum har varit en stor utmaning. Andra mål som att omdana gatumiljön har däremot uppnåtts.

Den återkommande utmaningen som Agermark ser är att skapa ett stort och attraktivt utbud, vilket är svårt för kommunen att råda över. Kommunen vill skapa ett större intresse och möjligheter för verksamheter att lokalisera sig på sidogator då alla inte kan beläggas på stadens huvudgata. Som en del i detta behöver centrum marknadsföras bättre.

Agermark berättar även att ambitionen med att få in mer vatten i stadsmiljön är svår att förverkliga. Vatteninstallationer är kostsamma och ställer krav på drift och anläggning och kan bara drivas under den varmare delen av året.

Samtidsspaning i Växjö

Ulf Agermark nämner två nyligen genomförda projekt som speglar stadens arbete med stadsmiljön, Bländapassagen och Willans Park.

Bländapassagen, berättar Ulf Agermark, anlades för att göra det intressant för människor att röra sig mellan gator och bryta upp långa kvarter. De första ritningarna på passagen togs fram för 24 år sedan men planerna drog ut på tiden då det var svårt att få med de olika fastighetsägarna på projektet. Utomhuspassagen, som är den första i sitt slag i staden, har resulterat i en trevlig genomgång mellan långa kvarter. Han berättar att uppbyggnaden av kvarteret har gett möjlighet till en ny rörelse genom staden. Enligt Agermark har kommunen fler planer på att skapa liknande passager.



Bländapassagen bryter upp ett långt kvarter och möjliggör för nya företagsetableringar. Foto: Ulrika Bergbrant 2013

I Willans Park omlokaliserades en kiosk som tidigare låg på platsen för att ge utrymme åt ett vattenspel och möjlighet för uteservering, berättar Agermark. Han tydliggör att vattenspelet följer ambitionen med att få in mer vattenelement i staden.

På frågan om det är någon stad som särskilt inspirerar eller fungerar som en förebild med sitt arbete med stadsmiljön svarar Agermark att de inte har någon särskild förebild. Han hävdar att när centrum görs om ser det ofta likadant ut i svenska städer. Slutligen nämner han att Borås har inspirerat till viss del genom sitt arbete med konst i centrum, vilket är något som Växjö skulle vilja ha mer av i stadsmiljön.

Östersund

Östersund är Jämtlands största stad, belägen i Norrlands inland vid Storsjöns strandkant. Staden grundades på 1700-talet av Gustav III och har sedan dess gått från ett laglöst nybyggarsamhälle med endast ett par hundra invånare (Östersunds kommun 2010-05-03), till en viktig centralort med en befolkning på runt 44 500 invånare år 2011 (Nationalencyklopedin 2013d). Den karaktäristiska rutnäts-

strukturen med smala gränder som vetter ned mot Storsjön är fortfarande framträdande i stadsbilden. Flera av gränderna, såväl som Storgatan, kantas av småskaliga trähus som ger stadskärnan en intim småstadskänsla. Något som betytt mycket för stadens utveckling är bland annat skogsindustrins frammarsch och införandet av järnvägen år 1879 (Östersunds kommun 2010-05-03).



Östersund med omnejd. Östersund är beläget vid Storsjön och omgivet av ett flertal mindre orter. Illustration: Ulrika Bergbrant 2013

Vinteridrotten har alltid varit stor i Östersund och de anläggningar som finns är mycket påkostade. VM i skidskytte arrangerades här år 2008 och många världscuplopp har körts på Östersunds skidstadion (Östersunds kommun 2013-01-25). I staden är också Nationellt Vintersportcentrum lokaliserat, det är den del av Mittuniversitetet som bedriver forskning och produktframtagning inom vinteridrottsområdet (Mittuniversitetet 2012-05-23).

Många besöker Östersund för närheten till fjällvärlden och andra naturupplevelser, eller för att spana efter det omtalade Storsjöodjuret. I staden är man även mycket stolt över sitt lokala gastronomiska utbud och har bland annat fått utmärkelsen Sveriges Matlandshuvudstad 2011 samt hamnat på UNESCO:s lista över Creative Cities of Gastronomy (Östersunds kommun 2013-03-06).

Riktlinjer och handlingsprogram

Östersunds kommun håller i nuläget på att utveckla en ny Översiktsplan, *Östersund 2040*, som precis varit på samråd. Visionen är att skapa "Ett demokratiskt, socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbart Östersund" (Östersund kommun 2013-04-04). De fyra huvudstrategierna lyder: En klimatneutral kommun, Utveckla infrastrukturen, Näringsliv som växer, samt Ett attraktivt Östersund (Östersunds kommun 2013-03-25).

Övriga program som kommunen använder sig av är bland annat ett *Stadsmiljöprogram* som visar riktlinjer för utformningen av stadsmiljön, samt en relativt nyframtagen *Plan för Centrumutveckling* som speciellt fokuserar på förbättring och bevarande av stadskärnans kvaliteter.

Östersunds profil och strategi

Östersund profilerar sig som ”Vinterstaden” och arbetar mycket med att göra staden attraktiv för alla året runt. I och med det arbetet har kommunen etablerat den så kallade Vinterparken intill Storsjön. Denna är bemannad på dagtid och innefattar bland annat grillplatser, skridskouthyrning, vinterbad, café och en två mil lång skridskobana på sjön (Vinterparken 2013). Nicole Lindsjö³ förklarar att det för Östersunds kommun är viktigt att invånarna har möjlighet att vara aktiva året runt och de försöker att ta väl vara på den närhet till naturen som staden erbjuder. Vinterparkskonceptet startades år 1996 och anses lyckat. På frågan om huruvida arbetet med parken har flyttat fokus från sommarhalvåret tycker Lindsjö snarare att de lyfter varandra. Vinterparken har fungerat så bra att de gärna skulle applicera konceptet på sommaren också. Hon tillägger att det handlar mycket om att parken på vintern är bemannad med personal som tar hand om anläggningen och möjliggör utlåning av utrustning och sådant, vilket skulle kunna fungera likadant under sommaren.

Andra strategier kommunen arbetar efter handlar om hur staden kan förtätas och bibehålla en blandning av olika hustyper och användningsområden. Själva mixen, variationen, är alltså det som anses attraktivt, enligt Lindsjö. Hon vill därför tala om en kvalitetstät stad hellre än en förtätad stad. Mycket för att den senare fokuserar på att det ska ”byggas igen” istället för att fokusera på att lägga till de funktioner som behövs för att ett område ska bli attraktivt. I vissa delar kan det vara att bygga bostäder, i andra att tillägga viss service och i den tredje mer grönytor.

En viktig aspekt som ligger i fokus i Östersund är *valfrihet*. I förslaget till den nya översiktsplanen kan man utläsa en strategi som syftar till att skapa ”Attraktiva miljöer som ger invånare, besökare och inflyttare val för hur man kan leva sitt liv” (Östersunds kommun 2013-03-25). Nicole Lindsjö förklarar att staden ses som en del av regionen där det finns olika kvaliteter som människor värderar på olika sätt. Staden i sig erbjuder vissa kvaliteter medan de kringliggande orterna och landsbygden erbjuder andra. Genom goda kommunikationer och möjligheter att utnyttja styrkorna i de tre delarna (stad, tätort, landsbygd) blir regionen som starkast och därmed stärks också delarna var för sig. Staden blir som mest attraktiv i sitt sammanhang. Nicole Lindsjö påpekar också att kommunen anser att det är viktigt att bevara jordbruksmarken runt om staden och de satsar mycket på egenproduktion samt att bygga energisnålt och hållbart.

Förutsättningar

Snö är en förutsättning i Östersund. På grund av det geografiska läget är vintersäsongen lång och snötäcket ofta tjockt. Snön får därför inte ses som ett problem som ska forslas bort, säger Lindsjö. Det handlar om anpassning, att bygga på ett lite annat sätt så att snön kan ligga kvar samt att det finns plats för både snöplogkanter och smältvatten. Om vintern ska vara en tillgång måste den organiseras redan i planeringsskedet, fortsätter hon. Men det finns även begränsningar till följd av detta, till exempel, förklarar Lindsjö, fungerar det inte att plantera träd mellan kantstensparkeringarna, som ofta görs för att få in gatugrönska i många andra städer. Det blir helt enkelt för krångligt att skotta och slutar istället med att träden tar skada.

³ Intervju gjordes med Nicole Lindsjö, Östersund, 2013-04-19.

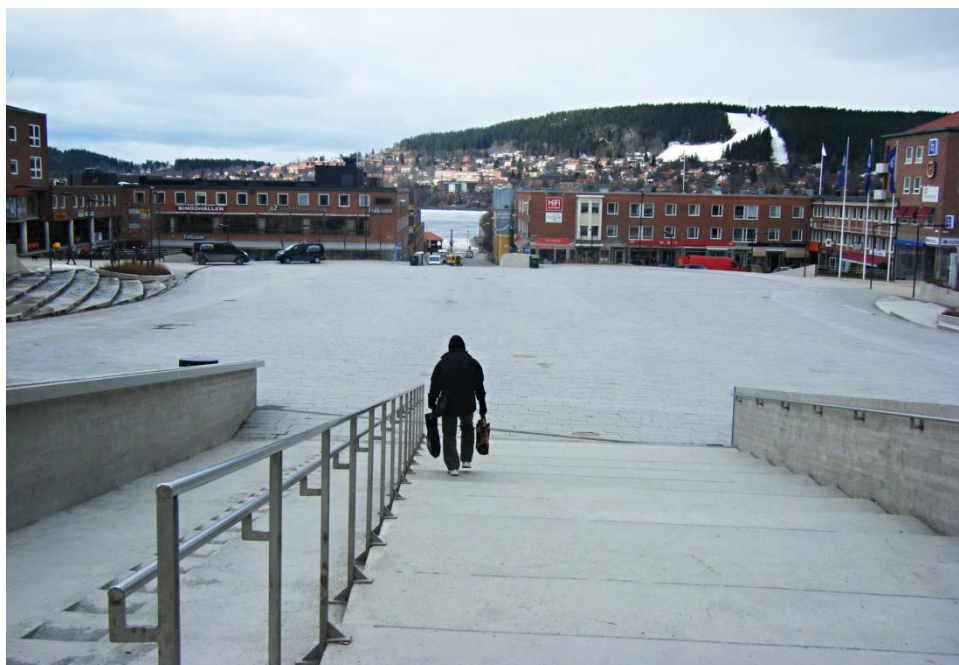
En annan svårighet är att hela staden lutar, vilket kräver extra hänsyn vid till exempel dagvattenhantering. Dock kan lutningen även fungera som en tillgång då alla gränder vetter ner mot Storsjön och ger goda utsiktsmöjligheter. Det har därför varit en strategi sedan länge att sjön ska ses från alla gator som ligger i den riktningen.

Begränsat med resurser att röra sig med är också en utmaning för de flesta mindre städer. Lindsjö påpekar att det viktigaste är att stadsmiljön ser omhändertagen ut, det är något som folk lägger märke till. ”Flashiga anläggningar som man inte kan ta hand om eller som byggts på ett felaktigt sätt, de ger ju bara motsatt effekt”, säger hon. Enligt Lindsjö är förvaltningen A och O för att kunna bibehålla stadsmiljöns attraktivitet. Det är bättre att det syns att någon bryr sig om det som finns och att staden är mysig att vistas i.

Utförande

Enligt Nicole Lindsjö har kommunen genom åren samarbetat med en mängd olika organisationer i centrum. Bland dem finns ett projekt kallat City Östersund vilket är ett samarbete mellan kommunen, näringslivet och fastighetsägarna i stadskärnan. Syftet med samarbetet är ”att utveckla, samordna och marknadsföra Östersunds stadskärna” (City Östersund 2010-10-12). Det är också City Östersund som ligger bakom framtagandet av den specifika planen för centrumutveckling.

En aspekt som blivit allt viktigare på senare år, och som kommunen arbetar mycket med, är *tillgänglighet*, vilket Lindsjö tycker har inneburit ett lyft för hela staden. I Östersunds *Plan för centrumutveckling* står det att stadskärnan ska vara ”Tillgänglig genom att det som är nödvändigt för några är bekvämt för alla” (Östersunds kommun 2012-10-16).



Storget i Östersund lutar. Vid ombyggnationen av torget arbetade kommunen med att integrera tillgänglighetsaspekter i utformningen. Foto: Elin Lindström 2013

Tillgänglighetsaspekten handlar således om ett helhetskoncept och för att uppfylla kraven på tillgänglighet jobbar kommunen rent praktiskt med att integrera tillgänglighetsanpassade element på ett naturligt sätt. Att göra staden mer lättillgänglig gynnar alla, menar Lindsjö, det gäller bara att vara lite kreativ och hitta på nya lösningar. Hon tillägger att även om det kan bli något dyrare att tillgodose tillgänglighetskraven så ger det ändå en vinst ur ett långsiktigt perspektiv.

I arbetet med att förbättra tillgängligheten har kommunen tagit fram en *Tillgänglighetsguide* i samarbete med stadens handikapporganisationer. Guiden utvärderar restauranger, butiker och andra lokaler ur ett tillgänglighetsperspektiv och finns tillgänglig på kommunens hemsida (Östersunds kommun 2009-05-13). ”Får man med sig ett antal restauranger är det lättare att andra också ser fördelarna”, säger Lindsjö. ”Det är ju inget som är ett hinder för någon annan, utan man får se det som en investering”, fortsätter hon.

Uppnås målen?

Östersunds stadsmiljöprogram fungerar bra och enligt Nicole Lindsjö beror det till största delen på att den är väl förankrad i alla led. Stadsmiljöprogrammet visar riktlinjer för alla komponenter i stadens utemiljö, till exempel färgscheman och produkttyper, som ska hjälpa till att skapa en enhetlighet.

Lindsjö tycker däremot att det är mer tveksamt om man når alla mål i de mer övergripande planerna. Hon förklarar att det alltid är svårare med handlingsprogram som berör många olika aktörer och som samlar flera intressen. Det är viktigt att få med sig till exempel fastighetsägare, affärsägare och de som arrangerar evenemang, om centrum ska kunna utvecklas enligt planen för centrumutveckling. Kommunen kan inte göra allt själv, säger hon, men det gör också processen trögare. Där ansvaret är fördelat mellan flera olika aktörer krävs det att alla drar åt samma håll om det ska lyckas. När det gäller översiktsplanen är det ännu fler som måste dra åt samma håll, vilket kan göra det än svårare att nå målen. Lindsjö menar att det är bra med en tydlig viljeriktning men att kommunen bara kan ge förutsättningarna för arbetet. ”Sen så är det så mycket mer som påverkar skeenden och det politiska spelet kan också leda till att det görs avsteg från målen”, förklarar hon.

Samtidsspaning i Östersund

Ett ansvarskännande för kulturmiljön präglar arbetet i Östersund och kommunen värnar starkt om kopplingen till den kulturhistoriska anläggningen Jamtli och den historiska träbebyggelse som än idag kvarstår i stadskärnan. I dagsläget genomför kommunen därför ett projekt som syftar till att göra om markbeläggningen i de mest centrala gränderna så att de ger ett enhetligt intryck tillsammans med byggnaderna och samtidigt låter fotgängarna ta mer plats i gaturummet. Trottoarerna tas därmed bort och ersätts av betongplattor och gatsten i samma nivå som körbanan. Några av gatorna är redan färdiga, bland annat Törnstens gränd (se nästa sida).

Hamnområdet och Sjötorget är andra platser som Nicole Lindsjö anser speglar Östersunds arbete med att skapa attraktiva miljöer. Tidigare bestod området i princip bara av parkering. Nu är den, förutom sin centrala betydelse för Vinterparken, även en centralpunkt under sommarhalvåret med bland annat promenadstråk, sjöbutik samt ”minispa”. Området knyts ihop med Badhusparkens lekpark,

café, minigolfbana och scen. Badhusparken spelar också en viktig roll under Östersunds stadsfestival, Storsjöran, som lockar tusentals besökare varje år.



Törnstens gränd med omgjord markbeläggning i en nivå, inramad av de karaktäristiska trähusen. Längst ned skimtar Storsjön med Frösön i bakgrunden. Foto: Elin Lindström 2013

På frågan om de har några specifika förebilder kan inte Lindsjö se att de tittar särskilt på någon enskild stad. Hon förklarar att hon inspireras av andra ställen hela tiden, men plockar helst bara med sig vissa delar som kan passa för Östersund. ”Jag tycker det är lätt att det blir ganska likartat städer emellan, lite copy-paste med samma mål och samma visioner”, säger hon och påpekar att hon hellre skulle vilja se mer utpräglade lokala karaktärer. Klimatet i staden sätter också sina begränsningar kring hur mycket idéer kommunen faktiskt kan ta från andra och få att fungera.

När det kommer till trender tycker Lindsjö att det idag är mycket stadsfokusering och att det pratas mycket om *stadsmässighet*. Hon förklarar att hon som landskapsarkitekt också kan bli lite trött på att det fokuseras så mycket på hus istället för det som finns emellan dem. Något som hon ser som en positiv trend är att tillgänglighetsaspekten blivit mycket mer uppmärksam på senare år och att den även verkar ha fått genomslag på nationell nivå.

Analys – Jämförelse

Nedan följer en jämförelse av resultaten från de olika städerna, fokus ligger på vilka likheter respektive skillnader som finns i kommunernas arbeten med att skapa en attraktiv stadskärna.

Profiler och strategier

Alla städer jobbar med att profilera sig. Städernas olika förutsättningar ligger till grund för deras olika profileringar. Ett gemensamt tema som går att skönja är hållbarhet, som alla städer på ett eller annat sätt strävar efter. En del i att skapa en hållbar stad är att skapa en resurseffektiv stad. Därför fokuserar städerna på förtätning, eller som Östersunds kommun uttrycker det, kvalitetstätning.

Skalan på satsningar och projekt skiljer sig väldigt mycket åt. I Växjö och Östersund verkar fokus vara smalare och tydligare medan Malmös fokus uppfattas som mer spretigt då de har en stor organisation och mycket som pågår samtidigt. En större stad innebär ofta en större komplexitet, vilket kan kräva ett bredare fokus. Malmös Stadsmiljöavdelning har även mer resurser än de andra två städerna, vilket dels är en nödvändighet samt ger möjlighet att arbeta med stadsmiljön i ett större spektrum.

En annan likhet mellan de tre kommunerna är insikten om att det är viktigt att investera i stadsmiljön. Alla tre kommunerna upplevde att politiken har en stor betydelse i strävan mot att skapa en attraktiv stadsmiljö.

Förutsättningar

Det geografiska läget har stor betydelse för hur städerna förhåller sig till arbetet med stadsmiljön. Malmö ligger vid havet medan både Växjö och Östersund är inlandsorter. På senare tid har kopplingen mellan staden och havet blivit en viktig tillgång för Malmö. Växjö och Östersund förhåller sig på liknande sätt till sina respektive sjöar.

De geografiska skillnaderna syns också tydligt i stadsmiljöarbetet på andra sätt. Säsongsvariationerna ser olika ut för de olika kommunerna vilket har stor betydelse för hur man förhåller sig till de olika årstiderna. Den långa vintersäsongen i Östersund gör att de måste arbeta mer extensivt med frågor som rör snöhantering och vinteraktiviteter. Snön ses inte som ett problem eftersom den är ett återkommande element som för med sig mycket positivt till staden varje år. I Malmö däremot, där snön inte alls är lika återkommande, kan den bli problematisk. En snörik vinter kan ha stor inverkan på kommunens budget

Att en attraktiv stadsmiljö kan vara ett viktigt redskap för att locka till sig människor blir tydligt i alla tre städer men på skilda sätt. Växjö och Malmö har hårda konkurrenspositioner med närliggande städer vad det gäller både invånare, företagsetableringar och turism. Situationen ser dock lite olika ut. Malmö har en speciell relation till Köpenhamn, tack vare Öresundsbron, som innebär både konkurrens och samarbete städerna emellan. Bron har förbättrat möjligheterna för enkel och smidig pendling. Den nya förbindelsen innebar även en ökad jämförelse av städerna, där bland annat en attraktiv stadskärna blev en allt viktigare aspekt.

Växjö, å andra sidan, ligger i ett kluster av småorter och känner av konkurrensen från större städer i alla riktningar, främst Halmstad i väst, Kalmar i öst och Jönköping i norr. Växjö kommun lägger därför stor vikt vid stadskärnans attraktivitet och kopplar den särskilt till identitet och utbud, just för att man ska kunna sticka ut och erbjuda saker som de andra städerna inte gör.

I Östersund är situationen den omvända. Staden är en naturlig centrumpunkt som den enda stora staden i länet. Utbudet spelar därför inte en lika central roll utan deras utmaning ligger snarare i att förhindra den utflyttningsvåg som präglar

många andra städer i Norrlands inland. Östersund är en stad som vill växa och arbetet med att göra stadskärnan attraktiv handlar mycket om att koppla den samman med de mindre kransorter som omger staden för att på så sätt öka valfriheten för invånarna.

Förhållandet till det förflutna är en annan aspekt som bringar både likheter och skillnader till denna analys. Både Växjö och Östersund har ett speciellt förhållningssätt till kulturhistoriska värden då de har värdefulla historiska element att bevara som de lägger stor vikt vid. Malmö kommun fokuserar å andra sidan väldigt lite på historiska aspekter och har istället profilerat sig som banbrytande och nytänkande.

Riktlinjer och handlingsprogram

Samtliga städer har nyligen tagit fram nya ramar för översiktsplaneringen i kommunen. Översiktsplanen för Växjö stad antogs år 2012 och i både Malmö och Östersund pågår fortfarande arbetet med att ta fram en ny. Malmös ÖP är i slutskedet av processen och Östersunds har precis varit på samråd. En intressant aspekt i det är att det finns stora likheter mellan visionerna i framförallt Malmös och Östersunds översiktsplaner. De fokuserar på att skapa socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbara städer. Den attraktiva stadsmiljön blir därför oundvikligen en del i arbetet mot en hållbar utveckling.

Stadsmiljöprogrammet är ett annat styrdokument som är gemensamt för alla tre städerna och som även har ett överensstämmande innehåll hos alla. Då översiktsplanerna hanterar den stora skalan är de i mångt och mycket ospecifika och öppna för tolkning. Stadsmiljöprogrammen är raka motsatsen, de behandlar den minsta skalan och är djupt förankrad i det praktiska arbetet med stadsmiljön. I alla städerna anger programmet bland annat färgscheman och prototyper för olika slags utrustning i utemiljön.

Utförande

Samtliga kommuner anser att samverkan mellan kommun, fastighetsägare och näringsliv är en viktig faktor för att arbetet med stadsmiljön ska fungera väl. Externa organisationer som Citysamverkan, som jobbar med dessa samarbeten mellan aktörer, finns idag i många städer. Det är ofta organisationer av denna typ som arbetar med samfinansiering av projekt. Samfinansiering gör det möjligt att genomföra fler projekt och ger projekt som genomförs en starkare förankring. Både Växjö och Östersund framförde att samprojekten leder till en djupare förståelse mellan de olika aktörerna.

Förenklat kan man sammanfatta att det inte enbart är upp till kommunen att skapa en attraktiv stadsmiljö. Medborgare, näringsliv, politiker och fastighetsägare bär också ett ansvar och har viktiga roller att uppfylla. Som Ulf Agermark nämnde handlar en attraktiv stadsmiljö om så mycket mer än det fysiska.

Uppnå målen?

Alla tre kommuner upplever att politisk förankring krävs och är en förutsättning för att kunna genomföra projekt, särskilt långsiktiga.

Yttre orsaker som politik, klimat, konjunkturer och näringsliv, påverkar kommunernas arbete med stadsmiljön och kan vara svåra för kommunen att råda över. Dessa orsaker kan försena, förhindra och förändra planer och strategier.

Mål satta inom den egna organisationen är lättare att påverka och uppnå. Ju mer konkretiserade målen är desto lättare är de att uppnå och följa upp.

Samtidsspaning

Likheter i de utvalda exempelplatserna kan tydligt ses i prioriteringen av fotgängare som gjorts i alla tre kommuner. Malmö och Växjö har satsat på nya stråk för gångtrafikanter, stråk som helt utesluter biltrafiken. Omstruktureringen av de gränder som korsar gågatan i Östersunds stadskärna ger också gångtrafikanterna en mer prioriterad roll.

Alla kommunerna valde att framhäva en specifik park som exempelplats. Parkerna är dock olika sinsemellan både vad gäller storlek, karaktär och roll i stadsmiljön.

En annan gemensam faktor är att alla kommunerna tittar på andra städers arbete med stadsmiljöfrågor men ingen anser sig ha någon specifik stad som förebild. Både Ulf i Växjö och Nicole i Östersund uttryckte att det fanns tendenser till likriktning inom stadsmiljöarbetet i svenska städer. Inga exempel på inspirerande fysisk utformning nämndes, men däremot nämndes projekt inom mjuk struktur, som Lyons ljusfestival och Borås arbete med konst.

Diskussion

Syftet med arbetet var att jämföra tre svenska kommuners syn på en attraktiv stadsmiljö och deras strategier för att uppnå en sådan. Frågan vi ställde oss var hur svenska kommuner arbetar med att skapa attraktiva stadsmiljöer i stadskärnan. Målet med arbetet var att jämförelsen skulle visa på vad som är gemensamt och vad som skiljer sig åt i de olika städernas arbete med stadsmiljön, vilka aspekter som är mest tongivande i de olika städerna samt vilka riktlinjer som styr arbetet.

Resultatdiskussion

Nedan följer en diskussion kring resultat och påföljande jämförelse. Fokus ligger på att sätta de gemensamma nämnarna i ett sammanhang och utreda varför de ser ut som de gör i dagens arbete med stadsmiljön.

Identitet – likriktning, konkurrens och profilering

Något som framgick tydligt i jämförelsen av städerna var att samtliga kommuner arbetar med att profilera sig och värnar om sin stads identitet. Identiteten ligger till grund för kommunens strategier som, i sin tur, anger tonen för deras arbete.

Det konstaterades i resultatet att kommunerna känner av konkurrens från externa köpcentrum och andra städer. Genom att utsända en tydlig profil av staden kan det vara lättare att locka till sig näringsliv, turister och inflyttare. Profileringen blir därmed ett sätt att marknadsföra sig och kanske rent av en förutsättning för att effektivt nå ut.

Just *att nå ut* är något kommunerna jobbar aktivt med och har blivit en viktig del i arbetet. Det finns allt fler kanaler att använda sig av idag, vilket skapar fler möjligheter och en ökad konkurrens. För att inte försvinna i mediebruset behövs ett tydligt och starkt budskap vilket påvisas av Sören Olsson (2000, s.10). En stad behöver därför skapa en tydlig identitet och förmedla en attraktiv profil.

I avsnittet om identitet i den teoretiska grundstudien nämndes fenomenet med samtidighet och likriktning. Bland annat hävdar Arnstberg och Bergström att betydelsen av sakers ursprung förminskats av globaliseringen och Berntsson (1996) påvisar att svenska städer har en liknande uppbyggnad. Denna bild bekräftades i intervjuerna i fallstudien, där två av respondenterna nämnde att de tyckte sig se en likriktning bland svenska städer. Analysen visade samtidigt på en vilja från kommunernas sida att leta goda exempel i andra städer men en ovilja att bli för lik någon annan. Att ingen av kommunerna hade någon specifik förebild eller inspirationskälla skulle därför kunna härledas till en svårighet med att förhålla sig till likriktningen. Det verkar vara en fin balansgång mellan att behålla den lokala identiteten och samtidigt inte vara rädd för att återanvända lyckade koncept från andra platser.

Även om respondenterna framförde att de tyckte att städer såg lika ut idag framkom det att de inspirerades av kulturella och sociala evenemang, så kallad mjuk struktur. Som tidigare nämnts bidrar mjuk struktur med tillförsel av folkliv och kan förstärka en stads identitet (Carmona et al. 2010, s. 244).

Bilens roll i dagens stadsmiljöarbete

I analysen av resultatet kunde det konstateras att alla tre kommunerna på något sätt arbetar med en ökad prioritering av gångtrafikanter samt att de alla valde att framhålla dem som projekt som väl speglade deras pågående stadsmiljöarbete. Med hänsyn till det som diskuterades i avsnittet om bilism i den teoretiska grundstudien skulle detta kunna ses som ett resultat av den samtida synen på trafikprioritering. På sida 11 i denna uppsats påvisades att både Jan Gehl (2006) och Gordon Cullen (1996) förespråkade bilfria gator i staden för att öka trivseln för de människor som vistas där, och således också attraktiviteten på platsen i allmänhet. Jacobs (2011) och Berntsson (1996) talade också om hur den tidigare prioriteringen av bilen i stadsrummet gett negativa effekter på stadsmiljön. Den kritik som länge riktats mot bilens särställning i stadsplaneringen har därför troligtvis gett effekt på det praktiska arbetet som förs i svenska kommuner idag.

Arbetet med hållbarhet och förtätning är också starkt kopplat till diskussionen om vårt förhållningssätt till bilen. Analysen visade att alla tre kommunerna arbetar med förtätning samtidigt som de har tydliga övergripande hållbarhetsmål. Förtätningen är i mångt och mycket ett resultat av den återgång till idealet av en tätare stad som också påvisades i bakgrunden i denna uppsats. En ökad densitet och återgång till den blandade staden gör det möjligt att minska transporter mellan arbete och boende för stadens invånare, vilket gör stadsmiljön både trevligare rent upplevelsemässigt men även miljömässigt mer hållbar på lång sikt. Att kommunerna arbetar med förtätning är således ingen slump.

Den ökade konkurrensen har också satt sina tydliga spår i arbetet med stadsmiljön. En del kan relateras tillbaka till bilen och våra ökade kommunikationsmöjligheter. Ulf Agermark i Växjö talade mycket om vikten av stadskärnans utbud för att den skulle kunna stå sig i konkurrensen från både externa köpcentrum och andra städer. Som diskuterades i den teoretiska grundstudien menade Åström (1993) att externhandeln, i och med bilismens intåg, kunde erbjuda lägre priser och goda parkeringsmöjligheter. Att stadskärnorna påverkades så starkt av detta skulle kunna vara en orsak till att kommunerna idag arbetar så extensivt med dessa frågor. Resultatet kunde till exempel visa att Malmö stad inte arbetat särskilt målinriktat med att öka stadskärnans attraktivitet förrän Öresundsbron invigdes och närheten till Köpenhamn blev tydligare.

Stadsmiljöns dimensioner

I jämförelsen av städerna framgick det att en *samverkan* mellan olika aktörer som på ett eller annat sätt påverkar stadsmiljön är viktig. Denna typ av organisationers existens och verkan var för oss tidigare okänd, men förefaller vara en självklarhet i dagens arbete med centrumutveckling. Det är helt enkelt inte enbart upp till kommunen att skapa en attraktiv stadsmiljö. Medborgare, näringsliv, politiker och fastighetsägare bär också ett ansvar och har viktiga roller att uppfylla. Olsson (2000) har sett samma tendens och skriver om innebörden av denna samverkan:

Vare sig utbildningar, kulturinstitutioner, stora evenemang eller en högteknologisk utveckling kommer till stånd utan samordnande insatser där kommunen spelar en organiserande roll. Det innebär att både strategisk planering från kommunens sida och en organiserande roll blir allt viktigare och att den fysiska planering som förr uppfattades som central i kommunen får en allt mer undanskymd roll. (Olsson 2000, s. 9)

Denna samverkande roll som kommunen behöver ta har således en central roll i deras arbete med stadsmiljön. Det går att konstatera att stadsmiljön har fler dimensioner än den tredimensionella och kommunens arbete handlar om mer än

enbart den fysiska utformningen. Denna insikt var något som Växjö prisbelöntes för i sitt arbete med stadsmiljön.

I den tidigare nämnda samverkan fyller näringslivet en viktig roll för stadsmiljön. Teoridelen och jämförelsen i denna uppsats har visat på det viktiga sambandet mellan en attraktiv stadsmiljö och företagsetablering. Olsson (2000, s. 8) påvisar en koppling från näringslivet till utbildning, kultur och mötesplatser då han påstår att kreativitet och affärer verkar trivas i en sådan miljö. Denna koppling stödjer stadens och stadslivets fortsatta existens och utveckling samt visar på ett ömsesidigt gagn för båda parterna. Stadsmiljöns trivsamma och funktionella kvaliteter får på så vis andra värden och effekter än enbart de uppenbara.

Det går även att se att kommunernas ambitioner att locka till sig näringsliv har gett tydliga avtryck i stadsmiljöarbetet. I Malmös översiktsplan 2012 skriver Christer Larsson, stadsbyggnadsdirektör, följande:

Det nya näringslivet önskar en stad som kännetecknas av multifunktion, flexibilitet, idéutbyte och öppenhet. Det kan omsättas till hur vi formar staden med stadsrum som understödjer attraktivitet och möten.
(Malmö stad 2013a, s. 4)

Avtrycket syns inte enbart i kommunens arbete med stadsmiljön utan ger även avkall på stadens identitet. Ser man det ur ett större perspektiv bidrar stadsmiljön och samverkande aktörer tillsammans till att skapa en stads identitet. Olsson (2000, s. 9) pratar om hur utbildningar, högteknologiska företag, kulturella evenemang och enklaver bidrar till att ge en stad en viss karaktär. Detta bevisas i och med att städer numera ofta omnämns som universitetsstäder, evenemangsstäder och kulturstäder.

Riktlinjer och handlingsprogram

Riktlinjer hjälper till att fånga upp en kommuns olika ambitioner. Malmö, som har en stor organisation, gav utåt ett spretigt intryck med sina varierande slagord och måldokument. Det är därför av vikt att renodla och framföra en tydlig riktlinje. Som nämnt i diskussionen om en stads identitet är det viktigt att följa en gemensam linje så att det blir tydligt vilket håll staden strävar åt. Nicole Lindsjö framförde även att mål från mer översiktliga handlingsprogram, som tagits fram av många olika aktörer och som samlar många intressen, är svårare att uppnå.

Att bryta ner ett övergripande styrdokument, till exempel en översiktsplan, till ett stadsmiljöprogram blir således viktigt för att konkretisera de övergripande ambitionerna. Det blev tydligt efter att ha varit i kontakt med kommunerna att stadsmiljöprogrammet fyller en viktig funktion för att formulera hur en stads karaktär och strategi ska gestaltas. Nicole Lindsjö framförde att orsaken till att deras stadsmiljöprogram fungerar väl i Östersunds kommun beror på att programmet är väl förankrat i alla led.

Miljö kvalitetsmålet *God bebyggd miljö* (Naturvårdsverket 2013-02-10), som beskrevs i den teoretiska studien, verkar ha genomsyrat de politiska styrdokumenten i kommunerna. Begreppet hållbarhet nämns frekvent i deras handlingsprogram och är även ett ledord i utvecklingen av stadskärnan. Denna tendens av hållbarhetsfokus i kommunernas stadsmiljöarbete skulle kunna härledas till de nationella riktlinjer som finns, däribland de 16 miljömålen.

Riksdagens handlingsprogram för arkitektur, formgivning och design (Kulturdepartementet 1998) kan antas vara en bidragande faktor till att den estetiska aspekten var väl förankrad hos de tre kommunerna. Handlingsprogrammet styrker stadsmiljöns värde och är även något som stadsplanerare kan stödja sig på för

att framhäva de estetiska värdenas betydelse gentemot till exempel ekonomiska aspekter.

Det går även att anta att politiken har en stor inverkan på kommunernas arbete med stadsmiljön. Alla tre kommuner upplevde att politik har stor inverkan på arbetet med stadsmiljön och att det är viktigt att få med politiker i strävan efter att skapa en attraktiv stadsmiljö. Ulf Agermark i Växjö och Ola Melin i Malmö uttryckte båda två att de upplever att de har ett gott politiskt stöd och att politikerna insett vikten av att tillhandahålla en attraktiv stadsmiljö. Nicole Lindsjö i Östersund nämnde att kommunen ibland frångått sina program då politiken bytt riktning.

Metoddiskussion

Detta avsnitt syftar till att föra en diskussion kring vald metod, dess relevans och vad som fungerade bra respektive mindre bra.

Teoretisk grundstudie

Den teoretiska grundstudien hade som syfte att vara en utveckling av bakgrunden med särskild fördjupning av de olika aspekter som har påverkat och än idag påverkar utformningen av stadsmiljön. Inledningsvis var det svårt att veta vad som var relevant för ämnet, hur informationssökandet skulle avgränsas och vad som skulle tas upp i intervjuerna. Till en början arbetade vi därför brett för att sedan smalna av i efterhand. Fokus låg i början på styrdokument, riktlinjer och hur synen på stadsmiljön har förändrats genom åren. Mycket av det vi läste i början fick inte så stor plats i uppsatsen som ursprungligen var tanken, men det hjälpte ändå till att skapa en förståelse för ämnet.

Efter att intervjuerna var genomförda kunde olika huvudteman framskönjas och utifrån dem sållades sedan informationen i den teoretiska grundstudien ut. Vi anser att detta var ett effektivt sätt att få fram fokusområden och bidrog till att teoridelen kunde riktas mot relevanta ämnen. En svaghet i denna metod skulle kunna vara att intervjupersonerna fick ett alltför stort inflytande över det som behandlats i uppsatsen då den koncentrerades kring det de valt att prata om. Brister i stadsmiljöarbetet, eller aspekter som kanske saknades, syntes på så vis inte i resultatet fastän det kan ha varit relevant för studien som helhet.

Fallstudie

Intervjuerna med kommunerna utgjorde en stor del av vårt resultat och fungerade som grund för val av fokuspunkter i den teoretiska grundstudien. Det är därför av vikt att diskutera den valda intervjuemetoden.

Vi valde att använda oss av en semistrukturerad intervju, som är en form av kvalitativ intervjuemetod (Bryman 2008, s. 413). Eftersom syftet var att genom intervjuer hitta viktiga aspekter inom arbetet med stadsmiljön ansåg vi den intervjuemetoden som lämplig. Alternativet hade varit att använda en kvantitativ intervjuemetod (Bryman 2008, s. 413), exempelvis genom att skicka ut en enkät med tydliga frågor. En betydande skillnad mellan kvalitativ och kvantitativ intervjuemetod är att den förra ger utrymme för vad intervjupersonen tycker är intressant och relevant att ta upp under intervjun, medan den senare metoden är mer lämplig då man vill ha svar till specifika begrepp (Bryman 2008, s. 413). Då vi till en början upplevde ämnet som brett och komplext hade det varit svårt att i ett tidigt stadium formulera relevanta och tydliga frågor om ämnet. Frågorna hade då

styrts av vår begränsade kunskap och förståelse inom området. Genom att använda oss av en mer flexibel intervjumetod kunde istället intervjupersoner, med större kunskap och förståelse för området, styra in på det som de tyckte var intressant och relevant i ämnet. Svagheten blir, som tidigare nämnts, att brister eller möjliga avsaknader av vissa punkter i arbetet inte berörs.

I ett bedömande syfte hade det varit enklare att jämföra resultaten i en kvantitativ intervjumetod (Bryman 2008, s. 412), exempelvis genom att enbart skicka ut intervjufrågor via mail. Vid skrivna svar kan respondenten formulera sina svar tydligt och frågorna hade också varit mer precisa. Det är dock osäkert vilket gensvar en enkät hade resulterat i då frågorna som ställdes krävde omfattande svar vilket kanske inte helt lämpar sig för en enkät. Frågan är också om respondenterna hade haft tid för en enkät och prioriterat att sätta sig ner och svar på frågorna.

Inför intervjuerna skickade vi ut en intervjuguide till respondenterna då det efterfrågades av en respondent. Guiden gjorde att både intervjuaren och respondenten var införstådda med intervjuens syfte och mål vid intervjuens början, vilket även gav oss en viss garanti för att de frågor vi sökte svar på faktiskt skulle besvaras. Vid intervjutillfällena fick vi svar från respondenterna att de uppskattade intervjuguiden, då den gett dem möjlighet att förbereda sig på frågorna. För en av respondenterna, som inte har det berörda ämnet som huvudarbetsuppgift, var det av särskild vikt att på förhand få frågorna för att relevanta svar skulle kunna ges. Intervjuguiden hade även en viktig funktion för vår egen del då det fick oss att konkretisera vilka frågor och ämnen vi fann relevanta. Eftersom vi genomförde intervjuerna på olika håll var det av särskild vikt att tillsammans formulera gemensamma frågor och utgå från samma intervjuguide. Vi upplevde det inte som en nackdel att vi genomförde intervjuerna enskilt men vid möjlighet skulle vi ha föredragit att ha genomfört dem tillsammans.

Att intervjua personer på plats i de olika städerna resulterade i en möjlighet att besöka stadsmiljön som de arbetar i. Detta ökade vår förståelse för deras arbete, men gav också en chans att se med egna ögon på de miljöer som intervjupersonerna berättat om och därmed en möjlighet att se om deras visioner stämde överens med verkligheten.

Avgränsningar

I efterhand kan vi konstatera att tre kommuner var en lagom arbetsbörda och gav tillräckligt underlag för diskussion. Om vi hade valt att fokusera på en kommun istället hade arbetet gått djupare men en relevant samtidsbild hade varit mycket svårare att se utan att ha någonting att jämföra den enstaka kommunen med.

Relevansen av vår studie

Jämförelsen, som utgör kärnan i uppsatsen, grundas på tre personers synpunkter och uppfattning av deras kommuns arbete med stadsmiljö. Jämförelsen blir därför subjektiv och färgas av deras erfarenheter, åsikter och strävan. Genom att intervjua fler personer från varje kommun hade uppsatsens kredibilitet stärkts och andra aspekter hade kunnat fångas upp. Det hade även varit intressant att intervjua personer på andra befattningar som på olika vis är med och påverkar stadsmiljön. Hur uppfattar och hur medvetna är exempelvis anläggningsarbetare och medborgare om stadsmiljön? Känner de av kommunens strävan med stadsmiljön?

Slutsats

Sammantaget kan vi konstatera att de riktlinjer och mål som finns kring arbetet med en attraktiv stadskärna ser väldigt lika ut i de olika kommunerna, men hur de sedan genomförs skiljer sig åt beroende på städernas olika förutsättningar. Denna undersökning har visat på några återkommande teman i kommunernas stadsmiljöarbete. Först och främst handlar det om identitet och profilering, kommunerna värnar starkt om den lokala identiteten och arbetar mycket med sina specifika profileringar, delvis som ett varumärke. Synen på bilismen är också något som delas av samtliga kommuner. Bilen har tidigare dominerat gaturummen i kommunerna men alla arbetar idag med projekt som prioriterar gångtrafikanter och cyklister före bilar.

Det tredje gemensamma temat som kunde urskönjas handlar om samarbetet med andra aktörer. Samtliga kommuner påvisar det essentiella i att näringsliv, fastighetsägare och rådande politik strävar åt samma håll som kommunen och är överens om de mål som satts upp i de olika styrdokument som används. Den roll som den fysiska utformningen faktiskt spelar i stadsmiljöarbetet är kanske därför inte lika stor som vi landskapsarkitektstudenter gärna vill tro.

Slutligen kan vi också se att riktlinjerna för stadsmiljöarbetet i de olika städerna är av liknande karaktär. De handlingsprogram som främst används i kommunerna är Stadsmiljöprogram, Översiktsplan samt olika typer av fördjupade styrdokument som t.ex. Centrumutvecklingsplan eller strategi- och måldokument för stadsutveckling. Översiktsplanerna i de olika städerna har mycket gemensamt med varandra och stadsmiljöprogrammen behandlar i stort sett samma frågor fast i olika städer.

En möjlig vidareutveckling av uppsatsen skulle kunna vara att göra fler jämförelser av andra städer och ställa mot detta resultat. Skulle tendenserna fortfarande vara desamma? Ett annat alternativ är att undersöka hur arbetet i de svenska kommunerna står sig globalt sett. Är synen på stadsmiljöarbetet liknande? Strävar andra länder efter samma mål?

Referenser

- AB handelns Utredningsinstitut. (2010-09). *Konsumentundersökning - Cyklisternas betydelse för handeln i Växjö centrum*. [Elektronisk]. AB Handelns Utredningsinstitut. Tillgänglig:
<http://www.resenarsforum.se/files/Cyklisternas%20betydelse%20f%C3%B6r%20handeln%20i%20V%C3%A4xj%C3%B6%20centrum.pdf> [2013-05-23]
- Arnstberg, K.-O., Bergström, I. (2001). *Åtta postulat om planering av staden som livsmiljö*. Stockholm: Formas
- Berntsson, V. (1996). *Den måttfulla staden*. Stadsmiljöavdelningen. Karlskrona: Boverket,
- Berntsson, V. (2002). *Stadsplanera istället för trafikplanera och bebyggelseplanera*. Boverket. Karlskrona
- Bryman, A. (2008). *Samhällsvetenskapliga metoder*. Spanien: Graphicems
- Boverket. (2009). *God bebyggd miljö i kommunerna – Resultat från miljömålsenkäten 2006–2009*. [Elektronisk]. Boverket. Tillgänglig:
http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2009/God%20bebyggd%20milj%C3%B6%20i%20kommunerna_milj%C3%B6enk%C3%A4ten.pdf (2013-05-28)
- Boverket. (2010). *Fördjupning av och tillägg till översiktsplan*. Tillgänglig:
<http://www.boverket.se/Planera/Kommunal-planering/Oversiktsplanering/Tillagg-till-oversiktsplaner/> [2013-05-09]
- Boverket. (2011). *Översiktsplanering*. Tillgänglig:
<http://www.boverket.se/Planera/Kommunal-planering/Oversiktsplanering/> [2013-05-09]
- Carmona, M., Heath, T., Oc. T., Tiesdell. S., (2010). *Public places urban spaces: the dimensions of urban design*. Amsterdam:Elsevier
- City Östersund. (2010-10-12). *Om City Östersund*. Tillgänglig:
<http://www.cityostersund.se/start/index.php/cityostersund/54-om-cityostersund> [2013-05-09]
- Community PlanIt. (2013). About Community PlanInt. Tillgänglig:
<https://communityplanit.org/about/> [2013-05-30]
- Cullen, G. (1996). *The concise townscape*. Oxford: Butterworth-Heinemann
- Gatukontoret Malmö och Malmö Stadsbyggnadskontoret. (1998). *Malmö stads-miljöprogram*. [Elektronisk]. Malmö Stad. Tillgänglig:
<http://www.malmo.se/download/18.7101b483110ca54a562800014025/Malm%C3%B6stadsmilj%C3%B6programwebb.pdf> [2013-05-09]
- Gehl, J., Koch, J. (2006). *Life between buildings: using public space*. Copenhagen: Danish Architectural Press
- Jacobs, J. (2011). *The death and life of great American cities*. New York: Modern Library
- Johansson, R. (2002). *Ett explikativt angreppssätt – fallstudiemetodikens utveckling, logiska grund och betydelse i arkitekturforskningen*. I Nordisk Arkitekturforskning, Vol.15, No.2, 2002. Nordic Journal of Architectural Research.

- Kulturdepartementet. (1998). *Framtidsformer - Handlingsprogram för arkitektur, formgivning och design*. [Elektronisk]. Proposition. Stockholm: Kulturdepartementet. Tillgänglig: <http://www.regeringen.se/content/1/c4/25/65/e36cce6d.pdf> [2013-05-09]
- Linnéuniversitetet. (2012-08-29). *Detta är Linnéuniversitetet*. Tillgänglig: <http://lnu.se/om-lnu/detta-ar-linneuniversitetet> [2013-05-11]
- Malmö Stad, Malmö Högskola. (2008). *Plattform för Kunskapsstaden Malmö*. [Elektronisk]. Malmö stad. Tillgänglig: <http://www.malmo.se/download/18.5d8108001222c393c008000104605/wwwkuns-kapsstaden.pdf> [2013-05-09]
- Malmö stad. (2010). *Insikt- Öresundsbron 10 år*. [Elektronisk]. Malmö stad, stadskontoret. Tillgänglig: http://www.malmo.se/download/18.4d147ba1286e5bcbb4800028371/INSIKT+%C3%96resundsbron+10+%C3%A5r_3.pdf [2013-05-09]
- Malmö högskola. (2013). *Om Malmö Högskola*. Tillgänglig: <http://mah.se/Om-Malmo-hogskola/fakta-statistik/> [2013-05-09]
- Malmö stad. (2013a). *ÖP 2012- planstrategi*. Utställningsförslag.[Elektronisk]. Malmö stad. Tillgänglig: http://www.malmo.se/download/18.723670df13bb7e8db1bc547/OP2012_planstrategi_utstallningsforslag_web_jan2013.pdf [2013-05-09]
- Malmö stad. (2013b). *Hej Centrum*. Tillgänglig: <http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Malmos-stadsmiljo/Paverka-stadsmiljon/Hej-Centrum.html> [2013-05-09]
- Malmö stad. (2013c). *Historien om Citytunneln*. Tillgänglig: <http://www.malmo.se/Kommun--politik/Vart-Malmo/Vart-Malmo-artiklar/12-8-2010-Historien-om-Citytunneln.html> [2013-05-09]
- Mittuniversitetet. (2012-05-23). *Nationellt vintersportcentrum*. Tillgänglig: <http://www.miun.se/nvc> [2013-05-09]
- Möllerström, A. (2009) *På spaning efter den andre - en studie av Malmös offentliga rum och stråk*. Examensarbete 30 hp. [Elektronisk]. Blekinge Tekniska Högskola. s. 18. Tillgänglig: [http://www.bth.se/fou/cuppsats.nsf/all/4e9f7af753b30acac12575b100307135/\\$file/p%C3%A5%20spaning%20efter%20den%20andre%201.pdf](http://www.bth.se/fou/cuppsats.nsf/all/4e9f7af753b30acac12575b100307135/$file/p%C3%A5%20spaning%20efter%20den%20andre%201.pdf) [2013-05-28]
- Citerar Johansson, Thomas & Sernhede, Ove (2006) *Den industriella epoken: Göteborg och Malmö*. En bakgrund I Johansson, Thomas & Sernhede, Ove (red) (2006). *Storstadens omvandlingar. Postindustrialism, globalisering och migration*. Göteborg: Bokförlaget Daidalo
- Nationalencyklopedin. (2013a). *Globalisering*. Tillgänglig: <http://www.ne.se/globalisering> [2013-05-09]
- Nationalencyklopedin. (2013b). *Malmö*. Tillgänglig: <http://www.ne.se/lang/malmo/249747> [2013-05-09]
- Nationalencyklopedin. (2013c). *Växjö*. Tillgänglig: <http://www.ne.se/v%C3%A4xj%C3%B6/348186> [2013-05-09]
- Nationalencyklopedin. (2013d). *Östersund*. Tillgänglig: <http://www.ne.se/lang/ostersund/353507> [2013-05-09]

- Naturvårdsverket. (2013-02-10). *Miljökvalitetsmålen*. Tillgänglig: <http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Sveriges-miljomal/Miljokvalitetsmalen/> [2013-05-09]
- Naturvårdsverket. (2013-02-18). *Precisering av God bebyggd miljö*. Tillgänglig: <http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Sveriges-miljomal/Miljokvalitetsmalen/God-bebyggd-miljo/Precisering-av-God-bebyggd-miljo/> [2013-05-09]
- Nyström, J. (2003). *Planeringens grunder - en översikt*. Polen: Studentlitteratur
- Olsson, S. (2000). *Stadens attraktivitet och det offentliga stadslivet*. [Elektronisk]. Umeås Universitet. Tillgänglig: http://www.cerum.umu.se/digitalAssets/19/19128_cwp_24_00.pdf [2013-05-20]
- Regeringskansliet. (2007-01-12). *Framtidsformer - Handlingsprogram för arkitektur, formgivning och design*. Tillgänglig: <http://www.regeringen.se/sb/d/108/a/2565> [2013-05-09]
- Smålandsposten. 2010-05-06. *Växjö tog hem priset som årets stadskärna*. Tillgänglig: [http://www.smp.se/nyheter/vaxjo/vaxjo-tog-hem-priset-som-arets-stadskarna\(1911984\).gm](http://www.smp.se/nyheter/vaxjo/vaxjo-tog-hem-priset-som-arets-stadskarna(1911984).gm) [2013-05-20]
- Svenska Stadskärnor. (2013). *Välkommen till svenska stadskärnor*. Tillgänglig: http://www.svenskastadskarnor.se/Hem/Välkommen%20till%20Svenska%20Stadskärnor/.pg_167 [2013-05-30]
- Tornberg, P. & Hansen, M. (2007-03) *Stadskärneutveckling*. [Elektronisk]. Vägverket. Tillgänglig: http://publikationswebbutik.vv.se/upload/2959/2007_33_stadskarneutveckling_processer_och_arbetsatt.pdf [2013-05-28]
- Vinterparken. (2013). *Om Vinterparken*. Tillgänglig: <http://www.vinterparken.se/parser.php?did=1:5> [2013-05-09]
- Växjö Citysamverkan. (2013). *Om oss*. Tillgänglig: <http://www.vaxjocity.se/om-oss/> [2013-05-28]
- Växjö kommun. (1992). *Förslag till fördjupad översiktsplan för riksintresset rutnätsstaden med Östrabo och Biskopsgärdet*. [Elektronisk]. Växjö Kommun. Tillgänglig: <http://www.vaxjo.se/upload/www.vaxjo.se/Kommunledningsförvaltningen/Planeringskontoret/FÖP%20rutnätsstaden.pdf> [2013-05-20]
- Växjö kommun. (2005). *Översiktsplan 2005- Planeringsförutsättningar*. [Elektronisk]. Växjö kommun. Tillgänglig: <http://www.vaxjo.se/upload/www.vaxjo.se/Kommunledningsförvaltningen/FÖP/ÖP%20Kommunen/2.%20Planeringsforutsattningar.pdf> [2013-05-11]
- Växjö kommun. (2008). *Stadsmiljöprogram*. [Elektronisk]. Växjö kommun. Tillgänglig: [http://www.vaxjo.se/upload/www.vaxjo.se/Tekniska%20förvaltningen/Gator_trafik/Stadsmiljöprogram%20\(17MB\).pdf](http://www.vaxjo.se/upload/www.vaxjo.se/Tekniska%20förvaltningen/Gator_trafik/Stadsmiljöprogram%20(17MB).pdf) [2013-05-28]
- Växjö kommun (2010-04-20). *Miljöprogram*. [Elektronisk] Växjö kommun. Tillgänglig: http://www.vaxjo.se/upload/www.vaxjo.se/Kommunledningsf%c3%b6rvaltningen/Planeringskontoret/Milj%c3%b6dokument%20och%20broschyrer/Miljoprogrammet_sv.pdf [2013-05-28]

- Växjö kommun. (2012-02-28). *Växjö kommuns översiktsplan- del Växjö stad*. [Elektronisk]. Växjö stad. Tillgänglig: [http://www.vaxjo.se/upload/www.vaxjo.se/Kommunledningsförvaltningen/Planeringskontoret/Översiktsplanen/Översiktplan_webb\[1\].pdf](http://www.vaxjo.se/upload/www.vaxjo.se/Kommunledningsförvaltningen/Planeringskontoret/Översiktsplanen/Översiktplan_webb[1].pdf) [2013-05-09]
- Växjö kommun. (2013-02-25). *Utmärkelser*. Tillgänglig: <http://www.vaxjo.se/Miljo--klimat/Miljoarbete-i-Europas-gronaste-stad/Uppfoljning-/Utmarkelser/> [2013-05-20]
- Växjö kommun. (2013-05-23). *Om Växjö*. Tillgänglig: <http://www.vaxjo.se/Kommun--politik/Om-Vaxjo/> [2013-05-28]
- Ylander, H. (2003). *Urbanisering och tätortsutveckling i Sverige*. Sweden, 1993. I Markanvändningen i Sverige, 2. utg. ed, Sveriges officiella statistik. Stockholm: SCB
- Åström, K. (1993). *Stadsplanering i Sverige*. Stockholm: Byggförlaget
- Östersunds Kommun. (2009-05-13). *Tillgänglighetsguiden*. Tillgänglig: <http://ostersund.se/omostersund/tillganglighetsguiden.4.6d7b3a0a11c4863a316800017085.html> [2013-05-09]
- Östersunds Kommun. (2010-05-03). *Historia*. Tillgänglig: <http://ostersund.se/omostersund/historia.4.1fb865ac11a6cbd5d2080002663.html> [2013-05-09]
- Östersunds Kommun. (2012-10-16). *Centrumutveckling*. Tillgänglig: <http://ostersund.se/boleva/centrumutveckling.4.7f28657312becb03a0b80007904.html> /Plan för centrumutveckling (PDF) [2013-05-09]
- Östersunds Kommun. (2013-01-25). *Skidstadion*. Tillgänglig: <http://ostersund.se/omostersund/skidstadion.4.1fb865ac11a6cbd5d2080002675.html> [2013-05-09]
- Östersunds kommun. (2013-03-06). *Östersund Creative City of Gastronomy*. Tillgänglig: <http://ostersund.se/omostersund/mathuvudstadenostersund.4.2292b2112b11aab8d880002957.html> [2013-05-09]
- Östersunds Kommun. (2013-03-25). *Östersund 2040*. Tillgänglig: <http://ostersund.se/boleva/samhallsplaneringochbyggande/oversiktsplanerpagina/ostersund2040.4.3c31d42513b677a33ab273.html> / Strategier (PDF) [2013-05-09]
- Östersunds Kommun. (2013-04-04). *Om oss*. Tillgänglig: <http://ostersund.se/omoss.4.70b319e21165befadb9800014712.html> [2013-05-09]