



Den Goda Staden

– ett stadsutvecklingsprojekt

| Innehållsförteckning | Sid |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Avsiktsförklaring Den Goda Staden | 2 |
| Från Vägbyggare till Samhällsbyggare, Torbjörn Suneson | 2 |
| Utvecklingen av transportsystemet är en del av sam-, hållsbyggandet! Mathias Wärnhjelm och Bert Svensson | 3 |
| Vad tycker man ute på regionerna? | 4 |
| Lägesrapport Den Goda Staden etapp ett | 5 |
| Praktikfall Jönköping | 6-7 |
| Praktikfall Norrköping | 8-9 |
| Praktikfall Uppsala | 10-11 |
| Ett projekt som engagerar på regeringsnivå! | 12 |
| Kontaktuppgifter | 12 |

Fler och fler människor flyttar till städerna. Städerna blir därmed en kritisk framgångsfaktor för, och en mätare av, hur hela landet mår. Städerna och den livskvalitet de erbjuder är viktigare än någonsin för möjligheterna till ekonomisk utveckling och sysselsättning. Det i sin tur ställer stora krav på hållbar stadsutveckling. Och det är grundbulten i projektet Den Goda Staden – ett samarbetsprojekt som ska:

- Bidra till samordning av den nationella politiken för stadsutveckling.
- Bidra till samordning av statliga, regionala och kommunala investeringar.
- Undanröja hinder för utveckling av våra städer.
- Delta i utvecklingen av nya urbana transportformer.

I denna skrift får du Vägverkets roll i Den Goda Staden åskådliggjord med både bild, text, röster från olika Vägverkare och konkreta exempel.

AVSIKTSFÖRKLARING DEN GODA STADEN*

Vägverket, Banverket och Boverket har tillsammans med kommunerna Jönköping, Norrköping och Uppsala samt Sveriges Kommuner och Landsting arbetat med "Den goda staden – ett stadsutvecklingsprojekt" i tre år. Projektet har syftat till att genom samverkan kring faktiska planeringsuppgifter i kommunerna dels utveckla kunskap, processer och lösningar om hur integrerad planering av bebyggelse och transportsystem kan bedrivas, dels öka den egna förmå-

gan att arbeta integrerat och sektorsövergripande. Avsikten är nu att projektet ska fortsätta i ytterligare tre år för att fördjupa kunskapen, säkerställa tillämpbara resultat och genomföra praktiska samverkansprojekt.

Projektet leds av en projektägargrupp och samordnas av en central samordningsgrupp. Arbets- och beredningsgrupper tillsätts efter behov. Varje kommun har en egen styrgrupp som samordnar in-

gående delprojekt. Verken har referensgrupper för intern förankring.

**Utdrag ur "Den goda staden – ett stadsutvecklingsprojekt för integrerad kunskapsutveckling om stadsutveckling och transportsystem 2008-2010".*

Kontakta bert.svensson@vv.se om du vill ha avsiktsförklaringen i sin helhet.

Från vägbyggare till samhällsbyggare

"Globaliseringens effekter och klimathotet är centrala frågor som i hög grad sätter sin prägel på Vägverkets arbete med att utveckla infrastrukturen i samhället." Det säger Torbjörn Suneson, chefsarkitekt på Vägverket och ordförande i samordningsgruppen för Den Goda Staden. Här ger han oss sin syn på hur Vägverket och projektet Den Goda Staden kan ge tillväxt och hållbar utveckling för både människa, transporter och miljö i den täta staden.

"Initiativet till projektet Den Goda Staden togs av Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö" berättar Torbjörn. "I en diskussion vi hade om Vägverkets deltagande i endagsjippet En Bilfri Stad sade Ingemar: Varför ska vi lägga ner en massa pengar på jippon om en bilfri stad? Varför satsar vi inte pengarna på smarta trafiklösningar som kombinerar varje transportslag på ett optimalt sätt och relaterar det till beslut om lokalisering av verksamheter och bebyggelse? Detta ligger dessutom helt i linje med Vägverkets strategiska arbete, där vi konstaterat att vi behöver gå från vägbyggare till samhällsbyggare."

Torbjörn fortsätter: "Transportsystemet ska ses som en del i samhällsbyggandet, en del i den grundläggande strukturen. Det ska ge möjligheter och ramvillkor för näringsliv att etablera och driva verksamhet, och för allmänheten att nå sina målpunkter. Kort sagt, att skapa förutsättningar för en bra och attraktiv miljö med hög tillgänglighet, trygghet och bra livskvalitet."

Samarbete över sektorsgränserna en förutsättning!

"Vi måste ha en integrerad planering. När vi drog igång projektet bestämde vi oss för att inte arbeta med de tre storstadsregionerna, utan med kommuner med 80.000 – 200.000 invånare. Det var viktigt att de var tillräckligt stora för att ha underlag för attraktiva kollektivsystem. Gensvaret från kommunerna blev stort och vi valde att samarbeta med Jönköping, Norrköping och Uppsala. Idag består projektet Den Goda Staden av ett 20-tal delprojekt i de tre kommunerna, med workshops och kunskapsutveckling i form av seminarier och generella kunskapsammansättningar i rapportform."

Allianser, utvärdering och återkoppling är nödvändigt

"Målet med Den Goda Staden är att utveckla processer som bidrar till en helhetssyn i stadsutvecklingen. Det kräver samverkan mellan de olika aktörerna och möjlighet att bygga upp en gemensam förståelse av förutsättningar, problem och möjligheter. Vi har sett allt för många exempel på hur man hanterar en fråga i taget, alltifrån miljökrav till trafiklösningar som inte tar hänsyn till stadskvaliteter eller onödigt trafikbelastning."

Min hypotes är att problemen inte bara sitter i systemen, utan även på individnivå med revirtänkande, rädsla för förändringar och dålig kommunikation mellan politiker och tjänstemän. Vi måste därför jobba med attityder och förhållnings-sätt, förvalta de gemensamma visionerna från idé till genomförande och tillföra ny kunskap och kompetens. Vi måste dra nytta av återkopplingarna från KTH (Kungliga Tekniska Högskolan), som kontinuerligt analyserar arbetet i delprojekten och processerna. Och vi måste komma ifrån revirtänkande, invanda mönster, olika planeringshorisonter, bristande synkronisering och oflexibla regelsystem."

Det ska kännas att någon bryr sig om människan i staden!

Torbjörn är tyst en stund, sedan fortsätter han med eftertryck: "Vad det till syvende och sist handlar om är ju hur en människa tar sig mellan bostad, arbetsplats, serviceställen och andra målpunkter man behöver nå. Det ska vara smidigt, säkert och tydligt att röra sig i staden. Det måste synas att den gemensamma miljön är viktig. Torg, gator och parker ska vara attraktiva miljöer som präglas av genomtänkta funktioner och skönhet."

Det är människorna och deras val som avgör utformningen av den offentliga miljön. Men vi måste agera nu! Vi kan redan nu åstadkomma mycket inom de ramar vi har idag, men vi måste också underlätta utvecklingen med ekonomiska resurser, nya urbana transportformer och en samordning av politiken så att den hänger ihop från nationell nivå ner till den lokala, regionala nivån.

Uppgiften från Vägverkets sida är att öka engagemanget för Den Goda Staden, både inom och utanför Vägverket, för att kunna utveckla transportsystem som harmonierar med både stadsutveckling och människa. Det är dessutom en uppgift som alla inom Vägverket är delaktiga i, direkt eller indirekt." avslutar Torbjörn.



Torbjörn Suneson, chefsarkitekt på Vägverket och ordförande i samordningsgruppen för Den Goda Staden.



Foto: Ulf Palm

Utvecklingen av transportsystemet är en del av samhällsbyggandet!

Basen för projektet Den Goda Staden är den planering och genomförande av projekt som bedrivs i de medverkande kommunerna Uppsala, Norrköping och Jönköping. Andra aktörer som medverkar och tillför kompetens är Banverket, Boverket, Sveriges Kommuner och Landsting, Vägverket och KTH (Kungliga Tekniska Högskolan). Vi bad Mathias Wärnhjelm och Bert Svensson, två samhällsplanerare på Vägverket som är djupt engagerade i projektet, att berätta lite om den närmaste framtiden.

"Nu när den andra etappen av Den Goda Staden startat gäller det att få med alla på tåget", inleder Mathias.

"Samtliga regionchefer vill gå vidare och vi har ett uttalat stöd från ledningen. Under etapp ett av Den Goda Staden fick vi en massa kunskap om processerna kring god stadsutveckling, inte minst genom samarbetet med kommunerna, Boverket, Banverket och Sveriges Kommuner och Landsting. I etapp två är det dags att föra ut denna kunskap i hela Vägverket, så att alla medarbetare börjar tänka i bannorna att bygga samhällen i stället för vägar. Det är dags för en kraftsamling inom stadsutveckling inte bara nu, utan inför de kommande decennierna, hos alla berörda inom kommuner och statliga verk, för att möta den stora utmaningen att tillsammans skapa denna attraktiva tätorten."

"Den Goda Staden är dessutom en synnerligen konkret tillämpning av den nya strategiska planen 2008 – 2017 som antagits av Vägverket," fortsätter Bert Svensson. "Strategin innehåller ju flera utmaningar som har direkta kopplingar till utvecklingen av attraktiva städer, till exempel Transportefektivt samhälle med god tillgänglighet, Bättre mobilitet för pendlare och godstransporter och Attraktiva tätorter och storstäder med bättre transportsystem. Man kan tycka att det är en samhällsfråga men vi kan inte ställa oss utanför. Det finns ett intimt samband mellan vägen och stadsmiljön. Ta en av utmaningarna i Vägverkets strategi: Transportefektivt samhälle med god tillgänglighet. Det hand-

lar ju inte bara om framkomliga vägar. Det handlar lika mycket om kollektivtrafikens struktur, att kunna känna sig trygga på hållplatserna, att miljön man vistas i är attraktiv, att varudistributionen fungerar och att man enkelt kan ta sig från sin bostad till sin arbetsplats eller ställen för rekreation, även om de ligger på varsin sida av sta'n."

"Ja, här måste det till ett helhetstänkande och ett sektoröverskridande arbete mellan kommunerna och de statliga verken i ett tidigt skede" säger Mathias. "Det kräver i sin tur att vi måste engagera alla regioner, inte bara de som berörs av Uppsala, Norrköping och Jönköping som ingår i projektet just nu. Vi måste påverka organisationen inom Vägverket utifrån de positiva slutsatser vi kunna dra av projektets första etapp."

"Arbetet med att ta fram processer för att stimulera samarbetet över gränserna är redan påbörjat" inflikar Bert. "Här är det extra viktigt att ta till sig och sprida resultaten av det arbete KTH [Kungliga Tekniska Högskolan] gör, där man följer upp och utvärderar med fokus på processen i Den Goda Staden – inte själva utformningsfrågorna. Får man processen att fungera och får en förståelse för hur den löper, så ökar möjligheten att få ut erfarenheterna även i andra projekt."

"Men vi måste också verka för att erfarenheterna som hämtats in från de tre kommunerna ska spridas inom Vägverket" säger Mathias. "Det är vår uppgift att stötta regionerna med råd och dåd. Och även om

alla projekt inte ingår i Den Goda Staden kan man ändå dra nytta av de erfarenheter som kopplar till den strategiska planen och stärker andra aktiviteter. Vi ska känna till var det pågår strategiska projekt och biträda de organisationerna med vår kunskap i ett tidigt skede. Om vi kommer in lite för sent har processen redan startat och det är inte lätt att då komma med synpunkter. Med både formella och informella kontaktnät inom och utanför Vägverket är det lättare att fånga upp behoven som finns beskrivna i detaljplaner och översiktsplaner. Har man en öppen dialog kan man bli inbjuden i ett tidigt skede och få möjlighet att bidra. När signalen kommer - agera!"

"Det vi ska fokusera på i etapp två av Den Goda Staden är i huvudsak fem saker" fortsätter Mathias och räknar upp dem:

1. **Formulera nyckelfrågor** utifrån behovet av metoder och processer för hantering av transportsystemet som en integrerad del i stadsutvecklingen.
2. **Fokusera på nyckelfrågor** från första etappen och ta fram förslag till lösningar.
3. **Kommunicera erfarenheter** från projektet inom och utom medverkande organisationer.
4. **Utveckla samverkan och sektorsöverskridandet** mellan kommuner, verken, departementen och nationellt viktiga aktörer när det gäller stadsutveckling.
5. **Påverka regelverk och lagstiftning.**

"Den Goda Staden är ett projekt som kommer att påverka alla medarbetare inom Vägverket! Nu är det dags att kliva på tåget mot samhällsbyggande i stället för enbart vägbyggande."

Tillsammans kommer vi att lägga grunden till en stadsutveckling som tar hänsyn till både människa, miljö och tillgänglighet i uppbyggnaden av infrastrukturen." avslutar Bert medan Mathias nickar instämmande.

Röster från regionerna

Den Goda Staden berör många inom Vägverket, direkt eller indirekt. Vi ställde samma frågor till några av våra medarbetare, och svaren vi fick visar att det här är ett projekt som fått många processer att rulla åt ett mycket positivt håll! Naturligtvis finns det även kritik, men den är både konstruktiv och kreativ och bidrar till den helhetssyn som är så viktig för projektets framgång.

CHRISTER AGERBACK, REGIONCHEF MÄLARDALEN



Foto: Vägverket

1 Eftersom vi har Uppsala som exempel inom regionen har jag kontinuerliga kontakter med beslutsfattare inom kommunen. Jag sitter också med på möten med projektägargruppen och referensgruppen inom Vägverket.

Man involverar olika sektorer inom stat och kommun och förhoppningen är att komma bort från att ta upp sociala frågor för sig, trafik för sig och markanvändning för sig.

3 Problemet är att orka med. Det kräver mycket kraft och resurser för att man inom kommunerna tar de här diskussionerna, och är överens mellan de olika kommunala organen om till exempel vad ett förslag i en översiktsplan innebär. Samordningen mellan statliga och kommunala investeringar måste också bli bättre och det har en nyttig lärdom.

2 Det är mycket positivt att man börjar diskutera planeringsfrågorna från ett bredare och mer integrerat stadsutvecklingsperspektiv!

HANS RODE, UTVECKLINGSCHEF VÄGVERKET



Foto: Vägverket

1 Projektet Den Goda Staden ligger ju hos utvecklingsavdelningen på Vägverket, så det ligger definitivt inom mitt ansvarsområde. Vi har två uppgifter: dels se till att Vägverket levererar det kunderna vill ha, dels anpassa det vi levererar till samhällskravet. En av de stora frågorna på utvecklingssidan är att få Vägverket att gå från vägbyggare till samhällsbyggare.

2 Det positiva är att ett stort antal kommuner och myndigheter är intresserade av att delta. Det krävs samordning och samverkan för att klara helheten och projektets sätt att jobba bekräftar detta.

3 Jag känner mig lite otålig - metodiken kommer inte ut så snabbt inom Vägverket som jag skulle vilja. Det måste gå snabbare att få det att bli en naturlig del av vardagsjobbet att ta med miljö, bostäder och arbetsmarknad i vår planering, inte enbart vägbyggande!

4 Vi måste ha helhetssyn, samverkan och respekt för

ROLF JOHANSSON, REGIONCHEF SYDÖST



Foto: Vägverket

1 Som regionchef för region Sydöst berörs jag ju eftersom två av försökskommunerna finns inom min region, både Jönköping och Norrköping. Jag är även med i projektägargruppen och samordningsgruppen.

skapsresa för den personal vi har och samarbetet fördjupas ytterligare.

3 Det kräver resurser från oss, och som chef är det hela tiden ett bekymmer att sätta in tillräckligt med resurser och försöka stötta och prioritera så gott det går och bemanna de projekt som berör Vägverket på något sätt.

2 En omedelbar positiv effekt är att projektet förstärker samarbetet med de aktuella kommunerna. Hela projektet är en sektorsöverskridande kun-

4 Genom att ge verken möjlighet att vara med i de tidiga skedena av kommunernas projektplanering kan man komma över hindren mycket tidigare och

ANNELIE PAAVO, SAMHÄLLSPLANERARE VÄGVERKET I BORLÄNGE



Foto: Pia Salberg

1 Jag var regional projektledare från projektets allra första barndom! Jag arbetade då som samhällsplanerare i Eskilstuna och deltog från det allra första mötet med alla verk och kommuner.

gängen gjorde en koppling mellan fungerande varudistributionen och en attraktiv stadsmiljö!

3 Problemen var framför allt organisatoriska, både inom region Mälardalen och kommunen. Det var svårt att tänka i nya banor och ifrågasätta arbets-sätt. Det var också svårt att få gehör från vår ledning att avsätta fler människor regionalt som kunde lägga mer tid på projektet.

2 Framför allt började man prata med varann på ett helt annat sätt än tidigare, och det fanns en gemensam vilja att hitta lösningar. Det blev väldigt tydligt när det gällde till exempel varudistribution i Uppsala, där man för första

4 Jag tror jättemycket på att föra upp goda exempel, både nationella och internationella, som förklarar hur processerna fungerar. Att enas kring en

1. På vilket sätt berörs du av projektet?

2. Vad är dina positiva erfarenheter hittills?

3. Vilka problem har ni stött på?

4. Vilka lösningar har ni hittat?

5. Vilket inflytande tror du att Den Goda Staden kommer att få för den hållbara stadsutvecklingen i framtiden?

4 Idag har vi en dialog och bra kommunikation, och det är grunden till att få den helhetssyn som krävs. Jag upplever nog att man kommunalt blivit allt tydligare med vad man vill få ut av det här och att det finns ett stort engagemang.

5 Jag är optimist och tror att det kommer att få en hel del inflytande. och bidra till bättre planering av stadsutvecklingen. Tror också att det behövs förändringar i lagstiftningen för att underlätta sektorsövergripande planering. Man måste dock ha respekt för att det kan ta sin tid.

varandras roller. Det är så många som berörs av hur samhället utvecklas och förändras, så det är förmått att tro att enskilda verksamheter skulle klara av det. Vi måste hitta sätt att engagera alla berörda, så att de tillgodogör sig det här nya arbetssättet!

5 Det skulle kunna få en mycket stor påverkan, men vi har en bra sträcka kvar för att få inflytande i rätt riktning. Vi måste vara tydliga med vart vi är på väg och vilka krav och förväntningar vi har på medarbetarna. Och då krävs det bland annat utbildning, seminarier och charetter för att nå medarbetarna – gamla som nya.

se helheten. Jag tror också att Vägverket har ett något flexiblere regelverk, vilket gör det lättare att hitta samfinansieringslösningar.

5 Jag är rätt övertygad om att projektet kommer att sätta ett stort avtryck, det är ett väldigt stort intresse runt det. Samverkan med kommunerna har varit väldigt positivt, till exempel när vi byggde Söderleden i Norrköping, och jag hoppas kunna applicera processerna på kommande projekt. Vi måste också sprida det i organisationen, så att vi får med fler kommuner på samma tåg.

gemensam målbild är viktigt, liksom att vara konsekvent och hålla fast vid det.

5 Jag tror att Vägverket kommer att prata mer om att se till helheten snarare än att till exempel fokusera på trafikflöden eller bygga om en korsning. Vi kommer att ta större ansvar för samhällsbyggnad och när det gäller transporter i staden är det inte längre så intressant vem som är väghållare, utan hur vi kan påverka stadsutvecklingen. Det är viktigt att sprida och förankra kunskapen i organisationen. Vi måste plocka ut godbitarna och visa de goda exemplen där processen verkligen har fungerat!

Lägesrapport Den Goda Staden etapp ett

Detta är ett utdrag ur den sista lägesrapporten för den första etappen av samarbetsprojektet Den Goda Staden. Rapporten är gjord av Patrik Tornberg på KTH (Kungliga Tekniska Högskolan) i november 2007. Kommunernas resultat presenteras på de kommande tre uppslagen. För en fullständig rapport, kontakta bert.svensson@vv.se

Foto: Ulf Palm

Teman

Förutom de projekt som bedrivits i respektive kommun inrättades också olika teman - Övergripande stadsutveckling, Kollektivtrafik, Hållbart resande och Stadskärneutveckling. Dessa teman har under 2007 mer och mer övergått till att vara nätverk inom vilka olika frågor har diskuterats under seminarier, workshops och charetter.

Uppföljning och utvärdering

Utvärderingsarbetet presenterades i en lägesrapport i samband med projektägargruppens möte i mars 2007. Den inledande problemdiskussion som då diskuterades har sedan följts upp av fördjupade studier av framför allt tre delprojekt i Norrköping, Uppsala och Jönköping.

Materialet bearbetas nu i en analys som kommer att presenteras i utvärderingens slutrapport till projektägarmötet våren 2008. Utvärderingsarbetet fokuserar framför allt på att identifiera samordningsproblem för att kunna bidra till förutsättningarna för strategiskt beslutsfattande i komplexa samordningsfrågor.

Seminarier, information och kommunikation

En utgångspunkt för Den Goda Staden har från projektets början varit att diskutera och sprida kunskaper inom området. I Den Goda Stadens handlingsplan för 2007 ingick ett flertal aktiviteter varav seminarier har varit en väsentlig del. I början av juni hölls dessutom ett möte på Näringsdepartementet tillsammans med representanter från Miljödepartementet och samarbetspartners i Den Goda staden.

En milstolpe i den utåtriktade kommunikationen var den debattartikel som i augusti 2007 presenterades på Dagens Nyheter debattsida. Denna handling har medfört ett flertal ringar på vattnet med uppföljande diskussioner och inlägg.

Erfarenheter

Banverket har deltagit i delprojekten i varierande

grad, beroende både på brist på egna resurser, otydlighet från delprojektledarna om Banverkets roll, eller att delprojekten inte kommit igång. De delprojekt som Banverket deltagit i har givit verket värdefull kunskap om hantering av statsbidrag, samordning av planeringsprocesser, finansieringsfrågor mm, som nu ska tas om hand i den egna organisationen.

Banverket anser sammanfattningsvis att projektet visar på betydelsen av att kunna samverka statligt och kommunalt och svårigheter att med att faktiskt göra detta.

Boverket har kontinuerligt deltagit i såväl projektägargruppen, samordningsgruppen och olika temagrupper som konferenser, seminarier och den lokala ledningsgruppen för projekten i Norrköping.

Boverket anser att projektarbetet på ett förtjänstfullt sätt synliggör de viktiga sambanden mellan stadsutveckling och infrastrukturplanering. En övergång till breda, holistiska dialoger mellan stat och kommun torde vara ett av de främsta instrumenten för att främja en hållbar stadsutveckling.

Boverkets arbete har dokumenterats i en rad matnyttiga rapporter. I det fortsatta arbetet behöver Boverket överväga kopplingen till arbetet med bullerfrågor och miljökvalitetsmålet "God bebyggd miljö".

Vägverket har de senaste åren ägnat mycket tid åt frågan Livskraftiga tätorter att bo, verka och vistas i. I de tre kommunerna har projekt bedrivits som bidragit till Den Goda stadens syfte att utifrån konkreta exempel:

- utveckla kunskap om integrerad planering av byggelse och transportsystem.
 - utveckla processer och lösningar där olika intressen, krav och behov hanteras samordnat för att åstadkomma en långsiktigt hållbar utveckling.
- Vägverket har deltagit genom central samordning

av projektet och genom deltagande från regionala kontor. Den slutliga utvärderingen av projektet är ännu inte genomförd, men redan nu finns exempel på erfarenheter som omedelbart kan tillämpas i samtliga regioner:

- Exemplet från Uppsala med ökad tillgänglighet för näringslivets transporter är så positivt att samtliga regioner omedelbart kan börja tillämpa det i sin samverkan med kommunerna.
- En aktiv medverkan i projekt som hanterar lokalisering av transportstrande verksamhet är grundläggande för att nå det hållbara transportsystemet.
- Helhetssyn och effektivitet i planeringsverksamheten.

SKL - Sveriges Kommuner och Landsting - har varit med i projektet Den Goda Staden under dess första treårsperiod. I projektet finns många goda exempel att vidarefördela till kommuner och regioner i Sverige.

Här har också påbörjats diskussioner med bl a Närings- och Miljödepartementen för att nå långsiktiga lösningar för hållbara städer. Förbundet har under denna period endast kunnat följa projekten i kommunerna på lite avstånd men kommer i framtiden att lägga mer resurser på att förmedla goda exempel från projektet till kommuner och regioner.

Några tankar inför fortsättningen

1. Fortsätt att vara ett nationellt forum och utveckla projektet.
2. Sprid kunskap bland landets kommuner om de frågeställningar projektet hanterar.
3. Mer fokusering på processerna och också i detta avseende kunna vara behjälplig åt enheter inom verken och bland kommuner att driva dessa utvecklingsprocesser som någon form av "brandkärsresurs". Detta kan vara ett huvudproblem i organisationer

Den Goda Staden i Jönköping

”En plattform i ett nationellt perspektiv för utveckling av våra städer”

Från Jönköpings horisont har det varit berikande att delta i Den Goda Staden. Projektet skapar ett forum för att diskutera principiella och övergripande frågeställningar kring stadsutveckling. Ett sådant forum behövs och kommer att behövas i allt större utsträckning. Projektet blir på detta sätt en plattform i ett nationellt perspektiv för utveckling av våra städer och regioner vad avser hållbarhet, tillväxt,

miljö, utveckling mm.

Den andra sidan av projektnytan är ett rent praktiskt erfarenhetsutbyte mellan kommuner och kommuner och statliga verk, i form av de praktiska projekten som pågår inom temaområdena. Sammanfattningsvis har ”Den Goda Staden” enbart inneburit positiva erfarenheter för Jönköping. Utdrag ur Lägesrapport 2007-11-12 av Patrik Tornberg, KTH



Området vid norra Munksjön före trafikomläggningen.

Samma område efter anpassningen av trafiksystemet till en levande stadskärna.

Grafik: Jönköpings kommun

STADSBYGGNADSVISION 1.0

Helhetstänkande, samverkan och konsekvens – tre nödvändiga beståndsdelar för ett framgångsrikt genomförande

Så säger Bertil Gustafsson, utvecklingsdirektör och processledare för projektet Stadsbyggnadsvision 1.0 i Jönköping. Jönköping är en av de kommuner som ingår i Den Goda Staden, och just detta projekt är ett lysande exempel på hur man önskar att projekten inom ramen för Den Goda Staden ska fungera.

”Stadsbyggnadsvisionen föddes när vi behövde en stadskärneförnyelse i samband med att köpcentret A6 kom till i slutet av 90-talet” säger Bertil Gustafsson. ”Vi ville stärka den centrala staden och grundmålsettingen var att stärka livs kvalitetsfaktorn och göra det ’trevligt att gå på sta’n’. Projektet organiserades utifrån ett helhetsperspektiv från början till slut, i samverkan med aktörer utanför kommun och mellan olika förvaltningar. Men det vill till att man håller fast vid helheten! I början kunde det vara lite revirtänkande, men det blev inget stort problem eftersom man politiskt styrde upp det.

En central framgångsfaktor var att det redan från början fanns en politisk insikt om den centrala sta-

dens betydelse, som tillät denna helhetssyn i organisationen. Det fanns ett gemensamt ansvar för samverkan mellan trafik, stadsbyggnad, miljö och näringsliv. Men för att det skulle fungera från tanke till handling var det dock nödvändigt med en processansvarig som drivit projektsamordningen och sett till att projektet genomförts på alla plan, från idé till invigning. Den centrala staden har många intressenter och det krävs både konsensus och ömsesidigt förtroende för att helhetslösningen ska fungera och alla få sina behov och önskemål tillgodosedda.

En konkret åtgärd som blivit mycket lyckad, är hur vi anpassat trafiksystemet till en levande stadskärna. Munksjöleden var tidigare en barriär mellan staden och Munksjön. Idag har vi flyttat ut trafiken och bygger bostadshus och konserthus i stället. Stadskärnan ska ju vara tillgänglig för alla, och arbetet med Stadsbyggnadsvisionen har hjälpt till att skapa en bättre miljö för både cyklister och fotgängare och ge kollektivtrafiken bättre framkomlighet.

Den samlade meningen är att Jönköping är en helt annan stad idag än då projektet började. Det har kommit in mer bostäder i centrala Jönköping och Högskolans placering precis i kanten av stadskärnan bidrar till livligheten. Att det nu återigen

är attraktivt att finnas i den centrala staden är resultatet av helhetstänkandet och samverkan med bland andra fastighetsägare, byggbolag och näringsidkare.

Den Goda Staden är ett viktigt nationellt forum för att utveckla stadsbyggnaden, sprida kunskap och dra nytta av varandras erfarenheter. Ska man lyckas med projektet i Den Goda Stadens anda är det oerhört viktigt att fokusera på utvecklingsprocesserna. Man kan ha hur goda tankar som helst men om man inte kan komma till genomförande faller projektet.

Kommunen ska vara en katalysator och samordnare och jobba med stadsutveckling i samverkan med andra aktörer utanför kommunen. Någon med kommunalt mandat måste dessutom orka vara processledare, samtidigt som kommunen måste ta ansvar för att driva processen, både politiskt och på tjänstemannasidan.” avslutar Bertil Gustafsson.

Bertil Gustafsson, utvecklingsdirektör och processledare för Stadsbyggnadsvision 1.0 i Jönköping.

Foto: Jönköpings Kommun



VÄSTRA CENTRUM - EN TYDLIG KOPPLING MELLAN VISION OCH VERKLIGHET!

En tryggare stad för medborgaren

Den Goda Staden är en stad där människan sätts i centrum vid stadsplanering och stadsutveckling, både vad avser boende, kommunikation, miljö och infrastruktur. Men hur bygger man den goda staden? Hur har man gått till väga i Jönköping för att göra stadskärnan Västra Centrum till en attraktiv mötesplats? Så här berättar Josephine Nellerup, Samhällsbyggnadsstrateg, Jönköping kommun:

”Jönköping har genomgått stora förändringar de senaste 15 åren. Inte minst har Högskolan sedan 1997 drivit utvecklingen av staden framåt och regionen präglas nu av mer framåtanda och större entreprenörsvilja än någonsin tidigare. Mitt i allt detta gäller det för Jönköpings kommun att ta rodret och styra utvecklingen ytterligare framåt! Alternativet är att låta krafter utom det gemensamma kontrollstyra och då tappar helhetsbilden kraft. Det innebär att vi måste kunna hantera en komplexare omvärld och spela på en annan plan och i en annan liga än tidigare. Konkurrenten med andra städer är inte längre bara nationell utan även internationell. Samtidigt måste kommunen vara följsam i utvecklingstakten - växa med förnuft och expandera där det gör skillnad. Därför har det lagts ner ett stort arbete på att ta fram en gemensam bild av framtidens Jönköping - hur vi vill att staden ska se ut och hur vi når dit: Ljuset vid Vättern, Stadsbyggnadsvision 1.0 och 2.0.

Vi ska skapa Skandinaviens mest attraktiva stadskärna!

Vi måste skapa förutsättningar för att stadskärnan ska bli vacker och ren, bjuda på upplevelser, service och nöjen och vara tillgänglig för alla. De människor som rör sig i stadskärnan ska även ha möjlighet att påverka dess utformning och det måste kännas tryggt att vistas där alla tider på dygnet. För att uppnå vår vision – att skapa Skandinaviens mest attraktiva stadskärna i vår storlek – har vi formulerat ett antal bärande idéer för stadskärnan. Den ska:

- Vara socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar.



Kartläggning av ”trygghets- och attraktivitetsprojekt” i och runt Västra Centrum under stadsvandringar vid alla tider på dygnet.

Grafik: Jönköpings kommun



Hamnparken är numera en trygg plats att vistas i!

Foto: Jönköpings kommun

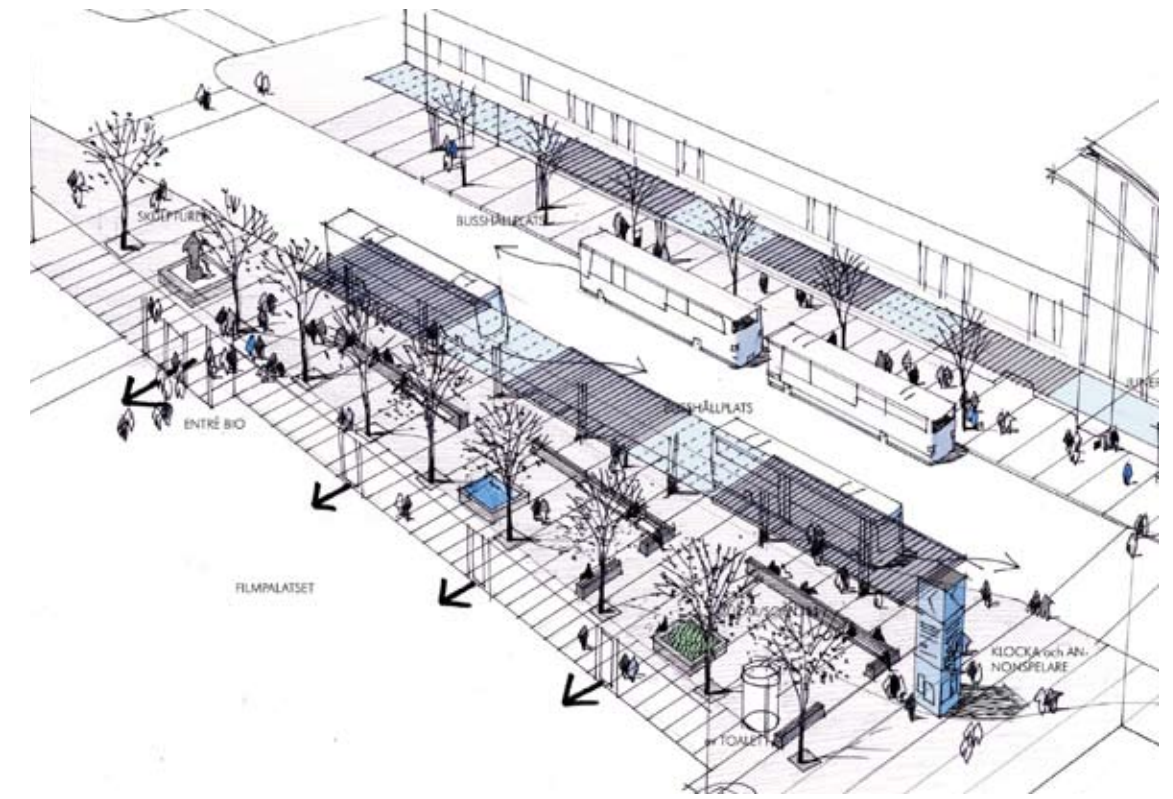
- Vara den självklara mötesplatsen och ”vardagsrummet” för alla människor – oavsett kön, ålder eller ursprung.
- Vara trygg och säker att vistas i under alla tider på dygnet.
- Ha en mångfald i fråga om boende, arbetsplatser, utbildning, kultur, handel, nöjen och andra verksamheter.
- Ha en hög kvalitet på arkitektur och utformning av de offentliga rummen.
- Ha en god tillgänglighet för alla.
- Ge långsiktigt hållbara och lönsamma förutsättningar för utveckling och drift av olika verksamheter

Idag är Jönköping en tryggare stad att vandra i, dag som natt!

Att skapa en tryggare stadsmiljö är en av de bärande idéer vi konkretiserat. Vi började med att vandra till fots i områden kring Västra Centrum vid alla tider på dygnet. Vi tittade på hur mötespunkterna såg ut och fick en bild av hur staden fungerar både natt och dag. Vi höjde även in BRÅ (Brottsförebyggande Rådet), arkitekter och medborgare för att få synpunkter på hur de upplevde olika platser och stråk. Detta resulterade i ett antal trygghetsprojekt, bland annat:

- Resecentrum. Här finns kopplingen till stadskärnan med både regionala och lokala transporter. Där ska individen känna sig trygg i sitt sätt att resa från punkt till punkt. Det är ljus och tillgängligt med stora öppna ytor där det inte går att gömma sig.

- Parker. Här har vi tagit bort stora buskar och



Skiss över Lundströms plats efter ombyggnad.

Grafik: SWECO FFNS P-G Hillinge

bytt belysning och gjort parkerna tryggare. Nu vågar man gå genom parkerna även nattetid! Inom Västra Centrum pågår också ett arbete med att omvandla Lundströms plats till ett torg och en central mötesplats för bland andra buss- och tågresenärer, restaurang- och pubbesökare och biobesökare. Detta arbete färdigställdes under 2008 och resulterar i ett levande torg med gott om människor och aktiviteter.

Att våga är en av framgångsfaktorerna!

Det är många som är med och bidrar med både kunskap och engagemang för att göra vår vision till verklighet, inte minst när det gäller ekonomin (vid utvecklingen av Resecentrum fick vi statsbidrag från Vägverket och andra projekt samfinansieras av kommunen och olika fastighetsägare). Men det finns även en mängd andra framgångsfaktorer som vi gärna delar med oss av:

- Tydlig vision.
- Handlingskraft.
- Långsiktigt arbete.
- Små steg i rätt riktning.
- Närhet till politiken och kommunledning.
- Mod och tålighet.
- Våga göra fel!
- Ha roligt!

Vi känner oss mycket nöjda med de resultat vi uppnått hittills. Den som vill veta mer om projektet Västra Centrum i Jönköping är varmt välkommen att kontakta mig eller mina kollegor. Det är ett långsiktigt processarbete där vi tillsammans når resultat!

Kontakt

Josephine Nellerup
Stadskontoret Jönköpings kommun
Tel: 036-10 50 84
Mobil: 0703 - 10 50 84
josephine.nellerup@jonkoping.se

Den Goda Staden i Norrköping

”Projektet har skapat en aktiv dialog om betydelsen av att bygga hållbara städer!”

Norrköpings erfarenheter av arbetet inom Den Goda Staden är generell mycket positiva. Inom samtliga gränssnitt har projektet medverkat till en aktiv dialog om betydelsen av att bygga hållbara städer ur såväl miljö- och tillväxtperspektivet. Projektet har ”höjt nivån” och medvetandegjort vikten av dialog och samverkan mellan inblandade parter, såväl lokalt och nationellt som internt och externt, för att uppnå en gemensam målbild.

Projektet har även ”satt fingret” på behovet av en synkroniserad finansiell planering, där Norrköpingspaketet är ett gott exempel på en välfungerande planeringssamordning medan spårvägsutbyggnaden till Hageby och Navestad är exempel på när utveckling av hållbara strukturer tidsmässigt får stå tillbaka för nationellt formella och förlagade finansieringsregler. Jönköping.

Utdrag ur Lägesrapport 2007-11-12 av Patrik Tornberg, KTH

STADSUTVECKLING LJURA/HAGEBY - BOENDE OCH KOLLEKTIVTRAFIK I SAMKLANG

Ett oflexibelt regelsystem har tvingat oss att bromsa precis innan mållinjen!

Stadsdelarna Ljura, Hageby och Navestad byggdes under miljonprogramperioden. Man har gjort en omdaning av området både ekologiskt, estetiskt och kulturellt - men man glömde att integrera kollektivtrafiken! Därför är man nu i full gång med att planera spårväg från centrum till detta område. Projektet kommer dock att försenas om man inte snabbt får ett beslut i stadsbidragsfrågan. Eva Andersson, kommunalråd i Norrköping, är både entusiastisk och frustrerad:



Eva Andersson, kommunalråd i Norrköping och ordförande för den lokala ledningsgruppen i projektet Den Goda Staden. Foto: Sofia Paunovic

”Norrköping har haft spårvagnar i stadsbilden sedan 1904”, börjar Eva, ”och när kollektivtrafiken till och i stadsdelen Navesta skulle byggas ut blev spårväg det självklara valet, både ekonomiskt och miljömässigt. Här saknar många bil och de flesta är hänvisade till kollektivtrafiken för att kunna förflytta sig. Spårvägen ökar tillgängligheten och öppnar upp de ”ringar” som området består av idag. Här har redan skett en ansiktslyftning med renoverade hus och bättre sociala funktioner, men vi får inte glömma tillgängligheten!

Det handlar ju om samhällsbyggnad och stadsutveckling - inte bara bostadsbyggande. Det är även en jämlikhets- och jämställdhetsfråga. Alla ska ha samma möjligheter att få vardagen att fungera när det gäller att ta sig till arbete, studier, skola och dagis, sjukvård, affärer och kulturella aktiviteter och då krävs det en attraktiv kollektivtrafik.”

Alla är med på tåget - men systemet sätter stopp!

”Det har inte varit några problem att få gehör för

spårvägsbygget som en integrerad del av stadsutvecklingen. Norrköpings kommun har på egen bekostnad påbörjat första etappen till Ljura, som sedan kommer att fortsätta mot Hageby. I samband med att Vägverket bygger Söderleden har man redan planerat in och förberett för spårvägen så att den kan gå på en kollektivtrafikbro över vägen. Man sänker helt enkelt vägen redan nu, i stället för att behöva gå tillbaka och göra om det senare. Stadsdelscentrat Hageby Centrum förbereder för att byg-

ga ut och gör en stor satsning för att fler Norrköpingsbor ska besöka området.

Fastighetsägare ligger i startgroparna för att påbörja byggandet av äldreboende och seniorboende i direkt anslutning till vårdcentral och torg längs spårvägen. Hagebyvägen, som tidigare hade karaktären av infartsväg från Kalmar, kommer att byggas om till en lugn och trygg lokal gata. Vi har till och med fått besked från Banverket att projektet är bidragsberättigat. Men vi har inte fått någon tid för

när stadsbidraget kan betalas ut, och innan dess kan vi inte sätta igång. Och det känns oerhört frustrerande för alla inblandade!”

Lönsammaste spårprojektet i Sverige - när det blir av!

”Studier visar att det här är ett av de lönsammaste spårprojekten i Sverige ur samhällsekonomisk synpunkt. Då känns det väldigt konstigt att man inte kan samplanera och låta alla investeringar sammanfalla. Det borde ju stärka investeringen och den politiska samsynen eftersom vi har arbetat långsiktigt med helhetssynen. Vi måste ha mer integrerade planeringsprocesser och ta vara på varandras investeringar så att de överlappar. På så sätt håller vi gemensamt med skattepengar. Alla aktörer vill det här, men regelverket för hur man avsätter medel från de statliga verken sätter stopp i hjulen. Missförstå mig rätt - vi har full förståelse från och ett mycket gott samarbete med Banverket. Men det är deras regelsystem som gör att det inte är möjligt att få ett tidsbestämt bidrag. Och om vi sätter igång innan vi fått beskedet fryser bidraget inne!

Det känns inte rättvist mot alla dem som engagerar sig och är beredda att investera i projektet, och det är definitivt inte ett bra sätt att handskas med skattepengar.”

Utveckling som ger livskvalitet

Utbyggnaden av en attraktiv kollektivtrafik i Ljura och Hageby är en förutsättning för livskvalitet för de boende i området. Om de inte kan transportera sig kan de heller inte studera eller arbeta. Deras kompetens tas inte till vara på arbetsmarknaden. De får inte samma möjligheter till sociala aktiviteter och kulturellt utbyte, eller tillgång till

serviceinrättningar, som de människor som bor centralt eller har tillgång till bil. I längden leder det till stagnation i stället för utveckling. Det är därför det är så viktigt med bästa tänkbara kollektivtrafik, och vi vet av erfarenhet att spårvagnen attraherar många resenärer! Vi klarar inte våra städers utveckling om alla kör bil, det måste finnas alternativa system. Men man är inte van att tänka i de här banorna, man tänker mer i tekniska termer - belastning, spårbredder, linjesträckning, energiförsörjning och axeltryck. För man in människan i planeringen redan från början blir kollektivtrafiken inte bara funktionell - den blir också attraktiv och attraherar andra grupper till området. Mångfalden ökar och stadsdelen blir levande.”

Vi måste överbrygga sektorsgränserna.

”Stadsutveckling måste ses ur ett helhetsperspektiv. Arbetsmarknadspolitik, integration, infrastruktur, näringsliv, trafik och miljö är inga enskilda företeelser, allt hänger ihop! Det här har blivit extra tydligt inom Den Goda Staden och vi måste försöka överbrygga sektorsgränserna, på kommun-, verks- och departementsnivå. Inom Norrköpings kommun har vi gjort om en hel del i vår interna organisation för att kunna arbeta med Den Goda Staden på ett optimalt sätt. Vi har till och med ändrat arbetsordningen inom förvaltningen för att få de här breda perspektiven. Det har fört det goda med sig att vi jobbar på ett helt annat sätt även i andra projekt! När vi får ta del av de andra parternas erfarenheter får vi större förståelse för andra frågor och för varandra.”

Spriid kunskapen!

”Jag tror att man måste hitta lösningar för att kunna

sprida kunskapen om de goda exemplen. Det måste finnas resurser från nationellt håll för att ta vara på kompetensen och applicera den även på andra orter. Spårvagnen borde vara attraktiv att bygga ut i till exempel Stockholm och Malmö, men än så länge är det svårt att hitta finansieringslösningar med ett delat ansvar. Den Goda Staden kan hjälpa till att lyfta fram och visa på olika hinder för att skapa möjligheter! Man måste vara flexibel, ha mod att prova på nya saker och vara öppen för att lära sig av andra. Man måste också ta ett politiskt ansvar i en långsiktig politisk samsyn över partigränserna. Just i samhällsbyggnadsfrågor är det extra viktigt att majoritet och opposition jobbar långsiktigt och i nära samarbete, hur underligt det än låter! Det kommunala självstyret finns såklart med, men man klarar det inte utan samsyn. Den tidiga dialogen är grunden för detta arbete.

Det här är ju en lärprocess där man lär av varandras erfarenheter. Jag är övertygad om den tidiga dialogen, sektorsöverskridandet, samplaneringen och bättre samfinansieringslösningar kommer att skapa en hållbar stadsutveckling och bättre livsmiljöer. Den stora utmaningen är att lyckas föra ut detta till landets övriga kommuner.

Då först kan man samverka även på nationell nivå” avslutar Eva.

Kontakt

Eva Andersson
Norrköpings kommun
Tel: 011-15 10 01
Mobil: 0730 - 20 10 57
eva.andersson@norrkoping.se



Hageby torg idag.

Foto: Norrköpings kommun



Nya Hagebygatan med nya kvarter kring torg vid vårdcentralen och nyspårväg.

Grafik: GKAK AB

Den Goda Staden i Uppsala

”Samarbetet med Vägverket har fungerat bra!”

Projektet är mycket uppskattat bland de involverade och möjligheterna till nya samarbeten och nya arbetssätt i ”Den Goda Staden-andan” värdesätts. Generellt sett har samarbetet med Vägverket fungerat bra. Banverkets roll har varit mer begränsad och Boverket har endast medverkat vid ett fåtal tillfällen.

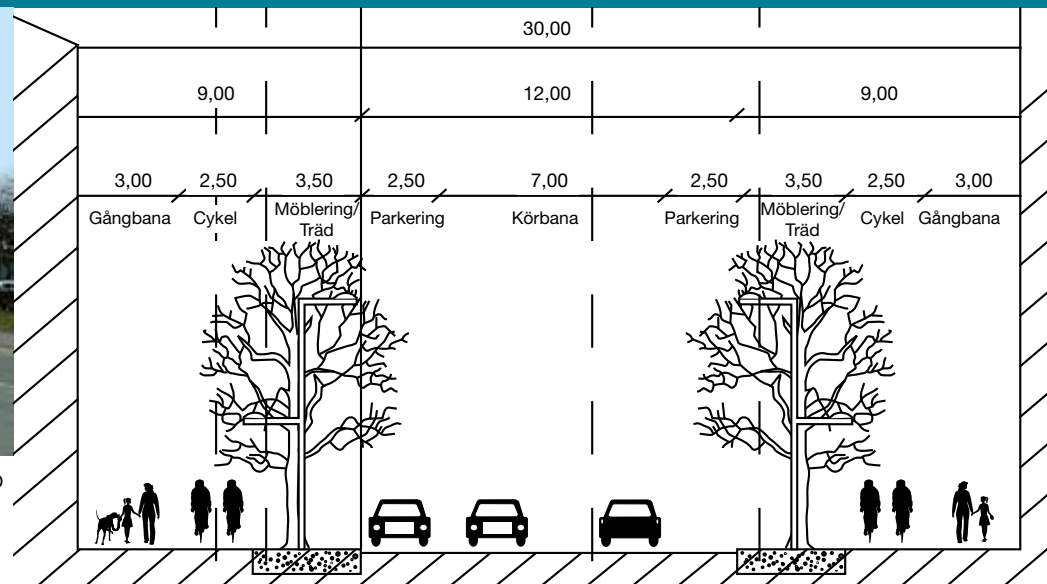
Ett ökat engagemang och ökade resurser genom kunskap, pengar och personresurser från Vägverket har up-

plevts positivt – inte minst de konferenser och seminarier som belyst aktuella frågeställningar och bidragit med värdefull kunskap. Ett problem som flertalet av projektledarna upplevt är en intern otydlighet. Ett större engagemang från chefer och ett tydligare samarbete med fler kontor och nämnder efterfrågas.

Utdrag ur Lägesrapport 2007-11-12 av Patrik Tornberg, KTH



Råbyvägen i dag. Foto: SWECO



Råbyvägen i morgon? Skiss enligt förlaga från SWECO

STADSLÄKNING KRING TRAFIKLEDER

Från fyrfilig trafikled till mångfunktionell stadsmiljö

Råbyvägen i Uppsala är idag en fyrfilig trafikled med hög framkomlighet. Just nu genomförs en studie som ska belysa hur gatan kan omgestaltas så att nya bostäder och verksamheter kan läggas till. Arbetet är kopplat till ett detaljplanearbete som innebär att parkeringsplatser norr om Råbyvägen omvandlas till bostadskvarter. Studien är också ett delprojekt i Den Goda Staden. Så här berättar Ulrica Ström, en av projektledarna:

”Planerna för bebyggelse längs Råbyvägen fanns med i den översiktsplan för Uppsala stad som togs av kommunfullmäktige 2002. Gatan är en bred genomfartsled och trots att hastighetsgränsen är 50 km/tim kör man betydligt fortare. Nu vill kommunen skapa en attraktiv och mångfunktionell miljö som ger en levande stadsbild och skapar fler bostäder i centrala lägen i staden, med bättre förutsättningar för cykel- och gångtrafik. Parallellt på båda sidor av Råbyvägen finns idag P-platser. Tanken är att bygga bostäder där P-platserna finns idag, men då måste man samtidigt se helheten - hur bebyggelse- och trafik-planering kan samspela. Det är många parter inblandade. Stadsbyggnadskontoret ansvarar för detaljplaneringen. Gatu- och trafikkontoret ansvarar för trafikfrågor - kapacitet, framkomlighet, och säkerhet. Miljökontoret har ansvar för miljörelaterade frågor som buller och utsläpp. Och så finns det privata intressen, till exempel fastighetsägare, byggföretag och näringsidkare.

Gemensam värdegrund en förutsättning!

Den stora utmaningen för projektets genomföran-

de är att hitta gemensamma prioriteringar. Vad är det för stad vi vill bygga? Vilka problem och möjligheter finns det? Hur skapar man ett vackert och mångfunktionellt stadsrum som innehåller attraktiva boendemiljöer, trädplanteringar, butiker och verksamheter och där gatans funktion och utformning samspelar med omgivningen och ger förutsättningar för trafiksäkert samspel mellan trafikanter? Huvudpoängen är att få alla olika funktioner att samsas, det är helhetslösningen som är målet, vilket också innebär att man måste ta ställning och våga prioritera bland krav och behov.

Det har varit ett tufft arbete att penda mellan ett helhetsperspektiv och detaljlösningar. Det handlar om att lyssna till och lära av varandras kompetenser för att utveckla ett bredare planeringsperspektiv. Det är också mycket politik - man är inte alltid överens över partigränserna och ibland är heller inte saksakexpertis och politik i takt.

Det kan ibland vara en krokig väg mellan en politiskt antagen inriktning i en översiktsplan och ett genomförande. Det behövs envishet, långsiktighet och små steg.

Sprid arbetssättet inom organisationen

Man får inte ge upp - det finns flera olika sätt att hitta den gemensamma målbilden, till exempel genom att titta på hur andra städer har hanterat frågan.. Den här processen har varit lärorik för alla oss som deltagit.

Genom att tillsammans fördjupa våra kunskaper inom detta område, har vi fått ett bredare perspektiv som öppnat för nya tankar och idéer. Det handlar om stadsutveckling och att se helheten. Jag sitter själv på kommunledningskontoret med det strategiska stadsutvecklingsperspektivet i fokus och när man har experterna omkring sig är det fascinerande att ta del av all kunskap samtidigt som det ibland är svårt att hänga med i alla detaljer. I det sammanhanget har det varit tryggt att ha med Vägverket - de ser frågorna i ett nytt helhets- och samhällsperspektiv.

Hur går vi då vidare?

Detaljplanerna rullar på i sin process, i dialog med allmänheten. Frågan om omvandling av trafikleder kommer att prövas i revideringen av vår översiktsplan där vi, om det är möjligt, ska landa i principer eller riktlinjer för en omvandling. Jag ser det som ytterst viktigt att vi fortsätter utveckla det sektorsövergripande arbetssätt som vi har prövat inom detta projekt.

Vi får inte hamna på ruta ett varje gång ett nytt projekt kring omvandling av trafikleder drar igång! Den Goda Staden är ett startskott för detta sätt att tänka.” avslutar Ulrica.

KREATIV METODSUTVECKLING FÖR MODERNT STATIONSSAMHÄLLE

Medborgarpåverkan från första början!

Vilka metoder bör man använda när man ska skapa en knutpunkt för stadens kollektivtrafik i en befintlig villaförort? Hur ska man få de boende ”med på tåget”? Detta är grundfrågorna i Bergsbrunnaprojektet, där syftet är att utveckla planeringsmetoder och planeringsprocesser för ett hållbart och väl integrerat transportsystem i en attraktiv tät boendemiljö och nytt stationssamhälle

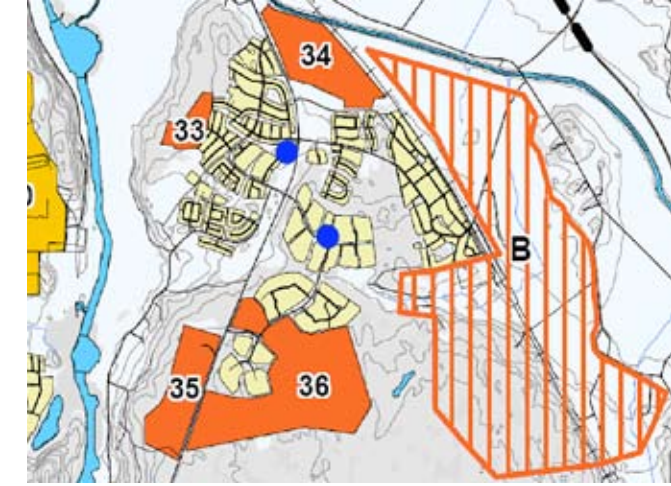
Bergsbrunna är en villaförort som ska utvecklas till ett nytt stations-samhälle och till ett effektivt nytt nav i stadens och regionens kollektivtrafiknät. Samtidigt ska orten bevara sina kvaliteter och vidareutvecklas som en attraktiv boendemiljö. Den nya stationen ska trafikeras av Upptåget som sammanbinder ett stort antal orter i Uppland med arbets- och boendemarknaden i norra Storstockholm. För att skapa ett attraktivt boende i stationssamhället krävs en mycket väl integrerad planeringsprocess och en sam-syn mellan trafiksäkerhet, miljöaspekter och gemensamma målbilder kring attraktiv stadsmiljö.

Bergsbrunnaprojektet är ett ”omtag” av tidigare parallella processer i området, nu med såväl kommunen som Vägverket och Banverket som uppdragsgivare och gemensamma finansörer. Omtag-

et innebär att de parallella processer som hittills kännetecknat planeringsarbetet integreras i en gemensam mål-bild som skapas i en workshop-process med huvudmän och lokala aktörer, med stöd från utomstående processledning och parallellt arbetande konsult-team. Workshopen genomfördes den 17-18 oktober.

I Agneta Settervalls dokument ”Om Sävja - Bergsbrunnaprojektet. Reflektioner kring ett försök att involvera medborgare i planeringen” finns en reflektion som är väl värd att lyfta i detta sammanhang:

”Myndigheter som tar initiativ till möten och får ansvar genom att medborgare kommer och ger av sin tid har ett ansvar. Man har fått ett förtroende som enklast kan formuleras som att folk tror att de spelar roll - att de gör skillnad. Hur det än



Utdrag ur översiktsplan 2002 för staden. Befintlig bebyggelse (ljusgul), nybyggelseområden (röda) och utredningsområdet (rödskratterat).

är med olika uppfattningar om vad som hänt, så har många medborgare i området just nu ett levande intresse för att samlas i diskussioner kring hur deras lokala samhälle är och hur det borde vara. Det är givetvis ovärderligt, och viktigt att ta vara på NU... eller åtminstone snart!”

Genom dialog och inspel från boende och olika intressenter arbetade två konsultteam fram två alternativa strukturskisser för stadsdelens framtida utveckling. Dessa ska översättas i en fördjupad översiktsplan och en process som kommer att ligga till grund för Bergsbrunnas fortsatta detaljplanering. Processen har förankrats i en styrgrupp med representation från kommunen, Banverket och Vägverket. För mer information om Bergsbrunna, kontakta goran.carlen@ uppsala.se

UTVECKLING AV STADSKÄRNAN

Den Goda Staden skapar ett nytt helhetstänkande!

Carl-Johan Engström är planeringsdirektör på Kommunledningskontoret i Uppsala kommun. Han är en av eldsjälarna i projektet Den Goda Staden med ett stort engagemang i samordningsproblematiken mellan kommunen och de statliga verken, mellan olika nämnder och mellan experter med olika professionell bakgrund när det gäller den stadsutvecklingen. Här berättar han lite om sina erfarenheter av projektet Den Goda Staden.

”Idag finns 70% av Sveriges arbetskraft inom tjänstesektorn inom de tre storstadsregionerna. De orter som ligger i expansiva regioner måste därför hitta sin egen nisch där de kan växa och profilera sig, och inte vara svansen på hunden! Detta kräver helhetstänkande och strategier på både kommunal, regional och nationell nivå. Och här fyller Den Goda Staden en viktig funktion.

Vi vill skapa den täta och funktionsblandade staden för boende, verksamma och besökare som erbjuder mångfald, kultur och upplevelser. Vackra gatuumråden och offentliga platser med trygghet är då en väsentlig ingrediens. Vi måste skapa bättre förutsättningar att röra sig i och till staden med kollekti-

va transporter. Vi måste bli bättre på att få ihop bebyggelse och infrastruktur anpassad till varje orts specifika förutsättningar. Och det måste ske i dialog med människorna som arbetar, rör sig och lever i staden. Först då kan vi skapa förutsättningar att bete sig klimatsmart och resurssnålt.

Dammig bussgata blir levande affärsgata

Dragarbrunnsgatan i Uppsala är ett exempel på ett projekt i Den Goda Staden. Från att ha varit en buss- och distributionsgata är vi på väg att skapa en unik och attraktiv affärsgata med planteringar, konst och lågfartszoner med närhet till både butiker och transporter. Redan i sommar är den första etappen avslutad!

Projektet Dragarbrunnsgatan växte fram i samspel mellan kommunen och Vi i stan AB. Det resulterade i Dragarbrunnsvisionen som täcker både gatuutveckling och fastighetsutveckling. Kommunledningskontoret har uppdraget att samordna genomförandet. Det berör gatubyggnad, stadsbyggnad, konst och kultur, parkanläggning och fastighetsutveckling. Från allmänhetens sida finns ett stort intresse för vad som sker i staden. Vi informerar via media och genom bildspel i gallerior och upplever att stadens innevånare har stort tålamod med alla ”hål” och en positiv förväntan inför slutresultatet.

Man måste enas kring grundvärderingarna

När det gäller samarbetet har Den Goda Staden bi-

dragit till en mer förtroendefull dialog mellan de statliga verken och kommunen. Inom kommunen ökar intresset att pröva nya lösningar. Ibland skärps då åsiktsskillnaderna mellan nämnderna. En av lärdomarna i processerna är vikten av att enas kring en gemensam vision.

Målen för vad vi ska åstadkomma lokalt i olika delprojekt måste vara tydliga i förhållande till de mål som verken ställer, det vill säga hur generellt tillämpbar är lösningen och hur har principiella frågor tacklats? I de fall konflikter uppstår måste man lyfta upp och hantera dem, inte ducka för dem. Vi måste våga göra fel och prova något nytt. Då först får vi fram nya lösningar som man tidigare inte trodde var möjliga!”



Carl-Johan Engström, planeringsdirektör Uppsala kommun

Kontakt
Carl-Johan Engström
Uppsala kommun
Tele: 018-727 00 00
Mobil: 0708 - 24 85 70
carl-johan.engstrom@ uppsala.se

Ett projekt som engagerar på regeringsnivå!

Den 27 – 30 november arrangerades konferensen "I vägskälet till framtiden" av Den Goda Staden och Uthållig kommun. Konferensens huvudinriktning var hållbar samhällsutveckling och utvecklad samordning mellan olika sektorer. En av talarna var Åsa Torstensson, Sveriges infrastrukturminister, som talade om stadsutveckling och transportsystem i Sverige. Här är några minnesanteckningar* från hennes anförande.

Infrastrukturministern talade om hur viktigt det är att gå över traditionellt svåra gränser, att lämna stuprörsarbetet och klara av ett helhetssyn på utveckling. Vår samhällsplanering ska ha sin utgångspunkt i den lokala och regionala basen med självständig utveckling efter egna förutsättningar. Staten kan varken identifiera eller utveckla den finkänslighet och närhet som krävs. Men det kan man på den regionala och lokala nivån och det är nödvändigt för att klara av ett förändringsarbete.

Man måste satsa på stadsbyggnadsprojekt som främjar miljön, och ge ekonomiskt stöd till hållbara stadsbyggnadsprojekt. Syftet med hållbara städer är att skapa en bra livsmiljö för människor, med trygghet, välbefinnande, tillgänglighet, bra boende och smidigt resande. Man ska kunna bo utanför städer, men ändå på ett säkert och miljömässigt sätt kunna ta sig in i städerna. Med en bra kollektivtrafik kan man arbeta i staden, men bo någon annan stans utan att behöva ta bilen. Effektiva transporter är en förutsättning för tillväxt och Den Goda Staden är ett utmärkt exempel på hur man kan utveckla samverkan.

Klimatutmaningen kräver en stor förändring av användandet av energi och samverkan mellan alla transportslag – väg-, järnvägs- och sjötransporter.

Alla miljökostnader ska finnas med i hela processen samtidigt som det är en nödvändig klimatåtgärd att öka effektiviteten. För att uppnå ett miljövänligt, hållbart transportsystem måste man ha både motor och piska. Det ställer större krav på utformning av regelverk och ekonomisk styrning från regeringens sida.

Kvinnor och mäns rese-mönster skiljer sig mycket tydligt. Män åker bil från dörr till dörr medan kvinnor i högre grad åker kollektivt och har fler hållpunkter. Vårt transportsystem måste erbjuda lika möjligheter för alla att förflytta sig. Det skapar i sig viktiga förutsättningar för ett jämställt och hållbart samhälle. Därför är det viktigt att det i planeringsarbetet finns representation av både kvinnor och män.

Det krävs inspiration, stöd och samverkan för att påskynda utvecklingen av hållbara städer. Det är också viktigt att skapa synergieffekter från olika kunskaps- och verksamhetsområden och detta kräver i sin tur bättre samordning. Om man därför satsar mer på infrastrukturen kan projekt som Den Goda Staden ge stora samhällsekonomiska vinster.

**OBS! Detta är endast ett referat av anförandet och alltså ingen ordagrann nedteckning av Åsa Torstenssons talmanus.*



Åsa Torstensson, infrastrukturminister. Foto: Pawel Flato

Här får du tag på mer information om Den Goda Staden!

Kontaktpersoner

mathias.warnhjem@vv.se

bert.svensson@vv.se

Den Goda Stadens hemsida

http://www.vv.se/templates/page3___16738.aspx



www.banverket.se



www.boverket.se



www.skl.se



www.jonkoping.se



www.norrkoping.se



www.upsala.se

Vägverket

781 87 Borlänge

www.vv.se vagverket@vv.se

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



Vägverket