

Stadspolitik i Norden – Fallstudier kring

Hållbar stadsomvandling

- Förtätning med kvalitet

Malin Hansen, Kai Böhme, John Jørgensen och Sara Ringö



Nordregio 2004

Nordregio Working Paper 2004:1
ISSN 1403-2511

Nordregio - the Nordic Centre for Spatial Development
PO Box 1658
S-111 86 Stockholm, Sweden
Tel. +46 8 463 5400, fax: +46 8 463 54 01
e-mail: nordregio@nordregio.se
website: www.nordregio.se

Nordic co-operation

takes place among the countries of Denmark, Finland, Iceland, Norway and Sweden, as well as the autonomous territories of the Faroe Islands, Greenland and Åland.

The Nordic Council

is a forum for co-operation between the Nordic parliaments and governments. The Council consists of 87 parliamentarians from the Nordic countries. The Nordic Council takes policy initiatives and monitors Nordic co-operation. Founded in 1952.

The Nordic Council of Ministers

is a forum for co-operation between the Nordic governments. The Nordic Council of Ministers implements Nordic co-operation. The prime ministers have the overall responsibility. Its activities are co-ordinated by the Nordic ministers for co-operation, the Nordic Committee for co-operation and portfolio ministers. Founded in 1971.

Stockholm, Sweden
2004

Förord

Denna rapport är en del av avrapporteringen av projektet *Stadspolitik – hållbar utveckling av städer*. Projektet som påbörjades under sommaren 2002 har för avsikt att ta fram en sammanställning över de nordiska ländernas stadspolitik samt presentera exempel på fallstudier kring hållbar stadsomvandling från olika städer i Norden för att främja den allmänna dialogen och utbytet av erfarenheter. I samband med projektet anordnades dessutom ett seminarium om *Spatial Planning for Sustainable Development* i juni 2003.

De fallstudier, som läggs fram här, är utvalda så att de visar hur det har arbetats med hållbarhetsprincipen i de nordiska länderna. Gemensamt för de utvalda projekten är, att de alla har för avsikt att arbeta med kvalitetsmässig förtätning i samband med omvandling av äldre, stadsnära hamn- och industriområden. Syftet med fallstudierna är att försöka få en första inblick i vilka metoder och verktyg som används i det praktiska arbetet som pågår runt om i Norden kring förtätning med kvalitet.

Fallstudierna kommer senare att kompletteras med ytterligare fallstudier och ingå i den slutliga avrapporteringen i form av en Nordregio-rapport, som kommer ut våren 2004. I denna rapport kommer vikt att läggas vid de drivkrafter som karakteriserar den aktuella stadsutvecklingen, samt de utmaningar som stadspolitiken och stadsplaneringen står inför i samband med implementeringen av hållbarhetsprinciperna. Speciellt de lokala myndigheternas handlingsperspektiv för att tillrättalägga det hållbara planeringsarbetet, såväl internt i organisationen som externt i förhållande till andra aktörer och partners, kommer att diskuteras ingående i den kommande rapporten.

Denna rapport är författad av Malin Hansen, Kai Böhme, John Jørgensen och Sara Ringö, med värdefulla inspel från kollegor, bland annat Karin Bradley och Tuija Hilding-Rydevik, båda från Nordregio, representanten för uppdragsgivaren Wilhelm Torheim, Miljøverndepartementet i Oslo, Erik Plathe på Asplan Viak, Britt Vorgod Pedersen på Miljøministeriet i Köpenhamn, Lars Husberger på Boverket, Tiina Tihlman på Miljöministeriet i Helsingfors samt kontaktpersoner för de olika fallstudierna.

Skeppsholmen, januari 2004

Innehållsförteckning

1. Inledning	7
Stadspolitik och -planering	7
Hållbar stadsutveckling	9
Kompaktstaden	11
Sammanfattning	12
2. Stadspolitik i Norden – hållbar utveckling av städer	14
Nordiska särdrag	14
Mål och drivkrafter för stadspolitik i Norden	15
Aktörer med ansvar för stadspolitik	19
3. Fallstudierna – bakgrund och undersökningsmetod	20
Syfte	20
Val av fallstudier	20
Metod och källor	21
Bakgrund till strukturen på jämförelsen av fallstudierna	21
4. Fallstudiebeskrivningar	23
Västra hamnen i Malmö – projekt med långtgående och nydanande miljöprogram och arbetssätt	23
Papirfabrikken i Silkeborg – en snabb process under ledning av privat utvecklingssällskap	28
Urban sjøfront i Stavanger – en komplex process med många aktörer och stark fokus på hållbar stadsutveckling	36
Gamla hamnen i Reykjavik – delaktighet i centrum i nyligen påbörjad förstärkning av stadskärnan	44
Västra hamnen i Helsingfors – projekt med start innan begreppet hållbar utveckling kom på agendan	49
5. Sammanfattning av fallstudierna	57
Allmän jämförelse av fallstudierna	57
Synen på förtätning och utbyggnad på råmark i de olika kommunerna	59
Metoder och verktyg i förhållande till de speciellt utvalda faktorerna	60
Ytterligare metoder och verktyg	63
Den allmänna synen på ”förtätning med kvalitet”	65
6. Uppföljningsaktiviteter	67
Frågor för fortsatt dialog	67
Referenser	70

1. Inledning

Städerna utmanas på nytt. Globaliseringen, internationaliseringen och den europeiska integrationen sätter nya ramar för stadsutvecklingen och stadsomvandlingen och städerna förändras ekonomiskt, socialt och kulturellt. Tillväxt- och välfärdsrättigheter måste ta hänsyn till detta. Samtidigt ger erkännandet att våra resurser är begränsade och att miljöpåverkan i hög grad är beroende av faktorer såsom boställningsmönster, transportsystemets utformning och befolkningens levnadssätt, anledning till att tillväxt- och välfärdsrättigheter måste göras under noga övervägning av miljömässiga aspekter. Överordnat sett är detta bakgrunden till att hållbar stadsomvandling har kommit i fokus i de nordiska länderna under de senaste årtiondena. Samtidigt kan man konstatera att stadsplanering och stadspolitik genomgår en organisatorisk och institutionell förändring i nuläget. Offentliga myndigheter ingår till exempel i partnerskap och utvecklingssällskapskonstruktioner med andra aktörer på den stadspolitiska arenan. Detta betyder att avvägningen mellan ekonomiska, sociala och miljömässiga hänsyn till viss utsträckning kommer att äga rum i forum som karakteriseras av deltagande av flera aktörer, offentliga som privata. Man kanske skulle kunna tro att det utvecklingsstryck som följer av internationaliseringen och den europeiska integrationsprocessen samt Brundtland-rapportens brett accepterade idéer, skulle medföra att stadsplanerare och stadspolitiska aktörer runt omkring i de nordiska länderna skulle använda samma instrument i försöken att etablera länkar mellan ekonomiska, sociala och miljömässiga hänsyn, men skillnaderna länderna emellan, till exempel vad avser boställningsmönster, transportvanor, planeringstraditioner och skillnader med hänsyn till implementeringen av nya stadspolitiska forum, ger anledning till en ganska stor variation.

Stadspolitik och -planering

Efterkrigstidens kraftiga stadsutveckling kanaliserades i önskad riktning genom stadsplaneringen, som utvecklade sina metoder och sitt instrumentarium i takt med utmaningarna. En bärande princip i stadsplaneringen blev markanvändningsplanering, i och med att man härigenom kunde ange – och åtskilja – lokaliseringen av olika funktioner. Härmed var avsikten att bygga upp fungerande stadsdelar med en lämplig blandning av till exempel bostäder och serviceutbud. Retrospektivt kan man se att möjligheterna till att utveckla denna funktionalistiska princip i hög grad berodde på möjligheten att omvandla arealer, som inte tidigare hade varit bebyggda, till stadsändamål. Under 1950- och 1960-talets expansionsvänliga och tillväxtoptimistiska klimat var politiker i stor utsträckning villiga att omvandla jordbruksmark till stadsändamål – med användning av stadsplaneringens zoneringsprinciper. Offentliga myndigheter bidrog till detta bland annat genom aktiva markuppköp och expropriering. Senare har omvandlingen av jordbruksmark blivit ett mer omdiskuterat ämne.

Till skillnad från den expansiva stadsutvecklingsfasen är nutiden i högre grad karakteriserad av stadsomvandling. Nu omvandlas arealer som använts till andra stadsändamål. Sett i förhållande till indragningen av råmark innebär denna stadsomvandling andra planeringsmässiga överväganden, genom att hänsyn nu måste tas till de omkringliggande funktionerna med hänsyn till exempelvis trafikmässiga, föroreningsmässiga och estetiska aspekter. Den nutida stadsomvandlingen är dessutom ofta karakteriserad av en situation med ökad komplexitet med hänsyn till ägarförhållanden och aktörskonstellationer. De komplexa ägarförhållandena beror inte minst på att

många omvandlingsprojekt nu involverar olika typer av markägare som till och med kan ha divergerande intressen i förhållande till utvecklingsriktningen och – hastigheten. Dessutom är entreprenörerna i regel intresserade av att kunna råda över större byggplatser vilket betyder att stadsomvandlingen kan åtföljas av ofta långvariga uppköp av ett större antal fastigheter. De mer komplexa aktörskonstellationerna tar sig bland annat uttryck i partnerskapsbildningar och utvecklingssällskap. Då dessa kan ge plats åt offentliga aktörer kan dessa i princip mycket väl tänkas göra omvandlingsprocessen mer effektiv och smidig. Hur det än är, så är de i sig själva ett uttryck för den ökade komplexiteten som omger stadsomvandlingsuppgifter. Härtill kommer att stadsplaneringen ofta måste anpassas efter en rad stadspolitiska initiativ.

Överallt i världen ses ett ökande intresse för nya stadspolitiska initiativ. Dessa initiativ spänner från fristående, men ofta storslagna, insatser – som till exempel revitalisering av hamnområden – till breda program, som siktar mot att länka samman initiativ som i princip skulle ha effekter på stadens samlade närings-(ekonomiska), sociala, kulturella och miljömässiga funktionssätt. De nya stadspolitiska initiativen innebär ofta att offentlig uppgiftstillsyn och skattefinansiering överges till förmån för nya organisationsfinansierings- och styrningsprinciper. Hittills icke skådade aktörskonstellationer, där offentliga myndigheter arbetar på tvären av administrativa nivåer och myndighetsområdesgränser och där det etableras nya samarbetsformer mellan offentliga och privata aktörer, dyker upp på den stadspolitiska arenan. De senaste årens stadspolitiska satsningar bygger till viss del vidare på de erfarenheter som har uppnåtts genom sanerings- och stadsförnyelseinsatser inom den västliga världens storstäder, eftersom många av de aktuella strategierna likaledes siktar på att omvandla stadsdelar och kvarter så att de matchar tidens krav. Men det är också intressant att motiven för många av de nya stadspolitiska initiativen så att säga hämtas utanför stadsgränsen. Globaliseringen, öppningen av den östeuropeiska marknaden och den europeiska integrationsprocessen i EU-regi uppfattas av de politiska beslutsfattarna i de västeuropeiska storstäderna som processer som ställer stadsregionerna inför nya utmaningar och möjligheter. Under 1990-talet har dessa beslutsfattare därför i ökande grad känt sig tvungna att positionera sina stadsregioner i förhållande till andra europiska stadsregioner. Huvudargumentet har varit att en proaktiv, entreprenörmässig, politisk insats, med stöd från en bred skara av stadspolitiska aktörer, skulle kunna frigöra utvecklingsdynamiska processer inom stadsregionen, i bästa fall på ett sätt som skulle göra stadsregionerna rustade att stå emot negativa tillväxt- och välfärdsmässiga konsekvenser av globaliseringen. Rädslan för att globaliseringens vindar skall föra tillväxten till några andra ställen, om man inte agerar, är med andra ord en faktor som utövar avgörande inflytande på dagens stadspolitiska diskurs.

Nyorienteringen av stadspolitiken har lett till att det klassiska forskningstemat rörande städer och stadsregioners utvecklingsdynamik har förskjutits i riktning mot en diskussion om nationella och subnationella, organisatoriska och institutionella förhållandens betydelse för stadsregioners vidare utveckling i såväl positiv som negativ mening.

Det är på samma sätt ganska tidstypiskt att stadspolitiken formuleras på tvären av gränsen mellan det offentliga och det privata. Detta hänger bland annat samman med den orientering mot tillväxtorienterade mål som har ledsagt globaliseringen: beslutsfattarna i all världens storstäder har varit inställda på att positionera storstäderna i den inbördes konkurrensen om investerarnas, de globala spelarnas, gunst. Här har det funnits en utbred uppfattning att dessa entreprenörmässiga, stadspolitiska strategier skul-

le bygga på involverandet av den expertis som finns i den privata sektorn, inom fält såsom strategisk planering och marknadsföring. Samtidigt har den offentliga sektorn i allmänhet utvecklat arbets- och organisationsformer som öppnar upp för en stor mängd samarbeten med olika verksamheter och organisationer. Dessa arbets- och organisationsformer kallas i den engelskspråkiga litteraturen för "governance", och de nya former som berör det urbana som följd "new forms of urban governance". I till exempel Danmark har detta blivit kallat "by-ledelse gennem netværksorganisering" (Kristensen, 1999) och "netværksstyring af byer" (Sehested, 2002). Numera används dock generellt den engelska termen "governance" i de nordiska länderna. Poängen är därmed att själva den form som *governance* i städerna i globaliseringens era antar, är avhängig av förhistorien, den kontext inom vilken den uttänks och implementeras. Trots globaliseringen – och det likartade reaktionsmönstret i många storstäder – varierar governance-formen, vad gäller aktörer, arbetssätt, arbetsmetoder, organisationstyper, konflikthanteringspotential osv.

Hållbar stadsutveckling

När det idag är svårt, för att inte säga omöjligt, att göra prioriteringar mellan tillväxt- och välfärdsorienterade mål inom stadspolitiken och stadsplaneringen utan att tänka på miljöförhållanden, beror detta i hög grad på den politiska och befolkningsmässiga medvind som hållbarhetsbegreppet har haft. Begreppet har vunnit insteg under loppet av bara trettio år. Först som idé om att det etiskt är problematiskt att inte tänka på resursanvändningen i ett generationsperspektiv, till att efterhand utvidgas till att omfatta inte enbart miljömässiga förhållanden, utan även ekonomiska och sociala dimensioner. I nedanstående schematiska översikt har begreppets väg från idé till ledstjärna för nordiska plandiskussioner skissats.

Hållbarhet försöks med andra ord inarbetas i planeringspraktiken. Överordnat sätt innebär implementeringen av hållbarhetsprincipen oftast att planeringens traditionella styrkor accentueras. Hanteringen av mål- och intressekonflikter rörande markanvändningen, samordning av myndighetsnivåer, samordning och avvägning av sektorsintressen samt övervägningar beträffande "miljön" (den fysiska miljön, både det biotiska och den bebyggda miljön, härunder kulturlandskapet, samt den sociala och kulturella miljön) kommer nästan automatiskt i fokus när hållbarhetsprincipen försöks inarbetas. Detta betyder givetvis att planeringsprocesser, procedurer, verktyg och metoder blir intressanta. Nog kräver implementeringen av hållbarhetsprincipen ett visst mått av teknisk insikt men de "klassiska" diskussionerna om stadsplaneringens hantering av målkonflikter samt stadsplaneringsideal kring samordning av myndighetsnivåer och sektorsintressen tränger sig ständigt på.

Händelser och initiativ	Årtal	Bidrag till dagordningen kring hållbara städer
FN:s konferens om mänsklig miljö (UNHCE)	1972	Recommendation I – Planning and Management of Human Settlements for Environmental Quality.
Habitat I (Vancouver)	1976	Etablering av internationellt program för att minska tillväxten inom stadsmässiga områden.
Bildandet av FN:s Centre for Human Settlement (UNCHS)	1978	Specifika förslag om ett mera hållbart levnadssätt i städer och jordbruksområden.
Brundtlandrapporten ges ut (World Commission on Environment and Development Report: Our Common Future, Vår gemensamma framtid)	1987	Kapitel 9 "The Urban Challenge" (Den urbana utmaningen) beskriver behovet av att skapa mer hållbara stadsområden i både de industrialiserade länderna och u-länderna.
FN:s Sustainable Cities Programme	1990	Integration av förslagen om hållbar utveckling från respektive UNCHS och Förenta Nationernas Environment Programme (UNEP).
EU-kommissionens Grönbok om stadsmiljö	1990	Reaktion från europeiska kommissionen och ledande europeiska städer om stadsmässiga miljöfrågor (i förhållande till problemen i jordbruksområden).
Tillsättandet av European Expert Group on Urban Environment	1991	Oavhängig grupp sammansatt av nationella representanter och experter, som skulle överväga hur framtida planering av städer och markanvändning skulle kunna att utveckla de stadsmässiga aspekterna av EU:s miljöprogram.
FN:s konferens om miljö och utveckling (Rio-konferensen)	1992	Kapitel 2 om Agenda 21 – "Att främja en hållbar utveckling av boende och bebyggelse".
Europeiskt program om hållbara städer	1993	Igångsättning av EU-kommissionens expertpanel om stadsmiljön.
Europeisk kampanj om hållbara städer	1994	Koalition av myndigheter från 80 städer och regioner, som verkar för implementering av en politik för hållbara städer.
Rapporten 'European sustainable cities'	1996	Rapporten utarbetades av en grupp experter på stadsmiljö, utsedd av kommissionen. Expertgruppens uppgift var att överväga hur strategier för planering av markanvändning och infrastruktur i städer kan inkorporera ekologiska, sociala, estetiska och kulturhistoriska miljömål, och att ge kommissionen råd om hur stadsmiljöfrågor kan behandlas i gemenskapens miljöpolitik.
Habitat II, Istanbul	1996	Fokus på implementering av lokala Agenda 21 projekt i stadsmässiga områden.
EU-kommissionens handlingsprogram 'Framework for Action for Sustainable Urban Development in the EU'	1998	Målet om en hållbar stadsutveckling är tillsammans med målet om ekonomisk tillväxt grundläggande drivkrafter i EU-kommissionens handlingsprogram.
Nordisk hållbarhetsstrategi "Bæredygtig udvikling - En ny kurs for Norden"	2000	Strategin behandlar framförallt hur man gemensamt kan säkra en hållbar utveckling inom fem tvärgående områden: klimatförändringar, biologisk mångfald och genetiska resurser, havet, kemikalier och livsmedels-säkerhet. Tanken är att strategin ska fungera som utgångspunkt för utformandet av nya delstrategier och således att fler sektorer efterhand skall omfattas av strategin.
Nordiskt handlingsprogram Planläggning som instrument för hållbar utveckling i Norden	2001	Handlingsprogrammet antogs som en uppföljning av den Nordiska hållbarhetsstrategin "Bæredygtig udvikling - En ny kurs for Norden". Handlingsprogrammet innehåller fyra konkreta insatsområden, varav "Stadspolitik - hållbar utveckling av städer är ett".

EU:s sjätte miljöhandlingsprogram	2002	Enligt Artikel 7(h) av EU:s sjätte miljöhandlingsprogram skall en tematisk strategi för stadsmiljö tas fram.
Nordiskt planmyndighetsmötet i Göteborg i augusti 2002	2002	Under mötet framkom önskan om och vikten av att titta närmare på och presentera de instrument som används i de nordiska länderna då det gäller omvandling och förnyelse av existerande städer, speciellt i relation till industri- och hamnområden.
Nordiskt planministtermöte i Helsingfors i oktober 2002	2002	Med utgångspunkt i rapporten "Stadspolitik i Norden - mot en hållbar utveckling av städer" antog planministrarna en rekommendation om nordiskt samarbete om politik för hållbar stadsutveckling. Rekommendationerna är ett led i det påbörjade nordiska samarbetet inom stadspolitikfrågor. I denna poängteras vikten av att det från nordiskt håll och med tanke på politikutvecklingen i Europa är särskilt viktigt att intensifiera den nordiska dialogen om hållbar stadsutveckling. Ett moment i detta anses vara inhämtningen och spridningen av goda exempel på planering och miljövänliga lösningar i de nordiska städerna. Speciellt fokus på stadsförnyelse anses vara en angelägen fråga.
Europeisk konferens "European Cities in a Global Era. Urban Identities and Regional Development" i november 2002	2002	Konferensen anordnades i samband med det danska EU-förmanskapet. På konferensen presenterades Copenhagen Charter 2002 som innehåller tio rekommendationer till hur den framtida stads- och regionala utvecklingen i Europa kan möta de utmaningar som den globala ekonomin innebär.
Rapporten Stadspolitik i Norden - Mot en hållbar utveckling av städer	2003	Rapporten ger en översikt över de nordiska ländernas stadspolitik och avslutas med förslag på frågor för fortsatt dialog. Innehåller rekommendationen som antogs på de nordiska planministrarnas möte i Helsingfors i oktober 2002.

Större internationella, europeiska och nordiska initiativ i förhållande till hållbar stadsutveckling. Anm.: Egen sammanställning, inspirerad av Whitehead (2003)

Man kunde kanske tro att implementeringen av hållbarhetsprincipen skulle ge anledning till isomorfi, det vill säga etablering av i stort sett likartade initiativ, eftersom aktörerna skulle följa samma huvudidéer. De igångsatta hållbarhetsstrategierna rymmer också några gemensamma nordiska drag när de jämförs med Kontinentaleuropa, till exempel beroende på traditionen av lokaldemokrati samt medborgardeltagande och samordning inom planeringen. Men skillnaderna med hänsyn till bebyggelsestruktur samt politisk-administrativa och institutionella förhållanden gör det naturligt att planeringsprocesserna och -verktygen anpassas till nationella/regionala förhållanden. Exempelvis kan stadsregioner även inom de enskilda länderna ha ganska olikartade utgångspunkter – och den existerande stadsstrukturen kan i större eller mindre grad tillgodose målsättningen om hållbarhet. Vidare kan det spåras olika sätt att närma sig diskussionen om det lämpliga med en kompaktstad-strategi.

Kompaktstaden

Sambandet mellan hållbarhet och stadens form är för ögonblicket ett av de mest omdiskuterade ämnena. I ena änden av spektret finns argument om att den kompakta staden leder till att transportarbetet reduceras, varvid emissioner begränsas – ett förhållande, som till exempel har framhållits i den finska debatten om stadsform och utsläpp av växthusgaser och i den norska debatten, där det har visats att en särskild areal- och lokaliseringspolitik kan ha betydelse för transportarbetet, utsläppen och biologisk

mångfald. Vidare argumenteras det i detta sammanhang för, att en kompakt stad med många aktiviteter är en förutsättning för att etablera ett effektivt, kollektivt trafiksystem, som är attraktivt för många brukare. Samtidigt skulle utsläppen kunna reduceras ytterligare genom en övergång till mera miljövänliga transportformer. Som motargument hävdas bland annat att en ytterligare förtätning av staden lätt kan komma att få negativa effekter i form av ökade trafikmässiga problem och ökning av markpriser. Sådana prisökningar skulle kunna tvinga funktioner med lägre betalningsvilja eller -förmåga att lokalisera sig i andra stadsområden, till exempel i de yttre delarna av stadsregionen med ökat transportarbete som följd. Andra författare understryker att vinsten med att reducera transportarbetet genom förtätning av stadsstrukturen mycket väl kan uppvägas av den förlust som invånarna skulle uppleva i form av längre avstånd till grönområden och rekreativa funktioner. Grovt sagt, kan man säga att de två ståndpunkterna avspeglar den långa traditionen inom stadsplanering där ”centralister” står mot ”decentralister”, det vill säga planeringsidéer som stödjer idén om en ytterligare förtätning av staden som motsats till en ytterligare utspridning av staden står mot de idéer som pekar på fördelarna med en ytterligare stadsutspridning.

Mellan dessa två poler i debatten finns en rad författare som argumenterar för en ”kompromiss” där den ”extrema” centraliseringen överges till förmån för en utveckling där den oundvikliga decentraliseringen backas upp av försöket att skapa städer och förorter som har tillräcklig volym för att kunna erbjuda en rad servicefunktioner, offentliga som privata. Det handlar därför inte om att göra de centrala stadsdelarna kompakta, utan om att utveckla staden så att den lokala kompaktheten (på stadsdelsnivå) kompletteras med en regional kompakthet som säkrar att transportkanalerna mellan de olika noderna i stadsstrukturen är tillräckligt effektiva, både vad gäller avstånd och restider. I Norden har i stor utsträckning denna synpunkt vunnit företräde.

Stadsplaneringen som traditionellt har eftersträvat de mest lämpliga stadsformerna har med tankarna om en hållbar stadsutveckling fått nytt stoff att diskutera. Genom noga tillrättalagda undersökningar kommer implikationerna av hållbarhet för våra städer att kunna förstås – och möjligheterna för att uppnå nya stadsmässiga kvaliteter genom förtätning att kunna läggas fram.

Sammanfattning

Inte bara skillnader i institutionell uppbyggnad och planeringstradition i de olika nordiska länderna, utan också olikartade förhållanden i de respektive stadsregionerna, ger implementeringen av hållbarhetsidéerna ett ganska mångfaldigt uttryck. Avstampen för analyser av hållbar stadsutveckling i Norden bör därför bli att implementeringen av hållbarhetsstrategier kommer att vara präglade av en blandning av å ena sidan likartade utvecklingsdrag och å den andra sidan mångfald och ”path dependency” (vägvalsberoende, spårbundenhet eller stigberoende). Med det sistnämnda begreppet avses att historiskt vunna erfarenheter influerar mentala bilder, uppfattningar om tekniska och marknadsmässiga möjligheter på ett sätt som påverkar olika aktörers värderingar av framtida möjliga utvecklingsbanor. De val som görs – och det utvecklingsmönster som visar sig – är med andra ord beroende av hittillsvarande förlopp. Analyserna måste därför arbeta med en undersökningsmetod som angriper komplexiteten.

Hållbarhetsbegreppets genomslagskraft i samhällsdebatten har varit synonymt med en situation där politiker och beslutsfattare har pressat på för att ändra politiska prioriteringar – i många fall även innan forskarsamhället har förmått komma med pålitliga

bedömningar av effekterna av diverse initiativ. Nuvarande rapport är ett försök att visa på en rad erfarenheter som redan gjorts med avsikt att kunna lägga tillräkta för mer systematiska undersökningar i framtiden.

2. Stadspolitik i Norden – hållbar utveckling av städer

Från ett nordiskt perspektiv och med tanke på politikutvecklingen i Europa har det inletts en dialog om stadspolitik för en hållbar utveckling av städer i Norden. De gemensamma nordiska förutsättningarna och de skilda perspektiven är en naturlig utgångspunkt för ett nordiskt samarbete för en hållbar utveckling av städer.

Stadspolitik för en hållbar utveckling av städer avser en politik som tillgodoser dagens behov utan att äventyra framtida generationers möjligheter att tillfredsställa deras behov (jmf. Brundtland rapport 1987).

I detta hänseende sträcker sig en hållbar stadspolitik från den lokala nivån till den nationella eller nordiska och över en rad sektorsgränser. En politik för en hållbar stadsutveckling aktualiserar en rad frågeställningar som spänner över ett brett fält och många nivåer; från stadssystem och bebyggelsestruktur, städernas resursförbrukning och transportarbete till den lokala miljösituationen, teknisk försörjning och avfallshantering i stadsdelar samt livsstil, konsumtionsmönster, vardagsmiljön och den byggda miljöns kvaliteter på grannskapsnivå.

Den tematiska bredden av frågan om en politik för hållbar stadsutveckling är en följd av en lika stor bredd vad gäller aktörer som är ansvariga för frågan om stadspolitik och hållbar utveckling av städer.

Nordiska särdrag

Diskussionen rörande stadspolitik i de nordiska länderna skiljer sig delvis från likartade diskussioner på andra håll i Europa. Det finns en rad nordiska särdrag som omfattar såväl städernas utveckling som förutsättningar för (politiskt) beslutfattandet. Dessa påverkar i sin tur den aktuella diskussionen om stadspolitik för en hållbar utveckling av städer.

Vad gäller de nordiska särdragen så vill vi lyfta fram en rad aspekter:

- **Nationella stadssystem**
De nordiska länderna karakteriseras av *obalanserade* stadssystem som i stora delar är präglade av *långa avstånd*, små och mellanstor städer och en tydlig dominans av *huvudstaden*. Klyftan mellan de få nordiska storstäderna och de många mellanstora städerna väcker frågan om det är nödvändig att skilja mellan stadspolitik för storstäder, mellanstora städer och småstäder. Aktuella utvecklingstrender rekommenderar dessutom att se på olika faser som en stad har i sin utveckling (tillväxt, jämvikt, krympande).
- **Mest mellanstora städer med stora funktionella regioner**
I de nordiska länderna handlar frågan om funktionella regioner inte bara om arbetsmarknads- eller pendlingsregioner utan även om samspelet mellan stad och land i till exempel ett kretsloppssystem, och flerkärnighet på regional nivå är en viktig aspekt. Traditionellt behandlas stad och land som skilda världar inom den rumsliga politiken.
- **I europeisk skala goda miljöbetingelser**
I en europeisk jämförelse har de nordiska länderna, och detta gäller även städerna, relativt goda miljöbetingelser och närheten till naturen är en viktig ingre-

diens i stadsbilden; kanske även en fråga om nordisk identitet. I detta sammanhang kan det även nämnas att de nordiska städerna oftast anses ha spridda strukturer med allmänt tillgängliga grönområden. Betydelsen av grön- och kustområden för allmänheten medför större restriktioner gällande privat ägande och exklusiva användningsrätter av dessa.

- **Stark urbanisering under efterkrigstiden**

De nordiska länderna har upplevt stora urbaniseringsvågor under efterkrigstiden. Detta präglar strukturen och bilden av många städer och är idag en viktig aspekt i frågan om stadsförnyelse och lokala identiteter.

- **Prägel av välfärdspolitikens arv**

Städerna och samhällsstrukturen är präglade av ”arvet” efter 1960- och 70-talets välfärdspolitik med starka inslag av bostadspolitik, regionalpolitik samt kommunikationspolitik, konsekvenserna av detta samt efterföljande politiska utvecklingar. Därtill kommer att expansionen av den offentliga sektorn avstannade under 90-talet på grund av ansträngda ekonomiska förhållande.

Mål och drivkrafter för stadspolitik i Norden

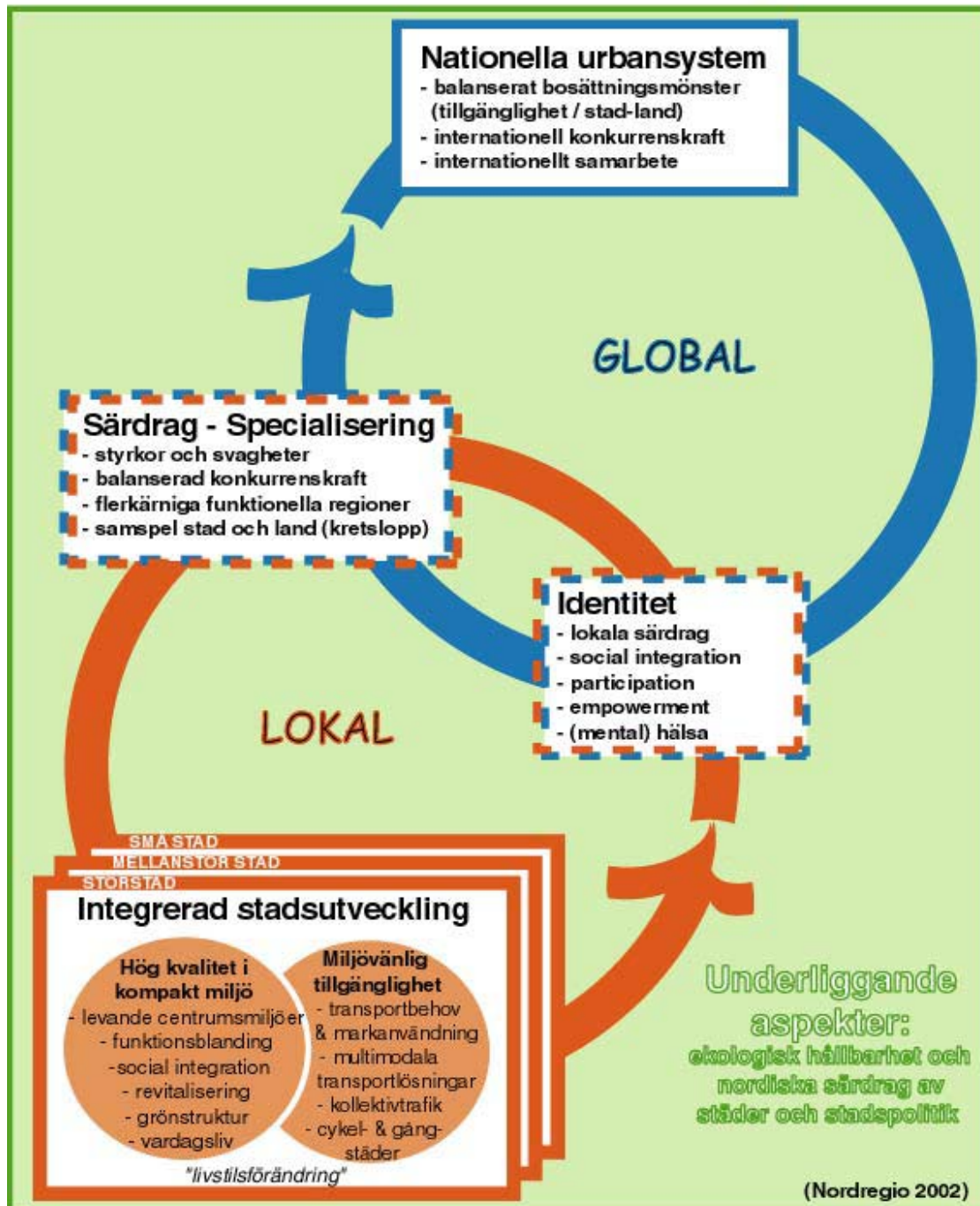
En samlad bild av vad som är stadspolitik för en hållbar utveckling av städer i de nordiska länderna uppnås genom att föra samman de aspekter som underordnades detta område i de enskilda länderna. Genomgången av de enskilda ländernas politik, jfr. Miljöministerierna i de nordiska länderna (2003), visar att skillnaderna länderna emellan inte så mycket ligger i frågan om vad som tas upp under stadspolitik, utan snarare avseende den vikt de olika aspekterna ges.

Förutom Norge har inget land en klar uttalad stadspolitik med tillhörande politiska dokument utan stadspolitiken underordnas andra politikområden eller delas upp i olika segment. Det vill säga stadspolitiken anses falla under olika politikområden och frågan hanteras inom planerings-, miljö- eller regionalpolitiken. Till följd av detta har stadspolitiken varierande tyngdpunkter, som till exempel storstadsområden, innerstäder eller städer som motor för den regionala utvecklingen, och även varierande status i de olika nordiska länderna.

Genomgången av de enskilda ländernas stadspolitik har också visat att man främst kan dela in stadspolitiken i två stora fält som är tätt förknippade med varandra. Det ena fokuserar på den nationella nivån och det andra på den lokala nivån med en tendens till den funktionella regionen. Frågan om en hållbar utveckling kan ses som en permanent underliggande aspekt.

Stadspolitik i Norden:

Drivkrafter för politik för en hållbar utveckling av städer



Nationella stadssystem

Stadspolitiken som fokuserar på den nationella nivån hanterar för det mesta frågan om det nationella tätortssystemet. Nyckelorden i diskussionen är balanserat eller flerkärnigt stadssystem, tillgänglighet, sysselsättning och internationell konkurrens.

Ett flerkärnigt ortssystem på nationell nivå är svårt att uppnå inom de enskilda nordiska länderna på grund av huvudstadens starka dominans, även om balanserad utveckling är ett tema på nationell nivå. Detta samt frågan om ett flerkärnigt system på nordisk nivå kan vara intressanta diskussionspunkter för det nordiska samarbetet.

Bosättningsmönstret på nationell nivå är i synnerhet viktigt i frågan om en hållbar utveckling med hänsyn till debatten om kompakthet eller täthet som tas upp senare.

Internationell konkurrenskraft och samverkan är en annan fråga som diskuteras inom stadspolitiken med fokus på den nationella nivån. Med hänvisning till den europeiska flerkärnighetsdebatten sätts fokus på specifika särdrag eller specialiseringar av de enskilda noderna i ett ortssystem, så att varje nod ska kunna finna en nisch i den nationella och globala konkurrensen. Med hänsyn till hållbar utveckling bör målsättningen främst vara att utveckla ett särdrag för att kunna försvara sin nuvarande status respektive tillskansa sig en lämplig position i det existerande stadssystemet. Tanken rörande specialisering för att klara den internationella konkurrensen får inte förväxlas med ett oändligt tillväxtparadigm.

Nationella och internationella samarbeten mellan städer är viktiga element i konkurrensstrategier som siktar på utvecklingen av lokala och regionala särdrag.

Funktionella regioner – särdrag och identitet

Frågan om lokala och regionala särdrag leder till frågan om den funktionella regionen inte bara som arbetsmarknadsregion utan som platsen för samspel mellan stad och land. I likhet med diskussionen om nationella stadssystem är även på den regionala nivån flerkärnighet eller decentraliserad koncentration en modell för att balansera frågan om kompaktheten. Många frågor rörande till exempel transportbehov, energi och avfall som dominerar den lokala debatten är element i en integrerad region.

I detta sammanhang får frågan om identiteten som står bakom de lokala/regionala särdragen inte underskattas. En stark lokal eller regional identitet förknippas oftast med ansvarstagande för just "sitt" område och kan därmed relateras till livsstilsaspekten som bör vara ett bärande element på vägen mot en hållbar utveckling. Praktiskt sett innebär frågorna om deltagande, partnerskap, "empowerment" och social integration, det vill säga kulturell och social mångfald viktiga aspekter på regional och lokal nivå. Dessa element är avgörande för omsättningen av stadspolitik på den lokala nivån och för uppnåendet av en hållbar utveckling.

Integrerad stadsutveckling på lokal nivå

Tyngdpunkten i de stadspolitiska dokumenten ligger på den lokala nivån. Här framträder främst två aspekter:

- **Hög kvalitet i stadsmässig miljö**
Stadsmässighet, täthet eller kompakthet anses i de flesta politiska dokument som lämpligt medel för att uppnå en hållbar utveckling. Det gäller dock att nå en kompakthet som säkerställer både den miljömässiga hållbarhetens ideal och

de sociala/samhälliga aspekterna såsom god livs- och stadsmiljö.

Kompaktheten relateras oftast till funktionsblandning medan god stadsmiljö omfattar frågor om människornas vardagsliv, identitet och även estetik. Nyckelorden är livliga centrummiljöer, grönstruktur, förortsproblematiken, revitalisering eller stadsförnyelse, social integration, kulturarv som resurs, Agenda 21 arbete, hälsa etc.

Ett flerkärnt, funktionsintegrerat kompakt bosättningsmönster kan kanske uppnå balansen mellan kraven på kompakthet och behovet av goda livsmiljöer.

- **Miljövänlig tillgänglighet**

Frågan om transportbehovet är den främsta drivkraften bakom idén om en god kompakt stadsmiljö som väg till en hållbar utveckling på lokal nivå. Många politiska dokument om hållbar stadsutveckling fokuserar på transportaspekten. Huvudfrågan ligger för det mesta på hur en stadsstruktur (markanvändning / lokalisering) som begränsar transportbehovet uppnås och hur behovet som kvarstår kan tillgodoses på ett miljömässigt adekvat sätt. Detta leder till frågor om multimodala transportlösningar som oftast koncentrerar sig på kollektiv-, cykel- och gångtrafikfrågan.

På den lokala nivån är därmed hållbar utveckling i fokus. Frågor rörande nödvändiga livsstilförändringar och målkonflikter är dock inte besvarade. Sådana målkonflikter skyms igenom frågan om kompakthet, där graden av kompakthet som är optimal för en aspekt inte alls är optimal för en annan. Även om det är bra för den lokala och globala hållbara utvecklingen att till exempel cykla behöver det inte alltid vara bra för den personliga hälsan med tanke på befintliga miljöföroreningar etc.

Städer i ständig förändring

De flesta dokument utgår ifrån att städer befinner sig i ekonomisk och befolkningsmässig tillväxt eller konsolidering. Med tanke på det stora antalet små och mellanstora städer i Norden finns det dock två trender som kan vara värda att beakta. För det första ser vi i allt större grad flyttningstendenser från mindre städer till mellanstora och från mellanstora städer till storstäder. För det andra växer andelen äldre människor i befolkningen. Detta pekar på trender mot en befolkningsminskning om inte invandring kompenserar den naturliga utvecklingen.

	1990	2000	2025	2050	2150
Europa	722	729	702	628	517
Afrika	615	784	1298	1766	2308
Asien	3181	3683	4722	5269	5561
Oceanien	26	30	40	46	51
Nordamerika	282	310	364	392	398
Sydamerika	440	519	697	809	912

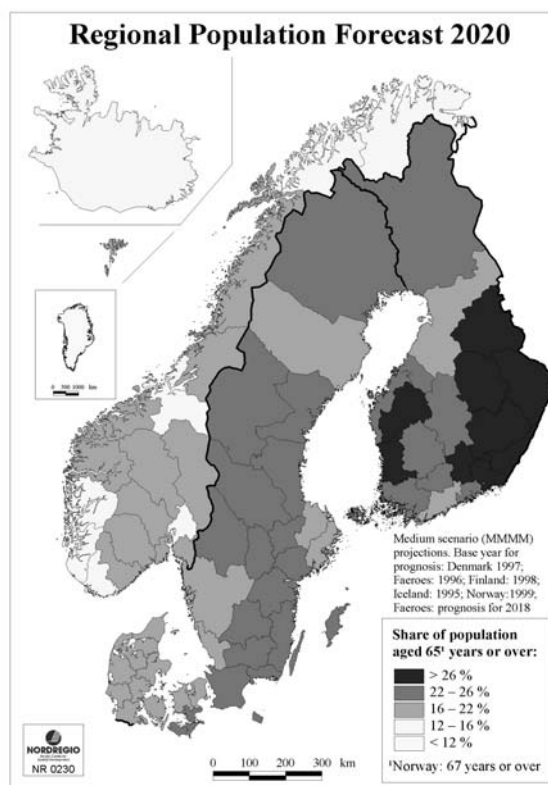
Världens befolkningsutveckling 1990-2150, FN:s regionala prognoser (på mellanlång sikt) i miljoner.

Källa: Förenta Nationerna (2000).

Dessa effekter kommer inte att slå igenom på liknande sätt i alla delar av Norden utan leder antagligen i längden till en ökad polarisering av utvecklingen. Det vill säga medan vissa städer fortsätter att växa eller behålla sin status quo, kommer andra att minska på grund av utflyttning och naturlig befolkningsminskning.

Därmed uppstår frågan om det finns en politik som passar alla städer eller om det kan vara en idé att se på olika typer av städer som befinner sig i olika utvecklingsfaser. I Norden finns det bara ett fåtal storstäder. Merparten av städerna är mellanstora eller små. Dessa typer av städer har olika problem som dessutom värderas olika.

En alternativ vinkling kan vara att se på städer utifrån den utvecklingsfas som de befinner sig i. Storstäderna och en del mellanstora städer befinner sig en fas av tillväxt och expansion, som medför vissa utmaningar med avseende på strävan mot en hållbar utveckling. Å andra sidan har framförallt småstäder en befolkning som minskar vilket medför andra utmaningar vad gäller hållbar utveckling.



Med tanke på dessa trender kan diskuteras om stadspolitik för en hållbar utveckling skulle ta upp frågan om minskning. Denna fråga är i synnerhet aktuell när det gäller småstäder och delvis även mindre industriorienterade stadsregioner. De ovan diskuterade aspekterna såsom kompaktitet etc. är nog inte lika enkla att tillämpa på städer med negativ befolkningsutveckling som på städer med växande behov för markanvändning.

Aktörer med ansvar för stadspolitik

I de enskilda nordiska länderna är ansvarsfördelningen mellan de olika departementen lika varierande som de ämnen som underordnas stadspolitiken. I Danmark är det till exempel fem olika departement som delar olika ansvarsområden mellan sig (Miljøministeriet, Økonomi- og erhvervsministeriet, Ministeriet for Flygtninge, Indvandrere og Integration, Socialministeriet och Trafikministeriet) medan det i Finland är Miljöministeriet och Inrikesministeriet som delar på ansvaret.

Utöver den formella fördelningen mellan olika departement finns det i några länder även tvärsektoriella organ som handskas med den nationella stadspolitiken, till exempel storstadsdelegationen i Sverige, samarbetsgrupp för regioncentra- och stadspolitik i Finland eller storbyforum i Norge.

En blick på aktörsspektret i vilket nordiskt land som helst illustrerar att stadspolitik ses som ett politikområde som kräver samspel mellan olika sektorer. Det vill säga så fort man ser stadspolitiken i hela sin bredd och inte reducerar den till fysiska planeringsfrågor involveras en stor rad sektorer och aktörer med olika ansvar.

3. Fallstudierna – bakgrund och undersökningsmetod

Som nämnts i inledningen till denna rapport finns ett allmänt intresse av att lyfta fram de nordiska erfarenheterna inom hållbar stadsomvandling. Det specifika fokus som valts för denna studie är ”förtätning med kvalitet” som *en* möjlig strategi att skapa en hållbar stad. Detta kapitel anger syftet med fallstudierna, redogör för valet av de fem fallstudierna, undersökningsmetoden samt bakgrunden till strukturen på jämförelsen av fallstudierna, som redovisas i kapitel fem.

Syfte

Syftet med de fem fallstudierna är att försöka få *en första inblick* i vilka metoder och verktyg som används i det praktiska arbetet kring hållbar stadsutveckling som pågår runt om i Norden i relation till ”förtätning med kvalitet”. Det vill säga vi studerar omvandlingar som involverar en återanvändning av redan använda markområden och byggnader, och undersöker hur man försöker säkra att omvandlingen och förtätningen av dessa områden sker med säkerställande av diverse kvaliteter.

Ambitionen har inte varit att presentera en heltäckande bild av hållbar stadsomvandling i de nordiska länderna. Förhoppningarna har varit att kunna lyfta fram några goda initiativ, visa på intressanta erfarenheter, samt vaska fram viktiga problemställningar för vidare belysning i framtida fördjupningsprojekt.

Val av fallstudier

För att underlätta en jämförelse av de olika fallstudierna som skulle studeras inom detta projekt har vi inom de pågående omvandlingarna/förtätningarna i de nordiska städerna, valt att titta på de omvandlingar som sker i äldre hamn- och industriområden. Anledningen till valet av just denna typ av omvandlingar är att detta för närvarande är ett debatterat ämne inom alla de nordiska länderna.

Valet av fallstudier har skett i samarbete med de nordiska planmyndigheterna. Under kontakterna har vi inte givit någon definition på begreppet hållbar stadsutveckling, utan de fallstudier som ingår i denna rapport utgör fall där man nationellt och/eller lokalt anser att fallstudien kan utgöra exempel på hållbar stadsomvandling av ett äldre hamn- och/eller industriområde.

Urvalet av fallstudier skulle bestå av ett fall från vart och ett av de nordiska länderna. Det kan dock konstateras att man i de olika fallstudierna har kommit olika långt i omvandlingsprocessen, vilket ger skilda möjligheter för undersökning. I Silkeborg har man idag en fungerande stadsdel på det gamla pappersfabriksområdet. Detta kan delvis också sägas gälla för delar av Västra Hamnen i Helsingfors, samtidigt som en hel del etapper återstår innan omvandlingen av hamnområdet slutligen kommer att ha nått sitt slut. Detta är också fallet i Stavanger och i Malmö. För Island stod det snabbt klart att det ännu inte finns något omvandlingsprojekt som pågår fullt ut, men man har nyligen börjat planera en omvandling av den Gamla Hamnen i Reykjavík. Då denna rapport skulle redovisa en fallstudie från vart och ett av de nordiska länderna valde vi att inkludera den nyligen påbörjade hamnomvandlingen i Reykjavík. Därmed är av naturliga skäl beskrivningen av denna fallstudie inte av samma omfattning som de fyra andra inom vilka processerna har pågått under en mycket längre tid.

Metod och källor

Metoden som använts är en kombination av insamling och studie av diverse relevanta dokument och Internetsidor samt kortare samtal med en till två personer per initiativ.

Som bakgrund till efterforskningarna togs en grov mall fram över relevanta komponenter som skulle ingå i fallstudiebeskrivningarna. Mallen sattes ihop utifrån studier av tidigare genomförda fallstudier inom området stadsomvandling, och inkluderade faktorer såsom pågående och potentiella stadsomvandlingsområden (antal, läge, typ, prioriteringsgrad) och kommunala stadsutvecklingsstrategier. På områdesnivå inkluderade mallen komponenter som storlek, omgivning, anledning till omvandlingen, tidigare och kommande funktioner, karaktär på omvandlingen, täthet, grönområden, kulturmiljön, tillgänglighet (gång, cykel och kollektivtrafik), parkeringssituationen, förorenad jord, processens start, koppling till hållbar stadsomvandling, markägare (antal, storlek, kommunens andel), huvudaktör, kommunens roll, omvandlingstakt, speciella metoder och verktyg i förhållande till hållbar stadsomvandling.

De huvudsakliga informationskällorna har varit diverse lokala planeringsdokument, till exempel översiktliga kommunala planer, utvecklingsstrategier och detaljplaner. Utöver dessa dokument har informations-, konferensmaterial och artiklar använts. Internetsidor har främst utgjorts av kommunen egna sidor och projekthemsidor.

Genomgången av de relevanta dokumenten och Internetsidorna kompletterades sedan med samtal med en eller i några fall två individer som arbetat/arbetar med de respektive omvandlingsprojekten, till exempel en planerare, konsult eller liknande (se vidare under referenser sist i rapporten). Detta gjordes bland annat för att fylla i eventuella luckor som textstudierna hade lämnat. Tanken med samtalen var dock främst att undersöka vad man inom de respektive omvandlingsprojekten ansåg var speciellt med processen ur hållbar stadsomvandlingsvinkel. Det vill säga vad kunde sägas skilja denna process från en helt vanlig planeringsprocess? Vilka typer av metoder och verktyg hade använts för att främja en mer hållbar stadsomvandling? Detta tillvägagångssätt ger fallstudiebeskrivningar med olika vikt på de olika komponenterna i beskrivningarna och samtidigt en bra inblick i de moment som praktikerna ser som speciella och viktiga.

Efter att fallstudiebeskrivningarna färdigställts sändes de ut till en kontaktperson för varje omvandlingsprojekt för genomläsning, för att på så sätt säkra att informationen som inhämtats tolkats och återgivits på ett korrekt sätt.

Bakgrund till strukturen på jämförelsen av fallstudierna

Strukturen på jämförelsen av fallstudierna (se vidare kapitel fem) återspeglar den dialog som förts med uppdragsgivarna under projekts gång.

Som nämnts ovan är fokus för våra studier av fallstudierna ”förtätning med kvalitet”, det vill säga vi undersöker hur man försöker säkra att omvandlingen och förtätningen sker med säkerställande av diverse kvaliteter. Utifrån detta fokus arbetade vi i den inledande fasen av projektet fram en struktur kring hur jämförelsen skulle göras, vilken återspeglas i mallen som tidigare beskrivits. Dessutom har vi, i dialog med uppdragsgivarna, valt ut en del faktorer som vi har undersökt närmare vad gäller kvalitetssäkring. Dessa behandlas separat i kapitel fem.

Följande lista på faktorer arbetades fram tillsammans med uppdragsgivarna:

- grönstruktur
- kulturmiljö
- offentligt rum
- bebyggelsens funktioner
- bostadsbestånd
- bullernivåer
- trafiksituation
- intern infrastruktur

Utöver dessa faktorer lyfts även fram andra intressanta metoder och verktyg som fallstudierna gett prov på. Dessutom ingår en allmän jämförelse av de olika fallstudierna samt en jämförelse av de olika kommunernas syn på förtätning och utbyggnad av råmark.

Då vi talar om *metod* menar vi det praktiska tillvägagångssätt man använder sig av för att arbeta mot visionen av det hållbara samhället. Vilka tekniker använder man sig av? Hur organiserar man arbetet? Exempel på vad vi benämner som metoder är till exempel skapandet av en vision för omvandlingen och organiseringen av omvandlingsarbetet genom ett privat utvecklingssällskap.

Med termen *verktyg* menar vi ett redskap som erbjuder hjälp vid utförandet av en arbetsuppgift. Vilka hjälpmedel använder man sig av för att kunna arbeta mot visionen av det hållbara samhället? Exempel på vad vi benämner verktyg är till exempel olika former av planer, utbyggnadsavtal, parkeringsnormer och bestämmelser om utnyttjandegrad.

4. Fallstudiebeskrivningar

Västra Hamnen i Malmö – projekt med långtgående och nydanande miljöprogram och arbetssätt

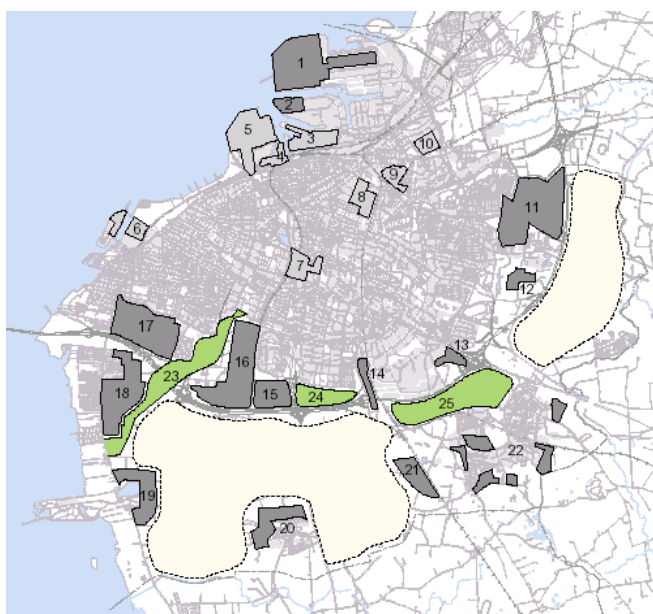
Detta är ett stadsförnyelseprojekt som rönt mycket stor uppmärksamhet i framförallt svensk press. Åtskilligt har skrivits och sagts om Bo01 och omvandlingen av Västra Hamnen i Malmö. Med tomma outhyrda bostäder, förseningar, sviktande konjunkturer och pengar som tagit slut har hamnomvandlingen i Sveriges tredje största stad kommit att få en kanske framförallt negativ klang. Men intentionerna var från början högst positiva med ett mycket långtgående och nydanande miljöprogram och arbetssätt.

Malmö och stadens syn på stadsutveckling

Malmö ligger i Skåne (län och landskap) i den allra sydligaste delen av Sverige. Med sina cirka 260 000 invånare i tätorten (Hanell et al 2002), är Malmö landets tredje största stad. Traditionellt har Malmö betraktats som en hamn- och industristad med starkt socialdemokratiskt fäste. Staden har brottats med hög arbetslöshet och sociala problem i samband med industrinedläggning och ekonomisk nedgång under 70-, 80- och 90-talen. Efter Öresundsbronns invigning år 2000 har Malmö på ett mer påtagligt sätt kommit Köpenhamn och Danmark nära, och idag talar man om en gemensam tätbefolkad storstadsregion. Öresundsregionen har sammanlagt 3,5 miljoner invånare. Idag kallar sig Malmö för Kunskapsstad och Upplevelsestad.

I Malmö finns två större utbyggnadsområden. Dessa är dels Västra Hamnen (nummer 5 på kartan) i centrala Malmö, vilket tas upp närmare som exempel nedan, och dels ett område i södra Malmö i närheten av Öresundsbroförbindelsen och kommande Citytunneln. Det senare kallat Hyllievång eller bara Hyllie (nummer 16 på kartan).

Västra Hamnen är ett stadsförnyelseprojekt som sker genom omvandling av ett gammalt hamn- och industriområde. Hyllie, däremot, är att betrakta som byggnation på så kallad jråmark, nära stadens centrum och innanför Yttre Ringvägen. I båda fallen rör det sig om byggnation/stadsomvandling på förhållandevis stora arealer: För Hyllies del ca 200 ha respektive ca 140 ha i Västra Hamnområdet. Begreppet *hållbar utveckling* (liksom flera omskrivningar och varianter av begreppet) finns med i planprogrammen för båda områdena, men i fallet med Västra Hamnområdet är begreppet ändå mycket mer centralt.



Bilden visar Malmö Stads utbyggnadsstrategier (Västra Hamnen-området är nr 5, Universitetsholmen nr 4 och Hyllie nr 16) © Malmö Stad Stadsbyggnadskontor

Västra Hamnen har högsta prioritet inom de kommande 5-10 åren. Den gällande kommunala översiktsplanen rymmer en så kallad utbyggnadsstrategi för planperioden 2001-2020. Här uttrycks en klar ambition att nybyggnation i första hand ska ske på centralt belägen mark som är dåligt utnyttjad i syfte att "bibehålla Malmö som kompakt stad". I andra hand, när nyexploatering kommer ifråga, ska denna ske innanför Yttre Ringvägen i direkt anslutning till befintlig tätortsstruktur. Dock skriver man att förtätning inte ska ske på bekostnad av parker och grönområden. Strategin att "bibehålla Malmö som kompakt stad" speglar något det kommunen i översiktsplanen kallar "ekologisk grundsyn". Man menar att den kompakta staden ger goda förutsättningar för att skapa resurssnåla, miljöanpassade och rationella transport- och försörjningssystem. Dessutom underlättar de korta avstånden en ökning av cykelåkandet och kollektivtrafiken.

Allmänt om Västra Hamnen-området

Alldeles intill Malmös innerstad, mellan centrum och Öresund, ligger *Västra Hamnen* (se nr 5 på kartan ovan). Området är omgivet av havet i väster och norr, centrum i söder samt andra hamnomvandlingsområden i öst. Centrum och centralstationen ligger på ett avstånd av ca 1 km. Beträffande rekreationsområden, ligger parker och slottet Malmöhus och dess kulturmiljöer på kort avstånd. Kanske är dock havet och stranden den viktigaste komponenten beträffande rekreation. Enligt planerna ska havsfronten vara lättillgänglig och mot väster få strandkaraktär och mot öster hamnkaraktär med marina. Trots de korta avstånden är området på grund av havet, slottsparken och inte minst järnvägen avskuret och lite isolerat från övriga staden. Det befintliga gatunätet får därmed inte någon successiv övergång till Västra Hamnområdet. Detta trots att "innerstad", "stadsstruktur" och "stadskaraktär" är centrala begrepp i planeringen av området.



Västra Hamnen-området, med Bo01-etappen längst till vänster, och Universitetsholmen
© Malmö Stad

I Västra Hamnen huserade tidigare stadens oljehamn, Saab-Scania och Kockums. Kockums verksamhet expanderade successivt från slutet av 1800-talet till början av 1960-talet då varvet hade över 6000 anställda. Även själva hamnen har genom flera utfyllnader expanderat. Till exempel är marken under Bo01 och den gamla Saabfabriken egentligen en utfyllnad i Öresund. På 1970-talet kom varvskrisen som en följd av oljekrisen. På 1980-talet läggs den civila fartygsproduktionen ner och på 1990-talet förflyttas den militära tillverkningen till Karlskrona. Än idag har dock Kockums kvar en del av sin verksamhet i Västra Hamnen.

Idag sker alltså en omvandling av det hamn- och industriområde som Västra Hamnen länge utgjort. I den gamla Saabfabriken pågår ombyggnad till kontor, mässhall och utbildningslokaler. En del av Västra Hamnområdet, nämligen den allra västligaste delen, ingick i bostadsmässan Bo01. Bo01-delen är idag nästan färdigbyggd och består av ca 400 lägenheter. Härnäst står området Dockan på tur för omvandling. Den fort-

sätta utbyggnadstakten kommer att vara ca 300 lägenheter respektive arbetsplatser per år. Fullt utbyggd kommer stadsdelen att rymma 30 000 boende, arbetande eller studerande. Universitetsholmen (nummer 4 på kartan ovan) i sydost utgör, som framgår av namnet, ett campus för Malmö Högskola sedan slutet av 1990-talet. Denna omvandling av Västra Hamnområdet påstås ha ett mycket starkt symboliskt värde för Malmö som helhet.

I planerna för omvandlingen är målet att hela området ska få så kallad blandad stadsbebyggelse, det vill säga med såväl bostäder, handel, kontor och utbildningslokaler. Ett 190 m högt ”vridet” torn med 54 våningar för bostäder och kontor är just nu under uppförande. Det rör sig om lyxiga bostäder med bastu, vinkällare och bemannad reception i entrén. Priset för en trerummare beräknas bli 4,5 miljoner SEK med en månadsavgift på 4000 SEK.

Exploateringsnivån för hela området kommer att ligga i nivå med Malmös övriga innerstadsbebyggelse. Det centrala läget motiverar ett intensivt utnyttjande med en hög bebyggelsetäthet. Dock ska särskilda ytor avsättas för parker, lek, idrott och dagvattensystem. De exploateringstal som förekommer varierar något, men lägsta nivån kommer troligen att ligga på 0,5 miljoner m² bruttoarea. Tillfarterna till Västra Hamnen går igenom de centrala delarna av Malmö. Tillfarternas möjlighet att bära ökad trafik utgör en avgörande begränsning för hur många nya bostäder och verksamheter som kan byggas i området. Man vill idag påbörja planeringen för hur bilanvändningen per boende, sysselsatt respektive besökande, kan begränsas, men några konkreta strategier finns ännu inte. Trots de eventuella problemen med ökad biltrafik, görs ändå i planerna en tydlig koppling mellan det man kallar ”tätt och hållbart”. Med den täta stadsstrukturen och de korta avstånden till innerstadens hela utbud, är tillgängligheten för gående och cyklister god i planområdet, något som förstås underlättar ett minskat bilberoende och verkar för hållbar stadsutveckling.



Varvet i Västra Hamnen © Malmö Stad

Beträffande kulturmiljön i området skriver man att målet är att ”tydliggöra sambandet mellan det förflutna och framtiden”. Kulturarvet från Kockums ska tas tillvara och bli en självklar utgångspunkt för den nya bebyggelsen, dock omnämns bara det man kallar ”äldre och vackra byggnader”. Det lite mer sentida industriella arvet tycks inte stå i fokus.

Bostadsmässan Bo01 hade en stark ekologisk profil. Även i förnyelsen av de resterande delarna av Västra Hamnen, sätts miljöfrågorna högt. Man talar om att ekologisk utveckling ska bli stadsdelens speciella profil. Målet är att Västra Hamnen ska bli ett ”internationellt ledande exempel på miljöanpassning av tät stadsbebyggelse”. Inför Bo01 prövades en rad konkreta idéer för hållbar ekologisk stadsutveckling. Här följer ett antal exempel:

- Dagvattenhantering. Regnvattnet tas om hand lokalt utan koppling till kommunens avloppssystem. Vattnet samlas på de gröna taken eller sipprar ner i den genomsläppliga marken. Övrigt dagvatten samlas i öppna dammar och kanaler som leder vattnet till ett så kallat fördröjningsmagasin innan det slutligen når havet.
- För att stimulera den biologiska mångfalden och trivselen användes så kallade *Gröna punkter* och *Grönytefaktorer* i planeringen av området. Från en lista på 35 Gröna punkter fick Byggherrarna välja ut minst tio. Som exempel på dylika punkter kan nämnas fågelholkar, fladdermusholkar, minst 50 vilda svenska blommor etc. Grönytefaktorer innebär att byggherrarna på motsvarande sätt kan välja mellan olika metoder för att motverka hårdgjorda ytor för att kompensera den bebyggda miljön. Exempel på Grönytefaktorer är gröna tak, dammar och gröna ytor.
- Ekologiskt och hälsosamt byggande med återanvändbara byggnadsmaterial.
- Källsortering. Fastighetsnära källsortering och kompostering kopplat till biogasanläggningar.
- I *Turning Torso*, det höga tornet omnämnt ovan, pågår ett projekt med att “avgifta byggandet”. Syftet är att undvika farliga kemikalier i byggprocessen och byggmaterialet.

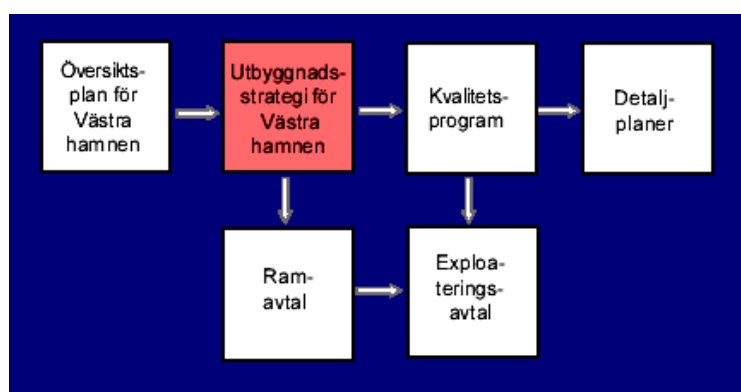
Processen kring omvandlingen av Västra Hamnen – metoder och verktyg

I och med det kommunala planmonopolet har kommunen självklart spelat en central roll i omvandlingsprocessen. För att implementera besluten och verkligen uppnå mål och ambitioner har kommunen dock varit angelägen att utveckla partnerskap med markägare, byggherrar, företag, boende med flera intressenter i området. Planeringsprocessen för Västra Hamnen inleddes 1998 med förberedelserna inför Bo01. Malmö stad fastställde samma år en fördjupad översiktsplan för hela området och ett samarbete inleddes mellan Malmö stad, Bo01-organisationen och ett antal större byggherrar. Målet för samarbetet var att utveckla ett gemensamt så kallat *kvalitetsprogram*. I kvalitetsprogrammet uttrycks den gemensamma ambitionsnivån för projektet, vilken alla parter därmed förband sig att garantera beträffande miljökrav, arkitektoniskt uttryck, material, teknik och utförande. Ambitionerna i programmet är delvis uttryckta som specificerade lägsta kvalitetsnivåer. Detta sätt att arbeta, att tidigt i planprocessen bjuda in andra aktörer för att gemensamt komma överens om konkreta målsättningar, var nytt för Malmö. Samarbetet innebar att hållbarhetsmålsättningarna blev väl förankrade hos alla parter. Enligt Eva Dalman (2003) på Stadsbyggnadskontoret har det under hela planprocessen rått stor enighet bland de olika aktörerna och politiska lägren om hur området skulle utvecklas. Även EU och staten fanns med som aktörer inför bostadsmässan. Mässan, som var en europeisk bostadsmässa, fick stöd från EU-kommissionen. Från staten erhöles 250 miljoner kronor genom lokalt investeringsprogram (LIP) för de särskilda miljöåtgärderna.

Den grundläggande utgångspunkten för det gemensamma kvalitetsprogrammet var “ett ekologiskt hållbart informations- och välfärdssamhälle”. Den tolkning av hållbarhetsbegreppet som man har utgått ifrån baseras på ekologisk hållbarhet. Istället för att sedan väga in de två andra gängse byggstenarna i hållbarhetsbegreppet, social och ekonomisk hållbarhet, använder man ordet *mänsklig* hållbarhet. Mänsklig hållbarhet kan förstås som social hållbarhet kompletterad med krav på arkitektonisk kvalitet. Enligt Eva Dalman (2003) på Stadsbyggnadskontoret kommer man i den fortsatta ut-

byggnaden av Västra Hamnen gå vidare med satsningen på hållbar utveckling och fortsättningsvis betona även social och ekonomisk hållbarhet.

I mars 1999 färdigställdes kvalitetsprogrammet för Bo01-området och i september samma år klubbades sedan detaljplanen igenom. Därefter påbörjades markförsäljningen och markanvisningsavtalen. I början av 2000 påbörjades själva byggnationen inom Bo01-området. Idag är Bo01-området så gott som färdigbyggt och drygt 89 % av bostäderna är sålda eller uthyrda. I övriga delar av Västra Hamnen har man kommit lite olika långt i planprocessen. Området kommer att byggas ut etappvis. De etapper/områden som byggs ska iordningsställas så komplett som möjligt, för att kunna ge underlag för grundläggande service. Utbyggnaden av allmänna platser, infrastruktur och offentlig service ska ske i samma gradvisa takt. Ofrånkomligen kommer dock boende att störas av buller och annat under den etappvisa omvandlingen. Boende klagar idag över buller vid byggnationen av det höga bostadstornet. Hela Västra Hamnen uppskattas vara totalt färdigt om 20-40 år beroende på konjunkturen och efterfrågan. Planprocessen kan kort sammanfattas i följande steg:



Planeringsprocessen för omvandlingen av Västra Hamnen
© Malmö Stad

1. Kommunövergripande översiktsplan.
2. Fördjupad översiktsplan över hela området.
3. Utbyggnadsstrategi för hela området (konkreta riktlinjer).
4. Kvalitetsprogram för delar av området (preciseringar av bebyggelsens och den offentliga miljöns karaktär).
5. Detaljplan över mindre områden (juridiskt bindande, krav och villkor i övriga dokument inarbetas i detaljplanen).

Bland övriga verktyg i planeringsprocessen, förutom de ovan nämnda, finns ett antal kommunala dokument med särskild relevans för *hållbar stadsutveckling*. Dessa är:

- Malmös Agenda 21-dokument. Anger de långsiktiga målen, har tagits fram i samverkan med företag, organisationer och enskilda i Malmö.
- Miljöprogram för Malmö stad 1998-2002 (under omarbetning). Innehåller konkreta miljömål för staden och ett åtgärdsprogram.
- Västra Hamnen promemoria "Miljö- och energiprogram för Västra Hamnen" 2001.
- Handlingsplan och genomförandeorganisation för Västra Hamnen.
- Program för ekologiskt byggande i Malmö 2002.

Marken inom Västra Hamnen ägs dels av kommunen (ca 50 %) och dels av privata intressenter. Den kommunägda marken tilldelas intressenter genom köpeavtal eller tomträttsavtal. Även i fallet med den privata marken sluts avtal med kommunen, så kallade exploateringsavtal och även ibland ramavtal i vilka ekonomiska villkor och ansvarsförhållanden regleras.

Viktiga aspekter i relation till hållbar stadsutveckling

Bostadsmässan Bo01 hade en stark ekologisk profil och kan betraktas som något av ett fullskalelaboratorium. Just nu pågår utvärdering av de idéer som man lät pröva på bostadsmässan. Utvärdering sker såväl internt som externt, bland annat har Lunds Tekniska Högskola, Institutet för bostads- och urbanforskning i Gävle samt Chalmers i Göteborg i ett samarbetsprojekt studerat mässan. Deras omfattande utvärdering utkom 2003. Trots att forskarna anser att Bo01 kan tjäna som gott exempel på många bra lösningar beträffande hållbar stadsutveckling, färgas Bo01 av många negativa erfarenheter. Problemen började redan inför mässans öppnande då tiden att hinna färdigt blev alltför knapp och några hus ännu inte stod klara. När mässan stängde hösten 2001 hade aktiebolaget Bo01 stora finansiella problem och försattes i konkurs. Nationellt och framför allt lokalt har det förts en intensiv debatt om Bo01, mest kritik har de höga boendekostnaderna fått. Eftermälet har varit så negativt att ett namnbyte på mässområdet har diskuterats. Tyvärr har själva innehållet, de innovativa miljösatsningarna och de många positiva bidragen till arbetet med hållbar stadsutveckling kommit i skymundan av den negativa diskursen. Efter Bo01 har det ifrågasatts om även övriga delar av Västra Hamnen ska byggas efter samma hårda miljökrav som bostadsmässan. Malmös bygghälsövalråds 2002, Rolf Pålsson, sa i en intervju angående detta: "Vi ska bygga bostäder som folk har råd att bo i. Och då går det inte att ha samma miljökrav som då Bo01 byggdes." (Persson 2002b). Eva Dalman (2003) på Stadsbyggnadskontoret menar dock att miljökraven och hållbarhetsambitionerna visserligen kanske kommer att förändras men inte frångås, snarare utvecklas ytterligare. Hon menar att de höga miljökraven inte var avgörande för de höga bostadspriserna, utan att markpriser och de till ytan mycket stora lägenheterna hade större inverkan.

Sammanfattningsvis; under bostadsmässan Bo01 prövades många innovativa konkreta idéer för hållbar stadsutveckling, dessa förankrades under planeringsprocessen väl bland de olika aktörerna genom sammanställningen av ett gemensamt *kvalitetsprogram*, i vilket krav ställdes upp som de inblandande förband sig att uppfylla. Erfarenheterna från bostadsmässan ligger nu till grund för omvandlingen av övriga delar av Västra Hamnen.

Papirfabrikken i Silkeborg – en snabb process under ledning av privat utvecklingssällskap

Sedan den gamla Silkeborg Papirfabrik stängde sin verksamhet i maj 2000 har det mycket centralt liggande fabriksområdet genomgått en anmärkningsvärd förändring. Nu fylls den nya centrala stadsdelen med verksamheter inom bland annat reklam och kultur, och de första invånarna har redan flyttat in i de nybyggda Havnehusene med utsikt över Remstrup Å och Silkeborg stadskärna.

Silkeborg och stadens syn på stadsutveckling

Silkeborg ligger i Århus Amt i de centrala delarna av Jylland. Tätorten som har cirka 53 000 invånare (Hanell et al 2002) är omgiven av skogslandskap, samt vatten i form av Silkeborg Langsø och Gudenåen. De möjligheter och den attraktionskraft, som denna gröna profil för med sig, är något som kommunen ser som något positivt och

vill bygga vidare på. Målet med kommuneplanen är att fasthålla och “at styrke Silkeborg Kommune som en grøn bosætningskommune”. Det finns många som bor i Silkeborg men arbetar i den närliggande, större staden Århus; ungefär hälften av invånarna både bor och arbetar i Silkeborg. Kommunen befinner sig i stark tillväxt och kännetecknas av ett rikt kulturliv, ett stort utbud av utbildningar samt ett allsidigt handels- och näringsliv.

De två stadsutvecklingsprinciper som man arbetar efter i Silkeborg är förtätning i stadskärnan samt stadsutveckling enligt Ringbymodell. Båda principerna prioriteras lika högt.

I kommuneplanperspektivet, det vill säga fram till 2012, så önskar Byrådet att satsa på förtätning. Detta skall ske genom att tillåta tätare och högre byggnader i stora delar av stadskärnan. I en rad områden i randen av stadskärnan, bland annat Silkeborg Papirfabrik, ges särskilda möjligheter till att genomföra en större stadsomvandling med byggnader upp till 5-6 våningar. Detta skall ge möjlighet för att flera kan bosätta sig i stadskärnan, samtidigt som det skall ges plats till fler butiker och verksamheter. Byrådet lägger stor vikt vid att de existerande stadsparkerna och större gröna områden inte dras in i denna förtätning.



De i kommuneplanen utpekade stadsomvandlingsområdena
© Silkeborg Kommune

Anne-Mette Lade (2003) på Silkeborg Kommune säger att med anledning av den stora tillväxten så har man dessutom behov för en hel del nya arealer utanför den existerande staden. Till följd därav baseras Silkeborgs framtida stadsutveckling utöver förtätningen i stadskärnan på en stadstillväxt efter en *ringbyprincip*. Ringbyprincipen innebär en utbyggnad av nya områden i randen av den existerande staden. Under arbetet med framtagandet av kommuneplanen så lades tre olika alternativa modeller för stadsutvecklingen fram i den offentliga debatten. De tre modellerna var Ringbyen, Fingerbyen samt Den nye by. “Fingerbyen” innebär en utbyggnad längs radiella stråk, liknande Köpenhamns stadsstruktur. “Den nye by” innebär helt enkelt anläggandet av en helt ny by i det öppna landskapet. Den främsta fördelen med ringbymodellen anses vara att den gör det möjligt att “skabe en kompakt by med en klar afgrænsning mod

det åbne land samt en god udnyttelse af eksisterende infrastruktur”. Landskapet kommer att ingå i de nya områdena genom gröna kilar mellan bebyggelsen.

De i kommunplanen, antagen i juni 2001, utpekade stadsomvandlingsområdena är ägnade till vitt skilda funktioner. Målet för omvandlingarna är att förstärka stadskärnans värde som handels-, kultur-, och turistcentrum. Stadens viktigaste större omvandlingsområde är Silkeborg Papirfabrik (mer information om detta område återfinns nedan). Området är samtidigt det område som förväntas omvandlas först. Därefter finns det en del andra områden som är möjliga omvandlingsområden. Just nu arbetar man med en *bymidteplan* som närmare ska ange hur dessa områden ska användas. Søtorv-området är ett potentiellt omvandlingsområde som ligger strax intill pappersfabriksområdet, stadskärnan och Remstrup Å och som idag primärt används till parkering. Ytterligare ett centralt liggande potentiellt omvandlingsområde är Søfronten, som är en delvis outnyttjad resurs mitt i stadskärnan, beläget på sydsidan av Langsø. Idag ger området ett diffust intryck med sina parkeringsarealer och enskilda byggnader. Slutligen finns även de centrala järnvägsarealerna som ett potentiellt omvandlingsområde, fast först aktuellt på längre sikt.

I kommuneplanen har man som mål att skapa bättre tillgänglighet och parkeringsförhållanden i stadskärnan. Med hänsyn till miljön samt de invånare som inte har egen bil, läggs det vikt vid att de nya stadsdelarna planeras så att kollektivtrafik, cykel och gång främjas. Biltrafiken förväntas likväl öka framöver på grund av stadens tillväxt. Därför kommer staden att satsa på anläggandet av parkeringshus och parkeringsplatser i förbindelse med stadsomvandlingarna i de centrala delarna av staden.

I samband med att man i kommuneplanen pratar om att det är viktigt att säkra hög kvalitet i nya stadsdelar så lanserar man begreppet “bæredygtige bydele”. Man säger att en av beståndsdelarna i planeringen av framtidens stadsområden är en planering med avseende på att skapa hållbara stadsdelar. Den hållbara stadsdelen skall vara en självförsörjande enhet med en blandning av bostäder, näringsverksamhet och service. Dessutom skall “det gröna” ingå som ett bärande element i de nya stadsdelarna och transportarbetet begränsas till fördel för miljön och trafikproblemen i staden. Anne-Mette Lade (2003) förklarar att avsikten är att det ska utarbetas överordnade strukturplaner för nya bostadsområden som anger var olika funktioner ska placeras i syfte att säkra att de enskilda stadsdelarna är hållbara i sig själva.

Allmänt om Silkeborg Papirfabrik-området

I maj 2000 avstannade produktionen på Silkeborg Papirfabrik för gott. Då hade verksamheterna varit igång på området i över 150 år. När den första pappersproduktionen startade 1844 fanns det inte tillstymmelse till stad på platsen, utan bara Silkeborg Hovedgård, en vattenkvarn och några enstaka hus. I början av 1846 etablerades genom kunglig resolution en handelsplats på stället, som tillsammans med fabriken skulle skapa civilisation och ekonomisk framgång i det “mörka” Jylland. Silkeborg är skapat på ritbordet och utgör tillsammans med Esbjerg den enda planlagda staden under 1800-talet. Ett och ett halvt sekel efter den första produktionens start låg det 44 ha stora fabriksområdet mitt intill stadskärnan.

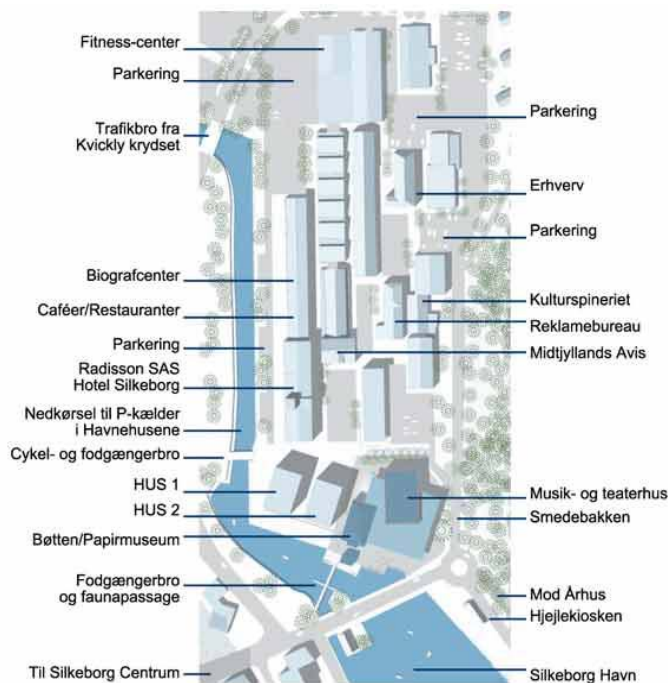
Eftersom Silkeborg till stora delar är omgiven av skog och vatten, som utgör barriärer vid stadsutvecklingen, är en förtätning av innerstaden en viktig del av stadens utvecklingsstrategi. Fram till nedläggningen av fabriken utgjorde fabriksarealerna ett stort centrumnära område som var stängt för allmänheten. I och med utvecklingen öppna-

des nya möjligheter för förtätning av stadskärnan. Intentionen i den för området utarbetade strukturplanen är att skapa en tät samhörighet med stadskärnan, det vill säga det gamla fabriksområdet ska bli en del av Silkeborg centrumområde och stadskärna, samt att bygga vidare på de många kvaliteterna i vattenområdet.

Omvandlingsområdet gränsar i norr mot Silkeborg Langsø, i öster och sydöst åt ett kommunalt ägt, obebyggt område samt en rad bostadsområden norr om Århusvej. I söder ligger Silkeborg Centralsygehus, samt i väster och sydväst gränsar området mot hamnen och Remstrup Å.

För att öka tillgängligheten till området, som vid nedläggningen av fabriken bara hade en tillfartsväg, har bland annat två nya tillfartsvägar etablerats; en till de norra delarna av området och en till de södra delarna. Dessutom skapas en ny cykel- och fotgängarbro.

Området kommer att rymma en rad olika stadsmässiga funktioner såsom kulturella ändamål, bostäder, rekreativa aktiviteter, miljövänliga verksamheter och vissa former av detaljhandel. Den del av området som ligger närmast stadskärnan, och som innehåller fabriksbyggnaderna, inrymmer ett musik- och teaterhus, biograf, hotell och ett fitnesscenter. Det har dessutom byggts två bostadshus, "Havnehusene", på hamnfronten i direkt anslutning till stadskärnan med utsikt över staden och Remstrup Å. Dessa är av den exklusivare typen. I den nordöstliga delen av området, som ligger helt outnyttjat, har börjat uppföras attraktiv bostadsbebyggelse med nära tillgång till stadskärnan och med en fin lokalisering i förhållande till Silkeborg Langsø. Som nämnts tidigare är vissa av byggnaderna upp till 5-6 våningar höga. I kommuneplanen säger man att dessa höga byggnader kan uppföras såvida de passar in utan att bryta mot stadens profil och proportioner.



Nuvarande och planerade verksamheter på det gamla pappersfabriksområdet © www.havnehusene.dk

Det fanns inga planer på att bevara Silkeborg Papirfabrik i sin ursprungliga helhet, men merparten av byggnaderna finns fortfarande bevarade på området (27 000 kvm av totalt 41 000 kvm). Vid fabriken nedläggning inrymde området nästan hela 100 byggnader från olika tidsåldrar. Flera av dessa var i bra skick och av stort kulturhistoriskt och arkitektoniskt värde. Innan planeringen för området påbörjades gjordes en inventering, en *byggnadsregistrant*, av byggnaderna ur byggnadsteknisk, arkitektonisk och kulturhistorisk synpunkt. För de byggnader som bevarats har man försökt bibehålla byggnadernas själ genom att i så lång utsträckning som möjligt bevara och renovera. För att visa vad som är nya byggnader och byggnadsdelar har man valt material som skiljer sig från de existerande, samtidigt som det skall passa ihop med det gamla. De byggnader som revs bestod främst av nyare lagerbyggnader.

Omvandlingen av Papirfabrikken har dessutom varit ett viktigt element i insatsen för att förbättra förhållandena längs Remstrup Å. För tio år sedan beslutade amtspolitikerna att det skulle ordnas med en s. k. *faunapassage* (fri passage för fisk och smådjur) i Gudenåen. Efter fabriksnedläggningen realiserades idén bland annat som en följd av att "Jægersborg Invest A/S", som köpt upp hela fabriksområdet, gav bort mark där det tidigare pumphuset låg till etableringen av faunapassagen samt sålde uppdämningsrätten till åvattnet till Århus Amt, och Silkeborg kommun överlät mark på andra sidan ån till amtet. Faunapassagen som stod klar i augusti 2003 är den största i Danmark. I omvandlingen av området har också ingått en etablering av en sammanhängande promenadstig längs Remstrup Å.

I markundersökningar upptäcktes en bit med förorenad mark inom området (depå av pappersslam). Detta har man lagt ett jordlager på, och nu ligger det utlagt som grönområde. Enligt Amtet är det inget problem, så länge det ligger som grönområde.

Processen kring omvandlingen av Silkeborg Papirfabrik – metoder och verktyg

Papirfabrik-området fick inte stå och förfalla efter nedläggningen, vilket ofta kan bli fallet, utan områdets närhet till centrum och de säregna byggnaderna gjorde det mycket attraktivt för omvandling. Därmed kunde processen ganska snart ta fart.

Anne-Mette Lade (2003) på Silkeborg Kommune berättar att *hållbar utveckling* inte varit ett mål i sig i omvandlingen av Papirfabrik-området. Hon menar att hållbar utveckling är en integrerad del av målet för den typ av stadsutveckling som Silkeborg eftersträvar. Det vill säga genom att ta i anspråk redan existerande arealer och arbeta med att skapa brett sammansatta områden med olika former av bostäder, verksamheter och service, så försöker kommunen upprätta hållbara stadsdelar. Anne-Mette Lade menar att Papirfabrik-området är ett verkligt bra exempel att lyfta fram på denna typ av omvandling.



Bilden visar det aktuella omvandlingsområdet

© Silkeborg Kommune

Enligt Anne-Mette Lade (2003) har det generellt sett varit en ganska normal planeringsprocess, men att det trots allt finns några element som är speciella och intressanta att lyfta fram. De intressanta elementen är den snabba och öppna processen, kommunens tillbakadragna roll och utvecklingssällskapets ledande roll, det informella partnerskapet mellan kommunen, utvecklingssällskapet och arkitekterna, upprättandet av en *byggningsregistrant* samt genomförandet av en Öppet-hus-dag.

Flera månader innan produktionen på området avstannade köpte Jægersborg Invest A/S marken. Egentligen så hade kommunen redan tre år innan fabriken stängdes ingått ett förköpsavtal med företaget gällande köp av marken, men valde självant att spela en mer tillbakadragen roll och avsåg sig förköpsrätten till arealerna. Därmed kunde hela omvandlingsprocessen genomföras med privata medel av det lokala fastighets- och utvecklingssällskapet Henton Group A/S, som tillhör Jægersborg Invest A/S. Detta att ett *lokalt utvecklingssällskap* haft huvudansvaret för projektet är mycket speciellt.

Anne-Mette Lade (2003) menar att kommunens val att avstå från att hålla i tyglarna för projektet har inneburit en *snabb process*. Hon nämner speciellt att det både är enklare och går mycket snabbare för ett utvecklingssällskap att hitta investerare, än vad det gör för kommunen. Att snabbt hitta investerare är viktigt för den positiva utvecklingen av området; det syns snabbt att det händer saker i området. Därmed framstår området som attraktivt för nya investerare och invånare, vilket betyder att en positiv utvecklingsspiral genereras. Det lokala intresset för området har varit stort, och det har därmed inte varit nödvändigt med en massiv marknadsföring. Henton Group A/S har främst marknadsfört området för potentiella investerare. Det har varit svalare intresse från externa intressenter, med undantag för ett stort Fitnesscenter som har avdelningar i andra jylländska städer.

Kommunen har dock varit inblandad så till vidare att det genom hela processen funnits en *öppen dialog*. Det har faktiskt varit så att utvecklingssällskapet genom hela processen orienterat såväl kommunen som näringsintressena och invånarna om både projektets innehåll och förlopp. Tillit har funnits mellan de involverade aktörerna, Henton Group A/S, kommunen och de inblandade ingenjör- och arkitektfirmorna.

Dessutom ingick representanter från kommunen, tillsammans med utvecklingssällskapet och sällskapets arkitekter, det lokala Årstiderne Arkitekter A/S, i ett *informellt partnerskap* som utformade strukturplanen och lokalplanförslagen för området. Alla aktörerna i partnerskapet har haft stort intresse av själva projektet och aktivt deltagit för att målen för området ska uppnås. Utöver detta så har det under hela processen funnits ett politiskt intresse för själva omvandlingen och stor politisk uppbackning omkring målen.

Vad som mer är speciellt för denna process var att det gjordes upp en *byggningsregistrant* innan man satte igång med omvandlingsprocessen. Allmänt så pågår ett samarbete i Danmark mellan Skov- og Naturstyrelsen och kommunerna vad gäller en kartläggning och registrering av bevarandevärden i städer och byggnader enligt ett system som heter SAVE (Survey of Architectural Values in the Environment), som utvecklats av Miljø- og Energiministeriet. Resultatet är en kommuneatlas som anger kommunens topografiska, stads- och byggnadshistoriska och arkitektoniska förhållanden. I Silkeborg utarbetade kommunen en kommuneatlas under 1999-2000, det vill säga innan några konkreta planer fanns på en omvandling av pappersfabriksområdet. När omvandlingen blev ett faktum bestämdes att byggherren skulle genomföra en mer omfattande och detaljerad inventering än den som kommuneatlasen utgjorde, i vilken endast en del av byggnaderna på pappersfabriksområdet återfanns. Denna byggnadsregistrant hade till syfte att gå igenom hela bebyggelsen på området, bland annat med avsikt att värdera de ekonomiska kostnaderna vid en omvandling av byggnaderna i förhållande till de kulturhistoriska värdena. Detta betyder att man redan från början satte bevaran-

det av områdets karaktär och kulturhistoria i centrum. Därmed kom bebyggelsen i området att bestå av en blandning av nybyggeri och bevarade industribyggnader. Detta har gett området en mycket speciell karaktär.

Rent allmänt så har omvandlingen av Papirfabrikken satt fart på flera kulturella projekt i staden. Kommunen har själv ordnat med en hel del olika kulturella projekt på området, såsom inrättandet av en biograf och ett teaterhus. Det har också etablerats en verkstad där lokala ("inte etablerade") konstnärer och "konstnärer på väg" kan hyra in sig. I lokalerna hålls ofta utställningar. Allmänt så har området blivit en kulturell stadsdel, och Anne-Mette Lade (2003) menar att området är ett bra exempel på hur kulturen kan inpassas tillsammans med andra aktiviteter i stadskärnan.



Vy över Silkeborg papirfabrik 1864

© Lokalhistorisk Arkiv, Silkeborg Bibliotek

Det formella planeringsunderlaget för omvandlingen består av *kommuneplanens bestämmelser* för området. Kommuneplanen redogör allmänt för hur kommunen ska utvecklas framöver. Den senaste kommuneplanen antogs den 25 juni 2001 och fokuserar speciellt på stadsutvecklingen, Silkeborg stadskärna och de trafikmässiga förhållandena. Utöver detta så utarbetade utvecklingssällskapet ett mer detaljerat planeringsunderlag, bestående dels av den redan nämnda bygningsregistranten, samt en *strukturplan*. Strukturplanen är en helhetsplan för områdets framtida användning och utnyttjande, och utgjorde utgångspunkten för den vidare planeringen som skedde i tätt samarbete med Silkeborg kommun. Därefter utarbetades ett förslag till lokalplan, finansierat av Henton Group A/S, i ett samarbete mellan Silkeborg Kommune och Årstiderne Arkitekter A/S. Arbetet gick relativt enkelt då parterna var någorlunda överens om huvudsyftet i strukturplanen.

Då det gäller parkeringsplatser så anges parkeringsnormer i kommuneplanens bestämmelser. Byrådet har i parkeringsnormen fastsatt bestämmelser för hur många parkeringsplatser som kan anläggas för varje bostad, butik och verksamhet. I till exempel de nybyggda, exklusiva Havnehusene invid stadskärnan erbjuds en parkeringsplats per bostad kompletterat med möjlighet att köpa till extra vid behov. I lokalplanen för Papirfabrikken är det angivet att det totalt skall etableras 665 + 79 parkeringsplatser. Anne-Mette Lade (2003) påpekar att möjligheten att kunna erbjuda tillräckligt med parkeringsplatser är en viktig faktor för att kunna attrahera invånare och näringsliv till området.

Området var som nämnts tidigare ett inhägnat område och få hade haft möjlighet att besöka det. Utvecklingssällskapet arrangerade en *Öppet-hus-dag* där intresserade invånare fick komma på visning. Anne-Mette Lade säger att detta var viktigt då området är en del av stadens identitet. Förutom att det hade varit stor offentlig bevakning kring projektet som skapade nyfikenhet, så var det viktigt att få med sig invånarna i den vidare utvecklingen av området.

Redan idag är området en fungerande stadsdel fylld med en massa spännande aktiviteter. Hotellet och Fitnesscentret har öppnat sina lokaler, och diverse verksamheter har flyttat in. Bostäderna är under uppförande eller färdiga (Havnehusene samt bostadsområdet i nordost), och byggandet av musik- och teaterhus har påbörjats och beräknas vara klart i april/maj 2004. De exklusiva *Havnehusene*, 6-vånings punkthus med totalt 44 lägenheter, var inflyttningsklara i början av augusti 2003. Alla lägenheterna är dock ännu inte uthyrda. Totalt kommer det att finnas ca 250 bostäder på området och ca 500 arbetsplatser. Hela området väntas stå färdigt någon gång under första hälften av 2004.



De exklusiva Havenhusene under uppförande

© www.havnehusene.dk

Kommunen följer vidare upp utvecklingen genom planläggning och förbättring av grannområdena. I kommuneplanen är det fastlagt att det skall utarbetas en *bymidteplan* som skall omfatta de centrala delarna av stadskärnan samt Papirfabrik-området. Bymidteplanen är en fysisk plan som mera detaljerat ska beskriva hur kommuneplanens mål för stadskärnan skall realiseras. Bymidteplanen får status som tillägg till kommuneplanen, det vill säga blir en del av kommuneplanen. Det förväntas att ett debattupplägg kommer att sändas ut i början på november i år. Bymidteplanen skall bland annat behandla förbindelsen mellan stadskärnan och Papirfabrik-området så att det på sikt skapas ett bra sammanhang på tvärs av trafikleder mm.

Viktiga aspekter i relation till hållbar stadsutveckling

Silkeborg Kommune menar att hållbar utveckling utgör en integrerad del av målet för den typ av stadsutveckling som Silkeborg eftersträvar. Omvandlingen sker genom en effektivisering av markanvändningen inom staden, i och med att existerande, outnyttjade arealer får nya användningar och bebyggs tätare. Den nyskapade stadsdelen rymmer en blandning av olika typer av bostäder, verksamheter och service. Den har gröna kvaliteter i form av det omgivande vattnet och skogen, och i både de kulturhistoriska och nyuppförda byggnaderna ryms ett myller av olika kulturella aktiviteter. Enligt Anne-Mette Lade (2003) så trivs folk i området; man färdas gärna i och genom det, och det är möjligt att både per fot och cykel snabbt ta sig från området till stadskärnan och kollektivtrafiken. Samtidigt som Byrådet har som mål att den lokala buss-trafiken skall utgöra "et alternativ til individuel biltrafik, hvor miljømæssige og samfundsmæssige forhold taler herfor", så försöker man dock inte i någon större mån aktivt främja ett minskat bilanvändande i den nya stadsdelen. Istället så tillåts till exempel *en* parkeringsplats per bostad för de boende i de exklusiva Havnehusene, med möjlighet att till och med köpa till extra vid behov. Detta kan ha samband med kommunens profil som bosättningskommun för människor som arbetar i Århus.

Omvandlingsprocessen ger exempel på en rad intressanta element som gör att projektet skiljer sig från en normal, formell planeringsprocess. De intressanta elementen är, som Anne-Mette Lade (2003) nämnde, den snabba och öppna processen, kommunens tillbakadragna roll och utvecklingssällskapets ledande roll, det informella partnerska-

pet, upprättandet av en bygningsregistrant samt genomförande av en Öppet-hus-dag. I en artikel i nr 1 av ByPlan Nytt i år så resonerar nuvarande vice borgmästaren Jørgen Würtz kring den positiva inverkan som kommunens medvetna val att spela en tillbakadragen roll haft för processen. Han säger att "processen ville formentligt være forløbet langsommere hvis kommunen var gået aktivt ind og havde kørt forløbet selv". Enligt artikelförfattaren Niels Hellberg så finns det fyra faktorer som inverkat positivt på processens gång: lokalt, privat initiativ; tillit; öppenhet; och snabba resultat. Hellberg (2003) menar att om man inte valt den typ av hantering av omvandlingen som man valde så hade det kunnat leda till känslosamma debatter, konflikter mellan de många intressen, och ett långt och tungt planläggningsförlopp, med följd att området hade fått stått och förfalla.

Urban Sjöfront i Stavanger – en komplex process med många aktörer och stark fokus på hållbar stadsutveckling

Ett cirka 60 ha stort före detta hamn- och industriområde nära Stavanger centrum är nu föremål för en spännande stadsomvandlingsprocess. Både privata och offentliga aktörer deltar i omvandlingen genom ett gemensamt utvecklingssällskap "Urban Sjöfront AS". I omvandlingen har hållbar stadsutveckling från första början varit en utgångspunkt.

Stavanger och stadens syn på stadsutveckling

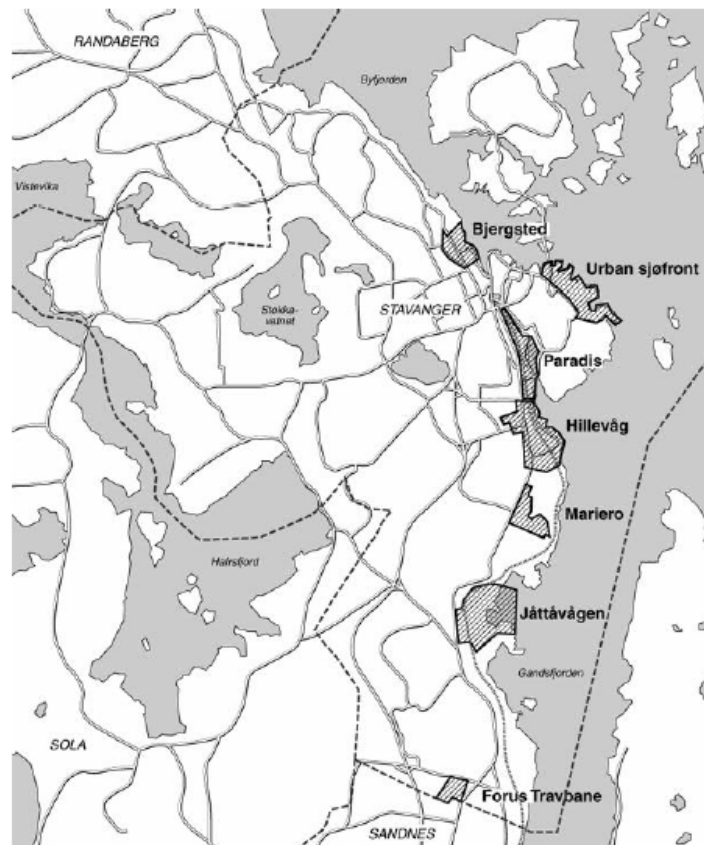
Stavanger ligger i Rogaland Fylke i sydvästra Norge. Tätorten är med sina cirka 109 000 invånare (Hanell et al 2002) den fjärde största i Norge. Själva staden sträcker sig även in i grannkommunerna Sola och Randaberg och det finns cirka 220 000 invånare inom "storbyområdet". Stadens näringsliv har dominerats av sjöfart, fiske och industri, främst livsmedelsindustri. Sedan 1970-talet har Stavanger utgjort en huvudort för norsk oljeverksamhet.

Till Stavanger kommuns tre överordnade mål för stadens utveckling hör "hållbar stadsutveckling", "optimal nytta av den utbyggda staden" samt "landskaps- och kulturminnesvård". Enligt Per Grimnes (2003) på Stavanger kommun finns två viktiga orsaker till varför man i Stavanger arbetar med målsättningen att skapa en tät stad. Den ena är önskan om att skapa en hållbar stadsutveckling. Genom att satsa på att använda mindre arealer, tillrättalägga för att fler kan gå och cykla, och få kortare reseavstånd, samt skapa ett bättre underlag för kollektivtrafiken, vars andel av trafiken idag är runt 10 %, så anser man i Stavanger att man arbetar mot målsättningen om en mer hållbar stadsutveckling. Den andra faktorn bakom fokuset på förtätning är att man önskar bevara värdefull jordbruksmark så att ett aktivt jordbruk kan bedrivas. Enligt den gällande fylkesdelplanen, antagen 2000, ges Stavanger kommun endast tillåtelse att bebygga ytterligare 100 ha jordbruksmark.

I Stavanger har man avgränsat sju stycken omvandlingsområden. I kommuneplanen 1997 introducerades omvandlingsområden (transformasjonsområden) för första gången som ett tema, och fyra omvandlingsområden definierades: Urban Sjøfront, Paradis, Hillevåg och Jåttåvågen. I den nyligen antagna kommuneplanens arealdel 2002-2017, godkänd av bystyret i juni 2003, lades ytterligare tre nya omvandlingsområden till listan: Bjergsted, Mariero och Forus Travbane. Tre av omvandlingsområdena, Urban Sjøfront, Paradis och Bjergsted, är centrumnära. De områden som fått störst uppmärksamhet är Urban Sjøfront och Jåttåvågen (Grimnes 2003). Totalt beräknas att dessa sju områden har en kapacitet på cirka 2 000 000 kvadratmeter våningsyta, vilket skulle kunna ge plats åt cirka 15 000 bostäder och 15 000 arbetsplatser.

Uttekandet av de sju omvandlingsområdena betyder att stora delar av de områden som nu finns till disposition är just omvandlingsområden. Därmed är utformningen av dessa helt central för att kunna upprätthålla visionen om Stavanger som en "levende, trygg, grønn og vakker by" (Fylkesmannen i Rogaland 2003). Generellt sett så har nybyggnation på råmark länge konkurrerat med omvandling, och även fast man sedan 1997 lagt allt mer prioritet på revitaliseringen av de

äldre stadsområdena så är det i princip först under de senaste åren som satsningen på stadsomvandling har blivit en realitet. För perioden 2002-2017 räknar man med att 50 % av utbyggnaden kommer att ske genom traditionell nybyggnation på råmark, medan de resterade procenten fördelas 25 % på omvandlingsområdena och 25 % på förtätning utanför omvandlingsområdena. Per Grimnes (2003) konstaterar dock att andelen bebyggande av råmark på sikt kommer att minska samtidigt som andelen förtätning kommer att öka. Detta är en följd av Stavangers överordnade målsättning om att skapa en mer hållbar stadsutveckling och önskan att bevara värdefull jordbruksmark.



De olika omvandlingsområdena enligt kommuneplanens arealdel © Stavanger kommune

I relation till trafikallstring kommer utvecklingen av omvandlingsområdena att bli en stor utmaning. Reservkapaciteten på det nuvarande vägnätet är liten och utbyggnaden av de nya områdena måste planeras väl så att inte kapaciteten överskrids. Detta skulle ha stora negativa effekter på stadsmiljön. Som respons kommer en stark satsning att göras på miljövänlig transport i form av uppgradering av kollektivtrafiken och en tillrättaläggning för gående och cyklister. Utöver detta så tillämpas dessutom en maximumnorm för parkering i vissa områden istället för, som normalt är brukligt, en minimumnorm. Per Grimnes (2003) säger att impulsen till att tänka om vad gäller normer för parkering kom av att det dåvarande systemet kändes allmänt föråldrat. Det gavs hela tiden dispenser och fylkesdelplanen krävde att alla kommuner i fylket skulle ta upp sina parkeringsnormer till revidering med syfte att reducera normen för områden med god kollektivtrafik och för centrumnära områden. Maximumnormen för parkering kombineras med ett minimumkrav på cykelparkering.



Karta över Stavanger innerstad med Urban Sjøfront markerat
© Urban Sjøfront

Då den senaste kommuneplanens arealdel gick ut på remiss så blev responsen från fylkesmannen i Rogaland mycket positiv när det gällde kommunens diskussion om omvandlingsområden och vilken förtätning dessa kan tåla. Fylkesmannen skriver i remissvaret att det är ändamålsenligt med riktlinjer för att säkra att det blir "fortetting med kvalitet", och menar att detta är viktigt för att inte "gi fortetting et dårlig rykte" (Fylkesmannen i Rogaland 2003).

Allmänt om Urban Sjøfront-området

Urban Sjøfront är ett cirka 60 ha stort före detta hamn- och industriområde som ligger i direkt anslutning till Stavanger centrum, på mellan 1-3 km avstånd, som planeras och realiseras utifrån principer om en hållbar stadsutveckling. Förutom att utbyggnaden av detta område är ett led i förtätningen av staden så stimuleras utvecklingen av Stavanger centrum, vilket är ett av kommuneplanens strategiska mål. Som nämndes tidigare har nybyggnation på råmark länge konkurrerat med omvandling, men i och med att en ny vägförbindelse etablerades mellan Urban Sjøfront och det regionala huvudvägnätet i maj 2001, Storhaugstunneln, kom satsningarna inom området igång på riktigt.

Urban Sjøfront ligger i Storhaug Næringsområde, i folkmun tidigare kallat "Värmen" på grund av den värmealstring som fabriker i området gav upphov till. De industrier som tidigare låg i området var i hög grad relaterade till havet, såsom sardinfabriker

och varvsverksamhet. Efter den successiva nedläggningen och flyttningen av industri- verksamheten har området genom åren präglats av tillfälligt utnyttjande av lokalerna, och stora delar av bebyggelsen är i dåligt skick. I området finns dessutom cirka 200 gamla trähus som ingår som en del av Trehusbyen i Stavanger, som totalt utgörs av 8 000 trähus och för vilka det finns speciella bestämmelser.

Ambitionen för omvandlingen är att bygga vidare på den existerande stadsstrukturen i området och att införa nya fria ytor, öka tillgängligheten samt öka infrastrukturens kapacitet. Man vill stimulera en stadsutveckling av en urban stadsdel med hög exploateringsnivå till att bli ett kombinerat bostads- och arbetsområde. Följande mål har satts upp för omvandlingen:

- Varierad näringsverksamhet
- Varierat bostadsbestånd
- Närservice inom handel, tjänste- och serviceutbud
- God tillgänglighet för kollektivtrafik och gång/cykeltrafik
- Nya varierande och goda utemiljöer och en ökning av andelen grönytor
- Bättre tillgänglighet till havet och strandpromenad
- Hållbar energi- och resursanvändning
- Nyskapande arkitektur och design

Inte förrän Urban Sjøfront står klart kommer man att veta områdets täthet. Generella bestämmelser för tomtutnyttjandegraden finns i kommuneplanens arealdel och i reguleringsplanerna, men planerna öppnar upp för olika möjligheter beroende på vilken marknad det finns för olika typer av användningar och utnyttjandegrad under olika tidsperioder. Detta anses vara viktigt då omvandlingen kan komma att ta upp emot 40 år eller mer. Tidvis har pressen på utbyggnad varit stor i Urban Sjøfront och byggherrarna har velat bygga upp till hela 300-400 %. Den nyligen godkända kommuneplanen har därför riktlinjer som säger att om man bebygger marken med uteslutande bostäder så tillåts en utnyttjandegrad på upp till 100 %, men om det är så att det finns rikligt med park i närheten av området så kan man gå ända upp till 130 %. Om det bara finns näringsverksamhet tillåts maximalt 200 % utnyttjandegrad. Vid blandad bebyggelse är graden mellan 100 och 200 %. Per Grimnes (2003) gissar att området när det står färdigt kommer att innehålla mellan 3000 och 5000 lägenheter.

Bland bebyggelsen finns många spännande och värdefulla industribyggnader som man hoppas ska kunna bidra till en mer varierad och mångfaldig miljö. I ett gammalt bryggeri, Gamle Tou bryggeri, togs initiativ till utveckling av en tvärkonstnärlig arena, under namnet Tou Scene, för produktion och visning av konst. I kombination med bevarandet av de äldre byggnaderna så sker uppförande av helt nya byggnader såsom loka-



*Gamle Tou bryggeri
© Urban Sjøfront*

lerna för Handelshøgskolen BI och Den polytekniske høyskolen som sedan hösten 2002 bedriver undervisning i nybyggda lokaler i Urban Sjøfront. Dessa två satsningar är de viktigaste nyckelprojekten i området eftersom de bidrar till värdefulla aktiviteter samtidigt som de visar exempel på spännande återanvändning av existerande byggnadsmassa i kombination med nyare arkitektur. Film- och fotointresserade människor har dessutom etablerat verksamheter i de gamla och rymliga industrilokalerna. Detta har gjort att markägarnas intresse för de befintliga industrilokalerna har ökat och med tiden som omvandlingsprojektet pågått har deras hållning till den gamla industribyggelsen blivit allt mer positiv. Från början var värdet av lokalerna och därmed intresset hos markägarna mycket litet. Nu kan de lättare få sina lokaler uthyrda.

Urban Sjøfront är inte planerat med samma kollektivtrafikutbud som till exempel omvandlingsområdet i Jåttåvågen, där den planerade utbyggnaden kräver en välutbyggd och välfungerande kollektivtrafik för att överhuvudtaget vara möjlig. Urban Sjøfront ligger lite utanför den stora nord-sydgående huvudkollektivtrafikleden, men i gengäld är området mycket centrumnära vilket betyder att gång och cykel kan prioriteras. Parkeringsnormen för Urban Sjøfront är i form av en maximumnorm. Det tillåts maximum en parkeringsplats per 100 m² våningsyta. Parallellt så finns det dessutom krav på ordnandet av en viss andel cykelparkeringar.

Då det visat sig att andelen barn i centrum- och centrumnära områden normalt inte är så väldigt hög har man i Urban Sjøfront och andra liknande områden infört något lägre krav på lekplatsarealer. Generellt kan sägas att det i kommuneplanen för Urban Sjøfront finns färre friområden och lite sammanhängande grönstruktur inlagt i jämförelse med andra omvandlingsområden som till exempel Jåttåvågen. Fylkesmannen i Rogaland menar att kommunen står inför en stor utmaning när det gäller att utveckla bra friområden i Urban Sjøfront (Fylkesmannen i Rogaland 2003).

Processen kring omvandlingen av Urban Sjøfront – metoder och verktyg

Arbetet med omvandlingen av Urban Sjøfront, tidigare benämnt "Næringsområdet Stavanger Øst", startade redan 1983. En av de viktigaste komponenterna med detta projekt har varit att tankar kring hållbar stadsutveckling tillåtits komma in redan från början i processen. Per Grimnes (2003) säger att hållbar stadsomvandling är som en "överskrift" till hela projektet. Grimnes, som varit med i processen sedan starten, lyfter fram en rad element som varit speciella med omvandlingen av Urban Sjøfront; igångsättning av omvandlingen utifrån privat initiativ, utarbetandet av mulighetsanalys/vision, bildandet av en intresseförening, nära samarbete med kommunen, samt utvecklandet av en uppdaterad digital vision för möjliga utvecklingar. Utöver detta kan också den komplexa markstrukturen, användandet av ett utvecklingssällskap som huvudman, användandet av flexibla regleringsplaner i kombination med privaträttsliga utbyggingsavtal samt organiseringen runt en rad delprojekt lyftas fram som intressanta element.

Hela omvandlingen startades utifrån ett *privat initiativ*. Efter att området successivt tömts på verksamheter så tog det cirka 25 år innan det började hända saker där igen. I början på 1980-talet kom en näringslivsman, som arbetat större delen av sitt liv utomlands, i bland annat USA och Frankrike, hem till Stavanger. Mannen var en stor markägare i nuvarande Urban Sjøfront och när han såg att det pågick så lite verksamhet i området bestämde han sig för att kontakta en privat konsultfirma, Asplan Viak, för att få igång en omvandling. Han hade sett omvandlingar utomlands och ansåg att det fanns stora möjligheter i området. Konsultfirman fick i uppdrag att ta fram en *mu-*

lighetsanalys/vision för området. Den skulle summera upp vad för typ av aktiviteter som kunde tänkas rymmas i området.

Samtidigt med att omvandlingen tog fart så startade näringslivsmannen upp en *intresseförening* under namnet “Næringsforeningen Stavanger Øst”. Tanken med föreningen var att alla användare och aktörer skulle vara medlemmar. Intresseföreningen har funnits med under hela processens gång, och intagit en engagerad och central position i projektet.

Redan från starten inleddes ett *nära samarbete* mellan kommunen och intresseföreningen Næringsforeningen Stavanger Øst. Per Grimnes (2003) menar att just detta nära samarbete mellan det offentliga och de privata aktörerna är speci-



Modell av Urban Sjøfront-området © Helen & Hard AS

ellt lyckat. Tillsammans utarbetades en “Strategisk Næringsplan – Storhaug Næringsområde” (maj 1998) och en *uppdaterad digital vision* för möjliga utvecklingar, kallad “Urban Sjøfront Storhaug – visjon for sentrumsnær byomforming” (september 1999, ett samarbete med konsulterna Helen & Hard AS och Asplan Viak). Enligt Kristen Gustavsen, ledare för Urban Sjøfront A/S, och Torger Carlsen, ledare av Næringsforeningen Stavanger Øst, fick visionen bred uppslutning både politiskt och administrativt i Stavanger kommun och bland privata markägare och i stadsdelen förövrigt (Gustavsen och Carlsen 2001). Visionen är dock inte politiskt behandlad, men har blivit brett distribuerad. Grimnes (2003) berättar att denna vision med tiden kommit att bli “et felles underlag for alles forestillinger om områdets muligheter”, och därmed kommit att bli en samordnad utgångspunkt för utvecklingen i området. Namnet på visionen gav namn åt både omvandlingsprojektet och åt området i sig.

Urban Sjøfront är ett område med en mycket *komplex markägarstruktur*. Totalt finns över hundra stora och små markägare. Detta har inneburit att det funnits behov av en organisation som kunnat mobilisera och samordna alla dessa aktörer. I början av år 2000 lanserades således ett tvåårigt samarbetsprojekt, som leddes av en styrelse med representanter från de olika aktörerna. Kostnaderna för driften av projektet delades av kommunen och markägarna. Inför det tvååriga projektets slut funderade man på olika sätt att fortsätta samarbetet. Den form som valdes var *ett gemensamt utvecklingsbolag*. Sällskapet Urban Sjøfront AS som etablerades i juni 2002 är icke-vinstdrivande och stiftades av nio markägare. I maj 2003 inbjöds övriga markägare och hyresgäster i området att bli delägare. Idag leds det fortsatta omvandlingsarbetet, planläggningen och samordningen av alla aktörer i detta sällskap. Utvecklingssällskapet ska bidra till en positiv utveckling av Stavanger Øst, genom bland annat koordinering av intressen vid utarbetande av markanvändningsplaner, rådgivning, upplysningar samt initiering och bistånd i förbindelse med områdets utveckling.

I Stavanger menar man att det visat sig att alltför reglerade och detaljerade planer blir stela att arbeta med, och har därför i Urban Sjøfront satsat på enkla, robusta reguleringsplaner som är avgränsade i förhållande till geografin och de privata initiativen. Flexibiliteten säkras genom att detaljerna behandlas så nära själva realiseringen som möjligt, det vill säga i bebyggelseplaner. Ramarna till omvandlingen uttrycks i två stora *reguleringsplaner* som fastslås av bystyret. Den ena är redan antagen medan den andra är under behandling och väntas godkännas inom kort (hösten 2003). Genom reguleringsplanerna bearbetas och konkretiseras huvudelementen i visionen för området samt fastslås juridiska riktlinjer för områdesutvecklingen. Reguleringsplanerna används medvetet som redskap vid genomförandet genom rekkefølgebestemmelser och krav om vidare samarbete mellan markägarna genom gemensamma bebyggelseplaner. Rekkefølgebestemmelser kan till exempel ange att friområden skall vara klara innan marken kan bebyggas. Bebyggelseplanerna bestämmer den slutliga tomtutnyttjandegraden, användningen och utformningen. I *utbyggingsavtal*, som är privaträttsliga avtal mellan kommunen och byggherren, läggs bland annat fast hur saker och ting ska genomföras. I Stavanger menar man att dessa utbyggingsavtal är viktiga instrument för att säkra genomförandet av planerna.

I arbetet i Urban Sjøfront att främja en hållbar stadsutveckling har det medvetet satsats på *delprojekt* som ger konkreta och handlingsinriktade resultat. Som exempel på dessa projekt kan nämnas utvecklandet av ett enhetligt system för vattenburen värme och kyla, etableringen av Stavanger Transportkollektiv BA (för närvarande inte i funktion), aktiviteterna i Tou Bryggeri samt ett invånareprojekt kring utformningen av det offentliga rummet.

Områdets *flexibla energisystem* är ett resultat av en tävling i vilken Lyse Energi AS och Birka Energi valdes som samarbetspartner. De fick hand om utvecklingen av ett enhetligt system för vattenburen värme och kyla med värmepumpar till sjöss som huvudkälla. Detta är det första stora upplägget för denna typ av energisystem i Stavanger. Resultaten från projektet har varit så goda att man nu valt att föra in i kommunepplanen att alla nya områden skall ha detta system. Som Per Grimnes (2003) uttrycker det så har detta delprojekt därmed inte enbart varit till nytta för stadsdelen utan för hela staden som sådan.

Stavanger Transportkollektiv BA är ett delprojekt inom vilket ett enhetligt transportutbud för Urban Sjøfronts invånare och näringsliv etableras av utvecklingssällskapet tillsammans med Miljøheimet, Stavanger kommune och Aker Offshore Partner. Den första del som hittills etablerats är en bilpool.

Delprojektet kring Tou Bryggeri och skapandet av en tvärkonstnärlig arena har haft en positiv påverkan på hur invånarna i Stavanger ser på den nya stadsdelen. Området har traditionellt uppfattats som "byens bakgård" på grund av de många rökiga fabrikerna och den fattiga befolkningen. *Kulturen har fungerat som en plog* som har gjort människor i staden uppmärksamma på att det händer intressanta saker i området och att man har fått en ny stadsdel. Speciellt unga människor dras till området på grund av de kulturella verksamheterna som tar plats kring Tou Scene samt de utbildningsaktiviteter som startats i lokalerna samt i nya byggnader i området.

Medborgardeltagande och *information* har stått mycket centralt i arbetet med utvecklingen av området. Innan den ordinära planprocessen startade och planerna startade arbetet med att utforma de offentliga rummen bjöds de boende i området in för att komma med sina idéer på utformning genom delprojektet “Uterom – slik vil vi ha det!”. De boende inbjöds genom bostadsföreningar, skolorna, fritidsavdelningen på kommunen, koloniträdgårdarna och stadsdelstidningen. Projektet bestod bland annat av en studieresa till London, Amsterdam, Rotterdam och Köpenhamn, ett fotoprojekt på St. Svithun ungdomskole, arbetsverkstad kring utformningen av Kjelvene- och Johannesparken, studier av motsvarande inhemska och utländska projekt, och anordnandet av en konferens och utställning “Urbane uterom. Designet, bygget og brukt – av hvem?”. Projektet ledde bland annat till utarbetandet av ett förslag på utformning av området Kjelvene och Johannesparken som lämnades in till Kultur- og kirkedepartementets idétävling “Aktivt møtested”. Bidraget vann tävlingen och fick en tävlingspremie på 2 miljoner NOK till iordningsställandet av de offentliga rummen. Då det gäller informationsinsatsen så har utvecklings-sällskapetets verksamhetsledare, Kristen Gustavsen, besökt alla aktörer och orienterat dem om projektet. Informationen har också varit viktig för att bättra på områdets image och visa på att området inte längre är “byens bakgård”.



Illustration som visar den unga skateboardåkaren Frode Goas visioner för det offentliga rummet Kjelvene. Del av invånarprojektet “Uterom – slik vil vi ha det!” © Urban Sjøfront

Viktiga aspekter i relation till hållbar stadsutveckling

Urban Sjøfront är en intressant fallstudie eftersom tankar om att främja en hållbar stadsutveckling varit med i projektet från början. Det verkar som om det nära samarbetet mellan kommunen och de privata aktörerna har borgat för ett brett deltagande från olika aktörer i området, som därmed tillsammans var med och utarbetade en vision för omvandlingen. Samarbetet i skapandet av visionen har, som Per Grimnes (2003) poängterar, lett till en gemensam syn på hur området skall utvecklas, vilket är viktigt dels för att det är så många aktörer involverade, dels för att tankarna om en hållbar utveckling därmed blivit förankrad hos alla parter.

Även det sätt på vilket man valt att arbeta med flexibla regleringsplaner som lägger upp generella riktlinjer för hela området i kombination med krav på detaljerade bebyggelseplaner i nära anslutning till själva realiseringen av de olika delområdena, är intressant. Visionen skapade en gemensam känsla för vad man ville för området men det behövs även formellt antagna riktlinjer för att vara säker på att de tankar som ligger bakom omvandlingen följer med projektet under den långa omvandlingstid som

kan väntas i områden av Urban Sjöfronts storlek. Gustavsen och Carlsen (2001) menar att det hade varit olyckligt om den etappvisa omvandlingen inte hade haft överordnade ramar, då enskilda projekt inte ensamt kan uppfylla kraven på gemensamma kvaliteter, såsom större friområden och tillräcklig kapacitet på infrastrukturen. Detta gäller i synnerhet för den långsiktiga förankringen av principerna om en hållbar utveckling av området.

Gamla Hamnen i Reykjavík – delaktighet i centrum i nyligen påbörjad förstärkning av stadskärnan

Omvandlingen av Gamla Hamnen i Reykjavík är ett tämligen nystartat stadsförnyelseprojekt. Från att ha haft en stadsutveckling som i huvudsak byggt på nybyggnation på råmark riktas nu intresset mot förtätning inom den existerande staden som ett led i bland annat förstärkning av Reykjavík stadscentrum.

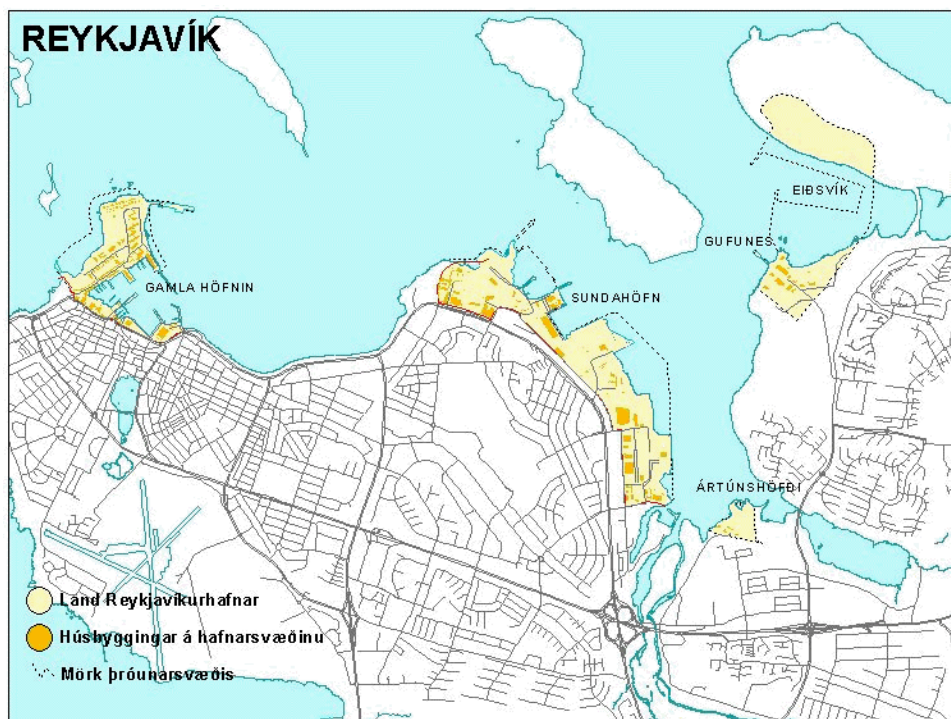
Reykjavík och stadens syn på stadsutveckling

År 874 grundades Reykjavík av Ingólfur Arnarson, som också gav staden dess namn. Namnet betyder ungefär den rykande viken och anspelar på den rök som steg upp från de geotermiska källorna. År 1786 var staden det första isländska samhället som erhöll stadsrättigheter. Under den senaste 100 åren har staden utvecklats från en liten fiskeby till en huvudstad med stort utbud inom service, högre utbildning, kultur och offentlig administration. Idag har staden, som ligger i de sydvästra delarna av Island, runt 111 000 invånare i tätorten (Hanell et al 2002). I jämförelse med de andra nordiska länderna är Island det land med den största andelen invånare boende i huvudstadsområdet, hela 62 %. Huvudstadsområdet består totalt av sju kommuner utöver staden Reykjavík.

Enligt Sveinsson (2001) var Reykjavík år 1960 en ”tämliga kompakt stad”, där biltätheten var låg och folk ofta kunde promenera hem och äta lunch. Redan någon gång mellan 1940-50 startade dock utspridningen av bebyggelsen, och utvecklingen fram till idag har gått mot en allt mer utspridd bebyggelsestruktur, där bilen har kommit att bli ett absolut måste om man skall kunna ta sig runt. Detta gjorde det svårt att bedriva en effektiv kollektivtrafik, och idag svarar den endast för 4 % av allt resande, vilket kan jämföras med 15-25 % i många europeiska städer. Därmed konstaterar Sveinsson att Reykjavík ”definitivt blivit mer lik amerikanska städer än europeiska”.

Reykjavík har vuxit mycket snabbt under de senaste decennierna, och är alltså en stad i relativt stark tillväxt. Den snabba tillväxten har inneburit att det funnits, och fortfarande finns, behov för omfattande stadsutveckling. Den nya utvecklingen har fram till idag ofta skett i form av ny bebyggelse på råmark i utkanterna av staden. Reynarsson (1999) menar att den explosiva tillväxten under de gångna decennierna har lett till en från dag till dag ad-hoc-planering istället för en långsiktig stadsplanering. Överlag så byggs 400-500 lägenheter per år i Reykjavík. Under de senaste 25 åren har antalet bostäder i huvudstadsregionen (Reykjavík och sju omkringliggande kommuner) ökat med cirka 28 000, och under åren 1998-2024 beräknas det, enligt regionalplanen (se vidare nedan), finnas ett behov av att bygga mer än 32 000 nya lägenheter. Utöver detta förväntas det dessutom finnas ett behov för runt 34 000 arbetsplatser, dels inom existerande bestånd, dels i form av nybyggnad. En sådan tillväxt tillsammans med det medföljande behovet av utbyggnad av service och kommunikationssystem, menar Sveinsson (2001) kommer att kräva en omfattande utvidgning av stadsområdet, och att ett ”nyckelbegrepp i detta sammanhang är förtätning av bebyggelsen”.

År 2001 antogs en ny generalplan för Reykjavíks kommun, som löper över åren 2001-2024. Huvudmålen med planen är att förtäta stadsmiljön, omvandla gamla industri-kvarter, bygga på soptippar, och skapa mer blandad markanvändning. Då det gäller förtätningen så inriktar man sig på 10 % förtätning av befintliga områden. I arbetet med målsättningen om att skapa en tät stad i Reykjavík, där arealresurserna är rikliga, verkar önskan om förtätning höra samman med en önskan om förstärkning av stads-kärnans utveckling och den överordnade målsättningen om *hållbar utveckling* (Miljöministeriet 2002).



Uppe till vänster ligger Gamla Hamnen, och nere till vänster syns inrikesflygplat-sens tre landningsbanor © Reykjavík Hamn

Land Reykjavíkurhafnar = mark ägd av Reykjavík Hamn

Húsbyggingar á hafnarsvæðinu = byggnader inom hamnområdet

Mörk þróunarsvæðis = gräns för utvecklingsområden

Det finns även en regionplan för Reykjavíks kommun och sju kranskommuner (Kópavogur, Hafnarfjörður, Garðabær, Mosfellsbær, Seltjarnarnes, Bessastaðahreppur och Kjósarhreppur) antagen i december 2002. Även denna löper över åren fram till 2024. Planens huvudfokus ligger på markanvändning, kommunikationer, stadsutveckling och miljöfrågor, samt lägger vikt vid formuleringen av en samordnad politik rörande dessa frågor. Ett syfte med planen är också att främja hållbar utveckling av regionen. Några av planens huvudsakliga mål rör förtätning inom det existerande stadsområdet och ökning av andelen kollektivtrafik. Ett av förslagen är att det skall byggas 5000 nya bostäder i de inre delarna av Reykjavík under de närmaste 20 åren. För hela Reykjavíkregionen beräknas hela 1600 ha mark behövas för nybyggnation. Reynarsson (2001a) poängterar att det därmed är av största vikt var dessa områden lokaliseras och hur de organiseras.

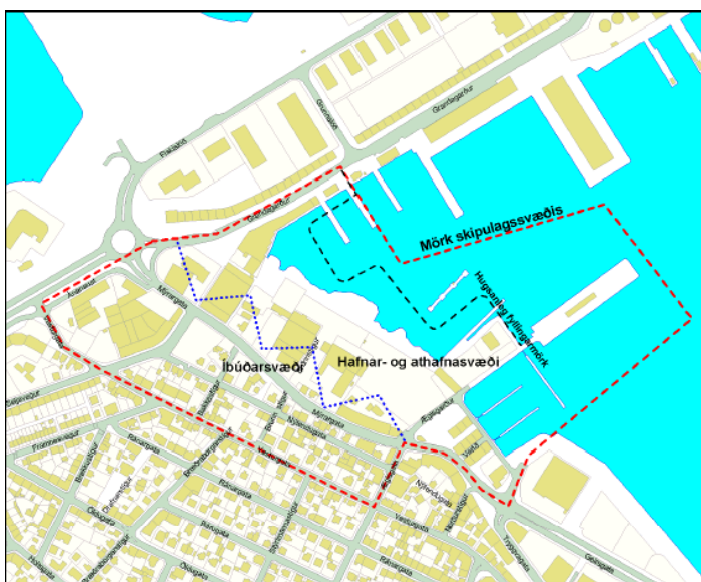
I Reykjavík pågår för närvarande ett stort omvandlingsprojekt i den Gamla Hamnen (Gamla Höfnin). Utöver hamnområdena så kommer den enskilt största förtätningen i

Reykjavíkssvæðið antagligen att äga rum i området för den nuvarande inrikesflygplatsen, totalt ungefär 5000 bostäder. Flygplatsområdet ligger alldeles i anslutning till de centrala delarna av Reykjavík, bara 2 km från stadscentrum, och täcker cirka 130 ha, vilket gör området till en värdefull resurs för stadsutvecklingen. Det råder dock stor debatt om huruvida området ska få fortsätta vara flygplats eller användas för nytt stadsbyggande. Det hölls en folkomröstning i mars 2001, med lågt valdeltagande, som gav knapp majoritet (51/49) till fördel för en nedläggning och flyttning av flygplatsen. Generellt finns ett stort motstånd bland befolkningen i Reykjavík mot alla former av projekt som siktar mot att höja tätheten i staden, speciellt i de centrala delarna. Då den eventuellt nya stadsdelen kommer att ligga nära universitetet antas kunskapsintensiva företag finna området attraktivt. En utbyggnad är dock inte aktuell förrän efter 2016.

Generellt sett är Reykjavík en relativt miljövänlig stad, främst på grund av att användningen av naturliga energiresurser såsom geotermisk värme och vattenkraft är så utbrett, men också eftersom det inte finns så många förorenande industrier i staden. Det största miljöhotet är utsläppen från privatbilarna.

Allmänt om Gamla Hamnen-området

Gamla Hamnen (Gamla Höfnin) i Reykjavík håller på att byta skepnad. För omvandlingsområdet som ligger precis intill stadskärnan har sedan något år tillbaka idéerna kring en omfattande stadsförnyelse börjat ta form. Gamla Hamnen är uppdelad i Östhamnen (Austurhöfn) och Västhamnen (Vesturhöfn). Genom omvandlingen tillåts Reykjavíks stadskärna att växa in över de östra delarna av Gamla Hamnen. Området kallas "Mýrargata-Slippasvæði" och täcker cirka 9,5 ha,



Bilden visar området som är under omvandling i Västhamnen

© Reykjavík Hamn

Íbúðarsvæði = bostadsområde

Hafnar- og athafnasvæði = hamnområde

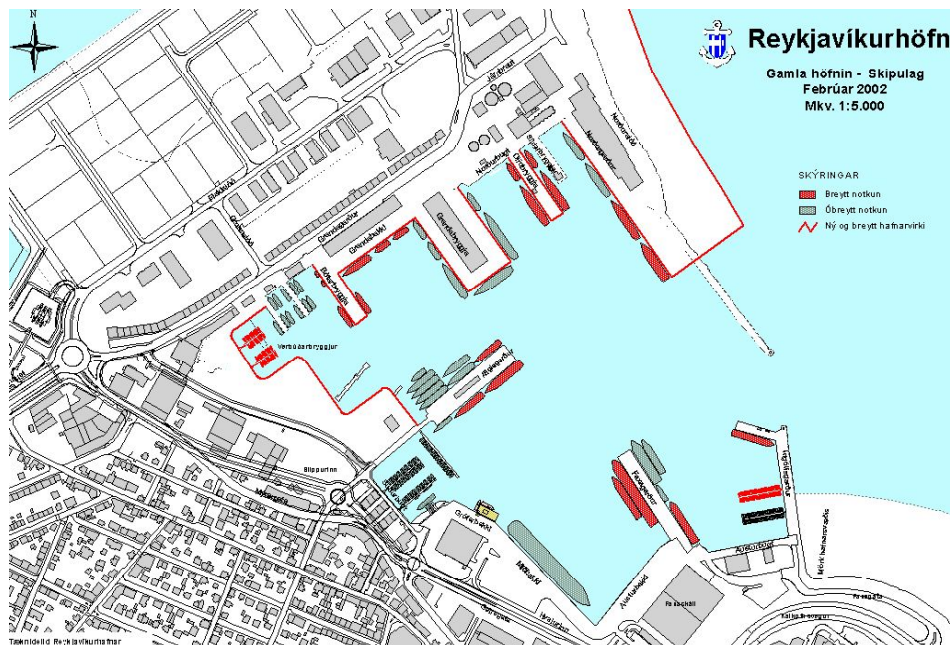
Mörk skipulagssvæði = planområdets avgränsning

Hugsanlega fyllingarmörk = möjlig gräns för utfyllnad

varav ungefär 6 ha ligger inom själva hamnområdet och de resterande 3,5 ha ligger precis söder om hamnområdet och Mýrargata, som till största delen idag inrymmer bostäder. Målet med omvandlingen är att binda samman hela sträckan mellan den östra och västra hamnen, det vill säga den äldsta delen av Reykjavík.

Helga Bragadóttir (2003) säger att det finns tre anledningar till att man valt att fokusera på en omvandling av den centrumnära hamnen. För det första så vill man förstärka stadscentrum. Under en längre tid har det varit problem med affärer som stänger, då folk hellre handlar på center i mer externa lägen. Idag finns det allt för få människor som bor och vistas i centrumområdet. För det andra så vill man effektivisera användningen av befintliga system, såsom infrastruktur, skolor och kultur. Slutligen så har man också för avsikt att stärka Reykjavík som huvudstad.

I Östhamnen har man bland annat startat ett projekt för att bygga ett konferens- och musikhus. Projektet är ett samarbete mellan regeringen och bystyrelsen. För att möjliggöra omvandlingen så flyttar fiskeriverksamheten till Västhamnen, vilken tillåts expandera. Hamnområdet byggs ut genom att nytt land anläggs i havet.



Bilden visar förändringar som kommer att ske i Gamla Hamnen © Reykjavík Hamn

Skýringar = legend

Breytt notkun = förändrad användning

Óbreytt notkun = oförändrad användning

Ný og breytt hafnarmannvirki = nya och förändrade hamnbyggnader (markeras längs kajkanterna)

När det gäller tillgängligheten till och från området så kommer Mýrargata, som löper genom området, att utgöra en avsevärd barriär. Mýrargata kommer att bli en fyrfilig motorväg (statlig motorväg). Det har dock föreslagits att vägen helt eller delvis skall läggas i en tunnel vilket skulle ha en positiv inverkan inte bara på tillgängligheten utan på den allmänna miljön i området i form av minskat buller mm.

I relation till parkeringsfrågan så har man diskuterat att antingen tillämpa samma normer som för stadskärnan, vilket är en parkeringsplats för varje bostad och en parkeringsplats per 50 kvadratmeter kontor, eller att använda sig av ett mer flexibelt system. Det flexiblere systemet innebär att man tillämpar olika normer för olika delar av området. Vanligtvis kan lägre krav på parkeringsplatser användas för lägen som har god kollektivtrafikförsörjning. Det är också vanligt att exploatörerna betalar för varje plats som de inte tillhandahåller, och behovet täcks då med offentliga parkeringsplatser.

Då det gäller förtätningens omfattning så kan enligt generalplanen under 2001 till 2024 upp till 200 nya bostäder byggas inom området och cirka 15 000 kvadratmeter kontor (runt 400 nya arbetsplatser). Beroende på resultatet av tävlingen för att få fram preliminära planeringsförslag så kan dessa siffror komma att revideras (mer om tävlingen nedan). Vid omvandlingen av hamnarealerna så utgör luktproblem från fiskeriindustrin ett relativt stort problem.

Processen kring omvandlingen av Gamla Hamnen – metoder och verktyg

För två år sedan hade man en tävling om förslag på konferens- och musikhuset i Östhamnen, som framöver är tänkt som hemvist för diverse kulturella verksamheter. Nu vill man se på helheten, det vill säga stora delar av området mellan Öst- och Västhamnen (på bilden ovan framgår området som planen kommer att behandla). Det är Byplaneringskontoret som har huvudansvar för projektet, men ett tätt samarbete sker med Reykjavík hamn, Statsplanekontoret och Ingenjörskontoret.

I mars 2003 utannonserades en inbjudan där man bjöd in grupper att lämna förslag på den enhetliga omvandlingen av Gamla Hamnen. Ett krav på grupperna var att de skulle vara sammansatta av planerare, arkitekter, ingenjörer, trafikspecialister och sådana som har kännedom om hamnen och hamnföretagen. Som resultat av annonsen inlämnades hela 19 förslag. Av dessa valdes fyra grupper ut som fick vidareutveckla sina förslag till preliminära planeringsförslag (inlämningsdatum den 30 september 2003). Därefter väljs en av konsultgrupperna ut och får ta hand om utvecklandet av en "ramverksplan" (*Rammaskipulag*) för området. På senare tid har det blivit allt vanligare på Island att ta fram en ramverksplan innan en detaljplan utarbetas. Ramverksplanerna täcker oftast en större yta än detaljplanen och skall visa på helheten och lägga upp ramar för den vidare utvecklingen. Dessa planer finns dock inte omnämnda i plan- och bygglagen och är inte av bindande karaktär.

Vidareutvecklingen av omvandlingsförslagen skall alltså ske inom på förhand satta ramar. Ramarna anger till exempel vilka typer av funktioner som skall finnas i området. Tankarna är att det skall planeras för lägenheter, hamnrelaterade företag, små fiskebåtar samt servicefunktioner omkring fisket i hamnen i framtiden. Det är redan bestämt att två företag som specialiserar sig på *whalewatching* kommer att flytta in på området. Det skall finnas turistverksamhet förknippad med fiske, hamnen och havet. Ett maritimt museum skall inrättas i en gammal fiskefabrik som byggdes 1936. Det är en grupp från bystyrelsen som köpt det gamla huset.



Reykjavík stadskärna med vy mot Gamla Hamnen
© Reykjavík Hamn

Grupperna skall utöver själva planförslaget också ge förslag på hur medborgarna ska involveras i processen. Traditionellt har medborgardeltagandet i planeringsprocesser på Island inte varit så fokuserat, trots att det varit ett krav i planeringslagstiftningen sedan 1921. Men i och med den nya plan- och bygglagen som trädde i kraft 1998 så har kraven på medborgardeltagande stärkts. Därmed läggs mycket vikt på just samrådsdelen inom det pågående omvandlingsprojektet.

Då det gäller markägarstrukturen är den väldigt enkel, vilket underlättar en smidig omvandling. Reykjavík hamn äger nästan hela hamnområdet och hyr sedan ut det

mesta av marken till privata företag. Det är bara några enstaka bostäder som de inte äger.

När det gäller finansieringen av den infrastruktur som behövs, så kommer staten att finansiera Mýrargata (statlig motorväg), medan Reykjavík kommun kommer att stå för större delen av den övriga infrastrukturen.

Viktiga aspekter i relation till hållbar stadsutveckling

Då omvandlingsprojektet är så nystartat är det svårt att säga något om aspekter i relation till hållbar stadsutveckling. Generellt kan dock konstateras att några uttalade målsättningar om hållbar utveckling inte har varit framträdande i projektet hittills.

Västra Hamnen i Helsingfors – projekt med start innan begreppet hållbar utveckling kom på agendan

Vid Helsingfors stränder, i de gamla hamnområdena, växer nya maritima stadsdelar upp. Omvandlingen startade i mitten av åttiotalet innan konceptet hållbar utveckling verkligen gjort entré på världsagendan. Trots att begreppet hållbar stadsutveckling inte användes explicit så menar planerare som varit involverade att det är precis det som det var frågan om.

Helsingfors och stadens syn på stadsutveckling

Helsingfors tätort med sina cirka 555 000 invånare (Hanell et al 2002) ligger i södra Finland, på en udde invid Finska viken. Helsingfors är allmänt en mycket havspräglad stad. Stadens havsnära läge har dock inte alltid setts som positivt, och tidigare planering har försökt förskjuta staden norrut. Det var först i början av 1990-talet som vattenet på riktigt började lyftas fram som en konkurrensfördel. För att främja den maritima prägeln och stödja utvecklingen av Helsingfors centrum föreslogs då bland annat att bostadsområden skulle byggas nära havet och stränderna. Den maritima traditionen förs även vidare i den nyaste generalplanen (godkänd av stadsfullmäktige i november 2003). I generalplanens utvecklingsbild beskriver man sin vision om att ”allt fler helsingforsare får möjlighet att bo nära havet samtidigt som stränderna alltid hålls tillgängliga för allmänheten”.

Generalplanen ger i stora drag en bild av den framtida markanvändningen och trafikplaneringen. Anledningen till att det utarbetades en ny generalplan så snart efter att den förra blev antagen är stadens tillväxt. Helsingfors har under de senaste decennierna varit ett av de snabbast växande stadsområdena i Europa. Då den förra planen utarbetades antogs det att staden inte längre skulle komma att växa. Tillväxten medför behov för byggande och plats för detta byggande.

Tillväxten tillsammans med strävan att främja Helsingfors havsprägel, har lett till en fokusering på förtätning och omvandling i de centrala delarna av staden. Några andra anledningar som anges som bakgrundsfaktorer till denna fokus är kunskapssamhällets framfart, möjligheterna att tillhandahålla en effektiv kollektivtrafik, invånarnas växande intresse av att bo i centrum samt begränsning av energiförbrukningen vid produktion av el och värme. Allt detta betyder att innerstaden för en lång tid framöver kommer att vara ett prioritetsområde inom stadsbyggandet.

Två av de viktigaste omvandlingsområdena i centrala Helsingfors är hamnområden. I mitten av 1980-talet tog Helsingfors Stad upp frågan rörande vad man skulle göra med de två centralt belägna godshamnarna; skulle de vara kvar där de låg eller skulle

man flytta dem? Stadskansliet genomförde en studie kring vad som skulle hända om man flyttade dem. Man frågade sig vad områdena skulle kunna användas till, och om en omlokalisering skulle vara ekonomiskt fördelaktig för staden eller inte? Slutsatsen var att det skulle vara en ekonomisk vinst att flytta ut hamnområdena från de centrala stadsområdena. Istället för att fortsätta bygga nya stadsdelar i form av satelliter på långt avstånd från stadskärnan, bland annat bundna av långa reseavstånd och ett stort bilberoende, så ville man flytta utvecklingen till mitt i stan, till områden som inte utgjordes av råmark. De två hamnarna, Västra Hamnen och Fiskehamnen (tidigare kallad Sörnäs hamn eller Östra hamnen), kunde omvandlas till områden där förflyttningen kunde ske till fots, med cykel, buss och spårvagn. Annukka Lindroos (2003) på Helsingfors Stadsplaneringskontor menar att det rörde sig om en planering mot en mer *hållbar stadsutveckling* då dessa planeringsfrågor debatterades, även om begreppet inte användes explicit i diskussionerna. Detta var tiden före 1987-års Brundtland-rapport och Rio-konferensen 1992.

I Västra Hamnen håller Gräsvikenområdet på att avslutas, och därmed är omvandlingen av Busholmen-området det som nu kommer att stå i centrum (mer om områdena nedan). I dagsläget används Fiskehamnen för hamn- och industriverksamhet. Omvandlingen av detta hamnområde kan inte starta förrän hamnen flyttat till Nordsjö, och därmed förväntas byggandet kunna påbörjas i slutet av år 2008. Ungefär 15 000 människor kommer att vara bosatta här när allt står klart under första början av 2030-talet. Omvandlingen kommer att starta med byggandet av en metrostation och därefter byggs bostadsområdena kring stationen ut. Utöver dessa områden så är ett område som ligger strax öster om staden, i Degerö, prioriterat för omvandling. Området som kallas Kronobergstranden är idag en oljehamn. Planeringen är i uppstartningsskedet och området förväntas först kunna börja byggas efter år 2010. Landvägen är det 10 km till Helsingfors innerstad, men med sjöbuss tar det bara 15 minuter. Området som till stora delar ägs av Helsingfors Stad är cirka 190 ha stort och planeras rymma 10 000 invånare samt 50 000 kvadratmeter företagslokaler när det är färdigbyggt. Ändringarna inom området kommer att vara mycket synliga från Helsingfors centrum och därför kommer omvandlingens inverkan på stadsbilden i Helsingfors vara en av kärnfrågorna i planeringen.

Allmänt om Västra Hamnen-området

Det första av hamnområdena som började omvandlas var Västra Hamnen. Orsaken till detta var att området inte längre användes som ett aktivt hamnområde, utan det fanns bara några få hamnverksamheter samt industriföretag kvar. Västra Hamnen består av sju olika delområden, som kommer att utvecklas i delvis överlappande etapper. Områdena är Gräsviken, Busholmen, Utterhällen, Sundholmen, Lappviken, Munkholmen samt Eirastranden (se bild). I denna fallstudie kommer vi att koncentrera oss på Gräsviken och Busholmen (i framtiden kommer allt söder om Gräsvikskanalen kallas Busholmen, dvs Utterhällen kommer att ingå i Busholmen). Anledningen till detta val är att Gräsviken är ett i princip färdigbyggt område, med de möjligheter till analys som det erbjuder, och att det för Busholmen finns intressanta planer på att använda sig av diverse element för att skapa en tät, funktionsblandad och någorlunda bilfri stadsdel, med ett eventuellt inslag av ett ekologiskt byggnadssätt.

Västra Hamnen-området började byggas ut som godshamn år 1913. Innan hamnen anlades innehöll området en rad öar och holmar som därtills främst använts för sommarstugebebyggelse och rekreation. I och med utbyggnaden jämnades dessa ut och mellanrummen fylldes upp med schaktmassor. Projektet Västra Hamnen inom Helsingfors Stadsplaneringskontor har hand om den 200 ha stora omvandlingen. Målet är att området skall ges en stadsmässighet och därmed bli en fortsättning på stadsstrukturen. Tanken är att Västra Hamnen om ett par decennier skall inrymma cirka 22 000 invånare.

Gräsviken

Gräsviken är det första av delområdena i Västra Hamnen som omvandlats till nya användningar. Därmed är det också en av de första nya havsnära stadsdelarna i Helsingfors. Området, som är 58 ha stort, är planerat som ett kombinerat bostads- och arbetsplatsområde, med en stadsmässig grundstruktur. När Gräsviken är färdigbyggt beräknar man att det kommer att finnas runt 8 000 invånare samt 13 000 arbetsplatser. Planläggningens mål var en "genomarbetad, högklassig stadshelhet, där tyngdpunkten ligger på växelverkan mellan byggnaderna och vattnet".



De sju olika delområdena i Västra Hamnen
© Fastighetskontoret/Stadsmättningsavdelningen

Då Gräsviken-området planerades fanns det inte någon uttalad målsättning om att främja en hållbar stadsutveckling, men som nämnts ovan, så anser Annukka Lindroos (2003), som var med redan från början av processen, att det var just vad det var frågan om. Som stöd för detta anför hon att Gräsviken är ett område med blandade funktioner och lättillgängligt vad gäller såväl metro, buss, spårvagn, som till fots eller cykel. Metrostationen ligger centralt i Gräsviken och området ligger på bara tio minuters gångavstånd från de centralaste delarna av Helsingfors. Det finns många arbetsplatser inom området. Det finns folk som både bor och arbetar i stadsdelen. De offentliga rummen, speciellt Gräsvikskanalen, står för de gröna upplevelserna, och i och med ett aktivt kulturcenter så finns många kulturmöjligheter att utnyttja i Gräsviken.

De flesta bostadsbyggnaderna är mellan 5 och 6 våningar höga, medan kontors- och affärsbyggnaderna huvudsakligen är mellan 6 och 8 våningar höga. Kontorslokalerna återfinns i de norra delarna av området där de bildar en skyddande mur mot trafikbullret från motorvägen som kommer in västerifrån till Helsingfors centrum. De bostadshus som ligger längs kanalen innehåller olika former av bostäder, det vill säga i samma hus återfinns såväl ägo- och hyresbostäder som bostadsrättslägenheter.

Parkeringen inom området sköts centralt av ett parkeringsbolag, det vill säga husen har inga egna parkeringsplatser, och de återfinns i parkeringshus både under jord och på parkeringstomter som liknar gator. Det finns cirka en parkeringsplats på två bostäder och cirka en per 350 kvadratmeter kontor.

I Gräsviken har en del byggnader bevarats som ett minne av områdets historia. Dessa byggnader är Kabelfabriken, Alkos fabriks- och lagerbyggnader samt Sundholmens kraftverk. I Nokias tidigare kabelfabrik ryms idag ett kulturcenter med en mängd olika aktiviteter som till exempel konstskolor, konstnärsateljéer, en dansteater, två radiostationer och tre museer. Byggnaden, som ägs av Helsingfors stad, är en av de största fabriksbyggnaderna i Europa som används för kultur. I Alkos tidigare fabriksbyggnad kommer Helsingfors tingsrätt att husera. När det gäller nybyggnation så har Nokia efter omvandlingen av Gräsviken flyttat in i nybyggda lokaler med ett stort forskningscenter, vilket har dragit till sig en hel del mindre företag inom informationsteknologibranschen som också etablerat sig i området.

En av Finlands största energiföretag, Helsingfors Energi, har initierat ett pilotprojekt för produktion och distribution av fjärrkyla i området. Fjärrkylan är en biprodukt från kolkraftverket som ligger inom området. Gräsvikens fjärrkylningssystem är det första i denna skala i Finland. Produktion av fjärrkyla är miljövänlig eftersom mindre bränsle används än vid traditionell kompressorskyla.

När det gäller problemen med förorenade markpartier så hade dessa ingen större betydelse vid planeringen av Gräsviken, då en ganska stor del av marken redan hade belagts med ny jord innan bostadsbyggandet kom igång.

Busholmen

Nu när omvandlingen av Gräsviken börjar nå sitt slut så har man kommit igång med planeringen av Busholmen. Busholmen, som är 80 ha stort, används idag som gods- och passagerarhamn. Bland annat avgår Estlandsfärjorna härifrån. Omvandlingsområdet gränsar i nordväst mot Gräsviken, i nordost till Sandviksstranden och i väster och söder till havet. Området ligger på promenadavstånd från Helsingfors affärscentrum.



*Hamnen på Busholmen byggs, året är 1913
© Helsingfors Stadsplaneringskontor*

Tanken med Busholmen är att det skall bli en urban, särpräglad och maritim stadsdel med bostäder, företagslokaler och en stadspark. Den centrala stadsdelsparken ska fungera som områdets ryggrad och som en länk till det gröna. Passagerarhamnen kommer att stanna kvar på Busholmen, vilket tillsammans med vattnet och havsutsikten kommer att bidra till områdets maritima prägel. Planen är att området då det står färdigt skall ge plats åt 15 000 bostäder och 4 000 arbetsplatser.

Matti Kaijansinkko (2003) på Helsingfors Stadsplaneringskontor säger att det kommer att bli ganska dyrt att bygga på Busholmen. Dels så utgör bara 15 av de 80 ha naturlig mark, resten är fyllnadsmassor, vilket försvårar grundläggningen. Dels finns det fyra platser med förorenad jord inom området som måste täckas med ren jord. Man räknar med att det totalt kommer att behövas 5,7 miljoner kubikmeter ny jord.

Man vill på Busholmen arbeta för att införa “en ny kommunikationskultur” som avser “en livsstil där de huvudsakliga sätten att ta sig fram är sådana som utgör alternativ till personbilstrafik”. I trafiklösningarna vill man prioritera den lätta trafikens och kollektivtrafikens smidighet. Det kommer inte att bli frågan om total bilfrihet, men man kommer så långt som möjligt att sträva efter att freda bostadsområdena från biltrafik. System med sambruk av bilar ska bli en del av Busholmens trafikultur. Kollektivtra-



Illustration av den preliminära modellen av stadsstrukturen på Busholmen (inklusive Utterhällen) © Helsingfors Stadsplaneringskontor

fiken kommer att utgöras av spårvagnar och det planeras för bra förbindelser för lätt trafik till Gräsvikens metrostation.

Förutom prioriteringen av alternativ till privatbilen så planerar man andra intressanta grepp inom omvandlingen som kan sägas utgöra element i byggandet av hållbarare stadsdelar. Dels så ska man undersöka möjligheten att tillämpa en lägre parkeringsnorm än normalt i området. Dels ska man titta på möjligheten att bygga på ett ekologiskt hållbart sätt. Man vill skapa byggnader med god kvalitet som kan stå länge. Busholmen är

tänkt som en tämligen tät stadsdel. För att uppnå hög täthet samlas de offentliga rummen i en stor stadsdelspark och resten bebyggs mycket tätt. Det kommer att arbetas mycket med att få in service och arbetsplatser för att skapa en blandad och levande stadsdel. Man vill få in små affärer i bottenvåningarna längs de gator där folk rör sig. Vid matarlederna planeras de två första våningarna att reserveras för affärs- och kontorsutrymmen.

Processen kring omvandlingen av Västra Hamnen – metoder och verktyg

I mitten av 1980-talet började tankarna att ta form när det gäller omvandlingen av Västra Hamnen, efter det att det beslutats att större delen av hamnverksamheten skulle flyttas till ett externt läge strax öst om staden.

Det första området som började planeras var Gräsviken. År 1988 var delgeneralplanen för området färdig och två år senare började byggandet på området. Då det gäller de viktigaste elementen i planeringsprocessen för Gräsviken anser Annukka Lindroos (2003) på Helsingfors Stadsplaneringskontor att de var; helstatligt ägd mark, beslut om etablering av metrostation, tidig etablering av viktig aktör, samt experimentområde för blandat boende. Dessutom förmedlades stadens målsättningar för området till byggherrarna genom tätt samarbete med kommunen.

En mycket viktig orsak till att det var relativt enkelt att starta upp omvandlingen Västra Hamnen var att *staden ägde hela markytan*. På så sätt kunde Helsingfors stad organisera utbyggnaden ur ett helhetsperspektiv. De hyresavtal som fanns med industriföretagen i området var lätta att säga upp.

En annan väsentlig aspekt var att stadsstyrelsen redan innan stadsomvandlingen påbörjades hade *beslutat att en metrostation skulle etableras* i Gräsviken. Därmed hade man vid processens början redan fördelen av att ha detta viktiga beslut med sig.

Den *tidiga etableringen av viktig aktör* i området innebar att en positiv utvecklings-spiral snabbt tog fart. I början av omvandlingsprocessen inledde staden en diskussion med Nokia som hade en kabelfabrik i Gräsviken. Nokia var villigt att lämna sina fabrikslokaler om de fick tillåtelse att uppföra en ny kontorsbyggnad. Detta var tiden före den stora mobiltelefonirevolutionen, men då Nokias nya byggnader stod klara så var företagets mobiltelefoniverksamhet på stark frammarsch. I och med att Nokia hade etablerat sig i området så blev det genast populärt för en rad andra företag att söka sig dit. Annukka Lindroos (2003) konstaterar att detta var en stor framgångsfaktor för området. I delgeneralplanen hade man planerat in 5000 arbetsplatser, men på grund av Nokias dragningskraft finns det idag hela 13 000 arbetsplatser i Gräsviken.

Kabelfabriken var en av de byggnader som man ville bevara som ett minne av Gräsviken historia. När Nokias verksamheter upphörde i fabriken började planerarna fundera på en möjlig framtida användning av de sammanlagt 60 000 kvadratmetrarna. En idé var någon form av utbildning. Men så började man hyra ut utrymmen åt konstnärer och allt fler flyttade in. På 1990-talet blev Kabelfabriken ett fristående kultur- och konstcenter, och anges idag vara ett av Europas största kulturcentra med en mängd olika aktiviteter.



Kabelfabriken – ett fristående kultur- och konstcenter
© Helsingfors Stadsplaneringskontor

Förutom att stadsstyrelsen beslutade att området allmänt skulle innehålla blandade funktioner, det vill säga att det skulle finnas både bostäder, verksamheter och service, så blev projektet något av *ett experimentområde för blandat boende*. De första bostadshusen som uppfördes i Gräsviken hade inom varje byggkropp en blandad sammansättning av olika bostadstyper, det vill säga i samma hus återfinns såväl ägo- och hyresbostäder som bostadsrättslägenheter. Man vågade dock inte genomföra detta i hela området, utan i resten av Gräsviken har varje tomt en typ av ägande. Annukka Lindroos (2003) menar dock att detta har varit ett lyckat experiment. Annukka tillägger att ett problem som gör det svårt att genomdriva en blandad bostadsbebyggelse är att alla kommuner är intresserade av att locka till sig de välbetalda, och vill därmed undvika att bygga allmännyttiga bostäder.

Genom ett tätt samarbete med byggherrarna lyckades *staden förmedla sina målsättningar för området*. Själva marken hyrdes ut till byggherrarna men det fanns ett system enligt vilket alla planerna upprättades tillsammans med stadens projektgrupp. Det hölls kontinuerligt olika möten och fördes diskussioner, vilket ledde till att alla inblandade aktörer var mycket väl medvetna om de mål som staden hade för området.

Utöver dessa element så har även *utformningen av det offentliga rummet* varit speciell såtillvida att detta var det första området där man lade ner stor vikt på utformningen. Staden har gått in och gjort en stark satsning både vad gäller pengarna som investerades i utformningen och i själva planeringsprocessen kring utformningen. Annukka Lindroos (2003) säger att detta har varit en god erfarenhet. Till exempel så har Gräsvikskanalen, som flyter genom



Gräsvikskanalen i kärnan av Gräsviken
© Helsingfors Stadsplaneringskontor

hjärtat av Gräsviken, fått mycket beröm från externt håll i fråga om både planeringen och för hur den förverkligades.

Beträffande Busholmen har en delgeneralplan utarbetats som skall visa på de övergripande lösningarna av området, det vill säga föreslå lösningar vad gäller bland annat tätheten, prioriteringen av den lätta trafiken och kollektivtrafiken, parkeringsnorm, ekologiskt sätt att bygga samt hur man

får in service och arbetsplatser i stadsdelen. En mängd studier pågår och kommer att genomföras för att försöka ta reda på vad som är realistiskt att åstadkomma. Delgeneralplanen ska vara färdig år 2004. Därefter beräknas den första detaljplanen vara färdig 2006. Man uppskattar att Busholmen kan börja bebyggas runt 2008 då områdets godshamn flyttar ut till hamnen i Nordsjö strax öster om Helsingfors som vid den tidpunkten förväntas vara iordningställd.

Viktiga aspekter i relation till hållbar stadsutveckling

Planeringen av omvandlingen av Västra Hamnen, och framför allt Gräsviken, tog form i mitten av åttiotalet. Som Annukka Lindroos (2003) på Helsingfors Stadsplaneringskontor påpekar var detta innan begreppet hållbar utveckling verkligen gjorde entré på världsdagordningen. Brundtland-rapporten hade precis kommit men än var inte tankarna så väl spridda. Annukka Lindroos menar att även om begreppet *hållbar stadsutveckling* inte användes explicit så var det precis det som det var frågan om. Som stöd för detta anförde hon att Gräsviken är ett område med blandade funktioner, och lättillgängligt vad gäller såväl metro, buss, spårvagn, som till fots eller cykel.

Två av de intressantaste elementen av omvandlingsprocessen kring Gräsvikenområdet var experimenterandet med blandat boende samt förmedlingarna av stadens målsättningar för området. Ofta då man talar om områden med blandad bostadsbebyggelse syftar man på att det i samma område ska finnas olika byggnader/delområden med olika typer av boende. I Helsingfors har man dock experimenterat med att inom en och samma byggnadskropp kunna erbjuda en blandad sammansättning av olika bostadstyper. Annukka Lindroos menar att detta har varit ett lyckat experiment. Det andra elementet var det täta samarbetet som har funnits mellan staden och byggherrarna i form av kontinuerliga möten och diskussioner, som har lett till alla inblandade aktörer var mycket väl medvetna om de mål som staden hade för området.

För framtiden kommer det vara intressant att se vad omvandlingen av Busholmen kan komma att föra med sig, då det i nuläget finns en hel del intressanta tankar kring hur

man kan skapa en tät, funktionsblandad och någorlunda bilfri stadsdel, med ett eventuellt inslag av ett ekologiskt sätt att bygga.

5. Sammanfattning av fallstudierna

Här följer en tvärgående jämförelse av fallstudierna, där förtätning och omvandling sätts i förhållande till råmarksutveckling. Förtätning är en strategi, som har medvind, kanske speciellt i Norge, men även i de andra länderna används självklart också denna princip, vilket fallstudierna Västra Hamnen i Malmö och Urban Sjøfront i Stavanger visar – speciellt i förbindelse med stadsnära omvandlingsprojekt. Eftersom förändringen av centrumnära hamnområden många gånger innebär försök att etablera områden med en urban, och därmed ofta funktionsblandad framtoning, är därför hamnfrontsomvandling ofta inspirerad av förtätningstanken. Förtätning hänger många gånger samman med argument om hållbarhet, i det att transportbehovet – åtminstone på stadsdelsnivå – kan minskas om en sådan strategi följs. Förtätning med kvalitet kommer emellertid i fokus eftersom en mer kompakt stad också kan innebära att fler och fler personer utsätts för diverse olägenheter, såsom till exempel trafikbuller.

Allmän jämförelse av fallstudierna

Fallstudierna representerar ett urval av olika typer av nordiska städer. Det finns två huvudstäder, två större städer samt en medelstor stad. De vitt skilda befolkningstalen; Silkeborgs befolkning utgör en tiondel av Helsingfors', antyder att städerna har olika förutsättningar och därmed står inför olika utmaningar och möjligheter.

Omvandlingsområdena är av skiftande storlek, och därmed skiljer sig längden på omvandlingsprocesserna åt samt den totala exploateringskapaciteten. För de största områdena räknas med etappvis utbyggnad under tidsperioder på upp till mellan 20 och 40 år. Alla omvandlingsområden ligger centrumnära och har mycket hög prioritet inom den kommunala stadsutvecklingen. De äldre hamn- och industriområdena som tidigare låg utanför stadscentrum har växt ihop med centrum allt eftersom städerna har växt till sig, och de har därmed kommit att bli attraktiva centrala lägen. När sedan hamnverksamheterna flyttar ut och fabrikerna läggs ned öppnas möjligheter till omvandling och nya användningsområden.

Även om övervägande delen av omvandlingarna startades utifrån kommunernas egna initiativ, fanns det två fallstudier inom vilka en privat aktör utgjorde den initierande kraften. Även när det gäller huvudaktör för omvandlingsprocesserna fanns en liknande uppdelning mellan kommunal och privat. I två av fallstudierna hade privata utvecklingssällskap huvudansvaret för omvandlingsprocessen. I Norge är det inte helt ovanligt att ett omvandlingsprojekt genomförs av ett privat utvecklingssällskap, vilket var fallet i Urban Sjøfront i Stavanger. Den komplexa markägarstrukturen ställde där krav på en organisation som kunde mobilisera och samordna de många aktörerna. I Danmark är det inte lika vanligt med privata utvecklingssällskap som huvudaktör. Det var därför lite speciellt att omvandlingen av det gamla pappersfabriksområdet i Silkeborg leddes av ett lokalt utvecklingssällskap, och att kommunen därmed självmant valde att spela en mer tillbakadragen roll. En av de främsta konsekvenserna av detta huvudaktörskap anses ha varit en mycket snabbare processgång.

Den komplexa markägarstrukturen som återfanns i Urban Sjøfront i Stavanger hade ingen motsvarighet i de andra fallstudierna, där strukturerna var jämförelsevis enkla. I tre av fallstudierna fanns i princip endast en ägare, medan det i Västra Hamnen i

Malmö fanns ett någorlunda uppdelat markägarskap i det att kommunen ägde cirka hälften av marken, och resten ägdes av diverse privata intressenter.

Då det gäller planerade användningar i de gamla hamn- och industriområdena så kommer dessa generellt att vara av blandad karaktär och det läggs stort intresse vid skapandet av stadsmässighet. Man har visioner om att områdena ska utgöra en fortsättning på existerande stadsstruktur och att dessa nya urbana stadsdelar ska ha en blandad sammansättning av funktioner såsom bostäder, arbetsplatser, handel, kultur, utbildningsverksamheter och grönområden. Skapandet av stadsmässiga stadsdelar innebär ofta skapandet av täta/kompakta strukturer. Exploateringsgraden för områdena höjs genom både en förtätning per ytenhet och i höjdled. Bland de gamla hamn- och industriverksamheterna i fallstudieområdena återfinns varvsverksamhet, gods- och passagerartrafik, oljehamn, fiskebåtshamn, samt bil-, pappers-, kabel- och fiskefabriker. Det finns även en mindre mängd existerande bostäder inom några av områdena. I vissa områden blir en del aktiv hamnverksamhet kvar eller omformas, som passage-rarhamnen i Västra Hamnen i Helsingfors och de hamnrelaterade företagen och den med hamnen, fisket och vattnet förknippade turistverksamheten i Gamla Hamnen i Reykjavík.

Det är inte ovanligt att de bostäder som byggs inom områdena är av mer exklusiv typ. Detta kan bero på att dessa områden är relativt attraktiva på grund av vattenkontakten och deras centrala lägen. Vinstmarginalerna för byggentreprenörerna är generellt sett även större vid uppförandet av mer exklusiva bostäder. De händer också att bostäderna allmänt sett är dyrare än bostäder med liknande standard i andra områden. Detta kan bland annat bero på de dyra grundläggnings- och saneringskostnaderna som kan vara förknippade med dessa områden. I de före detta hamnområdena kan det bli frågan om höga grundläggningskostnader eftersom man under hamnens utbyggnad ofta skapat mark genom utfyllnader. Det är heller inte ovanligt att de äldre hamn- och industriområdena har en del markområden med förorenad jord, vilket även det fördyrar och försvårar en omvandling på grund av de kostnader för sanering och de begränsningar för lokalisering av olika verksamheter som det kan innebära.

Det är vanligt att utbildnings- och kulturella verksamheter finns bland de nya funktioner som flyttar in i omvandlingsområdena. Ibland har det rört sig om en medveten strategi att ge plats åt kulturell verksamhet, ibland har denna etablering så att säga skett spontant. Det är inte ovanligt att gamla fabriks- och hamnbyggnader får inta nya roller som musik- och teaterhus, biograf, konstskola, konstnärsateljéer, museer och så vidare.

Tillgängligheten till och från områdena är generellt sett dålig. I många av fallstudierna talar man om att prioritera kollektivtrafik samt gående och cyklister framför användandet av privatbilar. Områdenas centrala lägen gör att de allmänt har en fördel genom närheten till kollektivtrafikutbudet, som för det mesta är mycket större samt tätare beläget, och därmed har en större frekvens, i de centrumnära områdena än i de mer perifera delarna av städerna. Därmed borde det finnas ett naturligt intresse för att gå, cykla eller färdas med kollektiva färdmedel på väg till och från olika aktiviteter. Det finns dock som sagt påtagliga problem med den allmänna tillgängligheten till och från flera av områdena. Deras vattenkontakt gör att de på många sidor saknar direkt kontakt med omkringliggande områden, och det är inte ovanligt att de endast hänger ihop med den övriga stadsstrukturen genom någon enstaka landremsa eller vägbit.

Vid omvandlingarna visar det sig finnas en rad barriärer som påverkar omvandlingens omfattning och karaktär. Något som man i några av fallen lyfter fram som en viktig och begränsande faktor vad gäller exploateringsgraden är till exempel den trafikallstring som omvandlingen kan ge upphov till. Reservkapaciteten på de existerande trafiklederna är oftast inte så stor vilket innebär att man antingen måste begränsa exploateringen av området eller aktivt försöka att begränsa den trafikallstring som åstadkoms. Bland åtgärderna för att begränsa trafikallstringen kan nämnas försök med att begränsa användningen av privatbilar genom maximumnormer för anläggandet av parkeringsplatser, minimumnormer för anläggandet av cykelparkering, ökandet av framkomligheten för gående och cyklister, och satsningar på god kollektivtrafikförsörjning. Som nämndes innan så har grundläggnings- och saneringskostnaderna en inverkan på hur dyr omvandlingen blir och dessutom på var olika funktioner kan lokaliseras inom området. Även problem med buller från omkringliggande trafikleder och lukt från verksamheter inom och omkring områdena har visat sig utgöra problem vid omvandlingarna.

Synen på förtätning och utbyggnad på råmark i de olika kommunerna

Vad har man för syn på stadsutveckling i de olika kommunerna? I vilken grad satsar man på förtätning i relation till utbyggnad på råmark och vad anges för anledningar till satsningarna?

Genomgången av de olika kommunernas syn på stadsutveckling visar att det generellt sett finns två huvudsakliga drag i kommunernas stadsutvecklingsstrategier som återkommer. Kombinationen mellan dessa två skiftar från stad till stad, och varierar över tiden. De två huvudsakliga dragen i städernas stadsutvecklingsstrategier är att:

- Lokalisera byggande till centralt belägen mark som har föråldrad användning eller är mindre intensivt utnyttjad, det vill säga förtäta.
- Lokalisera byggande till råmark i direkt anslutning till befintlig tätortsstruktur.

Allmänt kan skönjas en begynnande trend bland fallstudierna att man på kommunal nivå allt mer börjar lägga vikt vid förtätning som ett viktigt komplement till utbyggnad på råmark. Det finns i varje fall klara strategier i alla de undersökta kommunerna att framöver utnyttja den redan bebyggda marken på ett mer effektivt sätt.

De kommuner som har högst prioritet på förtätning är Malmö och Helsingfors. I dessa kommuner återfinns förtätning som den överordnade stadsutvecklingsstrategin. Anledningen till *Malmö*s fokus är viljan att ”bibehålla Malmö som kompakt stad”. Man menar bland annat att den kompakta staden ger goda förutsättningar för att skapa resurssnåla, miljöanpassade och rationella transport- och försörjningssystem, och att de korta avstånden i en kompakt stad underlättar en ökning av cykelåkandet och kollektivtrafiken. I *Helsingfors* finns för tillfället och för lång tid framöver fokus på förtätning och omvandling av de centrala delarna av staden. Bland anledningarna till valet av denna fokus anges önskan att främja Helsingfors havsprägel, kunskapssamhällets framväxt, möjligheterna att tillhandahålla en effektiv kollektivtrafik, människors växande intresse av att bo i centrum samt möjlig begränsning av energiförbrukningen vid produktion av el och värme.

Även i *Stavanger* läggs stor vikt vid förtätning och på längre sikt ser kommunen förtätning som den överordnade utvecklingsstrategin, men så är inte fallet i dagsläget.

För de närmaste 15 åren kommer cirka hälften av utbyggnaden att ske genom traditionell nybyggnation på råmark och den andra hälften genom förtätning. Det finns två anledningar till varför Stavanger vill satsa på att skapa en tätare stad framöver. Dels så finns en önskan om att skapa en hållbar stadsutveckling, dels så önskar man bevara värdefull jordbruksmark så att ett aktivt jordbruk kan bedrivas.

I *Silkeborg* läggs från kommunens sida idag lika vikt vid förtätning och råmarksutbyggnad. Bakom intresset för en förtätning anges behovet av att stärka stadskärnans värde som handels-, kultur- och turistcentrum. Genom exploatering av stadskärnan ger man fler möjlighet att bosätta sig där samtidigt som det ger plats till fler butiker och verksamheter. Som anledning till satsningen på utbyggnad av nya områden i randen av den existerande staden, enligt en så kallad ringbyprincip, anger man att staden står inför en stor tillväxt som inte enbart kan lösas inom den existerande staden.

I *Reykjavík* finns en uttalad målsättning om att till viss grad styra in stadsutvecklingen mot mer förtätning, men i realiteten fortgår den största delen av byggnationen på råmark och det är svårt att bedöma om denna utveckling kommer att stanna upp, i vart fall på kort sikt. Anledningarna till intresset för förtätning anges vara behovet av att stärka utvecklingen av stadskärnan, att effektivisera användandet av befintliga system, såsom infrastruktur, skolor och kultur, samt att stärka Reykjavík som huvudstad. Det kan nämnas att det bland befolkningen i Reykjavík dock generellt sett finns ett stort motstånd mot alla former av höjning av tätheten i staden, speciellt i de centralaste delarna.

Metoder och verktyg i förhållande till de speciellt utvalda faktorerna

Vad är speciellt med dessa processer ur ett hållbart utvecklingsperspektiv? Det vill säga vilka särskilda metoder och verktyg har man använt sig av under processernas gång för att främja en mer hållbar stadsutveckling, och mer precist för att säkra att förtätningen sker med säkerställande av kvalitet? Här undersöker vi fallstudierna i relation till de på förhand åtta utvalda faktorerna som presenterades i kapitel 3.

Grönstrukturen – de vattennära områdena som en grön resurs

Då det gäller grönstrukturen är det viktigt att säkerställa att befolkningen i omvandlingsområdet har tillgång till tillräcklig mängd av olika typer av grönområden. Detta kan antingen ske internt inom området eller ibland också inom en större kontext, beroende på grönskans funktion.

En styrka med hänsyn till grönstruktur är att man inom i princip alla fallstudierna har valt att *ta vara på den grönresurs som omvandlingsområdenas vattennära områden utgör*. Det vill säga man har lagt mycket stor vikt vid dessa områdens betydelse som rekreationsområde och aktivt arbetat med att bättra på beskaffenheten hos och tillgängligheten till dem, och därmed säkerställt en del av grönstrukturbehovet. Det är till och med så att de vattennära områdena och kontakten med vattnet framträder som den främsta komponenten gällande rekreation inom fallstudierna. Därmed kan sägas att grönstrukturen inom fallstudierna hänger mycket tätt samman med blåstrukturen. Förutom att utgöra en positiv grönresurs för omvandlingsområdets invånare kan man anta att dessa områden även fungerar som en tillgång för stadens övriga befolkning.

I relation till grönstrukturen återfinns intressanta verktyg som använts inom omvandlingen av Västra Hamnen i Malmö. De så kallade *Gröna punkter* och *Grönytefaktorer*,

som användes där, bestod av listor från vilka byggherrarna fick välja ett visst minimum av punkter att åtgärda i samband med sitt byggande.

Kulturmiljön – bevarande ger områden med varierad och särpräglad karaktär

Bevarandet av kulturmiljön som finns i omvandlingsområdet i form av till exempel byggnader från olika epoker är viktigt då de berättar om områdets historia och ger området en specifik karaktär och identitet. Det bidrar dessutom till en mer varierad och mångfaldig miljö. Ur återvinningssynpunkt är det positivt att om möjligt försöka bevara de byggnader som finns istället för att bygga nytt.

I flera av fallstudierna har man *dragit nytta av kulturmiljön för att ge området en varierad och särpräglad karaktär*. Man har lagt vikt vid att beakta områdets historia och låta det gamla få ingå som en naturlig del av det omvandlade området. Därmed bevaras en större eller mindre del av de gamla hamn- och industribyggnaderna och rustas upp, vilket ger områdena den särpräglade karaktären. I samband med utformningen av områdenas nya byggnader arbetas dessutom ofta med att det nya skall passa ihop med det gamla.

Silkeborg verkade vara den fallstudie med den mest aktiva strategin i förhållande till kulturmiljön. I omvandlingen av pappersfabriksområdet så satte man från allra första början bevarandet av områdets karaktär och kulturhistoria i centrum. Detta tog sig uttryck i att man redan innan planeringen för området påbörjades gjorde en inventering, en *byggningsregistrant*, av byggnaderna ur byggnadsteknisk, arkitektonisk och kulturhistorisk synpunkt.

Det offentliga rummet – involvering av allmänheten i tidigt skede

Det offentliga rummet är till exempel gator, torg och parker. Det är viktigt att genom god planering och gestaltning skapa offentliga rum som upplevs som trevliga och trygga att vistas i.

I Västra Hamnen i Helsingfors lyfter man fram att det ur stadens synvinkel var första gången som man såväl *finansiellt som planeringsmässigt lade ner en stor insats* i samband med utformningen av de offentliga rummen, och med goda resultat som följd.

I Urban Sjøfront i Stavanger står medborgardeltagandet mycket centralt i utvecklingen av omvandlingsområdet. Ett bevis på detta är att *de boende involverades på ett tidigt skede i utformningen av de offentliga rummen i området*. Delprojektet, som hette "Uterom – slik vil vi ha det!", genomfördes före den ordinarie planeringsprocessen och innefattade bland annat en studieresa till några liknande omvandlingsområden i fyra europeiska städer för att få inspiration.

Bebyggelsens funktioner – de formella planernas betydelse

Genom att fylla ett område med blandade funktioner, det vill säga låta bostäder, verksamheter, service, rekreation och så vidare finnas sida vid sida, anses mer levande stadsmiljöer kunna skapas; stadsdelar där folk vistas och är i rörelse på de flesta tider av dygnet. Det diskuteras också om huruvida detta kan leda till ett minskat transportbehov i en större kontext.

Av fallstudierna att döma så framträder *formella planer som viktiga verktyg i skapandet av blandade stadsmiljöer*. I flera av fallstudierna så uttrycks mål om skapandet av blandad bebyggelse i den översiktliga kommunala planen, medan det i de mer detalje-

rade områdesplanerna återfinns mer specifika riktlinjer för vilken typ av funktioner omvandlingsområdet i fråga skall inrymma samt även var olika funktioner skall lokaliseras.

Bostadsbeståndet – blandat boende inom en och samma byggnadskropp

Att skapa ett varierat bostadsbestånd kan leda till många goda effekter. Genom att få in olika typer av upplåtelseformer i ett område kan bland annat den sociala mångfalden blir större.

Västra Hamnen i Helsingfors är något av ett *experimentområde för blandat boende*. Ofta då man talar om områden med blandad bostadsbebyggelse syftar man på att det i samma område skall finnas olika byggnader/delområden med olika typer av boendeformer. I delar av Gräsviken-området i Västra Hamnen har man dock experimenterat med att inom en och samma byggnadskropp kunna erbjuda en blandad sammansättning av olika bostadstyper. Trots att resultatet ansågs som lyckat så genomfördes inte experimentet i hela området.

Bullernivåer – kontorsbyggnader som bullerskydd

För att människor skall trivas i en miljö är det viktigt att bullernivåerna hålls nere. Buller kan bland annat inverka negativt på det allmänna hälsotillståndet. I större omvandlingsområden kan tillfälligt buller vara ett problem. Det kan exempelvis vara frågan om transporter till och från byggnadsarbetsplatser eller så kan oljuden komma från själva byggnadsarbetet. Det största problemet är dock stationärt buller.

Av fallstudierna att döma så verkar inställningen vara att de tillfälliga bullerstörningarna på grund av etappvis utbyggnad är ofrånkomliga. Däremot finns exempel på hur man kan gripa an de stationära bullersituationerna. I Helsingfors använder man *kontorsbyggnader som bullerskydd* för att minska störningar inom omvandlingsområdet.

Trafiksituationen – maximumnormer för parkeringsplatser och minimumkrav på cykelparkering

Den allmänna trafiksituationen har stor påverkan på stadsmiljön. Rent allmänt så vore en minskning av bilanvändandet till fördel för kollektivtrafikanvändandet eller cykling och gång vara att föredra som ett medel att skapa en bättre stadsmiljö. Dels kan man anta att luftsituationen skulle kunna förbättras om flera undvek att använda sig av privatbil, till följd av minskade avgasutsläpp. Dels skulle trafikmiljön och den allmänna stadsmiljön förbättras genom att ett minskat antal bilar skulle ge mindre trängsel och mindre trafikbuller. Hur kan ett minskat bilanvändande främjas?

Rent allmänt kan påpekas att man inom några av fallstudierna verkar vara av den uppfattningen att förtätning och därmed skapandet av den täta staden nästan av sig självt hänger samman med ett minskat bilanvändande. Till exempel så lyfter man, i samband med omvandlingen av Västra Hamnen i Malmö, fram att den täta stadsstrukturen innebär korta avstånd till innerstadens hela utbud, vilket leder till god tillgänglighet för gående och cyklister inom området, som i sin tur förstås underlättar ett minskat bilberoende och bidrar till hållbar stadsutveckling.

Bland fallstudierna skymtar en trend mot att *byta ut minimumnormer för anordnande av parkeringsplatser mot maximumnormer som ett led i försöken att begränsa bilanvändandet* bland invånare och därmed också främja användandet av kollektivtrafik, cykel och gång. I Stavanger har detta redan gjorts, och där tillämpas numera en maximumnorm för områden med god kollektivtrafik och för centrumnära områden, såsom

omvandlingsområdet Urban Sjøfront, där man maximalt tillåter en parkeringsplats per 100 kvm.

I Urban Sjøfront i Stavanger gör man dessutom så att man *kombinerar maximumnorm för tillhandahållandet av parkeringsplatser med ett minimumkrav på cykelparkering*. Man menar att det inte räcker att försöka begränsa användningen av privatbilar, utan för att få positiva effekter måste man samtidigt se till att det till exempel finns tillräckligt med platser för parkering av cyklar, det vill säga tillrättalägga för ökad andel cykling.

I en av fallstudierna, Gamla Hamnen i Reykjavík, finns möjlighet för att *entreprenörerna kan "friköpa" sig från anordnandet av parkeringsplatser*. Detta innebär att entreprenörerna betalar en viss kostnad för varje parkeringsplats som de inte lägger tillräkta för. Då kommer kommunen eller möjligen en privat entreprenör in och tar hand om anordnandet och förvaltningen av parkeringsplatserna, som sedan hyrs ut till intresserade. I Stavanger pågår en diskussion kring huruvida ett friköpssystem kan införas även där. Tanken med systemet vore att kostnaderna för anläggandet av parkeringsplatser därmed inte skulle belasta lägenhetskostnaden. Det normala är idag att varje bostad belastas med en procentuellt fördelad kostnad för anläggandet av parkeringsplatser, som i många fall kan vara en relativt dyr affär. Med friköpsmetoden så kommer de som väljer bort ett bilinnehav totalt sett att få en lägre kostnad för boendet.

I Urban Sjøfront i Stavanger har man experimenterat med att försöka *skapa ett enhetligt transportutbud för områdets invånare och näringsliv*. Detta initiativ opererar i nuläget inte i full skala utan består hittills enbart av en bilpool.

Den interna infrastrukturen – lokalt, flexibelt och förnyelsebart

Det är viktigt att den interna infrastrukturen löses på sådant sätt att bland annat minsta möjlig påfrestning på miljön erhålls. Exempelvis kan det röra sig om att försörjningssystem av energi och värme i så stor grad som möjligt använder förnyelsebara källor. Det kan också handla om att försöka hitta lokala lösningar.

I Bo01-området i Västra Hamnen i Malmö provade man en rad konkreta idéer för ekologiskt hållbar stadsutveckling. Ett exempel var *lokal dagvattenhantering*, som innebär att områdets regnvatten mm tas om hand lokalt utan någon koppling till kommunens avloppssystem.

I Urban Sjøfront har man valt att lösa den lokala energiförsörjningen genom framtagandet av ett *lokalt och flexibelt energisystem*, bestående av ett enhetligt system för vattenburen värme och kyla med värmepumpar till sjöss som huvudkälla. Projektet som var det första stora upplägget för denna typ av energisystem i Stavanger har genererat så goda resultat att man nu i *kommuneplanen* infört att alla nya områden skall utrustas med detta system.

Ytterligare metoder och verktyg

I detta stycke fortsätter vi att undersöka metoder och verktyg som använts för att säkerställa bra kvalitet i omvandlingarna och förtätningarna i de olika fallstudierna.

Gemensam syn på omvandlingen – vision och kvalitetsprogram

En omvandling underlättas väsentligen om de aktörer som är inblandade har någorlunda samma syn på och ambitionsnivå för hur omvandlingsområdet skall utvecklas. Det är dessutom bra om denna samsyn kan etableras så tidigt som möjligt i processen. Samsynen på vad en hållbar stadsutveckling är kan etableras genom en gemensam process där tankarna tillsammans arbetas fram och därmed förhoppningsvis förankras väl hos alla de involverade, vilket skulle borga för att dessa tankar finns med vid alla kommande beslut.

För Urban Sjøfront i Stavanger var det så att *framtagandet av en vision utvecklade en gemensam syn på hur omvandlingsområdet skulle utvecklas*. Den gemensamma processen för skapandet av denna vision samt en bred distribution av densamma, gjorde att visionen trots att den inte var politiskt antagen, kom att bli en gemensam utgångspunkt för de olika aktörernas föreställningar om områdets utvecklingsmöjligheter och därmed för den konkreta utvecklingen.

För Västra Hamnen i Malmö var det så att ett *kvalitetsprogram uttryckte en gemensam ambitionsnivå i fråga om kvaliteten i omvandlingen*. Detta sätt att arbeta, att tidigt i planeringsprocessen bjuda in andra aktörer för att gemensamt komma överens om konkreta målsättningar, var något nytt för Malmö. Samarbetet innebar att hållbarhetsmålsättningarna blev väl förankrade hos alla parter.

Kontinuerlig dialog förmedlade och förankrade kommunala målsättningar

Då en kommun överlämnar huvudansvaret för genomförandet av ett omvandlingsprojekt till en privat aktör kan det finnas en risk att kommunens intentioner, såsom de återfinns i den kommunala översiktsplanen mm, inte tas tillräcklig hänsyn till vid utvecklingen av området. Detsamma gäller i relationen mellan kommunen och olika privata byggherrar. Även om erfarenheterna från fallstudierna i detta avseende varit överlag positiva kan man fundera på om det inte behövs mer formella verktyg för att säkerställa förmedlingen av målsättningarna.

Erfarenheter från speciellt två fall; omvandlingarna av Silkeborg Papirfabrik och Västra Hamnen i Helsingfors, antyder att då det finns en kontinuerlig dialog mellan kommunen och den privata huvudaktören eller byggherrarna, så innebär detta stora möjligheter för kommunen att genom denna *kontinuerliga dialog lyckas förmedla och förankra de kommunala målsättningarna* rörande omvandlingen hos de privata aktörerna.

Involvering av en rad olika aktörer – intresseförening och öppet-hus-dag

En av grundpelarna i en process kring arbetandet mot en mer hållbar utveckling är ett brett deltagande av olika aktörer.

I Urban Sjøfront i Stavanger bildades mycket tidigt under omvandlingsprocessen en *intresseförening*, i vilken tanken var att alla områdets användare och aktörer skulle vara medlemmar. Denna intresseförening har sedan intagit en engagerad och central position under hela omvandlingsprocessens gång.

I Silkeborg anordnade man en *öppet-hus-dag* i omvandlingsprocessens igångsättningskedje för att få med sig stadens invånare i den vidare utvecklingen av det gamla pappersfabriksområdet. Detta var speciellt viktigt eftersom området tidigare varit helt

stängt för allmänheten. Det ansågs vidare speciellt viktigt att få med allmänheten eftersom området utgör en så viktig del av stadens identitet.

Visa på konkreta och handlingsinriktade resultat genom t ex delprojekt

För att kunna skapa acceptans för de insatser som behövs för att skapa en hållbar stadsomvandling kan det vara viktigt att relativt tidigt, och sedan kontinuerligt under processens gång, kunna visa på olika konkreta och handlingsinriktade resultat.

I Urban Sjøfront i Stavanger säger man att man medvetet genom initierande av olika *delprojekt* arbetat för att främja en hållbar utveckling av området. Som exempel på dessa projekt kan nämnas utvecklandet av ett enhetligt system för vattenburen värme- och kyla, aktiviteter kring det gamla Tou Bryggeri och skapandet av en tvärkonstnärlig arena, samt ett invånareprojekt kring utformningen av det offentliga rummet.

Privaträttsligt avtal säkrar genomförande av planer

Som ett komplement till det formella plansystemet visas inom fallstudierna prov på användningen av privaträttsliga avtal.

I till exempel Urban Sjøfront i Stavanger använder man sig av *utbyggningsavtal*, som är privaträttsliga avtal mellan kommunen och byggherren. I dessa läggs bland annat fast hur saker och ting ska genomföras. I Stavanger menar man att dessa avtal är viktiga instrument för att säkra genomförandet av planerna.

Ordningsföljdsbestämmelser

Förutom metoder och verktyg för att säkra kvaliteten i förtätningen i relation till någon enskild faktor, som till exempel grönområden, så visas i fallstudierna exempel på hur man generellt kan säkra kvalitet i omvandlingen/förtätningen genom bestämmelser för i vilken ordning olika faktorer skall vara iordningsställda, så kallade ordningsföljdsbestämmelser.

I omvandlingsprocessen kring Urban Sjøfront i Stavanger har man medvetet försökt använda sig av *rekkefølgebestemmelser*. Dessa bestämmelser, som återfinns i reguleringsplanerna för området, kan till exempel ange att friområden eller cykelvägar ska vara klara innan uppförandet av byggnader får komma igång.

Den allmänna synen på "förtätning med kvalitet"

Inom detta projekt undersökte vi hur man inom de utvalda fallstudierna försökt säkra att omvandlingen, och den därmed sammankopplade förtätningen, sker med säkerställande av vissa viktiga kvaliteter. Generellt sett kan man säga att det enbart är inom två av fallstudierna, Stavanger och Malmö, som en mer medveten och framträdande strategi för att säkerställa en förtätning med kvalitet är synlig, det vill säga inom dessa två fallstudier har man på ett mer enhetligt sätt arbetat med att säkerställa en mängd olika kvaliteter. I de andra fallstudierna är det i högre grad en fråga om säkerställande av ett begränsat antal kvaliteter.

I relation till fallstudien Urban Sjøfront i Stavanger framträder alltså en mer medveten och enhetlig strategi när det gäller förtätning med kvalitet. Detta kan bero på att man där redan i samband med *kommuneplanen* för Stavanger diskuterat vilken förtätning de olika omvandlingsområdena kan tåla. Därmed visar de mycket tydligt att de är medvetna om att det inte räcker att förtäta utan att man i förtätningen måste garantera att viktiga kvaliteter säkerställs. Ytterligare en faktor kan vara att omvandlingen av Urban Sjøfront redan från starten planerats utifrån principer om en hållbar stadsut-

veckling. I och med att hållbar utveckling var en överordnad strategi för hela omvandlingen så är det möjligt att omvandlingen kontinuerligt har planerats utifrån vetskapen om och avvägning mellan de tre olika dimensionerna av hållbar utveckling, den sociala, ekonomiska och ekologiska dimensionen. Därmed får man naturligt en förtätning med tillvaratagande av olika kvaliteter. Det är antagligen dessa två faktorer som lett till att Stavanger är överrepresenterad vad gäller exempel på olika metoder och verktyg att använda för att främja en hållbar stadsomvandling, och för att säkerställa att omvandlingen sker med bevarandet av vissa kvaliteter.

För fallstudien Västra Hamnen i *Malmö* kan också sägas ha funnits en medveten vilja att arbeta med kvalitetssäkringen i omvandlingen. Där utarbetade aktörerna tillsammans ett kvalitetsprogram som uttryckte den gemensamma ambitionen vad gällde olika kvaliteter i omvandlingen. På samma vis som i Stavanger, om än i lite mindre utsträckning, fanns i Malmö också redan från starten uttalade ambitioner att arbeta för att skapa en mer hållbar stadsomvandling. Där låg dock huvudfokus på den ekologiska dimensionen. Man kan också i detta fall fråga sig om inte dessa faktorer gjort att även denna omvandling uppvisade en rad exempel olika metoder och verktyg.

Även om både fallstudierna Västra Hamnen i *Helsingfors* och pappersfabriksområdet i *Silkeborg* är representerade med några exempel var på metoder och verktyg så är det inte tal om någon starkare vikt på förtätning med kvalitet i dessa omvandlingar.

Den fallstudie som i nuläget uppvisade den minsta fokusen på kvalitetskomponenten är omvandlingen av Gamla Hamnen i *Reykjavík*. Men då detta är ett omvandlingsprojekt som befinner sig i ett inledande stadium är det svårt att bedöma hur slutresultatet kommer att bli.

En intressant iakttagelse är därmed att det i flertalet av fallstudierna funnits och finns en stark inställning att skapandet av den täta staden är detsamma som skapandet av den hållbara staden, utan att vikten av att förtätningen sker med säkerställande av viktiga kvaliteter utgör en viktig och uttalad utgångspunkt i diskussionerna kring omvandlingen. En annan iakttagelse är att tidiga och uttalade ambitioner att arbeta mot en mer hållbar stadsomvandling och en ”förtätning med kvalitet” verkar ha gett en mer kvalitetsfokuserad omvandling. Det verkar som om de initiala målsättningarna gav en ram åt hur man sedan kontinuerligt under processens gång arbetade i valet av olika metoder och verktyg.

6. Uppföljningsaktiviteter

Frågor för fortsatt dialog

De gemensamma nordiska förutsättningarna och de skilda perspektiven är en naturlig utgångspunkt för erfarenhetsutbyte, samarbete samt forskning och utveckling. Från ett nordiskt perspektiv och med tanke på politikutvecklingen i Europa kan det vara intressant att intensifiera den nordiska dialogen om stadspolitik för hållbar utveckling.

Med utgångspunkt i rapportens olika teman – och med tanke på de planeringsmässiga metoder och verktyg som används för att främja en mer hållbar stadsutveckling (jfr. kapitel 5) – kan några tänkbara samnordiska politiska dialog- och forskningsområden skisseras:

- **Sektorsamspel för hållbar utveckling**

En genomgång av de nationella dokumenten (miljödepartementen i de nordiska länderna, 2003) har visat att stadspolitik för en hållbar utveckling av städer – oberoende om man ser på hela bredden av stadspolitiken eller fokuserar på enskilda element – är en uppgift som kräver kunskap och kompetens från många olika sektorer. Sektorsamspel både i fråga om hur man organisatoriskt drar in olika sektorer i stadspolitiken och om hur målkonflikter mellan de olika sektorernas värderingar hanteras.

På nationell nivå finns i nästan alla länder departementsövergripande arbetsgrupper med olika sammansättningar och befogenheter som behandlar olika delar av stadspolitiken. På den lokala nivån finns det gott om exempel i det dagliga arbetet på hur man försöker foga samman de olika sektorsintressena – ett tema, som är ganska tydligt i de fallstudier som diskuteras i denna rapport.

Trots detta tycks frågan om hur man hanterar behovet för sektorsamspel både på lokal nivå och inom den nationella politiken för det mesta vara en öppen fråga. Eftersom de nordiska länderna har likartade beslutstraditioner kan en dialog om erfarenheter från organisationen av ett samspel mellan olika sektorer och deras beslutsfattande var en aspekt som är intressant och givande att framöver satsa ytterligare på. Mer konkret skulle det vara relevant att bedöma, huruvida planeringsverktygen skulle kunna fungera för att säkra ett samspel mellan sektorerna.

- **Hållbar utveckling av städer**

Stora och framförallt mellanstora städer befinner sig för det mesta i centrum av stadspolitiken. Med hänsyn till den ekonomiska utvecklingen och den globala konkurrensen anses att dessa ska vidareutveckla sina särskilda profiler i samarbete med andra städer. Arbetet med lokala och regionala särdrag omfattar även tillvaratagandet av sociala och kulturella särdrag. Orientering mot flerkärnighet med fokus på kompakta funktionsintegrerade enheter (på regional nivå) ger möjlighet att hantera tillväxten och profileringen och samtidigt bidra till kvalitet och hållbar utveckling. Huvudsakliga områden är:

- **Hög kvalitet i stadsmässiga miljöer**

Denna aspekt omfattar främst en rad frågor som kretsar kring frågan hur

den inre organisationen av städerna kan förbättras så att den bidrar till en hållbar utveckling. Delaspekter på detta som oftast fokuserar på människornas vardagsliv och vardagsmiljö är:

- Revitalisering, stadsförnyelse, attraktiva förorter och livliga centrummiljöer.
- Attraktiva kompakta miljöer med god grönstruktur och funktionsblandning, som främjar social robusthet, (mental) hälsa och tillvaratar kulturarvet.

– ***Miljövänlig tillgänglighet***

Många dokument inom hållbar stadsutveckling fokuserar på frågan om miljövänlig tillgänglighet. Utöver rent tekniska lösningar inom fordonsteknik är huvudaspekten i dessa diskussioner samspelet mellan transportbehov respektive transportlösningar och markanvändning:

- Minskning av transportbehoven
- Multimodala transportlösningar
- Ökning av kollektivtrafik samt cykel- och gångstäder

Idag har man ofta inte hittat slutliga svar på frågan om hur dessa mål ska konkretiseras respektive uppnås. Därför kan dessa frågor vara av särskilt intresse för den fortsatta samnordiska dialogen.

De flesta strategier för hållbar utveckling av städer fokuserar idag på städer som befinner sig i befolkningsmässig tillväxt. Frågan återstår om städer som (inom en snar framtid) står inför en befolkningsminskning kan ses på samma sätt eller bör betraktas utifrån helt andra förutsättningar.

- **Nordiskt stadssystem**

En frågeställning som bara delvis ligger inom planministrarnas ansvarsområden är nationella stadssystem. Genomgången av de nationella stadspolitiska dokumenten (jfr. miljödepartementen i de nordiska länderna, 2003) visar dock att denna fråga är en viktig aspekt av stadspolitiken som påverkar utvecklingen av städer. Frågan om stadssystem diskuteras dock inte bara på nationella nivåer utan även i olika transnationella samband, som till exempel EU, Östersjöregionen eller Nordsjöregionen. Detta återspeglar den växande globala konkurrensen och fokus på att enskilda städer eller större territorier borde involvera sig i stadssystem och nätverk för att kunna agera som framstående ekonomiska motorer. Frågan är om idén om ett samlat nordiskt stadssystem kan bidra till att förstärka de nordiska städernas roll i den internationella synen på stadssystem och global integration. Många studier visar att det finns potential i Norden att tillskansa sig en större position än vad som är fallet idag. Kanske kan bilden av ett nordiskt stadssystem inte bara lyfta fram de enskilda nordiska städerna utan även utmana Pentagon (stadskluster som markeras av hörnpelarena London, Hamburg, München, Milano och Paris) på europeisk nivå. Denna diskussion skulle i högre grad kunna föras i samband med diskussionerna om kvalitet och hållbarhet.

- **Kunskapslyft**

Frågan om vilka planeringsinstrument och processer som är mest lämpade för att uppnå en hållbar utveckling är fortfarande en fråga som behöver belysas yt-

terligare. Framför allt behövs empiri från hållbar utveckling inom planeringen och forskningsresultat som direkt kan användas av praktiker.

Hållbar utveckling bygger på många olika aspekter som delvis förstärker och delvis motverkar varandra. På detta sätt stöter en operationalisering av målet hållbar utveckling på en rad målkonflikter. För att effektivt kunna hantera dessa målkonflikter behövs mer kunskap om samspelet mellan olika sektorer och ett utbyte av praktiska erfarenheter rörande det som finns i de nordiska länderna. Detta kan till exempel göras genom att samla in och diskutera goda exempel då det gäller planering och dess instrument för att främja sektorsamspel och uppnå en hållbar utveckling. Med tanke på den mångfald av partnerskap och nya finansieringsmodeller som ser dagens ljus, är det viktigt att göra komparativa studier och jämföra nyttan och effekten av de valda organisations- och finansieringsmodellerna. Vid denna bedömning kunde man dessutom säkra att målsättningen om kvalitet i stadsbyggandet kopplas samman med frågor om det ekonomiska genomförandet.

Allt som allt visar de föreslagna aspekterna för en samnordisk dialog om stadspolitik för en hållbar utveckling av städer, att det fortfarande finns behov av att öka vår kunskap inom detta fält genom ytterligare erfarenhetsutbyte, baserat på systematiskt inhämtad kunskap.

Referenser

Allmänt

- Förenta Nationerna (2000) *Long-range World Population Projections: Based on the 1998 revision*. New York.
- Hanell, T., Aalbu, H. och Neubauer, J. (2002) *Regional Development in the Nordic Countries 2002*. Nordregio report 2002:2. Stockholm.
- Kristensen, H. (1999) "Sammenfatning og perspektivering" i *Kvarterløft, bypolitik og velfærd* (Kristensen, H., red.), SBI-rapport 312. Hørsholm, ss. 6-16.
- Miljöministerierna i de nordiska länderna (2003) *Stadspolitik i Norden. Mot en hållbar utveckling av städer*. Miljøministeriet, Landsplanafdelingen i samarbete med de nordiska miljöministerierna, 2001 Köpenhamn.
- Sehested, K. (2002) *Netværksstyring i byer*. Köpenhamn.
- WCED (1987) *Our common future*. World Commission on Environment and Development. Oxford: Oxford University Press.
- Whitehead, M. (2003) "(Re)Analyzing the Sustainable City: Nature, Urbanization and the Regulation of the Socio-environmental Relations in the UK", *Urban Studies*, Vol. 40, Nr. 7, ss. 1183-1206.

Till fallstudierna

Danmark

- Hellberg, N. (2003) "Ny bydel i gammel fabrik", *ByPlan Nyt*, Nr.1 2003.
- Silkeborg Kommune (2001a) *Kommuneplan 2001-2012*. Silkeborg.
- Silkeborg Kommune (2001b) *Lokalplan nr.113.05 for et center-, bolig- og institutionsområde på den tidligere Silkeborg Papirfabrik*. Silkeborg.
- Torben Larsen A/S (2002) "Havnehusene ved Silkeborg havnefront, Leje Eksklusive lejligheder på papirfabrikken i Silkeborg", Broschyr.
- Århus Amt (2003) "Her bygger Århus Amt den største faunapassage i Danmark", Broschyr april 2003.

www.havnehusene.dk, 2003-06-23.
www.industripuljen.dk, 2003-06-24.
www.papirfabrikken.dk, 2003-06-23.
www.silkeborg.bib.dk, 2003-06-23.
www.silkeborg.dk, 2003-06-23.

Anne-Mette Lade, chef byplansektionen, Silkeborg Kommune, kontakt 2003-08-15.
Lars Møller, Henton Group A/S, kontakt 2003-08-18.

Finland

- Helsingfors Stadsplaneringskontor (1999) "Västar Hamnen, den nya strandstadsdelen i centrum". Broschyr.
- Helsingfors Stadsplaneringskontor (2001) *Helsingfors Generalplan 2002. Utvecklingsbild för markanvändningen*. Debattunderlag, Publikation 2001:12. Helsingfors.

www.hel.fi, 2003-07-01.

Annukka Lindroos, stadsplanarkitekt, Helsingfors Stadsplaneringskontor, kontakt 2003-08-15.

Matti Kaijansinkko, projektledare Västra Hamnen-projektet, Helsingfors Stadsplaneringskontor, kontakt 2003-08-18.

Island

Aðalskipulag Reykjavíkur 2001-2024. (Reykjavíks generalplan 2001-2024). Reykjavík.

Hall, P. (2001) "Shangri-La of the North?", *Town & Country Planning*, June 2001.

Miljøministeriet (2002) Noter fra nordiskt seminar om omdannelse af erhvers- og hanveområder 21-22 november 2002.

Reynarsson, B. (1999) "The Planning of Reykjavik, Iceland: three ideological waves - a historical overview", *Planning Perspectives*, Nr. 14, ss. 49-67.

Reynarsson, B. (2001a) "Reykjavík – the Future City", Paper presented at the conference: Area-based initiatives in contemporary urban policy, Danish building and Urban Research and European Urban Research Association, Copenhagen, 17-19 May 2001.

Reynarsson, B. (2001b) "Neighborhood quality in Reykjavík. Preference for housing- and neighborhoods types in Reykjavík in 2002", Abstract to Paper to be presented at the EURA conference City Images and Urban Regeneration, In Weimar, 11 - 12 October 2002.

Svæðisskipulag Höfuðborgarsvæðisins 2001-2024 (Regionplan för huvudstadsregionen 2001-2024). Reykjavík.

Sveinsson, J. R. (2001) "Bostadsbyggande och stadsutveckling i Reykjavíksregionen 2000-2025", Konferens Bostadsbyggande i tillväxtregioner i Norden, 28-29 maj 2001.

vefur2.rvk.is/hofnin, 2003-07-03.

www.macalester.edu, 2003-07-04.

www.raduneyti.is, 2003-07-04.

www.reykjavikresources.com, 2003-07-04.

www.rvk.is, 2003-07-03.

Haraldur Sigurðsson, Reykjavík kommun, kontakt 2003-09-25.

Helga Bragadóttir, Reykjavík kommun, kontakt 2003-08-19.

Vignir Albertsson, Reykjavík hamn, kontakt 2003-08-13.

Norge

Fylkesmannen i Rogaland (2003) "Uttale til kommuneplanen for Stavanger, arealdelen 2002-2017", 28 januari 2003. Tillgänglig på www.minstin.dep.no/rogaland.

Gustavsen, K. och Carlsen, T. (2001) "Urban Sjøfront, Stavanger", *Plan* Nr. 1 2001.

Nationalencyklopedien, artikel Stavanger.

Stavanger kommune (2003a) *Kommuneplanens arealdel 2002-2017*. Stavanger.

Stavanger kommune (2003b) *Transformasjonsområder*. Bilaga till kommuneplanens arealdel 2002-2017. Stavanger.

Stavanger kommune (2003c) *Parkering*. Bilaga till kommuneplanens arealdel 2002-2017. Stavanger.

Stavanger kommune (2003d) "Storbysamarbeidet, Politprosjekt om byforming i Stavanger studieområde Urban Sjøfront", notat.

www.urbansjofront.com, 2003-07-04.

Per Th Grimnes, sjefarkitekt/kommuneplanlegger, Stavanger kommune, kontakt 2003-09-03.

Sverige

Elmroth, A., Larsson, B. och Sandstedt, E. (2003) *Västra Hamnen Bo01-Framtidsstaden En utvärdering*. Göteborg.

Malmö stad (1999) *Kvalitetsprogram Bo01 Framtidsstaden*. Malmö.

Malmö stad (2000) *Översiktsplan för Malmö 2000*. Malmö.

Malmö stad (2002) *Västra Hamnen Bo01 Området* Broschyr med information om miljösatser.

Malmö stad (2003a) *Planprogram för Hyllie centrumområde Dp 4669*. Malmö.

Malmö stad (2003b) *Utbyggnadsstrategi för Västra Hamnen samrådsförslag februari 2003*. Malmö.

Persson, R. (2002a) ”3795 pressklipp att gå igenom”, *Grön Stad*, Nr. 1.

Persson, R. (2002b) ”För dyrt, tycker byggkommunalrådet”, *Grön Stad*, Nr. 1.

www.malmo.se, 2003-06-24.

www.turningtorso.com, 2003-06-24.

Eva Dalman, Malmö stad Stadsbyggnadskontoret, kontakt 2003-08-14.

Nordregio

The Nordic Centre for Spatial Development

An Independent Centre for Research, Documentation and Information Dissemination

Established in July 1997 by the Nordic Council of Ministers on behalf of the governments of the five Nordic countries, Nordregio serves as an independent research centre on questions concerning spatial planning and regional development. Our staff come from all the Nordic countries, as well as from other European countries. Located in Stockholm, Sweden, the Centre applies a Nordic and comparative European perspective in its investigations, which include:

- ◆ initiating and carrying out research projects and analyses where the comparative perspective is central;
- ◆ offering internationally attractive educational programmes, where the sharing of experience provides new angles of approach to national issues and activities;
- ◆ disseminating experience and contributing to the professional discussion on spatial analyses, planning and policies.

A Young Institution with 30 Years of History

Nordregio grew out of the consolidation of three former Nordic institutions: *NordREFO* (The Nordic Institute for Regional Policy Research, established 1967), *Nordplan* (The Nordic Institute for Studies in Urban and Regional Planning, established 1968) and *NOGRAN* (The Nordic Group for Regional Analysis, established 1979).

The legacy of these institutions includes a widespread network of researchers and civil servants in all the Nordic countries as well as in Europe, a network which has been incorporated in Nordregio and upon whose experience Nordregio will continue to build.

Nordregio - the Nordic Centre for Spatial Development

PO Box 1658

S-111 86 Stockholm, Sweden

Tel. +46 8 463 5400, fax: +46 8 463 5401

e-mail: nordregio@nordregio.se

website: www.nordregio.se

NORDREGIO PUBLICATIONS

REPORTS

Environmental Assessment of Plans and Programs: Nordic experiences in relation to the implementation of the EU directive 2001/42/EC. Edited by Tuija Hilding-Rydevik. (Nordregio Report 2003:4) 200 pp. SEK 200

Innovations, Regions and Projects: Studies in new forms of knowledge governance. Edited by Bjørn Terje Asheim and Åge Mariussen. (Nordregio Report 2003:3) 348 pp. SEK 350

Bjarnadóttir, Hólmfríður och Bradley, Karin: ***Ny kurs för Norden – planering och hållbar utveckling.*** (Nordregio Report 2003:2) 145 s. SEK 150

Clement, Keith, Hansen, Malin and Bradley, Karin: ***Sustainable Regional Development: Learning From Nordic Experience.*** (Nordregio Report 2003:1) 121 pp. SEK 150

Restructuring the State – Regional Impacts : A Comparative Nordic Perspective. Edited by Kaisa Lähtenmäki-Smith and Lars Olof Persson. (Future Challenges and Institutional Preconditions for Regional Development Policy; Volume 5) (Nordregio Report 2002:9) 134 pp. SEK 200

Böhme, Kai: ***Nordic Echoes of European Spatial Planning: Discursive Integration in Practice.*** (Nordregio Report 2002:8) 367 pp. SEK 350

Clement, Keith & Hansen, Malin: ***Environmental Incentives for Nordic SMEs.*** (Nordregio Report 2002:7) 91 pp. SEK 100

Partnership Responses – Regional Governance in the Nordic states. Editors Anders Östhol and Bo Svensson. (Future Challenges and Institutional Preconditions for Regional Development Policy; Volume 4) (Nordregio Report 2002:6) 278 pp. SEK 280

Lähtenmäki-Smith, Kaisa: ***Regimes of regional development and growth across Nordic regions.*** (Future Challenges and Institutional Preconditions for Regional Development Policy; Volume 3) (Nordregio Report 2002:5) 50 pp. SEK 50

Bærenholdt, Jørgen Ole: ***Coping Strategies and Regional Policies - Social Capital in the Nordic Peripheries.*** (Future Challenges and Institutional Preconditions for Regional Development Policy; Volume 2) (Nordregio Report 2002:4) 52 pp. SEK 50

Nordic Perspectives on Process-Based Regional Development Policy. Editors Markku Sotarauta and Henrik Bruun (Future Challenges and Institutional Preconditions for Regional Development Policy; Volume 1) (Nordregio Report 2002:3) 275 pp. SEK 280

Hanell, Tomas, Aalbu, Hallgeir & Neubauer, Jörg: ***Regional Development in the Nordic Countries 2002.*** (Nordregio Report 2002:2) 154 pp. A4, Illustrations in colour. EUR 30

Facing ESPON. Editor Christer Bengs. (Nordregio Report 2002:1) 171 pp. SEK 200

Local labour market performance in Nordic countries. Editor Lars Olof Persson. (Nordregio Report 2001:9) 148 pp. SEK 150

Clement, Keith & Hansen, Malin: *Sustainable regional development in the Nordic countries*. (Nordregio Report 2001:8) 130 pp. SEK 150

Sandberg, Audun: *Institutional Challenges for Common Property Resources in the Nordic countries*. (Nordregio Report 2001:7) 51 pp. SEK 50

EIA, large development projects and decision-making in the Nordic countries. Editor Tuija Hilding-Rydevik. (Nordregio Report 2001:6) 239 pp. SEK 250

Polsk-svensk handbok för planeringsbegrepp – Polsko-szwedki podręcznik pojęć z zakresu planowania przestrzennego. (Nordregio Report 2001:5) 399 pp. SEK 400

Innovation and learning for competitiveness and regional growth. Editor Peter Maskell. (Nordregio Report 2001:4) 114 pp. SEK 125

Att forska om gränser. Redaktör José L. Ramírez. (Nordregio Report 2001:3) 211 pp. SEK 250

Cluster Policies – Cluster Development? A contribution to the analysis of the new learning economy. Edited by Åge Mariussen. (Nordregio Report 2001:2) 131 pp. SEK 150

A Comparative Study of Nordic EIA Systems: - Similarities and Differences in National Implementation. Edited by Hölmfríður Bjarnadóttir. (Nordregio Report 2001:1) 155 pp. SEK 150

Evaluering av regionale utviklingsprogram i Norge. Åge Mariussen et al. (Nordregio Report 2000:5) 106 pp. SEK 100

Study Programme on European Spatial Planning: Conclusions and Recommendations : The full report is included on CD-ROM. (Nordregio Report 2000:4) 31 pp. SEK 100

Environmental Assessment in the Nordic Countries – Experience and prospects. Proceedings from the 3rd Nordic EIS/SEA Conference, Karlskrona, Sweden 22-23 November 1999. Edited by Holmfríður Bjarnadóttir. (Nordregio Report 2000:3) 253 pp. SEK 250

Regions of the Baltic States. Marko Tiirinen et al. (Nordregio Report 2000:2) 253 pp. EUR 30

Future Challenges and Institutional Preconditions for Regional Policy. Four Scenario Reports. Edited by Ilari Karppi. (Nordregio Report 2000:1) 249 pp. SEK 250

Elling, B. *Scenarier for Nordens Infrastrukturandskab – Transportinfrastruktur, miljø og regional udvikling*, Del II. (Nordregio Report 1999:6) 188 pp. SEK 200

Alanen, A., Eskelinen, H., Mønnesland, J. Susiluoto, I. & Tervo, H. (eds.) *Structures and Prospects in Nordic Regional Economics* (Nordregio Report 1999:5) 308 pp. SEK 250

Böhme, C. & Bengs, C. (eds.) *From Trends to Visions. The European Spatial Development Perspective* (Nordregio Report 1999:4) 86 pp. SEK 100

Aalbu, H., Hallin, G. & Mariussen, Å. *When Policy Regimes Meet. Structural Funds in the Nordic Countries* (Nordregio Report 1999:3) 200 pp. SEK 150

Schmidt-Thomé, K. & Bengs, C. *ESDP and Spatial Planning in the Baltic Countries* (Nordregio Report 1999:2) 80 pp. plus maps SEK 125

Hallin, G. *Avreglering och regional utveckling. Regionala konsekvenser av institutionella ändringar i Nordens kommunikationstjänster* (Nordregio Report 1999:1) 95 pp. SEK 100

Nordic Institutions and Regional Development in a Globalised World. Editor: Åge Mariussen (Nordregio Report 1998:2) 141 pp. SEK 150

The Progress of European Spatial Planning: Facing ESDP. Editors: Christer Bengs & Kai Böhme (Nordregio Report 1998:1) 90 pp. SEK 100

WORKING PAPERS

Trans-national Nordic-Scottish Co-operation: Lessons for Policy and Practice. Kai Böhme et al. (Nordregio WP 2003:3) 88 pages. SEK 100

Arbetsprogram 2004-2006. (Nordregio WP 2003:2) 26 pages. No charge

Knudsen, Jon P.: *Future challenges and institutional preconditions for regional development policy*. (Nordregio WP 2003:1) 28 pp. SEK 50

Østby, Stein: *The Local Impact of European Policy Integration – some Issues relevant to the Nordic Countries*. (Nordregio WP 2002:11) 29 pp. SEK 50

Lähtenmäki-Smith, Kaisa: *Pohjoismainen aluehallinto ja sen uudistuspaaineet*. (Nordregio WP 2002:10) 58 pp. SEK 60

Spiekermann, Klaus & Neubauer, Jörg: *European Accessibility and Peripherality: Concepts, Models and Indicators*. (Nordregio WP 2002:9) 43 pp. SEK 150

Hovgaard, Gestur: *Coping Strategies and Regional Policies - Social Capital in the Nordic Peripheries - Country report Faroe Islands*. (Nordregio WP 2002:8) 32 pp. SEK 50

Lehto, Esko: *Coping Strategies and Regional Policies - Social Capital in the Nordic Peripheries - Country report Finland*. (Nordregio WP 2002:7) 38 pp. SEK 50

Lindahl, Karin Beland: *Coping Strategies and Regional Policies - Social Capital in the Nordic Peripheries - Country report Sweden*. (Nordregio WP 2002:6) 73 pp. SEK 75

Benediktsson, Karl & Skaptadóttir, Unnur Dís: *Coping Strategies and Regional Policies - Social Capital in the Nordic Peripheries - Country report Iceland*. (Nordregio WP 2002:5) 47 pp. SEK 50

Bærenholdt, Jørgen Ole: *Coping Strategies and Regional Policies - Social Capital in the Nordic Peripheries - Country report Greenland*. (Nordregio WP 2002:4) 38 pp. SEK 50

Grönqvist, Mikaela: *Partnerskap – från princip till praktik: En jämförande studie i hur partnerskapsprincipen tolkats i praktiken i ett regionalt strukturfondsprogram i Sverige och i Finland*. (Nordregio WP 2002:3) 84 pp. SEK 100.

Leeson, George W.: *The Changing Face of the Population of Europe* : Geographical Distribution, Urbanization, Depopulation and International Migration. (Nordregio WP 2002:2) 61 pp. SEK 75

Låt mångfalden blomstra! – Lokal demokrati i nordiska länder. Redaktör Ulla Herlitz. (Nordregio WP 2002:1) 59 pp. SEK 50

Nordisk turisme i et regionalt perspektiv. Redaktör Anne-Mette Hjalager. (Nordregio WP 2001:11) 172 pp. SEK 150

Lars Winther: *The Spatial Structure of the New Economy in the Nordic countries.* (Nordregio WP 2001:10) 58 pp. SEK 50

Fungerande partnerskap för regional utveckling – Erfarenheter från tre regioner i Sverige och Norge. Av Elsie Hellström... (Nordregio WP 2001:9) 43 pp. SEK 50

Roger Henning: *Regional Governance in the Nordic Capital Areas.* (Nordregio WP 2001:8) 74 pp. SEK 100.

Ex-Ante Evaluation of Baltic Sea INTERREG IIIB, Programme: Final Report. Edited by Merja Kokkonen. (Nordregio WP 2001:7) 42 pp, SEK 50.

Kokkonen, Merja & Mariussen, Åge: *Ex-Ante Evaluation of Interreg III B, North Sea Programme - Final Report.* (Nordregio WP 2001:6) 31 pp. SEK 50

Mariussen, Åge: *Milieus and innovation in the northern periphery - A Norwegian/northern benchmarking.* (Nordregio WP 2001:5) 46 pp. SEK 50

Karppi, Ilari, Kokkonen, Merja & Lähteenmäki-Smith, Kaisa: *SWOT-analysis as a basis for regional strategies.* (Nordregio WP 2001:4) 80 pp. SEK 80

Sverigestudier 1996 – 1998. En konsistent syn på den rumsliga utvecklingen? Ett uppdrag från Miljödepartementet. (Nordregio WP 2001:3) 154 pp. SEK 150

Karppi, Ilari. *Competitiveness in the Nordic Economies. Assessments and Structural Features.* (Nordregio WP 2001:2) 45 pp. SEK 50

Arbidsprogram 2001-2003. (Nordregio WP 2001:1) 31 pp. No charge

The Baltic Sea Region Yesterday, Today and Tomorrow – Main Spatial Trends. Tomas Hanell et al. (WP 2000:10) 218 pp. Illustrations in colour. SEK 300.

Regional Development Programmes and Integration of Environmental Issues - the role of Strategic Environmental Assessment Workshop proceedings edited by Tuija Hilding-Rydevik. (WP 2000:9) 63 pp. SEK 70.

Mariussen, Å., Aalbu, H. & Brandt, M. *Regional Organisations in the North* (WP 2000:8) 49 pp. SEK 50

Competitive capitals: Performance of Local Labour Markets – An International Comparison Based on Gross-stream Data (WP 2000:7) 27 pp. SEK 50

Nordregio, Ledningskonsulterna & SIR *Regionala tillväxtavtal: Utvärdering av förhandlingsprocessen i sju län och på central nivå* (WP 2000:6) 43 pp. SEK 50

Böhme, K., Lange, B. & Hansen, M.(eds.) *Property Development and Land use Planning around the Baltic Sea* (WP 2000:5) 146 pp. SEK 150

Schulman, M. *Stadspolitik och urbanforskning i Norden* (WP 2000:4) 75 pp. SEK 50

Berger, S. & Tryselius, K. *De perifera regionernas roll i de nordiska ländernas IT-strategier* (WP 2000:3) 37 pp. SEK 50

Kokkonen, M. (ed.) *The Common Potential in Northernmost Europe: Final report* (WP 2000:2) 92 pp. SEK 100

Hallin, G., Borch, O-J. & Magnusson, S. *Gemenskapsprogram (SPD) för Sveriges mål 5a Fiske – utanför Mål 6-regioner* (WP 2000:1) 63 pp. SEK 50

Mariussen, Åge: *Vurdering av Vestfold fylkeskommunes internasjonale arbeid.* (WP 1999:8) 44 pp. SEK 50

Böhme, K. & Kokkonen, M. *INTERREG IIC CADSES Interim Evaluation* (WP 1999:7) 51 pp. SEK 50

Bengs, C. *Spatial Planning in Perspective. A professional course for experienced Baltic planners 1998-1999.* Evaluation report and market survey. (WP 1999:6) 47 pp. SEK 50

Eikeland, S. *Personal Incentives in Norwegian Regional Policy* (WP 1999:5) 17 pp. No charge.

Persson, L.O., Aalbu, H., Böhme, K. & Hallin G. *C-FRAMÅT. Att välja regionala framtider för Uppsala län* (WP 1999:4) 74 pp. SEK 70

H. Aalbu *Næringspolitikken i de nordiske land* (WP 1999:3) 36 pp. SEK 50

Amcoff, J. & Hallin, G. *FoU-resurser i Fyrstad* (WP 1999:2) 19 pp. SEK 50

Ceccato, V. & Persson, L.O. *Forskning för Regional Utveckling. Svensk FoU med europeiska utblickar* (WP 1999:1) 55 pp. SEK 50

Hanell, T. *Availability of Regional Data to Estimate Economic Trends in Very Small Regions in Finland, Sweden and Denmark.* (Nordregio WP 1998:7) 30 pp. SEK 50

Hallin, G. & Larsson, S. *Företagsutveckling Fyrstad och Företagsstart Fyrstad.* (Nordregio WP 1998:6) 78 pp. SEK 70

Ruutu, K. & Johansson, M. *Division of Power and Foundation of Local Self-government in Northwest Russia and the Baltic States.* (Nordregio WP 1998:5) 121 pp. with maps and statistical overviews. SEK 200

Aalbu, H. & Bachtler, J. *Options for a Technically Feasible Performance Reserve Scheme.* (Nordregio WP 1998:4) 13 pp. No charge.

Programme 1998-2000. (Nordregio WP 1998:3) 26 pp. No charge.

Aalbu, H. *The Structural Funds as an Agent for System Change: A Mid-term Evaluation of Sweden's Objective 6 Programme*. (Nordregio WP 1998:2) 19 pp. SEK 50

Arbidsprogram 1998-2000. (Nordregio WP 1998:1) 23 pp. No charge.

To be ordered from:
Nordregio Library
P.O.Box 1658
SE-111 86 Stockholm, Sweden
library@nordregio.se
Tel: +46 8 463 54 15