

Linköpings universitet | TEMA Teknik och Social Förändring

709G17 Självständigt arbete i samhällsplanering 15 hp

Samhällsplanering, kandidatprogram 180 hp

Vårterminen 2023 | LIU-TEMA/SAP-G--2023/010-SE

Användningen av gaturum som katalysator för förändring

- En fallstudie av Härnösand kommuns arbete i stadskärnan för ett minskat bilberoende

Beatrice Hagardt

Handledare: Jessica Berg

Examinator: Thomas Kaiserfeld

Vi vill köra in i bageriet och hämta frallan

(Hållbarhetsstrateg, Härnösands kommun, 2023).

Upphovsrätt

Detta dokument hålls tillgängligt på Internet – eller dess framtida ersättare – under 25 år från publiceringsdatum under förutsättning att inga extraordinära omständigheter uppstår. Tillgång till dokumentet innebär tillstånd för var och en att läsa, ladda ner, skriva ut enstaka kopior för enskilt bruk och att använda det oförändrat för ickekommersiell forskning och för undervisning. Överföring av upphovsrätten vid en senare tidpunkt kan inte upphäva detta tillstånd. All annan användning av dokumentet kräver upphovsmannens medgivande. För att garantera äktheten, säkerheten och tillgängligheten finns lösningar av teknisk och administrativ art. Upphovsmannens ideella rätt innefattar rätt att bli nämnd som upphovsman i den omfattning som god sed kräver vid användning av dokumentet på ovan beskrivna sätt samt skydd mot att dokumentet ändras eller presenteras i sådan form eller i sådant sammanhang som är kränkande för upphovsmannens litterära eller konstnärliga anseende eller egenart. För ytterligare information om Linköping University Electronic Press se förlagets hemsida <https://ep.liu.se/> .

Copyright

The publishers will keep this document online on the Internet – or its possible replacement – for 25 years starting from the date of publication barring exceptional circumstances. The online availability of the document implies permanent permission for anyone to read, to download, or to print out single copies for his/hers own use and to use it unchanged for non-commercial research and educational purpose. Subsequent transfers of copyright cannot revoke this permission. All other uses of the document are conditional upon the consent of the copyright owner. The publisher has taken technical and administrative measures to assure authenticity, security, and accessibility. According to intellectual property law the author has the right to be mentioned when his/her work is accessed as described above and to be protected against infringement. For additional information about the Linköping University Electronic Press and its procedures for publication and for assurance of document integrity, please refer to its www home page: <https://ep.liu.se/>.

Sammanfattning

Bilen är fortfarande ett samhällsproblem som allt fler städer vill komma bort ifrån och istället värna om den mänskliga dimensionen. Gaturummen anses därför vara den plats i staden som ska leda förändringen, ritbordet och kartan är numera negligerade. Denna studie undersöker med hjälp av sex kvalitativa intervjuer Härnösands kommuns arbete med att reducera biltrafiken i gaturummet för att skapa ett gaturum för människor och minskad biltrafik. Resultatet visar att Street Moves är svaret på planeringens svårigheter i de centrala delarna av Härnösands bildominans, gestaltning och acceptans från medborgarna för att få legitimitet i att driva förändring i gaturummet. Slutsatsen är att arbetssättet med Street Moves är gynnsamt och eftersträvansvärt samtidigt som medborgarna som ett verktyg förblir kontradiktoriskt.

Nyckelord: Gaturum, bilism, gator för människor, tillfällig och taktisk urbanism.

Abstract

The car has long been and is still a societal problem that more cities want to get away from and protect the human dimension instead. The street spaces are considered as places in the city that will lead to change to a more sustainable development, the drawing board and map are now neglected. This study examines Härnösand municipality's work to reduce car traffic in the street space to create spaces for people while reducing car traffic. Six qualitative interviews have been conducted. The result shows that Street Moves, a project that is the answer to the difficulties of planning in the city of Härnösand's to reduce car dependency, and to work with conformation and acceptance from citizens, to gain legitimacy in driving change in the street space. The conclusion is that the approach with Street Moves is beneficial and desirable, while citizens as a tool remain adversarial.

Keywords: Street space, car dependency, streets for people, temporary and tactical urbanism

Förord

Det har upplevts som en svår uppsats att bemästra själv som ensam skribent. Måluppfyllelsen att skriva klart denna uppsats hade inte varit möjligt utan stöd från Jessica Berg, handledare och visat engagemang samt välvilja från Härnösands kommun att ställa upp, ett stort tack för allt ni bidragit med. Sista kapitlet i min resas bok närmar sig med ett avslut på samhällsplanerarprogrammet, som hjälpt till att öppna nya dörrar mot fortsatt äventyr och framtid att ta sig an.

Beatrice Hagardt,

Linköping 2023

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	1
1.1 Beskrivning av studiens geografiska kontext.....	1
1.2 Härnösands kommun, en kommun i förändring.....	1
2. Syfte och frågeställningar.....	2
2.1 Avgränsning.....	2
3. Bakgrund.....	2
3.1 Ett nytt paradigmskifte.....	2
3.2 Gator och gaturum i staden.....	3
3.3 Mindre städer som utgångspunkt för planering.....	3
3.4 Transportinfrastrukturens utveckling.....	4
4. Teoretiskt ramverk.....	4
4.1 Begreppsförklaring.....	4
4.2 Orsakssambandet till tillfällig och taktisk urbanism.....	4
4.3 Betydelsen i samhällsplaneringen.....	5
4.4 Staden som utgångsläge.....	5
4.5 När det formella möter det informella i staden.....	6
4.6 Intensitet som faktor för ökad användning.....	6
5. Tidigare forskning.....	7
5.1 Den transformativa gatan.....	7
5.2 Alternativ användning av gaturummen.....	7
5.3 Mot aktiva och kollektiva transporter.....	8
5.4 Problematik med utrymme i staden.....	9
5.5 Stöd från systematiska tillvägagångssätt, politik och medborgerligt engagemang.....	10
5.6 Förändring i mobilitet.....	11
5.6 Den mänskliga dimensionen i en bilorienterad planeringsfas.....	13
6. Metod och material.....	13
6.1 Forskningsdesign.....	13
6.1.1 Fallstudie.....	13
6.2 Intervjuer.....	14
6.2.1 Utformning och genomförande.....	14
6.2.2 Urval.....	14
6.3 Analysmetod.....	15
6.3.1 Kodning av transkribering.....	15
6.4 Metoddiskussion.....	16
6.5 Forskningsetiskt förhållningssätt.....	17
7. Resultat och analys.....	18
7.1.1 Arbetsätt i behov av förändring.....	18
7.1.2 Motstå konkurrenskraften.....	19
7.2 Förhindrande åtgärder som arbetsätt.....	19
7.2.1 Arbetsätt i fysisk planering.....	19
7.3 Att stjälpas eller hjälpa stadens fortsatta utveckling.....	21

7.3.1 Skeppsbron och Street Moves.....	21
7.3.2 Nytt arbetssätt, men i förlängningen?.....	22
7.3.3 Betydelsen av lokal kontext.....	22
7.3.4 Medborgarna som en proaktiv resurs.....	22
7.3.5 Anmärkning på den medborgliga dimensionen.....	24
8. Avslutande diskussion.....	24
9. Slutsats.....	26
10. Referenslista.....	27
11. Bilagor.....	29
Bilaga 1. Intervjuguide.....	29

1. Inledning

Som en liknelse till att rökning på offentliga platser nyligen var accepterat, ”accepterades rökförbudet brett och lätt och resulterade i en minskning av exponeringen och förbättrad hälsa. Kanske kan samma sak gälla för att förbjuda bilar från staden, även om det kan tyckas vara en radikal lösning [...]” (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016, s.259, egen översättning). Vilket skulle kunna skapa betydande fördelar för stadens utformning och fortsatta utveckling, accepterad och använd av människor (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016).

Bilen har alltid varit, kommer alltid vara en fråga som väcker debatt. Det är ett allmänt känt problem som många städer världen över idag kämpar med, att minska bilinslag i stadsmiljön (Newman et. al, 2016). Det finns därmed idag städer som uppnår goda resultat från bilorienterad användning till att värna om andra kvaliteter i staden, att bli mer orienterade mot kollektivtrafik, gång och cykel. Frågan om hur städer ska gå tillväga för att uppnå detta anser Newman et. al (2016) är komplext och inbegriper inte bara diskussion om hållbarhet utan också om ekonomi, styrning, transport- och bebyggelseplanering samt generella faktorer som uppmuntrar bilintresset. Trender inom rådande ideal i stadsplaneringen i relation till diskussionen om hållbarhet visar enligt Newman et. al (2016) att efterfrågan på ett bilbaserat stadsnät börjar avta och fokus riktas istället mot att i befintliga stadsstrukturer tillgängliggöra plats för gång, cykel och kollektivtrafik. Det är mot denna bakgrund dagens planerare “ställs inför utmaningen att tillhandahålla mer gångbarhet, bättre kollektivtrafiksystem, tätare, blandad användning för att skapa en mer bebolig stadsstruktur” (Newman et. al, 2016, s.430, egen översättning).

1.1 Beskrivning av studiens geografiska kontext

Med Härnösands geografiska läge och storlek med en blandning av tätort och landsbygd är stadskärnan en central knutpunkt i kommunen, vilket både leder till ett högt besöksstryck och utmaningar med biltrafik. I de stadscentrala delarna råder en bil norm som ”[...] tar sig uttryck i stadens fysiska rum, vilket innebär stora hårdgjorda ytor, många centrum- och havsnära parkeringar och en trafikmiljö som tydligt premierar biltrafik framför gång- och cykeltrafik” (Härnösands kommun, u.å, s.1). Härnösands kommun bedriver ett aktivt arbete med att minska kommunens klimatpåverkan och bli en hållbar kommun. Det är mot denna bakgrund relevant att se till deras arbete om att minska biltrafiken i de stadscentrala delarna i upphov att dels utveckla gång- och cykelvägar samt inbringa tillbaka de liv som gaturummen en gång hade, den mänskliga dimensionen.

1.2 Härnösands kommun, en kommun i förändring

Härnösands kommun har tagit ett steg i riktningen mot att designa offentliga utrymmen, närmare bestämt gaturum för att utveckla en stadsmiljö som tillgodoser att gatan får liv igen. Skeppsbron är den plats där projektet *Street Moves* kommer att bedrivas tillsammans med den kommunala organisationen, designteam och andra relevanta aktörer, med finansiering från ArkDes och Vinnova. Projektet syftar till att Skeppsbron i Härnösand ska gå från att vara bilorienterad till att andra funktioner som inbringar liv till platsen ska prioriteras (Härnösands kommun, 2023; Härnösands kommun, u.å).

Projektet *Street Moves* är en del av planprogrammet för Skeppsbron med bakgrund till att kommunens gång- och cykelprogram pekar ut området som ett huvudnät, men idag saknar gång- och cykelnät. Skeppsbron är därför en plats i de centrala stadsdelarna som är högt prioriterad för förändring både sett till gång- och cykelutveckling, framtagandet av ett planprogram samt kommande infrastrukturprojekt som ska genomföras längs sträckan som ställer tydligare krav på samordning och utformning för gestaltning (Härnösands kommun, u.å).

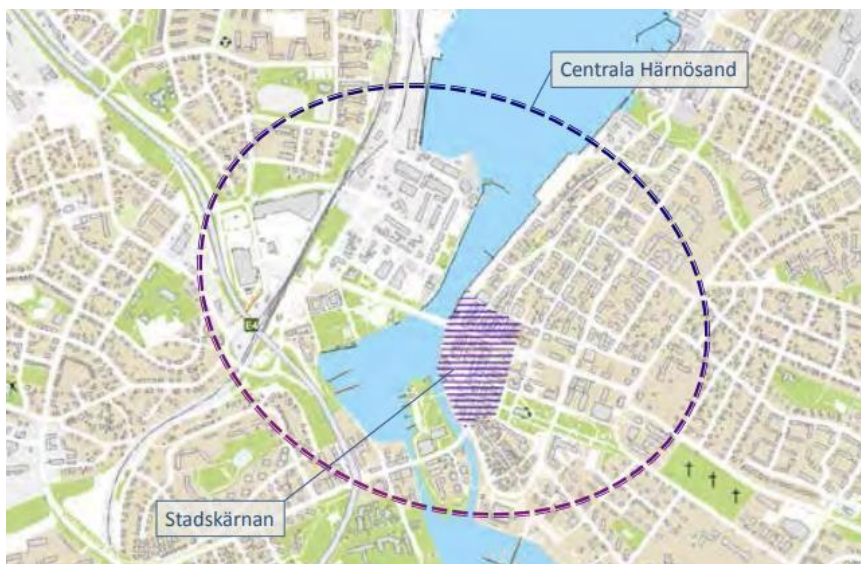
2. Syfte och frågeställningar

Syftet med studien är att undersöka hur Härnösands kommun arbetar för att reducera biltrafiken i de centrala stadsdelarna, samt hur kommunen arbetar med stadens utformning för minskad biltrafik och ett gaturum för människor. Följande frågeställningar ämnar studien att besvara;

- Hur arbetar Härnösands kommun med att minska biltrafiken till förmån för mer hållbara transportmedel och skapa plats för gemenskap och rekreation?
- Vilken typ av gestaltning av Härnösands centrala gaturum anses skapa förutsättningar för en mer hållbar stadsmiljö i relation till projektet Street Moves?

2.1 Avgränsning

Studien har avgränsat till att endast undersöka kommunens arbete med att reducera biltrafiken i de centrala stadsdelarna. Ytterligare en avgränsning är gjord till att endast studera tjänstemän, förtroendevalda politikerna och en extern aktörs syn på de arbeten som bedrivs.



3. Bakgrund

3.1 Ett nytt paradigmskifte

Den kanske mest häpnadsväckande omvandlingen av våra städer genom tiderna har kommit att präglas av massbilismens framväxt på 1960-talet. Positiva effekter av massbilismen utmärktes av tidsnärhet, närbarhet och längre snabbare förflyttningar som orsakade att utvecklingen av gång- och cykel tog två steg tillbaka (Lundin, 2008; Yassin, 2019). Staden uppdelades således i olika områden och kvarter för bostäder, industrier och verksamheter (Lundin, 2008; Trafikverket, 2010). Från 1960 finns också försök och en ökad medvetenhet om gågatans roll i samhället när frågan om trängsel blev alltmer kritiserad och uppmärksam. Frågan har sedan dess hängt med i utvecklingen av stadsbyggnadspolitiken. Fokuset låg på att inte låta bilar

i innerstäderna samexistera med gångtrafik samtidigt som utrymmet i sig var ett hinder. Bilen och fotgängaren fick under inga omständigheter mötas, däremot skulle bilen fortfarande vara lättillgänglig, vilket idag kan anses paradoxalt. Å ena sidan behövdes en anpassning av stadskärnan ske till biltrafiken, det skapades således fler vägar och parkeringsplatser samtidigt som det å andra sidan behövdes en stadsmiljö anpassad efter gående (Lundin, 2008). Diskussionen har således handlat om vägen, fordonet och människan samtidigt som det sedan 50-talet kommit att bli en fråga om att reglera istället för att förebygga. Idag däremot riktas fokuset på båda åtgärderna, reglera och förebygga i den redan byggda miljön (Lundin, 2008). Däremot finns tanken om att de åtgärder som sker till nackdel för privatbilismen fortfarande är en inskränkning av den individuella friheten och möjligheten att röra sig fritt (Lundin, 2008).

3.2 Gator och gaturum i staden

Gatornas huvudsakliga funktion är att möjliggöra för förflyttningar med olika transportslag parallellt som det finns ett behov av att få in aspekter och värden som leder till att gator och gaturum förknippas som en mötesplats, en plats för människor istället för bilar (Bertolini, 2020; Gehl, 2019). Det beror främst på att bebyggelse- och transportplaneringen utvecklats parallellt med varandra fram tills idag (Berntsson, 2002). I takt med att ett allt större fokus riktas mot att städer ska bli hållbara och klimatanpassade poängterar Boverket (2019) att arbetet med gaturummen och den potentiella förändring som håller på att ske kräver ett kontinuerligt angreppssätt om vi ska kunna hantera de utmaningar som vi kan tänkas stå inför i framtiden. Det handlar därmed om att tillgodose den offentliga miljöns samhällsfunktioner som kommer bli allt viktigare för vilken väg kommuner väljer att ta i framtiden (Boverket, 2019).

Hur gaturummen kan förändras handlar inte bara om fysiska faktorer såsom förändring av markanvändningen utan också att kommunen ser till att medborgarna blir involverade och delaktiga (Berntsson, 2002). Det handlar också om att få in medborgarnas åsikt tidigt i planeringsprocessen och tillsammans arbeta fram ett förslag som bidrar till att medborgarna i större utsträckning har en positiv inställning till förslaget. I slutändan är det medborgarna som ska leva, arbeta och vistas i staden. Genom att inkludera dem tidigt i planeringen kan det möjliggöra förändring både gällande deltagande och inställning, utformning och intryck av gaturummets olika stadsmiljömässiga aspekter (Berntsson, 2002; Gehl, 2019).

3.3 Mindre städer som utgångspunkt för planering

En ny förändring är redan i aktiv fas och har pågått sedan 2000-talet. I denna ställs det allt mer krav på att genom olika tillvägagångssätt reducera massbilismens avtryck, framförallt i våra städer (Trafikverket, 2010). Det är ofta, om nästan inte alltid, som exempel utgår och baseras på kommuner som består av medelstora städer. Närmare bestämt kanske det beror på att det är dessa städer som delvis gjort de största förändringarna med bakgrund till massbilismens genomslagskraft. Problemet som återstår idag och som många kommuner redan håller på att arbeta kontinuerligt med är hur markanvändningen kan förändras i staden till fördel för hållbar mobilitet; färdas med gång, cykel och kollektivtrafik (Rye & Hansson, 2022). Målet som städerna arbetar mot är att gå bortom det som städer idag karaktäriseras av, nämligen långa köer och trängsel i stadskärnan. Medelstora städer exemplifieras därför ofta som ansiktet utåt för förändring och förnyelse, till exempel att bli klimatneutrala eller att med hjälp av olika åtgärder reducera biltrafiken (Rye & Hansson, 2022).

Hur det däremot ska gå till i praktiken är inom rådande forskningsläge skildrat på olika sätt där flera exempel belyses både avseende verktyg och modeller, stadsbyggnadsteorier, prognoser i planeringen till synes politiska styrmedel (Berntsson, 2002). Planering har tidigare haft sitt främsta fokus på *hur man ska göra*. Det finns därav ett kunskapsglapp som behöver fyllas där man istället fokuserar på; *hur man kan göra utifrån de unika förutsättningar* varje stad och kommun besitter (Berntsson, 2002). Det är svårt för mindre städer att ta efter större städer eftersom förutsättningarna ser olika ut. Därav är det högst intressant att undersöka hur den småskaliga staden arbetar och går tillväga. Alla våra städer tillika kommuner oavsett storlek och förutsättningar behöver själva utforska sin roll i detta arbete och de bär alla ansvaret för en hållbar stadsutveckling (Berntsson, 2002; Rye & Hansson, 2002).

3.4 Transportinfrastrukturens utveckling

I Härnösands kommuns Trafikprogram 2015-2050 och Översiktsplan 2040 beskrivs den vision kommunen ska ha för stads- och trafikutvecklingen i Härnösand till 2040/2050. Mot framtidsbilden ska trafikprogrammet ligga till grund för de planerade och kommande åtgärder som krävs i transportsystemet för att nå målet om en hållbar framtid; minskade utsläpp av fossila bränslen samtidigt skapa och utveckla en attraktiv stadskärna (Härnösands kommun, 2022; Härnösands kommun, 2015). Kärnan i trafikprogrammet vilar på marktillgången i de centrala delarna av Härnösand som har begränsade möjligheter att utvecklas då befintliga strukturer i stadsplaneringen försvårar arbetet med att prioritera ett hållbart trafiksystem. Kommunens prioriteringsordning för transportsätten är i inbördes ordning; gång- och cykel, kollektivtrafik och biltrafik. Det är också utifrån denna prioriteringsordning som kommunen arbetar utifrån vid förändrad eller utveckling av transportinfrastrukturen (Härnösands kommun, 2022; Härnösands kommun, 2015).

4. Teoretiskt ramverk

Det sammansatta ramverket för studien grundar sig i *tillfällig och taktisk urbanism* (t/t urbanism i fortsättningen) som det empiriska materialet kommer att analyseras utifrån.

4.1 Begreppsförklaring

Tillfällig urbanism karaktäriseras av kortsiktiga fysiska transformationer som bygger på att förbättra och förändra den fysiska miljön eller skapa nya offentliga platser tillfälligt i ett led att förbättra samhällsutvecklingen i städer socialt, ekonomiskt och miljömässigt (Stevens & Dovey, 2023).

Taktisk urbanism har ett centrerat fokus på självorganiserade praktiker, vilket syftar till att medborgare själva tar initiativ till förändring som sker i den fysiska miljön utan att inblandning från högre maktnivåer sker. Orsaken till att initiativ sker helt eller delvis på medborgares premisser är en konsekvens av att högre maktnivåer inte väljer att prioritera och satsa på dessa lösningar. Samtidigt visar detta på att en ny social reform inom politiken krävs i offentliga utrymmen för att skapa bättre inkludering och samarbete mellan medborgare och myndigheter i beslutsfattandet för hur stadsmiljön ska utformas (Stevens & Dovey, 2023).

4.2 Orsakssambandet till tillfällig och taktisk urbanism

Tillfällig och taktisk urbanism inverkan i planeringen har eskalerat under 2000-talets utveckling. Det finns fortfarande ett behov av att hantera utmaningarna städer står inför idag; ökad urbanisering, förändrad demografi, ekonomiska förändringar, snabb tillväxt inom

teknologin och ett fortsatt missnöje från medborgarna (Yassin, 2019). För att förbättra motsättningarna i samhället resulterade åtgärderna i snabba, kostnadseffektiva, tillfälliga kreativa och skalbara lösningar som ett försök på kort sikt att skapa förbättringsmöjligheter för städernas långsiktiga utveckling (Yassin, 2019). Tillkomsten av t/t urbanism härstammar inte från en given teori utan är resultatet av konsekvenserna av den ökade urbaniseringen och de behov som fanns i samhället att förbättra. Arbetet med t/t urbanism inom stadens utformning av offentliga utrymme har också en nyckelroll i den motstridiga debatten; att återta staden från bilen (Stevens & Dovey, 2023).

4.3 Betydelsen i samhällsplaneringen

Samhällsplaneringens profession består av en diversitet med uppgifter som påverkas av både politiska och medborgerliga intressen, som tjänstemän behöver göra avvägningar och prioriteringar mellan. T/t urbanism beskrivs som en ny form av styrning inom den strategiska planeringen, nämligen ett nytt top-down styre (Stevens & Dovey, 2023). T/t urbanism har därmed ett två delat syfte; att tränga sig in i strategisk planering skapar således obalans, men denna obalans i planeringen skapar vidare möjligheter till att upptäcka de potentialer som redan är tillgängliga. Med andra ord handlar t/t urbanism om att använda befintliga resurser som redan finns tillgängliga i staden. T/t urbanisms genomslagskraft bygger på kortsiktiga åtgärder för långsiktig förändring (Stevens & Dovey, 2023).

I praktiken utmanar t/t urbanism befintliga ideal i planeringen eftersom det finns ett underliggande behov av mer flexibla former av stads- och samhällsplanering. Inriktningen ska fokusera på att inkludera tillfälliga projekt i en strikt och oföränderlig process. De tillfälliga projekten kan enligt författarna Stevens och Dovey (2023) vara ett komplement till redan existerande planer; översiktsplaner och detaljplaner för att främja visioner snarare än att se till ett specifikt mål. Övergripande ger t/t urbanism i upphov till både regelbrott, att befintliga regler inom stads- och samhällsplanering bryts mot samtidigt som nya regler och riktlinjer också produceras för att hantera de lösningar som t/t urbanism skapar (Stevens & Dovey, 2023).

Samspelet mellan politik, tjänstemän och medborgare har en viktig roll och position i hur samhället ska utvecklas. Det går därmed att se politiken som ett verktyg för att t/t urbanism ska bli möjligt ur den aspekt att det krävs vilja och stöd från högre nivåer för att de initiativ som kommer från tjänstemän och medborgare ska kunna genomföras. Stevens och Dovey (2023) vidareutvecklar detta resonemang och menar att nya idéer och lösningar kan testas på mindre skala, en *gräsrots-approach* innan implementering på större skala sker. Detta ger två fördelar; både att idén kan utvärderas samt att stadsutvecklingen blir innovativ och kreativ utifrån politiken som verktyg (Stevens & Dovey, 2023). I resonemanget föreligger dock en motsättning och att ett kritiskt förhållningssätt inte får försummas. Det gäller att t/t urbanism inte missgynnar de långsiktiga och hållbara lösningarna som samhällsplaneringen ska gynna genom övergripande strategier och planeringen för att tillgodose en hållbar och inkluderande stadsmiljö (Stevens & Dovey, 2023).

4.4 Staden som utgångsläge

Inom t/t urbanism är staden utgångspunkten. Det är en plats som kontinuerligt förändras där olika inslag och tillfälliga möjligheter skapar kreativitet i samhället att vilja förändra platser (Stevens & Dovey, 2023). Ritborden och kartan är inte längre testplatsen utan det är staden, gaturummen själva som möjliggör för högre nivåer av praktisk kunskap och kreativa lösningar som i sin tur skapar nya former tänkande, vilket minimerar risken att tillfälliga åtgärder på lång

sikt blir misslyckade. Det handlar om att experimentera och laborera med nya lösningar, vilket sedan ger politiker, planerare och medborgare erfarenheter som ska bistå som hjälp för städernas utveckling att skapa bättre stadsmiljöer långsiktigt.

Det är således en bred växande trend inom samhällsplaneringen som strävar mot att få medborgarnas resiliens genom betoning på att arbetssätt och lösningar ska vara flexibla och anpassningsbara i teori likaväl i praktik. Medborgarinitiativet bedöms enligt Stevens och Dovey (2023) vara en central utgångspunkt inom t/t urbanism för att inbegripa mot stadsplaneringens utmaningar och problem med biltrafiken. Effekten blir ett ökat krav på att utforma stadsmiljöer som är förändringsbara över tid utifrån de behov och krav samhället har. I staden verkar t/t urbanism också till att svara mot det inom befintlig praxis som inte fungerar teoretiskt. Det blir ett verktyg för motreaktion mot det befintliga inte fungerande i stadsmiljön, det praktiska (Stevens & Dovey, 2023).

4.5 När det formella möter det informella i staden

Den formella strukturen städer har idag kan behöva en informalisering, att möjliggöra och skapa utrymme för tillfälliga lösningar som integreras i staden och därmed delvis förändrar och blir en del av den permanenta strukturen. Enligt Stevens och Dovey (2023) ger denna förbindelse samhällsplaneringen elasticitet, vilket i sin tur leder till att den blir mer inkluderande och anpassningsbar samt att planeringen bli robustare för att klara av dagens utmaningar med bilen i staden. Att vara medveten om är att staden inte har kontrollerande förhållanden som ett laboratorium har, staden är vår testplats, vilket resulterar i en testplats med fragmenterade bitar av föregående tiders stadsplaneringsideal (Stevens & Dovey, 2023). Utifrån denna aspekt verkar t/t urbanism som plåster på såren för att läka stadens fragment; bristfälligt och icke- flexibelt tänkande förr genom tillfälliga och anpassningsbara lösningar baserat på praktisk kunskap i staden. Staden som enhet bygger av den orsak på komplexitet och oförutsägbarhet som planerare ska försöka sträva efter att förstå sig på för den fortsatta utvecklingen, vilket kan vara svårt och ofta problematiskt (Stevens & Dovey, 2023).

Å andra sidan vill Stevens och Dovey (2023) vara tydliga med att det finns ytterligare en begränsning och det är att alla idéer eller förslag inte kommer vara möjliga att acceptera och förverkliga. Tillvägagångssättet kan inte heller antas vara helt felfritt eller användas utan problem, det finns alltid en baksida. Potentiella underliggande faror för implementering av t/t urbanism i praktiken handlar om de avgörande frågorna om vem som har makten och ansvaret i relation till rollen de allmänna intressena, medborgarna har. Frågorna om makt och ansvar menar Stevens och Dovey (2023) är i mindre utsträckning utforskade och förblir där med fortsatt diffusa och otydliga när förändring sker i stadens offentliga rum.

4.6 Intensitet som faktor för ökad användning

Intensitet är en faktor som inom t/t urbanism ska öka användningen av stadens offentliga rum och öppna ytor. Begreppet intensitet väljer Stevens och Dovey (2023) att definiera som en ökning sett till volymen i diversiteten av både möjliga användningar och användare. Fördelaktligen ser t/t urbanism till att se möjligheterna när det gäller att söka förändring av stadens underutnyttjade offentliga utrymmen för att greppa tag i den större volymen människor, aktiviteter och upplevelser. Stevens och Dovey (2023) konstaterar att det skulle ge gaturummet ett nytt liv, närmare bestämt ett mer effektivt utnyttjande av platsens funktioner och resurser som inte fanns tillgängligt tidigare till exempel omvandlingen av en lågintensiv parkeringsplats till en högintensiv park. Det handlar om att se till korrelationen mellan

underutnyttjad kapacitet i staden för ökad användning av de offentliga utrymmena och den fysiska omfattningen (Stevens & Dovey, 2023).

5. Tidigare forskning

I följande kapitel ges en beskrivning av rådande forskningsläge om gaturummens roll och funktion i staden utifrån faktorer som mobilitet, alternativt användning, politik, medborgerligt engagemang och praktiskt genomförande. Forskningen ger förståelse och lägger grunden för senare presenterat resultat och analys i studien.

5.1 Den transformativa gatan

Gatorna är idag i städer katalysator för både utmaningar och spänningar i den bebyggda miljön som påverkar den vardagliga mobiliteten. Det handlar således om att se till olika flöden, typer av färdstätt, hastighet, transportslag; motordrivet och icke-motordrivet samt individuellt eller kollektivt resande. Transformeringsen bygger på behovet av en omprioritering av stadens nuvarande gatuutrymme för privatbilismens färder till att det ska dels både bli mer attraktivt och förmånligt för andra transportsätt; gång- och cykel samt kollektivtrafik att utgöra de primära färdstättarna i städer (Bertolini, 2020). Trots att gator dels inbringar en komplexitet i dess användningsområden samt motstridiga intressen om vem gatan är till för; den privata bilisten eller den kollektiva allmänheten fyller gatorna idag även andra funktioner. De andra funktionerna bygger på att gatan utöver sin komplexa natur nu också blir en plats för experiment och test för nya innovationer av mobilitet. Innovationerna kan både utgöras av olika plattformar för delad mobilitet eller användandet av andra teknologier som försöker förstå hur både fordon och människors resmönster kan förändras. Gatan blir därmed den primära platsen för dessa experiment och test sett till att andra projekt testas i exempelvis kontrollerade miljöer, vilket i sig kan inbringa en fråga om debatt när det kommer till utfallet i den fysiska miljön (Bertolini, 2020, s.735–736). Behovet av den transformering som Bertolini (2020) beskriver syftar till att gatan och gaturummen behöver gå tillbaka till idealet om att andra urbana funktioner än mobilitet också är viktiga att tillvarata. Gatan karaktäriseras således inte bara av mobilitet utan är också en plats för sociala interaktioner, handel och lek samt en plats för kreativitet. Dessa viktiga inslag har marginaliserats i staden på grund av bilens anspråkstagande av yta (Bertolini, 2020).

I och med att det finns ett underliggande behov att förändra användningen av gator och gaturummen idag menar Bertolini (2020) att denna fas karaktäriseras av ett nytt dominerande paradigm för experiment som ska syfta till att skapa gator för människor. Bertolini (2020) väljer att definiera experiment som sker på våra gator på följande sätt; “en avsiktlig, tillfällig förändring av gatuanvändningen, regleringen och/eller formen, som syftar till att utforska systemisk förändring i stadsmobiliteten, bort från *"gator för trafik"* och mot *"gator för människor"*” (Bertolini, 2020, s.735, egen översättning). Målsättningen med förändringen bygger på att insatsen är tillfällig vid genomförandet oberoende av hur utfallet blir efter genomförandet. Det är gaturummet som är föremålet dit planerarens primära fokus ska riktas (Bertolini, 2020).

5.2 Alternativ användning av gaturummen

Det är allmänt känt att många städer börjat skifta fokus i mobilitetsanvändningen “bort från privatbilismen mot mer miljövänliga och medborgare fokuserade sätt” (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016, s.251, egen översättning). Med bakgrund dels till att en bilresa “[...] hem eller till jobbet tar 90 gånger mer plats än om samma resa togs med kollektivtrafik eller gång- och cykel” (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016, s.254, egen översättning). De tydligaste arbetssätten som

å ligger främst städer i en europeisk och nordisk kontext är; införandet av bilfria dagar, investeringar i gång- och cykelstrukturen och reducering av parkeringsplatser samt satsningar på kollektivtrafiken (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016, s.251–253). Utfallen av arbetssätten är tydliga och bidrar till målet att reducera växthusgasutsläppen samtidigt som folkhälsan också gynnas. Nieuwenhuijsen och Khreis (2016) beskriver mot denna bakgrund användningen av privatbilismen i stadskärnan måste motverkas. Författarna poängterar att effekten av en reducering av antalet bilar och behovet som idag finns för parkeringsplatser skapar bättre möjligheter till utrymme för andra aspekter att prioriteras. Det kan handla om förbättrade möjligheter till att skapa fler ytor för grönska eller att det finns ett behov av fler mötesplatser i staden. Sålunda bidrar det till en tillgängligare stadskärna, ett offentligt rum sett utifrån aspekterna om fysisk aktivitet, rörlighet och sociala interaktioner mellan människor (Bertolini, 2020).

Arbetssätten som enligt Nieuwenhuijsen och Khreis (2016) bringar nyckeln till att städer ska bli bilfria och fortsätta vara det ligger i de olika policydokument som används. Det handlar om att i planeringen göra avvägningar om vilket annat transportsätt som kan erbjuda och säkerställa lika god användning och tillgänglighet som bilen för att effekterna ska bli densamma som att använda bilen. Det handlar således också om att hitta ett transportsätt som gör det naturligt för den offentliga sfären att övergå till. Med fokus på en ytterligare aspekt är också politiken ett verktyg för att säkerställa tillgången och tillgängligheten för kollektiv, gång- och cykelinfrastrukturen, som ett verktyg för att reducera bilens påverkan i stadsmiljön (Bertolini, 2020; Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016). Det praktiska genomförandet av planer och dokumentet talar för att förändring från bilorienterade städer är möjligt enligt Nieuwenhuijsen och Khreis (2016) mot bakgrund till att arbetet kan ske stegvis först med införandet av bilfria zoner i delar av staden som skapar nya platser för bara gående och cyklister exempelvis. I ett andra steg kan bilfria dagar införas under året, antingen betonat eller under specifika tidsperioder där andra arrangemang eller aktiviteter kan anordnas för att skapa förståelse hos invånarna om att tillgängliga utrymmen i staden har en multifunktionell användning. ”Dessutom kan kollektiva och aktiva transporter placeras högst upp i hierarkin när det gäller till exempel vägtilldelning och trafiksignaleringsystem snarare än i botten där den ofta är nu” (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016, s.259, egen översättning).

5.3 Mot aktiva och kollektiva transporter

Bildominerande städer är allt vanligare och är resultatet av en transportplanering och politik som verkat till fördel för privatbilismen i större utsträckning än aktiva och kollektiva färdssätt; kollektivtrafik, gång och cykel som i sin tur bidrar till reducering av barriäreffekter i trafikmiljöer och klimatförändringar (Bertolini, 2020). Att reducera, eller ta bort bilen helt från staden konstaterar Nieuwenhuijsen och Khreis (2016) kommer ta lika många decennier de tagit för planeringen att värna bilinfrustrukturen i staden som det främsta transportmedlet. Det handlar om stora infrastrukturprojekt som pågår, men får minimal inverkan på grund av den ekonomiska aspekten. I syfte att stödja aktiva och kollektiva transportsätt behöver det ske en akut förändring inom den ekonomiska fördelningen som styr för att få en bättre balans för tydligare prioritering inom städernas väginfrustruktur. Det blir därför centralt att det krävs ett omfattande politiskt stöd för att tillhandahålla bättre infrastruktur för att på lång sikt skapa en ny kultur inom val av transportsätt (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016).

Den främsta drivkraften till varför det behövs en övergång bygger på fysisk aktivitet (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016). Aktiva och kollektiva transportsätt skulle kunna ge möjligheter att bygga in fysiska aktivitetsmönster i de dagliga rutinerna, vilket kan ge de största vinsterna för människor och utformningen i förhållande till bilfria insatser (Bertolini, 2020; Yassin, 2019). Tillsammans med stadsplaneringsmetoder som tillhandahåller blandad markanvändning är möblemaning i gaturummet ett konkret exempel på en säkrare stadsmiljö för fotgängare och cyklister i att främja och inbringa positiva fysiska aktivitetsmönster i gaturummet (Nieuwenhuijsen och Khreis, 2016). En bilfri stad är katalysatorn mot en bättre samhällsplanering som istället ska planera stadens offentliga miljöer, gaturummen tydligare efter människor och funktionalitet. Planeringen kommer därmed reducera behovet bilen har idag och begränsa dess rörlighet. Arbetet med transportsystemets utveckling kräver ett gränsöverskridande arbete både internt som extern samt över olika sektorer eftersom det krävs en samsyn på vad hur systemet kan göras hållbart (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016).

I den banbrytande tekniska utvecklingen som präglar dagens utveckling har diskussionen om elbilar blivit frågan på agendan som ett sätt att lösa det aktuella problem, klimatförändringar som är bestående idag (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016). Argumentationen enligt författarna bygger delvis på att elbilen visserligen förbättrar bullernivåerna i staden samtidigt som utsläppen reduceras, men den aspekt som glöms bort handlar om människan och vår fysiska aktivitet. Tvärtemot den utvecklingen stöder idag bedriver eller vill bedriva öppnar elbils diskussionen upp för det motsatta, en ökning av antalet bilar på vägen, i staden (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016). Författarna är här tydliga med att det kommer att finnas en förändring i människors vistelse och aktivitetsmönster i gaturummet samtidigt som slaget om utrymme i staden med trängsel och transportsätt fortfarande förblir ett problem. Författarna understryker att bilen högst troligt på långsikt kommer fortsatt vara ett av de primära färdmedlen utanför städerna, baserat på argumentet om att förhållandena skiljer sig åt i jämförelse med stadens behov. Mobilitetsdebatten öppnar därmed upp för att elbilar kan vara lösningen på bristen av alternativ det finns idag för längre pendlingsavstånd och ett led med att byta ut den konventionella bilen (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016).

5.4 Problematik med utrymme i staden

Det säger sig själv att om det frigörs utrymme i städer från bilen kan detta användas för någonting annat. Nieuwenhuijsen och Khreis (2016) pekar på att detta tillgängliga vägutrymme behöver fyllas upp med; "attraktiva, fysiskt och socialt sammanhängande alternativ som grönytor, offentliga torg, marknader, butiker eller andra anläggningar för att göra förändringen mer genomförbar, mer attraktivt och viktigast av allt mer acceptabel för allmänheten" (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016, s.258, egen översättning). Oron i städer med att planeringen i allt större utsträckning ska reducera biltrafiken och säkerställa aktiva och kollektiva transportsätt grundar sig i att det skulle resultera i konsekvenser för detaljhandeln (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016). Minskningen av antalet bilar och hur det skulle påverka detaljhandeln menar Lawlor (2014, i Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016) inte skulle medföra några konsekvenser, snarare att det ger upphov till förbättringar. Genom välplanerade offentliga utrymmen och investeringar i gaturummen ökar det möjligheten för fler antal besökare samtidigt som handeln ökar upp till 40% (Lawlor, 2014, s.11). Utformningen av stadens offentliga miljö bidrar till bättre tillgänglighet och attraktionskraft för människor. Tidigare forskning indikerar även att attraktionskraften har en väsentlig betydelse i relation till människors uppfattning när det kommer till kvaliteten på offentliga utrymmen i staden.

Människor söker sig till de områden som har positiv inverkan på deras livskvalitet, vilket också styrker komplexiteten som finns i planeringen för tjänstemän när det kommer till att beakta olika intressen vid utformning och gestaltning (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016).

Det framkommer också enligt Nieuwenhuijsen och Khreis (2016) bekymmer om ojämlikhet sett till bilfria städer. Ena sidan av myntet behandlar medborgarna i staden medan den andra sidan behöver beakta de invånare i kommunen som inte bor i närheten av stadens och studera hur deras tillgänglighet och möjlighet att ta del av samhällets resurser. Mot denna bakgrund bör inte utvecklingen från bilorienterade städer endast begränsas till staden för att ytterligare bidra till ojämlikheterna med transportsätt. Det handlar också om enligt Nieuwenhuijsen och Khreis (2016) att värna om andra områden i periferin och den utvecklingspotential som finns, även om den primära utvecklingen sker i staden får det inte heller bli en ojämn ekonomisk fördelning. Vidare finns det ytterligare starka motsättningar; politiska och ekonomiska till vägen mot städer helt eller delvis blir bilfria. Det handlar om motorlobbying, övertygelsen om främjandet och förespråkandet av fordonsrelaterade frågor som motarbetar frågor som uppkommer om trafikbegränsningar exempelvis reduktion av parkeringsplatser i planeringen, vilket kan resultera i att planerare på kommunen påträffar ett starkt motstånd som gör att planeringsprocessen tar längre tid eller att förslaget får läggas ned (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016).

5.5 Stöd från systematiska tillvägagångssätt, politik och medborgerligt engagemang

Det krävs ett systematiskt förhållningssätt enligt Nieuwenhuijsen och Khreis (2016) i hur och för vem våra städer planeras för, vilket ställer krav på att aktörer med olika kompetenser som arbetar med samhällsplaneringen samarbetar. Ett sätt handlar om att utveckla en rutin i planeringen att kontinuerligt göra avvägningar i relation till potentiella framtidsscenarier samtidigt beakta de politiska incitament som planeringen ska förhålla sig till. Inom planeringen är det därför nödvändigt med ett långsiktigt politiskt engagemang och acceptans från allmänheten om bilen ska få en mindre betydande roll i städerna. Innebörden karaktäriseras därmed av att beslutsprocessen blir tillförd med bättre data och insikter ur både politisk opposition; samstämmighet ska råda, samarbete mellan partier i förslag och allmänhetens betydelsefulla input efter medverkan (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016).

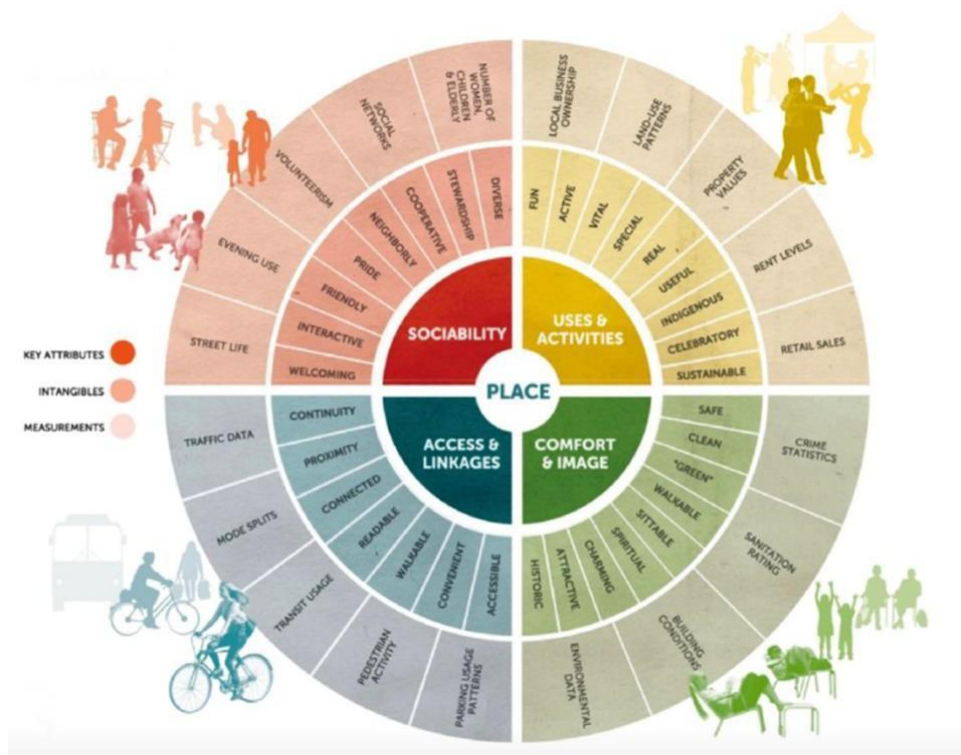
Medborgare och näringslivet är två inflytelserika grupper i samhället som berörs av stadens utveckling och deras delaktighet är därmed avgörande. Om inte föreslagna förslag får förankring hos de två grupperna finns det inget engagemang som orsakar att förändringarna och visionen för planeringen tappar sitt fäste. Författarna, Nieuwenhuijsen och Khreis (2016) samt Banister (2008) väljer att beskriva det som att "allmänhetens acceptans är kärnan för ett framgångsrikt genomförande av radikala förändringar, och det måste involvera samhällets och intressenternas engagemang i processen för diskussion, beslutsfattande och implementering." (Banister, 2008, s.76; Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016, s.259, egen översättning). Yassin (2019) menar att t/turbanism är ett effektivt tillvägagångssätt i arbetet att lösa konflikter som potentiellt kan uppstå mellan top-down och bottom-up styrning, vilket ska leda till en förbättrad förståelse mellan de olika perspektiven som behöver beaktas i planeringen. För att uppnå det övergripande målet är processen i sig som vågorna på havet, den är varken rak eller linjär (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016).

5.6 Förändring i mobilitet

Enligt Næss (2012) finns det en gedigen acceptans för planlagstiftning och regler om markanvändning, vilket är en kommunal angelägenhet i hur stadsutvecklingen kan styras. Kommuner kan således förhindra stadsutveckling på ställen som ej är önskvärda att exploatera på. Visserligen finns det lagstiftning och planer från högre nivåer, regionalt och statligt som kan påverka hur utvecklingen ska styras (Næss, 2012). Denna självklara struktur i samhällsplaneringen har börjat få konkurrens och utmanas i hur planeringen kan förändras i praktik i relation till de planer som antagits från kommunen. Yassin (2019) väljer istället att initiera konkurrens att det istället handlar om frågan; hur blir en stad levande?

Enligt Yassin (2019) har det under de senaste decennierna skett ett skifte i att återta fotgängarrörelsens roll som den uråldriga mänskliga aktivitet vi idag känner till. På senare tid har studier om gångbarhet genomförts och som tydligt indikerar att gångbarhet är den faktorn som ska främja en hållbar miljö i en beboelig stad. Fotgängare gynnar också stadens utveckling i och med att det bidrar till en koppling, en sammanlänkning av stadens medborgare till ett nytt eller befintligt grannskap. På detta sätt visar forskning att anpassa den fysiska miljön efter fotgängare är ett effektivt verktyg när det kommer till att skapa förbättringar för städers livsduglighet. Att uppnå livsduglighet i städer kräver att tillgängligheten, mobiliteten, säkerheten och miljön förbättras för att staden ska uppfattas ha god kvalitet för alla invånare (Yassin, 2019). Funktionen av en gata för fotgängare ska därmed inte bara se till funktionen för rörelse utan den ska också fungera som ett offentligt rum med aktiviteter och mötesplatser integrerat (Yassin, 2019). I arbete med att utvärdera gatans livskvalitet har studien Yassin (2019) publicerat tagit fäste i ett verktyg för att definiera platser eller utrymmes kvalitet. Verktøyets syfte är att via förnuft klargöra för kommuninvånare, tjänstemän och politiker hur framgångsrika platser kan skapas i städer. Det handlar med andra ord om hur förståelsen kan skapas för att möjliggöra en förbättring av de offentliga utrymmen som finns i staden. Processen är således platsorienterad och ska leda till att kortsiktiga handlingar och temporära förändringar kan på längre sikt leda gynnsamma förbättringar för offentliga utrymmen i städer (Yassin, 2019).

De fyra kriterierna; *användning och aktiviteter, komfort och bild, tillgänglighet* samt slutligen *sällskaplighet* (se figur 2) ska bistå som hjälp för att precisera hur offentliga utrymmens kvalitet bedöms. Gatan har alltså enligt verktyget inte bara en roll om att skapa tillgänglighet, utan fungerar också som en multifunktionalitet i inkluderandet av flera aspekter relaterade till socialisering, gemenskap och mötesplats i ett led att öka livskvaliteten för både användning och aktivitet samt komfort och bild (Yassin, 2019).



Figur 2, Verktyg för bedömning av offentliga platsers kvalitet (Yassin, 2019, s.253).

I diskussionen däremot om biltrafikens volym och vilka aspekter den inbringar gentemot livskvaliteten i staden är diskussionen alltför ofta mer negativ lagd där bilens intrång anses vara ett hot mot livskvaliteten i städer. De förflyttningar fotgängare gör har en betydande del av stadens livsduglighet som bygger på korrelationen till den anknytning som finns till de rumsliga och funktionella aspekterna; de estetiska, fysiska, sociala och miljömässiga. Sammankopplat till detta har mobilitet relativt nyligen blivit ett hett ämne uppe för diskussion, vilket grundar sig i att uppnå en hållbar stadsutveckling. Mobilitet är en av flera faktorer som tillsammans med sociala, ekonomiska, miljömässiga och i viss mån politiska anmärker grunden för vad som kännetecknar hållbar stadsutveckling (Yassin, 2019).

Skiftet tar ett nytt angreppssätt bortom bilorienterad tillgång till fotgängarvänlig tillgång. Detta har skett med hjälp av implementering av olika planer och dokument beroende på uppsatta mål utifrån egna förutsättningar. Köpenhamn ledande exemplet som infört bilfria dagar och prioriterat investeringar i gång- och cykelinfrastrukturen, öka tillgången till kollektivtrafik samt reducering av parkeringsplatser i staden. Sett till lösningarna på problemet infördes kombinerade metoder som bilfria dagar, reducering av antalet parkeringsplatser och slutligen att skapa mer ytor för människor. Visserligen låter processen enkel att implementera, men det tog flera decennier innan det var genomförbart på grund av kravet på långsiktig planering (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016). Ett stegvis arbete genom en regelbunden process för att identifiera brister och genomföra förbättringar istället för att genomföra stora och riskfyllda förändringar med en gång (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016)

Av de beskrivna tillvägagångssätten för att implementera åtgärder mot bilen i staden har alla haft olika inriktning och syn, men vad för resultat detta ger blir identiskt. Resultatet blir således, reducerad fordonstrafik, positiv inverkan på folkhälsan kortsiktigt kontra långsiktigt, ett sätt att klimatanpassa i takt med att den aktiva transporten; gång- och cykel gynnas. Däremot vill

Yassin (2019) förtydliga att detta inte är något som sker per automatik på löpande band, visserligen är vägen från bilorienterad tillgång i städer till målet bortom komplext. Vägen till målet kommer att stöta på hinder och utmaningar för gående- och cyklister med bakgrund till deras roll, en samhällsfråga som är; [...] politisk, institutionell, social, teknisk, miljömässig och finansiell “(Yassin, 2019, s. 252, egen översättning).

5.6 Den mänskliga dimensionen i en bilorienterad planeringsfas

När städer planeras och vem de planeras för finns det olika inriktningar en planerare kan ta. Den mänskliga dimensionen i planeringen kan beskrivas som “stadsrummets traditionella funktion som mötesplats och social arena för stadens invånare är reducerad, hotad eller avvecklad” (Gehl, 2019, s.13). Det gäller således enligt författaren Gehl (2019) att ta tillbaka den mänskliga dimensionen in i planeringen och ta tillbaka rätten till en stad för människor. I relation till detta beskriver Jacobs (1961) att modernismens stadsideologi skulle innebära slutet för stadens rum och liv, en folktom stad. Orsaken till folktomma städer beror enligt Jacobs (1961) på den ökande biltrafiken. Sedan 1961 har det hänt en hel del inom rådande forskningsläge för trafikplaneringen, men också hur den mänskliga dimensionen kommer in i hur våra städer planeras och vikten av medborgerligt engagemang i stadsplaneringsprocessen (Gehl, 2019, s. 13–15). Ny kunskap, och en vidare argumentation i forskning om liv och död i städer har enligt Gehl (2019) varit den främsta faktorn till där vi är idag. Det har skett en intensifiering i arbete med hjälp av utvecklandet av nya principer, planer, utredningar och lagstiftning för att ge tillbaka den mänskliga dimensionen och livskvaliteten städer genom en omstrukturering av transportsätt, bilen ska få lägre prioritet i stadsrummet. Sett till frågan om trafikplanering har 2000-talets nya ideal inom planering börjat förstå värdet av att integrera trafikplaneringen som en ingående del i frågan om stadsplanering. Även om trafikplaneringen blivit allt mer betydelsefull inom stadsplanering är det samtidigt ur ett kontradiktoriskt perspektiv att biltrafiken fortsätter att öka i städer, problematiken kvarstår. Det råder konkurrens och dominans om stadens offentliga rum (Gehl, 2019, s.13–16).

6. Metod och material

Studien har en kvalitativ ansats som utgångspunkt och empirin grundar sig på sex semistrukturerade intervjuer med totalt sju intervjupersoner. Tillvägagångssättet för studien presenteras nedan.

6.1 Forskningsdesign

För att genomföra studien krävs det att en strategi eller plan utformas, även kallad forskningsdesign. När det kommer till att bestämma sig för valet av forskningsdesign har studiens syfte och frågeställningar, tidsramen för studien och de frågor som ska undersökas en central roll i att göra avvägningar mellan de olika typerna av designprocess som kan väljas (David & Sutton, 2016, s. 177–178). Studiens forskningsdesign utgår från en fallstudie. Innan fallstudier beskrivs mer ingående som forskningsdesign behöver studien även ta höjd för att poängtera att det finns en skillnad mellan forskningsdesign och forskningsmetod. Forskningsmetoden avser i detta fall den metod som används för hur data samlas in som senare i detta kapitel kommer att beskrivas (David & Sutton, 2016, s.177–183).

6.1.1 Fallstudie

Utgångspunkten i fallstudier handlar om att forskaren gör en djupgående och utförlig analys eller undersökning av ett fall. David och Sutton (2016, s. 150-151,179-180) menar att fallstudieforskning i huvudsak går ut på att undersöka eller beskriva en individ, en organisation

eller ett samhälle. Fallstudieforskning faller därför inom ramen för lämplig metod när en specifik enhet undersöks, Härnösands kommun.

Fallstudier är också en bra forskningsdesign att använda sig av när det gäller att utforska ämnen där det finns ett kunskapsglapp och avsaknad av tidigare forskning (David & Sutton, 2016, s. 179–180). Syftet med fallstudien är således att undersöka ett specifikt fall för att sedan använda det för att kunna belysa generella drag. Alla val som forskaren gör påverkar forskningsresultaten samt vilka tolkningsmöjligheter de ger upphov till (David & Sutton, 2016, s.150). Eftersom totalt sex intervjuer med sju intervjupersoner genomfördes ansågs detta vara tillräckligt för att dra generella slutsatser från insamlad empiri av intervjupersonerna.

6.2 Intervjuer

Inom ramen för arbetet med studien har totalt sex semistrukturerade intervjuer med sju intervjupersoner genomförts. Intervjuernas struktur karaktäriserades av ett flexibelt tillvägagångsätt för intervjuaren där intervjun har möjlighet att anpassas efter respondentens svar där svaren ofta kan bli mer detaljerade. Strukturen är också att föredra inom kvalitativa forskning när datainsamlingen syftar till att få information om upplevelser, attityder, beteenden och åsikter från respondenterna (David & Sutton, 2016). Genom flexibla och anpassningsbara tillvägagångsätt i strukturen ger det upphov till en mer djupgående intervju samt mer detaljerad och informationsrika data. I studien användes en kvalitativ ansats för intervjuandet och tematisering av resultatet. Genom ett kvalitativt förhållningssätt tillåter det tillsammans med fallstudieforskning att komma in på ett större djup i ett led till att få tillgång till mer detaljerad kunskap (David & Sutton, 2016, s.99,113; Persson, 2016, s.11).

6.2.1 Utformning och genomförande

Inför intervjuerna har en intervjuguide arbetats fram (se bilaga 1) med ingående teman, totalt fyra. I intervjun med den utomstående aktören skapades ytterligare ett tema baserat på de fyra huvudteman. Den kvalitativa intervjun karaktäriseras av att frågorna som konstrueras är öppna. Det ska ge intervjupersonerna en större möjlighet att kunna uttrycka sig fritt och mer utförligt. På detta sätt får intervjupersonerna möjlighet genom sin kunskap och tidigare erfarenheter bidra på ett nyanserat och välutvecklat sätt. Genom att frågorna till intervjun konstruerats som *öppna* ger det ökad möjlighet och utrymme att komma in på djupet på ämnet som studeras, samtidigt kan det öka chansen att *följdfrågor* ställs för att dels utveckla, förtydliga eller fördjupa de svar som ges på andra frågor. Att ställa både öppna frågor och följdfrågor kan även göra att nya ämnen eller teman på frågor uppkommer (David & Sutton, 2016, s.99,113; Persson, 2016, s.11).

6.2.2 Urval

Urvalstekniken som studiens framtagna data har använt sig av är inom kategorin för icke-sannolikhetsurval, *selektivt urval* och *snöbollsurval*. Det selektiva urvalet bygger på att enheterna i populationen väljs ut baserat på den kunskap och uppfattning forskaren själv besitter och därmed själv kunna avgöra vilka som är lämpliga för det valda ämnesområdet. Urvalet av intervjupersoner bygger således på att forskaren själv har bedömt att de utvalda personerna har kunskap om ämnet, vilket resulterar i att urvalet baseras helt på forskarens uppfattning om lämplighet. Snöbollsurvalet tillkommer studien då kontakt initierades genom socialt nätverkande bland kontakter, vilket är att föredra när populationen av någon anledning är dold eller problematisk för forskaren att identifiera (David & Sutton, 2016, s.193–199). Kontakt initierades först med en tjänsteman, Plansamordnare på Härnösands kommun via mejl som sedan hjälpte till att vidarebefordra information om studien till andra potentiellt medverkande

kandidater som kunde tänkas ha relevans inom studiens område. Följande personer har intervjuats för studien;

- Plansamordnare, Härnösands kommun
- Arkitekt, Härnösands kommun
- Hållbarhetsstrateg, Härnösands kommun
- Projektledare investering, Härnösands kommun
- Ordförande samhällsnämnden, Härnösands kommun
- Vice Ordförande kommunstyrelsen, Härnösands kommun
- Arkitekt, Office of Possibilities (OP)

Intervjuerna genomfördes med tjänstemän, politiker och en extern aktör som ansågs ha relevant kunskap inom ämnena; *bilism, hållbarhet, utformning och gestaltning* samt *projektet Street Moves* utifrån deras olika roller och förtroendeuppdrag i kommunen samt perspektivet från en extern aktör. Alla intervjuer genomfördes via någon av de digitala mötesplattformarna; Zoom, Skype och Google meeting.

6.3 Analysmetod

Den sammansatta analysmetoden för transkribering utgick ifrån en *kvalitativ innehållsanalys* till stöd för hur textmaterial ska tolkas och brytas ner för att kunna presentera ett resultat (David & Sutton, 2016, s.257,292). Den kvalitativa innehållsanalysen fokuserar på tematisering, kategorisering och meningskoncentration. Analysmetoden kräver att det ägnas mycket tid åt den insamlade data istället för att kodningen ska baseras på forskarens egna värderingar och att teman ska bestämmas därefter (David & Sutton, 2016; Kvale & Brinkmann, 2010).

6.3.1 Kodning av transkribering

Alla sex intervjuer transkriberades. Kodningen som genomförts har skett manuellt, vilket tillåter forskaren att göra mer avancerade tolkningar (Boréus & Kohl, 2018). Kodningen av de transkriberade materialet utgick från *datastyrd kodning* som innebär att forskaren läser materialet utan att förbestämda koder har konstruerats utan här ligger fokuset på att koder utvecklas genom att materialet bearbetas och tolkas (Kvale & Brinkmann, 2010, s.217–219). Att kodningen tar sig i uttryck som *kategorisering* möjliggör för tydligare slutledning till några kategorier genom att meningen reduceras i längre intervjuer. Meningskoncentrering innebär att intervjupersonernas svar bildar korta formuleringar, att huvudinnebörden av det som kommit på tal i ett stycke blir till några enstaka ord. Tillvägagångssättet för meningskoncentreringen för analysen av de genomförda intervjuerna bygger på följande steg enligt Kvale och Brinkmann (2010, s. 221–222);

1. Intervjuerna har lästs igenom för att få en uppfattning om vad intervjun i helhet behandlar.
2. Meningsenheterna har fastställts utifrån de delar av den transkriberade texten uttryckt av intervjupersonerna som har betydelse för studiens undersökningsområde.
3. Egna teman/tematiseringar har formulerats som är av relevans för de utvalda meningsenheterna baserat på uppfattning om vad dem handlar om, vad som beskrivs mellan raderna och vad forskarens tanke är med det intervjupersonerna säger.
4. Baserat på studiens valda syfte för undersökningsområdet ställs här frågor om de utvald meningsenheterna.

5. De utvalda meningensenheterna sammanlänkas med de konstruerade teman från intervjuerna i en deskriptiv redogörelse, en objektiv förklaring utan att de studerade fenomenet bli ålagd någon värdering.

Att använda detta tillvägagångssätt menar Thorell (i Kvale och Brinkmann, 2010, s. 221–223) inbringar fler möjligheter till att göra “mer omfattande tolkningar och teoretiska analyser”. Meningensenheterna sammanfattades med ett ord eller en kortare mening. Sammanfattningarna av de utvalda meningensenheterna har sedan mynnat ut i tre huvudteman med tillhörande underkategorier;

- *Attraktivitet som drivkraft, men är det tillräckligt för att skapa förändring?*
 - Arbetsätt i behov av förändring
 - Motstå konkurrenskraften
- *Förhindrande åtgärder som arbetsätt*
 - Arbetsätt i fysisk planering
- *Att stjälpna eller att hjälpa stadens fortsatta utveckling*
 - Skeppsbron och Street Moves
 - Gestaltning en resurs för förutsättning
 - Nya arbetsätt, men i förlängningen?
 - Betydelsen av lokal kontext
 - Medborgarna som en proaktiv resurs
 - Anmärkning på den mänskliga dimensionen

Resultatet av den kvalitativa innehållsanalysen ska innefatta större djup och detaljrikedom. Inom metoden betonas också vikten av systematik som i större utsträckning försöker utveckla teman djupare än att genom översiktlig läsning skapa ytliga koder (David & Sutton, 2016, s.292). Systematiken bygger även på en tydlig dokumentation för hur teman växer fram i den valda data. Resultaten kommer således presenteras i form av citat som respondenterna innan kommer få godkänna för att förhålla sig forskningsetiskt och i relation till avtalet för samtycke till personuppgiftshantering som alla respondenter fått skickat till sig innan intervju. Detta med bakgrund till att inget ska förvrängas eller tolkas på ett visst sätt (David & Sutton, 2016; Kvale & Brinkmann, 2010). Däremot finns det en viss problematik enligt David & Sutton (2016) när det gäller studiens reliabilitet eftersom personhantering förekommer och att de transkriberade materialet inte finns tillgängligt för alla.

6.4 Metoddiskussion

Av sex genomförda intervjutillfällen deltog två politiker under samma intervjutillfälle, vilket avviker från hur tidigare fem intervjuer har genomförts. Anledningen var på grund av båda politikernas roll som dåvarande respektive nuvarande *Ordförande för Samhällsnämnden* eftersom bådas kompetenser ansågs vara relevanta oberoende att det skett ett skifte och en ny mandatperiod påbörjats.

Tillämpningen av fallstudieforskning har sin styrka i undersökandet av en specifik kontext, bara

det ägnas både tid och uppmärksamhet åt det (David & Sutton, 2016). Begränsningen i fallstudieforskningens ligger i paradoxen om att både tillåtas gå in på djupet av förståelsen i ett enskilt fall samtidigt som det kan vara svårt att generalisera de framkomna resultaten och relatera dem till andra fall (David & Sutton, 2016, s.154–157). Ändamålet för fallstudier lämpar sig bäst för händelser som sker i nutid där metodvalet fokuserar på att samla in data genom öppna intervjuer eller naturliga miljöer. Denna förklaring gör det möjligt att genom nutida centrala händelser undersöka det förflutna som utgör bakgrunden till uppkomsten av fallet, vilket författarna menar stärker validitet och reliabiliteten (David & Sutton, 2016, s. 33–35,154–157).

Studiens reliabilitet stärks av att en intervjuguide tillämpades samtidigt som insamlingen av data har en transparent metod som kan återanvändas (Kvale & Brinkmann, 2010). Validiteten i studien stärks av att återkoppling till deltagarna har skett för godkännande av resultat och om det stämmer överens med deras livserfarenheter. I detta skede kan eventuella brister upptäckas i forskningsdesignen. Validiteten stärks också av antalet deltagare, reflexiviteten i forskarens egen roll i relation till forskningsresultaten samt om validiteten i forskningen är generaliserbar till andra situationer, eftersom studien är bunden till en kontext behöver detta funderas över (David & Sutton, 2016; Flyberg, 2006; Kvale & Brinkmann, 2010). Att studien använder sig av ett snöbollsurval och därmed fått förslag om vilka som kan tänkas vara relevanta att intervjua medför en risk i att den kontroversiella tjänstemannen eller politiker inte blir tipsade om. Därmed förekommer det otydligheter i urvalet eftersom de kriterier som deltagarna har valts på grund av kan vara svåra att bestämma i relation till personen som rekommenderade andra (Kvale & Brinkmann, 2010). Studiens reliabilitet kan även bli äventyrad sett till både bias som förekommer när intervjupersonerna valts ut på personliga rekommendationer samtidigt som det kan bli svårt att upprepa samma studie med samma deltagare (David & Sutton, 2016; Kvale & Bergmann, 2010).

6.5 Forskningsetiskt förhållningssätt

Det finns fyra komponenter som forskaren behöver förhålla sig till för att bedriva forskning på ett etiskt sätt. *Informationskravet*, *samtyckeskravet*, *konfidentialitetskravet* och *nyttjandekravet* utgör de fyra huvudkraven som forskaren behöver förhålla sig till i upprätthållandet av de grundläggande individskyddskraven, att skydda den personliga integriteten och informationen om medverkande personer (David & Sutton, 2016, s.41–55; Hermerén, 2017, s. 66–68; Ingemann, 2019; Vetenskapsrådet, 2017). När det gäller utformningen av intervjuguiden och hur intervjun genomfördes förklarades syftet till varför intervjun genomfördes, en förklaring till varför en diktafon användes samt att jag som forskare förhåller mig till det som står i blanketten; *samtycke till personuppgiftsbehandling* som alla intervjupersoner var tvungna att fylla i. Detta är förenligt med det första huvudkravet, information till deltagarna från forskaren om syfte, bakgrund, varför forskningen bedrivs och vilken roll deltagarna har i forskningen. Det ska även i relation till informationskravet vara tydligt att deltagandet är frivilligt och att medverkan kan upphävas om så är fallet. Innan intervjuerna påbörjades tillfrågades alla respondenter igen om att ge sitt samtycke till att delta i uppsatsen (David & Sutton, 2016, s.41–51; Hermerén, 2017, s. 66–68; Ingemann, 2019).

Konfidentialitetskravet handlar om hur medverkande intervjupersoners uppgifter ska behandlas. Uppgifterna ska behandlas och skyddas från att utomstående, tredje part kan inhämta eller använda dessa uppgifter. Intervjupersonerna har blivit tillfrågad om hur dem vill bli omnämnda i

uppsatsen och därmed själva godkänt att bli omnämnda med titel på yrkesroll, vilket visserligen gör att intervjupersonerna kan bli identifierade i studien (David & Sutton, 2016, s.41–55; Hermerén, 2017, s. 66–68). Intervjupersonerna har även via mejl fått möjlighet att godkänna citat tagna från de insamlade materialet från intervjun. Nyttjandekravet hur materialet kommer att behandlas i relation till att forskningen är klar har också tydligt beskrivits i avtalet som alla intervjupersoner fick ta del av. I detta stod det enbart jag som forskare som har tillgång till intervjuerna och de transkriberade materialet. De sparade materialet från intervjuerna kommer att raderas när uppsatsen är godkänd (David & Sutton, 2016, s.41–55; Hermerén, 2017, s. 66–68; Ingemann, 2019).

7. Resultat och analys

Nedan presenteras studiens resultat och analyseras utifrån tre huvudteman med tillhörande underkategorier; *attraktivitet som drivkraft, men är det tillräckligt för att skapa förändring? Förhindrande åtgärder som arbetsätt och att stjälp eller att hjälpa stadens fortsatt utveckling* som metodkapitlet tidigare introducerade samt i relation till både studiens teoretiska ramverk och tidigare forskning.

7.1 Attraktivitet som drivkraft, men är det tillräckligt för att skapa förändring?

Det konstaterades av samtliga intervjupersoner att det i kommunens centrala delar existerar ett bilberoende sett till både utformning och användning, om platsen studeras visuellt. Det beror på faktorerna; tydligare vägvisning för bilen, motsättningen mellan trafikskolor och lokala trafikföreskrifterna om regler, bredden på gatorna liknar 60-talets massbilism samt medborgarnas inställning.

7.1.1 Arbetsätt i behov av förändring

Fram till 2030 står de centrala stadsdelarna i Härnösand för en omvandling där stora infrastrukturprojekt påbörjats, vilka kommer påverka och förändra stadsbilden. I kommunens strategiska dokument; Översiktsplan 2040 och Trafikprogrammet 2015–2050 beskrivs kommunens arbete med att reducera biltrafik i staden till att satsa och prioritera gång- och cykeltrafiken utveckling i större utsträckning än idag. Projektledare investering anser att arbetet inte är tillräckligt. Istället menar Projektledare investering “att det måste ske någonting i samhället. Det måste ske någonting som gör att invånarna vill gå och cykla, så är det inte idag.” Hur detta mål ska uppnås ska ske genom att “andra aktörer tar initiativet i denna samhällsomvandling eller att dieseln ska börja kosta 60 kr/litern alternativt att det måste komma något från klimatet om bilen” (Projektledare investering, 2023).

I förhållande till Projektledarens inställning till arbetet väljer Plansamordnaren istället att belysa att kommunen fortsatt ska arbeta aktivt med den fysiska miljöns utformning där tyngdpunkten i arbetet kvarstår i att fortsätta bygga gång- och cykelbanor. Detta som ett led i att försöka minska utrymmet för bilen för att få in ett förändrat beteende i staden. Plansamordnaren anser att detta ska uppnås med både hårda och mjuka åtgärder; från parkeringsavgifter till uppmuntran. Främst bör förändring ske i den fysiska miljön att i både detaljplaner och planprogram verka för hållbar mobilitet; “alla färd sätt ska vara lika framkomliga och prioriterade i gaturummet, så ser det inte ut idag utan bilens framkomlighet värderas högre” (Plansamordnare, 2023). Plansamordnaren väljer att vidareutveckla resonemanget ovan till “att gå och cykla är en kamp om att hela tiden dra sida av vägen. Det är inte självklart hur du ska gå och cykla i staden”. Det går att konstatera att det råder en tvetydighet i tydligheten för transportsätten i staden och enligt Ordförande

samhällsnämnden;

Det är tydligt för en bilist vart i riktning den ska ta vägen, däremot är det oklart vart gående och cyklister ska vara". Det finns alltså en osäkerhet hos gående och cyklister i staden vart på vägen dem ska befinna sig, men denna osäkerhet tror jag inte finns på samma sätt när man kör bil dock inte alls i lika stor utsträckning som när man går, men framförallt cyklar (2023).

7.1.2 Motstå konkurrenskraften

I diskussionen om rådande normbrytande ideal, att minska biltrafiken till förmån för hållbara transportmedel är det ett kontradiktorisk förhållningssätt eftersom "bilen snart inte är en miljöfråga längre, alla kör på el. Bilen kommer därmed inte påverka klimatet längre och då finns det inga hinder att öka bilismen" (Projektledare investering, 2023), vilket utifrån Projektledarens beskrivning försvårar och sätter eventuella käppar i hjulet för kommunernas arbete mot deras framtagna mål; att gång och cykel ska bli det primära färd sättet inom kommunen fram till 2040/2050 (Härnösands kommun, 2022). Den främsta faktorn för att reducera biltrafiken i arbetet att prioritera mer hållbara transportmedel handlar till stor del om tillgänglighet och attraktivitet enligt Projektledare investering och Arkitekt i Härnösands kommun. Projektledare investering beskriver arbetet med attraktivitet på följande sätt;

Det handlar om att vinna konkurrens med föräldrar, skjuts, epatraktorer och bussar – vinna över dem till att själva färdas värdigt efter gatan, då måste vi ha jättebra cykelvägar och att vi väljer att satsa på dem. Vi kan inte bygga cykelvägar som är hinderbanor för cyklister, då kommer dem aldrig att användas. Även om vi bygger gång- och cykelvägar, men jag ser inte att det är väldigt mycket fler människor som går och cyklar (2023).

Både Plansamordnaren och Projektledare investering väljer att problematisera elbilsdiskussionen i förhållande till kommunens utveckling, att det är en faktor som påverkar utfallet av kommunens mål. Även om båda anser att elbilsdiskussionen är intressant, vill Plansamordnaren istället lyfta aspekten om folkhälsoperspektivet utifrån hur de centrala delarna av Härnösand ser ut idag;

Plats är idag någonting vi brottas med för att vi vill att det ska finnas så många olika saker i vår stad. Vi vill ha grönska och behöver grönska för att hantera klimatförändringar och då fungerar det inte att fyrfiliga vägar. Med den traditionella utgången vi har idag måste vi tänka på andra sätt, men jag tror också desto mer vi bygger för bilen desto fler bilar och trafik kommer vi skapa, men om vi börjar bygga för gång- och cykel så kommer vi uppmuntra det mer. Indirekt anser jag det som en nackdel i elbilsdiskussionen att problemet är löst för att vi har el och då kan vi fortsätta köra. Problemet som kvarstår är att bilen fortfarande tar plats och behöver stå parkerad någonstans (Plansamordnare, 2023).

Som tjänstepersonerna själv resonerar kommer arbetet med gång- och cykel ske successivt över tid, vilket gör att bilen under en tid fortsatt kommer vara stadens primära färdmedel och framförallt utanför städerna (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016). Mycket i detta omställningsarbete anser Hållbarhetsstrategen också ligger i "strategier i all ära, men jobbar du inte med normer, värderingar och attityder, alltså med beteendefrämjande insatser är det svårt att uppnå det du vill uppnå" (2023).

7.2 Förhindrande åtgärder som arbetssätt

7.2.1 Arbetssätt i fysisk planering

Den befintliga strukturen som är för gång- och cykel idag anser både Plansamordnaren och Projektledare investering möter dagens behov, men däremot om kommunen ska klara av sitt mål, att fler ska välja bort bilen för gång och cykel kommer medborgarna i staden "märka av att

gatunätet för gående och cyklisterna är för litet och för dåligt. Det kommer att märkas om fler börjar gå och cykla i staden, vilket leder till att vi får bygga om igen” (Projektledare investering, 2023). Enligt Projektledaren investering är inte ekonomiska medel en aspekt som kommer bidra till gång- och cykelbanornas attraktivitet; långa snabba gena cykelvägar:

Vi skulle behöva stänga av gatan helt. Att bestämma att dem här gatorna är gång- och cykelvägar, det är med andra ord total förbud på bilar på dessa gator för här måste cyklisterna fram. Att gå och cykla måste vara snabbt, gent och framkomligt (Projektledare investering, 2023).

Visserligen fortsätter komplexiteten när Projektledare investering konstaterar att staden har befintligheter; gator, kvarter, bebyggelse och broar som försvårar utvecklingsarbetet i staden, eftersom dem är befintligheter som kommunen måste förhålla sig till vid planering och byggnation. Detta anser Projektledare investering är orsaken bakom att kommunen inte kan bygga attraktiva och effektiva cykelstråk, utan att de blir uppfattade som inslag av hinderbanor. Grunden i det arbete som bedrivs idag med gaturummen handlar i större utsträckning om stadens befintligheter och de utmaningar som följer. Inställningen handlar om balansen “hur dåligt vi kan tillåta när dagens regelrätta gång- och cykelytor inte får plats på stadens smala gator, vilket är en ständig diskussion i varje projekt när vi ska bygga, hur mycket ska vi kompromissa med utformningsreglerna” (Projektledare investering, 2023). Frågan om varför gaturummets förändring är aktuell och varför kommunen har påbörjat utvecklingen beror enligt Vice Ordförande i kommunstyrelsen på flera skäl;

Dels beror det på att vi ska minska bilarnas klimatpåverkan och att vi utifrån de vill styra över till gång och cykel. Sedan finns det också diskussionen om trafiksäkerhet i staden och gaturummet. Trafiksäkerhet blir per automatik förbättringar för gång och cykel (2023).

Till detta vill även Ordförande samhällsnämnden tillägga att det arbete som sker i kommunen beror på den globala samhällsförändringen vi befinner oss i, där kommuninvånarna kommer behöva tänka mer hållbart och bli mer medvetna om samt tvingade till att både färdas och leva mer hållbart. Det handlar enligt Ordförande samhällsnämnden (2023); “att främja en sak, men att vi måste också våga titta på om vi kan göra det krångligare för Härnösandsborna att ta bilen och undvika att bilen fortfarande ska vara det mest bekväma färdmedlet i kommunen.”

För att relatera till tidigare forskning finns det skillnader för hur ekonomiska medel fördelas mellan investeringar i infrastrukturen för gång- och cykel samt kollektivtrafik kontra bilen (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016). Det kan därmed krävas en omfördelning av ekonomiska medel mot att istället värna om aktiva och kollektiva färdmedel som gynnar stadens förhållanden. Som Ordförande samhällsnämnden poängterar och i likhet med Nieuwenhuijsen och Khreis (2016) krävs det stöd från politiken att tillhandahålla bättre infrastruktur, för att uppnå bättre möjligheter att värna om den mänskliga dimensionen och fysisk aktivitet. Däremot återgår diskussionen till stadens befintligheter samt vad som är möjligt att genomföra utifrån de förutsättningar kommunen har idag.

Centralt anses kommande ombyggnationer av de centrala delarnas infrastrukturstråk skapa förbättringsmöjligheter för stadens långsiktiga fortsatta utveckling att ombyggnationerna på kort sikt kommer förändra stadsbilden och möjligheten för alla färdstätt att transportera sig i staden. Vice Ordförande kommunstyrelsen väljer att beskriva staden längs med området runt Nybron som “en stor stökig arbetsplats, mitt i stan, vilket kommer ha en negativ inverkan på känslan av säkerhet för gång och cykel. Samtidigt kommer det också göra det krångligare för bilister att ta sig fram överhuvudtaget” (2023). Även om kommande infrastrukturprojekt får en betydande

påverkan på alla färdssätt och utformning menar både Bertolini (2020) och Yassin (2019) att detta är centralt för att gynna en ny utveckling för stadens gående. Kommunen besitter idag en stor möjlighet med infrastrukturprojekten att skapa förändring i den fysiska miljön och redan här bestämma sig för vilket färdssätt som ska prioriteras. Både med avseende under projektens gång samt efter projekten är genomförda. Bertolini (2020) och Yassin (2019) menar att fotgängare är det effektivaste verktyget för anpassning i den fysiska miljön som indirekt skapar förbättringar för stadens livsduglighet och användning. Det handlar också om att se till andra funktioner; gatan som offentligt rum med aktiviteter och mötesplatser integrerat än gatans standardiserade funktion för rörelse (Bertolini, 2020; Yassin, 2019). Startskottet för vilket vägval kommunen tar i prioriteringen av transportsätt i kommunen har sin utgångspunkt i hur infrastrukturprojekt.

7.3 Att stjälp eller hjälpa stadens fortsatta utveckling

7.3.1 Skeppsbron och Street Moves

Street Moves är en del av den permanenta omvandlingen av Skeppsbron;

En förändring av ett 40 meter långt gatuutrymme som också blir ett kvitto på hur man kan arbeta med att smalna av gator, men ändå behålla biltrafik. Det är en pedagogisk utmaning i att visa att man kan behålla parkering och biltrafik, men även att andra aspekter ska finnas med om man bara tänker lite smart med utrymmet (Plansamordnare, 2023).

När det gäller gestaltning och vilka förutsättningar som är att föredra för en hållbar livsmiljö är svaret Street Moves. Street Moves som arbetssätt ska svara mot de behov invånarna har lyft. Paviljongen är resultatet av vad invånarna efterfrågar och är tänkt som ett experiment för att se om Härnösandsborna använder platsen eller om det är något annat som efterfrågas. "Om detta är något Härnösandsborna vill ha kan man göra paviljongen permanent och bygga fler sådana ytor eller så märker vi att invånarna inte använder dem och då får vi istället fundera på vad vi tror behövs då eller vad vi kan göra istället" (Plansamordnare, 2023). Som t/t urbanism lyfter är Street Moves ett konkret exempel i nutida samhällsplanering som testar interaktiva och temporära lösningar kortsiktigt för en långsiktig implementering. Projekten ger upphov till regelbrott i samhällsplanering och ställer större krav på samspelet mellan politik, tjänstemän och medborgare (Stevens & Dovey, 2023). Det finns förhoppningar från Plansamordnare och Arkitekt i Härnösands kommun likaså Arkitekten från Office of Possibilities (OP) att Skeppsbron ska bli startskottet på en ny fas i planeringen. Platsen bli ett riktmärke för mer rörelse och liv där är ambitionen att medborgarna ska "börja inse platsen, potential är förhoppningen och att det blir som ett test för hur mycket av den här stora gatan vi kan offra samt hur mycket parkering som egentligen behövs" (Arkitekt, OP, 2023).

I arbetet med Skeppsbron och Street Moves, anser Projektledare investering att förslaget är bra och linje med sin tid, men att det finns en blygsamhet i förslaget när det kommer till att ta bort bilarna. Miljön beskrivs som att "det fortfarande är planerat för mycket bilslag och bilar på platsen. Man har varit för blyg när det gäller att ta bort parkering och ta bort ytor för bilen. Jag tycker det fortfarande är skissat för alldeles mycket bilar" (Projektledare investering, 2023). Plansamordnaren väljer att beskriva arbetet med Street Moves hittills som väldigt intensivt och komplext med många frågor som inte kommunen vetat om på förhand hur dem ska hanteras. "Det har varit en utmaning att dels vara i en utforskande process där allting är väldigt öppet och ingenting på förhand är bestämt. Med bygglov och konstruktionen är det många frågor som jag inte hade tänkt skulle komma upp riktigt om vem som bär ansvaret" (Plansamordnare, 2023). Vilket varken teorin om t/t urbanism eller tidigare forskning behandlat, att det inom

rådande forskningsläge finns infallsvinklar som behöver undersökas djupare då denna process inte har ett facit i hand och är av öppen karaktär.

7.3.2 Nytt arbetssätt, men i förlängningen?

Arkitekten på Härnösands kommun beskriver att det finns ett intresse hos kommunen att undersöka och arbeta med hur de kan omgestalta på ett tillfälligt sätt. Allting behöver inte vara permanent och kosta många miljoner. Att arbeta på detta sätt är nytt för kommunen och beskriver en ny utvecklingsresa i planeringen för Härnösand. Det har "genom tiderna hänt att kommunen fått kritik för att det verkar som om någon bara har suttit vid ett skrivbord och ritat, vilket har blivit det förslag som implementerats i verkligheten, vilket den breda majoriteten av invånarna inte accepterat" (Vice Ordförande kommunstyrelsen, 2023). Gaturummen blir den nya testplatsen i stadens fysiska miljö i relation till praktisk kunskap och kreativa lösningar ska skapa nya möjligheter för dialog inom planering (Yassin, 2019).

Vice Ordförande i kommunstyrelsen menar att Street Moves-projektet kan komma att bli applicerbart i andra sammanhang i staden; på skolgårdar, parker och torg. Det behöver inte bara vara i gaturum, utan att det är själva idén att testa som är intressant och betydelsefull. Ur ett kritiskt synsätt med hänsyn till t/t urbanism och gaturummens förändring ska t/t urbanism verka i samspel inom och mot den långsiktiga utvecklingen. Kommunens långsiktiga utveckling uttryckt i strategiska dokument får därmed inte heller missgynnas. Tankesättet om långsiktighet för att tillgodose hållbara och inkluderande stadsmiljöer måste därför alltid finnas med i bakhuvudet varje gång kortsiktiga åtgärder implementeras. Det kommer annars inte finnas någon legitimitet i planeringen (Yassin, 2019).

7.3.3 Betydelsen av lokal kontext

Vice Ordförande i kommunstyrelsen menar att kommunen vid planering;

Måste ha med sig att Härnösand trots allt är en småstad. Det finns en liten urban kärna och det är inte ett myllrande stadsliv på samma sätt som man kan känna i större städer. Jag tror inte heller att man ska tänka att man ska ha ambitionerna att vara en storstad (2023).

Enligt Ordförande samhällsnämnden krävs det också ur en lokalpolitisk aspekt att;

Vi som styr och leder Härnösand ska vara flexibla i tanken samtidigt som vi är medvetna om att det kan vara utmaningar för andra. Jag tycker ändå att det är intressant den här tanken att kunna tänka kreativt och kunna tänka innovativt kring hur man kan nyttja och transportera sig i olika delar av staden under olika delar av året (2023).

Den lokala kontexten är centralt när det kommer till förändringen av permanenta strukturer i staden. Det riktas även fokus på att det behövs bättre elasticitet i både politik och i samhällsplanering för att den ska bli mer anpassningsbar och robustare för att hantera dagens utmaningar (Stevens & Dovey, 2023; Yassin, 2019).

7.3.4 Medborgarna som en proaktiv resurs

Gestaltningen som anses skapa förutsättningar för en hållbar stadsmiljön finns det en betoning på att se till medborgarna som ett verktyg och en proaktiv resurs. Plansamordnaren (2023) väljer att beskriva väsentligheten "att det i planprogrammet för Skeppsbron kändes viktigt att inkludera medborgarna som en resurs eftersom det finns ett stort allmänt intresse för det här stora offentliga rummet som ska göras om". Därmed menar Plansamordnaren att invånarnas tankar är centrala för att förslaget ska få förankring än att det bara är kommunen som arbetat

fram ett förslag. Ur ett tjänstemannaperspektiv är dialogen därför ett viktigt verktyg eftersom det söker till att ge uppfattningen av medborgarnas förståelse inför förändring. Nieuwenhuijsen och Khreis (2016) nämner också att förankring hos medborgare behövs för att kommunen ska kunna bedriva planering i den utveckling som efterfrågas. Samspelet mellan politiker, tjänstemän och medborgare fortsätter därför att vara viktigt för stadens fortsatta utveckling i relation till t/t urbanism. Styrning krävs också på och mellan flera nivåer top-down eller bottom-up (Stevens & Dovey, 2023). Ordförande samhällsnämnden anser att det är av primär betydelse att medborgarna har möjlighet att tycka till under olika delar processen;

Vissa vill föda in till det blanka pappret, att börja från början, medan andra kanske mer behöver ett färdigt förslag för att bli inspirerad och tycka till eller få igång tanken på vad de skulle kunna bli eller att medborgarna är mer villiga att agera utifrån ett färdigt förslag (2023).

Både Banister (2008), Nieuwenhuijsen och Khreis (2016) understryker att allmänhetens acceptans är kärnan för genomförande av förändringar som kommunen föreslår. Allmänheten behöver vara medverkande i följande stadier; diskussion, beslutfattande och implementering (Banister, 2008). Vilket leder in på det politiska perspektivet där medborgarnas involvering är en viktig aspekt att beakta utifrån deras demokratiska rättigheter, men också att medborgarna ska ha möjlighet att ta ställning till stora förändringar i sin egen stad (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016). Att kommunen inte ensamt driver förändring från kommunhuset, vilket vidareutvecklas till; ”att det är viktigt att invånarna får tycka till och känna att de har ett inflytande och kan påverka den här typen av skeenden och den här typen av utveckling som kommunen står inför” (Ordförande samhällsnämnden, 2023). Kommunen försöker också i deras arbete se till den mänskliga dimensionen av planeringen som Gehl (2019) menar ofta blir förbisedd eller avvecklad när städer ska planeras och vem staden egentligen planeras för. Hållbarhetsstrategen vill även tillägga att visualisering är en faktor som skapar möjligheter för medborgarna att förstå vad förändringen innebär visuellt;

Sett utifrån tjänstemannaperspektivet varför åker vi ut och tittar på någonting som är liknande den utveckling vi själva vill bedriva? Invånarna är inte med på den här resan och dem får inte samma bild som oss tjänstemän. Hur kan vi ge den bilden, sker det i ett möte eller sker det genom att vi presenterar ett färdigt förslag, synpunkter på det? Eller kommer det först när samrådshandlingen är godkänd och vi säger att det är dags för synpunkter? (Hållbarhetsstrateg, 2023).

I likhet med det Plansamordnaren beskriver om den roll medborgarna har vill Arkitekten också understryka den begränsning som påträffats; “Att det fanns svårigheter med att tänka fritt, när det inte finns någon skiss, förslag eller idé att presentera kan det vara svårt för människor att veta vad dem ska förhålla sig till” (2023). Samtidigt menar Arkitekten (OP) att projektet på Skeppsbron och Street Moves handlar till stor del om att förstå platsen och att det är en central aspekt att förstå Härnösandsbornas tankar i hur de vill att platsen ska utvecklas och hur de ser på platsen idag. Som ett led i detta och den balansgång som finns när medborgarna involveras i gestaltning beskriver Plansamordnaren följande;

I början tänker jag att man vill samla in förståelse för platsen, vi ser på den här platsen på det här sättet med de här kvaliteterna, värdena och utmaningarna. Hur ser ni på den här platsen? För då medskapar vi synen på platsen och problemformuleringen, men sen kan också komma till designprocessen och komma att säga, vi tycker det behövs det här på den här platsen utifrån våra observationer och problemformuleringar. Har ni någon annan tanke på vad ni behöver på den här platsen utifrån era perspektiv, behov och målpunkter? (2023).

7.3.5 Anmärkning på den medborgliga dimensionen

Projektledare investering menar att orsaken till varför bilen fortfarande är aktuell på platsen är dels på grund av arbetet med projektet Street Moves, men också på grund av invånarna, att deras vilja och åsikt bestämmer. "Frågar du invånarna blir det bilar och det blir parkering överallt, vilket jag tror är en nackdel att medborgarna tillfrågas. Tanken måste finnas i bakhuvudet att gemene man är villig att satsa väldigt mycket på bilen" (Projektledare investering, 2023). Plansamordnaren anser i kontrast till Projektledaren att staden håller på att utvecklas från ett bilberoende och att kommunen är på god väg samtidigt som det finns en förhoppning om att mark angränsande infrastrukturprojekten inte kommer återställas till parkering med bakgrund till;

Härnösandsborna kommer ha vant sig med att platsen är avstängd och inte används som parkering, därmed är ett nytt beteende redan skapats. Detta tror jag att vi kan omvandla och att det blir ett tydligt kvitto på att det gick att omvandla en central parkeringsplats till någonting annat samt att invånarna kan se att det blev bra ändå. Det kan därmed framställs som ett monument för kommunen (Plansamordnare, 2023).

I relation till t/t urbanism har arbete som sker tillsammans med medborgare och tjänstemän visat på en positiv utvecklingen av staden. Det bygger på att tjänstemän förhindrar och hanterar den rädsla som kan uppstå hos medborgarna mot planerad förändring. T/t urbanism används i detta fall som ett planeringsverktyg för att utvärdera medborgarnas inställning till tillfälliga projekt (Stevens & Dovey, 2023; Yassin, 2019). Detta återspeglar Hållbarhetsstrategiens syn på visualiseringsverktyg, normer, värderingar och beteenden som behöver få mer uppmärksamhet i liknande projekt som Street Moves och för att den medborgliga dimensionen i gaturummets förändring ska få slagkraft.

8. Avslutande diskussion

Diskussionen utgår från studiens resultat och analys. Bilismen har fortfarande en gedigen roll i Härnösands centrala delar. Bildominans karaktäriseras tydligast i de stadscentrala delarna genom bristfällig vägvisning för gång- och cykel samtidigt som att vägnätet för transportsätten efterliknar en hinderbana, en kamp att alltid byta sida av vägen. Medborgarnas inställning till att gå och cykla i kommunen väger också tungt i att bildominansen fortfarande existerar. Bilens tillgängliga framkomlighet i staden värderas fortfarande högt samtidigt som debatten om elbilen finns i bakgrunden. Bildominansen i de centrala delarna försvårar förverkligandet av kommunens uppsatta mål för framtiden. Även om förändring skulle ske över en natt och att fler skulle välja gång- och cykel är vägnätet för underdimensionerat att klara av påfrestningen, vilket heller inte skapar goda förutsättningar för de centrala stadsdelarnas intensitet eller för stadens offentliga rum. Enligt Stevens och Dovey (2023) konstateras bildominans som ett underutnyttjande av stadens offentliga rum sett till de många andra användningsmöjligheter som är väsentliga för människor. Intensitet beskrivs därför som den faktor som kommer öka användningen av stadens offentliga rum och skapa nya funktioner i gaturummen som tidigare inte funnits (Stevens & Dovey, 2023; Yassin, 2019). En konkret åtgärd i praktiken som kan förändras är att återgå till ideal från 1960, att bestämma gator för specifika transportsätt (Lundin, 2008) om målet att reducera biltrafiken i de stadscentrala delarna ska uppnås. Det gör det också krångligare att kunna ta bilen på vissa gator.

Gestaltning kan skapa förutsättningar för en mer hållbar stadsmiljö och inbegriper många olika

aspekter att ta hänsyn till, vilket Yassin (2019) också redogjort för i relation till presenterat resultat. Av det framkomna resultatet handlar det om att laborera i stadsmiljön för att dels möjliggöra bättre tillgänglighet för alla som vistas i gaturummet samtidigt som det ska ge mer rörelse och liv. Svaret är med andra ord Street Moves, Skeppsbron som genom upplåtelsen av en paviljong dels svarar på det som behövs på platsen idag som medborgarna lyft upp saknas. Det handlar om att undersöka användningen av platsen för hur mycket av en gata som kan offras i relation till gaturummets användning för trafik och parkering som behövs. För Härnösand handlar det således om att i de centrala delarna laborera i stadsmiljön för att svara mot de behov invånarna lyft. Det handlar om experiment på platsen för att se vad som i nuläget efterfrågas och om det är samma efterfrågan som finns kvar när projektet är genomfört. Det kanske finns andra behov som efterfrågas av Härnösandsborna som istället ska testas eller byggas permanent. Kommunens arbetssätt är enhetligt med t/t urbanism kortsiktiga lösningar med utvärdering för den långsiktiga implementeringen. För den långsiktiga utvecklingen blir aspekten om att det behöver finnas ett syfte på platsen för att människor ska vilja använda den samt finns en anledning till varför en förändring ägde rum.

Enligt Yassin (2019) handlar det om att se till; *användning och aktiviteter, komfort och bild, tillgänglighet* och *sällskaplighet* för att definiera platser eller utrymmes kvalitet som ska resultera i att framgångsrika platser kan skapas. Ett sätt Härnösands kommun skulle kunna arbeta mer med. Samtidigt finns det i relation till tidigare forskning en gedigen acceptans för t/t urbanism i samhällsplaneringen att det ger upphov till regelbrott, vilket tillåter gestaltning att bli föränderlig över tid (Stevens & Dovey, 2023). Vidare bygger det också på att den medskapande aspekten är väsentlig för vad som anses skapa en hållbar stadsmiljön. Gestaltningen inbegriper därmed också ett förhållningssätt att behöva beakta användning och acceptans för vad gaturummet kan tänkas behöva för att uppnå en hållbar stadsmiljö (Bertolini, 2020; Stevens & Dovey, 2023; Yassin, 2019). Gestaltningen av gaturummen i Härnösand har därmed förhållit sig både till fysiska fenomen och vad som behövs tankemässigt. Att ha i åtanke är också att projektet sker i syfte för praktisknära forskning för att se vad som i praktiken fungerar respektive inte fungerar i debatten om gaturummens förändring. Arbetet med gestaltning och reducering av biltrafik kommer därmed få tillåtas vara otydligt och komplext, men att förhoppning är att kommunen själva kan dra lärdomar av projektet utifrån egen kontext och förutsättningar som Nieuwenhuijsen och Khreis (2016) lyft som ett stegvis arbete för att undvika att stora riskfyllda förändringar sker på en gång.

Street Moves i Härnösand är komplext och intensivt och sätter tjänstemän i en svår sits, eftersom de inte vet på förhand hur problem ska hanteras. Med andra ord en utmanade process som ska skapa bättre förståelse för vad gaturummet mer kan bli och vad som behövs än en plats enbart för förflyttningar med olika färdmedel och inte i den utsträckningen och omfattningen. Det är själva idéen att testa som är intressant och betydelsefullt. Kanske är Street Moves det arbetssätt som krävs för att ge elasticitet i samhällsplanering (Steven & Dovey, 2023) för att nå högre uppsatta mål tillsammans med politiker, tjänstemän och medborgare.

I det arbete som bedrivs idag i de centrala delarna av Härnösands kommun kvarstår komplexitet hos tjänstemän och politiker både sett med vilka medel förändring ska ske via, vem som bär ansvaret och åsikten om medborgarnas deltagande. Utgångspunkten i kommunens arbete är att själva laborera i den egna kontexten med Street Moves och förhoppningsvis flertalet projekt som kommer längs vägen. Rädslan kommer alltid att finnas för förnyelse, att gamla ideal ska försvinna. Vad detta innebär betyder två saker, att gamla ideal fortsätter att existera eftersom kommunen i projekt som Street Moves möter på för mycket motstånd från medborgarna eller att

trenden skiftar successivt genom t/t urbanism och Street Moves för att medborgarna ska acceptera förändringen som sker i staden.

Infrastrukturprojekten de kommande 10 åren leder utvecklingen framåt och är en central utgångspunkt för en ny utveckling för stadens gående och cyklister (Bertolini, 2020; Yassin, 2019). Ett beslut om vilken inriktning kommunen vill ta sett till debatten om bilen i staden är redan på tapeten att diskutera. Medborgarnas acceptans förblir därmed kärnan om det ska ske ett tydligt skifte i vilket transportsätt som är prioriterat i de stadscentrala delarna (Banister, 2008; Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016). Sett till gestaltningen för en hållbar stadsmiljö blir det också ett steg i riktningen mot och ett kvitto på att en omedveten beteendeförändring var möjlig i att omvandla gaturummen från biltrafik till ett gaturum för människor.

9. Slutsats

Projektet Street Moves är i Härnösands kommun här för att stanna och bidra till en ny förändring och evolution inom utformning och gestaltning av gaturummen. Tjänstepersoner och politiker på Härnösands kommun samt en utomstående aktör uttrycker att tillfälliga och taktiska förändringar som arbetssätt är gynnsamt och eftersträvansvärt både när det gäller minskad biltrafik och att främja aktivt och kollektivt resande samt hur utformningen av gaturummen ska återfå den medborgliga dimensionen. Arbetet med att främja hållbara färdmedel är en stor omvandling och omställning både planerings- och beteendemässigt för kommunen. Tjänstepersoner på kommunen framhåller att visualisering kommer bli ett allt viktigare verktyg i planeringen för medskapande och förståelse för hur utvecklingen kommer att se ut. Utifrån politisk opposition krävs det också en flexibilitet i att driva dessa frågor framåt och öppna upp för en ny dimension av planering.

I de arbete som kommunen bedrivit med kortsiktiga åtgärder för långsiktig implementering är medborgarna en viktig resurs, ett verktyg som behöver involveras allt mer och på fler ställen under arbetets gång. Samtidigt finns det också en begränsning som tjänstepersoner förespråkat om medborgarnas involvering, att de tenderar att försvåra och vara mer kritiska till utveckling, speciellt när bil- och parkeringsfrågan kommer på tal. Förankring hos medborgarna i staden förblir därmed den största utmaningen för förändring av transportsätt och utformning av stadens gaturum. En förändring utan medborgarnas acceptans är en förändring som aldrig kommer bli av, uppskattad eller använd.

10. Referenslista

- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73–80.
<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>
- Berntsson, V. (2002). *Stadsplanera - istället för trafikplanera och bebyggelseplanera*. Karlskrona: Boverket.
- Bertolini, L. (2020). From “streets for traffic” to “streets for people”: can street experiments transform urban mobility? *Transport Reviews*, 40:6, 734–753, DOI 10.1080/01441647.2020.1761907
- Boréus, K. & Kohl, S. (2018). Innehållsanalys. I K. Boréus & G. Bergström (Red.). *Textens Mening Och Makt: Metodbok i Samhällsvetenskaplig Text- Och Diskursanalys*. (4 uppl., s. 49–89). Studentlitteratur.
- Boverket. (2019). *Mångfunktionella gator*. Rapport 2019:7.
<https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2019/mangfunktionella-gator.pdf>
- David M. & Sutton, CD. (2016) *Samhällsvetenskaplig metod*. Lund: Studentlitteratur.
- Flyberg, B. (2006). Five Missunderstandings About Case-Study Research. *Qualitative inquiry*, 12(2):219–245. <https://doi.org/10.1177/1077800405284363>.
- Gehl, J. (2019). *Städer för människor*. Stockholm: Svensk Byggtjänst. Hermerén,
- G. (2017). *God forskningssed*. Stockholm: Vetenskapsrådet. Härnösands kommun. (u.å). Street Moves / Härnösand.
- Härnösands kommun. (2022). Översiktsplan 2040 – Plandokument. Dnr KS2022-000256.
- Härnösands kommun. (2023). Street Moves – Skeppsbron.
https://harnosand.se/mittharnosand/harnosand-utvecklas/street-moves.html?lptoggle=svid10_291a243c18312c424c8869e0 (Hämtad 2023-05-03).
- Ingemann, J.H. (2016). *Vetenskapsteori för samhällsvetare*. Malmö : Gleerups.
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. New York, NY: Vintage Books.
- Kvale, S & Brinkmann, S. (2010) *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Lund: Studentlitteratur.
- Lawlor, E. (2014). *The pedestrian pound*. The Business Case for Better Streets and Places.
http://www.livingstreets.org.uk/sites/default/files/content/library/Reports/PedestrianPound_fullreport_web.pdf.
- Lundin, P. (2008). *Bilsamhället: Ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige*. Stockholm: Kungliga Tekniska Högskolan.
- Newman, L., Kosonen, L & Kenworthy, J. (2016). Theory of urban fabrics: planning the walking, transit/public transport, and automobile/motor car cities for reduced car dependency. *TPR*, 87 (4) 2016 doi:10.3828/tpr.2016.28

Nieuwenhuijsen, M. J & Khreis, H. (2016). Car free cities: Pathways to healthy urban living. *Environment International* 94 (2016) 251–262.

[Http://dx.doi.org/10.1016/j.envint.2016.05.032](http://dx.doi.org/10.1016/j.envint.2016.05.032)

Næss, P. (2012). Urban form and travel behavior: Experience from a Nordic context. *Article in Journal of Transport and Land Use*. DOI: 10.5198/jtlu.v5i2.314

Persson, A. (red.) (2016). *Frågor och svar – om frågekonstruktion i enkät- och intervjuundersökningar*. Stockholm: Statistiska Centralbyrån.

Rye, T & Hansson, L. (2022). *Mobilitet i mindre Städer - så kan bilberoendet minska*. K2. https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/mobilitet_i_mindre_stader_0.pdf (Hämtad 2023-05-03).

Samhällsförvaltningen. (2015). Trafikprogram 2015-2050. Härnösands kommun. Dnr 2014-000216010. <https://harnosand.se/download/18.580e43d7163221b2781b73fb/1525422801865/Trafikprogram%20H%C3%A4rn%C3%B6sands%20kommun%202015-2050.pdf>

Stevens, Q & Dovey, K. (2023). *Temporary and tactical urbanism - (Re)Assembling Urban Space*. Routledge, Taylor & Francis Group. DOI: 10.4324/9781003284390.

Trafikverket. (2010). *Så får vi den goda staden* (2010:108). ISBN: 978-91-7467-082-0.

Vetenskapsrådet (2017). *God forskningssed*. Vetenskapsrådet.

https://www.vr.se/download/18.2412c5311624176023d25b05/1555332112063/God-forskningssed_VR_2017.pdf

Yassin, H.H. (2019). *Livable city: An approach to pedestrianization through tactical urbanism*. *Alexandria Engineering Journal* (2019) 58, 251–259. <https://doi.org/10.1016/j.aej.2019.02.005>.

11. Bilagor

Bilaga 1. Intervjuguide

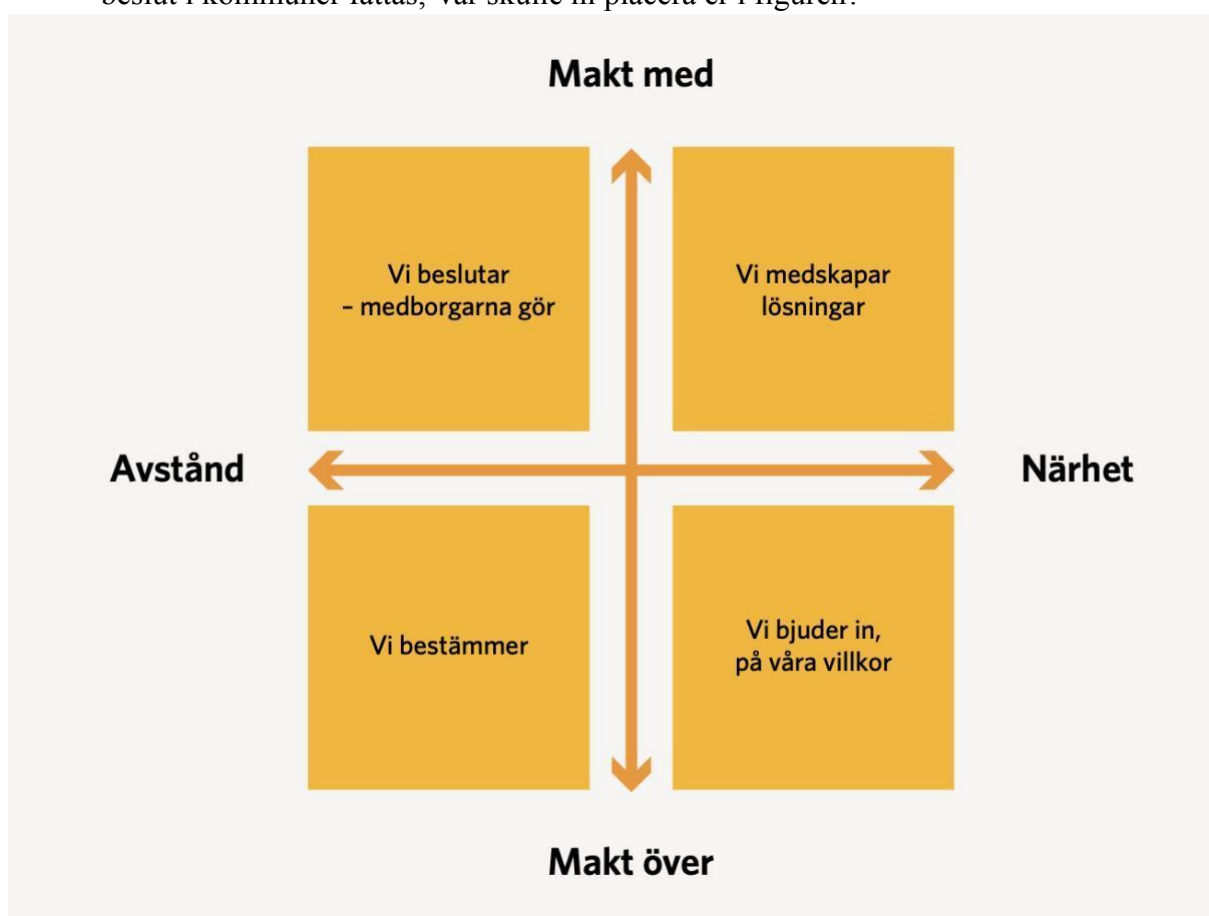
Tema 1 - Transportinfrastruktur och hållbart resande

1. Enligt Översiktsplanen 2040 och trafikprogrammet 2015–2050 ska gång- och cykeltrafik vara det primära färd sättet inom de centrala delarna av samt stadskärnan i Härnösand. Vad krävs att uppnå detta mål enligt dig?
2. Vilka strategier för att kunna reducera biltrafiken i de centrala delarna av Härnösand arbetar ni aktivt med idag?
3. Hur definierar du mobilitet?
 - a. På vilket sätt avspeglas din definition i den fysiska miljön?
4. Hur ser du på användningen av gatorna idag i de centrala delarna av Härnösand?
 - a. Finns det något färd sätt/transportslag som du anser är dominerande?
5. I både ÖP och trafikprogram beskrivs mål och visioner för att uppnå för både trafik och gestaltning/utformning av gaturummen. Hur tror du att utvecklingen faktiskt kommer att se ut under en, säg 5-årsperiod. Oavsett det som står i ÖP och trafikprogram?
6. Vad innebär begreppet "hållbart resande" för dig,
 - a. Hur skulle du säga att det planeras för detta?
7. Som dagens gaturum är utformade, vem/vilka skulle du säga att de är utformade för?
 - a. Varför är det på detta sätt tror du?
8. Vilka möjligheter och hinder ser du med biltrafiken i de centrala delarna idag?
9. Skulle du säga att frågor som rör gång- och cykeltrafik i kommunen får olika betydelser och prioriteringar när beslut tas i olika frågor?
10. I vilka sammanhang blir cykel och gång underprioriterat? I vilka sammanhang prioriteras gång och cykel framför bilen? När det gäller avvägningar om att till exempel ta bort yta för parkeringsplatser i syfte att bygga ett torg eller ny mötesplats, anser du att det är ett beslut man vågar ta?
 - a. Anser du att ni vågar ta djärva beslut?
 - b. Hur upplever du medborgarnas acceptans för sådana beslut?
11. I stadskärnan och de centrala delarna idag, anser du att det finns ett behov av att minska biltrafiken?
 - a. Vad tror du detta behov isf beror på?
12. Om stadskärnan och de centrala delarna av Härnösand hade behövt reducera biltrafiken på kort sikt ur ett hållbarhetsperspektiv, vad hade du föreslagit för lösningar?
 - a. Av föreslagna lösningar, finns det någon/några utav dem som hade kunnat bli en långsiktig lösning?
13. Inom loppet av 3 år, vart är ni då i arbetet med den pågående omordningen av prioriteringarna; från bil till gång- och cykel skulle du säga?
14. Den förändring som sker nu, att biltrafik ska reduceras från stadskärnan och i de centrala delarna av Härnösand, vad skulle du säga att denna förändring innebär för Härnösand?
 - a. Finns det något i denna förändring som ni kommer ha svårt att förverkliga?

Tema 2 - process & deltagande

1. Vad är din uppfattning i helhet om medborgarnas deltagande och roll i praktiken?
 - a. På vilket/vilka sätt kommer medborgardeltagandet in i ditt arbete?
2. Finns det några verktyg eller riktlinjer som du behöver förhålla dig till?

3. Hur involverar ni medborgare i kommunens olika projekt?
4. Om du tänker tillbaka på det senaste året, finns det projekt där medborgarnas inflytande/involvering har påverkat det faktiska resultatet?
5. Om du tänker tillbaka på det senaste året, finns det projekt där medborgarnas inflytande/involvering gett ett resultat som inte blev som ni tänkt er, och vad berodde det på? Finns det projekt där medborgarnas deltagande inte har fått genomslag i praktiken?
6. Vad skulle du säga är den rådande normen för medborgardeltagande?
7. I ÖP är utgångspunkten i “gemensam kraft”, men vad innebär det i praktiken?
8. Hur upplever du att intresse från medborgare i kommunen är när det gäller att engagera sig i olika processer för att göra sin röst hörd?
 - a. Hur påverkar det ditt arbete?
9. SKR har i deras vägledning; “medborgardialog i styrning” tagit fram en figur för hur beslut i kommuner fattas, Var skulle ni placera er i figuren?



10. Vilka satsningar tror du ni kommer göra kommande år för att inkludera medborgare i olika projekt och beslut?
 - a. Hur skulle du säga att de involveras då? i relation till tidigare fråga om placering i figuren
11. Finns det exempel från tidigare erfarenheter på där det satts käppar i hjulet för er och ni behövt backa undan i processer där ni tänkt göra en sak, men till exempel mött på mycket motstånd mot en förändring som Skeppsbron står inför?
12. När det gäller planprocesser idag finns det i processen en given tid för samråd. Är det realistiskt att involvera medborgare direkt när ni får ett uppdrag, istället för att bjuda in till samråd, och på det sättet låta medborgare blir medskapare?

- a. Hur? / Varför inte?

Tema 3 - Utformning och gestaltning

1. När det kommer till utformning och gestaltning hur mycket av medborgarnas förslag och synpunkter innehåller de slutgiltiga resultatet i praktiken?
2. Finns det projekt där medborgarnas förslag inte beaktas eller varit en del av det slutgiltiga resultatet? Och isf vad berodde det på?
3. Kan du ge exempel på aspekter som du anser är betydelsefulla när det kommer till hur platser ska uppfattas/utmärka sig själva för att skapa ett gott intryck av dess användare?
4. Som gatorna och gaturummen i de centrala delarna och stadskärnan är utformade idag, vad skulle du säga att de kännetecknar?
 - a. Finns det något särskilt utmärkande?
5. Utifrån det du beskrev i föregående fråga, finns det något i gestaltningen som ger indikation på/signalerar att en förändring behövs?
6. Med andra ord, vilka förbättringsmöjligheter anser du är nödvändiga?
7. Många städer börjar mer frekvent att förändra markanvändningen bort ifrån ytor för parkeringsplatser samt reducera biltrafiken i stadskärnan. Linköping är ett konkret exempel som använder sig av en så kallad sommargågata. Innebörden av sommargågator handlar om att under en period på sommaren stänga av en gata för att möjliggöra annan typ av användning till exempel som en mötesplats, förlängningar av café- och restaurangverksamhet.
 - a. Är detta något du anser att ni arbetar med dvs. Säsongsbaserade lösningar för att reducera biltrafiken i stadskärnan/de centrala delarna av Härnösand?
8. Gestaltungsprogrammet för Härnösand redogör för; "gator och torg är som stadens mötesplatser och parker som är stadens lungor och rekreationsrum.", hur ser du till att i ditt arbete förhålla dig till detta?
9. Hur skulle en gata som en mötesplats karaktäriseras enligt dig?

Tema 4 - Street Moves

1. Under en ganska lång tid nu har ni arbetat med projektet *Street moves* på Skeppsbron, kan du berätta mer om hur du arbetar med projektet?
 - a. Vad hoppas du att projektet ska kunna bidra med?
2. Hur kommer det sig att ni började arbeta med projektet *Street moves*?
3. I projektet har ni både fått finansiering via Arkdes och Vinnova samt samarbetat med ett designteam. Med de resurser och kunskap som ni besitter idag tror du att det finns möjlighet utifrån *Street moves*-projektet att själva fortsätta arbeta med de lösningar som projektet inbringar på andra ställen i staden eller den bredare tätorten?
4. Om föregående fråga får preciseras ytterligare, hade du kunnat se att kommunen och lokalbefolkning samarbetar för att genomföra andra projekt likt *Street moves* på ett framgångsrikt sätt?
5. Skeppsbron är idag en vältrafikerad gata som primärt omfattas av biltrafik med tillhörande parkeringsplatser lokaliserade ut mot vattnet och kajen. I och med att samhällsplanering handlar om att ta ställning och beakta olika viljor, har ni mött på något motstånd eller upplevt någon svårighet med att begränsa biltrafiken på denna plats för att ge upphov till en mötesplats/nytt stadsrum för sociala interaktioner?
6. Vilka kompromisser har behövts göra inom projektet *Street moves* på Skeppsbron?
 - a. Vad var orsaken bakom kompromissen?
7. Hur tror du att utfallet av projektet kommer tas emot av medborgarna i staden?

Tema 5 – Designteamet

1. Härnösands kommun har som mål 2015–2050 (2040 i översiktsplanen) att gång- och cykeltrafik ska vara det primära färd sättet inom de centrala delarna av samt stadskärnan i Härnösand. Hur ser ni på detta med bakgrund till projektet Street Moves?
 - a. Vad krävs för att uppnå detta mål enligt er?
2. Som utomstående aktör, hur ser du på användningen av gatorna i de centrala delarna/stadskärnan av Härnösand?
3. Finns det något färd sätt/transportslag som du anser är dominerande?
4. Som utomstående aktör, vad hade ni för tankegångar i samband med att projektet initierades?
5. Vad var er målbild när projektet startade?
6. Har projektet hittills blivit som ni tänkt er?
7. Vad beror det på?
8. Vilka förväntningar har ni på projektet Street Moves i Härnösand?
9. Att arbeta fram ett slutgiltigt förslag på utformning och gestaltning, vad skulle du säga har varit den svåraste utmaningen att klara av?
10. Sett till Härnösands utveckling, tror du att projektet Street Moves kan förändra stadsbilden?
 - a. Vad baserar du ditt antagande på?
11. Hur har du i själva designprocessen valt att förhålla dig till de uttänkta lösningarna i relation till medborgarnas förslag?
12. Som Skeppsbron är utformad idag, hur skulle du säga att gatan kännetecknas?
 - a. Finns det något särskilt utmärkande?
13. Finns det något som gör att projektet Street Moves i Härnösand skiljer sig åt om en jämförelse mellan andra projekt som tillämpat samma arbetsätt sker?
14. När omvandlingen av Skeppsbron är klar, hur skulle du säga att gatan kommer att kännetecknas?
 - a. Vad tror du kommer vara särskilt utmärkande?
 - b. Vad krävs för att uppnå detta mål enligt er?