



Projekt Storgatan - En konceptstudie

Fanny Aasheim, Tuva Bernwall,
Fanny Bidenäs, Linnea Lydén

Grafisk Design och Kommunikation
Linköpings Universitet



1. Bakgrund	2
1.1. Problembakgrund	2
1.2. Syfte	2
2. Metod	3
2.1. Förarbete	3
2.2. Målgrupp	3
2.3. Valdemarsvik idag	3
2.3.1. Vision	3
2.3.2. Storgatan	3
2.4. Moodboard	4
3. Referensram	5
3.1 Sju punkter för en levande stadskärna	5
3.4. Mötesplats	6
3.2 Socialt kapital	7
3.3. Näringsliv	7
3.4. Cykelstad	8
3.5. Parkering	9
3.6. Belysning	9
3.6.1. Gadehavgård, Danmark	9
3.7 Lyckade projekt	10
3.7.1 Nya torget	10
3.7.2 Västra Vallgatan	11
4. Diskussion	13
4.1 Den byggda miljöns anpassning efter människor	13
4.2 Möjlighet att mötas, pausa och vila	13
4.3 Näringsliv: handel	14
4.4 Näringsliv: restauranger, caféer och kulturliv	14
4.5 En levande kvällsstad	15
4.6 Trygghet	15
4.7 Trafik och tillgänglighet	16
5. Slutsats	17
6. Referenser	18

1. Bakgrund

Valdemarsviks kommun är belägen på gränsen mellan Östergötland och Småland. Orten är ett sommarparadis - nära till vatten, skogar och böljande landskap. Stadskärnan ligger vid Östersjöns enda fjord, något som gör Valdemarsvik unikt. Kommunen har 7 809 invånare (Företagarna 2018). Här är det tryggt att leva, för unga som gamla.

Projekt Storgatan handlar om att etablera tanken på en ombyggnation av centrumkärnans huvudgata, Storgatan. Det är en 800 meter lång trafikerad gata, kantad av butiker och bostäder. Där samsas bilar, bussar och lastbilar i en kontinuerlig strömning. Längst med gatan parkerar bilar, och på båda sidorna finns trottoarer för fotgängare. Gatan är upplyst med dekorativ belysning.

Näringslivet kring gatan består till stor del av tjänster, restauranger och en del butiker inom detaljhandeln. I nära anslutning finns dagligvaruhandel, som Ica Supermarket och Systembolaget.

1.1. Problembakgrund

Projekt Storgatan är i uppstartsfasen och tanken på en ombyggnation av Storgatan är oetablerad hos många i Valdemarsvik. De invanda beteendena hos invånarna och näringsidkarna är svåra att bryta utan att skapa en positiv attityd gentemot förändringen. Idag finns en rädsla för att omställningen skulle innebära bortfall för den lokala handeln. I dag anser Valdemarsvik sina svagheter som tråkiga och slitna stadsmiljöer samt snållare utbud av service, handel, kultur och utbildningar jämfört med större närliggande orter (Valdemarsviks kommun 2018). En förändring av Storgatan måste ske, men alla är inte lika positiva till detta.

1.2. Syfte

Syftet med konceptstudien är att visa på de möjligheter och fördelarna för såväl invånarna som för näringslivet som Projekt Storgatan kan innebära.

2. Metod

2.1. Förarbete

För att få en djupare förståelse och inblick i Valdemarsviks kommun har vi tagit del av aktuella dokument rörande kommunen. Bland annat en marknadsplan för 2019-2021 som tar upp visioner och delplaner för kommunen. Den tar även upp relevanta aspekter såsom kommunens styrkor och svagheter samt målbild. Genom att ta del av kommunens budskapsplattform har vi fått en bättre uppfattning om vad kommunen står för och lägger vikt vid.

Genom ett studiebesök har kommunen och framförallt Storgatan studerats på nära håll. Detta för att få en verklig uppfattning av gatan och dess problematik och möjligheter. Här fick vi på nära håll både känna, se och höra viktiga aspekter av gatan, vilket är viktigt för att fånga den rätta känslan för projektet. Under studiebesöket fick vi en guidad tur av anställda på kommunen.

2.2. Målgrupp

Samhällsbyggnadsenheten vid Valdemarsviks kommun ser hela kommunens invånare som målgruppen för projektet. För att ta fram en mer inriktad primär målgrupp som projekten ska nå ut till har vi analyserat kommunens marknadsplan och budskapsplattform samt genomfört ett studiebesök. Genom detta har vi landat och fokuserat vid politiker och näringslivet som den primära målgruppen. Detta för att det är dessa som kan påverka projekt Storgatans möjliga genomförande.

2.3. Valdemarsvik idag

Idag har Valdemarsvik problem med att många känner sig otrygga i centrum. Belysningen är bristande, handelslivet börjar dö ut och många ungdomar lämnar staden för andra kommuner för studier samt arbete.

2.3.1. Vision

Valdemarsviks marknadsplan sträcker sig till år 2025. Den består av flera delmål som syftar till att främja kommunens näringsliv och atmosfär. Dessa delmål lyder:

- Östersjöns ledande miljökommun
- Plats där alla kan växa och trivas
- En upptäcktsresa bland miljöer och människor
- Naturlig arena för aktiv livsstil
- Plats i världen att vara stolt över
- Ett näringsliv med självförtroende

I marknadsplanen nämns kreativitet, vackra livsmiljöer och ett mångsidigt kulturliv som viktiga punkter, tillsammans med kommunens strävan att bli en etablerad miljökommun. I den satsningen inkluderas miljövänlig teknik, rening av mark och vattendrag, kollektivtrafik och folkhälsofrågor (Valdemarsvik 2018).

2.3.2. Storgatan

Under studiebesöket noterades det att Storgatan idag kantas av klädbutiker, byggservice- och handel, florister, frisörer, restauranger med mera. Vägen som delar av orten har en hastighetsbegränsning på 30 km/timmen och trafikeras av kollektivtrafik, privatbilar, varutransporter, cyklar och fotgängare.

Många av husen längs med gatan är gamla kulturarv, där flera är Q-märkta, och har pastellfärgade fasader. Det finns även många nyare byggnader.

2.4. Moodboard

Syftet med följande moodboard är att visa på den känslan som önskas förmedlas av Valdemarsvik. Efter intervju och studiebesök har det framgått att ställen som Smögen, Vaxholm, Nyhavn och andra kustorter står som förebilder. Dessa orters styrka ligger i bevarandet av kulturarvet, tillvaratagandet av den havsnära lokalisering och den lyckade turismen. En gemensam faktor är den begränsade biltrafiken i centrumkärnan.



Figur 1. Moodboard

3. Referensram

För att stadskärnor inte ska bli folktomma är det viktigt att upprätthålla en levande stadskärna. Det handlar därav att uppmuntra människor till sociala mötesplatser där de kan känna sig trygga och trivas. Genom att bland annat skapa fler sittplatser, parkeringsmöjligheter samt bra belysning är man på god väg för att skapa en levande stadskärna. Följande avsnitt kommer ta upp teorier och fakta rörande stadskärnor generellt för att vidare se hur dessa kan appliceras på Valdemarsviks behov och möjligheter.

3.1 Sju punkter för en levande stadskärna

Claesson & Widéen (2017) skriver i sin kandidatuppsats om sju punkter för en levande stadskärna. Dessa punkter är:

1. Den byggda miljöns anpassning efter människor
2. Möjlighet att mötas, pausa och vila
3. Näringsliv: handel
4. Näringsliv: restauranger, caféer och kulturliv
5. En levande kvällsstad
6. Trygghet
7. Trafik och tillgänglighet. (*ibid.*)

De två första punkterna syftar till hur miljön påverkar medborgarna. Trivsel är den viktigaste aspekten och begreppet "nyurbanism" nämns som en motreaktion mot modernismens vision om att en byggnad endast bör ha en funktion. De nyurbana samhället har istället kontor, bostäder, butiker och produktion blandat för att blanda det sociala med det funktionella och skapa en mer dynamisk stad. En annan aspekt inom nyurbanismen är bevarandet av det lokala, gemytliga och traditionella. Det finns en strävan att bevara historiska platser och integrera de i det nya. Claesson & Widéen (2017) beskriver begreppet "bevararlinjen" som en del i samhällsbyggnadsdebatten där invånarna värnar om att behålla det gamla. Detta är något man bör eftersträva genom att arkitekter och samhällsplanerare tar ansvar för kulturmiljön i en stad.

En lyckad stadskärna har till sin fördel ett blandat utbud, är levande stora delar av dygnet, samt inkluderar en urban utomhusmiljö med offentliga platser och är tillgängligt med olika transportmedel. Torget tas upp som en mittpunkt. Ett lyckat torg är ett ställe där människor möts och trivs. Det är en social plats som bör uppmuntras med hjälp av sittplatser och estetiskt tilltalande utformning. Eftersom det ofta blir en mötesplats för olika åldrar bör det avspeglas detta.

Punkt 3-4 behandlar handeln. Möjligheten till konsumtion är en viktig del av trivselfaktorn. Shopping ses som en social aktivitet och främjar inte bara handelns näringsidkare utan andra serviceaktörer. Det är en viktig tillgång för staden som främjar utveckling och tillväxt. Tjänstesektorn och kulturlivet lockar besökare och vidare nya invånare. Har staden ett kulturarv ses det som extra viktigt att detta tas i åtanke. Det kan vara genom matmarknader, butikssammansättning, detaljhandel, lokala restauranger, historiska byggnader och kulturella nöjen.

Följande punkt, nummer 5, tar upp kvällsaktiviteter. En levande kvällsstad har positiv inverkan på invånarna och skapar en mer levande miljö. Det innebär även ett längre tidsfönster för möjlig konsumtion. Kvällsaktiviteter, genom bland annat längre öppettider, ger en ökad trygghetskänsla, till skillnad mot en "död" kvällsstad. Trygghet behandlas mer ingående i punkt 6, där en trygg stad

beskrivs som en plats som grundar sig i att människor med olika livsstilar vistas och vill använda det offentliga stadsrummet. Ett exempel på hur detta genomförs är att etablera verksamheter på bottenvåningen av lägenhetshus. Entréerna bör då vara inbjudande och skapa ett socialt rum. En livfull stad inger trygghet, tillsammans med ordentlig kvällsbelysning. Sammanfattningsvis handlar det om att se staden som en helhet, dygnet runt, för att skapa en trygg miljö för människan.

Cornelis Uittenbogaard (2017), stadsplanerare och forskare, betonar att den fysiska miljön har inverkan på känslan av trygghet vilket gör stadsplaneringen av betydande roll. Tryggheten spelar idag en allt större roll för stadsplanering i det att miljöerna ska utformas för att vara attraktiva men även för att minska möjligheten till brott. Vidare betonar han helheten i stadsplanering. Likväl butiker, mötesplatser som service och grönområden kan bidra till ökad trygghet genom att locka fler människor och därigenom en större social kontroll (*ibid.*).

Sista punkten, nummer 7, beskriver vikten av trafik och tillgänglighet. Claesson & Widéen (2017) tar upp promenadvänlighet som en viktig aspekt. Den rumsliga miljön är en viktig del i att skapa en tillfredsställelse. Gångaktiviteten påverkas av livfullhet, säkerhet, attraktivitet samt hur miljön främjar socialiserande med byggnader, aktiviteter och andra människor. En stad många promenerar genom kommer kännas mer social, säker och generera positiva associationer för invånare och besökare. Det nämns även att ett totalförbud av biltrafik inte nödvändigtvis är det mest positiva, då långsam trafikströmning också bidrar till ökat liv. Att öka andelen promenerande har dock viktiga fördelar ur miljösynpunkt samt en minskad risk för trafikproblem och olyckor (*ibid.*).

Följande kapitel kommer behandla ämnen som relaterar till dessa sju ovan nämnda punkter och beröra dessa mer ingående.

3.4. Mötesplats

En ökad satsning på gång-, cykel- och kollektivtrafik är en av många viktiga åtgärder för att ställa om till ett mer hållbart samhälle. Hållbara platser handlar om att sätta människan i centrum. Då krävs ökad medborgardialog och mer fokus på hur människor rör sig och umgås i stadsmiljöer, hur vi skapar sociala mötesplatser och inte minst hur vi underlättar hållbara transportval. Det ska vara lätt för människor att göra kloka val. Därför är kvaliteter såsom attraktivitet, komfort, trygghet och upplevelse viktiga i stadsplaneringen, säger Mathias Ahlgren (Mynewsdesk, 2018).

Allt fler studier tyder på att vi måste börja skapa stadskärnor som inte är beroende av handel. Att satsa på att skapa naturliga mötesplatser kan istället gynna såväl invånarna som handel. Ett större fokus bör läggas på att skapa attraktiva stadskärnor dit invånarna samlas och trivs för att skapa de essentiella mötesplatserna för ett socialt välbefinnande. Stadskärnor behöver starka destinationer som torg och parker för att locka människor. Historiskt har handeln länge kopplats till en stark och lyckad stadskärna men de ändrade konsumtionsvanorna är viktigt att ta hänsyn till. Därav kan mötesplatser spela en allt mer betydande roll för stadskärnan (Stadsplanering 2012a).

Vägverket pekar även på skillnaden mellan ekonomisk och social aspekt på en stadskärna:

“Diskussioner kring huruvida stadskärnan verkligen är en viktig mötesplats utifrån ett socialt perspektiv diskuteras sällan, utan detaljhandel, fysisk attraktivitet och regional konkurrenskraft står i centrum – en syn där stadskärnan presenteras i form av att vara ett ekonomiskt nav, inte ett socialt nav.” (Vägverket 2007:79-80)

Platsutveckling syftar till att göra en plats attraktiv för människan vilket är relevant att ta hänsyn till gällande exempelvis mötesplatser. Platsen ska få folk att vilja besöka denna, stanna längre, spendera samt vidare tala gott om platsen. På detta sätt kan handel vara en viktig tillgång för platsutveckling då detta får folk att spendera pengar. (Claesson & Widéen 2017)

“Inom varje stad och ort finns ett historiskt centrum som behöver återfå sin roll som en samlande social, kulturell och kommersiell mötesplats för att motverka den utarmning som skett genom en förflyttning av handel och service till externområden. Stads- och ortskärnor behöver förstärkas med samlande publika platser och inbjudande offentliga rum som lockar människor tillbaka till staden.” (IVA 2017)

Att göra staden och dess allmänna platser så attraktiv som möjligt är av stor vikt för invånare och besökare. Olika typer av mötesplatser kan stärka den sociala sammanhållningen där trygghet och tillgänglighet även har stor inverkan. En möjlig lösning för att involvera människor mer är att låta lokala aktörer som restaurang-ägare vara mer delaktiga i att utveckla stadens varumärke, exempelvis genom evenemang (IVA 2017).

3.2 Socialt kapital

Socialt kapital kan enligt NE (2018) beskrivas som “de egenskaper vid sociala relationer som gör att människors samverkan grundas på tillit “. Socialt kapital kan därigenom bidra till tillit och samverkan mellan människor genom bland annat gemensamma aktiviteter. Socialt kapital kan även beskrivas som förtroende, nätverk och normer som bland annat kan hjälpa individens utveckling gällande jobbmöjligheter och trivsel. Ulf Liljankoski (Stadsplanering 2012b) menar att socialt kapital kan skapa möjligheter och förutsättningar för både individen och samhället genom ökad integration, ökade ekonomiska förutsättningar, bättre folkhälsa och ett mer demokratiskt samhälle. Betoningen ligger på vikten av socialt nätverk. Det lokala sociala kapitalet kan främjas genom att skapa mötesplatser där man kan befinna sig en längre stund. Detta gör kommunen och stadsplaneringens roll viktig i att skapa mötesplatser för invånarna. Liljankoski betonar vikten av tillgång till de informella mötesplatserna i ett samhälle, såsom parker och bänkar (Stadsplanering 2012b).

3.3. Näringsliv

Handeln är en viktig faktor för att skapa en stad där folk vill leva och bo. Konsumtion är en social aktivitet och en viktig drivkraft för andra serviceaktörer såsom restauranger, caféer och butiker. Strukturuomvandlingen i ekonomin och ökad urbaniseringen försvårar småstäders stadskärnor att hålla sig levande. I många småstäder kan denna mörka trend bevitnas och drabbar stadskärnans överlevnad hårt. Enligt Svensk Handel (2015) kan en förklaring ligga i förändrade konsumtionsvanor. En ökad e-handel och förflyttningar av köpcentrum lockar människor till nya platser för konsumtion där de små stadskärnorna står sig chanslösa. Samtidigt diskuteras i denna snabbt föränderliga tid, huruvida handeln verkligen bör ses som den huvudsakliga attraktionen i ett stadscentrum. För att möta e-handeln bör man istället satsa på en kombinationen av såväl handel som service, upplevelse och mötesplatser (*ibid.*). Man behöver se stadskärnan som en plats där människor lever som medborgare och inte konsumenter.

“För att stadskärnorna ska klara sig måste man fokusera på det som är stadens själva essens, att erbjuda många saker på samma plats samtidigt. Det handlar om mångfald och täthet, boende och service, kultur och arbetsplatser, kollektivtrafik och mötesplatser.” (Svensk Handel 2015)

I de små stadskärnorna, där handeln inte längre står i centrum, sätts istället större fokus på nya funktioner där upplevelser och attraktioner spelar en allt större roll. I en tid där innovationer och utvecklingen går snabbt behövs därför annat än handel för att hålla dessa stadskärnor attraktiva. Avgörande kan istället vara att se över det utbud och aktiviteter som är kopplat till annat än handel. Mångfalden av verksamhet och fokus på upplevelse bör fördelaktigt stå som avgörande. Tillgänglighet, utbud och samordning mellan kommun, fastighetsägare och handlare står även som faktorer som kan stärka en stadskärna. Det är viktigt att inte glömma att se till helheten i en stad för att lyckas skapa en god upplevelse och trivsel hos invånarna. (Svensk Handel 2015).

Ett nytt sätt att etablera sig som företag i en småstad är genom att lokalt förankra e-handelsföretag. Apotea är ett exempel på detta. Företaget huvudkontor ligger i Stockholm men det logistiska sker i Morgongåva, en ort med 1400 invånare. Apotea genererar enligt företagets VD ca 200 jobbmöjligheter för lokalbefolkningen. Att placera sig i en småstad innebär för företaget en mer personlig kontakt med de anställda. Deras närvaro bidrar i sin tur med en positiv spiral för orten (O'Mahony 2016).

Nya sätt att konsumera och digitaliseringen av handeln ställer nya krav på de fysiska butikerna. Att använda butiken till annat än försäljning, som till exempel en mötesplats för event och kurser, kan vara en lösning till att behålla konsumenternas intresse. Shopping förväntas vara underhållning på ett annat sätt än förut. Mer fokus bör fördelaktigt läggas på en mer personifierad service vilket kan stå som avgörande överlevnadsfaktor för butiker idag. (it-retail 2018)

Olsson och Öberg (2017) menar i en artikel skriven för Samhällsbyggaren att en levande stad är där människor och verksamheter möts. När handeln står sig försvarslös mot e-handeln bör man ta hänsyn till de lokala förutsättningarna och behoven som råder för att kunna skapa passande besöksorienterade verksamheter för att vidare skapa liv i området.

3.4. Cykelstad

En ombyggnation av Storgatan där man jobbar mot att skapa en cykelstad kan bidra med många fördelar. Att välja cykeln före bilen bidrar inte bara med mindre utsläpp utan även en minskad bullernivå. Det är därav ett miljövänligare alternativ som även gynnar de invånare som bor längst med gatan som på så sätt blir av med bilbullret (Asplund & Öhgård 2007). Att gå eller ta cykeln istället för bilen gör det även lättare att tillgå butikernas utbud som därmed också gynnar handeln (Cederstrand 2014).

För att cykeln ska bli ett självklart alternativ för Valdemarsviks invånare måste staden göras mer cykelvänlig. Idag har Valdemarsviks centrum endast ett fåtal cykelställ på relativt gömda plats. Den trafikerade gatan tillsammans med avsaknaden av cykelvägar hindrar invånarna till att känna sig motiverade att ta cykeln. Om invånarna skulle uppleva det lättare att använda cykeln som ett sätt att smidigt ta sig fram genom staden främjar detta även miljön (Asplund & Öhgård 2007).

Kungl. Ingenjörsvetenskapsakademien (2017) betonar en stads närhet, och dess medföljande tillgänglighet till bland annat handel, utbildning, arbete, kommunikation, nöje, parker, torg och kultur som viktigt del av stadsplaneringen. Bra tillgänglighet kan vidare spela roll för stadens möjlighet att bli konkurrenskraftig gällande både ekonomi, hälsa och miljö.

Genom att förverkliga en vision av Valdemarsviks centrum där de flesta rör sig i gång eller cykelfart, görs staden mer attraktiv och skulle utstråla ett visuellt gatulugn. Detta bidrar också med ökad folkhälsa, bättre miljö och minskade kostnader för transportinfrastruktur.

3.5. Parkering

Även om cykeln står sig fördelaktig jämfört med bil i många avseenden kan man inte blunda för bilens fördelar bland annat gällande transport. Därav krävs också goda möjligheter för bilisten. Bra parkeringsmöjligheter är betydelsefullt för att skapa levande stadskärnor. Genom bra parkeringsytor bidrar det till affärsmöjligheter och sociala möten (Blomkvist 2017). Det är även värt att tänka på att parkeringsplatserna ska anpassas för alla. Ytorna bör vara utformade på så vis att man ska kunna lasta in och ur en rullstol eller annat stort på ett smidigt sätt (Asplund & Öhgård 2007).

3.6. Belysning

Känslan av trygghet i den offentliga miljön är viktig för att invånare ska vilja och kunna röra sig fritt i städer. Bristande underhåll, dålig belysning och rörig trafiksituation är faktorer som kan skapa otrygghet, vilket i sin tur leder till att människor undviker dessa platser. Med hjälp av belysning kan man både öka tryggheten, motverka skadegörelse och minska brottslighet (Jönköpings kommun u.å.).

När människor känner sig trygga skapas mer liv och rörelse i staden. En stad som är levande större delar av dygnet bidrar även till att människor upplever trygghet. Boende i ett område kan dessutom dra nytta av belysningen då det exempelvis är lättare att identifiera folk och se platser (Osvalder 2011).

Det är inte bara kommunen som kan bidra med att skapa en tryggare stad med belysning. Verksamheter i området kan bidra till en ökad känsla av trygghet och arbeta för att utveckla platsens attraktion. Affärsidkare kan med öppna och belysta skyltfönster bidra till en attraktiv stadskärna. Belysta skyltfönster kan inspirera till shopping under dagtid. Café, restauranger och kontorsverksamheter kan med belysta fasader och belysning i fönster/lokal även efter stängningstid bidra för en tryggare känsla. På helgerna när flera vistas senare ute kvälls- och nattetid är behovet större för mer belysning. Men hjälp av timer kan man enkelt styra vilka tider man vill ha mer eller mindre belysning. Mer belysning på husfasader lyfter inte bara vackra fastigheter, utan skapar även en trevlig stadsmiljö. Vissa gator behöver mer belysning än andra och genom att använda trädbelysning kan man bidra till en ökad känsla av trygghet i parker (Oskarshamn u.å.).

3.6.1. Gadehavsgård, Danmark

I Gadehavsgård som är en förort till Köpenhamn i Danmark har en studie gjorts kring om brottsligheten minskar och tryggheten ökar i en ljusare stad. Kommunen har ca 2000 invånare och liknar många andra bostadsområden. Tillsammans med ÅF undersökte kommunen om tryggheten i stadsdelen kunde öka med hjälp av bättre utomhusbelysning.

Efter analyser av den dåvarande situationen togs två metaforiska idéer fram som grund för valet av belysning och hur belysningen skulle placeras – ”det lilla livet” och ”det vilda livet”. Det lilla livet refererade till mindre områden och mötesplatser, exempelvis parkbänkar, vägar och lekplatser. På dessa platser installerades framförallt vit belysning, men även färgade lampor riktade mot växtlighet i parken och sittplatser, för att skapa en mer dimensionerad ljusupplevelse. Olika belysningstekniker, bland annat LED, testades. Det vilda livet var ett uttryck för större och öppnare ytor med mer aktivitet. På dessa platser valde ÅF att satsa på en mer livfull ljusupplevelse med lampor i olika färger som skapade visuellt attraktiva mönster på husfasader och andra ytor kvällstid. Syftet var att skapa en varmare atmosfär som bjuder in till möten och aktiviteter mellan människor. Belysning installerades även i uppgångar och tunnlar för att öka förbipasserandes möjlighet att se vem man möter och därmed upplevelsen av trygghet.

När pilotprojektet utvärderades med hjälp av intervjuer med ett tjugotal av invånarna visade det sig att den upplevda tryggheten i området hade förbättrats signifikant och att området dessutom upplevdes mer visuellt attraktivt. Den ökade belysningen på vägar var särskilt omtyckta och platser som tidigare undvikits när det varit mörkt kunde nu passeras tryggt.

Att hantera belysningsfrågan ur ett samverkansperspektiv där tekniska, sociala och miljömässiga aspekter vägs in, ser Christian som jobbar på ÅF som ett område som kommer att bli allt viktigare för kommuner i framtiden (ÅF u.å.).

Enligt Osvalder (2011) är belysningens betydelse för trygghet i stadens offentliga miljöer följande:

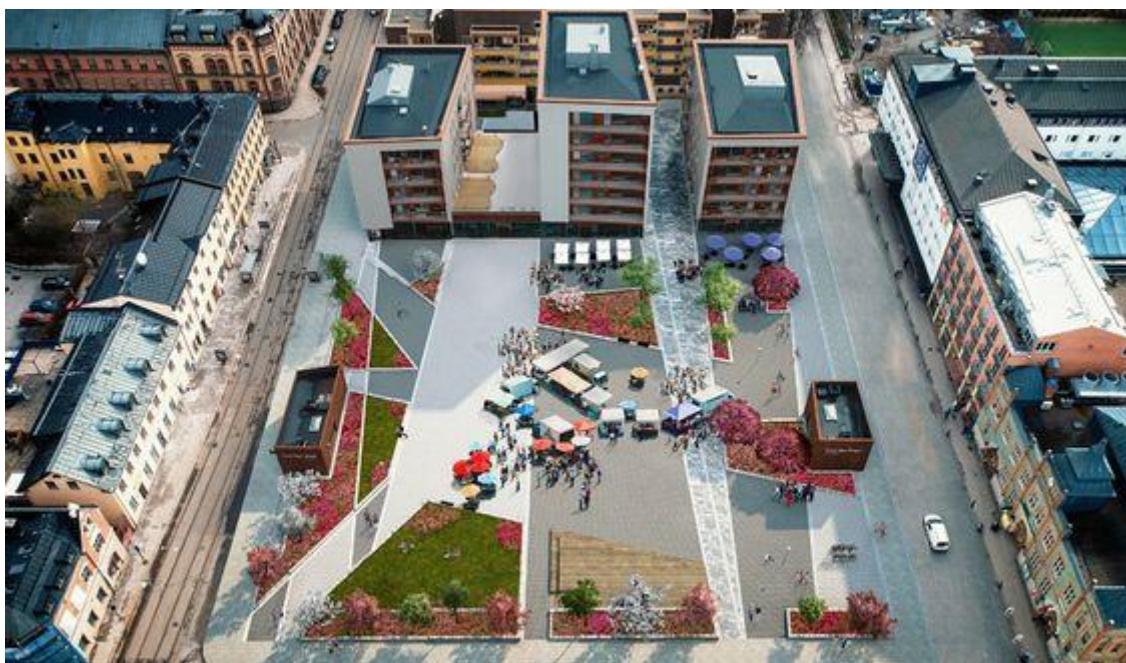
- ge motorfordonsförare, cyklister och fotgängare goda förutsättningar att ta sig fram på ett säkert sätt
- underlätta orienteringen i staden
- det känns tryggt att vistas utomhus
- bidrar till att bevara lag och ordning
- uppfylla krav på god arbetsmiljö vid arbete utomhus
- göra det möjligt att uppleva estetiska värden i staden

3.7 Lyckade projekt

Det finns flera lyckade projekt där fotgängare och cyklister fått fördel gentemot biltrafiken i stadskärnan. Dessa projekt resulterar ofta i en mer levande och social miljö, där individen känner sig trygg och välkommen. Nedan följer två exempel på lyckade förändringar.

3.7.1 Nya torget

Östantill 1:2 (Nya Torget) i Norrköping påbörjade en ombyggnadsprocess 2013 för att ge torget en ny karaktär och skapa en mötesplats i Norrköpings östra centrumdel.



Konceptbild på Nya Torget, Norrköping

2013 fungerade torget till största del som en parkeringsyta, samt sporadiskt för torghandel. Invånarna upplevde att torget var mörkt och som en yta att parkera för att ta sig till de närliggande byggnaderna. Dessa var bland annat en mataffär (Coop Saluhallen), en tobaks- och spelbutik, ett gym, en restaurang med flera. Torget ligger ett kvarter bort från Motala Ström och den angränsande hamnen.

Målsättningen med ombyggnationen var att skapa en mötesplats för invånarna och en småskalig torghandel. Man ville skapa ett torg där alla människor var välkomna. Två tredjedelar av torget utnyttjades då till parkeringsändamål och dispositionen innebar få sittplatser. Främsta anledningen för folk att vistas på torget var för att passera det. Det saknade intressanta punkter, attraktioner och en tydlig identitet – det var tråkigt (Norrköpings Kommun 2013).

Idag, 2018, är torget färdigbyggt. Ombyggnationen har skapat en stor yta helt utan bilar där dess offentliga karaktär visas genom lokaler på bottenplan för restauranger, kontor, caféer och handel. Resultatet av detta skapar en mer välkomnande och inbjudande känsla för passerande. För att få bort alla bilar byggde man ett parkeringshus under torget.

Nya torget har goda förutsättningar för uteserveringar och sittplatser vilket gör det till en naturlig mötesplats. De stora fönsterna på bottenplan ger ljus och skapar trygghet, tillsammans med den installerade belysningen på torget. Torget som var en bortglömd anonym plats känns idag mycket mer livfullt, modernt och välkomnande. Det är inte längre mörkt och något man ”skyndar förbi”. Saluhallen är kvar, likaså gymmet och restaurangen, men tillskott som en bar, en restaurang och 40 nya bostadsrätter har tillkommit.

3.7.2 Västra Vallgatan

Omformningen av Västra Vallgatan i Varberg har pågått över en längre tid. Processen att gå från huvudled till en lågfartsgata påbörjades 2008.



Konceptbilder på Västra Vallgatan, Varberg

Vägen delar av stadens centrala stadsrum och är lokaliserat mellan stadens galleri och närliggande kyrktorg. Ett försök att få bort trafiken från närliggande bostadsområde genomfördes, vilket innebar ökad trafik på Västra Vallgatan. Då gatan var en av flera vägar för att ta sig ut ur staden valde man att göra det svårare för bilisterna, i ett försök att leda om trafiken bort från stadskärnan. De första stegen var att smalna av den med hjälp av blomlådor. Man gjorde även så att Västra Vallgatan inte längre var en huvudled. Därefter sänktes hastigheten till 30 km/h.

2016 blev gatan en lågfartsgata med en rekommenderad hastighet på 10 km/h. Från 2008 till 2016 minskade fordon per dygn från 12 000 till 5000. Trottoarerna har tagits bort och gatan är belagd med kullersten. Gatan är fortfarande trafikerad av bilister och bussar, men tempot är mycket lugnare. Nu är det istället gångtrafikanterna som styr. Detta passar stadskärnan mycket bättre, då en stor del av fotgängarna är äldre och barn. Längs med gatan finns blomlådor och cykelställ, och utanför stadens galleria har en naturlig övergång skapats av stadens invånare. Projektet att minska biltrafiken på Västra Vallgatan lyckades.

4. Diskussion

Diskussionen nedan kommer baseras på datan i referensramen med fokus på de sju punkterna från avsnitt 3.1.

4.1 Den byggda miljöns anpassning efter människor

Den byggda miljön bör vara anpassad efter oss människor. Att hålla en enhetlig stil på byggnaderna, speciellt gällande färg och höjd, bidrar ett trevligt helhetsintryck. Det nämns även i kapitel 3.1 hur viktigt det är att bevara historiska platser som kan integrera med de nya. Valdemarsviks centrum har idag flera olika stilar på byggnaderna. Vissa är gjorda av sten medan andra är gjorda av färgglada träfasader. De flesta av Valdemarsviks byggnader har även en liten trapp vilket gör det svårt för rörelseförhindrade personer att ta sig upp för. Trottoaren på sidorna av Storgatan utgör också hinder för rörelseförhindrade med sina kanter och ojämna yta.

Storgatan bör ta hänsyn till den byggda miljön och bevara de historiska byggnaderna. Husen runtom bör upprätthålla de färgglada fasaderna, då detta är starkt karaktärsskapande för Valdemarsvik. Vid ombyggnation bör man bevara det gamla, som till exempel magasinerna utmed hamnen, och satsa på upprustning. Om nybyggnation är aktuellt bör denna anpassas efter rådande stadsstruktur, och arbeta mot att främja det historiska istället för att modernisera.

En omorganisering av Storgatan skulle kunna leda till bättre möjligheter för invånarna och besökarna i Valdemarsvik. Byggnader ska utgå från människan oavsett behov eller tillstånd. Genom att underlätta framkomligheten för fotgängare skulle gatan bli mer tillgänglig för personer med rörelseförhinder och funktionsvariationer. Västra Vallgatan (se 3.7.2 Västra Vallgatan) är ett exempel där hastighetssänkning bidragit positivt till den byggda miljöns anpassning. Att följa bevararlinjen (se 3.1 Sju punkter för en levande stadskärna) är något man bör eftersträva, då Valdemarsvik har så genuina byggnader som inte bara skapar en livfullhet i stadskärna, utan även något som faller ut positivt inom turismen.

Genom att applicera nyurbanismens tankar om att sätta människan i centrum kan man lyckas skapa trivsamma och inbjudande stadsmiljöer. Genom att bygga utifrån människan både gällande sociala och funktionella aspekter kan man skapa en mer dynamisk stad.

4.2 Möjlighet att mötas, pausa och vila

För att vi människor ska kunna trivas är det viktigt att vi har ställen där vi känner att vi kan vila och pausa när det behövs, och att dessa mötesplatser ska kännas inbjudande (se 3.1 Sju punkter för en levande stadskärna). Valdemarsviks stadskärna bör därför fylla en viktig social funktion som mötesplats. För att göra detta möjligt krävs det lättåtkomliga sittplatser, och inte bara sittplatser vid uteserveringar som kräver betalning. Om detta inte uppfylls finns det risk för att det blir en död plats som man inte vill vistas vid. Kännetecknet för dessa döda platser är oftast att det saknar belysning samt sittplatser. Efter ombyggnationen utanför Valdemarsviks Sparbank finns nu fler sittplatser än innan. Det finns även möjlighet att sitta vid hamnen.

Som beskrivet i kapitel 3.4 är en strävan mot ett mer hållbart samhälle med mer cykel- och gångtrafik önskvärt. Detta följer i linje med Valdemarsviks kommuns vision. I kapitel 3.4 framförs flertalet fördelar med en mer cykelanpassad stad. Detta genom att bland annat minska buller från trafik samt skapa bättre framkomlighet för fotgängare och andra cyklister - något som bör eftersträvas i en stad som Valdemarsvik. En stad med mindre bilar skapar sociala ytor där invånarna kan integrera med

varandra. Sociala ytor leder i sin tur till att skapa en tryggare miljö och ger ökat socialt kapital som kan gynna samhället på många sätt, bland annat genom spontana kontakter och nätverk.

Nya Torget (se 3.7.1 Nya Torget) är ett exempel på hur man försökt skapa en social, öppen yta med möjlighet till informella möten. Resultatet har gjort en plats som känns tryggare, mer trivsamt och inbjudande. Längst med Storgatan finns två stycken torg som kan ta efter detta exempel. Förslag på förbättring är fler cykelställ som uppmuntrar invånarna att cykla in till centrum istället för att ta bilen och mer ytor som främjar informella möten och ger en socialare stadsbild. Dessa bör inkludera fler sittplatser och bättre belysning.

4.3 Näringsliv: handel

Som nämnt i kapitel 3.3 kan man inte bortse från hur de nya konsumtionsvanorna sätter stadskärnornas roll som handelsplats i obalans. Att konkurrera ut e-handel och andra köpcentrum är därför en omöjlig uppgift vilket sätter nya krav på handeln i småstäder för att locka folk. Trots detta lockar kulturlivet och tjänstesektorn besökare och nya invånare. En stad ses som extra viktig om det existerar ett kulturarv. Med detta menas historiska byggnader, kulturella nöjen, lokala restauranger mm.

Nya konsumtionsvanor beror till stor del av den digitala handelns framfart. I och med att fenomenet är så pass nytt och ständigt förändras försvårar det att generalisera ett vinnande koncept eller förutspå framtidens konsumtionstrender. Vilken roll handeln har och kan ha i mindre städer blir därför ännu svårare att bestämma. Nya sätt att konsumera medför nya krav för att skapa levande handel, där mindre städer drabbas hårdast. Viktigt gällande denna punkt är att inte se handeln i Valdemarsvik som det mest avgörande för en levande stadskärna. Som många studier visar ställs dessutom nya krav på den fysiska shoppingen: den ska ge en upplevelse som näthandeln inte kan tillföra.

4.4 Näringsliv: restauranger, caféer och kulturliv

Det är viktigt att städer har betydelsefullt och intressant innehåll i deras stadskärnor. Med detta innebär det ett stort utbud med restauranger, butiker, nöjen och kultur. Om det finns fler restauranger, caféer och uteserveringar blir det till en mer attraktiv plats för fotgängare att vistas på.

Idag har Valdemarsvik några tomma lokaler där det finns stor potential att fler restauranger och butiker kan öppna, vilket kan bidra till att skapa en mer tilltalande miljö för besökare längst med Storgatan. Som nämnt i kapitel 3.3 är handeln en viktig del av stadskärnan och för att skapa en levande stadsmiljö. Näringslivet i form av restauranger, caféer och kulturlivet är viktigt - om inte viktigare, för småstaden idag. Då det förändrade konsumtionsvanorna påverkar småstadshandeln (se 4.2 Näringsliv: Handel) blir det ännu viktigare att satsa på ett levande stadsliv utöver konsumtion inom detaljhandeln. I kapitel 3.1 beskrivs att en stad med kulturarv bör ta tillvara på detta, något som Valdemarsvik bör ha i åtanke. Det finns en vinning inom turismen på att framhäva stadens historia, då det gör platsen mer genuin.

Genom en ombyggnation på Storgatan skulle troligtvis möjligheter för en miljö med fler uteserveringar finnas. Speciellt om gatan smalnas av. Med en lägre hastighet på trafiken skulle även bullret sänkas och ge gatan ett mer trivsamt tempo som gör det trevligare att vistas längst med gatan. Den lilla glasskiosken på torget framför banken är ett bra exempel på något som skulle främjas av sänkt hastighet. Dels för att det ofta är många barn i omlopp kring en glasskiosk, men också för att

skapa den vilsamma miljön som leder till informella möten (se 4.2 Möjlighet att mötas, pausa och vila).

De tomma lokalerna längst med Storgatan bör försöka fyllas i allra största mån, för att skapa en mer inbjudande miljö. Storgatan är Valdemarsviks huvudgata, och bör utstråla en positiv stadsbild. En metod för att undvika detta är att fylla dem med tillfälliga lösningar, som pop-up butiker, eller försöka uppmana invånarna att etablera öppna verksamheter som även de ser inbjudande ut. I de hus kommunen äger, eller på något vis har ett samarbete med, vinner man mer på att fylla dessa med en väldigt liten vinstmarginal än att låta de stå tomma. Förslag på dessa aktiviteter är gallerier, utställningar om Valdemarsviks historia, pop-up butiker eller en möjlighet för lokala producenter att visa och sälja sina saker.

4.5 En levande kvällsstad

I kapitel 3.1 beskrivs en stad som levande när det finns fler nöjes- och kulturutbud som har öppet sent om kvällarna. Detta gör att fler vill stanna i centrum för att umgås. En annan fördel är att mer liv och rörelse i centrum under flera av dygnets timmar bidrar till ökad trygghet hos invånarna. I Valdemarsvik finns en känsla av otrygghet då stadens gator saknar både bra belysning och rörelse nattetid.

Att skapa en stadsmiljö längst med Storgatan där butiker, restauranger och caféer har öppet kvällstid skapar en trygg miljö. Genom att ha en offentlighet längst ner i husen, som på Nya Torget (se 3.7.1 Nya Torget), skapas ett socialt rum. Tillsammans med bra belysning känner sig invånarna trygga. Valdemarsvik bör jobba mot att göra Storgatan till en mer levande och trygg plats även kvällstid. Att se staden i sin helhet, alla dygnets timmar, är därför en viktig aspekt för Valdemarsvik. God belysning kan därför gynna Valdemarsvik både gällande trygghet och estetik. Detta lockar även fler att stanna och bidrar därav till känslan av en mer levande stad, även kvällstid.

4.6 Trygghet

Trygghet grundar sig i ett levande stadsrum. Genom att skapa en öppen plats där alla använder det offentliga stadsrummet skapas en trygghetskänsla. Som nämnt i kapitel 3.1 kan verksamheter i bottenplan på ett bostadsområde inge stor trygghet.

En ombyggnad av Storgatan skulle öka möjligheterna för lyckade verksamheter och därmed bidra till stadens trygghet. Belysning är en annan faktor som bidrar till trygghet (se 3.2 Socialt kapital). Genom ett lyckat projekt på Nya torget i Norrköping (se 3.7.1 Nya Torget) kan vi se att torget blev mer tryggt och livfullare med hjälp av belysning och ombyggnationen i sig. Med hjälp av förbättrad belysning kring Storgatan kan även det bidra till en tryggare stadskärna som ses som nödvändig för att Valdemarsviks invånare ska känna sig tryggare. Belysningen kan även bidra till att göra stadskärnan visuellt attraktiv vilket i sin tur bidrar till tryggheten då en välskött stadskärna skapar trygghetskänslor (se 3.6 Belysning).

Tryggheten har fått en allt större innebörd för stadsplanering, där attraktivitet samt möjligheter för brott ska tas till hänsyn. Tryggheten kommer därför att ligga som nödvändig grund för att invånarna överhuvudtaget ska våga göra Valdemarsvik levande. En otrygghet kommer begränsa människor att utnyttja plaster och delta i samhället vilket även kan skada det sociala kapitalet. Att göra Storgatan och närliggande områdena mer attraktiv och trygg kommer få fler att våga röra sig där vilket vidare

skapa en mer levande och trygg atmosfär. I och med att mötesplatser skapar mänsklig närvaro främjas även vidare tryggheten, vilket även visar på vikten av mötesplatser för Valdemarsvik.

4.7 Trafik och tillgänglighet

Till sist beskrivs det i kapitel 3.1 hur vikten av trafik och tillgänglighet påverkar oss. Det viktigaste som nämns är promenadvänligheten. Upplevelsen av att promenera påverkas av hur vi har det runt omkring oss. Exempel på detta är bland annat hur livfullt det är, säkerheten och om det är attraktivt. I en stad där många promenerar kommer då kännas mer social, säker och generera positiva associationer.

Idag är Storgatan högt trafikerad med både personbilar, kollektivtrafik samt stora lastbilar med varor till stadens butiker. På gatan parkerar även många när de ska in i butikerna längs Storgatan (se 1. Bakgrund). Detta upplevs som otryggt då det lätt kan ske olyckor. Storgatan kan hitta mycket inspiration från Västra Vallgatan (se 3.7.2. Västra Vallgatan) där man ville leda om trafiken bort från stadskärnan. Genom att använda sig av blomlådor för att smalna av gatan minskade trafiken successivt. Detta uppskattades mycket kring fotgängarna då de flesta utav dem var äldre och barn, vilket är den största majoriteten av invånarna även i Valdemarsvik. Att genomföra liknande projekt för Storgatan kan göra staden mer attraktiv och som därmed genererar positiva associationer.

Tillgänglighet och möjlighet att ta sig in till centrum smidigt och tryggt genom gång eller cykel gynnar även kommunen ur miljösynpunkt och trygghet i och med mindre trafik och mer folk i rörelse. Genom att öka antalet parkeringsplatser på mer strategiskt utformade platser gynnas cyklister och fotgängare. Avståndet från Icas parkering och centrums butiker är inte långt, och genom att begränsa de mest centrala parkeringsplatserna längst med Storgatan skapas en lugnare gatumiljö längst med trottoarerna. Ifall en ombyggnation där avsmalnande av gatan är aktuellt blir detta en given lösning. En avsmalning av gatan kan även generera mer möjligheter till uteserveringar på gatan. Som nämns i 3.4 vara en bra sak att göra för att göra det till en attraktiv och naturlig mötesplats.

5. Slutsats

Vi lever i en föränderlig tid där tekniken påverkar hur vi lever, möts och handlar. Syftet med projekt Storgatan blir därav att trots dessa utmaningar göra det bästa möjliga och utnyttja likväl kommunens naturresurser som invånarna för att skapa ett mer levande och välkomnande Valdemarsvik. Som vår studie visar involveras många olika delar som bör involveras för att skapa en god stadsmiljö. Oavsett storlek på stad, by eller kommun är förutsättningarna och möjligheterna även unika. Därför kan ingen av de berörda delarna betonas eller värdesätta högre än någon annan. Dock grundar sig många delar i att skapa en trygg och attraktiv stadskärna som vidare leder till mer människor i rörelse och därav ett steg mot mer levande stadskärna. Framgången ligger därav i sambandet mellan dessa förbättringar med en gemensam nämnare: människan i Valdemarsvik.

6. Referenser

Aspgård, J & Öhlund, E. 2007. *Gångfartsområden - Förutsättningar och utformning för en trafikmiljö på de gåendes villkor*. Göteborg: Chalmers tekniska högskola.
<http://publications.lib.chalmers.se/records/fulltext/64497.pdf> [Hämtad 2018-10-02]

Cederstrand, J. 2014. *Cykelstad - Vad tycker Gävles befolkning om det befintliga cykelvägnätet och vilka områden vill de se utvecklas?* Gävle: Högskolan i Gävle. <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:742819/FULLTEXT01.pdf> [Hämtad 2018-10-02]

Claesson, J & Widéen, E. 2017. *Creating city life in a modern world*. Kandidatuppsats, Lunds Universitet.
<http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=8922289&fileId=8922290> [Hämtad 2018-10-02]

Företagarna. 2018. *Företagarna i Valdemarsvik*.
<https://www.foretagarna.se/globalassets/media/nya-sajten/rapporter/foretagare-i-kommun/2018-pdf/valdemarsvik.pdf> [Hämtad: 2018-11-12]

It-retail. 2018. *2018 utmanar detaljhandeln med att möta sina kunder på nya sätt*
<https://it-retail.se/2018-utmanar-detaljhandeln-med-att-mota-sina-kunder-pa-nya-satt/> [Hämtad: 2018-12-10]

IVA. 2017. *Attraktiva livsmiljöer och öden – åtta teman för planering av framtidens goda stad*.
<https://www.iva.se/globalassets/rapporter/framtidens-goda-stad/201705-iva-framtidensgodastad-delrapport-floden-n.pdf> [Hämtad: 2018-12-10]

Jönköpings kommun. U.å. *Belysning som skapar trygghet*.
<https://www.jonkoping.se/byggabomiljo/kommunensplanarbetestadsplaneringochutveckling/stadsbyggnadsvisionen/ljusetsstadbelysningsomskapartrygghet.4.74fef9ab15548f0b8001604.html> [Hämtad: 2018-11-28]

Kungl. Ingenjörsvetenskapsakademien, IVA. 2017. *Den urbana utvecklingens drivkrafter och konsekvenser*. <https://www.iva.se/globalassets/info-trycksaker/framtidens-goda-stad/framtidensgodastad-urbanisering.pdf> [Hämtad: 2018-12-06]

Mynewsdesk. 2018. *Hållbar stadsutveckling ger ökat välbefinnande*.
<http://www.mynewsdesk.com/se/sweco/pressreleases/haallbar-stadsutveckling-ger-oekat-vaelbefinnande-2715231> [Hämtad: 2018-12-10]

NE. (u.å.) *Socialt kapital*. <https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/socialt-kapital> [Hämtad: 2018-11-20]

Norrköpings Kommun. 2012. Samhällsbyggnadsenheten. *Program tillhörande detaljplan för del av fastigheten Östantill 1:2 (Nya Torget) inom Östantill i Norrköping*.
https://www.norrkoping.se/download/18.3ef6b1d158f1bd46e12427f/1492781761214/Ostantill_Program_godkant.pdf [Hämtad: 2018-11-28]

O'Mahony, Karin. 2016. Småstaden perfekt för att leda e-handel. *Svenska Dagbladet Näringsliv*. <https://www.svd.se/smastaden-perfekt-for-att-leda-e-handel> [Hämtad 2018-11-28]

Olsson, H. & Öberg, M. 2017. *Aktiv och ärlig samverkan kan lösa utmaningarna för stadens utveckling*. <http://samhallsbyggaren.se/wp/experterna/aktiv-och-arlig-samverkan-kan-losa-utmaningarna-for-stadens-utveckling/> [Hämtad: 2018-12-14]

Oskarshamn. u.å.. *Belysning skapar trygghet*. <http://www.oskarshamn.com/SE/Om-Attraktiva-Oskarshamn-AB/Verksamhet/purpleflag/Handlingsplan/Belysning-skapar-trygghet.aspx> [Hämtad: 2018-11-28]

Osvalder, L. 2011. *Trygg belysning i stadens mörker – med en studie av Central Park, New York City, USA*. Kandidatexamensarbete, LTJ- Fakulteten. Alnarp: Sveriges Lantbruksuniversitet. https://stud.epsilon.slu.se/2761/1/osvalder_l_110607.pdf [Hämtad: 2018-11-28]

Stadsplanering. 2012a. *Vi måste skapa stadskärnor som fungerar utan handel*. <http://stadsplanering.se/vi-maste-skapa-stadskarnor-som-fungerar-utan-handel-1461/> [Hämtad: 2018-11-28]

Stadsplanering. 2012b. *Stadskärneutveckling och socialt kapital*. <http://stadsplanering.se/stadskarneutveckling-och-socialt-kapital-1921/> [Hämtad: 2018-11-28]

Svensk Handel. 2015. *Levande stadskärnor. Kartläggning av hot och möjligheter*. http://www.svenskhandel.se/globalassets/_gammalt-innehall/rapporter/2015/levande-stadskarnor-las_.pdf [Hämtad: 2018-11-28]

Uittenbogaard, C. 2017. *Bygg säkra och trygga städer*. <http://samhallsbyggaren.se/wp/experterna/bygg-sakra-och-trygga-stader/> [Hämtad: 2018-11-12]

Valdemarsviks Kommun. 2018. *Marknadsplan 2019-2021*.

ÅF. u.å.. *Ljusare stad minskar brottsligheten*. <http://www.afconsult.com/sv/bli-inspirerad/ljusare-stad-minskar-brottsligheten/> [Hämtad: 2018-11-28]