



GÖTEBORGS UNIVERSITET  
HANDELSHÖGSKOLAN

# **Stadsförnyelse i waterfrontområden**

- en jämförelse mellan Norra Älvstranden i Göteborg  
och HafenCity i Hamburg

**Annette Nordenstein**

Kandidatuppsats i kulturgeografi, vårterminen 2013

Handelshögskolan vid Göteborgs universitet

Institutionen för ekonomi och samhälle. Avdelningen för kulturgeografi

Handledare: Ingrid Johansson

## Sammanfattning

Några stadier i utvecklingen för waterfrontområden kan identifieras; strategisk uppväxt, industrialisering, avindustrialisering och förnyelse. Ofta är förändringar i ekonomiska förhållanden och ny teknologisk utveckling de primära krafterna som gett upphov till nya rumsliga och funktionella relationer mellan hamnen och staden. I en utveckling som har tilltagit sedan andra världskriget flyttar industri, transportanläggningar och hamnar bort från centrala stadslägen. Denna flytt är ofta den utlösande faktorn för waterfrontförnyelse; övergiven industrimark nära stadens kärna frigörs och kan då omvandlas till andra ändamål. I processen för att förändra waterfrontområden måste flera olika flöden samverka, däribland ekonomiska, politiska, kulturella och ekologiska processer. Ett avdelande vattenparti i en stad kan fungera som en styrka som skapar tillväxt men också som en barriär som skapar avstånd och hindrar uppbyggnaden av en sammanhållen stad.

Syftet med denna uppsats är att översiktligt undersöka relationerna mellan waterfrontområden och dess stad och mer specifikt att undersöka hur detta ser ut i två waterfrontprojekt i två städer i Europa; Norra Älvstranden i Göteborg och Hafencity i Hamburg. För att besvara studiens problemformulering och syfte baseras studien på följande frågeställningar:

- Vad finns det för möjligheter respektive problem vid förnyelseprojekt i stadsnära waterfrontområden och hur kan platsens attraktion och användbarhet samtidigt bibehållas/ökas?
- Hur har waterfrontutvecklingen sett ut i Norra Älvstranden i Göteborg samt i Hafencity i Hamburg?

Frågeställningarna har besvarats med hjälp av fallstudier. Materialet har sedan analyserats och jämförts.

Waterfrontförnyelse erbjuder en rad av möjligheter för utvecklingen av stadens centrum. Relationen mellan waterfrontområdet och stadskärnan kan vara grundläggande för hur projektet faller ut. Det sätt på vilket ett waterfrontförnyelseprojekt förenas med stadskärnan kommer att påverka och ge riktning till utvecklingen av området. Waterfrontområdets eventuella närhet och tillgänglighet till staden och vattnet är egenskaper som utgör både möjligheter och problem, då det kan finnas olika fysiska barriärer som måste överbryggas för att koppla samman områdena. Både Hafencity och Norra Älvstranden är båda stora stadsnära områden med centrala och attraktiva lägen och har därför goda förutsättningar för att skapa en förtätad och sammankopplad stad.

Nyckelord: Urban renewal, waterfront, sustainable regeneration, gentrification

# Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>INLEDNING</b> .....	<b>4</b>
1.1	BAKGRUNDSBESKRIVNING .....	4
1.1.1	<i>Stadsförnyelse i waterfrontområden</i> .....	4
1.1.2	<i>Stadens anpassningsförmåga</i> .....	4
1.2	PROBLEMFÖRMULERING.....	6
1.3	SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR .....	6
<b>2</b>	<b>TEORETISKA UTGÅNGSPUNKTER</b> .....	<b>7</b>
2.1	FAKTORER SOM PÅVERKAR UTVECKLINGEN I WATERFRONTOMRÅDEN .....	7
2.1.1	<i>Globala, regionala och lokala dynamiker</i> .....	7
2.1.2	<i>Konkurrens mellan städer</i> .....	8
2.2	SAMMANHANG OCH NYCKELFRÅGOR FÖR WATERFRONTFÖRNYELSE.....	9
2.2.1	<i>Waterfrontområdet och dess stad</i> .....	9
2.2.2	<i>Att skapa en attraktiv och sammanhållen stad</i> .....	10
<b>3</b>	<b>METOD</b> .....	<b>12</b>
3.1	VETENSKAPLIG ANSATS.....	12
3.2	METODDISKUSSION .....	13
3.2.1	<i>Reliabilitet, validitet och generaliserbarhet</i> .....	13
3.2.2	<i>Alternativa och kompletterande metoder</i> .....	14
3.3	KÄLLOR OCH KÄLLKRITIK .....	14
<b>4</b>	<b>PRESENTATION AV CASEN</b> .....	<b>16</b>
4.1	NORRA ÄLVSTRANDEN I GÖTEBORG.....	16
4.1.1	<i>Områdets historia</i> .....	16
4.1.2	<i>Översikt case-området</i> .....	17
4.1.3	<i>Översiktsplanen och dess process</i> .....	18
4.2	HAFENCITY I HAMBURG.....	22
4.2.1	<i>Områdets historia</i> .....	22
4.2.2	<i>Översikt case-området</i> .....	22
4.2.3	<i>Översiktsplanen</i> .....	23
4.2.4	<i>Utvecklingsprocessen och markägande</i> .....	26
<b>5</b>	<b>ANALYS AV RESULTAT</b> .....	<b>28</b>
5.1	TVÄRVETENSKAPLIGA PROCESSER.....	28
5.2	DRIVKRAFT FÖR STADENS EKONOMISKA TILLVÄXT .....	28
5.3	MARKNADSFÖRINGSVERKTYG I GLOBAL KONKURRENS.....	29
5.4	MARKNADSORIENTERAD PLANERINGSUTVECKLING.....	29
5.5	KOPPLA SAMMAN OCH ENA STADEN .....	30
5.6	MÅNGFALD FÖR EN LEVANDE STAD .....	32
5.7	SAMSPEL MELLAN OLIKA DRIVKRAFTER OCH SAMHÄLLSINTRESSEN.....	32
<b>6</b>	<b>SLUTSATSER, EGNA REFLEKTIONER OCH FORTSATT FORSKNING</b> .....	<b>34</b>
6.1	SLUTSATSER .....	34
6.2	EGNA REFLEKTIONER .....	35
6.3	FORTSATT FORSKNING .....	35
	<b>KÄLLFÖRTECKNING</b> .....	<b>37</b>
	TRYCKTA KÄLLOR .....	37
	INTERNETKÄLLOR.....	38

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrundsbeskrivning

### 1.1.1 Stadsförnyelse i waterfrontområden

Denna uppsats handlar om stadsplanering i waterfrontområden. Kortfattat kan dessa områden beskrivas som platser där land och vatten möts. De både förändras och förändrar städer runt om i världen på så sätt att de kan påverka den urbana tillväxten och utvecklingen i allmänhet och stadens relation till och koppling till vattnet i synnerhet. Waterfronts är ledande platser för urbana omvandlingar. I processen för att förändra dessa platser måste flera olika flöden samverka, däribland ekonomiska, politiska, kulturella och ekologiska processer.<sup>1</sup>

Utveckling och förnyelse i urbana waterfrontområden är en av de större tendenser inom stadsplaneringen som kan noteras runt om i världen och ofta drivs dessa stadsplaneringsprocesser av att maximera den ekonomiska potentialen. Waterfronts är ofta en av stadens mest synliga områden där de naturliga förutsättningarna och det urbana existerar tätt sammanflätade och i ömsesidigt skapande relationer. Ett avdelande vattenparti i en stad kan fungera som en styrka som skapar tillväxt men också som en barriär som skapar avstånd och hindrar uppbyggnaden av en sammanhållen stad.<sup>2</sup>

I en utveckling som har tilltagit sedan andra världskriget flyttas industri, transportanläggningar och hamnar bort från centrala stadslägen. Denna flytt är ofta den utlösande faktorn för waterfrontförnyelse; övergiven industrimark nära stadens kärna frigörs och kan då omvandlas till andra ändamål. Detta fenomen utgör ett historiskt skifte av resurser och kan sägas vara jämförbar med industrialiseringen av västerländska waterfronts vid förra sekelskiftet. Samtidigt har utvecklingen mot kulturturism lett till att städer utforskar den ekonomiska potentialen i bevarande och restaurering av sina historiska byggnader och landskap. Det är betydelsefullt att behålla så mycket av den ursprungliga industriella karaktären som möjligt. Vatten är en grundläggande attraktion i alla kulturer och bland alla typer av människor. Det är en favoritplats för rekreation, fester, ceremonier eller religiösa riter. Parker, amfiteatrar och andra platser för uppträdanden har blivit samlingsplatser i staden för att samlas, fira och njuta av musik, mat, litteratur, dans eller det maritima kulturarvet. I utvecklade länder finns en ökad betoning på shopping som underhållning, ett faktum som återspeglas i många mixed-use<sup>3</sup> projekt i waterfrontområden. Stadsplaneringen önskar även tillfredsställa allmänhetens efterfrågan på att vara i närheten av vattendrag - en skarp kontrast till den tid då många waterfrontområden kantades av tung industri och inhägnade lager eller som senare; präglades av övergivenhet och förfall.<sup>4</sup>

### 1.1.2 Stadens anpassningsförmåga

Strukturen i många städer runt om i världen visar på ett samband mellan städerna och de vattendrag som bidragit till deras grundande och utveckling. Den förnyelse som sker i waterfrontområden är ett bra exempel för att visa på överlevnadsförmågan hos städer; deras förmåga att anpassa sig till förändrade

<sup>1</sup> Desfor et al (2011), *Transforming Urban Waterfronts - fixity and flow*, s 3.

<sup>2</sup> *Ibid*, s 12.

<sup>3</sup> Mixed-use projekt kan förklaras som ett projekt i vilket byggnaderna som anläggs har en blandad användning i form av exempelvis en kombination av bostäder, kontor, privat- och offentlig service eller kulturella institutioner.

<sup>4</sup> Breen & Rigby (1996), *The New Waterfront: A Worldwide Urban Success Story*, s 12f, 18f.

ekonomiska förhållanden, att ta vara på möjligheter och att skapa nya eller förnyade stadsdelar för sina invånare.<sup>5</sup>

Vid FNs miljö- och utvecklingskonferens i Rio år 1992 antogs Agenda 21, en plan som blivit vägledande för arbetet med hållbar utveckling. Begreppet hållbar utveckling omfattar tre olika aspekter; ekologisk (miljömässig), social och ekonomisk hållbarhet.<sup>6</sup> Arbetet med att skapa en hållbar stadsmiljö har medfört att specifika mål och prioriteringar uppstått; däribland att omvandla postindustriella områden, minska stadsutglesningen, förbättra transporter och sammankoppla stadens nätverk<sup>7</sup>. Ytterligare en viktig del i att uppnå en hållbar utveckling är att planera för mixed-use användning. Mixed-use ska skapa en stadsmiljö som är aktiv alla timmar på dygnet vilket skapar levande och framgångsrika stadsdelar och en optimal användning av stadens infrastruktur. Byggnader i en stad bör uppföras så att de möjliggör många funktioner. Butiker, kontor, restauranger, daghem och många andra aktiviteter ska kunna kombineras med bostäder och på så sätt skapa grannskap med mixed-use användning, där människors vardagliga aktiviteter kan nå utan bil. På så sätt skulle antalet bilresor minska och som en följd av det skulle miljökonsekvenserna i samband med bilanvändning minska.<sup>8</sup>

Uppkomsten av medelklassen och förändrade mönster på arbetsmarknaden i många länder har medfört att många människor har mer fritid. Den globala kulturtrenden idag är att människor vill ha mer öppna ytor för rekreation och fysiska aktiviteter. En ökad rörlighet har orsakat en expansion av turismen och en framväxt av s.k. natur- och kulturturism. Dessa faktorer skapar en marknad för platser nära vattendrag som kombinerar öppna ytor och fritid med affärer, caféer och restauranger och erbjuder såväl kulturella aktiviteter som rekreation. Dessa platser ska tillgodose lokalbefolkningen och turister.<sup>9</sup>

Under de senaste decennierna har internationella hamnstäder alltmer påverkats av globala omvandlingsprocesser vilket förändrar waterfronts runt om i världen. Det handlar ofta om att historiska platser vid vattnet där det en gång fanns fabriker, lasthamnar, terminaler för passagerarfartyg och lager som förvandlats till nedgångna, underutnyttjade och ibland öde och farliga platser. Ekonomiska och tekniska förändringar har således fört med sig omstruktureringar i hamnar över hela världen vilket bidrar till en förändrad relation mellan waterfrontområdet och staden. Även de bilder som tidigare har representerat staden samt villkoren för människorna som bor och arbetar runt hamnarna har i takt med denna utveckling ändrats. För att göra dessa utrymmen levande igen går ekonomiska och politiska processer samman för att modernisera och omvandla dem till att erbjuda ett globaliserat stadsliv med mixed-use byggnation; såsom bostäder, underhållningskomplex, utbildningscenter och representativa kontorsbyggnader. Utvecklingsprojekt i waterfrontområden ses som viktiga pusselbitar i 2000-talets konkurrenskraftiga tillväxtstrategier och hoppas bidra till hållbara ekonomier; ekonomier som är avsedda att både medverka i och stödja globalt nätverkande stadshierarkier.<sup>10</sup>

<sup>5</sup> Breen & Rigby (1996), *The New Waterfront: A Worldwide Urban Success Story*, s 11.

<sup>6</sup> Couch & Dennemann (2000), *Urban regeneration and sustainable development in Britain*, s 141.

<sup>7</sup> Bullivant (2012), *Masterplanning futures*, s 12.

<sup>8</sup> Grant (2002), *Mixed Use in Theory and Practice - canadian experience with implementing a planning principle*, s 72f.

<sup>9</sup> Bullivant (2012), *Masterplanning futures*, s 15f.

<sup>10</sup> Desfor et al (2011), *Transforming Urban Waterfronts - fixity and flow*, s 2f.

## **1.2 Problemformulering**

Stadsförnyelse innebär diverse utmaningar för den fysiska planeringen samt även ekonomiska och socioekonomiska utmaningar. En utmaning är hur man på ett hållbart och attraktivt sätt kan förnya och vidareutveckla waterfrontområden, vars tidigare användning har varit industriverksamhet, till ett område som är en aktiv del av staden samt vilka faktorer som medverkar till att koppla ihop waterfrontområdet med stadens centrum. Det handlar även om samspelet mellan hållbara och attraktiva städer i teorin och hur stadsförtätning i waterfrontområden i praktiken går till.

## **1.3 Syfte och frågeställningar**

Syftet med denna uppsats är att översiktligt undersöka relationerna mellan waterfrontområden och dess stad och mer specifikt att undersöka hur detta ser ut i två waterfrontprojekt i två städer i Europa; Norra Älvstranden i Göteborg och HafenCity i Hamburg. Hamburg har hunnit längre i sin utvecklingsprocess.

För att besvara studiens problemformulering och syfte baseras studien på följande frågeställningar:

- Vad finns det för möjligheter respektive problem vid förnyelseprojekt i stadsnära waterfrontområden och hur kan platsens attraktion och användbarhet samtidigt bibehållas/ökas?
- Hur har waterfrontutvecklingen sett ut i Norra Älvstranden i Göteborg samt i HafenCity i Hamburg?

## 2 Teoretiska utgångspunkter

### 2.1 Faktorer som påverkar utvecklingen i waterfrontområden

#### 2.1.1 Globala, regionala och lokala dynamiker

Omvandlingsutvecklingen av hamn- och waterfrontområden har varit nära förknippat med en världsomfattande ekonomisk omstrukturering, en teknisk förändring inom sjöfart och lasthantering samt ökad konkurrens mellan städer i en global hierarki. Waterfronts speglar globaliseringsprocesserna och har blivit platser för arbete, boende och rekreation som ofta gynnar den "kreativa klassen" i kunskapsbaserade samhällen.<sup>11</sup>

Waterfrontområden är platser där förändringar och olikheter blir tydliga i omvandlingen mellan industrialisering, avindustrialisering och postindustrialisering. Waterfrontområden främjar processer för att omvandla städer i riktning mot ett postindustriellt samhälle. De interagerar med andra städer, är ofta nav för lokala ekonomier och är viktiga influenser för sociokulturella förändringar och rumsliga omstrukturingsprocesser. Den nuvarande omvandlingstrenden präglas av rumsliga och sociala skiftningar från industrialisering till kunskapsbaserade ekonomier och ett postindustriellt samhälle.<sup>12</sup> Utbildning och innovation är avgörande för ekonomisk tillväxt. Det är därför viktigt att utbildnings- och forskningsinstitutioner involveras i planeringsprocesserna för förnyelse och ekonomisk utveckling. Stadsförnyelse är en långsiktig process och är icke-linjär; strategin måste vara flexibel så att den kan ändras i takt med förändrade yttre krafter.<sup>13</sup>

Globaliseringsprocesser är skalprocesser och därmed har skala och nätverk blivit viktiga aspekter av samtida samhällsplanering. En viktig aspekt av waterfrontförnyelse är en medvetenhet om att förändringen verkar på olika skalnivåer. Orsaken till att ett område blivit övergivet till en början var främst på grund av den internationella och tekniska utvecklingen, men förnyelse ska betraktas som en kombinerad verkan av både top-down och bottom-up rörelser. Tekniska innovationer, globala och politiska händelser samt företags beteenden är alla företeelser med ett top-down inflytande på förändringen i varvsindustrin.<sup>14</sup>

Politiker och statliga myndigheter, med sina olika intressen, är involverade i omvandlingen i waterfronts på nationell, regional och lokal nivå. Myndigheter i förnyelseprojekt ska representera och tjäna allmänhetens intresse, inom vilket det ofta finns olika intressen bland närboende, lokala arbetare, invånare från andra håll i regionen och besökare.<sup>15</sup>

För att förstå historiska geografiska mönster av stadens och hamnens relationer kan några stadier i utvecklingen för waterfrontområden identifieras; strategisk uppväxt, industrialisering, avindustrialisering och förnyelse. Enligt denna modell är förändringar i ekonomiska förhållanden och ny teknisk utveckling de primära krafterna som gett upphov till nya rumsliga och funktionella relationer mellan hamnen och staden. Varje förnyelseprojekt är del av en större process för stadsförnyelse och fokuserar ofta på socioekonomiska och politiska mål för att

<sup>11</sup> Desfor et al (2011), *Transforming Urban Waterfronts - fixity and flow*, s 73f.

<sup>12</sup> Ibid, s 75.

<sup>13</sup> Cadell et al (2008), *Regeneration in European cities - Making connections*, s 44.

<sup>14</sup> Bunce, Desfor (2007), *Introduction to "Political ecologies of urban waterfront transformations"*, s 255.

<sup>15</sup> Desfor et al (2011), *Transforming Urban Waterfronts - fixity and flow*, s 303.

skapa arbetstillfällen. Waterfrontområden har varit fokus för stadsomvandling i århundraden och kommer att fortsätta att vara det.<sup>16</sup>

### 2.1.2 Konkurrens mellan städer

Huvudfokus för stadens verksamhet är oftast inte längre att tillhandahålla tjänster för stadens invånare, utan fokus ligger på stadens övergripande välstånd och dess förmåga att locka till sig jobb och investeringar. Dessa genomgripande förändringar i var städernas fokus ligger har lett till att stadens verksamhet kan beskrivas som entreprenöriell. En viktig konsekvens av globaliseringen är en medvetenhet om att det finns konkurrens mellan städer på en global skala, om att vara attraktiva för internationella investeringar och därmed uppkommer ett större behov av att särskilja sin stads sociala, kulturella och miljömässiga karaktär.<sup>17</sup> Exempelvis kan förändringar som förbättrar livskvaliteten och miljön vara av en betydande vikt för sysselsättning och företagsskapande och ofta är framgången av ett förnyelseprojekt beroende av antalet av nya arbetstillfällen som projektet för med sig.<sup>18</sup>

Stadsplaneringsmetoder som bygger på att maximera den ekonomiska potentialen i fastigheter har fått en allt viktigare roll i förnyelseprojekt i waterfrontområden och drivs allt oftare av offentlig-privata partnerskap.<sup>19</sup> Detta visar på ett ökat engagemang från lokala myndigheter till att fokusera på åtgärder som stimulerar den lokala ekonomiska utvecklingen. Denna typ av samarbete är förknippad med en organisatorisk och institutionell förskjutning från government till governance där fokus ligger på förmågan att skapa arbetstillfällen och locka investeringar. Allteftersom marknadspolitiken blir dominerande avsätter fler och fler stadsmyndigheter stora budgetar för reklam och marknadsföring av staden som en gynnsam miljö för företag och fritid. Denna marknadsföring av plats syftar ofta till att omdefiniera och ombilda staden. Staden kan ses som en mängd bilder och representationer och att ändra en stads struktur, och därmed platsens bilder och representationer, är ett sätt att ge exempelvis gamla industristäder en ny identitet anpassad till behoven som finns i en globaliserad ekonomi och på så sätt säkra en ny ekonomisk roll för platsen.<sup>20</sup> Offentlig-privata partnerskap är kopplade till ett skifte i den offentliga politiken från direkt inblandning till indirekta riktlinjer. Offentlig-privata partnerskap bör arbeta tillsammans för den övergripande förbättringen av stadens funktioner och liv. Stadsförnyelse syftar ofta till att förbättra städer, genom att återuppliva hela stadsstrukturen. Kunskaps- och företagsparker är ofta resultatet av offentlig-privata partnerskap för hållbar förnyelse och är ofta en viktig del i den socioekonomiska utvecklingen.<sup>21</sup>

Det kan noteras en förskjutning från nationellt till lokalt styre som manifesteras inom stadsplaneringen som fastighetsledd utveckling och präglas av marknadsföring av staden. Ibland sker denna förskjutning i strävan efter hållbarhet, men ofta görs det endast för att främja den ekonomiska konkurrenskraften.<sup>22</sup>

Övergången från statligt styrd planering i allmänhetens intresse, ofta tillsammans

<sup>16</sup> Hoyle et al (1988), *Revitalising the waterfront*, s 39.

<sup>17</sup> Hubbard (1996), *Urban Design and City Regeneration: Social Representations of Entrepreneurial Landscapes*, s 1441f.

<sup>18</sup> Mega (2000), *Cities inventing the civilisation of sustainability: an odyssey in the urban archipelago of the European Unions*, s 231.

<sup>19</sup> Desfor et al (2011), *Transforming Urban Waterfronts - fixity and flow*, s 12.

<sup>20</sup> Hall, Hubbard (1998), *The entrepreneurial city - geographies of politics, regime and representation*, s 4ff.

<sup>21</sup> Mega (2000), *Cities inventing the civilisation of sustainability: an odyssey in the urban archipelago of the European Unions*, s 230f.

<sup>22</sup> Desfor et al (2011), *Transforming Urban Waterfronts - fixity and flow*, s 307f.



med statligt ägande av mark, till att planeringen alltmer görs med privata sektorns intressen i centrum leder till en "spekulativ konstruktion av plats". Denna syn på stadsförvaltning, som bygger på offentlig-privata partnerskap, marknadsföring och konsumtionsinriktade projekt, präglas av en entreprenöriell syn på förvaltning av staden. Waterfrontförnyelse idag sker i ett samhälle med ökad kapitalrörlighet och ökad konkurrens mellan städer.<sup>23</sup>

## 2.2 Sammanhang och nyckelfrågor för waterfrontförnyelse

### 2.2.1 Waterfrontområdet och dess stad

Waterfrontområden är ofta strategiska områden för stadsplaneringen eftersom deras funktion har direkt eller indirekt påverkan på bilden av platsen, exempelvis som kuststad. Dessa områden påverkar också den socio-ekonomiska bilden, waterfronts tenderar att husera områden med dyra bostäder och gentrifiering som följd av detta. Städers formella organisation, infrastrukturella mönster, täthet och skala är viktiga aspekter både socialt, ekonomiskt och politiskt. Stadsförnyelse är en process för att ge sociala, ekonomiska och miljömässiga värden till ett område genom att skapa dess identitet och funktion i stadsmiljön. En övergripande förnyelseplan bör planeras utifrån dess inverkan på hela staden, eller även en större region, och inte bara ses som ett exploateringsprojekt. De lokala myndigheterna som ansvarar för staden och dess framtida framgång bör därför vara direkt ansvariga för planen. Även om stadsförnyelseprojekt berör en rad olika aspekter, är just ekonomisk framgång hos projektet kritisk eftersom det är detta som skapar de resurser som behövs för att genomföra alla andra aspekter. Emellertid kan en hållbar förnyelse inte ske isolerat från en lyckad ekonomisk utveckling.<sup>24</sup>

Waterfrontområden har betydande kulturella, historiska och symboliska, ekologiska och ekonomiska värden för städerna och deras omvandlingar medför möjligheter, utmaningar och problem. Förnyelseprojekt i waterfrontområden, i samband med den förändrade ekonomiska karaktären av hamnstäder, är en av de mest utbredda och betydelsefulla av dessa möjligheter. De rumsliga och ekonomiska utmaningar som stadsförnyelse i waterfrontområden representerar är betydande. För det första behövs en ny bedömning av vilka lokaliseringsskrav som finns i hamnarna och på vilka sätt de ska byggas. För det andra krävs det en ny utformning av bebyggelsen i syfte att skapa bättre miljöer för människor som bor och arbetar där. För det tredje måste de generera nya stimulanser för den fortsatta tillväxten av regioner och nationer. Kritiska faktorer i denna process är hur pass snabb responsen på ny teknisk utveckling är, både i hamnar och städer, den ekologiska miljön och de ekonomiska och politiska influenser som ligger bakom den fysiska och sociala förändringen.<sup>25</sup>

Varje stad är mer än summan av dess innevånare och platser; staden kan ses som de ackumulerade konsekvenserna, både synergier och konflikter, av ett stort antal beslut. Relationer, likheter och skillnader, kulturer, religion och historia bidrar till en stad. En stads struktur är föremål för både dess natur och dess kultur och är resultatet av hur dessa samverkar. Hållbar utveckling påverkas av alla beslut som tas på alla nivåer i samhället och det blir allt viktigare att analysera samspelet mellan olika drivkrafter och samhällsintressen. På grund av de komplicerade

<sup>23</sup> Harvey (1985), *The urbanization of capital*, s 76f.

<sup>24</sup> Cadell et al (2008), *Regeneration in European cities - Making connections*, s 43

<sup>25</sup> Hoyle et al (1988), *Revitalising the waterfront*, s 3.

samspel som kan finnas så är det även viktigt att ta hänsyn till de länkar och flöden, maktförhållanden och sociala synergier som finns mellan naturen och samhället. Urban demokrati där medborgarna är delaktiga i planeringsprocessen är en nyckelfaktor för en stads existens och för dess förmåga till hållbarhet. Därför bör medborgarna omvandlas från att vara enbart användare och konsumenter till att vara aktörer och deltagare i stadsförvaltningen. En viktig del av detta är att det finns ett kunskapsutbyte med den lokala befolkningen som kommer att påverkas av planeringen samt även forskare och experter som besitter teknisk kunskap. Exempelvis är att främja konst och kultur i städer ett tillfredsställande och ändamålsenligt medel för delaktighet och samverkan.<sup>26</sup>

Städer och hamnar är ofta funktionellt separerade. Men waterfrontområden i städer genomgår en förändring och får en ny karaktär då området får en ny markanvändning. Waterfrontområdet blir mer tillgängligt och attraktivt för allmänheten då exempelvis maritima museer, akvarier, restauranger, parker och marinor ersätter övergivna lagerlokaler och nergångna kajer. Utvecklingen som noterats i stadens waterfrontområden ger en möjlighet för staden att få omvandla stora områden centralt lokaliserad mark. En övergripande planering som omfattar hela waterfrontområdet är den önskade metoden för att genomföra ett lyckat förnyelseprojekt. Att genomföra en sådan övergripande plan i praktiken omfattas av flera problem. En utmaning är att hela waterfrontområdet oftast inte utryms på en gång och en successiv utflyttning leder då inte sällan till en sporadisk utveckling. Ett flertal markägare i området utgör ett annat hinder för att genomföra en övergripande strategi. Även i det fall då det enbart finns en markägare så blir utmaningen att hitta ett bolag som är villigt och har möjlighet att omforma waterfrontområdet och förena området med staden.<sup>27</sup>

### 2.2.2 Att skapa en attraktiv och sammanhållen stad

Visionen om hållbara städer innefattar även en estetisk dimension. Det finns en växande enighet om behovet av en urban mix. En tät och kompakt stad, i motsats till den spridda staden, har fördelen att integrera strukturer och ge kortare avstånd mellan hem, arbete och fritid. De inbördes relaterade frågorna om täthet och kompakthet har konsekvenser för hållbarhet, däremot är "hög densitet" inte nödvändigtvis detsamma som "höga hus".<sup>28</sup> Kompakta fysiska strukturer i en stad gynnar möten mellan människor i städer och bidrar till mångfald och en levande stad. Jacobs är för en mångfald i planeringen och i arkitekturen hos byggnaderna i staden. Spontanitet och överraskningar behövs i stadsplaneringen, symmetri hör inte hemma i staden. Olika aktiviteter, som en blandning av boende, arbete och affärer bör integreras.<sup>29</sup> En stads struktur består av en blandning av användningsområden och för att lyckas hitta en lyckad kombination så är det betydelsefullt att vara medveten om de villkor som genererar mångfald<sup>30</sup>.

Under de senaste decennierna har utvecklingen av västerländska städer kommit att alltmer präglas av politiska mål, såsom integration, delaktighet och hållbarhet. För att uppnå dessa breda och svepande mål gällande rutiner och verktyg för planering

<sup>26</sup> Mega (2000), *Cities inventing the civilisation of sustainability: an odyssey in the urban archipelago of the European Unions*, s 232f.

<sup>27</sup> Hoyle et al (1988), *Revitalising the waterfront*, s 62f.

<sup>28</sup> Mega (2000), *Cities inventing the civilisation of sustainability: an odyssey in the urban archipelago of the European Unions*, s 233.

<sup>29</sup> Jacobs (1969), *The economy of cities*, 93ff.

<sup>30</sup> Bullivant (2012), *Masterplanning futures*, s 8.

och stadsutveckling krävs ett samarbete med många aktörer även utanför myndigheterna.<sup>31</sup> Decentralisering, delaktighet och tillväxt utgör förutsättningar för att lyckas möta de utmaningar som förändringar för med sig. Ett icke-deltagande samhälle är i sig ohållbart och medborgarinflytande är en gemensam nämnare för dagens omvandlingsprojekt. Myndigheter, företag, icke-statliga organisationer, universitet och medborgare bör alla vara del i processen för stadens framtid då det ger uttryck för en känsla av en vision och skapar en drivkraft för framtiden.<sup>32</sup>

Det finns ett inbördes samband mellan markanvändning och transporter vilket medför att det, för att skapa en hållbar stadsstruktur, är nödvändigt att skapa samordning mellan markanvändning- och transportplanering. För att ta reda på hur det inbördes sambandet i en stad ser ut bör den urbana rumsliga strukturen analyseras. Rumslig struktur kan definieras som en kombination av hur markanvändningen ser ut, dess densitet och den rumsliga utformningen av infrastrukturen. En hållbar stadsstruktur kan definieras som flerkärnig med god markanvändning och boendemiljöer med hög kvalitet som ska främja att stadens funktioner blir så självförsörjande som möjligt. Stadsförnyelseprojekt syftar till att återuppliva boendemiljöer i nergångna stadsområden genom att förbättra de miljömässiga, ekonomiska och sociala förutsättningarna. Markanvändning och transporter påverkar en persons sociala och ekonomiska aktiviteter, såsom boende, fritid, jobb och utbildning, och blir således ytterligare en nyckelfråga i utvecklingen av hållbara städer. Miljöproblemen i stad kan betraktas som oundvikliga konsekvenser av stadens rumsliga struktur och möjliga lösningar på dessa problem kan hittas genom att ändra dess rumsliga struktur. Det finns tre viktiga policyriktlinjer för att uppnå en integrerad strategi för markanvändning och transporter och därigenom en hållbar stadsstruktur. För det första; förbättring av hållbar tillgänglighet och hållbar rörlighet genom att knyta ihop stadsstrukturen och transportsystemet. För det andra; fördela markanvändningen för en integrerad strategi för markanvändning och transporter. Det handlar bland annat om att sörja för en god markanvändning för kollektivtrafiken, knyta samman transportnätverket med det befintliga eller att ta fram ett nytt system. För det tredje; att främja ett hållbart transportsystem, såtillvida att promenader och cykling främjas samt förhållanden som skulle kunna minska biltrafiken uppmuntras.<sup>33</sup>

<sup>31</sup> Smith & Ferrari (2012), *Waterfront regeneration: experiences in city-building*, s 74.

<sup>32</sup> Mega (2000), *Cities inventing the civilisation of sustainability: an odyssey in the urban archipelago of the European Unions*, s 234.

<sup>33</sup> Jang et al (2011), *Evaluating integrated land use and transport strategies in the urban regeneration projects toward sustainable urban structure: case studies of HafenCity in Germany and Shinagawa Station in Tokyo*, s 188ff.

## 3 Metod

### 3.1 Vetenskaplig ansats

Studien grundar sig i ett kulturgeografiskt tänkande i hur sociala relationer interagerar och förstärks av städer och regioners form och funktion samt i analyser av teorier och metoder som behandlar stadsplanering i waterfronts. Det övergripande tillvägagångssättet har i denna uppsats varit att belysa de ekonomiska, politiska, kulturella och fysiska processer som tillsammans påverkar stadsförnyelseprojekt i waterfrontområden. Genom att föra fram tidigare forskning om waterfront samt dess relation mellan geografisk, politisk-ekonomisk skala och sociala, rumsliga och ekologiska processer önskas syftet uppfyllas. Utifrån fallstudier på två utvalda hamnstäder görs en analys som sedan diskuteras och jämförs. Det som fokus har varit på under inläsningen av materialet är hur sammanlänkningen med staden fungerar och vad som påverkar en plats attraktivitet i den globala konkurrensen. Aspekter som påverkar framgången av ett waterfrontprojekt och vikten av att sätta förnyelseprojekt i sammanhang, och inte se dem som fristående projekt, lyfts fram.

Den generella metoden är främst induktiv till sin karaktär; det vill säga att material på ett undersökande sätt samlas in vilket blir utgångspunkten i studiens analys<sup>34</sup>. Induktion bygger således på empiri varifrån allmänna och generella slutsatser sedan dras. Eftersom det empiriska materialet som studeras är ändligt så går det inte att helt dra en hundra procentig slutsats men det är inte heller studiens syfte.<sup>35</sup> Utifrån studiens syfte var det intressant att göra en litteraturstudie och få inblick i ett så omfattande material som möjligt. Detta främst för att kunna få en bra överblick av forskningen på området och för att sedan kunna göra logiska och teoretiska diskussioner och kopplingar.

Fallstudier fokuserar på en eller möjligtvis några få fall av ett visst fenomen i syfte att ge en fördjupad redogörelse för händelser, relationer, erfarenheter eller processer som förekommer i det fallet. För att förstå en sak är det oftast nödvändigt att förstå många andra och framför allt hur de olika delarna hänger ihop. Fallstudiens tillvägagångssätt fungerar därför bra eftersom det ger större chans än exempelvis en enkätundersökning att gå in tillräckligt djupt för att nysta i komplexiteten i en viss situation. Syftet med fallstudier är att belysa det allmänna genom att studera särskilda fall i detalj och på så sätt kunna upptäcka hur de olika delarna påverkar varandra. En fallstudie ger möjlighet att förklara varför vissa resultat kan hända, mer än att bara ta reda på vilka dessa resultat är. I en fallstudie studeras hur händelser, processer och relationer inom ett fall påverkat resultat och utfall. Fallstudien jämför miljöer för att identifiera problem eller möjligheter och lära av likheter och skillnader mellan dem. Ofta anses fallstudier vara mest användbara när det gäller att tillhandahålla beskrivande redovisning av ett fall och mindre bra att använda till analyser eller utvärderingar.<sup>36</sup>

Geografiskt avgränsade städer och waterfronts finns och för att förstå och studera det breda spektrum av litteratur som finns om urbana waterfronts finns ett behov att förena synen på waterfrontområden som abstrakta platser med mer rika och varierande vardagliga erfarenheter vi har med dem. Med förförståelse menas att vi

<sup>34</sup> Gren & Hallin (2003), *Kulturgeografi - en ämnesteoretisk introduktion*, s 34.

<sup>35</sup> Thurén (1991), *Vetenskapsteori för nybörjare*, s 19f.

<sup>36</sup> Denscombe (2010), *The Good Research Guide: For Small-Scale Social Research Projects*, s 52ff.

inte enbart uppfattar verkligheten genom våra sinnen utan att även tolkning har en stor del i detta. Förförståelse är däremot inte endast relaterat till hermeneutiker utan påverkar även positivisterna. Allt som vi upplever tolkar vi och oftast så har vi fördomar eller förutfattade meningar som påverkar våra värderingar. Därmed inte sagt att det behöver vara något fel med förförståelse, ibland kan den leda oss fram till slutsatser som vi i början av ett undersökningsprojekt inte hade trott att vi skulle dra.<sup>37</sup>

Uppsatsens undersökningsområde är geografiskt avgränsat till hamnstäderna Göteborg, där Norra Älvstranden granskas och jämförs med ett liknande projekt; HafenCity i Hamburg. Göteborg valdes på grund av intresse för hur utvecklingen av området på norra sidan om älven samspelar med stadens centrum och HafenCity i Hamburg valdes utifrån att Göteborgs stad som inspiration för projektet har varit på studiebesök där samt att en jämförelse med HafenCity var intressant då det är ett liknande stadsutvecklingsprojekt i waterfrontområde med citynära läge som pågått under senare år, och fortfarande pågår. Dessutom finns det en likhet mellan dessa städer på det sätt att de är näst största stad men ej huvudstäder i sina respektive länder och båda städerna är gamla sjöfarts- och handelsstäder med hamnindustri och till viss del fortfarande är aktiva hamnstäder. På grund av tidsbegränsning har kompletterande metoder (se vidare under rubrik 3.2.2), som exempelvis intervjuer i fokusgrupper, inte använts i denna studie.

## **3.2 Metoddiskussion**

### **3.2.1 Reliabilitet, validitet och generaliserbarhet**

Reliabilitet handlar om tillförlitlighet; att samma undersökningsmetod ska kunna upprepas av andra personer. Desto närmare resultatet en upprepad undersökning skulle komma desto högre är reliabiliteten. Om samma metoder används av andra personer och dessa kommer fram till samma resultat så är resultaten intersubjektivt testbara. Eftersom både teoridelen och resultatdelen i denna uppsats baseras på litteraturstudier, och att studera dessa upprepade gånger borde ge liknande resultat, så torde reliabiliteten vara relativt hög. Validitet innebär att man har undersökt det som ska undersökas.<sup>38</sup> En annan aspekt av validitetsbegreppet är generaliserbarheten i en undersökning. Generaliserbarheten är den omfattning i vilket resultatet är generaliserbart till andra liknande platser och sammanhang. En svaghet med fallstudier är att det är svårt att veta hur pass representativt fallet är eller om resultaten är helt unika för de särskilda omständigheterna i det undersökta fallet. Utifrån den gjorda undersökningen kan några generaliseringar för waterfrontområden med liknande förutsättningar göras. Samhällsplanering och stadsförnyelse påverkas av förändrade yttre krafter och är en icke-linjär process, därför är de slutsatser som dras i denna uppsats giltiga men till viss del är de färskvara. Det gäller att vara medveten om att även om ett falls egenskaper i vissa avseenden är unika, är det ett av sitt slag och inte nödvändigtvis överförbara. I vilken utsträckning resultaten från fallstudien kan generaliseras till andra exempel i samma kategori av fall beror på hur långt fallstudiemiljön liknar andra. En svaghet med fallstudien som undersökningsmetod är alltså trovärdigheten i generaliseringar gjorda från dess resultat.<sup>39</sup>

<sup>37</sup> Thurén (1991), *Vetenskapsteori för nybörjare*, 53 ff.

<sup>38</sup> Thurén (1991), *Vetenskapsteori för nybörjare*, s 22.

<sup>39</sup> Denscombe (2010), *The Good Research Guide: For Small-Scale Social Research Projects*, s 60ff.

### 3.2.2 Alternativa och kompletterande metoder

Miljöpsykologi är ett perspektiv på individens relation till fysisk miljö. Detta är intressant att tillämpa på samhällsplaneringsfrågor eftersom den fysiska miljön påverkas av samhällsplaneringen. Effekterna av planeringen är beroende av hur individer uppfattar, berörs av och reagerar på förändringar.<sup>40</sup> En annan typ av information som man därför skulle kunna undersöka i fråga om waterfronts är av förstahandskaraktär, uppgifter från personer som använder och påverkas av området. Detta innebär intervjuer och detaljerade muntliga berättelser, men också undersökningar i form av exempelvis mental kartläggning från områdesanvändarna. En annan metod som skulle kunna ge liv och berika analysen av waterfronts är förstahandsobservation och deltagandeobservation av livet för områdesanvändarna. Ur detta perspektiv blir waterfrontområdet än mindre enbart en abstrakt bild eller process.<sup>41</sup> Beroende på vad som undersöks; exempelvis olika projektdeltagares åsikter om processen eller områdesanvändares åsikter om områdets transportmöjligheter så kan olika typer av intervjuer användas. I det första fallet torde det vara mer intressant med individuella intervjuer och i det andra fallet kan man med fördel använda fokusgrupper. Det skulle ge insikt i de olika åsikter som gruppdeltagarna har avseende en viss fråga samt deras samspel och dialog över den frågan.<sup>42</sup>

En av styrkorna med fallstudier är att en rad olika källor, olika typer av data och en rad olika forskningsmetoder, som är lämpliga för att undersöka relationer och processer som är av intresse i studien, kan användas i undersökningen. Dessa val tas utifrån studiens omfattning och hur mycket tid som finns till hands. Litteraturstudierna skulle exempelvis kunna kombinerats med observation av händelser i fallstudiemiljön, dokumentation från officiella möten samt informella intervjuer i fokusgrupper. Fallstudiens tillvägagångssätt främjar användning av flera datakällor, vilket i sin tur underlättar verifiering av data genom triangulering.<sup>43</sup>

### 3.3 Källor och källkritik

Den litteratur som använts har främst hittats med hjälp av Google, Google Scholar samt Göteborgs Universitets sökmotor Gunda och relevanta databaser (främst Science Direct och Taylor & Francis), men även litteratur som träffats på under tidigare studier på Göteborgs och Stockholms universitet har använts. Ytterligare litteratur och artiklar har hittats genom referenslistan i relevant och använd litteratur.

En av de största metodologiska problemen i alla typer av sociala studier är frågan om konsensus; ingen etnisk eller kulturell grupp eller samhälle är homogen. Den består av enskilda människor och därför skiljer sig deras egenskaper, erfarenheter och värderingar åt. Detta gäller även forskarens personliga åsikter och uppfattningar och detta är det viktigt att vara medveten om för att inte studiens resultat ska påverkas. Det är emellertid svårt att helt friställa sig från den förståelse som finns angående studieobjektet. Resultaten påverkas av vilka empiriska data som undersöks och analysen påverkas undermedvetet av den rådande världsbilden. Det är även intressant att ha i åtanke var (geografiskt) kunskapen kommer ifrån då det

<sup>40</sup> Aura (1984), *Inför morgondagens stad: miljöpsykologi för en mänskligare samhällsplanering*, s 21f.

<sup>41</sup> Gren & Hallin (2003), *Kulturgeografi - en ämnesteoritisk introduktion*, s 36f.

<sup>42</sup> Flowerdew & Martin (2005), *Methods in human geography*, s 129.

<sup>43</sup> Denscombe (2010), *The Good Research Guide: For Small-Scale Social Research Projects*, s 52ff.

har betydelse för hur kunskapen ser ut. Förförståelsen, det teoretiska ramverket och tidigare forskningsresultat har även format hur resultaten tolkas och i vilket sammanhang de infogas.<sup>44</sup>

Det källkritiska förhållningssättet är att en användning av sakliga och publicerade källor har eftersträvats. De källor som använts är främst vetenskaplig litteratur och artiklar samt rapporter och utredningar från myndigheter. I de fall där det varit möjligt har primärkällan använts för att få en så hög trovärdighet och tillförlitlighet som möjligt i de referenser som använts i studien.

<sup>44</sup> Gren & Hallin (2003), *Kulturgeografi - en ämnesteoretisk introduktion*, s 41f.

## 4 Presentation av casen

### 4.1 Norra Älvstranden i Göteborg

#### 4.1.1 Områdets historia

Göteborg är den näst största staden i Sverige och har den ledande hamnen i Skandinavien. Göteborgs stad är strategiskt grundat på den plats där Göta Älv förbinder inlandsvattnet från Väneren med havet; Skagerak och Nordsjön. Göteborg grundades år 1621 på den södra sidan av floden och staden var avsedd att vara en port för svensk handel västerut och en militär postering. Göta Älv delar staden och på sjuttonhundratalet var varvsindustrin lokaliserad på den södra älvstranden strax utanför stadsmuren. Den teknologiska utvecklingen på artonhundratalet gjorde att varvsindustrins efterfrågan på utrymme förändrades. Den södra älvstranden blev för smal för att rymma den nya varvsverksamheten och därför hade skeppsvarven och de angränsande mekaniska verksamheterna börjat flytta till ledig mark som fanns på den norra älvstranden (den södra stranden på ön Hisingen). Tre stora varv var etablerade i området; Götaverken, Lindholmen och Eriksberg. Göteborgs centrum och Hisingen blev år 1874 permanent sammanfogade av en bro; Hisingsbron.<sup>45</sup>

Fram till mitten av 1970-talet fanns en av världens ledande varvsindustrier i Göteborg, därefter förändrades varvsindustrin helt på grund av den globala varvsindustrikrisen. Samtliga varv, som var belägna på norra älvstranden, stängdes och många människor blev arbetslösa. Marken övergick till den svenska regeringen som upprättade en ny organisation för att förvalta marken, Svenska Varv (Swedeyard), vilket medförde att två parter ägde större delen av området; den svenska regeringen som genom Swedeyard ägde varvsmarken och Göteborgs stad som genom hamnmyndigheten ägde hamnarna.<sup>46</sup> De gamla industriområdena blev sanerade för att sedan kunna omvandlas för att passa andra verksamheter. Sedan dess, under en 30-års period, har området successivt genomgått en förnyelse med det officiella syftet att skapa en god blandad stad med högkvalitativa bostäder, kunskapsbaserad verksamhet och rekreationsområden. Stadens fokus har varit att attrahera företag, exempelvis inom IT, fordonsindustri, TV och film, samt att upprätta ett kunskapscenter som är kopplat till stadens universitet.<sup>47</sup>

Folkmängden i Göteborg har ökat varje år under 2000-talet, till följd av såväl ett positivt födelseöverskott som ett positivt flyttnetto, och folkmängden förväntas att fortsätta att öka även i framtiden. Ökad befolkning betyder ökad efterfrågan på bostäder och trycket på det befintliga bostadsbeståndet är stort i Göteborg. Det behövs en storsatsning på bostadsbyggande för att kunna tillfredsställa behovet av bostäder.<sup>48</sup> En utmaning för Göteborgs stadsexpansion är att förtäta staden på ett miljömässigt hållbart sätt som samtidigt knyter samman staden över älven. För att behålla känslan av en sammanhängande stad så är visionen att man bygger på ett sätt som blir en fortsättning på den gamla innerstaden. Vision Älvstaden, som är antagen av kommunfullmäktige, ska ligga till grund för stadens fortsatta arbete med att planera och utveckla centrala Göteborg utmed älven.<sup>49</sup>

<sup>45</sup> Öhrström (2004), *Urban processes and global competition : enabling factors for mutual urban and economic development at Norra Älvstranden in Göteborg*, s 41ff.

<sup>46</sup> Ibid s 44f.

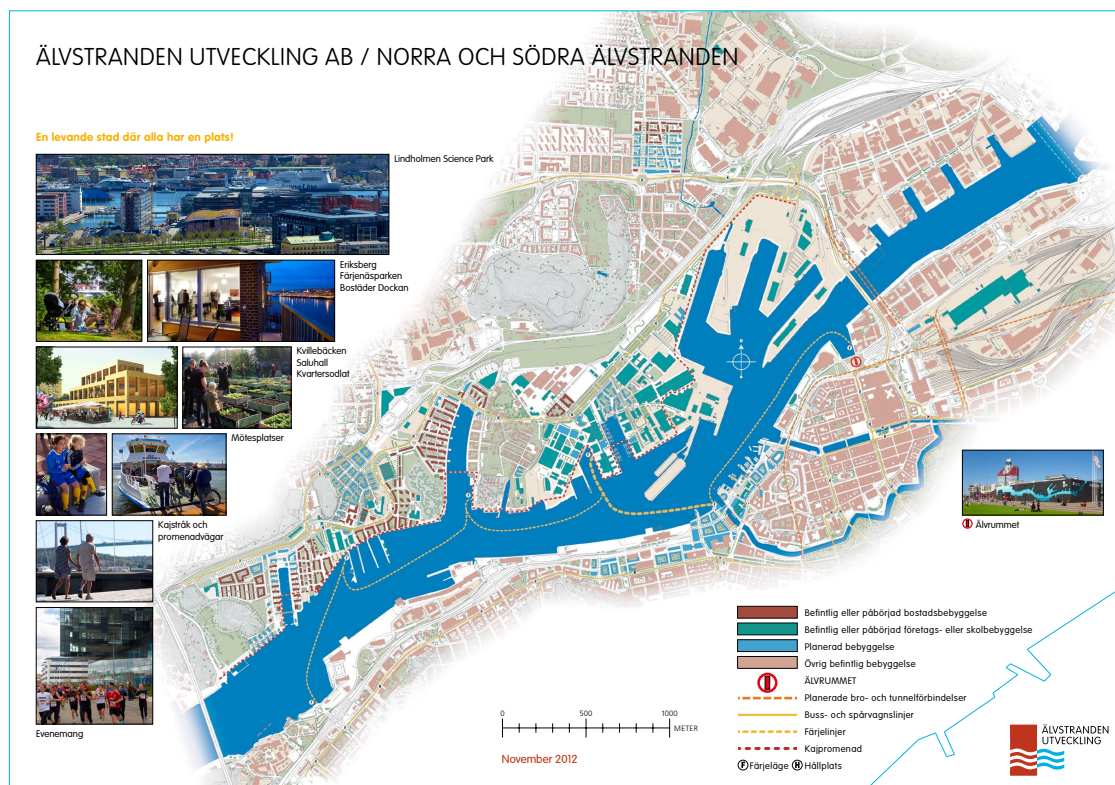
<sup>47</sup> Smith & Ferrari (2012), *Waterfront regeneration: experiences in city-building*, s 73f.

<sup>48</sup> Göteborgs Stad (2012), *Bostadsbyggandet i Göteborg*, 18ff.

<sup>49</sup> Göteborgs Stad (2012), *Vision Älvstaden*, s 11f.



## 4.1.2 Översikt case-området



Figur 1 Översiktskarta över Norra Älvstranden i Göteborg, med transportnät<sup>50</sup>

På grund av den fysiska barriär som orsakas av Göta Älv, ansågs området på norra älvstranden vara avlägset från centrum trots att det egentligen geografiskt sett var centralt beläget i Göteborg. Under andra halvan av 1980-talet började Göteborgs stadsbyggnadskontor arbetet med en ny översiktsplan för området. Arbetet präglades av att staden på den tiden började tänka på dess framtid som en helhet och kom fram till att Göteborg var tvungen att ändra riktning från en "industristad" till en "kunskapsintensiv stad".<sup>51</sup> År 1985, uppgav stadsfullmäktige i Göteborg att de inre stadskajsområdena på båda sidor av älven representerade en stor möjlighet för framtida tillväxt och att det var strategiskt viktigt att undersöka långsiktiga planer för att förbättra förbindelserna mellan norra älvstranden och stadens centrum. Det fanns en tanke i utvecklingsplanen om att främja utvecklingen av "den goda staden" och visionen var ett stadsområde med älven i fokus som skulle vara öppet för alla invånare, där det skulle vara trevligt att bo, arbeta, tillbringa sin fritid och besöka kulturella evenemang. Målet var en hel stadsdel med butiker, kyrkor, skolor och restauranger.<sup>52</sup> Barriären skulle överbyggas med nya färjelinjer, nya trafikleder och spårvagnslinjer. År 1990 etablerades Älvsnabbenfärjorna, som trafikerar sträckan Lilla Bommen - Rosenlund - Lindholmospiren - Slottsberget - Eriksberg - Klippan och tillbaka. Utöver en utvecklad färjetrafik var det planerat att en spårvagnslinje skulle inrättas för att förena Norra Älvstranden och stadens centrum.<sup>53</sup>

<sup>50</sup> www.alvstranden.com, hämtat 2013-09-02.

<sup>51</sup> Cadell et al (2008), *Regeneration in European cities - Making connections*, s 31f.

<sup>52</sup> Öhrström (2004), *Urban processes and global competition : enabling factors for mutual urban and economic development at Norra Älvstranden in Göteborg*, s 46ff.

<sup>53</sup> Öhrström (2004), *Urban processes and global competition : enabling factors for mutual urban and economic development at Norra Älvstranden in Göteborg*, 92.

De första idéerna för området, som presenterades i mitten av 1980-talet visade på en ganska konventionell plan för bostäder. Men den ekonomiska nedgången stoppade processen och gav mer tid för diskussioner. Den lokala planeringsmyndigheten inledde skapandet av en ny översiktsplan för Norra Älvstranden som inkluderade både företag och bostäder och var tänkt att utvecklas med beaktande av sin ursprungliga identitet. Planen visade på en vision om att skapa en multifunktionell stad med en blandning av bostäder, arbetsplatser, privat och offentlig service, kultur, fritidsaktiviteter och kollektivtrafik. Eftersom många människor blev arbetslösa till följd av nedläggningen av varven var behovet av ersättningsjobb akut, var ett mål att hitta sätt att återupprätta små- och medelstora företag i de gamla varvsområdena och att återanvända stora byggnadskonstruktioner i området.<sup>54</sup>

Efter en långsam start tog ombyggnaden av Norra Älvstranden, som en exklusiv mixed-use stadsdel med bostäder, utbildningsmöjligheter, en vetenskapspark och en tillgänglig waterfront, fart på 1990-talet. Vid den tidpunkt då planen är beräknad att vara färdigställd, omkring år 2025, kommer området att ha cirka 13 000 invånare, cirka 40 000 personer kommer att arbeta där och dessutom kommer det att finnas cirka 13 000 studenter. Området beräknas därför att bli en viktig del i centrala Göteborg och, ännu viktigare, är en av de viktigaste drivkrafterna för den regionala ekonomin.<sup>55</sup> För att informera och öka medvetenheten om projektet och Göteborgs stadsutveckling finns Älvrummet där det finns information, seminarier, föreläsningar och debatt om ämnen har med utvecklingen av områdena kring och i närheten av älvstränderna att göra.<sup>56</sup>

#### 4.1.3 Översiktsplanen och dess process

”Längs älvstränderna växer staden över älven”<sup>57</sup>

Visionen för förnyelsen av Norra Älvstranden har förändrats kraftigt under åren, beroende på vem som har ansvarat för området och även på mer övergripande ekonomiska förutsättningar. Det var inte förrän Göteborgs stad tog fullt ansvar för planeringen som en hållbar strategi successivt vuxit fram. När varvsindustrin kollapsade i mitten av 1970-talet, togs varven över av ett statligt ägt företag; Swedeyard. Således blev Swedeyard huvudägaren i Norra Älvstranden. Även om Göteborgs hamnmyndighet fortfarande ägde hamnarna så var Swedeyard i första hand ansvariga för att besluta vad man ska göra med området.<sup>58</sup>

Upprättandet av visioner och mål har gjorts med hjälp av arkitekttävlingar och diskussioner med planerare och arkitekter från Sverige och utlandet. Zonindelningsförordningar har utarbetats för att se till att tillräckligt med utrymme reserveras för privat och offentlig service i de flesta byggnader på gatunivå.<sup>59</sup> En omfattande övergripande plan, med detaljerade planer för varje kvarter, blev klart år 1989, men varken staden eller Swedeyard hade resurser att genomföra den. Dessutom såg Swedeyard (och dess efterföljare, det statligt ägda investmentbolag Celsius) Norra Älvstranden som enbart en potentiell markexploateringsaffär och var tveksamma till att börja investera i ett område med ett dåligt rykte. På grund av

<sup>54</sup> European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions (1996), *Innovations for the improvement of the urban environment: Austria–Finland–Sweden*, s 233.

<sup>55</sup> Cadell et al (2008), *Regeneration in European cities - Making connections*, s 26.

<sup>56</sup> <http://www.alvstranden.com/alvrummet/>, hämtat 2013-09-02.

<sup>57</sup> <http://www.alvstranden.com/den-nya-staden/>, hämtat 2013-09-02.

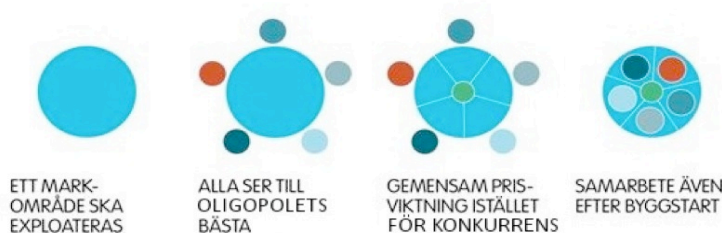
<sup>58</sup> Cadell et al (2008), *Regeneration in European cities - Making connections*, s 31.

<sup>59</sup> European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions (1996), *Innovations for the improvement of the urban environment: Austria–Finland–Sweden*, s 232f.

bank- och finanskrisen i Sverige i början av 1990-talet överförde Celsius sin mark på Norra Älvstranden till Göteborgs stad för en symbolisk summa. Staden ägde därefter hela området och det fanns då möjlighet att börja genomföra visionen för Norra Älvstranden. En plats som man ansåg skulle spela en viktig roll i ompositioneringen av Göteborg som en kunskapsintensiv stad för framtiden.<sup>60</sup>

År 1998 fördes all mark på norra Älvstranden över till ett utvecklingsbolag, *Norra Älvstranden Utveckling AB* (NUAB), som helt ägs av Göteborgs stad men har sin egen styrelse. Bolagets uppgift var att driva igenom ombyggnaden av Norra Älvstranden och att göra det på ett sätt som inte skulle kosta staden några pengar. Företaget drivs likt ett privat företag vilket var en förändring inom svensk samhällsplanering. I Sverige har den offentliga sektorn varit van vid att planera och leverera stadsplaneringsprojekt. Men efter den svenska finanskrisen stod det klart att den framtida utvecklingen måste vara mycket mer marknadsorienterad särskilt om den privata sektorns investeringar skulle attraheras. Göteborgs stadsbyggnadskontor har däremot gett ett antal övergripande riktlinjer, som exempelvis att bostadshus i vissa områden måste utformas för att tillåta detaljhandelsverksamhet på bottenvåningen.<sup>61</sup> NUAB drivs, som följd av ett politiskt beslut, utan några subventioner. Företaget investerar i infrastruktur och utvecklar verksamheter, byggnader och hus i nära samarbete med aktörer som planerar etablering i området. Det ger ett starkt ekonomiskt incitament till NUAB, som äger marken samt leder och övervakar byggandet, som även får del av vinsten när slutprodukterna säljs. Vinsten återinvesteras i infrastruktur och i utvecklingen av nya projekt. De viktigaste arbetsinstrumenten för företaget är nätverkande, nära samarbete och dialoger med potentiella aktörer. Omvandlingen är inte bara en stadsplaneringsansträngning utan även en socialrumslig process mellan det nya och det befintliga. Denna nya organisationsform kallas Älvstrandsmodellen.<sup>62</sup>

## ÄLVSTRANDSMODELLEN



Figur 2 Illustration över Älvstrandsmodellen<sup>63</sup>

Älvstrandsmodellen bygger på samverkan, gemensamma målbilder och gemensamt ansvar. Grundprincipen är att de olika aktörerna in i det sista inte ska veta vilka

<sup>60</sup> Cadell et al (2008), *Regeneration in European cities - Making connections*, s 31.

<sup>61</sup> Cadell et al (2008), *Regeneration in European cities - Making connections*, s 33ff.

<sup>62</sup> Smith et al (2012), *Waterfront regeneration: experiences in city-building*, s 75f.

<sup>63</sup> Ibid, hämtat 2013-08-31.

bygglotter de får ansvaret för, detta för att de ska fokusera på att få till bästa möjliga planering av området som helhet.<sup>64</sup>

En av de avgörande faktorerna i den efterföljande utvecklingen av Norra Älvstranden var beslutet att lokalisera en rad utbildnings- och yrkesutbildningsverksamheter i området. År 1994 öppnade Chalmers tekniska högskola ett andra campus på Norra Älvstranden, trots extrakostnader som skapades för att kunna driva verksamhet på ytterligare en plats i Göteborg. På senare tid har Chalmers och Göteborgs universitet gemensamt satt upp ett IT-universitet i den del av området som har blivit ett viktigt "kunskapscentrum" för hela stadsregionen; Lindholmen. Där finns en företagsinkubator och ett kunskapscenter. Ericsson ERV flyttade till Lindholmospiren och bildade därmed kärnan i ett IT-kluster bredvid kunskapscentrumet. Sedan dess har flera andra stora företag har följt Ericsson till området. De två första initiativtagarna bakom IT-klustret, Chalmers och Ericsson, hade ett tydligt och gemensamt intresse av att göra Göteborg till en framgångsrik kunskapsintensiv stad i den globala konkurrensen. Denna gemensamma syn var även kärnan i stadsfullmäktiges vision för Norra Älvstranden.<sup>65</sup>

Nära samarbete mellan ledande industriföretag, tekniska högskolor och NUAB har bidragit till att förvandla en vision till en ekonomisk verklighet. Norra Älvstranden ska emellertid inte bara tillhandahålla en attraktiv och trivsamt arbetsmiljö för dem som är verksamma inom kunskapsindustrin, utan även områdets bostadsområden är utformade för att locka dem också. Genom att öka områdets popularitet har det visat sig vara mycket attraktivt för andra också. Delvis beror detta på att människor vill bo i närheten av där de arbetar, men det finns även en stark allmän efterfrågan på exklusiva bostäder nära Göteborgs centrum, och som dessutom ligger i en fint vattennära läge på den soliga sidan av älven.<sup>66</sup>

Flera av de stora maskinverkstäderna och andra gamla industriella byggnader har gjorts om till nya användningsområden, som exempelvis ett hotell, mässhallar, kontor och lokaler för småföretag. Landskapsplaneringen längs vattnet är av hög standard och en del av området har bibehållits, inklusive den jättelika Eriksbergskranen som dominerar stadsbilden och är ett monument för Göteborgs moderna historia.<sup>67</sup>

Mitt i Norra Älvstranden, i Lindholmen, har även insatser gjorts för att bevara och fira kulturarvet av skeppsvarven. Spår av sliplarna kan fortfarande ses och ett stort antal gamla arbetarinkvarteringar och stugor har överlevt. Bortsett från kunskapscentrumet finns även en del bostäder. De ursprungliga byggnaderna har genomgått en omfattande renovering och moderna lägenheter har uppförts. Lundbystrand, i östra delen av Norra Älvstrandsområdet, utvecklas som ett affärsområde, dels genom omvandling av stora byggnader (för idrottsanläggningar etc.) och dels som en förlängning av IT-klustret från intilliggande Lindholmen. Kvarvarande reparationsvarv fortsätter att bedriva verksamhet här och ger en betydande påminnelse om stadens industriella arv.<sup>68</sup>

<sup>64</sup> <http://www.alvstranden.com/images/Alvstr2012/PDF/alvstrandsmodellen.pdf>, hämtat 2013-08-31.

<sup>65</sup> Öhrström (2004), *Urban processes and global competition : enabling factors for mutual urban and economic development at Norra Älvstranden in Göteborg*, s 60ff.

<sup>66</sup> Cadell et al (2008), *Regeneration in European cities - Making connections*, s 38.

<sup>67</sup> Öhrström (2004), *Urban processes and global competition : enabling factors for mutual urban and economic development at Norra Älvstranden in Göteborg*, s 43.

<sup>68</sup> Cadell et al (2008), *Regeneration in European cities - Making connections*, s 40.

Områdets översiktsplan uppger att syftet med förnyelseprojektet är att skapa en stad med en givande blandning av arbetsplatser, bostäder, handel, forskning, kultur och utbildning. Det finns även en miljöpolicy som bygger på ambitionen att omvandlingen av det norra älvstrandsområdet skulle ske med minsta möjliga påverkan på naturresurser, som exempelvis i beaktande av valet av material.<sup>69</sup>

Planeringsprocessen har involverat göteborgare, företrädare för kommunala förvaltningar och bolag, näringsliv och akademi. Sedan augusti 2012 har medborgardialoger, expertworkshopar, erfarenhetsutbyten, utredningar och studier genomförts. Elevprojekt har utvecklats i samarbete med Göteborgs grundskolor, Chalmers, högskolan för design och konsthantverk (HDK) och Harvard University. En internationell workshop, med 80 ledande experter på stadsutveckling, har hållits och erfarenhetsutbyte med sju andra större nordiska stadsutvecklingsprojekt har genomförts. Översiktsplanen är det vägledande dokumentet för kommunens planering och bör följas i alla detaljplaner. Enligt förslaget är det ur stadsbyggnadssynpunkt önskvärt att binda ihop älvstränderna med lågbroar och stadsmässiga stråk och en sammanhängande stadsstruktur. Gator och stråk ska utformas som stadsrum där kollektivtrafik, gående och cyklister prioriteras. Offentlig och kommersiell service ska placeras så att de bidrar till ett aktivt gatuliv och bebyggelsens täthet ska varieras, exempelvis så ska det finnas en hög täthet runt knutpunkter och stråk och en glesare och mer småskalig struktur i anslutning till befintlig lägre bebyggelse. En blandning av funktioner och täthet medför byggnation och platser av olika karaktär vilket bidrar till en levande stad.<sup>70</sup>

Kritik av planen berör främst de höga bostadskostnaderna, vilket gör Norra Älvstranden till ett område för de privilegierade istället för det som var visionen; ett balanserat samhälle.<sup>71</sup> Allmänhetens intresse för utvecklingen av den Norra Älvstranden har hittills varit relativt låg. En förklaring till det låga intresset kan vara att området ligger på socialt "fel" sida av floden och består av främst gamla industriområden. Ur ekonomisk synvinkel anses omvandlingen mycket lyckad. Ur arkitektonisk- och stadsplaneringssynvinkel har området goda rumsliga förutsättningar med de gamla industriella byggnaderna men har kritiserats för att vara dött och att sakna urbanitet.<sup>72</sup>

<sup>69</sup> Öhrström (2004), *Urban processes and global competition : enabling factors for mutual urban and economic development at Norra Älvstranden in Göteborg*, s 91.

<sup>70</sup> Göteborgs Stad (2012), *Vision Älvstaden*, s 4, 12ff

<sup>71</sup> Cadell et al (2008), *Regeneration in European cities - Making connections*, s 43.

<sup>72</sup> Smith & Ferrari (2012), *Waterfront regeneration: experiences in city-building*, s 73ff.

## 4.2 HafenCity i Hamburg

### 4.2.1 Områdets historia

Hamburg är en hamnstad vid mynningen av floden Elbe, hundra kilometer från Nordsjön, Tysklands näst största stad och Europas näst största hamn. Varven och hamnverksamheten längs den norra stranden av floden Elbe spelar en speciell historisk roll i Hamburg. Som i många andra hamnstäder blev anläggningar och infrastruktur från mitten av artonhundratalet tomma eller underutnyttjade på 1970-talet och hamnen flyttade närmare havet där nya containerterminaler byggdes. När den hamnrelaterade verksamheten minskade fokuserades planerna för området alltmer på nya användningsområden. Platsen hade en stor potential på grund av dess närhet till Hamburgs centrum. I början av 1980-talet utgjordes floden Elbes norra strand av en heterogen blandning av markanvändning, med byggnader från mitten av artonhundratalet fram till efterkrigstiden. Planerna på att utveckla denna waterfront skapade höga förväntningar.<sup>73</sup>

### 4.2.2 Översikt case-området



Figur 3 Översiktskarta över HafenCity i Hamburg, med transportnät<sup>74</sup>

I mitten av 1990-talet och framåt utvecklades planer för att omvandla tidigare hamnområden som en utökning av Hamburgs centrum, en ny stadsdel på den norra stranden av floden Elbe; HafenCity. Området hade nästan inga fasta invånare. Föråldrade småskaliga hamnkonstruktioner och behovet av större anläggningar, som krävdes på grund av utvecklingen av containerteknik, hade lett till nedgången av hamnverksamheten i området. Hamburgs waterfrontförnyelse kombinerar en rad projekt som expanderar staden tillsammans med en ombyggnad av de äldre delarna av innerstadens hamnområden. Det övergripande syftet var skapa en tät mixed-use bebyggelse samt att vara en ekonomiskt och fysiskt attraktiv förlängning av

<sup>73</sup> Desfor et al (2011), *Transforming Urban Waterfronts - fixity and flow*, s 89f.

<sup>74</sup> [http://www.hafencity.com/upload/files/files/130718\\_HCH\\_OEPNV\\_ZIELKONZEPT\\_Hamburg\\_Bug.jpg](http://www.hafencity.com/upload/files/files/130718_HCH_OEPNV_ZIELKONZEPT_Hamburg_Bug.jpg), hämtat 2014-02-07.

innerstaden och bidra till en starkare positionering av Hamburg på kartan internationellt. Den ursprungliga övergripande planen för HafenCity-området (The Masterplan) godkändes år 2000 och definierar utvecklingen av den nya stadsdelen HafenCity och det långsiktiga förverkligandet av denna utveckling in i 2020-talet. För att informera och öka medvetenheten om projektet finns exempelvis en plattform med informationstavlor där hela HafenCity projektet presenteras; Viewpoint. Regelbundna kulturevenemang och tillfälliga konstinstitutioner är ett annat instrument som används för att öka medvetenheten om området.<sup>75</sup>

HafenCity anses vara det största stadsutvecklingsprojektet i Europa och området beräknas, då det är färdigställt, att utöka innerstaden med 40%. Området omfattar en yta på cirka 155 hektar. Den västra delen av området ligger söder om Speicherstadt, som ligger precis i närheten av Hamburgs centrum. Den östra delen av området ligger söder om Grossmarkt som ligger mittemot Oberhafenkanal. Hela HafenCityområdet ligger på norra stranden av Elbe.<sup>76</sup> Merparten av marken vid HafenCity, cirka 88 hektar, ägs av staden och hanteras sedan år 1997 av "*Special Assets - City and Port*". Översiktsplanen för HafenCity godkändes år 2000 och i dess markanvändningsstrategi tilldelas 30% till hus, 50% till kontor och 20% till andra ändamål. Det övergripande målet för utvecklingen är att bevara bilden och historien i hamnområdet samt att skapa en hållbar miljö för investerare och invånare.<sup>77</sup>

### 4.2.3 Översiktsplanen

HafenCity-projektet inleddes år 1998 efter en idéävling där åtta studier segrade, för var och en valdes åtta delidéer ut. Syftet med projektet är att låta stadens centrum expandera och samtidigt integreras med hamnen utanför Elbe, som i årtionden alltmer har förpassats till den sydligaste delen av staden. Utarbetandet av översiktsplanen för HafenCity föregicks av en kungörelse av att det fanns ett strategiskt intresse av waterfrontområdet för den övergripande utvecklingen av Hamburg. För att komplettera översiktsplanen har ett antal detaljplaner upprättats; inklusive en transportplan, en markanvändningsplan, en plan för grönområden och en evakueringsplan vid översvämning. Förnyelsen av waterfrontområdet genomfördes i flera steg, ett av dessa var ett kommunikationsskede i vilken en offentlig debatt inleddes angående ombyggnaden av hamnområdet, en debatt där det lokala samhället var involverat genom utställningar, föreläsningar, tävlingar och publikationer. I det nuvarande skedet jobbar staden för en stadsutveckling som bygger på nya projekt och investeringar som syftar till hög urban och arkitektonisk kvalitet, hållbara städer och marknadsföring, kommunikation och samförstånd.<sup>78</sup>

<sup>75</sup> Smith & Ferrari (2012), *Waterfront regeneration: experiences in city-building*, 100ff.

<sup>76</sup> Jang et al (2011), *Evaluating integrated land use and transport strategies in the urban regeneration projects toward sustainable urban structure: case studies of HafenCity in Germany and Shinagawa Station in Tokyo*, s 192.

<sup>77</sup> [http://www.hafencity.com/upload/files/files/z\\_en\\_broschueren\\_19\\_Masterplan\\_end.pdf](http://www.hafencity.com/upload/files/files/z_en_broschueren_19_Masterplan_end.pdf), hämtat 2013-12-17.

<sup>77</sup> Sepe (2013), *Urban history and cultural resources in urban regeneration: a case of creative waterfront renewal*, s 9ff.

<sup>77</sup> Desfor et al (2011), *Transforming Urban Waterfronts - fixity and flow*, s 90f.

<sup>77</sup> [http://www.hafencity.com/upload/files/files/z\\_en\\_broschueren\\_19\\_Masterplan\\_end.pdf](http://www.hafencity.com/upload/files/files/z_en_broschueren_19_Masterplan_end.pdf), hämtat 2013-12-17.

<sup>78</sup> Sepe (2013), *Urban history and cultural resources in urban regeneration: a case of creative waterfront renewal*, s 8f.

HafenCity sträcker sig från Spreicherstadt till Elbbrücken och är tänkt att återupprätta förbindelsen mellan floden Elbe och centrum, vilket ger Hamburg en ny riktning i vilken stadstillväxten kan ske, ner till och längs med floden<sup>79</sup>. Planen innefattar cirka 5 500 lägenheter för ca 12 000 invånare och ca 20 000-40 000 jobb, baserat på dessa siffror bedöms sedan behovet av offentlig och privat service<sup>80</sup>.

Spår av historien är närvarande på olika platser i HafenCity området. Speicherstadt lagret har en viktig roll och agerar som en ingång och övergång till HafenCity. Det gamla lagret är listat som historiskt monument och är år 2014 tänkt att upprättas på Unescos lista över världsarv. Byggnaden har använts för olika ändamål och funktioner, som exempelvis museer och traditionellt lager eller verksamheter inom konst- och kultursektorn och byggnaden är på så sätt tänkt att fungera som en bro mellan det gamla och det nya. De gamla dockorna med sina byggnader är en annan viktig del för HafenCity i att återvinna sin platsidentitet. De historiska byggnaderna som behålls, däribland Speicherstadt som helhet, Elbphilharmonie konserthus i Kaispeicher A kvarteret, Internationella sjöfartsmuseet i Kaispeicher B kvarteret och den gamla hamnmyndighetsbyggnaden är HafenCity's landmärken. Den påtagliga identiteten har fördjupats tillsammans med det immateriella traditionsarvet som återupplivas och omtolkas på olika sätt, som i fallet med dockan Sandtorhafen där traditionella ångbåtar, segelfartyg och kranar har rekonstruerats.<sup>81</sup>

Framgångsrik stadsförnyelse är beroende av integrerade urbana markanvändnings- och transportsystem vilket behandlas i riktlinjer i översiktsplanen för HafenCity. För att främja hållbar tillgänglighet och rörlighet har alla aktiviteter i området, som exempelvis jobb, bostäder, kontor, fritid och utbildningsverksamhet etc, etablerats så att allt ska finnas nära och lättillgängligt. En ny tunnelbanelinje till befintliga linjer i norr och väster har anslutits, så att det ska underlätta resor till och från stadskärnan. Kvarterersstorleken är relativt liten och det finns ett sammansvetsat nätverk av promenadstråk och cykelbanor. Jämfört med vägnätet så är gång- och cykelnätet betydligt längre. Den inre delen av HafenCity är ansluten till stadens resterande cykel- och gångvägar och ett 24 timmars cykeluthyrningprogram är infört vilket ska bidra till lågt bilägande i HafenCity.<sup>82</sup>

Många byggnader har erhållit Ecolabel-certifiering vilket bidrar till hållbarhetsmålet i projektet. Området HafenCity ligger mindre än en kilometer från Hamburgs stadshus och stadens centrum, det är därför lätt att nå till fots. HafenCity är lättillgängligt även för medborgarna i resten av Hamburg. 70% av gång- och cykelbanorna skiljs åt från motortrafiken. Kollektivtrafiken, inklusive ekologiska bussar, flodtaxi och nya tunnelbanestationer, ansluter HafenCity med resten av staden och bidrar till den ekologiska, ekonomiska och socialt hållbara integreringen av den nya stadsdelen.<sup>83</sup>

<sup>79</sup> Jang et al (2011), *Evaluating integrated land use and transport strategies in the urban regeneration projects toward sustainable urban structure: case studies of HafenCity in Germany and Shinagawa Station in Tokyo*, s 192-196.

<sup>80</sup> Sepe (2013), *Urban history and cultural resources in urban regeneration: a case of creative waterfront renewal*, s 14.

<sup>81</sup> <http://www.hafencity.com/en/concepts/the-foundation-of-hafencity-the-masterplan.html>, hämtat 2013-12-17.

<sup>82</sup> Sepe (2013), *Urban history and cultural resources in urban regeneration: a case of creative waterfront renewal*, s 11f.

<sup>83</sup> Sepe (2013), *Urban history and cultural resources in urban regeneration: a case of creative waterfront renewal*, s 6f.



Planerna för området föreskriver en varierad mix av användningsområden och arkitektur, samt konsekventa höjder. Därför genomförs projektet etappvist och är indelat i tio olika stadsdelar där vissa definieras utifrån dess topografi.<sup>84</sup> Startpunkten i byggandet av Hafencity var Am Sandtorkai kvarteret där de första bostads- och kontorsbyggnaderna uppfördes. Valet av det här området bestämdes genom dess position mellan Speicherstadt lagerområde och Sandtorhafen. Byggnaderna som uppfördes är isolerade från varandra för att de ska få en exklusiv utsikt över stadens centrum och hamnen. Dessa nya byggnader planerades för att harmonisera med de historiska byggnaderna i Speicherstadt kvarteret. På andra sidan av Sandtorhafen ligger Dalmannkai kvarteret där Elbphilharmonie konserthus ligger, konserthuset är resultatet av ett industriellt omvandlingsprojekt. Konstruktionen är formad som ett fartygssegel och ska inrymma en konsertsal, ett hotell, ett konferenscenter, en delikatessbutik och flera bostäder. Mixed-use bebyggelse uppnås i Hafencity genom att viga 8% till kultur, vetenskap och utbildning, 33% till boende och 56% till service, tjänstesektorn och turism. 35% av ytan kommer att upptas av byggnader, 25% av gator och infrastruktur.<sup>85</sup>

Hafencity-projektet är erkänt som en av de största och mest ambitiösa i Europa och historien har spelat en avgörande roll i denna waterfrontförnyelse. Även om bara en partiell omställning av hamnmagasinen planeras, avser projektet att återställa stadens maritima historia och tradition och samtidigt vara strikt kopplad till den befintliga stadsbebyggelsen. Detta gör att waterfrontområdet blir en del av den existerande stadsstrukturen samtidigt som den historiska identiteten ger den nya stadsdelen karaktär. Hafencity i Hamburg har använt waterfronten som en möjlighet för stadsförnyelse och social, kulturell och ekonomiskt hållbar vitalisering. Målet med Hafencity projektet är att återuppliva Hamburgs identitet som en sjöfartsstad och samtidigt förmedla en innovativ bild av staden.<sup>86</sup> Det finns inga specifika klustersatsningar i Hafencity, företag från alla branscher etablerar sig i området. I området öster om Magdeburger Hafen finns Hafencity Universitet, med utbildning för bland annat civilingenjörer, arkitektur och stadsplanering, Kühne Logistik University och Greenpeace huvudkontor.<sup>87</sup>

Målet är att göra Hafencity så människovänligt som möjligt såtillvida att det blir en plats där man kan bo, jobba och ha tillgång till fritids- och kulturella aktiviteter. Därför fastställdes mycket detaljerade riktlinjer avseende byggnaderna och deras användning samt platsfördelning. För att återspegla höjden på byggnaderna i gamla staden så är de flesta byggnader sex eller sju våningar höga. En kompakt kvartersstruktur med innergårdar är också tänkt att frammana en likhet med byggnadstätheten hos historiska Hamburg. Endast vissa byggnader kommer att byggas högre, byggnader som ligger speciellt vackert och som är avsedda att tjäna som utsiktsplatser och nya urbana landmärken. Ju mer värde som ges till lokala kulturella särdrag, som kulturarv och platsidentitet, desto mer kan stadsförnyelsen bli en del av resten av staden och vara attraktivt för såväl lokalbefolkningen som besökare.<sup>88</sup>

<sup>84</sup> Bullivant (2012), *Masterplanning futures*, s 51.

<sup>85</sup> Sepe (2013), *Urban history and cultural resources in urban regeneration: a case of creative waterfront renewal*, s 2, 13.

<sup>86</sup> <http://www.hafencity.com/en/concepts/the-foundation-of-hafencity-the-masterplan.html>, hämtat 2013-12-17.

<sup>87</sup> Smith & Ferrari (2012), *Waterfront regeneration: experiences in city-building*, 98f.

<sup>88</sup> Desfor et al (2011), *Transforming Urban Waterfronts - fixity and flow*, s 2f.

Översiktsplanen vidareutvecklades, efter omfattande offentliga diskussioner år 2010, för den östra delen av HafenCity, Oberhafen, Baakenhafen och Elbbrücken. I början av utvecklingen av HafenCity betraktades östra HafenCity som utkanten av Hamburgs innerstad men nu, delvis på grund av nya tunnelbaneförbindelser, ses området som en del av nya stadskärnan.<sup>89</sup>

Staden Hamburg har haft en stark ställning som markägare i hamnområdet, vilket har varit till sin fördel i styrningen av förnyelsen av delar av hamnen. Makt är alltid en central faktor i förnyelseprojekt i waterfrontområden. Hamburgs stad har genomfört, och fortsätter att planera, omfattande förnyelseprojekt längs dess waterfront och omland. Den långa projektperioden gör att det blir ett särskilt intressant exempel på förnyelseprojekt, då det visar på olika sammanhängande scenarier och maktdynamik mellan berörda aktörer, med sinsemellan olika sätt att hantera allmänhetens deltagande i processen.<sup>90</sup>

#### 4.2.4 Utvecklingsprocessen och markägande

Utvecklingen har också gett upphov till stora kontroverser och motstånd, exempelvis har en grupp av artister, intellektuella och engagerade medborgare i Hamburg, som kallar sig "Not in Our Name", utfärdat ett manifest angående utvecklingen av Hamburgs waterfront. I manifestet krävde de att denna planerade stadsdel och dess (enligt dem) påföljande gentrifiering omedelbart skulle stoppas eftersom man var rädd att utvecklingen skulle kunna leda till att skapa segregerade getton. I manifestet framhålls att stadsplaneringen alltmer präglats av en bild av staden som ett "pulserande kapital", att den endast skapas för en privilegierad klass och de menar att "staden inte är ett varumärke".<sup>91</sup> De betonar vikten av att se staden såsom en gemenskap i stället för att se det som ett företag och ett varumärke. I utvecklingen av HafenCity framgår att de inledande strategiska beslutsprocesserna initierades nästan i hemlighet av staden i ett försök att undvika att initiativet skulle raderas på grund av potentiellt motstånd och i så fall riskera minskade markvärden. Processen har blivit alltmer medverkande då den strategiska betydelsen av besluten blivit mindre.<sup>92</sup>

År 1997 inrättades *Gesellschaft für Hafen - und Standortentwicklung GHS* (omdöpt till HafenCity Hamburg GmbH år 2004) för att hantera utvecklingen av HafenCity. Organisationen ansvarar för en fond som innehar HafenCitys mark som ägs av Hamburgs stad. Intäkterna från försäljning av mark ska finansiera större delen av de offentliga investeringarna här, som exempelvis vägar, broar, torg, parker, kajer och promenadstråk. Utöver finansieringsansvaret, förbereder, planerar och bygger HafenCity Hamburg GmbH de offentliga utrymmena, förvärvar och kontrakterar fastighetsutvecklare, och tillhandahåller områdets PR och kommunikationstjänster. HafenCity Hamburg GmbH är ett helägt dotterbolag till den staden Hamburg som ska utveckla HafenCity på stadens order. Den offentliga tillsynen, samarbetet och ansvarsfördelningen är intensivt men på detta sätt sprider man arbetsbelastningen och förvaltningen och på så sätt vill Hamburg kunna säkerställa effektiviteten och kvaliteten på utvecklingen, samtidigt som en hög grad av offentlig kontroll behålls.<sup>93</sup> Bolaget hanterar relationerna mellan den offentliga och den privata

<sup>89</sup> Smith & Ferrari (2012), *Waterfront regeneration: experiences in city-building*, 111f.

<sup>90</sup> <http://www.hafencity.com/en/overview/facts-figures.html>, hämtat 2013-12-17.

<sup>91</sup> Sepe (2013), *Urban history and cultural resources in urban regeneration: a case of creative waterfront renewal*, s 11.

<sup>92</sup> Smith & Ferrari (2012), *Waterfront regeneration: experiences in city-building*, 50f.

<sup>93</sup> <http://www.hafencity.com/en/overview/facts-figures.html>, hämtat 2013-12-17.

sektorn och de huvudsakliga uppgifterna är att utveckla, kommersialisera och sälja marken. Dessutom ansvarar bolaget för kommunikation, reklam och marknadsföring av evenemang som äger rum på platsen. Bland annat används en webbplats som dokumenterar olika skeden och aktiviteter i projektet. Uppförandet av en lämplig webbplats utgör ett nödvändigt steg för att möjliggöra för deltagande i projektet för diverse intressenter och internationella nätverk.<sup>94</sup>

Ledarskapsformer i stadsförnyelseprojekt är lika viktigt som hur markäganderätten och hur stadsplaneringspolicyn ser ut ifråga om hur fastställandet av processen faller ut. Ett partnerskap ska samla ihop resurser (inklusive mark) från den offentliga och privata sektorn och leder genomförandet av den överenskomna översiktsplanen. Offentligt markägande i Hamburgs HafenCity underlättade att en omfattande och övergripande plan utarbetades för området samt att kontrollen av hur denna mark utvecklades kunde hållas mycket sträng och ingående. Markområden som skulle exploateras lades ut till anbudsförfarande oftast med ett fast pris, valet baserades snarare på kvaliteten på förslaget. Företaget som är etablerat av myndigheterna för att utveckla området, HafenCity Hamburg GmbH, har fortsatt att hålla en dialog med investerare och byggare under hela processen, med ett successivt överlämningsystem för att säkerställa bästa kvalitet i resultatet och processen. Om de misslyckades i sina åtaganden kan marken återtas.<sup>95</sup>

<sup>94</sup> Sepe (2013), *Urban history and cultural resources in urban regeneration: a case of creative waterfront renewal*, s11.

<sup>95</sup> Smith & Ferrari (2012), *Waterfront regeneration: experiences in city-building*, s 50f.

## **5 Analys av resultat**

### **5.1 Tvärvetenskapliga processer**

Den litteratur som studerats i denna uppsats visar generellt att en tvärvetenskaplig utvärdering och hänsyn bör tas i stadsförnyelseprojekt i waterfrontområden. För ett hållbart och lyckat projekt bör bland annat arkitekter, planerare, geografer och ekonomer arbeta tillsammans mot ett mål. Hoyle, Pinder och Husain framhåller att en betoning på fysiska och ekonomiska möjligheter inte får överskugga den mänskliga dimensionen av waterfrontförnyelse. I sin artikel "Introduction to "Political ecologies of urban waterfront transformations" diskuterar Bunce och Desfor att den pågående trenden av stadsförnyelse i waterfrontområden bör analyseras med rammar som ser området som en del i ett nätverk av sammanvävda processer. Genom att studera både historiska och nutida fall av waterfrontutveckling samt vilka strukturer som finns inbäddade i vissa stadsmiljöer kan man få en förståelse för vilka processer som påverkat utvecklingen i området.

### **5.2 Drivkraft för stadens ekonomiska tillväxt**

Utvecklingen i waterfrontområden är som Desfor, Laidley och Schubert beskriver nära sammanlänkad med den globala ekonomiska och tekniska utvecklingen. De visar vidare att, som i många andra hamnstäder, blev hamnanläggningar och mark i Hamburg övergivna eller underutnyttjade vid mitten av 1970-talet och hamnen flyttades istället närmare havet, där nya containerterminaler byggdes. Öhrström visar att även Göteborg drabbades av den globala varvsindustrikrisen. Både i Hamburg och Göteborg frigjordes alltså stora ytor nära stadens centrum när varvsindustrierna lades ner och nya användningsområden började planeras; Hafencity i Hamburg och Norra Älvstranden i Göteborg. Desfor, Laidley och Schubert betonar att det finns en stor potential där på grund av områdenas närhet till stadens centrum och diskuterar vidare hur waterfrontområden är viktiga influenser i samhället och i de rumsliga och sociala skiftningar till ett postindustriellt samhälle med kunskapsbaserade ekonomier, som nu sker. Cadell, Falk och King framhåller vikten av att utbildnings- och forskningsinstitutioner involveras i planeringsprocesserna för förnyelse och ekonomisk utveckling eftersom utbildning och innovation är avgörande för ekonomisk tillväxt. Vidare belyser Mega att kunskaps- och företagsparker ofta är resultatet av offentlig-privata partnerskap för hållbar stadsförnyelse och ofta är en viktig del i stadens socioekonomiska utveckling. Den omvandling som Norra Älvstranden successivt har genomgått sedan andra halvan av 1980-talet har också, som vi sett, präglats av att Göteborgs stad såg Norra Älvstranden som en plats som skulle spela en viktig roll i stadens vision om att bli en stark kunskapsintensiv stad. Öhrström visar att detta har åstadkommit i Norra Älvstranden med hjälp av ett tätt samarbete mellan ledande industriföretag, stadens universitet och utvecklingsbolaget NUAB. Lindholmen i Norra Älvstranden har blivit ett viktigt "kunskapscentrum" för hela stadsregionen, där finns bland annat ett IT-kluster och ett kunskapscenter. Denna typ av specifika klustersatsningar finns, som Bullivant visar, inte i Hafencity, där etablerar sig företag från alla typer av branscher. Hafencity universitet och Kühne Logistik universitet ligger i Hafencity men ingen uttalad satsning på en kunskapsintensiv stad har kunnat hittas. Harvey framhåller också att waterfrontförnyelse idag sker i ett samhälle med ökad kapitalrörlighet och ökad konkurrens mellan städer. Öhrström poängterar att Göteborgs stad hade den ökade globala konkurrensen i

åtanke i sin planering för Norra Älvstranden och i sin satsning på att bli en framgångsrik kunskapsintensiv stad som skulle kunna konkurrera i den globala konkurrensen. I översiktsplanen för HafenCity framgår liknande men inte lika tydlig medvetenhet. Det övergripande målet för utvecklingen av HafenCity är att bevara bilden och historien i hamnområdet samt att skapa en hållbar miljö för investerare och invånare.

### **5.3 Marknadsföringsverktyg i global konkurrens**

Hubbard visar i sin artikel "Urban Design and City Regeneration: Social Representations of Entrepreneurial Landscapes" att städers verksamhetsfokus alltmer ligger på stadens övergripande välstånd och dess förmåga att locka till sig jobb och investeringar. Öhrström visar att eftersom många människor blev arbetslösa till följd av nedläggningen av varvsindustrin och behovet av ersättningsjobb var akut var just därför ett av stadens mål med förnyelseprojektet på Norra Älvstranden att hitta sätt att återupprätta företag i de gamla varvsområdena och att återanvända stora byggnadskonstruktioner i området. Planen beräknas att vara färdig år 2025 och då kommer cirka 40 000 personer att arbeta där och området kommer därför, enligt Cadell, Falk och King, bli en av de viktigaste drivkrafterna för den lokala och regionala ekonomin. Det nämns inget specifikt om att skapa ersättningsjobb i Hamburg stads planer för HafenCity. Hubbard skriver vidare i sin artikel att det ovannämnda skiftet i stadens verksamhetsfokus för med sig en medvetenhet om att det finns konkurrens mellan städer på en global skala och därmed uppkommer det ett större behov av att särskilja stadens sociala, kulturella och miljömässiga karaktär. Mega visar vidare att förändringar som förbättrar livskvaliteten och miljön i en stad kan vara betydelsefullt för sysselsättning, företagsskapande och investeringar samt att framgången av ett förnyelseprojekt ofta är beroende av antalet av nya arbetstillfällen som projektet för med sig. Globaliseringen binder samman länder och städer i ett närmare ömsesidigt beroende där det blir mycket viktigt att skapa dynamiska synergieffekter. Vidare menar hon att konkurrensen anses vara en stimulans snarare än ett hinder och att en diversifierad ekonomisk grund anses vara ett måste för att locka människor, företag och investeringar. Enligt Cadell, Falk och King verkar stadsförnyelsen av Norra Älvstranden ha lyckats i fråga om dess bidrag till satsningen på att diversifiera stadens ekonomi på ett sätt som kan hjälpa staden att vara välmående i en konkurrensutsatt värld. Huruvida de specifika nischer som staden har som mål att växa i i själva verket kommer visa sig vara långsiktigt hållbara får framtiden visa. Det har emellertid varit positivt för området att staden och andra viktiga aktörer i Norra Älvstranden under utvecklingen delat en vision samt en möjlig strategi för den ekonomiska utvecklingen i Göteborg och har samarbetat tillsammans för att utnyttja ombyggnaden av Norra Älvstranden för att uppnå det. Framtiden ser mycket lovande ut. Icke desto mindre finns det vissa olösta frågor som måste tacklas. Norra Älvstranden är fortfarande relativt otillgängligt i jämförelse med stadens centrum.

### **5.4 Marknadsorienterad planeringsutveckling**

Hall och Hubbard visar i sin artikel "The entrepreneurial city - geographies of politics, regime and representation" att ökad medvetenhet om den globala konkurrensen mellan städer ökar lokala myndigheters engagemang att fokusera på verksamhetsåtgärder som stimulerar den lokala ekonomiska utvecklingen genom att

skapa arbetstillfällen och locka investeringar. Detta fokus leder till att det blir viktigt med marknadsföring av staden som en gynnsam miljö för företag och människor. I vissa fall är en del av denna marknadsföring att omdefiniera och ombilda bilden av staden och dess representationer och att ändra en stads struktur på detta sätt är en möjlighet att ge exempelvis gamla industristäder en ny identitet anpassad till nya globala behov och på så sätt säkra en ny ekonomisk roll för platsen. Mega belyser att offentlig-privata partnerskap ofta är kopplade till detta skifte i politiken, från direkt inblandning till indirekta riktlinjer. Stadsförnyelse syftar till att förbättra städer genom att återuppliva hela stadsstrukturen och offentlig-privata partnerskap används ofta som ett verktyg i stadsplaneringen för den övergripande förbättringen av stadens funktioner och liv. Öhrström beskriver att den utveckling inom den svenska samhällsplaneringen visar en övergång från nationellt till lokalt styre då det efter den svenska finanskrisen i början på 1990-talet stod klart att den framtida planeringsutvecklingen måste vara mer marknadsorienterad för att attrahera investeringar. Denna utveckling ligger till grund för hur genomförandet av förnyelseprojektet på Norra Älvstranden ser ut. All mark på Norra Älvstranden ägdes i slutet av 1990-talet av staden Göteborg som förde över all mark till ett utvecklingsbolag, *Norra Älvstranden Utveckling AB* (NUAB). NUAB drivs likt ett privat bolag och får del av vinsten när slutprodukterna säljs. Vinsten återinvesteras sedan i infrastruktur och i utvecklingen av nya projekt i området. Utvecklingen drivs på lokal nivå och bolagets uppgift var att driva igenom ombyggnaden av Norra Älvstranden och att göra det på ett sätt som inte skulle kosta staden några pengar. På liknande sätt som i projektet för Norra Älvstranden så framgår det i översiktsplanen för HafenCity att staden Hamburg ägde all mark där HafenCity ligger och för att förvalta marken och hantera utvecklingen av området så inrättade staden år 1997 ett utvecklingsbolag, *Gesellschaft für Hafen - und Standortentwicklung GHS* (omdöpt till HafenCity Hamburg GmbH år 2004). Likt NUAB äger staden Hamburg detta bolag och dess uppgift är att utveckla HafenCity utifrån stadens riktlinjer. Dessutom finns en likhet i att även detta bolag har ett finansieringsansvar; intäkterna från försäljning av marken ska finansiera de flesta offentliga investeringarna i området, exempelvis vägar, broar, torg, parker och promenadstråk. Smith och Ferrari visar vidare att ledarskapsformer i stadsförnyelseprojekt är minst lika viktigt som hur markäganderätten och stadsplaneringspolicyn ser ut ifråga om hur fastställandet av processen faller ut. Offentligt markäggande i Hamburg och Göteborg underlättade att en omfattande och övergripande plan utarbetades för hela området och att ett utvecklingsbolag i båda fallen hade kontroll över utvecklingsprocessen underlättade genomförandet. Det kan alltså noteras en förskjutning från nationellt till lokalt styre inom stadsplaneringen i vilken marknadsföring av staden har fått en viktig roll. Harvey visar att denna övergång från statligt styrd planering i allmänhetens intresse till att planeringen alltmer görs med privata sektorns intressen i centrum präglas av en entreprenöriell syn på stadsförvaltning och menar att detta leder till en "spekulativ konstruktion av plats".

## **5.5 Koppla samman och ena staden**

Cadell, Falk och King visar att stadsförnyelse är en process för att ge nya sociala, ekonomiska och miljömässiga värden till ett område genom att skapa en identitet och funktion för området. På det viset är waterfrontområden är ofta strategiska områden för stadsplaneringen då deras identitet påverkar bilden av dess stad. Därför bör en övergripande förnyelseplan planeras utifrån dess inverkan på hela staden och

inte bara ses som ett fristående exploateringsprojekt. Samtidigt flaggar man för att waterfrontområden tenderar att husera dyra bostäder med gentrifiering som följd av detta. En övergripande planering som omfattar hela waterfrontområdet är den önskade metoden för att genomföra ett lyckat förnyelseprojekt menar även Hoyle, Pinder och Husain. Att genomföra en sådan övergripande plan i praktiken omfattas av flera problem. En utmaning är att hela waterfrontområdet oftast inte utryms på en gång och en successiv utflyttning leder oftast till en sporadisk utveckling av området. Ett flertal markägare i området utgör ett annat hinder för att genomföra en övergripande strategi. Även i det fall då det enbart finns en markägare så blir utmaningen att hitta ett bolag som är villigt och har möjlighet att omforma waterfrontområdet och förena området med staden. Arbetet med en övergripande översiktsplan för Norra Älvstranden inleddes i mitten av 1980-talet och en omfattande övergripande plan blev klart år 1989 men det fanns först inga resurser att genomföra den. Öhrström visar att Göteborgs stad några år senare, utifrån att Norra Älvstranden ansågs som ett strategiskt viktigt område som representerade en stor möjlighet för framtida tillväxt, började genomföra visionen för området. En viktig del i detta var att förbättra förbindelserna mellan norra älvstranden och stadens centrum genom att binda ihop älvstränderna med lågbroar och skapa en sammanhängande stadsstruktur. Smith och Ferrari visar att HafenCity-projektet inleddes år 1998, utifrån att det fanns ett strategiskt intresse av området för Hamburgs tillväxt, och en omfattande översiktsplan för området antogs år 2000. Syftet med HafenCity-projektet är att stadens centrum ska växa och samtidigt integreras med hamnen.

Hoyle, Pinder och Husain diskuterar hur den förändring som waterfrontområden i städer genomgår, där dessa områden på olika sätt får en ny markanvändning och karaktär, påverkar stadens karaktär med tanke på att städer och hamnar traditionellt sett ofta är funktionellt separerade. De menar att denna omvandling medför att waterfrontområdet blir mer tillgängligt och attraktivt för allmänheten då exempelvis maritima museer, akvarier, restauranger, parker och marinor ersätter övergivna lagerlokaler och nedgångna kajer. Waterfrontförnyelse erbjuder en rad av möjligheter för utvecklingen av stadens centrum samtidigt som relationen mellan waterfrontområdet och stadskärnan kan vara grundläggande för hur projektet faller ut. Det sätt på vilket ett waterfrontförnyelse projekt förenas med stadskärnan kommer att påverka och ge riktning till utvecklingen av området. Breen och Rigby betonar särskilt att en viktig aspekt i waterfrontförnyelse är att göra vattnet tillgängligt för människor eftersom efterfrågan på rekreation vid vattnet har blivit alltmer populärt på senare år. Öhrström noterade också att en anledning till att projektet på Norra Älvstranden blev försenat var på grund av att området ansågs vara avlägset från centrum trots att det egentligen geografiskt sett var centralt beläget i Göteborg, detta på grund av den fysiska barriär som orsakas av Göta Älv. Utöver färjelinjer var det planerat att en spårvagnslinje skulle inrättas för att förena Norra Älvstranden och stadens centrum vilket ännu inte skett. I den övergripande visionen för förnyelseprojektet på Norra Älvstranden framhåller Göteborgs stad att en utmaning är att förtäta staden på ett miljömässigt hållbart sätt som samtidigt knyter samman staden över älven. För att framkalla en känsla av en sammanhängande stad så är visionen att man bygger på ett sätt som blir en fortsättning på stadens centrum. HafenCity är tänkt att återupprätta förbindelsen mellan floden Elbe och centrum och Hamburg får en ny riktning i vilken stadstillväxten kan ske, ner till och längs med floden. Desfor, Laidley och Schubert

visar vidare att kollektivtrafiken, inklusive ekologiska bussar, flodtaxi och nya tunnelbanestationer, ansluter HafenCity med resten av staden och bidrar till den ekologiska, ekonomiska och socialt hållbara integreringen av den nya stadsdelen. Stadens centrum är lätt att nå till fots och är därför lättillgängligt även för medborgarna i resten av Hamburg. En historisk byggnad, Speicherstadt lagret, har en viktig roll och agerar som en ingång och övergång till HafenCity. Byggnaden är på så sätt tänkt att fungera som en bro mellan det gamla och det nya och är något som saknas i översiktsplanen för Norra Älvstranden.

## **5.6 Mångfald för en levande stad**

Det finns en växande enighet om behovet av mixed-use användning för att kunna planera för en hållbar utveckling i städer, vilket bland annat Mega skriver om. Mixed-use projekt kan förklaras som ett projekt i vilket dess byggnader har en blandad användning i form av exempelvis bostäder, kontor, privat- och offentlig service eller kultur. Vidare är en tät och kompakt stad, i motsats till den spridda staden, önskvärd då den har fördelen att integrera strukturer och ge kortare avstånd mellan hem, arbete och fritid vilket bland annat har miljövinster. Även Jacobs belyser vikten av mixed-use och kompakta fysiska strukturer i en stad och framhåller vikten av mångfald i markanvändningen och i arkitekturen hos byggnaderna i staden. Olika aktiviteter, som en blandning av boende, arbete, affärer och fritid, bör integreras och kompakta kvarter skulle gynna möten mellan människor i städer och därmed bidra till mångfald och en levande stad. Hon menar att spontanitet och överraskningar behövs i stadsplaneringen och att symmetri inte hör hemma i staden. Bullivant betonar även vikten av att en stads struktur består av en blandning av användningsområden samt att för att hitta en lyckad kombination så är det betydelsefullt att vara medveten om de villkor som genererar mångfald. Enligt visionen för Norra Älvstranden är det önskvärt att skapa en stadsstruktur med en blandning av arbetsplatser, bostäder, handel, forskning, kultur och utbildning. Utöver översiktsplaneringen har Göteborgs stad gett ett antal riktlinjer för detaljplaneringen, som exempelvis att bostadshus i vissa områden måste utformas för att tillåta privat och offentlig service på bottenvåningen. Planen är att en mixed-use bebyggelse och en variation i bebyggelsens täthet ska bidra till ett aktivt gatuliv. Det övergripande syftet för HafenCitys översiktsplan var, även här, att skapa en tät mixed-use bebyggelse samt att skapa en fysiskt attraktiv förlängning av innerstaden. Planerna för området föreskriver, även här, en varierad mix av användningsområden och arkitektur samt att byggnadernas höjd ska reflektera Hamburgs befintliga stadscentrum.

## **5.7 Samspel mellan olika drivkrafter och samhällsintressen**

Mega åsådliggör att en stads struktur är föremål för dess natur och kultur och är resultatet av hur dessa samverkar. Hon menar att hållbar utveckling påverkas av alla beslut som tas på alla nivåer i samhället och det blir allt viktigare att analysera samspelet mellan olika drivkrafter och samhällsintressen. På grund av de komplicerade samspel som kan finnas så är det även viktigt att ta hänsyn till de länkar och flöden, maktförhållanden och sociala synergier som finns mellan naturen och samhället. Myndigheter, företag, icke-statliga organisationer, universitet och medborgare bör därför alla vara del i planeringsprocessen för stadens framtid. Desfor, Laidley och Schubert tillägger att resultatet av ett stadsplaneringsprojekt alltid är en produkt av en kamp mellan många aktörer och krafter. Social ojämlikhet



i och kring waterfrontprojekt har en tendens att öka på grund av dominansen av en exklusiv markanvändning och höginkomsttagare som invånare. Segregering och gentrifiering bör undvikas för en lyckad och hållbar utveckling men vissa stadsförnyelseprojekt främjar oavsiktligt detta. De menar att exklusiv markanvändning generellt leder till waterfrontområden med otillräckligt bostadsbestånd och avsaknad av offentlig service, på grund av dess låga förtjänstvärden. Det finns inte heller många prisvärda bostäder och kontor i HafenCity eller Norra Älvstranden. Detta ger inte en förutsättning för att skapa ett mer socialt balanserat samhälle, vilket är ett av målen med översiktsplanen för båda städerna. Dynamiken i en stad påverkas i hög grad av hur den rumsliga strukturen i staden ser ut. Stadsförnyelse i waterfrontområden kan exempelvis resultera i att förbättra eller försämra flöden av människor i staden. Befolkningen i Göteborgsregionen beräknas fortsätta växa och ytterligare bostäder och jobb kommer att behövas för att tillgodose denna tillväxt. Bättre förbindelser mellan ytterområden och innerstaden kommer att krävas för att underlätta kommersiell expansion och för att minska den ökande förekomsten av segregation.

Smith och Ferrari visar att osäkerheter i ett utvecklingsprojekt inte bara är en fråga om att saker som händer på vägen är svåra att förutsäga utan skulle även kunnat skapas som en följd av en obestämd struktur. Risken med dialogsatsningar är att det blir kontraproduktivt om aktörerna blir ovilliga att delta i dem, om det märks att saker bestäms i förväg eller om förutsättningarna är dåligt utforskade. Detta skulle kunna äventyra det som annars kan vara en givande och ömsesidigt lärande process. De olika intressenterna i förnyelseprojekt har ofta olika perspektiv, något som även betonas av Mega. Hon skriver vidare att konflikter uppstår i vissa utvecklingsprojekt på grund av att områdena är beroende av de lokala ekonomierna samt är avgörande platser för tillväxtstrategier i den globala konkurrensen. Konflikter uppstår även på grund av att dessa platser representerar det historiska arvet kontra framtidens tillväxtmöjligheter för staden. De beskriver att i utvecklingen av HafenCity framgår att de inledande strategiska beslutsprocesserna initierades nästan i hemlighet av staden i ett försök att undvika att initiativet skulle raseras på grund av potentiellt motstånd och i så fall riskera minskade markvärden. Processen har blivit alltmer medverkande då den strategiska betydelsen av besluten blivit mindre. Harvey tillägger att förändring i stadens struktur kan komma att bero på olika intressegruppers framgång eller misslyckande. Städer ledda av ett entreprenörskap kan leda till ett främjande av en spekulativ konstruktion av plats och ojämnheten i resultaten i waterfrontprojekt kan förstås i termer av olikheter i politiska, sociala, miljömässiga såväl som ekonomiska mål. Han menar att ekonomisk tillväxt kan inte alltid användas som en motivering för fysisk utveckling och det kan inte alltid förväntas som ett resultat.

Smith och Ferrari beskriver hur stadsplaneringens beslutsfattande har flyttas från hierarkiska och formella organisationer till nätverksbaserade processer där bland annat medborgare deltar. Dessa processer har ifrågasatts huruvida ett sådant samarbete bara är en "läpparnas bekännelse", dvs om deltagandeprocesser mer fungerar som alibi för att beslutsprocessen sedan kan ske bakom stängda dörrar eller om öppenhet i olika typer av dialoger gör något verkligt intryck på resultatet av beslutsprocessen. Waterfrontutveckling bör stödja snarare än tränga undan social mångfald.

## 6 Slutsatser, egna reflektioner och fortsatt forskning

### 6.1 Slutsatser

Syftet med denna uppsats är att översiktligt undersöka relationerna mellan waterfrontområden och dess stad och mer specifikt att undersöka hur detta ser ut i två waterfrontprojekt i två städer i Europa; Norra Älvstranden i Göteborg och HafenCity i Hamburg.

- Vad finns det för möjligheter respektive problem vid förnyelseprojekt i stadsnära waterfrontområden och hur kan platsens attraktion och användbarhet samtidigt bibehållas/ökas?

Aktiviteten på och runt waterfrontområden kan förstås med begreppet rörlighet och den aktiviteten är beroende av platsens relation med andra platser. Därför kan waterfronts uppfattas som en del inom nätverk som drivs av hur väl dessa relationer fungerar. Förnyelseprojekt i waterfrontområden präglas av deras fysiska placering, både avseende närhet och (eventuell) tillgänglighet till staden samt även gällande närhet och (eventuell) tillgång till vattnet vilket allt fler efterfrågar. Dessa egenskaper utgör båda möjligheter för waterfrontområdet samtidigt som det förstnämnda, tillgängligheten till staden, även utgör ett problem då det kan finnas olika fysiska barriärer som måste överbryggas för att koppla samman områdena. Hur väl man hanterar att överbrygga de barriärer som finns påverkar projektets utfall. Bättre tillgänglighet gör det möjligt för platsen att vara socialt och ekonomiskt kopplad till stadens centrum. Waterfrontområden präglas även av deras fysiska placering samt av särdragen i eventuella historiska spår som finns kvar och det är av vikt att inte tappa stadens historia i jakten på att skapa en levande och attraktiv stad.

Waterfrontområden har betydande kulturella, historiska och symboliska, ekologiska och ekonomiska värden för städerna och deras omvandlingar medför möjligheter, utmaningar och problem. Förnyelseprojekt i waterfrontområden, i samband med den förändrade ekonomiska karaktären av hamnstäder, är en av de mest utbredda och betydelsefulla av dessa möjligheter. De rumsliga och ekonomiska utmaningar som stadsförnyelse i waterfrontområden representerar är betydande. Ofta krävs en ny utformning av bebyggelsen i syfte att skapa bättre miljöer för människor som bor och arbetar där. Dessutom är det att önska att området kommer att stimulera fortsatt tillväxt av regioner och nationer. En viktig faktor i denna process är hur pass snabb responsen på ny teknisk utveckling är, både i hamnar och städer, för den ekologiska miljön samt de ekonomiska och politiska influenser som ligger bakom den fysiska och sociala förändringen.

- Hur har waterfrontutvecklingen sett ut i Norra Älvstranden i Göteborg samt i HafenCity i Hamburg?

Båda waterfront-projekten innehar goda förutsättningar för att skapa en förtätad och sammankopplad stad; de är båda stora områden med centrala och attraktiva lägen mycket nära staden och vattnet samt att marken i båda fallen ägs av respektive stad. Närheten till vattnet tenderar att resultera i att huvudsakligen exklusiva bostäder och kontor byggs, vilket kan leda till gentrifiering och segregering. Detta har också blivit fallet i båda projekten som undersökts här.

Både HafenCity och Norra Älvstranden strävar mot en miljömässigt hållbar stadsstruktur genom att anta ett grönt transportsystem såsom satsning på gång- och cykelbanor. Göteborg och Hamburg är båda fysiskt fragmenterade, älven respektive floden utgör en barriär som skiljer Norra Älvstranden respektive HafenCity från stadens centrum, och en del av målet med projekten är att knyta samman båda sidor av Göta Älv respektive floden Elbe. Norra Älvstranden förblir emellertid vara otillgängligt och för att överbrygga den barriär som Göta Älv utgör behövs flera broar över älven samt bättre kommunikationer. HafenCitys infrastruktur är bättre sammankopplat med stadens centrum, men så ligger det projektet också cirka tio år före Norra Älvstranden-projektet.

Det faktum att investeringar gjordes i ett kunskapscentrum på en plats som vid den tidpunkten var en övergiven plats, på norra älvstranden i Göteborg, bekräftar inte bara stadens engagemang för en kunskapsintensiv framtid utan visar på dess tro på en kunskapsledd förnyelse. Det visar att de ledande universiteten var beredda att stödja ett initiativ som ansågs vara bra för staden som helhet trots att det, vid den tidpunkten, var en belastning för dem. Att göra Göteborg attraktivt för människor och investeringar genom att satsa på branschkluster och kunskapscenter är ett grundläggande sätt att se till att staden kommer att förbli konkurrenskraftiga i framtiden. Framgång lockar framgång. Kunskapscentret kommer att höja kompetensnivån och hjälpa staden att behålla och attrahera de företag som behövs för dess fortsatta välstånd.

## **6.2 Egna reflektioner**

Enligt förslaget är det önskvärt att binda ihop älvstränderna med lågbroar. Fler övergångar till Norra Älvstranden borde vara en prioritet för att knyta ihop områdena och inte något som man bör vänta längre på. På så sätt kan vattnet bli en tillgång istället för en barriär. Broar kan vara symboler för en önskan att överbrygga barriärer som finns och på så sätt skapa nya flöden och förbindelser och en gemensamhetskänsla.

I den övergripande visionen för Norra Älvstranden vill man knyta samman staden över älven som ska utgöra delar av en sammanhängande stadsstruktur och knyta an till stråk och mötesplatser på bägge sidor om älven. Men knyta an till vad på södra sidan? Kanske är detta en utveckling som skulle prioriterats? Waterfrontområden bör återspegla och hedra karaktären av deras placering och stad. Idag har vi i de flesta waterfrontområden en genomgripande internationell arkitektonisk stil som hotar att utplåna lokal karaktär och individualitet. Varje samhälle är och måste, för sin egen skull, förbli unika och särskiljande i sin karaktär då detta är kopplat till områdets platsidentitet och utveckling av människors känsla för platsen.

## **6.3 Fortsatt forskning**

Många aspekter påverkar waterfrontförnyelse och man bör vara uppmärksam på att waterfronts är platser där det finns ett brett spektrum av lokala och sociala frågor och behov. Waterfrontutveckling verkar ofta resultera i en social obalans och det tyder på att det behövs fortsatt forskning om hur stadsförnyelseprojekt kan leda förbättringar gällande social hållbarhet. Det faktum att Norra Älvstrandens projekt föregicks av dialoger med medborgarna kan ha gjort att allmänhetens kritik inte har varit lika hård om Norra Älvstranden som manifestet mot HafenCity-projektet från Not in our name. Då den miljömässiga hållbarheten inte funnits vara i fokus finns

det behov av fortsatta diskussioner om miljömässigt hållbara stadsstrukturer i waterfrontområden.

Ett annat område att utforska närmare kan också vara hur kultur kan främja arbetstillfällen och öka en stads attraktionskraft genom film- och tvindustrin. Vid Norra Älvstranden finns påbörjade projekt med exempelvis Göteborg Film Studios, GFS, och flytten av Sveriges Television och Sveriges Radios till Hasselblads gamla fabrikslokaler. Nya bolag och branschkluster växer upp i kölvattnet av denna etablering.

## Källförteckning

### Tryckta källor

Aura, Seppo (1984), *Inför morgondagens stad : miljöpsykologi för en mänskligare samhällsplanering*, Stockholm: Sv. byggtjänst

Breen, Ann & Rigby, Dick (1996), *The New Waterfront: A Worldwide Urban Success Story*, London: Thames and Hudson

Bullivant, Lucy (2012), *Masterplanning futures*, London New York: Routledge

Bunce, Susannah & Desfor, Gene (2007), Introduction to "Political ecologies of urban waterfront transformations", *Cities Vol 24 No 4 pp 251-258*

Cadell, Christopher, Falk, Nicholas & King, Francesca, *Regeneration in European cities - Making connections*, Layerthorpe: York Publishing Services Ltd

Couch, Chris & Dennemann, Annekatrin (2000), "Urban regeneration and sustainable development in Britain", *Cities Vol 17 No 2 pp 137-147*

Denscombe, Martyn (2010), *The Good Research Guide: For Small-Scale Social Research Projects*, Maidenhead: McGraw-Hill Education

Desfor, Gene, Laidley, Jennefer, Stevens, Quentin & Schubert, Dirk (2011), *Transforming Urban Waterfronts - fixity and flow*, New York: Routledge

European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions (1996), *Innovations for the improvement of the urban environment: Austria–Finland–Sweden*

Flowerdew, Robin & Martin, David (2005), *Methods in humangeography - a guide for students doing a research project*, Essex: Pearson Education Limited

Grant, Jill (2002), Mixed Use in Theory and Practice - canadian experience with implementing a planning principle, *APA Journal Vol 68 No 1 pp 71-84*

Gren, Martin & Hallin, Per-Olof (2003), *Kulturgeografi - en ämnesteoritisk introduktion*, Lund: Wallin & Dalholm Boktryckeri AB

Hall, Tim & Hubbard, Phil (1998), *The entrepreneurial city - geographies of politics, regime and representation*, West Sussex: John Wiley & Sons

Hubbard, Phil (1996), Urban Design and City Regeneration: Social Representations of Entrepreneurial Landscapes, *Urban Studies, Vol. 33, No. 8, 1441-1461*

Harvey, David (1985), *The urbanization of capital*, Oxford: Blackwell

Hoyle, B.S., Pinder, D.A., & Husain M.S. (1988), *Revitalising the waterfront - international dimensions of dockland redevelopment*, London: Belhaven Press

Jacobs, Jane (1969), *The economy of cities*, New York: cop.

Janga, Yoon Jeung, Gob, Joo Yeon & Leea, Seungil (2011), Evaluating integrated land use and transport strategies in the urban regeneration projects toward sustainable urban structure: case studies of Hafen City in Germany and Shinagawa Station in Tokyo, *International Journal of Urban Sciences Vol. 15, No. 3, 187–199*

Smith, Harry, Garcia Ferrari & Maria Soledad (2012), *Waterfront regeneration: experiences in city-building*, Abingdon, Oxon, New York: Earthscan

Thurén, Torsten (1991), *Vetenskapsteori för nybörjare*, Malmö: Team Offset

Öhrström, Bo (2004), *Urban processes and global competition: enabling factors for mutual urban and economic development at Norra Älvstranden in Göteborg*, Göteborg: Chalmers tekniska högskola

### **Internetskällor**

Visionen för området Älvstaden, som består av stora delar av centrala Göteborg på båda sidor om älven. <[http://www.centraalvstaden.nu/wp-content/uploads/2012/11/Vision\\_Älvstaden\\_SV\\_web.pdf](http://www.centraalvstaden.nu/wp-content/uploads/2012/11/Vision_Älvstaden_SV_web.pdf)> (2013-09-03)

Göteborgs fastighetskontors lägesrapport om bostadsbyggande och bostadsförsörjning i Göteborg. <[http://goteborg.se/wps/wcm/connect/a03b5bfb-8e66-4d80-be8f-4885cf5a92aa/Lägesrapport+bostadsförsörjning\\_2012.pdf?MOD=AJPERES](http://goteborg.se/wps/wcm/connect/a03b5bfb-8e66-4d80-be8f-4885cf5a92aa/Lägesrapport+bostadsförsörjning_2012.pdf?MOD=AJPERES)> (2013-09-03)

Samarbetsmodellen Älvstrandsmodellen.  
<<http://www.alvstranden.com/images/Alvstr2012/PDF/alvstrandsmodellen.pdf>>

Information om stadsutvecklingen i Göteborg presenteras i Älvrummet.  
<<http://www.alvstranden.com/den-nya-staden/>> (2013-09-02)

Översiktsplanen för HafenCity i Hamburg.  
<[http://www.hafencity.com/upload/files/files/z\\_en\\_broschueren\\_19\\_Masterplan\\_en\\_d.pdf](http://www.hafencity.com/upload/files/files/z_en_broschueren_19_Masterplan_en_d.pdf)> (2013-12-17)

<http://www.hafencity.com/en/overview/facts-figures.html>, hämtat 2013-12-17.

---

---

---

---

39

39