

# DEN GODA STADEN



## Ett stadsutvecklingsprojekt med människan i centrum

Hur ska vi kunna göra våra städer attraktiva för alla som bor, arbetar och verkar där?  
Hur ska vi kunna göra plats för fler människor i städerna och samtidigt minska miljöproblemen?  
Hur ska vi lösa stadsbornas behov av snabba och effektiva transporter?

Den Goda Staden – ett projekt som möjliggör hållbar stadsutveckling!

Den Goda Staden – ett utvecklingsprojekt i samverkan mellan Banverket, Boverket, Sveriges Kommuner och Landsting och Vägverket samt Uppsala, Norrköpings och Jönköpings kommun.

Storgatan Simrishamn. Foto: Landskapsarkitekt Thorbjörn Andersson, Sweco arkitekter

# Attraktiv livsmiljö är avgörande för konkurrenskraften!

Ett så omfattande projekt som Den Goda Staden berör många människor. I slutändan är det naturligtvis invånarna i våra städer som kan dra nytta av de förbättringar som projektet syftar till att åstadkomma. Men innan vi nått dit är det en mängd tankegångar, delprojekt och processer som måste förankras och genomföras.

## Projektet Den Goda Staden

Städer som erbjuder en attraktiv livsmiljö och bra kommunikationer är en nyckel till ekonomisk utveckling.

Vägverket, Banverket och Boverket har därför, tillsammans med kommunerna Jönköping, Norrköping och Uppsala samt Sveriges Kommuner och Lands-ting, arbetat med "Den goda staden – ett stadsutvecklingsprojekt" sedan 2005. Projektet ska, 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 förmågan att arbeta integrerat och sektorsöver-skridande. Under etapp 2 (2008 – 2010) ska projektet fördjupa kunskapen, säkerställa tillämpbara resultat och genomföra praktiska samverkansprojekt.

Tillsammans vill vi lösa utmaningen att planera för en stad där människor trivs samtidigt som både person- och gods-transporter sker på ett sätt som minskar miljöproblemen och ger invånarna goda möjligheter att förflytta sig snabbt och effektivt!

Man kan tycka att det borde vara enkelt att arbeta mot samma mål – attraktiva och hållbara städer. Men beroende på vilken uppgift man har, har man också olika förhållningssätt till samma frågor utan att för den skull vara oeniga om slutmålet. Så här svarade Torbjörn Suneson som arbetar med framtid och omvärld på Vägverket, och Katarina Norén, chef för enheten Samhälle och planering på Banverket, på samma frågor:

### 1. Vilka är de största hindren för utvecklingen av våra städer?

KATARINA: "Ett av hindren är att det saknas resurser. Man åtgärdar efteråt i stället för att föregripa. Det krävs verkligen att resurser samutnyttjas över alla gränser, både för transporter, kommunernas exploaterings-möjligheter, markanvändningen och olika normer för till exempel buller och luftkvalitet. Urbaniseringen går så fort och ska vi kunna ställa om till kollektivtrafik måste "stenåldersvärderingar" ändras och de gemensamma nyttorna prioriteras."

TORBJÖRN: "De största hindren är stela regel-system såväl som attityder och värderingar baserade på snäva intressentperspektiv och egna läsningar. Vi måste arbeta sektorsöver-

skridande och tvärsektorielt så att vi kan utveckla en ömsesidig förståelse. En attraktiv livsmiljö är avgörande

för konkurrensförmågan och samverkan är nyckeln till smarta stadsregioner där alla kan nå sina målpunkter på ett effektivt och klimat- smart sätt."

### 2. Hur långt har man kommit i arbetet med att samordna den nationella politiken som rör utvecklingen av våra städer?

TORBJÖRN: "Det finns en praktisk medvetenhet, men ingen tydlig nationell håll-

**77** Avsiktsförklaringar mellan verken och kommunerna skulle lösa en del av problemen.

**77** Det krävs verkligen att resurser samutnyttjas över alla gränser.

För mer information, gå in på [www.banverket.se/banportalen/dengodastaden](http://www.banverket.se/banportalen/dengodastaden) eller [www.vv.se/dengodastaden](http://www.vv.se/dengodastaden)

Foto: Anna Herlin



ning. Man fokuserar inte alls på de mjuka variablerna, till exempel sociala, kulturella och estetiska frågor. Det behövs en tydligare politik! Den Goda Staden har ju redan åstadkommit en mängd resultat genom sin inriktning på processfrågan och det är viktigt att det förs fram som komplement till andra utredningar och diskussioner.”

KATARINA: ”Jag tycker att man har kommit en bit på väg, viljan är god. Flertalet aktörer deltar i seminarier och diskussioner och man lyfter upp frågorna tydligt. Man måste ju tänka på hela resvägen mellan de olika målpunkterna och se till att kollektivtrafiken blir lättillgänglig så att vi inte är beroende av bara personbilar.”

### 3. Hur sker samordningen mellan statliga, regionala och kommunala investeringar?

KATARINA: ”Den måste bli bättre eftersom det är en helt kritisk framgångsfaktor. Varje budget läggs för sig och det blir ofta otydligt var gränsen går för det statliga åtagandet. Avsiktsförklaringar mellan verken och kommunerna löser en del av problemen. Syftet med Den Goda Staden är just att skapa en förståelse för

**Att kunna titta på hur någon annan gjort och från det dra slutsatser om hur jag själv skulle kunna göra är en suverän pedagogisk metod.**

varandras planeringsprocesser, ge kunskap och utifrån några pilotprojekt hitta samverkansformer som fungerar.”

TORBJÖRN: ”Projektet Den Goda Staden är ett kraftfullt försök att integrera arbetet med hållbar stadsutveckling både nationellt, regionalt och lokalt. Det handlar dessutom inte bara om statliga och regionala investeringar, utan även privata och offentliga. Vägverket har till exempel gjort framgångsrika försök med charretter för att utveckla en bred förståelse för de nyttor som kan skapas med samordnad finansiering.”

### 4. Vilka urbana transportformer kommer att finnas i framtiden?

TORBJÖRN: ”Jag tror att alla de urbana transportformer vi har kommer att finnas kvar fast i andra former. Det handlar väldigt mycket om att öka flexibiliteten, förutsägbarheten och integrationen i det

kollektiva transportsystemet, till exempel aktuell trafikinformation direkt i mobilens display. Förmodligen kommer elektrifiering av transportnätet att bli mycket större i framtiden och skillnaden mellan spårbundna och smarta gummihjulsdrivna system kommer att bli mindre!”

KATARINA: ”Framtidens storstadsmänniska kommer att värdera sin tid så högt att hon inte vill köra själv utan i stället kunna läsa, prata och njuta. Jag hoppas få se mer blandade transportformer, både elbilar, bussar

och spårbunden trafik. Järnväg byggs ju inte bara av miljöskäl utan också för att det går snabbt, tar liten plats och har stor kapacitet. Integration i stadsbebyggelsen är ett måste för utvecklingen av hållbara städer.”

### 5. Varför är utbyte av metoder och erfarenheter så viktigt, och hur sker det?

KATARINA: ”Utbyte genom seminarier och information ger större möjligheter att samutnyttja resurser och skapa effektivare processer. Ett konkret exempel på utbyte är ett demoprojekt för spårtaxi som kommer att starta i juni 2009, där spårtaxiterminalen sedan kommer att kunna visas runtom i Sverige!”

TORBJÖRN: ”Exemplets makt är stor. Att kunna titta på hur någon annan gjort och från det dra slutsatser om hur jag själv skulle kunna göra är en suverän pedagogisk metod. Även det dåliga exemplet har betydelse när det gäller att inte upprepa misstag.”



**Torbjörn Suneson,**  
Framtid och omvärld,  
Vägverket



**Katarina Norén,**  
chef Samhälle  
och planering,  
Banverket

# Den Goda Staden handlar om hur man får olika parter att samarbeta mot ett gemensamt mål!

Det är många som är involverade i Den Goda Staden. Men i hjärtat av projektet har vi fyra personer vars huvudsakliga uppgift är att sprida kunskap om målen och syftena med Den Goda Staden, och bygga broar mellan de olika parterna.

Det är Mathias Wärnhjelm och Bert Svensson på Vägverket samt Anki Ingelström och Elina Brodén på Banverket. Här följer deras samlade funderingar kring projektet – vad det syftar till, vad som har åstadkommit hittills och vart det är på väg.

## Hur skapar man en hållbar stad?

Urbaniseringen accelererar. Inom en inte alltför avlägsen framtid kommer nästan hela Sveriges befolkning att bo i städerna och då gäller det att infrastrukturen fungerar! Kommunerna, de statliga verken och de organisationer som påverkar stadsutvecklingen lever dessvärre i ganska olika världar. Projektet Den Goda Staden försöker få fram vad som skiljer världarna åt och hur man kan bete sig för att integrera på ett enkelt sätt. "En god kollektivtrafik förutsätter att kollektivtrafikens krav tillgodosätts i samhällsplaneringen. Idag planeras samhället först och främst för biltransporter, och kollektivtrafiken får i efterhand anpassas till en spridd och ibland svårtillgänglig bebyggelse", säger Anki.

## Man gör ett paket och möts i mitten!

Hur ska staden se ut? Hur kan vi se samband mellan transportsystem och stadsutveckling och hur det påverkar varandra? "Som vår förra generaldirektör Ingemar Skogö uttryckte det", skjuter Bert in: "Vi kan inte bara jobba med *en* fråga – det är ju fler frågor som hänger ihop. Flera parter måste komma med flera lösningar, och så gör man ett paket och möts i mitten".

## Basen i projektet är att få fram konkreta exempel

Vi måste lära oss hur olika parter tänker i planeringsprocessen och utveckla nya former för planeringen, både sektorsövergripande och integrerat, inte minst när det gäller ekonomin. "Konkreta exempel på lyckade projekt ska dominera", säger Mathias "men det är också viktigt att inte upprepa tidigare misstag!" Den Goda Staden ska också vara en arena för att stöta och blöta frågorna och föda processer man kan arbeta vidare med. I Uppsala blev till exempel processen kring RV 55 ett lyckat projekt –

där initierades ett samarbete på ett tidigt stadium som ledde till ett mer integrerat och sektors-

överskridande planeringsarbete. "Det är viktigt att goda exempel sprids vidare till andra kommuner och att förhållningssättet inom Den Goda Staden accepteras överallt." säger Elina.

## Samverkan är nyckelordet för projektets framgång

Samverkan mellan alla parter är extremt viktigt. Först då kan man lösa trafik i och till städerna så att det löper på ett smidigt sätt utan att tillgänglighet, miljö och klimat påverkas negativt. Arkitekter vill till exempel göra vackra miljöer, men kan barn, rörelsehindrade och gamla röra sig fritt? Hur får man acceptans för lägre hastigheter i tätort? "Ju fler sådana processer man

klarar av, desto närmare kommer man Den Goda Staden", säger Mathias.

I början av projektet insåg man inte riktigt betydelsen av samordningen inom kommunerna – det var svårt att erkänna att man behöver hjälp utifrån. Samverkan behövs med andra ord på flera plan: Horisontellt mellan förvaltningarna och vertikalt i planeringsprocesserna mellan stat, region och kommun.

## En arena för stadsutveckling i Sverige

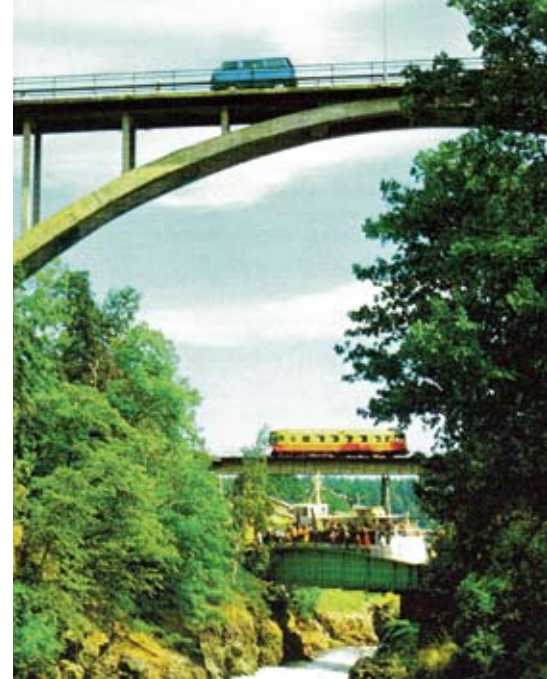
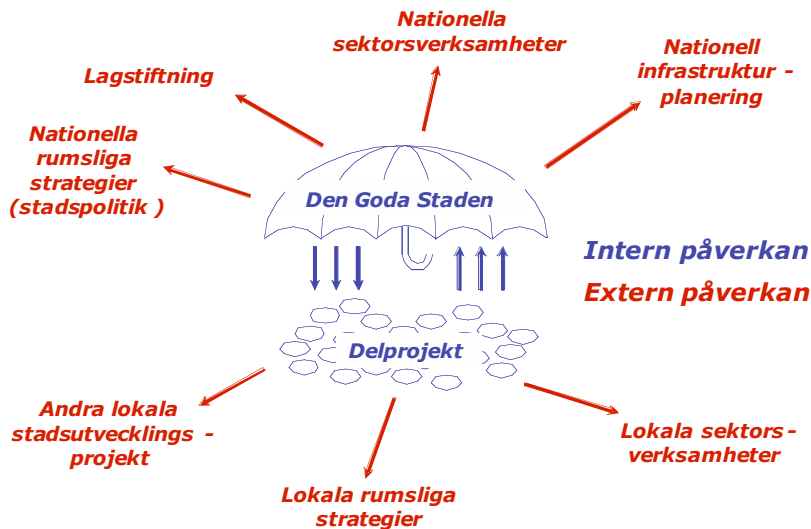
En av framgångarna för Den Goda Staden är att man har fått upp ögonen för att vi måste ändra på den fysiska planeringsprocessen! Både regeringen, verken och kommunerna inser att statsbidragen måste få nya former. Miljödepartementet har tillsatt Delegationen för hållbara städer och det pågår även en särskild utredning på regeringsnivå med uppgift att effektivisera planeringsprocessen för byggande av transportinfrastruktur och föreslå ändringar i väglagen och lagen om byggande av järnväg. Där deltar Den Goda Staden i referensgruppen genom SKL och de statliga verken.

"En annan framgång är att projektet har gett en "legitimitet" att prata med varandra över gränserna och hitta nya lösningar", påpekar Bert. Stadsutvecklingsfrågorna har även fått en annan dignitet i de strategiska planerna, både inom Vägverket och Banverket. De olika regionerna är angelägna om att se ett praktiskt arbetssätt för att förverkliga idéerna.

Den Goda Staden har helt enkelt blivit en

**”** I början av projektet insåg man inte riktigt betydelsen av samordningen inom kommunerna.

## Den Goda Stadens fokus



▶ Samordnad infrastruktur vid akvedukten i Håverud som funnits sedan slutet av 1800-talet.

arena för stadsutveckling i Sverige. Vi syns i media, sprider en allmän kunskap på alla nivåer och har också knutit ett bra band mellan forskning och praktik. "Det är viktigare än någonsin att prestera något ur all den energi och det intresse som projektet lyckas väcka!" säger Anki.

### Stadsutveckling har blivit en välfärdsfråga

I förlängningen är det ju goda villkor och hög livskvalitet för medborgaren det handlar om - miljö, buller, boendemiljö, attraktivitet och tillgänglighet. Även den sociala hållbarheten får sig en knuff framåt! God stadsutveckling har med andra ord blivit en välfärdsfråga. "Titta på det nya spårvägsbygget till Hageby i Norrköping!" säger Elina. "Spårvägen gör det inte bara lättare att ta sig till och från stadskärnan - den bidrar även till större integration och utbyte mellan olika invånare i staden och lyfter hela området socialt."

Vi måste även få in tankarna om hållbar stadsutveckling i vårt utbildningsväsende. "Det behövs samhällsplanerare", säger Mathias, "och om Den Goda Staden på sikt kan bidra till ett utbildningstillskott tror jag vi gör en stor insats!"

### En stad ska vara så attraktiv att man vågar gå på gatorna!

Den naturliga fortsättningen på Den Goda Staden borde vara attraktivitet sett ur ett regionalt perspektiv, att tankesättet vidareut-

vecklas med ett regionalt fokus. "Det krävs större professionalitet i byggande och förvaltning av städerna. Man måste göra folk delaktiga för att få städerna tillgängliga, attraktiva, spännande och trygga för alla!" säger Anki.

**Det är viktigare än någonsin att prestera något ur all den energi och det intresse som projektet lyckas väcka!**

För att åstadkomma detta är det viktigt med de tidiga skedena. Det krävs kraft och ork för att ta diskussioner innan man låst sig. En

hjälp på vägen är att följa den s k "fyrstegsprocessen":

1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt.
2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät och fordon.
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder.
4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

### Nu ska erfarenheterna ut till de statliga organisationerna

"I etapp 2 ska vi arbeta ännu mer med de horisontella och vertikala processerna. När projektet Den Goda Staden avslutas år 2010 får ju inte samarbetsformerna upphöra!" säger Anki. Man ska samla ihop trådarna, komma fram till konkreta slutsatser, bygga upp en bank av gemensamma erfarenheter och få ut kunskapen inom de statliga organisationerna. Man ska också lägga mer fokus på om de verktyg, råd, riktlinjer och lagstiftning som gäller idag för stadsutveckling kan förändras för att gynna utvecklingen!

Man måste också stimulera en debatt kring en gemensam stadspolitik inför den snabba pågående stadsutvecklingen. "Det är viktigt att dokumentera vad som kommit fram och sprida informationen via nyhetsbrev och seminarier", avslutar Bert.

## Kontakta oss gärna!

Hör av dig till oss om du vill veta mer om Den Goda Staden eller har goda exempel på samverkan över gränserna:

### Banverket



anki.ingelstrom@banverket.se



elina.broden@banverket.se

### Vägverket



mathias.warnhjelms@wv.se och



bert.svensson@wv.se

# Den Goda Staden gynnar ett snabbare genomförande av infrastrukturlösningar!

Våra städer är i ständig förvandling. Det är många viljor och önskemål på olika plan som ska jämkas ihop för att möjliggöra attraktiva och långsiktigt hållbara städer. Stora projekt är också komplexa, och de mindre aktörerna kan ibland känna sig överkörda av de större.

Till exempel upplever en del kommuner att Banverket och Vägverket inte alltid uppfattar den potential som kommunen ser i samband med ett infrastrukturprojekt.

## Lyft fram "vinn-vinn"-situationen!

I projekt med flera aktörer måste man ha en transparens genom hela processen och förmågan att kombinera olika ståndpunkter. Det är viktigt att hålla fast vid det som är högst prioriterat men i övrigt visa kompromissvilja, ompröva föreställningar, skissa på olika lösningar och lägga de gamla, trygga och delvis fasta föreställningarna bakom sig. Man måste också inse att det finns nationella, regionala och lokala intressen som ofta är motriktade. Varje part måste vara enig internt och kommunerna måste skapa en lokal politisk enighet kring infrastrukturprojekt. Om man lokalt tvingas

till en uppoffring för ett nationellt intresse kan det kompenseras med något annat – en klassisk vinn-vinn-situation! Parterna kan inte alltid vara jämbördiga men de kan alltid respektera varandra och det måste få ta sin tid att lyckas.

## Fokusera på processer som ökar samverkan

Genom att sprida kunskaper och erfarenheter skapar vi arenor för diskussion och erfarenhetsutbyte om stadsutveckling och transporter. Detta ger i sin tur en grund för de nödvändiga processer som Den Goda Staden nu utvecklar under etapp 2. För att undvika konflikter som bromsar eller låser utvecklingen är det viktigt att tänka på detta:

- En process genom ett komplext projekt består av ett gemensamt kunskapssökande. Det är därför helt nödvändigt att känna till

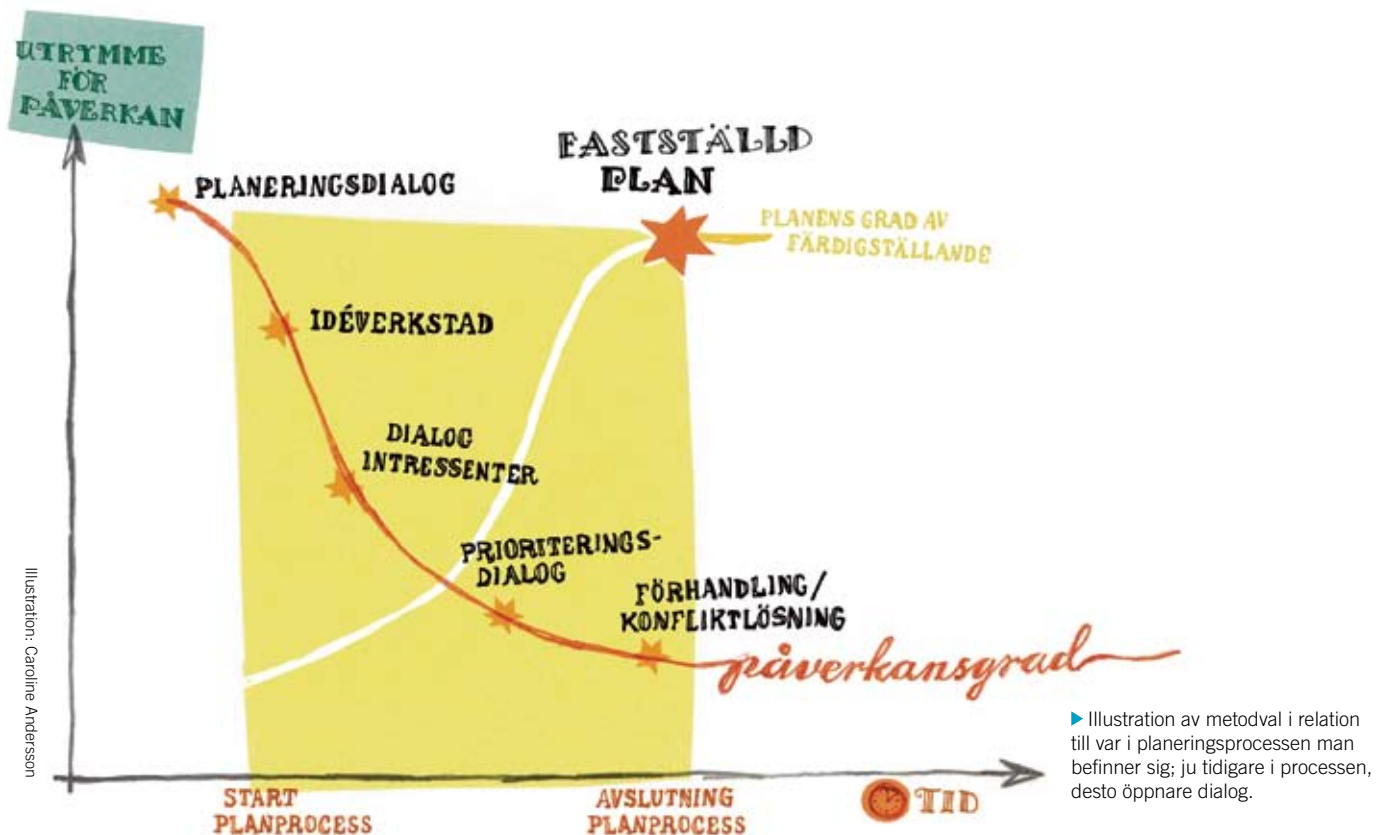
varandras intressen.

- En positiv process bygger på förmågan att kombinera ståndpunkter. Det gäller att kunna hålla hårt på det viktigaste men att kunna släppa efter på övrigt.

- Parterna måste ha både vilja och kunskap och dessutom kunna lyssna, ha respekt för varandras intressen och tillit för att den andra parten också agerar klokt.

- Man måste nå en gemensam ståndpunkt avseende vad man vill uppnå och vad det ska kosta. Det är bra att sätta prislappar redan i början av ett projekt, då kan man i ett tidigt skede känna att nyttorna motiverar kostnaderna.

- Sammantaget krävs det träning i kreativitet och att utveckla känsla för förhandling. Kompromiss är inte alltid lösningen – därför är "Det goda samtalet" viktigt för att skapa en "vinn-vinn"-situation.



► Illustration av metodval i relation till var i planeringsprocessen man befinner sig; ju tidigare i processen, desto öppnare dialog.

## Nya forskningsrön kan leda till snabbare infrastrukturåtgärder

► Sammandrag ur forskningsrapporten "Bana väg för infrastruktur" av Göran Cars, Bo Malmsten och Patrik Tornberg vid Institutionen för Samhällsplanering och miljö, KTH.



Utan vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser skulle Sverige stå still och vår välfärd skulle raseras. Trots det kännetecknas i stort sett varje infrastrukturprojekt av att det ifrågasätts, utmanas, möter motstånd och försenas.

Infrastrukturinvesteringar försvåras ofta av att de politiska målen inte är entydiga och att intressekonflikter uppstår mellan olika berörda aktörer. Dessutom hanteras den fysiska och den ekonomiska planeringen åtskilt, något som kan medföra stora effektivitetsförluster.

Hur kan man främja samordning mellan infrastrukturplaneringen med andra sektorer och ge planeringen långsiktig stabilitet? Resultat från sju fallstudier visar att åtgärderna måste vara inriktade på att:

- Förbättra hanteringen av olika intressen i infrastrukturplaneringen.
- Förbättra samordning i offentlig infrastrukturplanering.
- Öka den regionala styrningen av infrastrukturprojekt.
- Utveckla kompletterande former för finansiering av infrastruktur.

Vid ett och samma tillfälle – i ett relativt tidigt skede av processen – bör en symmetrisk beskrivning göras av ett projekts sociala, ekonomiska och miljömässiga effekter. Därefter görs en sammantagen analys av projektet ur ett samhälls- och hållbarhetsperspektiv, och vilka åtgärder som ska vidtas.

Den övergripande slutsatsen är att infrastrukturinvesteringar i Sverige skulle kunna genomföras betydligt snabbare och till en avsevärt lägre kostnad än vad som idag är fallet utan att för den skull äventyra rättsäkerhet, demokrati eller miljömässiga kvaliteter!

► Peter Örn, ordförande i Delegationen för hållbara städer.



Den 5 september 2008 presenterade miljöminister Andreas Carlgren Peter Örn som ordförande för Delegationen för hållbara städer. Ambitionen är att Sverige ska ligga i internationell framkant för hållbar stadsutveckling.

## Peter Örn leder regeringens satsning på hållbara städer

Peters svar på våra frågor visar att delegationens arbete ligger väl i linje med det som Den Goda Staden vill åstadkomma:

### Hur skulle du definiera begreppet hållbara städer?

"I delegationen har vi valt att inte göra någon definition än. Vi ska arbeta med det i två år och har tid på oss att utforska begreppet. Men jag skulle nog ändå vilja säga att en hållbar stad är en levande stad för levande människor. Det är attraktiva stadsmiljöer där hög livskvalitet går hand i hand med en bra livsmiljö och ekonomisk tillväxt och där man väger samman sociala, ekonomiska och ekologiska faktorer."

### Vilka nyckelfaktorer är viktigast för utvecklingen av hållbara städer?

"Samverkan och helhetsperspektiv. Samverkan mellan olika aktörer, offentliga myndigheter, förvaltningar och näringsliv. Helhetsperspektiv när det gäller integration, perspektiv, erfarenheter och intressen. I delegationen har vi experter från miljö-, närings-, kultur- och integrations- och jämställdhetsdepartementen vilket ger oss möjlighet att sprida erfarenheterna för att uppnå en bättre samverkan. Frågan om den hållbara staden och stadsutveckling

kommer dessutom att tas upp på ett "högnivåmöte" i september inom ramen för vårt ordförandeskap i EU.

### Hur arbetar delegation för miljöfrågorna?

"Vi tänker mycket utifrån klimat och att slippa växthusgaser när det gäller energi, transporter, avfall och vatten. Vi ska också verka för att använda, och bidra till svensk export av, den allra bästa tekniken och kunna visa upp ett "skyltfönster" mot resten av världen. Här finns fortfarande oändligt mycket kvar att

göra för att komma bort från fossilberoende kraftkällor och hitta klimatsmarta lösningar – solceller, hybrid, elbilar."

### Hur kan man göra sin röst hörd på regeringsnivå när det gäller utvecklingen av hållbara städer?

"Jag skulle kontakta Andreas Carlgren direkt! Det andra är att kontakta oss på delegationen. Vi tar gärna emot synpunkter och idéer, inte minst om projekt som kan komma ifråga för det statliga stöd på 340 miljoner som delegationen ska dela ut under 2009 och 2010!"

**En hållbar stad är en levande stad för levande människor.**

Här hittar du mer information:  
[www.hallbarastader.gov.se](http://www.hallbarastader.gov.se)



► En unik och attraktiv affärgata med planteringar, konst och lågfartszoner. Illustration: Aros arkitekter.

## Uppsala förvandlar dammig bussgata till levande flaneringsstråk

Dragarbrunnsgatan i Uppsala är ett exempel på ett delprojekt i Den Goda Staden. Från att ha varit en buss- och distributionsgata är man på väg att skapa en unik och attraktiv affärgata med planteringar, konst och lågfartszoner med närhet till både butiker och transporter.

**TEXT** Mats Hellström, VTI-tidningen

Projektet Dragarbrunnsgatan växte fram i samspel mellan kommunen och Vi i stan AB. Det resulterade i Dragarbrunnsvisionen som täcker både gatutveckling och fastighetsutveckling. Kommunledningskontoret har uppdraget att samordna genomförandet som berör gatubyggnad, stadsbyggnad, konst och kultur, park- och gatugröniska och fastighetsutveckling. Man informerar dessutom allmänheten via media och genom bildspel i gallerierna.

### Nya Dragarbrunn lyfter Uppsala centrum!

Uppsalas stadskärna har länge påståtts vara oproportionerligt liten. Men med en omvandling av Dragarbrunnsgatan vidgas Uppsalas stadskärna betydligt och det har banat väg för en långsiktigt hållbar lösning för den växande staden. Vissa har kallat projektet ”den största trafikomläggningen i Uppsala sedan högertrafiken infördes”.

För den som söker liv och rörelse i Uppsala centrum har Uppsalas ”gågata” Svart-

bäcksgatan länge varit det enda alternativet, och här har också de flesta butikerna samlats. Och trots ett ständigt ökande antal butiker i centrum har efterfrågan på attraktiva och strategiska lokaler i centrum fortsatt vara högre än tillgången. Färdigställandet av nya Dragarbrunnsgatan är därför en välkommen förändring av stadskärnan.

Stadsbussarna som tidigare trafikerade den långsträckta gatan har fått ge vika för bland annat en ny lyxig galleria och en stor och öppen naturlig mötesplats för stadsborna. Omdirigeringen av busstrafiken är ett naturligt led i uppförandet av Uppsala resecentrum, jätteprojektet som kommer att stå klart år 2012 och ska bli centrum för all kommunikation i länet.

Trafiken försvinner dock inte helt. Gatan kommer att vara öppen för biltrafik, men tempot ska vara så pass lågt att gatan aldrig blir ett alternativ som genomfartsled.

”Gatan kommer att möbleras så att man som bilist tvingas hålla ner farten, det kommer att finnas ”puckar” att sitta på och cykelparkeringar kommer att finnas i gaturummet. Cykelparkeringar kan vi aldrig få för många av i Uppsala”, säger Karin Åkerblom som är processledare för nya Dragarbrunnsgatan.

Det mest speciella med Dragarbrunnsgatan är kanske ändå det sätt arbetet initierats och organiserats. Projektet samfinansieras av flera kommunala avdelningar tillsammans med de privata aktörerna längs med gatan. För kommunen är detta en tydlig

**77 Arbetet har underlättats mycket i och med att vi lyckats bygga upp en organisation där alla arbetar tillsammans.**

garanti på att det finns ett stort privat intresse av att lyfta gatan genom

nya investeringar och att göra området ännu mer attraktivt. Längs med gatan och i gränderna omkring dyker också alltför nya butiker och restauranger upp.

”Arbetet har underlättats mycket i och med att vi lyckats bygga upp en organisation där alla arbetar tillsammans. Den kommunikationen hoppas och tror jag kommer att prägla det här projektet även i framtiden”, säger Karin Åkerblom.



## Etapp 1 är avslutad och etapp 2 är i full gång!

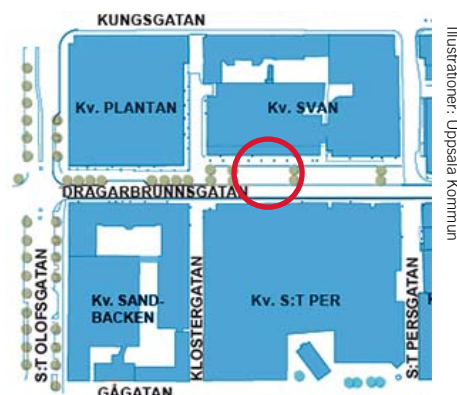
Upprustningen sker i totalt fem etapper och syftet är att utveckla en gata som tidigare varit främst distributionsgata till att bli en attraktiv del av stadskärnan. På [www.upsala.se](http://www.upsala.se) kan du läsa mer om vad som ingår i de olika etapperna men här får du ett litet smakprov!

### Etapp 1 – Dragarbrunnstorg

Den första etappen är redan färdig. Ett nytt torg i centrala Uppsala, Dragarbrunnstorg, står färdigt med planteringar, sittplatser, cykelparkeringar och en fontän. Konstnären Ebba Matz har i samarbete med White arkitekter skapat den långsmala torgytan.

Torget ska kunna användas för evenemang och aktiviteter. På torget har flerstammiga japanska magnolior planterats

och mellan Klostergatan och S:t Olofsgatan står Mahognykörsbär. Materialet på torget består av ljusa borstade betongplattor närmast fasaderna och mindre betongstenar på körbanan. Inslag av gjutjärn i gångbanan bildar breda ledstråk som underlättar för synskadade. Under våren och sommaren 2009 byggs Klostergatan om. Nivåskillnaderna tas bort så att det blir lätt att ta sig fram.

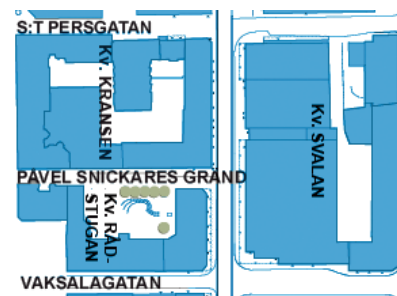


### Etapp 2 – Påvel Snickares gränd, en viktig länk

På den här etappen ska nivåskillnaderna på Dragarbrunnsgatan tas bort så att gatan ligger i ett plan. Gatan ska också bindas samman med Påvel Snickares gränd. I samband med att Rådhuset byggs om får Påvel Snickares gränd en viktig roll som förbindelse-länk mellan Dragarbrunnsgatan, gågatan

och Rådhusets lokaler.

Cykelställ och andra gatmöbler placeras ut i gaturummet som farddämpare. Rådhuset planeras att stå färdigt under slutet av år 2010. Därefter kommer Påvel Snickares gränd och hela etapp 2 att byggas färdigt.



## Uppsalas delprojekt inom Den Goda Staden

### Stadskärnan:

- Dragarbrunnsgatans utveckling av lågfart/gåfart
- Resecentrum.
- Varuförsörjning.

### Staden som helhet:

- Kollektivtrafiksystemets framtid.
- Stadsläkning kring trafikleder.

### Hållbart resande:

- Kollektivtrafiksystem – marknadsföring och information.

## Kontakt



### Carl-Johan Engström

Planeringsdirektör  
Uppsala kommun  
Tel: 018-727 00 00  
Mobil: 0708 – 24 85 70  
[carl-johan.engstrom@upsala.se](mailto:carl-johan.engstrom@upsala.se)



Foto: Jonas Ljungdahl

### Karin Åkerblom

Processledare stadsutveckling  
Uppsala kommun  
Telefon: 018-727 12 73  
Mobil: 0708-24 81 59  
[karin.akerblom@upsala.se](mailto:karin.akerblom@upsala.se)



► Eva Andersson (S), Stefan Arrelid (MP) och Cecilia Ambjörn (V) tar första spadtaget på sträckningen Ljura - Hageby vid Trumpetaregatan den 8 maj 2009.



► Den politiska enigheten i Norrköping representeras här av Jörgen Rundgren (M) och Eva Andersson (S).

## Isolerade bostadsområden förvandlas till levande stadsdelar!

Redan när Ljura, Hageby och Navestad byggdes på 50- och 60-talet fanns tankar på att knyta områdena närmare centrum. Nu bygger man ut spårvägen och utökar cykel- och gångvägarna så att Norrköpingsborna snabbt och miljövänligt ska kunna förflytta sig mellan stadens södra delar och centrum.

Att skapa en mer stadslig närmiljö i de södra delarna av staden ingår också i verksamhetsplan för Den Goda Staden. Detta är dessutom ett projekt där det råder politisk enighet. Det visar inte minst det samtal vi hade med kommunalråden Eva Andersson (S) och Jörgen Rundgren (M) en knapp timme innan det första spadtaget för den nya spårvägen skulle tas!

### Hela livsmiljön förändras

Den nya spårvägen i Norrköping kommer inte bara förbättra kollektivtrafiken. Den kommer också att förvandla bostadsområdena i Ljura, Hageby och Navestad till levande stadsdelar. "Just i de här områdena är det många som saknar egen bil", berättar Eva. "Spårvägen skapar bättre förutsättningar för att ta sig till olika mötesplatser och hela livsmiljön förändras! Det blir en levande stadsmiljö med torgbildningar runt hållplatserna, samtidigt som tillgängligheten till butiker, caféer, restauranger och sociala inrättningar ökar. Det kommer även att skapa trygghet och trivsel eftersom det kommer att vara liv och rörelse i stort sett dygnet runt."

### Näringslivet vågar satsa i området

Spårvägsutbyggnad har även en stor ekono-

misk betydelse. Näringslivet har köpt mark utmed banan och vågar investera trots lågkonjunktur. Butiker och bostäder rustas upp vilket i sin tur leder till fler arbetstillfällen. Byggföretaget Steen & Ström bygger Hageby Centrum, ett köpcenter med 110 butiker som kommer att stå klart 2010. Spårvägen skapar inte bara tillgänglighet för de boende i området – det innebär även att de som bor inne i Norrköping på ett enkelt sätt kan ta sig ut till Hageby! "Det märks när man är ute på skolor och förskolor att de som bor i området ser fram emot förändringen – man känner sig stolta och satsade på!" säger Jörgen.

### Få fram fungerande processer

Det har också varit viktigt att få fram fungerande processer och få svar på vad som fungerar och inte fungerar. Vi behöver en integrerad planering och samfinansiering och det finns ett stort behov av att besluten kan fattas i tid. Ibland kostar det mer att vänta än att genomföra det på en gång. "Det krävs att besluten fattas i enighet," säger Eva, "och tankesättet inom Den Goda

Staden har lett till att vi blivit duktiga på att planera och undvika konflikter."

### Politisk enighet och gemensam målbild

Arbetet med utbyggnaden av spårvägen har skett efter en gemensam målbild och i politisk enighet. Man har frågat sig vad

man vill nå tillsammans och kunnat utnyttja olika kompetenser i kombination med kommunens uppdrag för att nå dit. Vägverket var till exempel väldigt behjäl-

liga med hur vi skulle utforma genomfart och trafiklösningar för att få till en stadslig gata. Samarbetet med Banverket har också fungerat bra, även om man hade välkomnat ett besked om finansieringen lite tidigare.

### Flexibilitet och levande stadsdelar

"Det finns många skäl till projektets framgång, men ett av dem är att man vågar vara långsiktig!" säger Jörgen. "Våra planer tar inte slut i och med att det här projektet är avslutat. Kommunen tänker långsiktigt och det finns redan långt framskridna planer på att knyta ihop Norrköping och

**77** Arbetet med utbyggnaden av spårvägen har skett efter en gemensam målbild och i politisk enighet.



► Peter Löfquist (t v), centrumchef Hageby Centrum och Hans Revenhorn (t h), stadsbyggnadsdirektör Norrköpings kommun framför planritningen för spårvägsbygget.



► Flexity Classic är Norrköpings nyaste spårvagnsmodell. Bilden är delvis ett montage. Hållplatsen Ringdansen finns först år 2011.

## Spårvägen i det goda samhället Norrköping

Under 2009 inleds Norrköpings satsning på förbättrade kommunikationer ut till de södra stadsdelarna för att knyta områdena närmare centrum.

Söderköping med spårburen trafik.”

Det som blivit tydligt i det här projektet är att staten borde ta mer ansvar för spårburen kollektivtrafik. Planeringen skulle bli effektivare om regeringen och Banverket kunde hitta en ordning som möjliggör flexibilitet och underlättar en utbyggnad av spårburen trafik. Dels av miljöskäl men också för att det ökar samhällsnyttan. ”Jag hoppas att vårt arbete inom kommunen resulterar i en stadsutveckling som gör att gamla bostadsområden blir levande och sammankopplade stadsdelar, med en miljö som upplevs attraktiv för de boende”, avslutar Eva innan hon springer ut till en väntande bil för att vara med och ta det första spadtaget för den nya spårvägen.

Med projektet Stadsutveckling Ljura, Hageby och Navestad tas nästa steg i arbetet med att utveckla Norrköping som en attraktiv stad med trivsamma stadsrum och bra, miljövänliga kommunikationer.

### Från trafikerad huvudgata till lugn lokalgata

Arbetet med att bygga ut spårvägen innebär att Hagebygatan omvandlas från en huvudgata med mycket genomfartstrafik till en mindre lokalgata. När hela arbetet är färdigt år 2011 har man inte bara gjort vardagen lite enklare för den som bor, arbetar eller har andra ärenden i någon av stadsdelarna Ljura, Hageby och Navestad. Man har också skapat förutsättningar för fler attraktiva val när det gäller boende och verksamhetsetablering i Norrköping. Sist, men inte minst, bidrar dessa förändringar

till en bättre miljö i Norrköpings innerstad och till att minska kommunens utsläpp av växthusgaser.

### Resklart i augusti 2010

Den första delsträckan går mellan Albrektsvägen i Söderstaden och Trumpetaregatan i Hageby och byggs i fyra olika etapper. I första etappen byggs sträckan som går mellan Trumpetaregatan och Hageby Centrum, samtidigt som Hageby Centrum byggs ut. Båda arbetena beräknas bli färdiga ungefär samtidigt. Den nya spårvägen kommer att byggas längs med den östra sidan av Hagebygatan, som får en ny bredd på sex och en halv meter. Redan i augusti 2010 ska man kunna färdas med spårvagn till och från hållplatsen vid Trumpetaregatan i Hageby. Etapp 4 kommer dock att vara helt färdigställd först i november 2010.

## Norrköpings delprojekt inom Den Goda Staden | Kontakt

### Norrköpings delprojekt inom Den Goda Staden

- Stadsutveckling Ljura/Hageby/Navestad
- Norrköpingspaketet
- Hållbara transporter
- Hållbar, attraktiv, jämlik kollektivtrafik
- Planeringsförutsättningar för hållbar utveckling
- Stadsutveckling Butängen/Resecentrum

### Eva Andersson

Kommunalråd (S)  
Norrköpings kommun  
Tel: 011-15 10 01  
Mobil: 0730-20 10 57  
eva.andersson@norrkoping.se

### Jörgen Rundgren

Kommunalråd (M)  
Norrköpings kommun  
Tel: 011-15 11 51  
Mobil: 0730-20 23 51  
jorgen.rundgren@norrkoping.se

Så här ser platsen för det södra stationsläget ut idag...

Foto & skiss: Jönköpings Kommun



## Götalandsbanan kan göra Jönköping till en järnvägsstad!

I mitten av 80-talet föddes tanken om en järnväg för höghastighetståg mellan Göteborg och Stockholm via Borås, Jönköping och Linköping. Det var SJ:s Bengt Sonesson som väckte idén och en inledande planering påbörjades redan då.

Under 2008 startade ett samarbete mellan Banverket, regionen och Jönköpings kommun om stadspassagen i Jönköping som en del av förstudien för Götalandsbanan mellan Borås och Linköping. För Jönköpings del innebär Götalandsbanan stora möjligheter för stadsutvecklingen, och vi ställde några frågor till Helena Agerman på Jönköpings kommun, som arbetat med Götalandsbanan sedan många år.

### Vilka fördelar ser man med Götalandsbanan för Jönköpings del?

”Det finns flera perspektiv. Det skulle stärka stadens ställning som ett regioncentrum, och rätt val av stationsläge kan bli ett starkt bidrag till den centrala stadens utveckling. Kommunen skulle få en helt annan räckvidd både västerut och österut. Idag ligger Jönköping på en länk till stambanorna men med en sådan här bana skulle vi bli en järnvägsnod. Det skulle i sin tur medföra ökade pendlingsmöjligheter på ett bekvämt och trafiksäkert sätt. Och kan vi flytta passage-

rartrafik till en höghastighetsjärnväg frigör vi kapacitet på de befintliga stambanorna för regional trafik och tungt gods till nytta för miljön och näringslivet.”

### Vilka analyser och utvärderingar har gjorts?

”Själva stationsläget är en central fråga. Där tittade vi tidigt på sju olika lägen, från Vättern till dryga milen söder om Jönköping. Slutsatsen blev att en station, för att kunna vara tillgänglig, måste ligga centralt i staden. Det resulterade i två alternativa lägen i planeringsförutsättningarna – dels vid Vättern, dels söder om Munksjön. Men vi kunde inte på eget bevåg ta ställning för läget, utan fick avvakta en mer aktiv roll från statens sida. Nu har detta skett och Banverket har tagit fram tekniska standardkrav, hur stor stationen behöver vara, hur

många spår som behövs, hastighetskrav med mera.”

### Hur ingår Götalandsbanan i Den Goda Staden?

”Jönköping har i flera år arbetat med stadsbyggnadsvisionen för att utveckla sin centrala stad och tagit fram bärande idéer för en hållbar stadsutveckling. Parallellt med förstudien har arbetet med ett ramprogram (översiktsplan) för närområdet kring Munksjön pågått. Det har gjort att stadens utvecklingsfrågor har kunnat brytas mot förstudiens olika krav. I förstudien har vi prövat standardkraven för Götalandsbanan på olika sträckningar och stationslägen:

- Det nuvarande stationsläget vid Vättern blir bekymmersamt med de stora nyanläggningar som krävs. Det stationsläget

känns, trots sin position som viktig nod, svårt att genomföra.

- Den södra placeringen vid Munksjön är intressant ur stadsutvecklingssynpunkt eftersom

det ligger i ett omvandlingsområde med stor utvecklingspotential. Här vill kommunen skapa en levande stadsdel med boende, arbetsplatser och service. Utifrån detta läge kan man också skapa goda lokala kommunikationer.

- Vi har också studerat ett externt stationsläge ca 1 mil från stadscentrum, vilket

**77 Förhoppningsvis kan det väldigt goda startarbetet fortsätta så att vi kan gå vidare i järnvägsarbetet!**

... och så här skulle det kunna förvandlas till en levande stadsdel!



ger en sämre tillgänglighet för staden och inte samma utvecklingsfördelar.”

#### Hur har samarbete och samverkan med berörda parter fungerat?

”Det har fungerat alldeles utmärkt. Eftersom gruppen varit sammansatt av representanter från olika parter har vi fått in alla perspektiv – nationellt, regionalt och lokalt. Man belyser projektet allsidigt och det har under arbetets gång lett till en ökad förståelse från alla parter.”

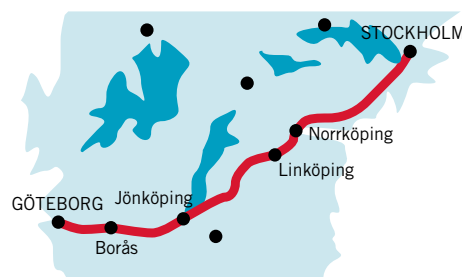
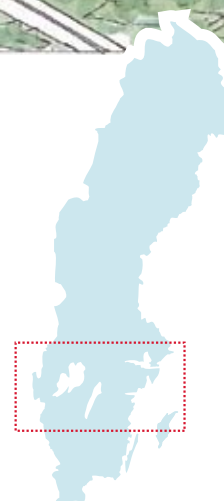
#### Hur långt har man kommit idag?

”Nu håller vi på att ställa samman förstudien som ska presenteras mellan augusti och oktober 2009. Banverket ska sedan ta beslut om hur man går vidare. Parallellt med remissen kommer kommunen att ha ett tidigt samråd om utvecklingen kring Södra Munksjön där ett av stationslägena ligger. Förhoppningsvis kan det väldigt goda startarbetet fortsätta så

att vi kan gå vidare i järnvägsarbetet! Götalandsbaneprojektet med sitt stationsläge är en otroligt viktig förutsättning för vår stadsutveckling och hur vi löser vår framtida kommunikationsstruktur.”

#### Hur kommer Götalandsbanan att påverka Jönköpingsborna?

”Det blir enklare att färdas till och från Jönköping på ett miljöriktigt sätt och vi kan utvecklas som ett betydande regioncentrum med allt vad det innebär för hela vår region. Från att i inledningen vara ett rent järnvägsprojekt har Götalandsbanan blivit ett stads- och samhällsutvecklingsprojekt som binder ihop de befolkningstäta delarna i södra Sverige. Man kan bo och arbeta mer förutsättningslöst i detta stora område mellan Stockholm och Göteborg. Det är ett stort jobb att baxa det i hamn och det kommer att ta många år. Men det har varit ett roligt arbete, inte minst samarbetet kring förstudien!”



► Götalandsbanans tänkta sträckning.

## Jönköpings delprojekt inom Den Goda Staden Kontakt

### Jönköpings delprojekt inom Den Goda Staden

- Hållbart resande
- Stadsbyggnadsvision 2.0
- Götalandsbanans stationsläge
- Kommunikationsstrategi för Kärnan
- E4:s roll och kapacitet kopplat till stadens expansion

### Helena Agerman

Bitr. stadsbyggnadsdirektör  
Jönköpings kommun  
Tel: 036- 10 52 41  
Mobil: 0706-38 52 41  
helena.agerman@jonkoping.se

### Josephine Nellerup

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



► En ny spårvagn från Madrid av vagntypen Alstom Citadis. Vagnen gästspelade i Stockholm sommaren 2007 och platsen är Strandvägen vid Djurgårdsbron.  
Foto: Thomas Johansson

## Spårvagnen återtar det svenska gaturummet!

I slutet av 1940-talet började spårvagnstrafiken avvecklas på flera håll i Europa. Bilen blev en symbol för frihet och på den tiden fanns det gott om parkeringsutrymmen inne i stadskärnan. Spårvagnarna ansågs mest vara i vägen för bilar och bussar och dagens miljötänkande om ett hållbart samhälle fanns inte.

I Sverige har det sedan dess funnits ett motstånd bland beslutsfattarna mot spårvagnar i städerna, men i takt med att städerna växer ökar också de negativa miljöeffekterna av privatbilismen. Spårvagnen har därför blivit ett effektivt, miljövänligt och attraktivt alternativ när det gäller transporter inom tätort. Thomas Johansson och Thomas Lange har skrivit boken "Persontransporter i långa banor" på uppdrag av Banverket. Den gavs ut i december 2008 och nu är det snart dags för ytterligare en bok, "Handbok i spårvägsetablering". Vi ringde upp Thomas Lange för att få veta lite mer om denna bok.

### Varför skriver ni en handbok i spårvägsetablering?

"Det är egentligen ganska enkelt. Det handlar om att ge tillbaka staden till människorna som bor där. Spårvägen har länge varit ett undantag i vårt land. Men bilismen håller på att kväva många tätorter och när det gäller spårväg som alternativ ligger vi långt efter resten av Europa, men även USA och Australien. Framför allt i Frankrike har man insett att man inte längre kan tillåta att gatorna ockuperas av bilar – de har en negativ inverkan på miljön och inskränker människornas livskvalitet."

### Vem har störst nytta av handboken?

"Handboken skrivs i första hand för beslutsfattare, planerare och tekniker. Kunskapen om etablering av spårväg finns nästan bara i Göteborg och Norrköping. Många kan bygga järnvägar, men inte spårvägar eftersom de är mer komplicerade att anpassa till den stadsmiljö de byggs i. Å andra sidan har vi andra länder att lära av, framför allt Frankrike som är "bäst i klassen" – både modiga och innovativa."

### Hur fungerar samarbetsprocesserna idag?

"Inte tillräckligt bra. Ansvarsområdena är oklara och det tar för lång tid, 7-8 år från idé till genomförande, ofta på grund av möjlig-

heten att överklaga i för många steg. Det är inte rimligt – det borde inte ta mer än 3-4 år för att genomföra ett ordinarie spårvägsprojekt. Många spårvägsprojekt har redan börjat planeras, framför allt i Skåne, Malmö, Helsingborg och Lund men tyvärr förloras många värdefulla genomförandeår på grund av den mycket tröga besluts- och genomförandeprocessen."

### Vilka delar ingår i processen att få fram spårväg i en stad?

"Först har vi en planeringsfas med en politisk process om beslut, sträckning, etappindelning och finansiering. Därefter följer själva projekteringen med detaljrutningar och utformningen av servicefunktioner längs bansträckningen (strömförsörjning, vagnhall och underhållsresurser). Slutligen har vi entreprenadfasen med upphandling, byggande, överlämning och intrimning."

### Hur ser du att spårvägsetablering kan bidra till Den Goda Staden?

"Tillgängligheten till en spårvagn är överlägsen. Spårvagnen är utrymmeseffektiv och den går alltid exakt i gaturummet på ett förutsägbart sätt. Den som har barnvagn eller rullstol har inga svårigheter att gå på. Eftersom spårvagnen drivs av el har man eliminerat alla lokala utsläpp. Dessutom har spårvägen som enda kollektivtrafikslag fördelen att kunna betjäna stadens mest attraktiva gågata med omedelbar tillgång till butiker, restauranger och annan service, vilket i sin tur stimulerar näringslivet att investera längs sträckan!"

### Hur färdas du helst när du ska åka någonstans?

"Jag åker mycket tåg, både pendeltåg och på längre sträckor. Då kan jag använda tiden till att arbeta, koppla av eller njuta av utsikten. När jag inte har tillgång till kollektivtrafik unnar jag mig njutningen av att köra min Alfa Romeo. Den håller väl några år till, men när den slutligen lägger av hoppas jag att utvecklingen av elhybridbilar gått framåt!"

### Vilken är din favoritsträcka när det gäller spårburen trafik?

"Sträckan Norrmalmstorg – Waldemars udde i Stockholm (Djurgårdslinjen) är väldigt charmig. Den förenar innerstaden med landet, går i en väldigt omväxlande miljö och är förvånansvärt effektiv trots att de äldsta vagnarna är nästan 100 år!"

**77** Det handlar om att ge tillbaka staden till människorna som bor där.

► Informationen hämtad ur boken *Persontransporter i långa banor*. Detaljerad information om finansiering av olika trafiksystem finns i rapporten *Alternativa finansierings- och organisationsmodeller för lätt spårtrafik i Sverige* utgiven av Trivector i Lund.



## Kortfakta om finansiering av kollektivtrafikens infrastruktur

Förbättringsåtgärder kostar pengar och finansieringen av de olika projekt som ingår i Den Goda Staden är ofta den fråga som är svårast att lösa. Det är därför viktigt att man i varje projekt är konkret från början och att det finns en bra dialog mellan parterna innan man låst sig.

Om de ekonomiska ramarna är klara kan man känna att nyttorna av varje projekt har de värden som gör att kostnaderna är rimliga.

### Statlig finansiering

Banverket får varje år anslag över statsbudgeten för att bygga, driva och underhålla järnvägar. Användarna av infrastruktur betalar för sin användning av infrastrukturen; järnvägsoperatörer erlägger till exempel banavgifter. Banavgifterna räcker dock inte till för att betala för de kostnader som läggs ner på att bygga och underhålla infrastruktur. Kopplingen mellan skatteintäkter och kostnader för infrastruktur är därför svag.

### Regionala satsningar

De regionala satsningarna återfinns i respektive länsplan som tas fram av länsstyrelserna eller de regionala självstyrelseorganen. Landstingen och kommunerna ansvarar för kollektivtrafiken i länen. Statsbidrag kan sökas till åtgärder för regionalåtgång, tunnelbana eller spårväg och till investeringar i regionala kollektivtrafikanläggningar såsom:

- Resecentra, terminaler och vänthallar samt anordningar för trafikanterna.
- Bussgator, kollektivtrafikkörfält, busshållplatser och vändplatser.

### Andra finansieringskällor

Utöver anslag på statsbudgeten används idag ytterligare tre finansieringskällor.

### 1. Regional medfinansiering

Regional medfinansiering innebär att regionen är med och finansierar delar av åtgärder som är viktiga för regionen. Idag finns en viss fördelning av ansvaret som exempelvis innebär att kommunerna svarar för ett kommunalt vägnät och kommuner, landsting och regioner för den lokala och regionala kollektivtrafiken. I växande utsträckning förekommer dock att kommun och stat går samman och gemensamt finansierar en infrastruktur-satsning enligt särskilda uppgörelser.

### 2. Offentlig Privat Samverkan (OPS)

Några få exempel på infrastrukturprojekt finns där finansiering från den privata sektorn har samverkat med statliga medel. Vald

anbudsgivare (koncessionsinnehavare) får då ansvara för både utformning, byggande, finansiering och drift.

### 3. Exploateringsöverskott/ Staffanstorpsmodellen

I vissa fall kan markägare exploatera högre markvärden till följd av att man får tillgång till bättre infrastruktur. I den nya "Staffanstorpsmodellen" avtalas i samband med begäran om planläggning, om bidrag från entreprenören om exempelvis 100 000 kronor per byggrätt innan man börjar planlägga. Exploateringsöverskottet används sedan för att finansiera infrastruktur i kommunen, dvs även utanför exploateringsområdet.



Illustration: Caroline Andersson

# Forskning, seminarier och kunskapspridning är viktigt för den fortsatta utvecklingen av Den Goda Staden

Projektet Den Goda Staden avslutas officiellt år 2010. Men det är viktigt att lärdomarna och de arbetsprocesser man kommit fram till under resans gång sprids vidare genom informationsmaterial, debatter och seminarier.

Ett exempel på ett sådant seminarium är Nordic Urban Forum som genomfördes i nära samarbete med Den Goda Staden i Jönköping 17-18/3 2009. Seminariet lockade många intresserade åhörare och konferensens många föreläsare presenterade olika syner på hur vi skapar attraktiva stadsmiljöer. De flesta var rörande eniga om vissa förutsättningar:

- Nödvändigheten av tidig samverkan och samordning, både när det gäller planering och finansiering.
- Viktigt att det finns en formalisering för att kunna driva processerna vidare, även utan "eldsjälarna".
- Se till att människor är beredda att ta ansvar för utvecklingen.
- Utveckla hållbarhet i kollektivtrafiken utifrån miljömässiga, ekonomiska och sociala perspektiv.
- Människan och mellanrummen är viktiga faktorer i den hållbara stadsutvecklingen.
- Se till att det finns utrymme för att fånga upp oförutsedda händelser.



Foto: Kristina L Nilsson

Ett arbetslag diskuterar båtlift eller bro över kanalen, under en charrette i Söderköping.

Vill du veta mer om Nordic Urban Forum? Gå då in på [www.elmia.se/nuf](http://www.elmia.se/nuf) där du hittar allmän information och minnesanteckningar från samtliga föreläsningar.

## Mer information om Den Goda Staden?

[www.vv.se/dengodastaden](http://www.vv.se/dengodastaden)

[www.banverket.se/banportalen/dengodastaden](http://www.banverket.se/banportalen/dengodastaden)

Där hittar du ett flertal publikationer som du kan ladda hem i pdf-format, bland annat:

- Slutrapport från utvärderingen av Den Goda Stadens första etapp
- Stadskärneutveckling - processer och arbetssätt.



Du hittar också mer information på respektive samarbetspartners hemsida:



[www.vv.se](http://www.vv.se)



[www.banverket.se](http://www.banverket.se)



[www.boverket.se](http://www.boverket.se)



[www.skl.se](http://www.skl.se)



[www.jonkoping.se](http://www.jonkoping.se)



[www.norrkoping.se](http://www.norrkoping.se)



[www.uppsala.se](http://www.uppsala.se)