



LUNDS UNIVERSITET

Campus Helsingborg

Institutionen för service management
och tjänstvetenskap

Examensarbete för kandidatexamen

Creating city life in a modern world

Hur städer kan utveckla sitt folkliv genom ett helhetsperspektiv

Jessica Claesson
Elisabeth Widéen

Antal ord: 15764

Gruppenr: 70

Handledare:
Ola Thufvesson

Examensarbete
VT 2017

Förord

Vi vill ta tillfället i akt och tacka Campus Vänner för det generösa stipendium som möjliggjorde vår studie och ert stöd i uppstarten av arbetet. Utan ert bidrag skulle det här examensarbetet inte finnas i våra händer nu. Resan till Dubrovnik gav oss fantastiska erfarenheter och upplevelser. Ett stort tack vill vi även rikta till Malin Thörnwall, Andrea Novakovic och Iva Carevic Pekovic för all tid ni har lagt ner, er hjälpsamhet och den kunskap ni har bidragit med. Intervjuerna gav oss en förståelse som vi aldrig annars skulle ha fått. Sist men inte minst vill vi tacka vår handledare Ola Thufvesson för inspiration till examensarbetet, sitt stora engagemang och för stöttning och vägledning under arbetets gång.

Lund, maj 2016

Jessica Claesson och Elisabeth Widéen

Sammanfattning

Problemformulering: Det har länge talats om stadskärnor i kris i media och bland experter. Traditionella funktioner i stadskärnor såsom handel har flyttats till externa köpcentrum och internet. Det finns många olika perspektiv och teorier kring hur städer kan bli mer attraktiva och locka tillbaka människor till städerna, men många av dem saknar ett helhetsperspektiv på vad som utgör stadskärnornas unika konkurrensfördelar.

Syfte: Examensarbetet syftar till att undersöka hur stadskärnor kan utveckla sin attraktivitet och konkurrensfördelar utifrån arkitektur, tillgänglighet, näringsliv och stadsmiljön. Arbetet undersöker även hur stadsmiljön påverkar en stads folkliv och flöden av människor. För att begränsa uppsatsen undersöks Dubrovnik och Helsingborg som två städer med vissa liknande egenskaper men samtidigt olika förutsättningar samt för- och nackdelar.

Metod: Empiri har samlats in genom kvalitativa djupintervjuer, observationer i Dubrovnik samt en dokumentanalys av planerna för Oceanhamnen i Helsingborg, en ny stadsdel som kommer förlänga stadskärnan. Tillsammans med en teoretisk referensram nedarbetad till sju punkter för en levande stadskärna har empirin lagt grunden för uppsatsens analys och slutsatser.

Resultat: Det finns många aspekter som påverkar folklivet i en stad, och det är omöjligt att få en levande stadskärna om det inte finns en balans mellan dessa punkter. De aspekter som har analyserats i uppsatsen är *Den byggda miljöns anpassning efter människor, Möjlighet att mötas, pausa och vila, Näringsliv - handel, Näringsliv - restauranger, caféer och kulturliv, En levande kvällsstad, Trygghet samt Trafik och tillgänglighet*. Om alla aspekter är anpassade efter människors behov skapas förutsättningar för en levande stadskärna. Både i Dubrovnik och i Helsingborg uppfylls vissa av dessa aspekter, men det finns förbättringsmöjligheter för båda städerna. Examensarbetet har även funnit att städerna arbetar på olika sätt när det kommer till att förbättra deras attraktivitet. I Dubrovnik är det främst den historiska stadskärnan och helheten av staden som lockar dit människor och som stadsplanerare arbetar för att bevara och utveckla. I Helsingborg finns det en önskan om att vara mer moderna och våga bygga nya spännande stadsdelar för att locka dit människor. Återigen finns det för- och nackdelar med båda städernas tillvägagångssätt, och det blir en svår balansgång mellan olika perspektiv och intressenter som alla ska bli nöjda. Men det viktigaste för en levande stadskärna är ett helhetsperspektiv där ansvariga aktörer i staden samarbetar och bidrar med sin expertis för att få bästa möjliga sammansättning.

Nyckelord: Stadsplanering, Service Management, Näringsliv, Stadsmiljö, Folkliv, Arkitektur

Innehållsförteckning

1. Inledning	4
1.1. Problembakgrund	4
1.2. Syfte och frågeställning	6
2. Teori	7
2.1. Arkitektur	7
2.2. Näringsliv	9
2.3. Trygghet i stadsrummet	11
2.4. Människan i stadsmiljön	11
2.5. Platsutveckling	13
2.6. 7 punkter för en levande stadskärna	14
3. Metod	15
3.1. Metodval och tillvägagångssätt	15
3.2. Etik	17
3.3. Analys av data	17
4. Empiri	18
4.1. Den byggda miljöns anpassning efter människor	20
4.2. Möjlighet att mötas, pausa och vila	21
4.3. Näringsliv: handel	22
4.4. Näringsliv: restauranger, caféer och kulturliv	23
4.5. En levande kvällsstad	24
4.6. Trygghet: säkerhet och skydd	25
4.7. Trafik och tillgänglighet	26
4.8. Hur arbetar stadskärnorna för att förbättra sin attraktivitet?	27
5. Analys	28
5.1. Den byggda miljöns anpassning efter människor	28
5.2. Möjlighet att mötas, pausa och vila	28
5.3. Näringsliv: handel	29
5.4. Näringsliv: restauranger, caféer och kulturliv	30
5.5. En levande kvällsstad	31
5.6. Trygghet: säkerhet och skydd	32
5.7. Trafik och tillgänglighet	33
5.8. Hur arbetar stadskärnorna för att förbättra sin attraktivitet?	33
6. Slutsatser & diskussion	35
7. Dokumentanalys Oceanhamnen	37
8. Källförteckning	40
Bilagor	45
Bilaga 1. Tidsplan	45
Bilaga 2. Empirisk översikt	46
Bilaga 3. Intervjuguide Malin Thörnwall 2017-04-12	47
Bilaga 4. Intervjuguide Andrea Novakovic 2017-04-19	49
Bilaga 5. Intervjuguide Iva Carevic Pekovic 2017-04-22	51
Bilaga 6. Observationsguide - Stradun och Gundulic Square	53
Bilaga 7. Observationsguide Hamnen	54
Bilaga 8. Överblick av butiker på Stradun	55

1. Inledning

1.1. Problembakgrund

Många svenska städer vill idag få in fler människor till stadskärnorna och det talas om stadskärnor i kris i media. E-handelns och externa etableringarnas frammarsch lockar handeln från städerna, och med det invånarna. Under 2016 stod e-handeln för 33 procent av de 23,7 miljarder kronor som den totala detaljhandeln växte med (HUI Research 2016). Externhandelsområdena är ofta större än själva stadskärnorna (Tham 2016). I DN (Andersson 2016) ifrågasätter en reporter hur det kommer gå för städerna om utvecklingen fortsätter, med Uddevalla som exempel på en svensk småstad där externhandeln stått fokus i många år. Där försöker kommunen nu att vända trenden och locka människor till stadskärnan igen.

Helsingborgs innerstads handel befinner sig också i en nedåtgående trend enligt butiksägare, och även sällanköpshandeln minskar (Fejne et al. 2015; Fastighetsägarna Syd 2016). Trots att många svenska stadskärnor upplever problem har utvecklingen av externhandeln inte avstannat. Enligt en kartläggning av HUI Research finns planer för att 1,4 miljoner kvadratmeter ny handelsyta i köpcentrum och handelsområden ska färdigställas fram till år 2020, vilket motsvarar 14 stycken Mall of Scandinavia (Grossman 2016).

Måns Tham är en arkitekt som har forskat kring externhandelns inverkan på stadshandeln. Under många år menar Tham (2016) har det varit enklare för städer att utveckla externhandelsområden istället för att arbeta med stadsförnyelse, utveckling av stadskärnan samt att lösa de konflikter som uppstår mellan olika intressenter. En av de största utmaningarna för stadsplanering är att balansera de konflikter som finns mellan olika intressenter i städerna (Branka et al. 2016). Fokus läggs därmed inte på att lösa problemet med ett bristande folkliv och utarmningen av stadskärnorna fortsätter.

Samtidigt går det att se att situationen inte måste se ut såhär. Fastighetsägarna Syd menar att det främst är handeln i städerna som har minskat. Deras rapporter visar att den totala omsättningen i stadskärnan fortsatte att öka långsamt under 2015, men att konsumtionen i städerna har flyttats till restauranger, caféer och hotell istället. Fastighetsägarna Syd menar i sina undersökningar att stadskärnans främsta attraktion ligger i dess funktion som en mötesplats för människor. I Helsingborg hade detaljhandeln minskat under 2015, men café- och restaurangverksamheten har ökat stadigt sedan 2012 (Fastighetsägarna Syd 2015).

Genom att stadskärnorna inte tävlar mot externhandeln utifrån externhandelns villkor, utan istället skapar konkurrensfördelar utifrån sin egen miljö och stärker de fördelarna, kan de locka folk till städerna. Tyvärr blir fokus störst kring handeln som konkurrerande medel. Det som är viktigt att poängtera är att stadskärnan spelar många roller, inte bara en handelsroll, där fokus istället ska läggas på att skapa en mix av verksamheter och göra staden till ett resmål (Öberg 2008:50, 31; Grossman 2016). Exempelvis anser Öberg att den trivsamma och anrika miljön är stadskärnans främsta konkurrensmedel mot externhandeln.

Vårt examensarbete kommer att fokusera på hur städer kan arbeta tillsammans med näringsliv, fastighetsägare och stadsplanerare för att utveckla stadskärnans fördelar. Det finns en generell

motstridighet kring vad forskningen säger att stadskärnor gynnas av och vad städerna gör i praktiken för en förbättrad stadsutveckling. Det finns även många perspektiv på hur en attraktiv stadskärna kan utvecklas. Däremot visar en forskningsgenomgång att det är svårt att hitta samlade konkreta råd som tar fler perspektiv i beaktning. På Service Management-utbildningen i Helsingborg studerar vi tvärvetenskapligt och arbetar ständigt för att få ett helhetsperspektiv. Det tror vi även är viktigt vid stadsplanering och därmed kan det behövas se på fler aspekter än enbart handel för att utveckla stadskärnor. Olika perspektiv att ha i åtanke när stadskärnor studeras kan därmed vara arkitektur - hur städer kan byggas eller bevaras för att folk ska vilja vara där (Klingberg 2006; Gehl 2010:A; Gehl 2010:B), restauranger, caféer och kulturliv (Mellander et al. 2011; Idajatia 2014; Öberg 2008), möjlighet att mötas, pausa och vila (Elabd & Hallowell 2014; Ewing & Handy 2009; Thufvesson 2009), en levande kvällsstad (Book & Eskilsson 1999; Jacobs 2005; Jones et al. 2003), trygghet (Andersson & Elander 2005; Listerborn 2000) samt trafik och tillgänglighet (Choi 2012; Gupta & Pundir 2015).

Vi behöver inte resa särskilt långt för att hitta länder där stadshandeln och folklivet på gatorna fortfarande är levande. I södra Europa är torgkulturen, uteserveringar och stadslivet många gånger mer levande än i Norden (Thufvesson 2009:28). En anledning till detta kan vara det varmare klimatet i södra Europa. Men forskning kring hur folk rör sig i städer och vad som lockar dem till olika platser kan kanske ge svar på att klimatet inte är den enda förklaringen till en levande stad. Kan det finnas något som Norden och Sverige kan lära sig av dessa städer?

En stad i Europa som är relevant att titta på är Dubrovnik i Kroatien. Dubrovnik är en stad med många Unesco-skyddade stadsdelar och byggnader (Unesco 2017). Dubrovnik utmärker sig på ett kritiskt sätt från andra europeiska städer genom hur de har lyckats restaurera staden efter ett krig på 1990-talet, då exempelvis anrika monument kunde få tillbaka sin ursprungliga glans. Staden har också återhämtat sig från den flyende turismen efter kriget och idag flockas besökare återigen dit (Lonely Planet 2017). Staden blir också en lokal särart genom kombinationen av det varma klimatet och den rika kulturen. Andra städer i exempelvis Italien har liknande fördelar i sina stadskärnor och skulle likväl kunna undersökas, men när vi fick en möjlighet att åka till Dubrovnik genom ett stipendium från Campus Vänner så kändes det som ett självklart val.

Det finns många städer i Sverige som säkerligen skulle vilja arbeta för att stärka sina stadskärnor, men för att avgränsa arbetet kommer vi fokusera på enbart en stad. Helsingborg ligger i ett förändringsläge där stadskärnan håller på att utvecklas (Helsingborg 2010), vilket gör staden intressant att undersöka. Exempelvis kommer stadskärnan snart att växa ut mot hamnen i det nya projektet Oceanhamnen där det planeras för bostäder, handel, restauranger och kontor (Ranala 2017; Helsingborgs Stad 2017). Helsingborg är även en stad som själva satsar på att utvecklas genom att arbeta utifrån forskning (Arvebro et al. 2015:11ff). Staden har sedan tidigare startat ett handelsforskningsprojekt där de ämnar utveckla stadshandeln genom ett nära samarbete med forskare vid Campus Helsingborg (Arvebro et al. 2015:14).

Examensarbetets huvudsakliga fokus kommer att ligga i hur Dubrovnik arbetar idag för att utveckla stadskärnan och hur folklivet ser ut just där. Sedan kommer vi kort att undersöka hur Helsingborg arbetar och ge förslag på vilka lärdomar de kan göra av Dubrovniks arbete samt utifrån tidigare forskning.

1.2. Syfte och frågeställning

Syftet med arbetet är att undersöka hur stadsmiljön påverkar folklivet i en stad samt hur stadsmiljön kan bli en konkurrensfaktor för innerstäder. Fokus kommer att ligga på att undersöka arkitektur, tillgänglighet, näringsliv och mötesplatser i Helsingborg och Dubrovnik för att se sambandet mellan stadsmiljö och folkliv. Det räcker inte att undersöka den enskilda butiken och hur de kan locka och behålla kunder. Det blir istället viktigt att se till hur hela stadsmiljön kan samverka för att öka intresset och flödet. För att försöka möta detta syfte kommer arbetet ta sin utgångspunkt från följande frågeställningar:

- Hur ser sambandet ut mellan stadsmiljö, folkliv och flöden av människor?
- Hur arbetar stadskärnorna för att förbättra sina konkurrensfördelar?

2. Teori

Stadsmiljö har tidigare studerats ur många olika perspektiv. En litteraturgenomgång visar att det saknas forskning som samlar ett helhetsperspektiv på vad som krävs för att människor ska lockas till en stad.

Arkitekten Jan Gehl är dock en person som har tagit fram den mest utförliga bilden av vad som gör ett stadslandskap anpassat för människor. Gehl (2010:A:238) visar en sammanställning av tolv kriterier som måste uppfyllas för att människor ska trivas på en plats (Bild:1).

Gehls kriterier är en god grund att stå på när en stadsmiljö undersöks ur ett människoperspektiv, men kriterierna saknar förklaringar till ytterligare aspekter som lockar människor till en plats.

Exempelvis nämns inte näringsliv som en viktig aspekt i en stadskärnans attraktivitet.

Kultur som en bidragande faktor till att människor vill vistas i en stad som exempelvis Dubrovnik saknas också. Arkitektur nämns kortfattat i kriterierna men det framgår inte tydligt hur arkitekturen kan påverka människors vilja att vara på en plats. Utifrån vår tvärvetenskapliga bakgrund inom Service Management och tjänstevetenskap ämnar vi därför att sammanställa en lista på sju punkter att undersöka utifrån de tidigare nämnda perspektiven.

2.1. Arkitektur

Utifrån ett arkitektoniskt perspektiv har olika inriktningar valts för att belysa vikten av ett bredare samt mer kritiskt synsätt. Kapitlet inleds med en diskussion kring nyurbanism utifrån Elisabeth Klingberg (2006). Som en del av ett forskningsprojekt för Institutet för framtidsstudier, inkluderas en diskussion kring bevaring av Johan Rådberg (1997). Gehls argumenterar (2010:A; 2010:B) för hur städer ska byggas upp. Torget som mötesplats diskuteras av Ola Thufvesson (2009), fil.doktor i samhällsgeografi, samt Aliaa Elabb och George Hallowell (2014) Till sist avslutas arkitekturkapitlet med en diskussion kring centrumets fördelar av Karin Book och Lena Eskilsson (1999), forskare med bakgrund i kultur- och ekonomisk geografi (Svenska Stadskärnor 2017; ISM 2017).

Nyurbanism

Nyurbanism är en motreaktion på modernismens ideal där områden byggs utifrån endast en funktion, vilket leder till att köpcentrum, bostadsområden, kontorsområden och industriområden inte blandas på den platsen (Klingberg, 2006:22ff). Mats Hultman, arkitekt, forskare och lärare på Lunds tekniska högskola menar att skillnaden är att modernism skapade något helt nytt utifrån sina egna idéer, medan nyurbanism däremot frågar människor vad de tycker och går tillbaka till redan beprövade erfarenheter. Han menar vidare att det finns en uppsjö av arkitekturpsykologisk och miljöpsykologisk forskning kring att historiska miljöer föredras av vanligt folk. Främsta slutsatsen blir att rörelsen är både radikal - på grund av att gamla

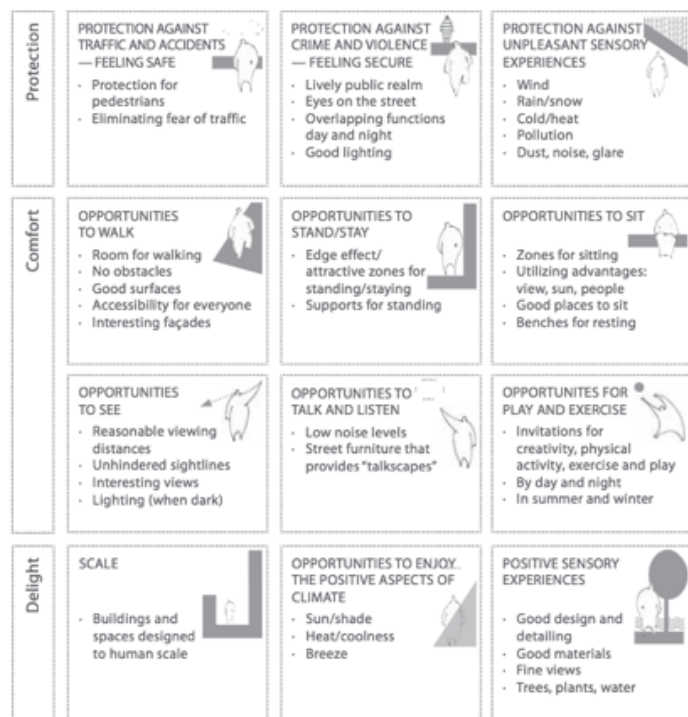


Bild:1. City at eye level, Gehl (2010:A:239).

byggnadsmodeller sätts in i nya miljöer, och samtidigt konservativ då byggnadsmodellerna är byggda på gamla ideal (Klingberg 2006:26).

Nyurbanismens motreaktion mot modernismen sker genom att exempelvis befintliga stadsdelar förtätas med kollektivtrafiklinjen - det ska finnas ett val mellan att cykla, gå, köra bil eller åka kollektivt. Grannskap ska modelleras efter stadsbilden - de ska vara socialt och funktionellt blandade med service, arbetsplatser och bostäder inom sitt område. Husen ska även ha en sammanhållen karaktär och anpassas till sin omgivning, samt kopplas till de lokala traditioner som finns. Bevaring av historiska platser och hus ska även betonas (Klingberg 2006:27f). Det finns också en stark kritik till nyurbanismen och Karin Bradley, doktorand i samhällsplanering menar att nyurbanismen förenklar och pratar om modernismen som monstruös medan nyurbanismen är något fantastiskt. Men hon håller dock med nyurbanismens tanke om att exempelvis blanda bostäder, service och arbete för en mer dynamisk stadsdel (Klingberg 2006:167ff).

Bevararlinjen

Bevararlinjen är en del av stadsbyggnadsdebatten och uppstod som en motreaktion till funktionalismens saneringar och har som mål att anpassa staden efter historien (Rådberg 1997:152ff). Staden ska ses som att den bär på ett kollektivt historiskt arv och ska kunna föras vidare till kommande generationer. En viktig del i bevararlinjen är att staden blir tillgänglig för alla med en kollektiv syn på staden som en historiebok. Bevarandet ska sätta ramarna för stadsbyggandet och perspektivet har tidigare fått ett starkt gensvar hos allmänheten. Människor protesterade mot rivningar i stadskärnorna eftersom starka känslor kopplades till de traditionella miljöerna. De vackra husen symboliserar platsens historia och kanske stadens själ. En problematisk del är att betoningen av den historiska autenticiteten kan leda till en syn på staden endast som ett utställningsföremål, där stadsmiljön inte får ändras. Det är viktigt för bevararlinjen att målet är en levande och föränderlig stad som förnyas stegvis i dialog med invånarna som bor där. Därmed blir det viktigt att stadsplanerare och arkitekter tar en del av ansvaret för kulturmiljön i staden (Rådberg 1997:152ff).

Stadsuppbyggnad

I många fall planeras städer utifrån och ovanifrån, vilket är rotat i modernism med primärt fokus på byggnader istället för på holism och stadsrum. Metoden att först göra de stora skisserna av staden, sedan byggnaderna och till sist stadsrummet är rent historiskt sett inte den bästa metoden för att få människor att vilja vara på den plats som utformas. Den människofokuserade faktorn saknas ofta i utvecklandet av många nya städer. Om städer och byggnader ska vara inbjudande och få människor att vilja stanna bör den första prioriteten vara liv och människor, och sedan byggnader. Annars är det svårt att få ett levande stadsliv (Gehl 2010:A:198f).

Kvaliteten på den fysiska miljön påverkar i stor utsträckning om människor väljer att vistas på en plats (Gehl 2010:B:9). I en undersökning fann Gehl att människor väljer att ta sig ut på gatorna och i staden för valbara aktiviteter, vilket bland annat innefattar att vistas på platsen, promenera, spendera tid, äta och leka. Även de sociala aktiviteterna i en stad ökar om den fysiska miljön har en hög kvalitet. Samtidigt menar Gehl att människor i rörelse, aktiviteter, evenemang och stimulation är bland det viktigaste för att ge en plats hög kvalitet. Alltså är det en slags växelverkan mellan byggnaders och platsers utformning som lockar människor och att de människorna samtidigt lockar ännu fler till platsen (Gehl 2010:B:9ff).

Torget som mötesplats

Torget anses ofta vara den äldsta, viktigaste och mest centrala punkten i den europeiska staden. Torget fungerar som en mittpunkt som gatorna utgår från. På torget hittas också ofta betydelsefulla byggnader som en kyrka, rådhus eller köpmanshus (Thufvesson 2009:88). Torget har länge ansetts vara en plats i centrum av staden med mycket aktivitet som oftast är inringat av byggnader och aktiva gator. Ett lyckat torg består av platser dit människor lockas och möts (Elabd & Hallowell 2014). När forskarna undersökte ett torg i USA för att se varför människor begav sig dit framgick det tydligt att miljön och den sociala aspekten av torget var de största anledningarna. Majoriteten tyckte även om torgets utformning med en fontän, plantor och skulpturer och på tredje plats kom butikerna och restaurangerna. När de tillfrågades kring vad de ansåg saknades på torget var första svaret "fler restauranger och butiker" följt av "fler sittplatser".

Centrumets fördelar

Det finns inga givna regler i en stad som leder till den bästa centrumstrukturen menar Book och Eskilsson (1999:78f). Men ett traditionellt centrum kan samtidigt lista några framstående fördelar:

- *Blandat utbud.* Centrum blir attraktivt genom en blandning av verksamheter. Fler ärenden kan då utträttas på samma plats. De olika verksamheterna kan dra nytta av varandra och komplettera varandra. Resultatet blir också att människor från olika grupper samlas i centrum och gör platsen levande.
- *Levande stora delar av dygnet.* Under stora delar av dygnet nyttjas centrum på grund av det blandade utbudet. I centrum bor människor, har sin vardag här, arbetar samt uträttar ärenden här. Det som lockar människor hit dygnet runt är det rika nöjes- och kulturutbudet.
- *Urban utomhusmiljö med offentliga platser.* I ett traditionellt centrum är stadsmiljön blandad samt tät, vilket gäller skala, stil och ålder. Eftersom stadsrummet är offentligt blir det en naturlig mötesplats och samlingspunkt för både spontana och planerade möten.
- *Tillgängligt med olika transportmedel.* Olika typer av transportvägar såsom bilvägar, cykelvägar, busslinjer knyts alla samman i centrum. Centrum är även tillgängligt för långväga resenärer då tågstation och busstation ofta är lokaliserat centralt i staden (Book & Eskilsson 1999:78f).

2.2. Näringsliv

Inom Service Management som forskningsområde har näringslivet ett stort fokus. Därför känns det naturligt att se näringsliv som en viktig del i en stads attraktivitet. Özge Öner forskar vid Institutet för Näringslivsforskning (2017) och diskuterar för hur en plats attraktivitet påverkas av dess konsumtionsmöjligheter. Charlotta Mellander bedriver forskning kring kreativitet och stadsutveckling (Jönköping University 2017). Tillsammans med Lars Pettersson, doktor i ekonomi, och Öner har hon forskat kring hur tjänstesektorn och kulturliv kan ses som ett uttryck för en plats identitet och välmående. Ytterligare forskning kring näringslivet har bedrivits av Martin Öberg (2008), handelsforskare vid Handelshögskolan i Göteborg (Svenska Stads kärnors forskarråd 2017).

Handel

Handelsmöjligheter är en viktig faktor för att skapa en stad där folk vill leva och bo. Tillgänglighet till butiker påverkar hur attraktiva olika svenska städer anses vara (Öner 2017). Forskningen styrks även av en undersökning Aslan har gjort (i Arvebro et al. 2015:40) som visar att det viktigaste för konsumenters val av en handelsplats är tillgänglighet och bekvämlighet. En plats attraktivitet kan summeras utifrån följande element: arkitektur, kulturell infrastruktur, allmänna tjänster, tjänstesektorn och butiker (Öner 2017).

Geografisk närhet till dessa element förbättrar livskvaliteten på olika platser och således blir städer som skapar möjligheter för människor att mötas attraktiva.

Hur kan då shopping räknas in till dessa element? Shopping har blivit en vardagssyssla och ett nöje för många personer i västvärlden (Krafft & Mantrala 2006; Wrigley & Lambiri 2014; Jin & Sternquist 2004). Shoppingens ökade betydelse beror på bland annat att den disponibla inkomsten har höjts vilket gör traditionella shoppinggator till en plats där vi möter andra för nöjes skull. Genom att butiker genererar pengar bidrar de till att höja en stads ekonomiska välmående på ett sätt som andra element inte kan göra lika tydligt. Shopping som en social aktivitet lockar även till sig andra service-aktörer till marknaden eftersom caféer, restauranger och butiker ofta har samma slags besökare. Därmed blir lokal handel en viktig tillgång inom platsutveckling och något som bidrar till städers ökade tillväxt (Öner 2017).

En kritik till handelns betydelse diskuteras av Dobson (2015:28) som menar att stadskärnorna och shoppinggator länge har minskat i betydelse i takt med att externhandel och e-handel växer. Därmed menar han att det blir viktigt att fokusera på städer som en plats där människor lever som medborgare och inte endast som konsumenter. För att kunna göra detta gäller det att utvärdera de risker som finns för framtidens städer för att kunna stärka dem. De risker Dobson finner är ekonomiska, miljömässiga och sociala (2015:28f).

Kulturstaden

Tjänstesektorn och kulturliv är intressanta att se på som ett uttryck för en plats identitet och välmående eftersom de är beroende av en lokal efterfrågan (Mellander et al. 2011). Författarna menar även att kultursektorn kan ses som en sektor som attraherar kreativa individer vilket leder till ekonomisk tillväxt i en stad. En kulturell marknad är intressant eftersom det kan locka besökare och nya invånare till en plats. Detta blir särskilt viktigt om kulturutbudet är bundet till en specifik plats som tar tillvara på det lokala. Exempel på sådana kulturella evenemang är matmarknader, restauranger, teatrar, musikevenemang och sportevenemang (Mellander et al. 2011).

Det lönar sig för städer och orter att investera i kultur för att skapa en befolkningstillväxt bestående av kreativa personer med högre utbildningar (Mellander et al. 2011). Ett annat perspektiv på kultur som en viktig del av en stads attraktivitet bidrar Idajatia (2014) med i sin forskning kring hur städer och områden kan utvecklas till populära destinationer genom att behålla viktiga historiska platser och kultur som gör en plats unik. Slutligen är det viktigt att en stad aktivt arbetar med att bibehålla ett intressant innehåll i stadskärnan, så som butikssammansättning, nöjen, kultur, detaljhandel, serviceverksamheter, restauranger, arbetsplatser, bostäder samt historiska byggnader och platser för att skapa en attraktiv och levande stadskärna (Öberg 2008:31f).

Kvällsekonomi

Kvällsekonomi innebär att se stadskärnans attraktionskraft och möjligheter under dygnets 24 timmar. Det innebär också att se stadskärnan i ett större sammanhang än endast som en handelsplats (Öberg 2008:7). Kvällsekonomi diskuteras även av författarna Jones et al. (2003), med bakgrund i ekonomi och geografi, men de skiljer på evening economy och late night economy. Evening economy innefattar tiden 17.00-20.00 och handlar mer om att vissa större detaljhandlare, caféer eller teatrar har öppet. Late night economy är tiden mellan 20.00-04.00 och rör öppettider för klubbar och pubar (Jones et al. 2003).

Det finns för- och nackdelar med att kvällsekonomin har blivit mer utbredd idag (Jones et al. 2003). En stor fördel är att evening economy nu är en integrerad del av en framgångsrik stadskärnemiljö. En annan fördel är att late night-underhållning gör människor glada samt gör en plats levande. Det genererar också ekonomiska fördelar från olika företag och skapar fler anställningsmöjligheter. Genom att människor vistas på platser efter dagtid skapas intresse och livlighet på platser som annars skulle vara döda på kvällstid, vilket i sin tur skapar en känsla av trygghet. Det bidrar också till att människor lockas dit och vill vistas där, vilket leder till att människor möts och samlas på ett informellt sätt. Några nackdelar som night time economy bidrar till är exempelvis oljud, brottslighet och att delar av stadskärnor kan bli hotfulla samt obehagliga miljöer som avskräcker människor. Många aktiviteter som night time economy karaktäriseras av är berusningsdrickande, vilket kan leda till bråkigt beteende. Men genom att skapa ansvar och ett strategiskt ramverk för evening- och late night economy, kan det framgångsrikt skötas (Jones et al. 2003).

2.3. Trygghet i stadsrummet

Carina Listerborn (2000), doktorand på Institutionen för stadsbyggnad på Chalmers, diskuterar trygghetsfrågor ur ett bebyggelseperspektiv och hur arbetet ska se ut för att skapa en tryggare stad. Författaren behandlar otrygghet i stadsrummet genom en aspekt av det komplexa problemet - strukturen och gestaltningen i staden och bebyggelsen (Listerborn 2000:7f). Det kan vara svårt att avgöra vad som faktiskt definieras som skrämmande miljöer. En obehaglig miljö skapas exempelvis genom att ha en dålig belysning som gör att människor inte blir synliga för andra på isolerade platser (Listerborn 2000:45f).

Trygghet i en stad handlar inte enbart om bevakning och kontroll. Att en stad är trygg kan aldrig utgå enbart från att poliser och vakter finns i staden, att det finns skarp belysning eller ordning och reda. En trygg stad ska grunda sig i att fler människor, med olika livsstilar, ska vilja vistas i och använda det offentliga stadsrummet. Genom att exempelvis etablera verksamheter i bostadvåningarna i bostadshus, skapas ett socialt liv i staden som lockar människor. Det är viktigt att entréerna är inbjudande, det finns skyltfönster och attraherar olika åldrar för att det ska bli lätt att nå verksamheterna från gatan (Listerborn 2000:13, 46). Jane Jacobs (2005:58f) talar också för att trygghet skapas när det finns verksamheter som barer, restauranger och butiker utspridda på gatan och som används på olika tider på dygnet. Människor lockas ut på gatorna när de ser andra människor på en plats. Samtidigt skapar också affärsinnehavarna trygghet, eftersom de vill ha ordning och reda kring sin verksamhet (Jacobs 2005:58f).

En svårighet med trygghetsaspekten som både Listerborn och Rolf Lidskog, professor och medlem i Centrum för Urbana och Regionala Studier, påpekar är att det är många aktörer som ansvarar för olika områden i en stad. Dessa aktörer har olika uppfattningar av vad som kännetecknar trygghet i staden (Listerborn 2000:49; Andersson & Elander 2005:29). När sådan sektorsplanering utövas uppstår ofta otrygga och ödsliga platser som en effekt. En väsentlig del i trygghetsarbetet blir därmed att arbeta utifrån att se staden som en helhet, samt att samarbeta över givna ansvarsområden som exempelvis de som ansvarar för trafik, näringsliv, fastighetsförvaltning och polisrepresentanter (Listerborn 2000:49).

2.4. Människan i stadsmiljön

För att försöka förstå varför en byggnad, plats eller stadsmiljö är lockande för människor, är det viktigt att inkludera aspekter som kan påverka människors upplevelser. Avsnittet inleds med en diskussion kring miljöpsykologi samt platsens själ (Thufvesson 2009). Vidare ges perspektiv på gångbarhet i städer utifrån Eunyong Chois doktorsavhandling (2012) inom Urban Planning and Design. Forskning av Ewing och Handy (2009) kring stadsuppbyggnads påverkan på människors rörelser i en stad är också ett betydande

perspektiv. Avsnittet avslutas med en redogörelse för gångflöden och trafik av Ankit Gupta och Nitin Pundit (2015) samt av Gehl (2010:B).

Miljöpsykologi

Genom miljöpsykologi går det till viss del att förstå varför människor rör sig och trivs på olika platser. Grunden i miljöpsykologi innebär att människor behöver vissa saker i sin vardag för att känna sig tillfreds och må bra. Det kan generellt ses som närhet till natur, dagsljus, djur och andra människor. Även byggnaders utformning kan påverka människor, exempelvis genom sina detaljer, material och sin utformning i förhållande till människor. Miljöer som påverkar människor negativt utmärks istället av motsatsen till detta, som exempelvis hårda ytor, monotona fasader, brist på detaljomsorg i material och färgval, brist på dagsljus och ingen tillgång till väder och natur (Thufvesson 2009:50f).

Platsens själ

“Själlösa” platser upplevs ofta som sådana eftersom de saknar tydliga kopplingar bakåt i tiden. Därför kan det vara en god idé för städer att behålla vissa byggnader som tidigare har gett karaktär åt en plats vid förnyelseprojekt. Det kan leda till att en plats upplevs som trevlig och “själfull”, trots att den är relativt nybyggd. Men nya projekt och stadsdelar kan även bli populära genom att anamma byggnader runt omkring i sitt materialval och genom att använda material som passar in med övriga omgivningen. På så sätt kan även nya, moderna byggnader bli en naturlig del av en befintlig plats (Thufvesson 2009:63f). Det räcker dock inte att en arkitekt försöker skapa en stadsdel genom att endast kopiera stadens arkitektoniska form, menar Jerker Söderlind (1998:35), journalist och arkitekt. Fasaderna på byggnaderna är en viktig del av stadsdelen, men enbart historiska fasader kan inte ersätta alla funktioner som finns i en stad. Staden behöver både vara levande genom vad som utgör en stad, dess funktioner, och genom byggnader som passar in i stadsbilden (Söderlind 1998:35).

Promenadvänlighet

Stadsmiljön påverkar hur promenadvänlig en stad blir utifrån främst fyra aspekter i den fysiska miljön (Ewing & Handy 2009). Den första aspekten är *bilden av en plats*, det som får en plats att sticka ut och vara minnesvärd. Platser som fångar ens uppmärksamhet, skapar långvariga minnen och väcker känslor hos människor blir även platser där människor vill röra sig. Ett sätt för en plats att göra detta är genom historiska byggnader, torg, uteserveringar och byggnader i olika former som inte enbart är fyrkantiga silhuetter. Den andra aspekten är den *rumsliga miljön*, hur gator, torg och allmänna platser begränsas av träd, byggnader och väggar för att skapa en känsla av ett fysiskt rum. Om det finns en jämn relation mellan höjden på väggarna och bredden på gatorna så skapas en rumslig atmosfär på platsen. *Mänsklig skala* handlar om hur byggnader matchar mänskliga proportioner och hur arkitekturen påverkar människor. Det kan exempelvis vara hur långt det går att se på gatan, om det finns saker på gatorna som exempelvis gatmöbler, samt om byggnaderna upplevs som för höga för människor eller inte. Slutligen diskuteras *komplexitet* som en faktor som kan påverka vart människor rör sig. Det gäller framför allt om det finns en mix av byggnader och arkitektonisk stil, hur landskapet ser ut, skyltar, folkliv på gatorna - restauranger, caféer, samt om det finns gatukonst eller annat att titta på (Ewing & Handy 2009).

Gåvännliga stadsmiljöer är ett område som har undersökts utifrån många olika perspektiv, både för sociala sammanhang, upplevelser, hållbarhet, ekonomi och hälsa. Ett forskningsområde för detta är “*walkability*” eller gångbarhet, vilket ser till hur den byggda miljön påverkar sättet människor går och rör sig i en stad (Choi 2012:1). Den byggda miljön påverkar den upplevda kvaliteten av gåendet i staden, det vill säga om

miljön är bekväm och spännande att promenera i. De kvaliteter som påverkar gångaktivitet i en stad är enligt Choi: livlighet, säkerhet, attraktivitet samt hur miljön främjar socialiserande med byggnader, aktiviteter och andra människor. De viktigaste av dessa faktorer är livlighet, säkerhet och möjlighet till socialiserande. Faktorerna påverkas av bebyggelsens täthet samt hur marken och byggnader används till en mix av aktiviteter, såsom bostäder, restauranger, butiker och annat som kan fånga intresset på markplan (Choi 2012:112 & 141). Dessa faktorer tillsammans är viktigare för att underlätta en gångvänlig miljö än enstaka lösningar som att förbjuda biltrafik, även om bilförbud samt säkra trottoarer också underlättar gångbarhet (Choi 2012:142).

Många länder arbetar idag för att öka andelen människor som promenerar i städerna (Gupta & Pundir 2015). Detta görs av många anledningar, men bland annat för att minska trafikproblem med bilar i städerna och av miljöskäl. En annan forskare som diskuterar hur människor och händelser på en plats kan observeras är Gehl (2010:B:77). Han menar att en långsam trafiksituation betyder en mer levande stad. Detta är den huvudsakliga anledningen till den anmärkningsvärda aktivitetsnivån i fotgängarstäderna Dubrovnik och Venedig. När all trafik är långsam skapar det förutsättningar för liv på gatorna. I bilvänliga städer reduceras automatiskt aktivitetsnivån på folklivet på grund av en högre hastighet på rörelser (Gehl 2010:B:77).

2.5. Platsutveckling

Platsutveckling går ut på att göra en plats mer attraktiv för både besökare och invånare (Thufvesson 2009:11). Thufvesson (2009:17f) har tagit fram en grundformel för platsutveckling utifrån tidigare forskning som går att tillämpa på alla slags platser av olika storlek. Den består av fyra steg:

1. *Attrahera människor till platsen.*
2. *Få besökare att stanna längre.* Få människor att vilja flytta till platsen, shoppingen att förlängas några timmar eller semestervistelsen att ökas.
3. *Invånarna och besökarna måste investera och spendera på platsen.* Här gäller att turisterna köper souvenirer och spendera pengar på mat och inträden. Besökare som bor utanför platsen ska vilja ta sig hit och exempelvis shoppa. De lokala butikerna ska även gynnas av invånarna.
4. *Besökare och invånare ska tala väl om platsen i fråga,* vilket är fundamentalt i platsmarknadsföringen.

De fyra stegen hänger ihop och det är viktigt att ansvariga för en plats ges förutsättningar att förbättra alla steg. Det är viktigt att stegen är i balans och att en platsansvarig exempelvis inte enbart satsar på marknadsföring utan att samtidigt förbättra platsens egenskaper (Thufvesson 2009:17f).

2.6. 7 punkter för en levande stadskärna

Utifrån de ovan diskuterade teorierna och perspektiven har följande lista sammanställts som ett förslag på de viktigaste punkterna för en levande stadskärna. Punkterna kommer att lägga grunden för arbetets empiriska insamling och analys.

7 punkter för en levande stadskärna	Tidigare forskning och perspektiv
1. Den byggda miljöns anpassning efter människor	Elabd & Hallowell (2014); Ewing & Handy (2009); Klingberg (2006); Gehl (2010:A); Thufvesson (2009)
2. Möjlighet att mötas, pausa och vila	Elabd & Hallowell (2014); Ewing & Handy (2009); Gehl (2010:A); Gehl (2010:B); Thufvesson (2009);
3. Näringsliv: handel	Arvebo et al. (2015); Dobson (2015); Öberg (2008); Öner (2017);
4. Näringsliv: restauranger, caféer och kulturliv	Book & Eskilsson (1999); Choi 2012; Elabd & Hallowell (2014); Ewing & Handy (2009); Jacobs (2005); Mellander et al. (2011); Öberg (2008); Öner (2017)
5. En levande kvällsstad	Book & Eskilsson (1999); Jacobs (2005); Jones et al. (2003); Öberg (2008)
6. Trygghet: säkerhet och skydd	Andersson & Elander (2005); Gehl (2010:A); Listerborn (2000)
7. Trafik och tillgänglighet	Book & Eskilsson (1999); Choi (2012); Gupta & Pundir (2015); Gehl (2010:B)

3. Metod

3.1. Metodval och tillvägagångssätt

Arbetet utgår från en kvalitativ metod, beskriven av Alan Bryman (2011:40). Metodvalet har utgått från arbetets syfte och vissa forskare (Ryen 2004:17) menar att det inte finns grund för att föredra kvantitativ forskning framför kvalitativ forskning, samt vice versa. Det kvalitativa tillvägagångssättet har även valts utifrån Svenska Stadskärnors bedömningskriterier för att välja årets stadskärna är kvalitativa enligt Öberg (2008:32). Liknande kriterier undersöks i vårt examensarbete. Kriterierna utgörs av utbud, tillgänglighet, trygghet och livskvalitet, mjuka värden för en stad. Eftersom det är svårt att bedöma validitet och reliabilitet med en kvalitativ metod (Ryen 2004:16), har vi valt att skriva ett utförligt metodkapitel för att forskningen ska vara transparent och kunna bedömas av andra, samt upprepas och testas. En översikt av vår insamlade empiri finns i Bilaga 2.

Intervju som metod

Intervjuer användes för att få ett större djup i arbetet samt få tillgång till information som inte annars kunde erhållas. Gill Valentine (i Flowerdew & Martin 2005:111) argumenterar för att intervjuer, i motsats till frågeformulär, ger en större bredd för diskussion, går djupare in och förklarar erfarenheter samt låter intervjupersonen få ta upp ämnen som intervjuaren kanske inte ens kan förutse. Mats Alvesson (2011:10f) kritiserar metodvalet då intervjupersonens svar inte kan lyftas till en allmän sanning, men visar däremot deras bild av verkligheten. Alvessons åsikt (2011:12) är att intervjumaterialet inte ska få en allt för viktig ställning som sanningen. Istället borde vi vara öppna och våga ifrågasätta samt revidera vår ursprungliga tanke bakom intervjuerna.

Vi definierar vårt urval till intervjuerna som ett snöbollsurval (Bryman 2011:434) där vi kom i kontakt med Malin Thörnwall, via vår handledare, Andrea Novakovic via Campus Vänner och till sist Iva Carevic Pekovic via Andrea Novakovic. Dock hade alla tre intervjupersoner relevanta kunskaper för vårt valda ämne och därmed blev urvalet målinriktat vilket är typiskt för kvalitativ forskning (Bryman 2011:434).

Vi har följt Ryens hänvisningar (2004:46f) om uppbyggnaden av intervjuguide och skapat riktlinjer för hur själva intervjun skulle gå till (Bilaga:3;4;5). Vi hade en grundlig semistrukturerad intervjuguide med olika teman och frågor, vilket enligt Ryen (2004:44) kan innebära att intervjuaren blir blind och låst på grund av en allt för fast struktur. Vi valde dock denna vägen för att vi inte skulle missa att ställa frågor om information som vi behövde, vilket Ryen (2004:44) menar är en fördel med en fast struktur. Vid själva intervjutillfällena uppnåddes målet med att hålla intervjuerna en timme långa, vilket Seidman (i Ryen 2004:52) rekommenderar. Är intervjun kortare än så är risken att informationen blir för ytlig, samtidigt som för långa intervjuer inte heller är positivt.

Svårigheter vid intervjutillfällena var exempelvis att ställa rätt frågor kring intervjupersonernas kunskapsområden för att få relevant information. Vi kunde däremot väga upp det med att improvisera fram andra frågor ur samma teman. Positiva delar av intervjuerna var att alla intervjupersoner var öppna och aktivt berättade om olika saker utan att vi behövde ställa långa, ledande frågor. Själva transkriberingen skedde inte direkt efter de genomförda intervjuerna, vilket Flowerdew och Martin (2005:126) menar kan vara en nackdel då intervjun inte längre är färsk i minnet samt ifall inspelningen skulle försvinna. Men då vi båda diskuterade hur intervjuerna gick direkt efter varje tillfälle och skrev ner tankar och minnesvärda punkter underlättade vi för oss själva vid den senare genomförda transkriberingen.

Observation som metod

Gösta Arvastson och Billy Ehn (2009:24) förklarar att observationer ger viktig information om hur folk agerar i olika sammanhang och vad som pågår i samhällslivet. De menar att det är bra att komplettera intervjuer, vad folk säger att de gör, med iakttagelser av vad folk faktiskt gör genom observationer. Elabd och Hallowell (2014) förklarar hur observationer av platser och fysiska miljöer kan ge information kring vilka aktiviteter människor utför, vanliga beteenden samt hur beteenden kan vara både förutsägbara och oväntade. Dessutom kan observationer visa hur miljöns utformning underlättar vissa beteenden och försvårar andra (Elabd & Hallowell 2014). En del av arbetet kommer därmed att bestå av att iakttä Dubrovniks utformning samt hur människor förhåller sig till miljön de befinner sig i.

En stor kritik till observationer som metodform är att den som observerar inte fullständigt förstår olika sociala situationer vilket kan leda till missförstådda slutsatser (Bryman 2011:390). Men genom teorigrunden samt informationen från intervjuerna och en beaktning för att inte dra förhastade slutsatser har risken för missförståelse minimerats.

Eftersom uppsatsens huvudsakliga undersökningsområde är Dubrovnik, baserades observationerna endast på platser i den staden. Platserna för observationerna i Dubrovnik valdes i förväg baserat på vårt syfte och frågeställningarna. Eftersom vi ville försöka få en bred bild av folklivet i staden beslutade vi att undersöka tre huvudområden: hamnen, huvudshoppinggatan samt huvudtorget. Torget valdes eftersom tidigare forskning har visat att det är en viktig mötesplats för människor där flöden kan vara intressanta att observera. Hamnen verkade också vara en plats där många möts och där det fanns en del restauranger, caféer och aktiviteter. Slutligen valdes Stradun, shoppinggatan som en plats där många människor antogs vistas under en dag. Alla observationer i Dubrovnik genomfördes i Old Town eftersom det räknas som Dubrovniks stadskärna.

Vid observationstillfällena valde vi att arbeta utifrån våra sju punkter och därmed visste vi vilket ramverk som skulle följas (Bilaga:6;7). Om en observation utförs utan att observatören vet vad hen tittar efter, ger resultatet ingenting av värde (Arvastson & Ehn 2009:41). Därmed styrks valet att förbereda observationerna. Risken med förutbestämda riktlinjer hade kunnat innebära att vi blev låsta och missade viktiga saker. Dock valde vi även att anteckna intressanta observationer utanför de sju punkterna. Under observationerna har bilder och fältanteckningar utförts för att minnas vad vi har sett och registrerat i efterhand. Bryman (2011:293) menar att det är viktigt att observatörer antecknar sina intryck så snart som möjligt för att minnas detaljer. Därmed har anteckningarna sammanställts till mer utförliga fältanteckningar vid slutet av dagen.

Det var svårt att sortera alla intryck vid observationerna då Dubrovnik var en ny stad som besöktes för första gången. Arvastson och Ehn (2009:189) diskuterar hur intryck kan överbelasta sinnena vid observationer och överanstränga hjärnan, vilket benämns som närvaroblindhet. Men genom att vi diskuterade och reflekterade tillsammans vid observationsdagens slut, tog foton och skrev så detaljerade fältanteckningar som möjligt så förminskades detta problem.

Dokument som metod

En dokumentanalys har även genomförts av projektet Oceanhamnen i Helsingborg med tillhörande bilder och text på H+ stadsförnyelseprojekts hemsida (2017). Vi har valt att genomföra detta för att analysera vad

som kan förbättras i en ny stadsdel utifrån arbetets resultat. Därmed återfinns dokumentanalysen efter slutsatserna i arbetet. Genomförandemetoden var kvalitativ innehållsanalys, vilket enligt Bryman (2011:505) innebär att tolka dokument. Analysen skiljer sig från en kvantitativ innehållsanalys, som utgår från förutbestämda kategorier som tillämpas på dokumentet och inte ger utrymme för mer detaljer, vilket den kvalitativa innehållsanalysen gör (Bryman 2011:505).

3.2. Etik

Några etiska principer som vi följde genomgående utifrån Bryman (2011:131f), var följande: information: syftet med arbetet ska informeras till intervjupersonerna, samtycke: intervjupersonerna bestämmer över sin egen medverkan, konfidentialitet: uppgifterna om intervjupersonerna behandlas med största möjliga konfidentialitet, samt nyttjande: uppgifterna om intervjupersonerna används endast för arbetets ändamål. Vi var noga med att klargöra för intervjupersonerna redan från början att de var välkomna att vara anonyma, att deltagandet är frivilligt och vi klargjorde för arbetets syfte samt lät dem när som helst ställa frågor. Våra intervjupersoner valde att inte vara anonyma, vilket kan tänkas bero på att mycket av arbetet de olika personerna utför syns offentligt. Till Malin Thörnwall skickade vi på begäran den färdiga transkriberingen efter intervjun och fick bra feedback.

3.3. Analys av data

Det finns några allmänna råd vid kvalitativ forskning som Jens Rennstam och David Wästerfors (2015) rekommenderar. De menar att det finns tre ständigt återkommande problem vid analys av kvalitativt material: kaosproblemet, representationsproblemet och auktoritetsproblemet. Problemen innebär dels att det är mycket material att bearbeta, att det är svårt att få svar som är allmängiltiga samt att bevisa att materialet bidrar med viktiga kunskaper för övrig forskning. För att bemöta dessa tre problem är viktigt att ta sig an materialet i tre steg: sortera, reducera och argumentera (Rennstam & Wästerfors 2015).

Utifrån Rennstam och Wästerfors (2015) började vi därmed sortera vårt insamlade material genom att söka efter teman i både intervjuerna och observationerna. Som underlag för teman utgick vi från våra sju punkter i listan, men vi försökte även vara öppna för andra vinklar som vi kanske hade missat i vårt bakgrundsarbete. En sak som Rennstam och Wästerfors (2015:69) uppmanar är att hålla utkik efter innehåll som ständigt återkommer genom materialet. Även det tog vi i beaktning när vi sorterade, reducerade samt kategoriserade vårt insamlingsmaterial. Utifrån de teman som plockats ur det insamlade materialet, kunde vi sedan påbörja analysarbetet.

Avslutningsvis, har vi ett avsnitt kring vårt tillvägagångssätt under alla veckor vi har jobbat med arbetet (Bilaga 1).

4. Empiri

Observationer samt intervjuer med Novakovic, Pekovic och Thörnwall (2017).

Bakgrund Dubrovnik

Dubrovnik, tidigare känt som Ragusa, grundades under 600-talet av grekiska flyktingar och var under en lång tid under venetianskt styre (Lonely Planet 2017). Under 1300-talet blev Dubrovnik en viktig hamnstad. 1945 bildades officiellt Jugoslaviska Republiken och sedan 1979 har Old Town i Dubrovnik varit Unesco-skyddat (Unesco 2017). År 1991 självständighetsförklarade sig Kroatien från Jugoslavien (Visit Croatia 2017). Samma år bombades Dubrovnik av den jugoslaviska armén och stora delar av Old Town och Unesco-skyddade byggnader förstördes. När attackerna minskade påbörjades ett stort arbete med att restaurera Old Town till sin forna glans genom internationellt stöd (Intervju Pekovic 2017).



Bild:2 Karta, Dubrovnik (Blogg, 2017)

Turismen i Dubrovnik minskade stadigt efter kriget men har nu ökat igen. Idag är Dubrovnik en stad som upplever massturism med över två miljoner besökare år 2015 (Dubrovnik Times 2016). Vissa dagar under sommarperioden köar besökare i timmar utanför stadspportarna för att komma in i Old Town (Intervju Pekovic 2017). Även om turismen gav staden ett stort ekonomiskt uppsving efter kriget har utvecklingen gått fort. Idag uttrycker staden en oro för hur infrastrukturen ska klara av den press som kommer från kryssningsfartyg och turism (Intervju Novakovic 2017; Pekovic 2017)

Bakgrund Helsingborg

Helsingborg är en stad i nordvästra Skåne som marknadsför sig själva som "Sveriges Trevligaste Stad" (Visit Helsingborg 2017). I staden återfinns Nordens äldsta gågata, Kullagatan, som är huvudgatan för shopping (Visit Helsingborg 2017). Stadskärnan ligger vid havet där färjor till Danmark och Helsingör avgår regelbundet. Invid stadskärnan finns även centralstationen Knutpunkten och Campus Helsingborg där vi studerar. Staden har satsat på att utveckla sin turism och vill locka fler internationella besökare, något som verkar ha givit resultat då de preliminära besökssiffrorna från 2016 visar på en ökning från tidigare år (My News Desk 2016).



Bild:3 Karta, Helsingborg med Mariatorget utmärkt (Google Maps, 2017)

I stadens nysatsning WKND by HBG erbjuder Helsingborg 15 hotell, 520 butiker, 150 restauranger och 14 besöksmål (WKND by HBG 2017).

Helsingborg befinner sig också i en utvecklingsfas med alla förnyelseprojekt i stadskärnan (Helsingborg 2010). Under den perioden fram till 2035 förväntas befolkningen växa stadigt och de kommer att arbeta med en förtätning av den befintliga staden (Stadsplan 2017). I skrivande stund byggs det på fem olika stora områden i Helsingborg och kommer att påverka huruvida stadskärnan är levande i framtiden eller inte. Dessa fyra byggnadsområden är Oceanhamnen, Ångfärjetomten (SeaU), Nya Söderpunkten och Drottninggatan samt Järnvägsgatan (Helsingborg Växer 2017).

4.1. Den byggda miljös anpassning efter människor

I Dubrovnik hade alla husen och byggnaderna som fanns i Old Town en sammanhängande stil. De flesta byggnader var i ljus sandsten, hade mörkgröna fönsterluckor i trä samt orangea tegeltak. Fasaderna såg äldre ut, lite småslitna, men utstrålade samtidigt en ljus känsla. Byggnadernas höjd var överlag tre-fyra våningar höga. Alla husen gav ett enhetligt intryck. Även gatorna på alla platser bestod av högpolerad sandsten, samma färg och material som byggnaderna. Gågatan på Stradun var bred och blev som en transportsträcka från Pile Gate till hamnen. Direkt till höger innanför Pile Gate fanns en fontän som utmärkte sig från byggnaderna runtomkring.



Bild:4 Byggnadernas utformning vid Gundulic Square. Notera samma material på marken och i byggnader. Foto: Författarna.

På Gundulic Square var byggnaderna liknande varandra. Mitten på torget fanns en upphöjd fyrkantig stenplattform med en staty. På plattformen fanns också marknadsstånd uppradade och uteserveringar till restaurangerna. I hamnen fanns det mer varierande arkitektur. Den västra sidan av hamnen omgavs av en cirka sex-sju meter hög stenmur. Innanför muren låg några hus högt i olika byggnadsstil, med putsade fasader i beige och ljusrosa färg. Men på grund av detaljer kring fönstren, formen på husen samt den ljusa färgen gav ändå alla hus ett helhetsintryck.



Bild:4B Den varierade arkitekturen i hamnen.
Foto: Författarna.

4.2. Möjlighet att mötas, pausa och vila

I Dubrovnik, längs Stradun och tillhörande torg, fanns det inga bänkar eller stolar utplacerade så folk kunde sätta sig och vila. De enda stolarna som fanns tillhörde restauranger och uteserveringar vilket innebar att du var tvungen att betala för att sitta där. Vid torget satt människor och vilade på trappor och



Bild:5 Folk hittar egna sittplatser när bänkar saknas. Stradun.
Foto: Författarna.

upphöjningar från marken och det var många fler som satt på dessa naturliga sittplatser än på restaurangernas uteserveringar.

Fontänen på Stradun blev en naturlig mötesplats då många turistgrupper stannade där och det var en stor tydlig struktur som utmärktes från övriga byggnader. Många människor stannade och tog bilder på fontänen samt omgivningarna. Torget i slutet av Stradun blev också en mötesplats som lockade folk med sina utmärkande byggnader. Utformningen av Stradun gjorde att nästan ingenting saktade ner farten på fotgängarna längs gatan och skapade inte en plats för folk att stanna och mötas. En död plats på Stradun var en vägg längs den stora kyrkan på andra sidan, där det inte fanns någonting som fick en att vilja stanna kvar. Likaså ingångarna till de sidogator som låg i skuggan blev döda platser. Ingångarna var smala, oskyltade, låg i skugga och syntes inte förrän du promenerade nära dem.

På Gundulic Square var de enda tillgängliga sittplatserna på restaurangernas uteserveringar eller precis nedanför statyn. En del av de som pratade med varandra stod tillsammans med marknadsförsäljarna och pratade med dem. Huvudsakligen drogs människor till marknadsstånden och statyn som många fotograferade. Tydliga döda platser på torget på dagen var huvudsakligen vid ett igenbommat hus. På kvällen var hela torget en död plats, då inga människor stannade utan gick bara rakt igenom, vilket var en stor skillnad jämfört med på dagen.

I hamnen i Dubrovnik fanns cirka 20 bänkar längs med muren som sträckte sig längre ut i hamnen. En uppenbar död plats var en del av en uteservering som verkade stängd. I hamnen gick människor huvudsakligen till restaurangen med uteserveringen, ner på plattformen i mitten av hamnen där de flesta tog foton, eller ut längs med gångvägen som snirklade längs muren. På uteserveringen syntes att människors blick drogs ut mot hamnen, då de valde att sitta bredvid varandra än mittemot varandra.



Bild:6 Folk sitter bredvid varandra för att se ut mot hamnen.
Foto: Författarna.

4.3. Näringsliv: handel

I Old Town i Dubrovnik fanns det främst två områden för handel: huvudgatan Stradun och torget Gundulic Square. Även hamnen undersöktes men där fanns endast försäljning av biljetter till båtturer. Observationen visade att majoriteten av butikerna längs Stradun var sällansköpsbutiker. De allra flesta butikerna var turistinriktade butiker som sålde souvenirer, smycken eller exklusivare kläder (Bilaga 8). Under de tider som Stradun observerades var det mycket få kunder som handlade i de olika butikerna. De dyrare märkesbutikerna var inte särskilt välbesökta och vi såg nästan ingen med påsar från butikerna.



Bild:7 Marknaden på Gundulic Square
Foto: Författarna.

Vid torget Gundulic Square fanns under dagtid en stor marknad med cirka tjugo marknadsstånd. Marknadsstånden sålde allt från handtillverkade lavendeltvålar, kroatiskt godis till broderade dukar. Förutom marknaden fanns det totalt sju butiker; en godisaffär, en mataffär, en brödbutik, tre souvenirbutiker samt en sko- och väskbutik. Alla butiker hade varierade öppettider.



Bild:8 Ingången till souveniraffär vid Gundulic Square.
Foto: Författarna.

Det genomfördes också en noggrannare observation vid en souveniraffär (Bild:8). Souvenirbutiken hade nästan inga kunder varken på dagen eller på kvällen. Den var placerad på den mest trafikerade gatan vid torget och flera av de som gick förbi tittade inte ens in. I butiken såldes liknande souvenirprylar som många andra souveniraffärer hade, det fanns lysrörsbelysning i taket och ingen skyltning utanför - endast en dörröppning.

I intervjun med Andrea Novakovic frågade vi var lokalbefolkningen handlar i Dubrovnik. Enligt henne fanns det inte många butiker i Old Town som passar lokalbefolkningen, och majoriteten av butikerna är dyrare än i andra delar av staden.

“For tourists there are certain prices that are higher... So I think the locals also have to pay those prices... Generally speaking the life is more expensive and you get less quality of life [in Old Town]”. - Novakovic

Hon påpekade även i intervjun att besökare ofta blir besvikna på shoppingen i Dubrovnik och förväntar sig ett större utbud. Slutligen menade hon att det inte finns någonstans att köpa vardagsvaror i Old Town, enbart souvenirer och matvaror... *“You can’t live of that!”*.

I intervjun med Malin Thörnwall berättar hon att Helsingborg arbetar mycket med handel för att få en levande stadskärna. Hon menar att butiksmixen kan bli bättre i staden och en retailgrupp har hjälpt dem

att dela upp områden i staden efter olika funktioner. Kullagatan exempelvis, är en marknadsplats där butikerna ska ligga nära varandra eftersom det är ett shoppingstråk.

“Helsingborg är en gammal handelsstad. Det har alltid flödat med handel i Helsingborg. Men man får inte bli för bekväm. Nu gäller det att man inte bara har en butik mitt på A-läget, utan nu gäller det att man öppnar dörren, har bra erbjudande kanske, visar sig på sociala medier”. - Thörnwall

På Citysamverkan hjälper de stadens butiker genom att berätta och informera om pågående trender, som exempelvis e-prognoser, för att underlätta för butikerna att följa med i trender. Vidare berättar Thörnwall att Helsingborg alltid har varit en shoppingstad. Men idag tror hon inte att folk åker in till stadskärnan från andra städer och orter endast för att shoppa. Då ska de göra något mer som att gå på Dunkers kulturhus eller ta en fika på Fahlmans, uppleva stadslivets mångfald. Hon tror inte att kunder åker in till stadskärnan för effektiv shopping utan att de antagligen istället åker till Väla om det är målet. I stadskärnan vill människor ha upplevelser.

4.4. Näringsliv: restauranger, caféer och kulturliv

Dubrovnik är en stad med ett överflöd av restauranger och caféer. Både Iva Pekovic och Andrea Novakovic berättar i intervjuerna att det har blivit populärt att bedriva restaurangverksamhet till följd av all turism. Precis som med butikerna längs Stradun så varierade öppettiderna mellan platserna och det verkade inte finnas några enhetliga bestämmelser kring detta. Generellt fanns det många uteserveringar och de populäraste platserna under lunchtimmarna var de som låg i solen. Efter en vecka i staden upplevde vi att de flesta restauranger i Old Town serverade liknande maträtter vilket skapade en homogen samling av matupplevelser.

I intervjun med Pekovic framkom det att problem uppstår när Dubrovniks infrastruktur inte klarar av alla verksamheter som finns där, vilket tär på stadskärnan. Andelen restauranger hade ökat med ca 30 verksamheter från 2013 till 2016, men infrastrukturen har inte förbättrats i samma takt. Kommunen hade tidigare inga begränsningar eller bestämmelser kring vilka verksamheter som fick lov att öppna i staden utan det var högstbjudande som vann kontraktet. Efter Institute for Restorations varningar har det nu satts stopp på nya kontrakt för restaurang- och caféverksamhet i Old Town. Dock finns det ännu inga regleringar för övriga delar av näringslivet såsom handeln. Pekovic hoppas på en förändring i detta genom sin management plan, en detaljplan som exempelvis specificerar vilken sorts butiker de behöver i staden.

I Helsingborg finns det många populära lunchrestauranger i stadskärnan som ofta är fullsatta under dagtid. Framför allt är det folk som jobbar i staden som äter där. I de nya byggprojekten, Oceanhamnen exempelvis, kommer det framför allt finnas bostäder. Thörnwall berättar att de även planerar för butiker och restauranger där, men att det är bra om näringslivet samordnas till en plats i staden, såsom Kullagatan för shopping och Mariatorget för restauranger. Mariatorget är ett restaurangtorg dit människor idag lockas både under dagen och kvällen. I framtiden planerar Helsingborg att fortsätta utveckla mixen av restauranger och handel, och arbeta för att ha ”rätt” restauranger på rätt plats. Staden är full av trevliga restauranger menar Thörnwall, men det behöver komma fler turister och besökare till staden för att fylla dem.

Dubrovnik är en stad där kulturarvet aktas högt, mycket eftersom stadens traditionella uppbyggnad med stadsmuren utgör den bild turister har av staden. Både Novakovic och Pekovic förklarar hur Unesco-

skyddet av Old Town förbjuder några förändringar av stadsbilden. När vi frågade Novakovic varför besökare ska komma till Dubrovnik svarade hon: *“Sun, sea and culture”*. Mycket av kulturen i Old Town består av museum, de historiska byggnaderna samt katedraler och kyrkor. Staden har konserter flera kvällar i veckan, det finns ett Akvarium i hamnen och en biograf vid slutet av Stradun. Vi upplevde även under observationerna att det fanns många aktiviteter att välja mellan. Staden spenderar mycket pengar på kultur med både musik och evenemang menar Novakovic. Exempelvis anordnar staden både en sommar- och vinterfestival för att locka dit människor.

Även Helsingborg är en stad som har det mesta menar Thörnwall, exempelvis fantastisk kultur med Dunkers Kulturhus samt symfoniorkestern. Vid intervju tillfället pågick även Michelangelo-utställningen på stadsteatern för den konstintresserade. Det finns alltid aktiviteter på gång i staden, stora som små. Två stora evenemang under året för Helsingborg är HX-festivalen och Jul i City med bland annat en stor satsning på vinterbelysning och Luciakröning. För tillfället är det många lopp som sker, exempelvis Springtime och Våruset. Helsingborg är en sommarstad och därmed för sommaren med sig många evenemang, exempelvis Eskilscupen som drar mycket folk. Slutligen är Helsingborg en gammal historisk medeltidsstad *“egentligen Sveriges äldsta stadskärna”*.

4.5. En levande kvällsstad

Observationerna i Dubrovnik genomfördes under en torsdagskväll i april. Längs Stradun var det fortfarande människor i rörelse under kvällen, men det var färre människor än under dagtid (Bild:9). Den största skillnaden märktes i antalet människor på uteserveringarna. Människor verkade använda Stradun som en transportsträcka under kvällen. Vid observationen syntes nästan ingen som var inne och handlade i butikerna, trots att de flesta butiker hade öppet till klockan 20 eller 21.

Vid tidigare observationstillfällen av Gundulic Square i Dubrovnik under dagtid befann sig många av människorna på torget kring marknadsstånden eller vid uteserveringarna. Det genomgående tempot var relativt lugnt. Under dagen var den stora passage-vägen längs med ena sidan av torget aldrig helt tom. Torget var i princip helt tomt under kvällen och flödet av människor till butikerna hade minskat. Tempot var annorlunda på kvällen och folk jäktade förbi med händerna i fickorna och armarna i kors. Torget var inte särskilt upplyst vilket skapade få anledningar att stanna där. Vid både Stradun och Gundulic Square fanns inga evenemang under kvällen som fick folk att vilja besöka platserna.



Bild:9 Stradun under dagen (ovan) och kvällen (nedan).
Foto: Författarna.

På frågan kring kvällslivet i Dubrovnik svarade Novakovic att det alltid är mycket på gång i Old Town på kvällarna med "cafébars", livemusik och aktiviteter som folk besöker. Det finns även en nattklubb i Old Town som tydligen är väldigt populär. Både Novakovic och Pekovic beskrev hur det blir mycket ljud på kvällar och nätter särskilt under högsäsongen, vilket påverkar vardagslivet för lokalbefolkningen. Vad gäller kvällslivet i Helsingborg menar Thörnwall att det mesta är beläget vid Mariatorget. Där finns många restauranger och folk ute på helger och kvällar. I området finns ett nattklubsstråk och många ungdomar som vistas där. Thörnwall berättade också om Purple Flag-projektet som de är involverade i just nu. Purple Flag certifierar stadskärnor som jobbar med sin kvällsekonomi, vilket innebär att man ska ha ett bra flöde av människor på kvällarna. Certifieringen sker utifrån fem olika fokusområden: välkomnande, rörelse, utbud, plats och policy (Purple Flag 2017).

4.6. Trygghet: säkerhet och skydd

Vid alla observationsplatser kunde övervakningskameror noteras som en del av Dubrovniks säkerhetsaspekter. Övriga saker som kunde påverka säkerheten var belysningen. På Stradun var alla stora byggnader runt torget upplysta med strålkastare. Det fanns också gatlampor vid varje byggnad längs gågatan. Vid Gundulic Square observerades även en polis som gick där på dagen och en på kvällen. På Gundulic Square fanns det gatlampor vid varje husdel. Avsaknaden av strålkastare eller lampa vid statyn mitt på torget gav, till skillnad från Stradun, ett mörkt intryck efter solen hade gått ner. Det var endast en restaurang av de fem på torget på kvällen som hade lampor tända. I hamnen var det väl upplyst med lampor längs med vägen som slingrade sig ut mot hamnens yttersta plats. Säkerhet saknades i form av synliga livbojar i hamnen eller några räcken som hindrade en från att ramla i vattnet.

Vid båda intervjuutgållena i Dubrovnik ges exempel på hur det är en säker och trygg stad. Exempelvis förklarar både Novakovic och Pekovic att få allvarliga brott sker i staden och att besökare och boende i staden upplever det som en trygg plats. Dubrovnik är även en rik stad i Kroatien där majoriteten av befolkningen har det bättre ställt ekonomiskt än i många andra delar av landet vilket kan minska risken för exempelvis ficktjuvar, något Pekovic tar upp som ett exempel på stadens säkerhet. Samtidigt har staden arbetat för att fortsätta vara säker när många besökare kommer dit genom exempelvis installationer av säkerhetskameror på allmänna platser och extrainsatta poliser från övriga Kroatien under högsäsong.

En stor säkerhetsrisk i Dubrovnik finns däremot genom att staden endast har två in- och utgångar, samt att alla gator är relativt smala. Därmed är det svårt att ta sig därifrån vid en katastrof. Det blir även svårt för räddningspersonal som ambulanser och brandmän att komma fram dels på grund av de smala gatorna med många trappor, men även på grund av de stora folkmassorna som fyller staden under stora delar av året. När gatorna är så fulla att människor inte kan röra sig ur vägen hamnar alla som är innanför murarna i staden i en utsatt position. The Institute for Restoration är mycket medvetna om att Dubrovnik löper stor risk för jordbävningar och epicentret ligger alldeles vid Stradun. Alla större säkerhetsaspekter som beror på stadens infrastruktur och brist på kontroll över andelen människor i staden, hoppas Pekovic ska kunna förbättras genom deras föreslagna City Management-plan.

Den upplevda tryggheten och säkerheten i stadskärnan i Helsingborg är något som diskuteras regelbundet berättar Thörnwall. I en grupp som träffas och diskuterar detta finns bland annat poliser, handlare och

fastighetsägare från staden. Gruppen tar inga direkta beslut, för det är något som kommunen sköter, men de diskuterar och bollar vidare vad som kan göras för en tryggare och säkrare stad. De olika säkerhetsaspekterna är exempelvis trafiksituationen, belysning och butiksstölder. I Helsingborg finns också det tidigare nämnda projektet Purple Flag, där Thörnwall berättar att de arbetar mycket med trygghet och säkerhet samt belysning. Projektet handlar om Mariatorget och hur de kan trygga det området. Där kommer de att sätta in höj- och sänkbara stolpar för att förhindra buskörning på nätterna och kvällarna. Även Knutpunkten som byggs om tittar man på säkerhet, trygghet och flödet av människor.

4.7. Trafik och tillgänglighet

I Dubrovnik var det många människor i rörelse på Stradun under hela dagen, men det fanns få hinder för fotgängare eftersom det är en gågata. Däremot var det inte lika enkelt att gå obehindrat på sidogatorna, särskilt mot den östra sidan där smala trappor leder upp till nästa gata. Ett hinder som fanns på vägen in var att ingången var uppdelad för ingående och utgående människor, vilket skapade en viss trängsel samt en kö av människor som flödade in i staden (Bild:10). Vid Gundulic Square fanns fem vägar från gränderna som låg i anknytning till torget, vilket skapade möjligheter att ta sig dit från många olika håll. Det fungerade bra för fotgängare att ta sig fram på platsen, och några rullstolsbundna samt många med barnvagn har observerats.



Bild:10 Ingången vid Pile Gate & människor går in och ut via Pile Gate.
Foto: Författarna.

Det fanns endast två vägar för att ta sig in och ut till hamnen i Dubrovnik. Det var tillgängligt att gå för fotgängare med barnvagn då det är breda vägar. Nästan inga cyklar eller bilar observerades vid Stradun, Gundulic Square eller hamnen. Endast två cyklar och fem bilar syntes på Stradun totalt. Stradun är en gågata vilket gör att de bilar vi såg måste ha haft särskild tillåtelse för att få lov att köra där. Däremot var det mycket trafik utanför stadsmurarna där bussar och bilar med stora laster av människor körde vid alla tillfällen när vi var utanför muren. Novakovic påpekade att förbudet mot trafik i kombination med de smala gatorna och alla trappor skapar vissa utmaningar för människor som bor i Old Town permanent. Det blir svårt att bära hem tunga saker längs alla trappor och att utföra renoveringar i hus. Pekovic och Novakovic förklarade att det är ännu svårare att ta sig fram när det är högsäsong, då gatorna är helt fulla med människor.

I intervjun med Thörnwall berättade hon att det ska satsas på bättre cykelvägar i Helsingborg och cykelkartor för att hitta vägarna runt omkring i staden. På Drottninggatan och Järnväggsgatan ska trottoarerna bli bredare, men blir nog inte bli problematiskt för bilförare, mer än vid rusningstrafik på morgonen och kvällen. Överhuvudtaget tror hon att man vill ha en långsammare trafiksituation. De vill få bort bilister som endast kör igenom och få dem att välja andra vägar, om de endast ska ner till Lund exempelvis. Då behöver inte de köra rakt genom stan och det blir kanske bra att de åker någon annanstans.

4.8. Hur arbetar stadskärnorna för att förbättra sina konkurrensfördelar?

I Dubrovnik arbetar intresseföreningar hårt för att bevara Old Towns historiska byggnader och kulturarv. De arbetar både för att förbättra upplevelsen för besökare som kommer dit, men även för att göra stadskärnan mer attraktiv för människor att bosätta sig i. Turismen som är stadens levebröd har även en baksida. Problem såsom trängsel, ljud, skräp och höga levnadskostnader i Old Town gör det svårt för många i lokalbefolkningen att se en framtid i staden. Samtidigt vill ingen i staden helt stoppa flödet av turister eftersom det är mångas huvudinkomstkälla.

Det övergripande målet för Citysamverkan i Helsingborg är att få fler människor att besöka stan oftare, berättar Thörnwall. Ambitionen är att de ska uppleva någonting trevligt och berätta detta vidare. Detta innefattar många olika bitar så som stadsmiljö, tillgänglighet, evenemang, upplevelser, shoppingkvällar och nya restauranger. För turisternas del gäller det att de kan hitta i staden när de kommer hit. Hon berättade också om byggnadsprojekten som står ut just nu för Helsingborg där hon nämnde just Oceanhamnen. Thörnwall hade svårt att uttala sig om huruvida de nya projekten passar in i den gamla stadskärnebild, men hon tror att det kommer bli jättebra. Citysamverkans roll är inte att vara delaktiga i projekten, men de ansvarar för att kommunicera och informera kring projekten till sina 270 medlemmar. Sedan menar Thörnwall att Vision 2035 handlar mycket om den pulserande staden. Dock anser hon också att det är svårt att få alla involverade aktörer att vara med på samma vision. Men genom engagemang och intresse tror hon man kommer långt. Att ha en bra medborgardialog och workshops för de som involverade i eller berörda av byggprojekten är något de arbetar med. Sedan är det viktigt att alla ska ta åt sig det också.

5. Analys

5.1. Den byggda miljöns anpassning efter människor

Inom miljöpsykologin trivs människor i miljöer där byggnader är anpassade efter människors proportioner, har milda och harmoniska färger samt omsorgsfulla detaljer (Thufvesson 2009:51). Miljön i Old Town, Dubrovnik, borde därmed anses vara en miljö många människor trivs i. Alla byggnader var enhetligt utformade i samma material och hade liknande byggnadsstil. Det fanns en tydlig känsla av enhetlighet i staden. Byggnaderna var sällan högre än fyra våningar och skapade en rumslig känsla på gator och torg. Staden kan sägas uppfylla de fyra kriterier som Ewing och Handy (2009) har tagit fram för att beskriva hur stadens miljö påverkar en plats gångbarhet. Genom Dubrovniks historiska byggnader och spännande små detaljer blir det en plats att minnas, vilket skapar bilden av staden. Den rumsliga atmosfären, framför allt på Gundulic Square och i hamnen, tillsammans med byggnadernas höjd, uppfyller staden kriterierna för den mänskliga skalan som i sin tur gör att fler människor vill vistas där (Ewing & Handy 2009; Gehl 2010:A:238). Det sista av Ewing och Handys kriterier (2009) som Dubrovnik delvis uppfyller är komplexitet. Trots byggnadernas snarlika material och höjd finns det ändå detaljer som skiljer dem från varandra.

En intressant aspekt som framkom vid observationerna i Dubrovnik var att människor betedde sig på olika sätt i olika delar av staden. Stradun var exempelvis en plats med ett stort flöde av människor, men det upplevdes framför allt som en transportsträcka för att ta sig vidare någon annanstans. Gundulic Square och hamnen var däremot platser som snarare bjöd in folk att stanna och vila. Gehl (2010:A:238) menar att en förutsättning för att människor ska sakta ner på en plats är att det finns saker att titta på och platser att sitta ner och vila. Längs Stradun finns inte detta utan de släta byggnaderna som saknar skyltar in i butiker eller bänkar ledde människor framåt. Även om gatan är enkel att gå på så väcker det frågor kring om den är anpassad för shopping. Smågatorna vid sidan av Stradun var betydligt smalare, och butikerna längs dessa gator hade fler besökare eftersom de lockades in i butikerna och kunde se in.

Gundulic Square i Dubrovnik har många positiva aspekter som Thufvesson (2009:88) samt Elabd och Hallowell (2014) argumenterar för att ett torg behöver innefatta. Den sociala aspekten, miljön, fontänen, skulpturen, butiker samt restauranger som Elabd och Hallowell (2014) menar är bland de största anledningarna till att människor lockas dit, fanns på Gundulic Square. Torget med sina många marknadsstånd, snackiga försäljare, sammanhängande byggnader, statyn i mitten, stora uteserveringar och olika butiker förstärkte det positiva helhetsintrycket av hur ett torg ska se ut. Hultman (i Klingberg, 2006:26) menar att både arkitekturpsykologisk och miljöpsykologisk forskning visar att människor trivs bra i historiska miljöer. Old Town i Dubrovnik byggdes under 1600-talet och har sett nästan likadant ut sedan dess. Det som lockar besökare till Dubrovnik är Old Town, är möjligheten att komma till den lilla staden omringad av stadsmuren och känna historiens vingslag.

5.2. Möjlighet att mötas, pausa och vila

Huruvida observationsplatserna i Dubrovnik tillgodosåg graden av komfort som Gehl (2010:A:239) förespråkar för ett idealiskt fotgängarlandskap, kan ifrågasättas. Utifrån tidigare forskning av Elabd och Hallowell (2014) där de tillfrågade fick besvara vad som saknades på torget, var fler sittplatser ett av svaren. Samma resultat syntes i våra observationer på Gundulic Square. Varken vid Stradun eller Gundulic Square fanns några slags sittplatser som var uttänkta till offentligheten. På så sätt uppmuntrade inte de platserna till att människor skulle vilja vara kvar och sitta ned. I hamnen däremot fanns det gott om offentliga sittplatser. Stradun och Gundulic Square hade dock sittplatser på uteserveringar, men

problematiken där blev att du var tvungen att betala för att sitta ned, vilket alla kanske inte önskar om de endast söker en kort stunds vila. Istället blev trappor och små plattformar naturliga sittplatser som kunde tillgodose komfortkravet, som enligt Gehl (2010:A:238) är bland de viktigaste aktiviteterna i det offentliga rummet.

Mötesplatser i Dubrovnik, tilltalande platser där folk gärna möts och pratar, visade sig vara platser där människor stod och fotograferade något specifikt så som fontäner och torget på Stradun, statyn på Gundulic Square och utsikten i hamnen. Det kan förstås utifrån Ewing och Handy (2009) samt Thufvesson (2009:51) menas med att den fysiska miljön påverkar människors rörlighet. Människor drogs till de platserna för att de tilltalades av deras historia och utformning. På Gundulic Square var även marknadsstånden populära mötesplatser för människor, då många gärna pratade med försäljarna som stod vid dem. Det visar på den växelverkan som Gehl (2010:B:9ff) beskriver, att människor vill ta sig till en specifik plats på grund av fysiska tilltalande aspekter, men också för att andra människor vistas där.

De döda platserna i Dubrovnik kunde utgöras av tre mönster. Det första var väggen vid kyrkan på Stradun, ett igenbommat hus på torget och en stängd uteservering i hamnen. De är platser som inte fyller en funktion och har ett lite dystert utseende. Det andra mönstret var mörka platser, ingångarna på Stradun och största delen av torget på kvällen. Ett tredje mönster var utformningen av Stradun, som en lång bred gata där det inte fanns några detaljer som fick folk att stanna. De tre mönstren kan kopplas till dåliga livsmiljöer enligt Thufvessons beskrivning (2009:51) ur ett miljöpsykologiskt perspektiv. Det utgörs bland annat av oharmoniska planlösningar – i det här fallet exempelvis ett trist och stängd uteserveringen som står ut från resten av hamnen, brist på dagsljus – ett mörkt och oupplyst torg, samt brist på omsorg av detaljer – en tom gågata. Därmed går det att förstå varför inte människor dras till just de platserna.

5.3. Näringsliv: handel

En plats attraktivitet påverkas av vilka konsumtionsmöjligheter som finns (Öner 2017). Handel trodde vi därför skulle vara en bidragande faktor till att många väljer att åka till Dubrovnik. Vid undersökningen fick vi däremot se att vår förförståelse var fel. De flesta av butikerna i staden var inriktade mot turister med souvenirer och dyra märkeskläder, samtidigt som både Novakovic och Pekovic berättade hur besökare ofta är missnöjda med stadens utbud. Det fanns ingen varierad butiksmix i staden (Bilaga 8) och ingen som planerar vilka butiker som staden faktiskt skulle behöva.

Det är viktigt att lokala butiker gynnas av både besökare och lokalbefolkningen enligt Thufvesson (2009:17f). Bristen på handel anpassad efter lokalbefolkningen skapar liknande problem i Dubrovnik som de problem externhandeln har skapat i Sverige, att människor handlar någon annanstans än i stadskärnorna. En del av det lokala stadslivet flyttas därmed bort från staden. Både Öner (2017) och Aslan (i Arrebro et al. 2015:40) menar att människor väljer handelsplatser utifrån tillgänglighet och bekvämlighet. När lokalbefolkningen inte kan handla vardagssaker i staden kommer de att flytta någon annanstans. Samtidigt vill både DURA och the Institute for Restoration arbeta för att få människor att vilja bo kvar i Old Town. Här finns därmed ett stort utvecklingsområde och om Dubrovnik vill bli en attraktiv plats att bo på igen bör de se över sin handelssituation.

I Helsingborg finns i jämförelse goda konsumtionsmöjligheter. Som tidigare nämnts i intervjun med Thörnwall har Helsingborg länge varit en populär handelsstad och de arbetar för att fortsätta vara det. Utifrån Öners forskning (2017) där hon beskriver hur shopping har blivit en nöjessyssla idag som lockar in

folk till städerna från omlandet, är det en god idé att fortsätta satsa på handeln. Om handeln är välfungerande så lockar det till sig andra serviceverksamheter till staden vilket bidrar till att fler människor kan vilja besöka en plats (Öner 2017). De största utmaningarna för att hålla igång handeln i Helsingborg ligger i att få folk att välja cityhandeln över e-handel och externhandel. För att detta ska ske krävs att butikerna i staden kan erbjuda upplevelser utöver det vanliga och att butikerna samarbetar med varandra och andra verksamheter. Precis som Thörnwall säger så är det troligt att personer som handlar i city gör det i samband med andra ärenden och upplevelser, som att gå på caféer eller uppleva stadsmiljön. Även här blir det då viktigt att erbjuda både stadens invånare och besökare en attraktiv helhetsbild över Helsingborgs utbud. Detta argumenterar även Dobson (2015), Öner (2017) samt Öberg (2008) för i sin forskning.

Städerna har olika förutsättningar för att skapa en levande stadshandel, och de arbetar på två väldigt olika sätt. I det här fallet skulle Dubrovnik vinna på att se till Helsingborgs och liknande städers arbete med genom exempelvis Citysamverkan utvärdera vilka handelsmöjligheter en plats bör erbjuda. På så sätt skulle de kunna få människor att vilja stanna längre i staden och spendera mer pengar där, två av de mål Thufvesson (2009:17f) menar är viktiga i platsutveckling. I Dubrovnik finns det förhoppningar från the Institute for Restoration att kunna förändra handelssituationen i staden, men det kommer att ta lång tid. Samtidigt kommer tusentals besökare till Dubrovnik för att promenera runt i Old Town varje dag. Det innebär att shopping inte är den största anledningen till att folk lockas till staden, utan att något annat bidrar.

5.4. Näringsliv: restauranger, caféer och kulturliv

Det är viktigt att städer arbetar aktivt för att ha ett intressant innehåll i stadskärnorna. Ur ett näringslivsperspektiv gäller det allt från butikssammansättning till restauranger, nöjen och kultur (Öberg 2008). I Dubrovnik finns det ett stort utbud av restauranger och caféer, men det saknas ett aktivt arbete för att se om mixen passar stadens behov. Eftersom det tidigare inte har funnits några bestämmelser kring vilken sorts verksamhet som öppnar i tomma lokaler, finns det idag nästan fler restauranger än staden behöver och som stadens infrastruktur klarar av. Det verkar snarare vara så att restaurangerna har öppnat eftersom det finns så många turister och besökare i staden, än som ett sätt att locka dit människor. Annars menar Öner (2017) att öppnande av verksamheter som restauranger och caféer kan locka människor till en plats.

Choi (2012) menar att restauranger, caféer och uteserveringar på markplan kan göra en plats mer intressant att vistas på för fotgängare. Detta var även vår upplevelse när vi promenerade runt i staden, det fanns restauranger i varje hörn men de flesta var tomma. Då är frågan om mängden uteserveringar med inkastare får människor att *inte* gå till vissa platser i Dubrovniks Old Town? Tidigare forskning av bland andra Elabd & Hallowell (2014), Gehl (2010:B), Choi (2012), Öner (2017) och Jacobs (2005) menar just att restauranger och caféer kan locka människor till en plats. Våra resultat antyder att *för många* restauranger kan få en negativ inverkan på det lokala stadslivet och även för stadens infrastruktur. Precis som med handeln så fanns det nästan inga restauranger som verkade vara anpassade för stadens invånare. Restaurangerna skapar även problem för invånarna och säkerhetsaspekter i staden under högsäsongen.

Det finns en stor skillnad mellan restaurangutbudet i Dubrovnik och i Helsingborg. Restaurangerna i Dubrovnik är inte till för de lokala invånarna, medan i Helsingborg är de det. Båda städerna vill ha mer av vad den andre har. Den lokala efterfrågan på just restaurangerna i Helsingborg, menar Mellander et al.

(2011) kan vara ett tecken på platsens identitet och välmående. Men i båda stadskärnor, menar Öberg (2008:31f), borde det konstant arbetas aktivt med restaurangutbudet. Då Helsingborg gärna hade velat ha fler besökare i staden som fyller restaurangerna kan de genom att binda kulturlivet till det som gör Helsingborg unikt enligt Mellander et al. (2011) locka nya invånare samt besökare till en plats.

En stads kulturliv kan ses som ett uttryck för platsens identitet och välmående, eftersom ett levande kulturliv kräver att det finns en efterfrågan. I Dubrovnik märkte vi att det fanns ett brett kulturellt utbud som kan passa många turister och besökare. Utifrån Mellander et al. (2011) skulle det alltså kunna ses som att staden är välmående. Frågan blir dock om stadens kulturella utbud även lockar invånarna. Det var svårt att få svar på den frågan genom våra observationer på grund av begränsningar i tid och svårigheter i att urskilja lokalinvånare från besökare. I intervjun med Novakovic menade hon att det fanns ett stort utbud av aktiviteter för alla i staden, allt beroende på ens intresse. Kulturen i staden var även det som hon såg som Dubrovniks största lockelse. Genom att bevara den historiska stadskärnan med den ikoniska stadsmuren blir hela staden en kulturupplevelse, något som Idajatia (2014) argumenterar för som en stark konkurrensfördel för en plats. Den historiska stadskärnan i Old Town verkar även vara den största anledningen till stadens framgång som turistdestination.

Även i Helsingborg finns ett stort utbud av kulturella upplevelser, enligt Thörnwall (2017), som kan bidra till att det blir en attraktiv plats att besöka eller bosätta sig på utifrån Mellander et al. (2011) och Öberg (2008:31f). Den största skillnaden från Dubrovnik blir dock att stadskärnan som helhet inte skapar samma sorts kulturella upplevelse i Helsingborg. Stadskärnan består av byggnader i många olika arkitektoniska stilar och det saknas en helhetsbild. Samtidigt finns det många, som exempelvis Book och Eskilsson (1999), Choi (2012) samt Ewing och Handy (2009) som menar att en komplex stadsbild med en mix av byggnader kan attrahera människor till staden. Dock verkar det vara just den historiska enhetligheten som gör Dubrovnik till en populär turiststad. Helsingborg har förutsättningarna för att bli lika intressant för besökare med sina historiska byggnader genom att fundera kring vad som gör stadsbilden av Helsingborg unikt.

5.5. En levande kvällsstad

En av det traditionella centrumets fördelar är enligt Book och Eskilsson (1999:78f) att centrum ofta är levande vid stora delar av dygnet och på grund av nöjes- och kulturutbudet, till skillnad från exempelvis externhandelsområden. På så sätt blir centrum en plats där människor kan samlas och umgås. I Dubrovnik fanns det många kvällsöppna butiker, restauranger samt barer och det fanns underhållning någonstans i staden varje kväll. Jones et al. (2003) definierar en stads kvällsekonomi som verksamheter som är igång mellan klockan 17-20 en kväll. I intervjun med Novakovic ansåg hon att Dubrovniks Old Town är en stadsdel med ett levande kvällsliv och hon hänvisade till barer och restauranger som många besökte. Under kvällsobservationen i Dubrovnik upplevde vi dock att det var betydligt mindre folk på gatorna jämfört med under dagtid. Skillnaden i Novakovics förståelse och vår upplevelse kan bero på att vi inte var där under högsäsong, men det kan också bero på att det inte fanns några särskilda evenemang på gång i kvällen under vår observation. Det kan också bero på platserna vi undersökte - shoppinggatan Stradun och torget Gundulic Square. Men samtidigt var nästan alla verksamheter öppna under tiden vi observerade, vilket tyder på att de förväntar sig gäster. Därmed saknades den förlängda öppenheten vid observationerna som Book och Eskilsson (1999:78f) talar om.

En fördel som både Jones et al. (2003:98f) och Jacobs (2005:58f) beskriver med kvällsekonomi är att staden upplevs som tryggare bland de som bor och vistas där om folk är i rörelse under flera timmar av dygnet. Detta upplevde vi var fallet i Dubrovnik. Samtidigt finns det alkoholrelaterade nackdelar som framkommer av kvällsekonomin, främst relaterat till late night economy, (Jones et al. 2003). I Dubrovnik beskriver Pekovic hur staden har upplevt problem med detta och att de då har saknat strategier för att hantera besökare som missköter sig. Det skapas en svårighet i att balansera gästvänlighet och samtidigt göra staden till en säker och behaglig plats för alla att vistas i under kvällar och nätter. Oljud är ytterligare ett problem med kvällsekonomin som har skapat stor frustration hos lokalbefolkningen.

I Helsingborg diskuterades främst Mariatorget som huvudplats för stadens kvällsekonomi på grund av utbudet av restauranger och nattklubbar. Några nackdelar som Jones et al. (2003) nämner med late night economy är exempelvis oljud, brottslighet och att delar av stadskärnor kan bli hotfulla samt obehagliga miljöer som avskräcker människor. Genom nattlivet på Mariatorget kan dessa tendenser uppstå om det också involverar berusningsdrickande. Mariatorget har blivit en plats som staden satsar på att utveckla och göra säker för en positiv samt levande kvällsekonomi. Genom att skapa ett sådant ansvar och ett strategiskt ramverk för evening- och late night economy, menar Jones et al. (2003) att det kan på så sätt framgångsrikt skötas. Om de lyckas med sitt mål kan det leda till att staden nyttjar fördelarna med late night economy och få en mer levande och attraktiv plats för människor att vistas på. Utifrån Öberg (2008:7) är det klokt att se till fler delar än endast handel när kvällsekonomin utvecklas i en stad. Att välja en plats som Mariatorget med sina möjligheter blir då logiskt.

5.6. Trygghet: säkerhet och skydd

Ett avgörande kriterie för ett välutformat fotgängarlandskap är enligt Gehl (2010:A:238) att säkerhetsställa ett rimligt skydd mot bland annat osäkerhet, fysisk skada och risk. Positiva säkerhetsaspekter som noterades i Dubrovnik var att alla observationsplatser hade övervakningskameror, på Gundulic Square noterades två poliser, samt att Stradun och hamnen var väl upplysta av lampor. Detta styrktes även av Novakovic och Pekovic som berättade att få brott sker i staden och aktiva säkerhetsinsatser har genomförts genom installationer av kameror på offentliga platser samt extrainsatta poliser under högsäsong. Denna typ av skydd menar Listerborn (2000:13) är en del av att säkerhetsställa tryggheten i en stad, men det kan aldrig endast utgå från dessa punkter.

Det framkom också att det finns stora säkerhetsrisker i Dubrovnik som är kritiska att åtgärda. Uppbyggnaden av staden är ett stort problem, med endast två in- och utgångar och de smala gatorna. Vid stora folkmassor och ifall en katastrof skulle inträffa, kan folk därmed fastna i staden. Tillsammans med en risk för jordbävningar har Dubrovnik på vissa vis inte ett rimligt säkerhetsskydd. Genom skapandet av en City Management plan, ska dessa säkerhetsaspekter försöka förbättras och kan liknas vid vad Listerborn (2000:49) menar med att arbeta med tryggheten utifrån att staden som en helhet, vilket är en väsentlig del i arbetet mot en tryggare stad.

En god säkerhetsaspekt som Helsingborg arbetar med i sin stad är genom att en grupp, bestående av exempelvis poliser och fastighetsägare, regelbundet diskuterar åtgärder för exempelvis belysning och butiksstölder. En väsentlig del i trygghetsarbetet är nämligen enligt Listerborn (2000:49) att olika aktörer samarbetar över sina ansvarsområden, som exempelvis fastighetsförvaltare och polisrepresentanter. Ett sådant samarbete över gränser visar Helsingborg att de gör. Däremot tar gruppen inga verkställande beslut och kan bara bolla idéer kring säkerhet vidare till andra, som exempelvis kommunen som tar beslutet. Det

kan i sin tur betyda att besluten inte verkställs, då Listerborn (2000:49) samt Lidskog (i: Andersson & Elander 2005:29) argumenterar för att olika aktörer i ansvarsrollerna kan ha andra uppfattningar över vad som kännetecknar trygghet i en stad.

5.7. Trafik och tillgänglighet

Gupta och Pundir (2015) argumenterar för att många länder idag arbetar för att öka andelen människor som promenerar i städerna, för exempelvis miljöskäl och minska trafikproblem. I Dubrovnik var det enkelt och tillgängligt för fotgängare att obehindrat gå runt i de tre olika observationsplatserna, men de smala sidogatorna som ledde in till platserna var desto trängre samt hindrande mycket fotgängartrafik. Endast två cyklar och fem bilar totalt observerades på de tre olika platserna, endast vid Stradun. Det finns ett förbud mot biltrafik innanför murarna, vilket påverkar folkflödet på ett positivt sätt. Gehl (2010:B:77) argumenterar för Dubrovnik som ett exempel på en stad med en anmärkningsvärd aktivitetsnivå, som skapar liv på gatorna. Choi (2012:142) menar också att förbud mot biltrafik underlättar gångvänligheten i en stad, men att andra faktorer som exempelvis mixen av aktiviteter på en plats är viktigare för att uppnå det. Det som däremot är en negativ aspekt av biltrafikförbudet tillsammans med de smala gatorna in till platserna, är att det blir svårt för lokalbefolkningen att bo i staden. Att bära hem otympliga saker längs alla trappor och utföra renoveringar blir därmed en svårighet. Vid stora folkmassor när det är högsäsong i Dubrovnik blir problematiken ännu större.

I Helsingborg ser situationen annorlunda ut. Där satsas det på fler cykelvägar och cykelkartor för att hitta runt i staden. Där är trafiksituationen mer bilvänlig i stadskärnan, vilket enligt Gehl (2010:B:77) kan betyda att aktivitetsnivån på folklivet reduceras drastiskt på grund av hastigheten på rörelser, vilket i sin tur skapar mindre liv på gatorna. Men biltrafiken överlag i Helsingborg ska bli långsammare och aktiva val görs för att få bilister som kör rakt igenom staden, att istället köra runt. Att även göra trottoarer bredare för fotgängartrafik kommer kunna underlätta gångvänligheten. I centrum är en framstående fördel, enligt Book och Eskilsson (1999:78f) att olika transportmedel har tillgänglighet – att exempelvis bilvägar, cykelvägar, busslinjer alla kan knytas samman där.

5.8. Hur arbetar stadskärnorna för att förbättra sina konkurrensfördelar?

I Dubrovnik arbetar de för stadskärnans attraktivitet genom att exempelvis restaurera gamla byggnader som finns i stadskärnan. De arbetar hårt för att bevara Old Towns historiska byggnader och kulturarv. Enligt bevararlinjens principer (Rådberg 1997:152ff) är detta helt rätt tänk. Staden ska ses som att den bär på ett kollektivt historiskt arv som ska kunna föras vidare till kommande generationer. Samtidigt vill de göra Dubrovnik mer beboelig för sina lokala invånare, som också är en del av vad som skapar folkliv, men det ligger många svårigheter i hur det bäst ska göras. Det finns många aktörer och viljor som drar åt olika håll, tillsammans med aspekten att leverera vad turisterna är ute efter. Tham (2016) och Branka et al. (2016) menar att göra alla intressenter nöjda är en av de största svårigheterna inom stadsplanering. Bevararlinjen (Rådberg 1997:152ff) argumenterar också för problematiken som är myntets baksida, att betoningen av den historiska autenticiteten kan leda till en syn på staden endast som ett utställningsföremål som blir svår att bo i och där stadsmiljön inte får ändras. Modernt kontra bevarande, det är en balansgång som många gånger visar sig vara svår att hantera.

I Helsingborg arbetar Citysamverkan tillsammans med andra enheter för att få fler turister och människor att vilja besöka staden. En del av Helsingborgs vision för framtiden är att bli den pulserande staden, vilket

även ska genomsyra de nya byggprojekten, som exempelvis Oceanhamnen. Thörnwall menar att det dock är svårt att få alla involverade aktörer att vara med på samma vision. Om visionen om ett rikare folkliv inte är med i allas prioriteringar, menar Gehl (2010:A:198f) att ett levande stadsliv inte har en chans. Han menar också att den människofokuserade faktorn är ofta bristande i utvecklandet av många nya städer. I Helsingborgs fall finns en stark vilja hos Citysamverkan för att uppnå visionen om ett rikare människoflöde och viljan kommuniceras också ut till de aktörer som ansvarar för byggprojekten. Bevararlinjen (Rådberg 1997:152ff) trycker på vikten av att målet för en stad som är levande och föränderlig, är en stad som förnyas stegvis – i dialog med invånarna. Medborgardialogen, som också Citysamverkan yrkar för, blir en viktig utgångspunkt. Det ligger därför ett stort ansvar hos arkitekter och stadsplanerare i Helsingborg att bygga utifrån människan.

6. Slutsatser & diskussion

Syftet med examensarbetet har varit att undersöka hur stadsmiljön påverkar folklivet i en stad samt hur två olika städer arbetar för att förbättra sina konkurrensfördelar. Fokus har varit på arkitektur, tillgänglighet, näringsliv och mötesplatser främst i Dubrovnik, men även i Helsingborg, för att se sambandet mellan stadsmiljö och folkliv. Nedan diskuteras resultatet utifrån arbetets två frågeställningar.

- Hur ser sambandet ut mellan stadsmiljö, folkliv och flöden av människor?
- Hur arbetar stadskärnorna för att förbättra sina konkurrensfördelar?

Hur ser sambandet ut mellan stadsmiljö, folkliv och flöden av människor?

Observationerna visar att byggnaderna i Old Town, Dubrovnik, uppfyller miljöpsykologins krav för en trivsamt miljö både utifrån deras skala, design och utformning. Det är framför allt helhetskänslan av arkitekturen samt den historiska stadskärnan som verkar vara den största anledningen till stadens framgång som turistdestination, vilket antyder ett samband mellan en historisk miljö och ett ökat flöde av människor. På liknande sätt skulle andra städer kunna utöka sin besöksnäring genom att hitta ett helhetsfokus i stadens utformning och skapa en tydlig bild av det som gör staden unik utifrån sin historia.

Kulturlivet och näringslivet i en stad är två saker som bidrar till en förlängd öppenhet och skapar en kvällsekonomi i städer. För att dessa verksamheter ska gynna staden och vara trygga krävs det strategier och planering kring vilka delar som ska ingå. Purple Flags kriterier skapar ett ramverk som kan fungera för en trygg och levande kvällsekonomi. För att ytterligare förbättra trygghet i stadskärnan är det viktigt att samarbeta mellan olika intressenter som både Dubrovnik och Helsingborg redan gör. Detta skapar förutsättningar för människor att vilja vistas i städerna.

För att skapa mötesplatser i en stad är det viktigt att det finns sittplatser och möjligheter att vila. Mötesplatser kan skapas genom att vara historiskt intressanta platser, men även genom att vara platser där det redan vistas många människor. Döda platser utgörs av mörker, avsaknad av funktion vilket gör att platsen blir bortglömd. Detta bör åtgärdas i städer och undvikas i utformningen av nya stadsdelar för att öka attraktiviteten. Förbud mot biltrafik i stadskärnan har visat på en positiv effekt på flödet av turister samt god tillgänglighet. Negativa aspekten av bilförbudet är att det blir svårt för lokalbefolkningen att bo i staden. Därmed kan det yrkas för att en balans mellan olika slags transportmedel och trafikmängd är viktigt att ha i en stadsmiljö som vill öka samt underlätta tillgängligheten för folklivet, för både turister och lokalbefolkning.

Hur arbetar stadskärnorna för att förbättra sina konkurrensfördelar?

För att handeln i en stad ska skapa konkurrensfördelar krävs det att utbudet är anpassat både efter lokalbefolkningens och besökarens behov, samt gärna att utbudet till viss del är unikt för platsen. Tillgängligheten till handel kan även göra en plats mer attraktiv. Här finns ett tydligt utvecklingsområde för Dubrovnik medan Helsingborg har många förutsättningar för en levande stadshandel utifrån sitt existerande utbud och helhetsperspektivet från exempelvis Citysamverkan. Där gäller det framför allt för alla intressenter att samarbeta.

I Dubrovnik saknas det även ett helhetsperspektiv på andra delar av näringslivet, såsom restaurang- och caféverksamheter samt kulturutbud. Trots det reser många till platsen varje år. De negativa aspekterna av

restaurangverksamheterna i Dubrovnik antyder att restauranger och caféer påverkar stadslivet positivt om det är anpassat efter sin begränsade miljö och under kontrollerade former, men att för många likadana verksamheter inte förbättrar stadsmiljön. I dagsläget finns det inga planer för hur Dubrovnik ska utveckla restauranger och caféer till en konkurrensfördel, men de arbetar med framtagandet av en City Management Plan för att förbättra detta. Helsingborgs stad arbetar mer aktivt med planeringen av restauranger och caféer, men upplever att det saknas tillräckligt med besökare till stadens restaurangutbud. För Helsingborg och andra svenska städer skulle fler kunna lockas dit om restaurangutbudet främjar kvalitet över kvantitet, samt knyter an till den lokala kulturen för att tilltala både lokalbefolkningen och besökare.

I Dubrovnik arbetar staden för att bevara och restaurera den gamla stadsbilden. Samtidigt vill de skapa en mer beboelig stad för sina invånare för att de inte ska försvinna helt och hållet. Det är en svår och utmanande balansgång gällande modernitet kontra bevarande som de kämpar med. I Helsingborg arbetar staden för att få fler turister och strävar efter att vara en pulserande och trevlig stad. Staden arbetar med kommunikation och aspekter som handel för att nå målen. Men en stor svårighet ligger i att få alla involverade aktörer med på samma vision, exempelvis i nya byggnationer.

Slutligen...

Det finns ingen given formel för att kunna mäta sambandet mellan stadsmiljön och folkliv. Men alla aspekter som har undersökts antyder att stadsmiljöns utformning och innehåll är viktiga för var människor väljer att vistas. Därmed blir det viktigt att som stadsplanerare arbeta med hela miljön för att skapa en konkurrenskraftig stadskärna. En bred kunskapssyn är även viktig i arbetet för en attraktiv och levande stadskärna.

Under arbetet med examensarbetet har det framkommit många sidospår som kan lägga grunden för framtida forskning. Exempelvis kan det vara intressant att i framtiden undersöka hur historiska stadskärnor som Dubrovnik kan anpassas för att skapa en hållbar och levande plats för både turism och lokalbefolkning, och inte enbart ett museum för turister. Samma problematik skapas på många platser som utvecklats till resmål för massturism. Mer specifik forskning som tar fram en formel för den mest lönsamma mixen av näringsliv kunde också underlätta för många stadskärnor. Slutligen kunde konkret forskning kring hur olika intressenter kan balanseras för att skapa ett hållbart helhetserbjudande kring stadskärnans innehåll komplettera detta examensarbete och tidigare forskning.

7. Dokumentanalys Oceanhamnen

Vi förstår svårigheten i att bygga om redan färdiga områden i en stadskärna som Helsingborg, för att skapa ett så levande folkliv som möjligt utifrån alla tänkbara aspekter. Men det fortsätter att byggas nya områden runt om i svenska städer och i de områdena går det att tänka annorlunda. Många av dessa områden är belägna vid vattnet som Dubrovnik är. Ett av dem är Oceanhamnen i Helsingborg, som utgör vårt exempel på vad Helsingborg och nybyggda områden i svenska städer kan tänka på för att locka människor. Genom dokumentanalysen hoppas vi att Helsingborg kan dra nytta av Dubrovniks fördelar och nackdelar.

Oceanhamnen är huvudsakligen tänkt för bostäder, där byggnadernas höjd är varierad (Bild:11) En del av byggnaderna kan då påverka människors sikt och blockerar första intrycket av stadskärnan om du kommer in med båt.



Bild:11 Etapp 1 Oceanhamnen (Helsingborg stad 2017).

De höga byggnaderna skapar också en större distans från den traditionella stadskärnan till havet. Den kantiga aspekten på husen är något som kan kopplas till vad Thufvesson (2009:51) diskuterar kring hårda ytor och monotona fasader som utgör dåliga livsmiljöer ur ett miljöpsykologiskt perspektiv. Husen utsöndrar ett hårt intryck, då det saknas exempelvis mjuka och rundade kanter. Om man tänker att miljön runt omkring är havet, böljande och mjukt - reflekteras inte det på många sätt i byggnaderna. Den svaga kopplingen till naturen som finns runt omkring, argumenterar också Thufvesson (2009:51) för som en del av en dålig livsmiljö.



Bild:12 Traditionella bilden av Helsingborg. (Diab Group 2017).

I Oceanhamnen är sju olika byggföretag ansvariga för att bygga och designa fyra bostadskvarter. Den aspekten kan förklara att det inte är en samlad byggnadsstil, vilket skapar en oenhetlig känsla. Byggnaderna liknar inte den traditionella stadsbilden av Helsingborg som exempelvis Rådhuset och Kärnan (Bild:12).

Detta kan vara problematiskt, då både Thufvesson (2009:64), nyurbanismen (Klingberg 2006:26) samt bevararlinjen (Rådberg 1997:152ff) argumenterar för att lokala traditioner tillsammans med en sammanhållen karaktär, borde anammas av nya stadsdelar för att tilltala människor. De behöver inte vara exakta kopior, men endast materialval kan göra stor skillnad och göra att moderna hus passar in i sin omgivning.

Borde staden och det nya området därför samla sig och ha en mer enad bild? Hultman (i Klingberg 2006:26) menar att det finns en uppsjö av arkitekturpsykologisk och miljöpsykologisk forskning kring att historiska miljöer föredras av vanligt folk, vilket den gamla medeltida stadskärnan i Helsingborg utgör.

Dock visar en aspekt av Oceanhamnen, byggnadernas innergård, en utformning på ett mer traditionellt sätt i en fyrkant, som liknar utformningen av många andra stadsbyggnadskvarter i staden (Bild:13). Både Thufvesson (2009:63) samt bevararlinjen (Rådberg 1997:152ff) argumenterar för att historisk stadsuppbyggnad och traditionella miljöer symboliserar stadens själ. En själlös plats med få kopplingar till historia borde därmed ses

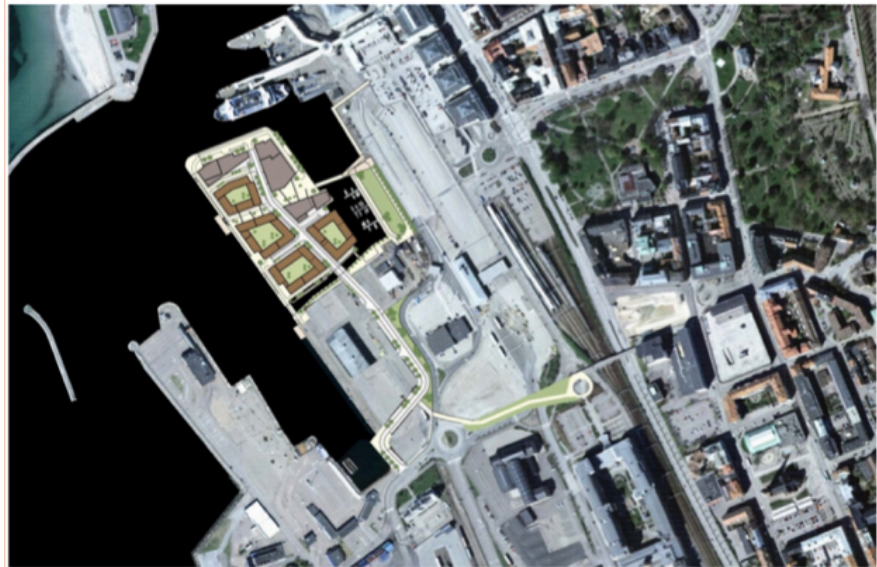


Bild:13 Oceanhamnen (vänster) och husen som liknar de traditionella fyrkantiga innergårdarna (höger). Foto: Detaljplan Oceanhamnen.

som något oönskvärt. För att Helsingborg fortsatt ska vara en stad med själ behöver även de nya områden som byggs passa in i stadens karaktär.

Det kommer att byggas ett torg med sittplatser i solen i Oceanhamnen, vilket utifrån en slutsats i vårt arbete är positivt. Fler sittplatser på torg är något önskvärt hos allmänheten och är de i solen blir det ytterligare ett plus i kanten, då det var dit människor lockades. Mötesplatser i sin tur framkommer ur detta, tillsammans med aspekten av historiska byggnader eller lokalt anpassade strukturer. Genom att också erbjuda matmarknader eller marknadsstånd på torget och skapa en aktivitet genom evenemang, skulle det kunna bidra till ett större folkflöde. Det är något som Oceanhamnen kan anamma när området är färdigbyggt.

Det planeras för handel och service i bottenplan i bostäderna, en park för lek samt en kajpromenad för promenader. Därmed visar planeringen att den till viss del inte utgår från vad Klingberg (2006:22ff) beskriver som modernismens ideal med byggda områden utifrån endast en funktion. Det på blir på så sätt ett nyurbanistiskt tänk som Oceanhamnen skulle gynnas av att ta in fler aspekter av. Söderlind (1998:35) menar dock att det inte räcker med att en arkitekt försöker skapa en stadsdel genom att endast kopiera stadens arkitektoniska form. Fasaderna på byggnader är viktiga men de kan inte ersätta stadens funktioner och de verksamheter som skapar folkliv i en stad. Genom att ha en mix av aktiviteter i Oceanhamnen tillsammans med de andra faktorerna kan en levande stadsdel skapas. Det är viktigt för Helsingborg att inte dela upp områden efter funktion med en shoppingdel endast på Kullagatan samt en restaurangdel på Mariatorget, och inte låta de aktiviteterna frodas i fler stadsdelar. Att också de verksamheterna anpassas efter lokalbefolkningen samt vad som gör Helsingborg unikt är viktigt. Utifrån tidigare forskning samt examensarbetets undersökningar, går det inte att nog betona vilket värde olika slags verksamheter tillsammans skapar på en plats.

Det framgår inte exakt vilket slags näringsliv som kommer att finnas i Oceanhamnen, men forskning och examensarbetet visar att en levande kvällsekonomi skapar förutsättningar för trygghet och folkliv under hela dygnet på platsen. Därmed kan det vara en god idé att dels placera kulturinstitutioner på platsen för att få dit lugnare kvällsverksamheter, dels att ha tydliga strategier för hur Oceanhamnens kvällsekonomi ska gynna både boende och besökare. Purple Flag-projektet (2017) ger exempel på viktiga kriterier för ett tryggt och säkert kvällsliv: välkomnande, rörelse, utbud, plats och policy. När en ny stadsdel nu byggs finns alla förutsättningar för att göra Helsingborg till en levande och trygg kvällsstad med aktiviteter för alla.

Gällande trafiksituationen i Oceanhamnen kommer det finnas en gång- och cykelbro som förbinder stadsdelen med tåg- och busstationen Knutpunkten. Det saknas däremot information kring biltrafik, vilket kan tolkas som att det inte kommer vara tillgängligt för bilar. Trafiken i Oceanhamnen är en framstående positiv del av byggandet och visar på balansen som är viktig att ha mellan olika slags transportmedel och trafikmängd. Det kommer vara enkelt för människor att ta sig till och från platsen, samtidigt som fotgängartrafiken underlättas och ges större utrymme.

Sammanfattningsvis är den största möjliga förändringspunkten i Oceanhamnen att skapa byggnader och miljöer som är mer lika den traditionella äldre stadskärnans utformning för att utifrån miljöpsykologiska faktorer skapa en trivsam miljö som människor lockas till och vill vara i. Med tanke på hur många människor som reser till Dubrovnik varje år enbart för att uppleva den enhetliga, historiska staden finns här stor potential för att utveckla Helsingborg som en turistdestination.

Det är även viktigt att olika funktioner finns i bygnadsområdet, då utseende endast räcker till en viss del. Att då ha verksamheter i bottenvåningarna till bostäderna, blanda restauranger, parker och kontor på samma område skapar fler möjligheter till ett flöde av människor. Ewing och Handy (2009) samt Choi (2012:141) menar även att mixen av aktiviteter tillsammans med byggnadens arkitektoniska stil kan påverka vart människor rör sig. Den ena delen ser vi att Oceanhamnen erbjuder, men den andra delen är något som hade behövts tas mer i beaktning och skulle kunna förbättra området samt staden Helsingborg ytterligare. Det är även viktigt att det finns ett helhetstänk kring vilka näringslivsverksamheter som ska finnas i stadsdelen och att utbudet passar människorna som flyttar till samt besöker Oceanhamnen. Det bidrar till att en plats är levande stora delar av dygnet. Balansgången mellan olika intressenter som ska bli nöjda kan vara svårt att klara av, men genom öppenhet och samarbete mellan olika ansvarande aktörer i staden är det ingen omöjlighet.

8. Källförteckning

Alvesson, Mats. (2011). *Intervjuer - genomförande, tolkning och reflexivitet*. Malmö: Liber AB.

Andersson, Ann-Catrin & Elander, Ingemar. (2005). *Staden som livsmiljö - vision och verklighet: slutrapport från ett forskningsprogram*. Örebro: Örebro universitet.

Andersson, Elisabet. (2016). *Så hamnade stadens centrum på en åker*. Dagens Nyheter. 11 september. <https://www.svd.se/sa-hamnade-stadens-centrum-pa-en-aker> (Hämtad 2017-05-02).

Arvastson, Gösta & Ehn, Billy. (2009). *Etnografiska observationer*. Lund: Studentlitteratur.

Arvebro, Peter, Meksa, Sonja & Buchmüller, Maren (red.)/Helsingborgs Stad. (2015). *Den forskande staden - 8 essäer om forskning, kultur och näringsliv i Helsingborg*. Mölndal: Helsingborgs stad.

Branka, Sebastian, Coca-Stefaniak, Andres, Plichta, Jaroslaw. (2016). City centres as places for strategic cooperation through active city management - The significance of trade entities. *Scientific Annals of Economics and Business*. Vol. 63, No. 1, pp. 125-133.

Bryman, Alan. (2011). *Samhällsvetenskapliga metoder*. Malmö: Liber.

Book, Karin & Eskilsson, Lena. (1999). *Centrum: Utarmning eller renässans?* KFB-rapport 1999:13. Stockholm: Kommunikationsforskningsberedningen.

Choi, Eunyoung. (2012). *Walkability as an urban design problem - Understanding the activity of walking in the urban environment*. Licentiate Thesis in Architecture. Stockholm: Architecture and the Built Environment, KTH Royal Institute of Technology.

Dobson, Julian. (2015). *How to save our town centres : a radical agenda for the future of high streets*. Bristol: The Policy Press.

Dubrovnik times. (2016). *2015 tourism figures for Dubrovnik*. <http://www.thedubrovniktimes.com/news/dubrovnik/item/108-2015-tourism-figures-for-dubrovnik> (Hämtad 2017-05-05).

Elabd, Aliaa & Hallowell, George. (2014). A research approach for urban places: exploring the behavioural aspects of a city plaza. *Spaces & Flows: An International Journal of Urban & Extra Urban Studies*. Vol. 4, No. 3, pp.1-12.

Ewing, Reid & Handy, Susan. (2009). Measuring the Unmeasurable: Urban Design Qualities Related to Walkability. *Journal of Urban Design*. Vol. 14, No. 1, pp.65-84.

Fastighetsägarna Syd. (2015). *Omsättningen kvar i stadskärnorna - trots ryktet om kris*. Fastighetsägarna. 6 juli. <http://www.fastighetsagarna.se/syd/aktuellt/nyheter/nyheter-2015/omsattningen-kvar-i-stadskarnorna-%E2%80%93-trots-ryktet-om-kris> (Hämtad: 2017-05-02).

Fastighetsägarna Syd. (2016). *Cityklimatet Helsingborg. Rapport oktober 2016*. http://www.fastighetsagarna.se/syd/aktuellt/rapporter/cityklimatet_syd (Hämtad 2017-05-05).

Fejne, Anders, Anderberg, Annelie, Johansson, Mats, Daxberg, Monica, Selemba, Ivan, Attoff, Henrik. (2015). *”Butiksdöden breder ut sig i centrala Helsingborg. Försvinner handeln förslummas staden.”*. 3 maj. Sydsvenskan. <http://www.sydsvenskan.se/2015-05-02/butiksdoden-breder-ut-sig-i-centrala-helsingborg-forsvinner-handeln-forslummas> (Hämtad 2017-05-05).

Flowerdew, Robin & Martin, David. (2005). *Methods in human geography - A guide for students doing a research project*. Harlow: Prentice Hall.

Gehl, Jan. (2010:A). *Cities for People*. Washington DC: Island Press.

Gehl, Jan. (2010:B). *Life Between Buildings - Using Public Space*. Skive: Arkitektens Forlag.

Grossman, David. (2016). *De ska sätta Falkenberg i centrum*. Fastighetstidningen. 16 maj. <http://fastighetstidningen.se/de-ska-satta-falkenberg-i-centrum/> (Hämtad 2017-05-02).

Gupta, Ankit & Pundit, Nitin. (2015). Pedestrian Flow Characteristics Studies: A Review. *Transport Reviews*. Vol. 35, No. 4, pp. 445-465.

Helsingborg. (2010). *ÖP 2010 - en strategisk översiktsplan för Helsingborgs utveckling*. Helsingborg. 7 april. http://styrning.helsingborg.se/wp-content/uploads/sites/53/2015/03/Oversiktsplan2010_sbf.pdf (Hämtad 2017-03-27).

Helsingborg stad. (2017). *Oceanhamnen*. H+ stadsförnyelseprojekt. 22 februari. <https://hplus.helsingborg.se/etapper/oceanhamnen/> (Hämtad 2017-05-03).

Helsingborg Växer. (2017). <https://hbgvaxer.se/> (Hämtad 2017-05-03).

HUI Research. (2016). *E-handeln i Sverige. E-barometern helårsrapport 2016*. <http://www.hui.se/statistik-rapporter/index-och-barometrar/e-barometern> (Hämtad 2017-05-05).

Idajatia, Hertiari. (2014). *Cultural And Tourism Planning As Tool For City Revitalization: The Case Study of Kalimas River*. Social and Behavioral Sciences. Vol. 135, pp. 136-141.

Institutet för Näringslivsforskning. *IFN-forskare Özge Öner*. <http://www.ifn.se/forskare/ifn-forskare/ozge-oner> (Hämtad 2017-04-07).

ISM (2017). *Lena Eskilsson*. 25 maj. <http://www.ism.lu.se/lena-eskilsson> (Hämtad 2017-04-29).

- Jacobs, Jane. (2005). *Den amerikanska storstadens liv och förfall*. Göteborg: Daidalos AB.
- Jin, Byoung-ho, & Sternquist, Brenda. (2004). Shopping is truly a joy. *Service Industries Journal*, Vol 24, No. 6, pp. 1-18.
- Jones, Peter, Charlesworth, Andrew, Simms, Victoria, Hillier, David, Comfort, Daphne. (2003). The management challenges of the evening and late night economy within town and city centres. *Management Research News*. Vol. 26, No: 10/11, pp. 96-104.
- Jönköping University (2017). Charlotta Mellander. <http://ju.se/personinfo.html?sign=MeCh> (Hämtad 2017-04-29).
- Klingberg, Elisabeth. (2006). *När nyurbanismen kom till stan*. Göteborg: Pratminus Förlag.
- Krafft, Manfred, & Mantrala, Murali K. (2006). *Retailing in the 21st century: Current and future trends*. Berlin: Springer.
- Listerborn, Carina. (2000). *Tryggare stad - kan man förändra rädslans platser?* Göteborg: Stadsbyggnadskontoret.
- Lonely Planet. (2017). *Dubrovnik - History*. <http://www.lonelyplanet.com/croatia/dubrovnik/history> (Hämtad 2017-05-05).
- Mellander, Charlotta, Pettersson, Lars, & Öner, Özge. (2011). Culture city. *Journal of Town and City Management*, Vol. 2, No.3, pp. 246–262.
- My News Desk - Pressmeddelande. (2016). *Allt fler turister väljer Helsingborg*. <http://www.mynewsdesk.com/se/helsingborg/pressreleases/allt-fler-turister-vaeljer-helsingborg-1615116> (Hämtad 2017-05-05).
- Purple Flag. (2017). http://www.svenskastadskarnor.se/Aktuellt/Purple%20Flag%20Sweden/.pg_290 (Hämtad 2017-05-16).
- Ranala, Anette. (2017). *Fler byggare sökes till bostäder i Oceanhamnen*. Helsingborgs Dagblad. 28 februari. <http://www.hd.se/2017-02-28/fler-byggare-sokes-till-bostader-i-oceanhamnen> (Hämtad 2017-05-03).
- Rennstam, Jens & Wästerfors, David. (2015). *Från Stoff till studie - om analysarbete i kvalitativ forskning*. Lund: Studentlitteratur AB.
- Ryen, Anne. (2004). *Kvalitativ intervju - från vetenskapsteori till fältstudier*. Malmö: Daleke Grafiska AB.
- Rådberg, Johan. (1997). *Drömmen om atlantångaren*. Stockholm: Atlantis AB.

Stadsplan 2017 Helsingborg. (2017). *Inledning*.

<https://kartor.helsingborg.se/stadsplan/src/index.html?appid=58b41988363a4b48a9dcec5fc940d032>
(Hämtad 2017-05-05).

Svenska Stadskärnors Forskarråd (2017). http://www.svenskastadskarnor.se/Forskarr%C3%A5det/.pg_6
(Hämtad 2017-04-29).

Söderlind, Jerker. (1998). *Stadens renässans*. Stockholm: SNS Förlag.

Tham, Måns. (2016) Essä: Ladornas land. <https://arkitektur.se/reportage/ladornas-land/>
<http://manstham.com/ladornas-land-big-box-country/> (Hämtad 2017-05-02).

Thufvesson, Ola. (2009). *Platsutveckling*. Helsingborg: Plattformen, Helsingborgs stad.

Unesco. (2017). *Old City of Dubrovnik*. <http://whc.unesco.org/en/list/95> (Hämtad 2017-05-05).

Visit Helsingborg. (2017). <http://www.visithelsingborg.com/se-gora/> (Hämtad 2017-05-05).

Visit Croatia. (2017). *History of Croatia*. <http://www.visit-croatia.co.uk/index.php/about-croatia/history-of-croatia/> (Hämtad 2017-04-04).

WKND by HBG. (2017). <http://wknd.visithelsingborg.com/> (Hämtad 2017-05-05).

Wrigley, Neil, & Lambiri, Dionysia. (2014). *High street performance and evolution: A brief guide to the evidence*. Southampton: University of Southampton.

Öberg, Martin. (huvudförfattare) (2008): *Stadskärnehandbok för morgondagen. Om konsten att utveckla attraktiva stadskärnor*. Stockholm: Fastighetsägarna Sverige AB.

Öner, Özge. (2017). Retail city: the relationship between place attractiveness and accessibility to shops, *Spatial Economic Analysis*. Vol. 12. No. 1, pp. 72-91.

Muntliga källor

Thörnwall, Malin - Cityledare vid Centrumsamverkan i Helsingborg. (Intervju 2017-04-12).

Novakovic, Andrea - Director of DURA (Dubrovnik Development Agency). (Intervju 2017-04-19).

Pekovic Carevic, Iva - Director of City Management plan for ZoD (Institute for Restoration of Dubrovnik). (Intervju 2017-04-24).

Bilder

Bild:1 Gehl, Jan. (2010:A). *Cities for People*. Washington DC: Island Press.

Bild:2 Roaming Redhead. (2017) Blogginlägg. (Karta).
<https://roamingredhead.com/2016/03/10/dubrovnik-croatia/> (Hämtad 2017-05-23).

Bild:3 Google Maps. (2017) Mariagatan, 252 23 Helsingborg. (Karta).

<https://www.google.se/maps/place/Mariagatan,+252+23+Helsingborg/@56.0452854,12.6899245,15z/data=!4m5!3m4!1s0x46523235921db32d:0xd467ea32942e4bd6!8m2!3d56.0464569!4d12.6955893> (Hämtad 2017-05-23).

Bild:4 Författarna. (2017). Gundulic Square, Dubrovnik, Kroatien.

Bild:4B Författarna. (2017). Hamnen, Dubrovnik, Kroatien.

Bild:5 Författarna. (2017). Stradun, Dubrovnik, Kroatien.

Bild:6 Författarna. (2017). Hamnen, Dubrovnik, Kroatien.

Bild:7 Författarna. (2017). Gundulic Square, Dubrovnik, Kroatien.

Bild:8 Författarna. (2017). Gundulic Square, Dubrovnik, Kroatien.

Bild:9 Författarna. (2017). Stradun, Dubrovnik, Kroatien.

Bild:10 Författarna. (2017) Pile Gate, Dubrovnik, Kroatien.

Bild:11 Helsingborg stad. (2017). *Ettapp 1*. H+ stadsförnyelseprojekt. 22 februari.

<https://hplus.helsingborg.se/etapper/oceanhamnen/> (Hämtad 2017-05-23).

Bild:12 Traditionella bilden av Helsingborg.

https://www.google.se/search?q=helsingborg&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiJzf3O3IXUAhWSY1AKHclGDj0Q_AUICigB&biw=1182&bih=692#imgrc=-H6GWAT8CaRyfM: (Hämtad 2017-05-23)

Bild:13 Helsingborg stad. (2014). Detaljplan Oceanhamnen. https://helsingborg.se/wp-content/uploads/2015/03/oceanhamnen_handl_samrad_sbf.pdf (Hämtad 2017-05-23)

Bilagor

Bilaga 1. Tidsplan

Vecka 12 mejlade vi och bokade intervju med Andrea Novakovic i Dubrovnik. Vecka 13 skrev vi teoriavsnittet och letade ytterligare vetenskapliga artiklar som kunde passa arbetet. Vi besökte även biblioteket för arkitektur i Lund för att hitta böcker för det temat och där fann vi användbar litteratur. Den veckan skrev vi också ner vad som skulle vara färdigt innan handledningen vecka 14 som var det sista handledningstillfället innan resan till Dubrovnik. Vi bokade en tid med Malin Thörnwall för intervju.

Vecka 14 började vi utforma vår intervjuguide för den intervjun samt observationsschemat för Dubrovnik. Samma vecka började vi även skriva metodavsnittet. 4/4 hade vi vårt andra handledningstillfälle. Vecka 15 skedde intervjun med Malin Thörnwall på onsdagen 12/4 i Helsingborg. Dagarna innan sammanställdes teorin och intervjuguiden kompletterades samt skickades till handledaren en sista gång för att få feedback. Efter intervjun diskuterades intervjun tillsammans och viktiga punkter skrevs ner kring vad som gick bra och inte bra, och varför.

Vecka 16 reste vi till Dubrovnik på tisdagen 18/4 för att genomföra intervjun med Andrea Novakovic och utföra våra observationer. Intervjun skedde på Andreas kontor på DURA onsdagen 19/4. Vi genomförde observationer under hela torsdagen 20/4. En av oss observerade Stradun - shoppinggatan. Den andra observerade det största torget i Old Town - Gundulic Square. Vi observerade under tre olika tidpunkter på dygnet för att få en bild av förändringar under dagen. Lördagen 22/4 utförde vi nästa observation då vi tittade på två olika delar av hamnen. Dagarna däremellan arbetade vi med att sammanställa våra fältanteckningar och att förbereda oss inför intervjun med Iva Pekovic måndagen 24/4.

Vecka 17 inledde vi med att träffa Iva Pekovic på The Restoration Office. På tisdagen flög vi tillbaka till Sverige och arbetade sedan för att utveckla vårt metodkapitel och förbereda oss inför torsdagens handledning. På fredagen transkriberades de genomförda intervjuerna. Vecka 18 arbetade vi först med problemformuleringen, sedan teorin och metod för att komplettera samt omstrukturera texten. Vi arbetade även med att sammanställa underlaget för empirin. Vecka 19 hade vi ett handledartillfälle och påbörjade sammanställningen av empirin samt analysen.

Vecka 20 förbereddes arbetet inför det sista handledartillfället, då empirin färdigställdes och likaså analysen. Vi genomförde också en dokumentanalys som utgjorde vår sista empiriinsamling. Denna veckan skrev vi också färdigt slutsatser och lät vänner läsa igenom arbetet. Vecka 21 var sista veckan för arbetet och under måndagen och tisdagen arbetade vi för att komprimera vår text samt bearbeta den feedback vi fått ifrån vänner som läst arbetet. Slutligen lämnades arbetet in på kvällen 23 maj.

Bilaga 2. Empirisk översikt

Metod	Informatör/plats	Insamlat material
Intervju	Malin Thörnwall, Cityledare vid Helsingborgs Citysamverkan	1 tim
Intervju	Andrea Novakovic, Director of DURA (Dubrovnik Development Agency)	1 tim
Intervju	Iva Carevic Pekovic, Director of City Management plan for ZoD (Institute for Restoration of Dubrovnik)	1 tim
Observation	Stradun, Dubrovnik	8 tim
Observation	Gundulic Square, Dubrovnik	8 tim
Observation	Hamnen, Old Town, Dubrovnik	4 tim
Kvalitativ innehållsanalys - Dokument	H+ stadsförnyelseprojekt Helsingborg - hemsida	Bilder och text - Oceanhamnen

Bilaga 3. Intervjuguide Malin Thörnwall 2017-04-12

- Beskriva vem vi är och vad vi har för roll i undersökningen. Lunds universitet.
- Undersökningen del av examensarbete
- Stora drag ange undersökningens syfte, varför den är viktig, vilken typ av information som ska samlas in: Syftet med uppsatsen är att undersöka hur stadsuppbyggnaden kan påverka folklivet i en stad. Fokus kommer att ligga på att undersöka arkitektur, tillgänglighet och mötesplatser i Helsingborg och Dubrovnik för att se hur de påverkar folklivet och flöden av människor i staden. Interaktionen mellan människan och miljön. För att försöka möta detta syfte kommer uppsatsen ta sin utgångspunkt från följande frågeställningar:
 - **Hur påverkar stadsmiljön vardera stads stadsliv och flöden av människor?**
 - **Modernt kontra bevarande - hur arbetar stadskärnorna för att förbättra sin attraktivitet?**
- Kortfattat beskriva varför och hur respondenten har valts ut för intervjun
- Försäkra respondenten om att informationen som hon lämnar kommer behandlas konfidentiellt, om anonymitet utlovas måste detta uppfyllas - vi kommer redovisa inför Helsingborgs stad på rådhuset - är det okej?
- Klargöra att deltagandet är hel frivilligt
- Försäkra respondenten igen om att hennes svar inte kommer kunna identifieras, tack vare att infon förs in på datorn på ett anonymt sätt och för att analysen inte görs på individuell nivå
- Ge respondenten tillfälle att ställa senare frågor (ge telefonnummer, e-postadress) eller fråga respondenten direkt vid intervjun om hon har frågor

Inledande frågor:

- Vad heter du?
- Hur gammal är du?
- Beskriv din arbetsroll inom Helsingborgs handel.

Uppföljning: Hur länge har du befunnit dig inom den rollen?

- Vad har du arbetat med tidigare?
- Vad är din utbildningsbakgrund?

Inledande frågor handel + folkliv:

- Anser du att handeln och folklivet är levande i Helsingborgs stadskärna?
I så fall på vilket sätt?
- Vad anser du finns för brister med Helsingborgs handel?
- Vi har läst om att det är många nya byggnadsprojekt som ska påbörjas i Helsingborg - är det något projekt som du vet som rör handeln i staden?
Berätta gärna om det/de projektet/projekten.
- Hur ser mixen av aktiviteter, restauranger, caféer och butiker ut? Antal, vilka delar finns osv?
- När ett nytt projekt ska börja planeras, hur ser den inledande fasen ut?
- Har du något ansvar för ett sådant projekt eller har du haft hand om ett sådant projekt tidigare i Helsingborg?
- Har du då vetat vad befolkningen i staden tycker om de nya visionerna och byggnadsprojekten?
Vet du vad de säger och tycker, har du frågat någon/några?
Kan du ge exempel på en situation där det hände?

Har du sedan tagit deras åsikter i åtanke till projektet?
(S. 96 i plats och produkt. - se bild mobil)

Arkitektur & stadsuppbyggnad

- Vilken arkitektonisk stil utgår ni från när nya platser ska planeras och byggas?
- Finns det någon nuvarande stil som funnits sen innan som följs eller är det en helt ny stil?
- Helsingborg är en väldigt gammal stad. Är det något som ni har i åtanke när staden utvecklas? Är det en mer modern stil som satsas på nu?
- Hur ser du på trafik i Helsingborgs stadskärna samt i den nya stadsuppbyggnaden som planeras? Vem är det mest tillgängligt/anpassat för sett till bilar, kollektivtrafik, fotgängare, cyklister? Varför är det så?
Kommer situationen förändras?
- Brottsligheten i Helsingborg. Vet du om det har ökat eller minskat de senaste åren i stadskärnan? Vad beror det på?
- I de nya byggnadsprojekten, hur tänker ni att ni ska hålla nere brottsligheten där?
Vilka trygghetsåtgärder kommer ske?

Varumärket och helhetsbilden Helsingborg:

- Hur profileras Helsingborg?
- Finns det någon gemensam bestämmelse över vad som är Helsingborgs helhetserbjudande/vad som marknadsförs utåt?
- Vad är det man vill förmedla ut till allmänheten, alltså vad vill man förknippas med?
- Varför ska man som besökare komma till Helsingborg?
- Vad är det som gör att shoppingen här lockar besökare?
- Vet du om det är mycket folk från städer och orter runt omkring Helsingborg som kommer till staden för shopping?
- Vad är planen för Helsingborgs handelsliv i stadskärnan för framtiden?

Bilaga 4. Intervjuguide Andrea Novakovic 2017-04-19

- Description of us and our role in this interview. Lund University - Campus Helsingborg.
- This study is part of our final essay.
- Our purpose with this essay is to study how the layout and architecture of a city can change the way people move and act within it. Our focus will be on architecture, accessibility and places for meeting in Helsingborg & Dubrovnik and how these aspects impact on the way people live and act in cities. The essay will focus on the following 2 questions:
 - **Hur påverkar stadsmiljön vardera stads stadsliv och flöden av människor?**
 - **How does the city environment impact on the lives and movement of people in the cities?**
 - **Modern or conserving - how do the cities work to remain attractive?**
- We've asked to interview you since Åsa From Campus Friends' recommended you and believed you'd have the right knowledge to help us with this job.
- We will make sure that all information you give us is stored in a confidential way.
- Do you want to be anonymous? We will present our thesis to the City of Helsingborg in June.
- Participating in this interview is 100% voluntary!
- The analysis of this interview will not be done to judge what you (or other people) say about certain things but rather as a basis for a more general analysis. Your answers will be seen as representative for Dubrovnik as a whole.
- If you have any questions during or after the interview, please ask us! You can also reach out to us via email.

Initial questions:

- What's your name?
- How old are you?
- Could you describe your position within the city of Dubrovnik?

Follow up: how long have you been in this position?

- What sort of work have you done before?
- What is your education?

Inledande frågor handel + folkliv:

- Is Dubrovnik a living city - both for shopping and people being there?
- In what way?
- Where do people shop in Dubrovnik?
 - What was the inspiration for places like Downtown, DOC & Mercante?
- What problems can you see regarding shopping in Dubrovnik?
- Are there any new projects happening which will change the layout/landscape of the city?
- If yes, will they affect the shopping, restaurants and cafes?
- Please tell us about some of these projects!
- Are you responsible for any projects like this, or have you previously been?
- Do you know what the first stages of a project like this are? Where do you start?
- Are the people of Dubrovnik involved in new visions and changes of the city?
 - - Are you aware of their thoughts and reactions? Are they asked for their opinion
 - - Could you give any examples of situations like this?

- - Are the thoughts of the people of Dubrovnik involved in the end result of new buildings and changes to the city?

Arkitektur & stadsuppbyggnad

- Is there a specific architectural style for new developments in Dubrovnik?
- Is there a current style which is copied or is it a new style?
- Old Town in Dubrovnik is an ancient place. Is this considered when new buildings and developments are put in place?
- Are changes made by private companies or the local government?
- Is there a group of people who work to develop the inner city shopping in Dubrovnik?
 - If so - what is their role in the development of the city?
- Do you see anything which could improve the city life (and shopping) in Dubrovnik?
- Who is the city accessible for?
 - - cars
 - - public transport
 - - people walking
 - - bikes

How come?

Will that situation change?

Safety

- Do you know what the crime rate is like in Dubrovnik?
- Has it gone up or down in the last few years in the city centre?
 - How come?
- Is there a plan to minimise crimes in new developments or in the city centre?
 - How would that type of work be carried out?

Varumärket och helhetsbilden Dubrovnik:

- How is Dubrovnik profiled as a city?
- Is there a general idea of "this is Dubrovnik" which all of the city works from?
- What image would you like to give people in general, what associations would Dubrovnik like to give?
- Why should visitors come to Dubrovnik?
- Do people come to Dubrovnik to do shopping? How come?
- Do you know if local people from around Dubrovnik come here to do shopping?
 - Would they come to the city centre or to shopping malls?
- What is the plan for Dubrovnik's city centre and city life in the future?
 - In regards to: shopping, restaurants, visitors etc.

Bilaga 5. Intervjuguide Iva Carevic Pekovic 2017-04-22

- Description of us and our role in this interview. Lund University - Campus Helsingborg.
- This study is part of our final essay.
- Our purpose with this essay is to study how the layout and architecture of a city can change the way people move and act within it. Our focus will be on architecture, accessibility and places for meeting in Helsingborg & Dubrovnik and how these aspects impact on the way people live and act in cities. The essay will focus on the following 2 questions:
 - **How does the city environment impact on the lives and movement of people in the cities?**
 - **Modern or conserving - how do the cities work to remain attractive?**
- We had an interview with Andréa at DURA on Wednesday and she recommended talking to you about the work you have done for the city centre.
- We will make sure that all information you give us is stored in a confidential way.
- Do you want to be anonymous? We will present our thesis to the City of Helsingborg in June.
- Participating in this interview is 100% voluntary!
- The analysis of this interview will not be done to judge what you (or other people) say about certain things but rather as a basis for a more general analysis. Your answers will be seen as representative for Dubrovnik.
- If you have any questions during or after the interview, please ask us! You can also reach out to us via email.

Initial questions:

- What's your name?
- How old are you?
- Could you describe your job role?

Follow up: how long have you been in this position?

- What sort of work have you done before?
- What is your education?

Background Old Town

- How many people live in Old Town?
- Do you know on how many people work in Old Town - what proportion of the population?
- *How many restaurants and cafes are there in Old Town?*

Do they have a communal board/group for decisions on opening hours etc.?

Arkitektur & stadsuppbyggnad

- Is there a specific architectural style for new and old developments in Old Town?
- Is there a current style which is copied or is some of it a new style?
- Old Town in Dubrovnik is an ancient place. How is this fact considered when new buildings and developments are put in place?
- Are changes made by private companies or the local government?
- How much freedom do you have when it comes to architectural changes in Old Town?
- Who is the city accessible for?
 - cars

- public transport
- people walking
- bikes

How come?

Will that situation change?

Shopping:

- Is there a group of people who work to develop the inner city shopping in Dubrovnik?
- If so - what is their role in the development of the city?
- Do you consider Old Town a good place for shopping? why/why not?
- What kind of services are not allowed inside Old Town?
- When we walked around in the city, we noticed that there were not a lot of commercial signs outside shops. How come?
- Do you see anything which could improve the city life (and shopping) in Dubrovnik?
- *Do you know how many shops there are in Old Town?*

Safety

- Do you know what the crime rate is like in Dubrovnik?
- Has it gone up or down in the last few years in the city centre?
How come?
- Is there a plan to minimise crimes in new developments or in the city centre?
How would that type of work be carried out?

Can you please tell us a bit about the city management plan you have been working on?

- Who is involved in creating a city management plan like the one you have been working on?
- Do you consider the locals and their input when you work with planning the city?
- What is the plan for Dubrovnik's city centre and city life in the future?
In regards to: shopping, restaurants, visitors etc.
- What do you think is important to think of when developing a city management plan?

Bilaga 6. Observationsguide - Stradun och Gundulic Square

Basics: väder, vind, temperatur, dag på veckan, klockslag och hur länge man observerar vid tidpunkten, dofter, ljud,

TA KORT!

Vilka ställen dras folk till - varför?

Vilka ställen är döda/tomma - varför?

Butiker - antal, vilka slags

Restauranger - antal, typ av restauranger

Caféer - antal, typ av (glassbar, vanligt café med kaffe osv)

Pubar/barer - antal

Nöjen: Museum/bibliotek/gallerier/bio/klubbar

Historiska byggnader - antal, typ av

- Byggnadsstil - beskriva hur byggnaderna ser ut, material, mönster som kan utgöras
- Öppettider
- Räkna antal kameror
- Belysning på kvällen
- Möjlighet att gå obehindrat - saker i vägen på gatan, om det är mycket folk, cyklar/bilar
- Möjligheter att pausa & vila
- Möjlighet att mötas - prata & lyssna
- Skala på byggnader, hur byggnader är anpassade efter människor, design & detaljer.
- Tillgång till grönområden, utsikt + vatten
- Levande kvällsliv? Rör sig människor i städerna vid olika tider på dygnet? (kolla här ålder i siffror, grupper, ensamma)
- Trafik i städerna - bilar + kollektivtrafik, gångstråk - möjlighet att ta sig dit
- Humör, beteende, glada - ledsna?

Bilaga 7. Observationsguide Hamnen

Vi studerade hamnen under färre timmar eftersom den saknade en butiksmix och den variation i näringsliv som fanns på Stradun och Gundulic Square.

Basics: väder, vind, temperatur, dag på veckan, klockslag och hur länge man observerar vid tidpunkten, dofter, ljud,

TA KORT!

Antal butiker, caféer, restauranger, pubar - antal och vilken typ

Historiska byggnader - antal, typ av

Vilka ställen dras folk till - varför?

Vilka ställen är döda/tomma - varför?

- Byggnadsstil - beskriva hur byggnaderna ser ut, material, mönster som kan utgöras
- Öppettider
- Räkna antal kameror
- Möjlighet att gå obehindrat - saker i vägen på gatan, om det är mycket folk, cyklar/bilar
- Möjligheter att pausa & vila
- Möjlighet att mötas - prata & lyssna
- Skala på byggnader, hur byggnader är anpassade efter människor, design & detaljer.
- Tillgång till grönområden, utsikt + vatten
- Rör sig människor i städerna vid olika tider på dygnet? (kolla här ålder i siffror, grupper, ensamma)
- Trafik - bilar + kollektivtrafik, gångstråk - möjlighet att ta sig dit
- Humör, beteende, glada - ledsna?

Hur många som åker båtarna/köper biljetter

Var sitter folk – sol/skugga/uteservering/bänkar

Säkerhet – så att inte folk ramlar i vattnet. Finns det livbojar?

Var stannar folk och tittar/fotar i hamnen?

Bilaga 8. Överblick av butiker på Stradun

Butikstyp	Turistfokus?	Öppettider	Antal butiker
Glasskiosk	Ja	9-24	2
Resebyrå	Ja		2
Souvenirbutik	Ja	9-20; 8-20 vardagar, 10-17 lördagar; 9-21; 8-21;	9
Bageri	Ja & nej	Mån-lör 6-22, sön 7-22	1
Tobaksbutik	Nej	Mån-lör 7-21, sön 7-14; 6.30-24; 9-20	3
Spelbutik	Nej	Mån-fre 8-20, lör 10-18, sön 10-17	1
Mode & klädbutiker	Ja	9-21; mån-lör 9-20, sön 9-14; mån-lör 9-20;	8
Bokhandel	Nej (endast 1 av dom)	Vard 9-20.30, lör 9-15; 8.30-20	3
Juvelerare, klockor	Ja	Vard. 8-12+16-19, Lör 8-12; 9-20	6 (1)
Uteservering + restaurang	Ja		5
Gatuförsäljare	Ja		1
Vin, olivolja, alkohol	Ja	9-19; 8-21; 9-21	3
Bank	Nej	Vard. 8-19, Lör 8-12; Vard 8-15, lör 8-12	2
Chokladbutik	Ja	8-20	1
Solglasögon	Ja	9-21; Mån-lör 9-20, sön 10-18	2
Apotek	Nej	Vard 7-20, Lör 7.30-15; 7-20	2
Godisbutik	Ja	9-02	1
Biograf	Nej		1
Tomma lokaler & skyltar			3