



Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

**Fakulteten för landskapsarkitektur,
trädgårds- och växtproduktionsvetenskap**

OFFENTLIGA RUM MED UTRYMME FÖR TEMPORÄRA FUNKTIONER

- NORRKÖPINGS KOMMUN SOM EXEMPEL

Författare Amanda Söderling



Självständigt arbete • 30 hp
Landskapsarkitektprogrammet
Alnarp 2020

OFFENTLIGA RUM MED UTRYMME FÖR TEMPORÄRA FUNKTIONER
-Norrköpings kommun som exempel

PUBLIC SPACES WITH SPACE FOR TEMPORARY USES
-The municipality of Norrköping as an example

Författare Amanda Söderling

Handledare: Helena Mellqvist, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Eva Kristensson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Biträdande examinator: Anders Larsson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 30 hp

Nivå och fördjupning: A2E

Kurstitel: Independent Project in Landscape Architecture

Kurskod: EX0846

Program: Landskapsarkitektprogrammet

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2020

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: Temporär landskapsarkitektur, temporär användning, place, space, territorialitet, medskapande, placemaking, placekeeping, medborgardialog

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Tack till;

*-Helena för givande kommentarer och samtal under handlednings-
tillfällena.*

*-Till alla inblandade på Norrköpings kommun för stöttning i pilot-
projektet.*

*-Mina kollegor på Tyréns i Norrköping för uppmuntran och sällskap
på kafferasterna.*

ABSTRACT

To work with temporary landscape architecture in a planning context has become more common the past years. During the last few years, examples of places that have been given temporary uses has shown up in several Swedish cities. Temporary landscape architecture can be used as a method for examining whether a place can hold more varied functions and activities. Sometimes, temporary landscape architecture can be a way to change a place while waiting for more permanent settlements.

Common to all kind of temporary landscape architecture is that time is a part of the method and the project runs for a limited period of time. Time is also an interesting aspect to observe and examine in relation to the top down centered planning which traditionally has dominated the decision-making processes in urban planning. In addition to the increased interest in temporary landscape architecture, the interest in more democratic planning processes has also increased. Co-creating planning processes that involve the citizens and allow other actors to participate often require more time but can in the long run help to create long-lasting and social values in our cities.

This study aims to examine how temporary landscape architecture can transform permanent places and investigate how they can hold more temporary functions. The study also explores how democratic planning processes can be used when working with temporary landscape architecture.

The work addresses, through a literature study, the question of what temporary landscape architecture can be and how participation in planning processes can be used in the work with temporary landscape architecture.

In addition to the literature study, a pilot project is included as a part of the working method for investigating temporary landscape architecture and to work with dialogue in a certain place. An interview with an experienced landscape architect was held to provide guidance and practical knowledge to the work.

This master thesis has been carried out in Norrköping, where a basis for discussion and a program for temporary landscape architecture has been developed by inventing and analyzing a number of places in the city.

The discussion shows that temporary uses of our public spaces can have a number of positive effects in the planning processes. Places can accommodate more functions and other types of activities by temporary changes. This can create more vibrant, non-static and multifunctional streets and places in our cities. The disadvantage of temporary landscape architecture may be that it sometimes replaces more long-term investments to change and improve places.

Involving other actors than the traditional ones in the planning process and allowing the decisions making processes to take longer than usual can give the city social and creative values. However, the risk of working with dialogues and co-creating processes may be that only a small, privileged group can be reached and engaged. When the real impact of co-creation processes becomes low, dialogues can instead weaken the confidence of the traditional actors in the planning process.

SAMMANDRAG

Att arbeta med temporär landskapsarkitektur blir allt vanligare i planerings-sammanhang. De senaste åren har exempel på ytor i våra städer som fått temporära användningsområden i form av exempelvis sommargångator och temporära parker dykt upp på flera håll i Sverige. Den temporära landskapsarkitekturen kan användas som en metod för att testa förutsättningarna för fler- och mer varierade funktioner på en yta. Ibland används den temporära landskapsarkitekturen för att skapa tillfälliga förändringar i väntan på mer permanenta lösningar.

Gemensamt för all typ av temporär landskapsarkitektur är att tiden utgör en del av metoden och att projekten pågår under en begränsad tidsperiod. Tiden är även en intressant aspekt att iaktta och undersöka i förhållande till den top-down styrda planeringsmodellen som dominerat de beslutsfattande processerna i stadsplaneringen. Liksom det ökade intresset för den temporära landskapsarkitekturen har även intresset för mer demokratiska planeringsprocesser där medborgare och andra aktörer får större inflytande ökat de senaste åren. Planeringsprocesser som involverar platsers användare och ges inflytande från andra aktörer än de traditionella tar ofta längre tid men kan i förlängningen skapa nya, mer långvariga och sociala värden i våra städer.

Detta arbete har som syfte att undersöka hur temporär landskapsarkitektur kan förändra våra offentliga rum och undersöka hur de kan ges utrymme för temporära användningsområden. Arbetet undersöker även hur demokratiska planeringsmetoder i förhållande till den temporära landskapsarkitekturen kan se ut.

Arbetet behandlar, genom en litteraturstudie, frågan om vad temporär landskapsarkitektur kan vara och hur medverkandeprocesser kan se ut i planeringen av att ge stadens offentliga rum temporära funktioner och användningsområden. Utöver litteraturstudien ingår ett mer praktiskt inriktat pilotprojekt som en del av arbetsmetoden för att undersöka och testa att ge ett offentligt rum temporära användningsområden. En intervju med en landskapsarkitekt erfaren av temporär landskapsarkitektur hölls för att ge vägledning och praktisk kunskap till arbetet.

Examensarbetet har utgått från Norrköping där ett diskussionsunderlag och ett program för temporära användningsområden i offentliga rum har tagits fram.

I diskussionen framkommer att det att temporär användning av ytor i våra städer kan ha ett antal positiva effekter i planeringsprocesserna. Offentliga rum kan ges utrymme för fler funktioner och en annan typ av vistelse genom att ytor temporärt omgestaltas och förändras. Detta kan skapa mer levande, icke statiska och mångfunktionella gaturum och stadsmiljöer. En risk med den temporära landskapsarkitekturen kan vara att tillfälliga förändringar ersätter mer långvariga investeringar för att förändra och förbättra en plats. Att involvera andra aktörer än de traditionella i planeringsprocessen och att låta processerna för beslutsfattning ta längre tid än sedvanligt kan ge staden sociala och kreativa värden. Risken med dialogarbete och medskapandeprocesser kan dock vara att endast en liten, privilegierad grupp nås och engageras. När den verkliga effekten och genomslagskraften av medskapandeprocesser blir låg kan arbetet med dialog istället försvaga förtroendet för de traditionella aktörerna i planeringsprocessen.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SIDNR.

8	1. INLEDNING
9	1.1 Bakgrund
10	1.2 Mål och syfte
10	1.3 Metod
11	1.3.1 Litteraturstudie och intervju
12	1.3.2 Pilotprojektet
12	1.4 Avgränsningar och begreppsdefinitioner
13	1.5 Arbetsprocess
14	2. TEORETISKT RAMVERK
15	2.1 Temporär landskapsarkitektur
15	2.2 Platsbegreppet
17	2.3 Territorialitet på platser
18	2.4 Planeringsprocesser
18	2.4.1 Planeringsideal under 1900-talet
20	2.4.2 Demokratiska planeringsprocesser
21	2.4.3 Kritiskt perspektiv på dialogen
23	2.4.4 Place making och place keeping
25	2.4.5 Långsiktig delaktighet med landskapets specialister
27	2.5 Att planera för temporära användningsområden
27	2.5.1 Där temporära användningsområden uppstår
30	2.6 Sammanfattning och slutsatser
33	3. REFERENSOBJEKT
34	3.1 Intervju med landskapsarkitekt Lisa Markström i Linköping
35	3.1.1 Linköpings satsning på sommargågata
35	3.1.2 Dialog i planeringsprocessen i Linköping
36	3.2 Exempel från Stockholm och Linköping
37	3.3 Stockholms Stads kriterier för val av plats till sommargågata och sommartorg
38	3.4 Sammanfattning och slutsatser
42	4. PILOTPROJEKT – TEMPORÄRA FUNKTIONER PÅ EN PARKERINGSYTA
43	4.1 Pilotprojektet och idén bakom aktiviteten
45	4.2 Platsens kontext och bakgrund
47	4.3 Observationer från pilotprojektet
48	4.4 Sammanställning av idéer från samtal med besökarna
49	4.5 Insamlade kommentarer från idérådet

SIDNR.

54	5. PROGRAM FÖR TEMPORÄRA ANVÄNDNINGSSOMRÅDEN I OFFENTLIGA RUM
55	5.1 Presentation av programmet
55	5.2 Programpunkter
57	5.3 Tillämpning av programmet
58	5.4 Norrköping - en översikt
59	5.5 Gamlebro
60	5.5.1 Inventering av Gamlebro (Tabell)
60	5.5.2 Analys och slutsatser av programmet kopplat till Gamlebro
63	5.6 Parkeringen vid Olai kyrkogata
64	5.6.1 Inventering av parkeringen vid Olai kyrkogata (Tabell)
64	5.6.2 Analys och slutsatser av programmet kopplat till parkeringen vid Olai kyrkogata
67	5.7 Gamla torget
68	5.7.1 Inventering av Gamla torget (Tabell)
68	5.7.2 Analys och slutsatser av programmet kopplat till Gamla torget
70	5.8 Sammanfattning av tillämpningen av programmet
71	6. DISKUSSION
72	6.1 Att lära känna en plats
72	6.2 Mångfunktionella rum med territoriella lager
73	6.3 Platsens skala och utformning
74	6.4 Farhågor med temporära funktioner
75	6.5 Demokratiska och medskapande processer
77	6.6 Pilotprojektet på parkeringen
77	6.6.1 Aktiviteten som uppstod
78	6.6.2 Dialog eller konsultation?
78	6.7 Program för temporära landskapsarkitektur
80	6.8 Metoddiskussion
81	6.9 Avslutande ord och vidare studier
82	7. REFERENSFÖRTECKNING
89	8. BILAGA
90	8.1 Intervjufrågor

1.

INLEDNING

1.1 BAKGRUND

Människor tar offentliga rum i anspråk och uppehåller sig där av olika anledningar och med olika intentioner. Vilken typ av aktiviteter som tillåts äga rum styrs bland annat av rummets utformning och vad det bjuder in till.

Ibland uppstår temporära användningsområden på en yta genom människors privata initiativ till att ta en del i anspråk men inte helt sällan står en arkitekt eller planerare bakom initiativet till att främja nya och temporära funktioner i våra offentliga rum. I min roll som blivande landskapsarkitekt finner jag temporära användningsområden i våra städer intressanta ur en rad olika perspektiv. Sommargågatorna som växt fram i Malmö har varit ett sådant exempel som har fångat min uppmärksamhet och som jag tagit del av de senaste åren. När en yta omgestaltas eller förses med nya element som möjliggör andra typer av aktiviteter händer något med platsen. Att iakttä dessa förändringar påminner om att våra offentliga miljöer inte är statiska ytor utan miljöer som förändras och påverkas av de människor som använder och vistas i våra städer.

Tätt förknippat med användandet av våra offentliga rum väcks även frågor om vad en plats är, hur den blir till och vem som äger den. Dessa frågor har följt mig under utbildningen och får i mitt examensarbete möjlighet att utforskas närmre.

Under våren 2019 gjorde jag praktik på Tyréns kontor i Norrköping. Under praktiktiden kom jag i kontakt med en av Norrköpings kommuns planarkitekter. Vi kom att börja samtala om kommunens tankar kring temporär landskapsarkitektur, ett koncept som kommunen inte tidigare arbetat med men funderat på att undersöka och pröva. Kunde jag med mina funderingar och intresse för temporär användning av ytor i offentliga rum hjälpa kommunen att ta fram ett diskussionsunderlag eller en strategi för detta inom ramen för mitt examensarbete?

Vid ett första möte med planarkitekten på kommunen samt en landskapsarkitekt lyftes en specifik yta i staden fram som Norrköpings kommun länge velat öppna upp för andra typer av funktioner än de som i dagsläget äger rum. Denna yta är på detaljplanen planlagd som parkmark men används i dag som en yta för parkering. Av kulturhistoriska skäl har kommunens strävan och önskan om att göra permanenta omgestaltningar på parkeringen försvårats.

Diskussionen fortsatte och vi (jag, planarkitekten och landskapsarkitekten) frågade oss om parkeringsytan skulle kunna rymma fler funktioner än i dagsläget med hjälp av att arbeta med temporära användningsområden. Här växte även idén fram om att använda parkeringsplatsen som en utgångsplats för ett pilotprojekt i mitt examensarbete.

Med mitt intresse för dessa frågor och kommunens funderingar tog examensarbetet avstamp under hösten 2019. I samarbete med stödgruppen från kommunen kom ett pilotprojekt att genomföras

på den ovan nämnda parkeringen där stadens invånare och besökare under en kväll fick möjlighet att komma med idéer och inspiration till vilken typ av temporära aktiviteter som skulle kunna rymmas på offentliga platser i deras stad.

Utöver samarbetet med kommunen var jag under pågående exjobb erbjuden en kontorsplats på Tyréns kontor i Norrköping. Där kom jag huvudsakligen att sitta och skriva mitt exjobb under hösten 2019.

1.2 MÅL OCH SYFTE

Syftet med arbetet är att undersöka förutsättningarna för att planera för temporär användning av offentliga rum i staden. Detta görs bland annat genom att undersöka hur de planeringsideal som tidigare dominerat stadsplaneringen har påverkat våra offentliga rum och vilken funktion temporär användning av våra offentliga rum kan fylla idag.

I arbetet ingår att undersöka och diskutera konsekvenserna av temporär användning av offentliga rum i staden.

Målet med arbetet är att framställa ett program med faktorer- och förhållningssätt för planering av temporära användningsområden i offentliga rum. I arbetet avses även att utforska och redogöra för teorier och begrepp inom temporär landskapsarkitektur och planeringsprocesser. Dessa teorier och begrepp är ämnade att fungera som underlag till programmet.

Utifrån arbetes syfte och målformulering har följande frågeställningar vuxit fram;

-Hur kan offentliga rum i staden förändras genom planering för temporära användningsområden?

-Vilka förutsättningar och faktorer är viktiga att ta hänsyn till vid planering för temporär användning av offentliga rum i staden?

-Hur skulle ett program för temporära användningsområden i offentliga rum kunna se ut, exemplifierat i Norrköpings kommun?

1.3 METOD

I arbetet används fyra huvudsakliga metoder; en litteraturstudie, en studie av referensobjekt, genomförandet av ett pilotprojekt och slutligen en inventering och platsanalys. Den första, inledande delen av arbetet består av ett teoretiskt ramverk där en litteraturstudie använts som metod för att undersöka begrepp som temporär landskapsarkitektur och medskapande planeringsprocesser. I undersökningen av referensobjekt ingår en intervju som metod där arbetet inhämtar tankar och erfarenheter från en landskapsarkitekt med praktisk erfarenhet av att ha arbetat med temporär landskapsarkitektur.

Den andra metoden utgörs av det pilotprojekt som kom att genomföras i samarbete med Norrköpings kommun för att inhämta idéer-

och få information från stadens invånare gällande vilka temporära användningsområden de skulle vilja se i offentliga rum i sin stad.

Idén med pilotprojektet var att samla in information från människor som känner staden och ta reda på vad de skulle vilja göra på framtida platser med temporära användningsområden. Detta projekt fick sedan tillsammans med det teoretiska ramverket och referensobjekten delvis bidra till att underbygga ett program och diskussionsunderlag för kommunens fortsatta arbete med temporär landskapsarkitektur.

Det program som utarbetades utifrån det teoretiska ramverket, referensobjekten och pilotprojektet låg sedan till grund för arbetets sista del där metoden bestod i att inventera och analysera ett antal platser i staden för att kunna skapa ett diskussionsunderlag för kommunens fortsatta arbete med temporär landskapsarkitektur. Platserna som inventerades och analyserades utifrån programmet valdes under diskussion med *stödgruppen* från kommunen då de sedan tidigare, internt på kommunen figurerat som intressanta platser att införa temporära användningsområden på.

1.3.1 LITTERATURSTUDIE OCH INTERVJU

Litteraturdelen är i stora drag uppdelad i två delar där det i den ena delen utforskas teorier kring bland annat temporär landskapsarkitektur och territorialitet. Här undersöks även begrepp som placemaking och placekeeping, begreppen *space* och *place* och platsidentitet. Den andra delen av litteraturstudien riktar fokus på dialog och medskapande planering av offentliga rum med temporära funktioner.

Sökandet efter litteratur har till stor del skett genom Sveriges lantbruksuniversitets bibliotekstjänst Primo och bibliotekskatalogen Libris där jag med hjälp av för uppsatsen relevanta sökord har hittat vetenskapliga artiklar och böcker med relevans för arbetet. Även referenslistor från tidigare uppsatser, artiklar och examensarbeten har varit till nytta i mitt sökande efter relevant litteratur. Viss litteratur har varit av vetenskaplig karaktär medan annan litteratur befunnit sig inom ett mer populärvetenskapligt fält så som antologier där forskare har gett sin bild av det berörda ämnet. Skrivelser från myndigheter och andra typer av dokument kopplade till planeringsfrågor har också varit källor till litteraturstudien.

För att få förståelse för hur temporär landskapsarkitektur skulle kunna ta form och påverka offentliga ytor i staden har även referensobjekt studerats. Ett av dessa kom att bli en gata i centrala Linköping. Där invigdes så sent som i år, 2019, en temporär sommargågata där Storgatan tillfälligt gjordes om för att ges utrymme för fler funktioner än fordonstrafik.

En halvstrukturerad intervju genomfördes i oktober 2019 med en av de ansvariga landskapsarkitekterna för sommargågatan i Linköping. Detta för att få input och inspiration från en person med erfarenhet av att ha arbetat med temporär landskapsarkitektur i en liknande kommun

som Norrköping, både geografiskt och storleksmässigt.

Intervjun som genomfördes kan beskrivas som en *kvalitativ, halvstrukturerad livsvärldsintervju* i linje med den som Kvale och Brinkman beskriver i sin bok *Den kvalitativa forskningsintervjun* (2014). Denna typ av intervju har som avsikt att inhämta intervju-personens berättelser eller framställning av en företeelse (ibid.).

Frågorna utformades med hjälp av Kvale och Brinkmans (2014) sätt att beskriva och ge råd för hur en kvalitativ intervju kan genomföras. Värdet eller kvalitén i denna typ av intervju ligger i att få ta del av intervju-personens subjektiva synvinklar och erfarenheter utav ämnet som berörs (ibid.).

1.3.2 PILOTPROJEKTET

Den andra delen av arbetets metod utgörs av en mer praktiskt utforskande del som präglas av arbetet med det pilotprojekt som i ett samarbete med kommunen kom att utföras på en parkering i Norrköping under kulturnatten den 28e september 2019.

Pilotprojektet gick ut på att tillfälligt förändra de fysiska förutsättningarna i ett offentligt rum för att undersöka hur rummet skulle kunna vara föremål för temporär landskapsarkitektur och studera vad som händer när andra användningsområden än de vanligt förekommande tillfälligt tillåts att ta plats på en yta. Platsen där aktiviteten ägde rum valdes ut då den är intressant ur många lokala perspektiv så som dess läge i staden och historiska kontext.

Parkeringsytan används i arbetet som en exempelyta och är tänkt att vara föremål och underlag för reflektion kring hur även andra platser i staden skulle kunna omarbetas för att ge utrymme för och innehålla temporära användningsområden och funktioner.

1.4 AVGRÄNSNINGAR OCH BEGREPPSDEFINITIONER

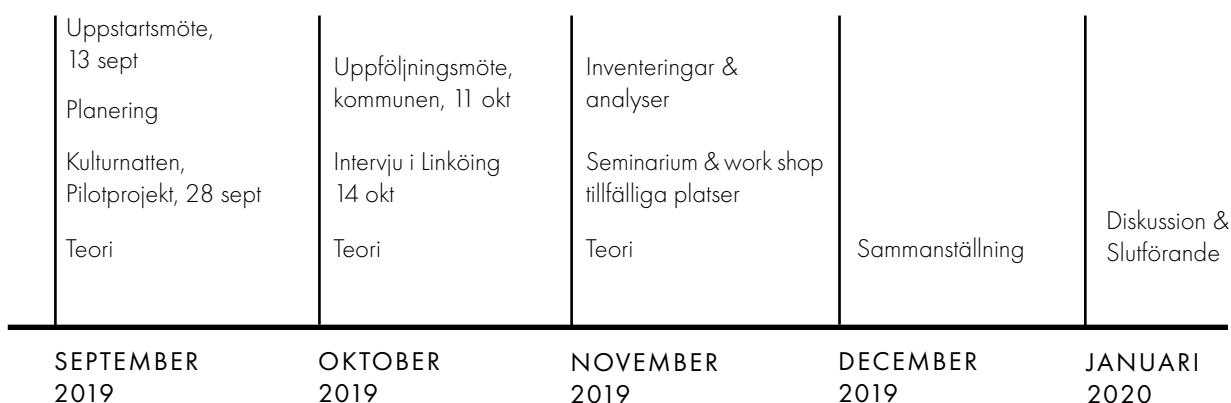
Vad som menas med temporära användningsområden och funktioner i ett rum är en definitionsfråga. I uppsatsen används begreppet med betydelsen att användningsområdet har en avsiktlig, tidsmässig början och ett slut. Definitionen är inspirerad av Bishop och Williams (2012) sätt att beskriva innebörden av en temporär plats. Peter Bishop är professor i stadsplanering och har arbetat många år med planeringsfrågor i Storbritannien. Lesley Williams är utbildad inom miljövetenskap och stadsplanering och har många års erfarenhet av att arbeta med design och medverkandeprocesser inom planering (ibid.). Arbetet har en bred ingång där begrepp som *plats* och *territorialitet* utforskas. Som avgränsning i examensarbetet har jag dock valt att använda mig av begreppen *temporära användningsområden* och *temporära funktioner* i offentliga rum som två begrepp inom temat för temporär landskapsarkitektur. För att inte ledas in i den komplexa diskussion om vad en *plats* är och vem som skapar den har jag valt bort begreppet *temporär plats*.

Planerare är ett annat återkommande begrepp och kan även det omfattas av en del tolkningsutrymme. I uppsatsen avser begreppet *planerare* någon som professionellt arbetar med att planera, gestalta, förvalta eller omforma våra offentliga miljöer. Planerarnas yrkestitlar kan exempelvis vara landskapsarkitekter, arkitekter, fysiska planerare eller andra typer av professioner som arbetar med ovan nämnda frågor i våra städer.

I arbetet hänvisas ibland till *stödgruppen* från kommunen, detta syftar på den grupp bestående av en av Norrköpings kommuns planarkitekter, och två landskapsarkitekter på Norrköpings kommun. Denna grupp kom framförallt att vara till stöd och hjälp vid genomförandet av pilotprojektet.

1.5 ARBETSPROCESS

Figur 1 visar en skiss över arbetsprocessen och redogör för när olika möten och andra arbetsmoment har skett. Arbetsprocessen visas i en linjär skiss som följer arbetets tidsram vilket är en förenklad bild då arbetet snarare än linjärt har gått i loopar



Figur 1. Skiss över arbetsprocessen.

2.

TEORETISKT RAMVERK

I det teoretiska ramverket undersöks begreppet temporär landskapsarkitektur i relation till planeringsprocesser. I kapitlet studeras hur planeringsprocesser kan se ut utifrån olika perspektiv och vilka ideal som påverkat hur stadsplaneringen ser ut idag. Inledningsvis undersöks även teorier kring platsbegreppet och territorialt i offentliga rum. I slutet av kapitlet sammanfattas de erfarenheter och kunskap som följer med vidare in i arbetet.

2.1 TEMPORÄR LANDSKAPSARKITEKTUR

Temporära aktiviteter är inte nya fenomen i våra städer (Blumner 2006). Tomma ytor och mellanrum i våra urbana landskap har länge funnit nya användningsområden och funktioner där människor börjat parkera sina bilar, slänga sitt skräp eller förvara sina saker (Bishop och Williams 2012). Omfattningen och skalan av ytor med temporära funktioner i våra städer varierar stort (Blumner 2006).

Peter Bishop och Lesley Williams diskuterar i boken *The Temporary City* (2012) begreppet *temporära platser* och vilka förutsättningar dessa har i en urban kontext. Författarna till boken menar att alla platser i staden på ett eller annat sätt är temporära. Vissa av dem är planerade medan andra uppkommit mer av en slump. Vissa av dem pågår över en natt medan andra pågår över en säsong eller flera år. Ett temporärt användande av en plats är inte temporärt förrän det bevisas genom att det försvinner. En temporär plats har enligt författarnas definition en avsiktlig och tidsmässig start- och slutpunkt (Bishop och Williams 2012).

Författarna menar vidare att det permanenta och långvariga i många sammanhang anses ha en högre status och vara mer eftersträvansvärt än det temporära. De drar exempelvis paralleller till hur vi människor ser på långvariga relationer som något mer eftersträvansvärt än de tillfälliga, temporära relationer som livet också kan bestå av. De menar att vi lurar oss själva att världen är permanent men att det enda vi verkligen vet är att ingenting är statiskt (Bishop och Williams 2012). På liknande sätt hävdar Jesko Fezer i ett kapitel i boken *Urban Catalyst* att det absoluta och beständiga länge har varit det dominerande idealet inom planering och arkitektur (Oswalt, Overmeyer och Misselwitz 2013).

2.2 PLATSBEGREPPET

Inom landskapsarkitekturen är platsbegreppet centralt och återkommande. I detta arbete kommer offentliga rum att undersökas utifrån frågan om dess möjlighet till att rymma temporära användningsområden. Här ges därför en kortfattad redogörelse över en undersökning inom teorier kring platsbegreppet.

Ett vanligt uttryck är att någonting *äger rum* eller *tar plats*, när vi beskriver en händelse hänger denna ofta samman med en referens till det utrymme där händelsen sker. På detta sätt menar arkitekturkritikern Christian Norberg Schulz att platsen är en oskiljaktig del av vår tillvaro (Norberg Schulz 1999). En plats är mer än dess abstrakta lokalisering, Norberg Schulz beskriver platsen som ett väsen eller ett fenomen där dess konkreta drag inte går att skilja från dess atmosfär och inneboende karaktär (ibid.).

Humangeografen Yi-Fu Tuan (2002) diskuterar skillnaden mellan begreppen rum och plats. Vår upplevelse av rummet och tiden ligger enligt Tuan till stor del i det undermedvetna. Dessa begrepp, tid och

rum, är enligt författaren nära sammanlänkade eftersom vi utforskar rummet över tid och pratar om tid och rum i samma termer. Till exempel är längd ofta beskrivet i tidsmått. På samma sätt pekar författaren även på hur vi ofta pratar om tiden i termer av volym eller längd. Som exempel lyfts uttrycken *long ago* och *far away* (Tuan 2002, s.118).

Tuan reflekterar kring relationen mellan begreppen rum och plats och menar att betydelsen av rum ofta flyter samman med plats medan man erfar och lär känna platsen. *Rummet* betraktas enligt författaren som ett något mer abstrakt begrepp än *platsen*. Vidare beskriver Tuan att vad som börjar som ett icke definierat *rum* blir en *plats* medan vi lär känna det och laddar det med värden och känslor (ibid.).

Kenneth Olwig, professor i landskapsarkitektur, reflekterar även han kring begreppet plats i sin text *Global Ground Zero: place, landscape and nothingness* från 2006. Ytterligare ett begrepp som i olika sammanhang ofta används som synonym till engelskans *place* är *location*. Olwig frågar sig om platsbegreppet är ett mer subjektivt laddat begrepp än *location* och att *location* är en specifik och markerad del av en plats (Olwig 2006).

Som alternativ till att prata om platsbegreppet i termer av subjektiva eller objektiva värderingar frågar sig Olwig om det går att beskriva platsbegreppet i mer matematiska och mätbara termer (Olwig 2006). Olwig använder sig av termen Ground Zero för att diskutera platsens varande. Som ett exempel i sin argumentation för begreppet Ground Zero använder han sig av Rådhuspladsen i Köpenhamn. Här beskriver och diskuterar han kontrasten mellan rådhusets byggnad och platsen framför huset. Rådhuset menar Olwig har en förutbestämd laddning och förväntad funktion medan platsen utanför huset är öppen för större tolkning och fler användningsområden (Olwig 2006).

På Rådhuspladsen beskriver författaren att det finns få fasta möblerna och landskapselement. Allt är temporärt med eventuella undantag för ett par byggda kiosker. I detta avseende beskriver han att är torget är vad han kallar för Ground Zero, nollställt och öppet för tolkning. Rum som kan beskrivas som "nollor" utmärker sig genom att vara tomma på ett sådant sätt att saker gers utrymme att hända och ske där. På de av Olwigs kallade "noll-platserna" kan både planerade och oplanerade aktiviteter uppstå genom att människor tar platsen i anspråk. Firande av nyårsaftnar, parader eller marknader är exempel som lyfts. På exemplet Rådhuspladsen har även temporära scener byggts för politiska aktioner och gräsmattor och träd tagits dit inför mässor (Olwig 2006).

Vidare beskriver Olwig att det är inte bara är viktigt att se till vad som händer på sådana på sådana ytor utan också vad som slutar, börjar och rör sig genom dessa rum (ibid.).

Rådhuspladsen med få permanenta byggda element eller förutbestämda funktioner skulle enligt Olwig kunna ses som ett typiskt exempel på vad han kallar *nothingness of place* (Olwig 2006, s.10).

För utomstående, de som inte känner platsen och vet hur rörelsen ser ut där kan Rådhusplatsen se ut att vara en tom yta i väntan på byggnation. Att platsen istället är ett ingenting som är någonting fyller en viktig funktion som gör det möjligt för saker att ske här (Olwig 2006).

I boken *Site Matters* (2005) diskuterar även Carol J. Burns och Andrea Kahn platsbegreppet. De menar att platser alltför ofta ses som en yta med tydliga gränser helt bortkopplad från sin omgivning (Burns och Kahn 2005). Kahn menar att om en begränsad yta i en stad omgestaltas kommer det att påverka platserna omkring. På samma sätt påverkar alltid omgivningen platsen som gestaltningen sker på (Kahn 2005). Författarna hävdar att det är omöjligt att isolera en plats från dess omgivning (Burns och Kahn 2005).

2.3 TERRITORIALITET PÅ PLATSER

Att ta en yta i anspråk och göra den till sin egen är ett sätt att skapa ett territorium. Mattias Kärrholm är professor i arkitektur vid Lunds Universitet och har forskat och skrivit om territorialitet i det offentliga rummet. Ibland skapas territorium genom att personliga band knyts till en plats medan det i andra fall handlar om en tillfällighet i användandet av en plats i sin dagliga miljö (Kärrholm 2005).

Territorialitet är ett komplext och brett begrepp där ett territorium i den offentliga miljön kan innefatta allt ifrån en parkeringsyta, en gata, ett hem, en omtyckt parkbänk eller en hel stadsdel. Ett territorium i den offentliga miljön beskriver Kärrholm som en begränsad yta, karakteriserad av olika regler och beteendemönster (ibid).

Territoriell appropriering handlar om att människor i grupp eller själva tar en yta i anspråk tills de får känslan av att den tillhör dem. Territorialitet av olika slag kan samexistera på en yta vid olika tidpunkter men olika typer av territorialitet kan också samexistera på en yta vid samma tillfälle (Kärrholm 2005). Som exempel beskrivs hur en parkbänk kan vara lunchätande studenters territorium på dagen medan den på kvällen och natten tillhör en helt annan grupp av människor. Kärrholm beskriver denna typ av skiftningar i territorialiteten som en slags lagereffekt. Olika lager av territorialitet finns på ytan där bänken står. Förutom den ovan beskrivna lagereffekten finns det också ofta en rytmik i förändringarna av territorialiteten i ett rum. Den kan handla om variationer över tider på dygnet, veckodagar, helger eller årstidsvariationer (Kärrholm 2005).

Konflikter mellan olika territorium och människor uppstår ofta, exempelvis mellan biltrafikanter, fotgängare och cyklister. Regler och restriktioner för hur trafiken ser ut kan ändra förhållandet mellan dessa territorier och inskränka en viss typ av territorialitet medan en annan ges mer utrymme (ibid).

Kärrholm (2005) hävdar att territorier dominerade av bilar växte under 1900-talet men sedan 1990-talet har börjat minska. Vidare

menar han att gågator har blivit en viktig plats för uppkomsten av olika typer av event och temporära territorier i våra städer (Kärrholm, 2012, s. 59-61). Ytor avsedda för fotgängare har också visat sig vara mer flexibla och innehålla fler territoriella lager medan platser där fordonstrafik dominerar tenderar att vara mer fixerade i sitt innehåll både i fråga om gestaltning och aktivitet. Områden för fotgängare tenderar att ha större potential att fyllas med temporära och överlappande territorier som exempelvis uteserveringar, marknader och festivaler (ibid).

Materialen på platsen kan påverka territorialiteten och inte minst spelar flyttbara möbler en stor roll för hur människor approprierar ett rum (Kärrholm 2005). Detta är något som även Olwig (2006) ger exempel på när han beskriver hur Rådusplatsen i Köpenhamn ges utrymme för många olika typer av aktiviteter genom att den innehåller få fasta element. (Olwig 2006) Även små och subtila territorier i staden kan ha effekt på ett område och ska inte underskattas. De kan vara föregångare till större förändringar av en yta där andra former av territorier kan etableras (Kärrholm, 2012, s. 59-61). På liknande sätt resonerar den danske arkitekten Jan Gehl (2011) då han menar att aktiviteter och händelser har en tendens att ge ringar på vattnet och av sig själv sätta nya aktiviteter och händelser på i rullning. Om människor ser någonting pågå på i ett offentligt rum kan man ofta se ett mönster av att även av andra typer av aktivitet ökar (Gehl 2011).

Efter en kort, teoretisk inledning där begrepp som plats och territorialitet har utforskats går nu arbetet vidare in i studier kring planeringsprocesser och hur de kan vara kopplade till temporär användning av offentliga rum.

2.4 PLANERINGSPROCESSER

För att få förståelse för varför våra offentliga rum ser ut som de gör och vilka planeringsideal som legat till grund för dagens eventuellt planeringsrelaterade problem och kvaliteter ges här en kort redogörelse för modernismen, en av de mest tongivande stadsplaneringsidealerna under 1900-talet. Här undersöks även de mer demokratiska planeringsideal som de senaste decennierna har kommit att prägla stadsplaneringen och idag utgör en viktig del av planeringen av våra offentliga rum. Denna undersökning syftar även till att få en djupare förståelse för vilken roll temporära funktioner kan fylla i våra offentliga rum och hur de färgats av föregående planeringsideal.

2.4.1 PLANERINGSIDEAL UNDER 1900-TALET

Arkitekturhistorikern Olle Svedberg (1988) skriver om modernismens påverkan på dagens offentliga miljöer. Under 1900-talet kom *systemet*, *planen* och *processen* att bli allt vanligare begrepp inom stadsplaneringen. Svedberg menar att arkitekterna kom att dela in verkligheten i standardiserade fack och teoretiska principer för hur

planeringen skulle se ut. Begreppet planering kom således till under just detta århundrade. I det tidigare seklet menar Svedberg att gamla, nedärvda regler för rum och volymer fick styra stadsidealerna och gestaltningen. Något som gjorde att de offentliga rummen i vissa fall tappade sin mänskliga skala under inflytandet av modernismens planeringsideal (Svedberg 1988).

Svedberg är inte ensam med att ha ifrågasatt 1900-talets planeringsideal, kritiken har kommit från flera håll. Den amerikanska författaren och arkitekturkritikern Jane Jacobs kritiserar i sin bok *Den amerikanska storstadens liv och förfall* från 1961 modernismens stadsplaneringsideal och menar likt Svedberg att de teorier som 1900-talets stadsplanering grundats på inte är förankrade i observationer från verklighetens städer (Jacobs 2005; Svedberg 1988). Jacobs illustrerar staden som ett stort laboratorium där stadsplanerare och arkitekter experimenterat sig fram med framgång och förlust. Från dessa laborationer anser hon att arkitekter och planerare har haft möjlighet att lära sig men att planeringen istället har byggt på fixerade idéer och principer som urvattnat städerna istället för berikat dem (Jacobs 2005).

Modernismens planeringsideal ledde till en mer funktionsseparerad stad där gatulivet genomgick en förändring (Jacobs 2005). Även Gehl kritiserar modernismens inflytande på våra städer. Han menar att arkitekturen och planeringen under modernismen skiftade fokus från att ta ett helhetsgrepp om staden till att fokusera mer på enskilda byggnader och funktionsseparering vilket han menar ledde till minskat liv mellan husen (Gehl 2010). En viktig del i detta har enligt Gehl att göra med skalan på staden. En stad planerad för bilen och en stad planerad för gångtrafikanter har olika skala och dimensioner. För att människor som rör sig snabbt genom en stad ska ha möjlighet att hinna uppfatta sin omgivning måste elementen och landskapet skalas upp i storlek. Människor i hög hastighet så som i en bil har mindre förmåga att se små detaljer. När människor däremot rör sig till fots finns mer utrymme för att upptäcka detaljer och tempot saktas ner. Konflikter kan uppstå på platser där dessa behov ska mötas (ibid.).

PLANERING FÖR MÅNGFUNKTIONALITET

Bilens intåg och ökade närvaro i gatumiljön fick under 1900-talet som följd att annan mänsklig närvaro i städernas gaturum minskade. Denna typ av planering utgör idag barriärer i staden och kommer ofta i konflikt med dagens stadsutveckling och förtätning där mångfunktionalitet istället står i fokus. Dessa framtidsproblem belyser Boverket i sin rapport *Mångfunktionella gator* (2019). Rapporten belyser de samhällsfunktioner som våra offentliga miljöer ger i form av rum för gemenskap, tillhörighet och socialt liv. Med tätare städer och fler människor som ska samsas på mindre ytor menar Boverket (2019) att gaturummet måste bli mer flexibla och rymma fler funktioner, både

i form av sociala mötesplatser och miljömässiga funktioner så som dagvattenhantering och svalkande skugga (ibid.). Att främja blandade funktioner i staden är något som även Jacobs (2005) diskuterar och påpekar vara viktigt för en levande stad.

Att bara skylla städernas inneboende problematik på personbilens intåg i städerna anser dock Jacobs vara att förenkla bilden. Istället menar författaren att bilarnas behov i staden är lättare att kartlägga och tillgodose än städernas mer komplexa behov. En vanlig föreställning bland stadsplanerare anser Jacobs vara att man sätter ett likamedecken mellan trafikproblem och problem i städerna över lag. Här ställer hon sig kritisk till planerarnas angreppssätt och menar att man i första hand måste förstå förutsättningarna för en levande stad oberoende av om den innehåller bilar eller inte (ibid.).

Istället för att titta på hur människor rör sig och betar sig i städerna utgår planerarna från hur de tycker att människor borde bete sig och agera (Jacobs 2005). Jacobs kritiserar den top-down styrning som sker och har skett de senaste decennierna och menar att stadens mångfald bildas genom att människor själva, utanför planeringens formella ramar tar privata initiativ och får sina röster hörda. Att ge utrymme för människors privata initiativ och planera på ett sådant sätt att stadens invånare själva har förutsättningar att genomföra och få fram sina idéer borde enligt Jacobs vara ett av huvudsyftena inom stadsplaneringen (Jacobs 2005).

På liknande sätt argumenterar författarna till boken *Urban pioneers* som menar att den planeringsmodell som idag oftast används är för linjär och anpassad till att planera växande städer. När processen behöver vara mindre linjär för att ta hänsyn till redan befintliga element och aktörer på platsen blir den linjära planeringen med korta tidsfrister mellan idé och verklighet otillräcklig (Overmeyer och Lauringer 2007)

2.4.2 DEMOKRATISKA PLANERINGSPROCESSER

Som en motsats till den top-down styrning som beskrivits dominera under 1900-talet undersöks i detta avsnitt hur mer demokratiska planeringsprocesser kan utformas med bottom-up styrning. Kan den rådande top-down styrningen mötas upp av bottom-up initiativ?

I växande städer där fler människor ska få plats på mindre ytor blir det allt viktigare att vara lyhörd inför människorna som ska använda stadens offentliga rum (Gehl 2010).

Som tidigare nämnts har den top down-norm som gällt inom planeringen de senaste decennierna kritiserats av bland andra Jane Jacobs som menar att staden skulle gynnas av att folks röster fick komma till tals mer i stadsplaneringen (Jacobs 2005).

Demokratiska planeringsprocesser kan ses som ett led i en hållbar utveckling. Detta är något som både den så kallade Brundtlands-kommissionen (Förenta Nationerna 1987, Boverket 2017) och den

europiska landskapskonventionen (ELC) ställer sig bakom (Europarådet 2000, Riksantikvarieämbetet 2017). Brundtlandskommissionen spred begreppet *hållbar utveckling* i en rapport som publicerades 1987 på uppdrag av FN. I rapporten beskrivs förhållandet mellan *ekonomiska, sociala* och *miljömässiga dimensioner*. Huvudfokuset på hållbar utveckling beskrivs i rapporten gå ut på att utveckla samhället på ett sådant sätt att utvecklingen som uppfyller dagens behov inte förstör möjligheterna för nästkommande generations behov att tillgodose (Förenta Nationerna 1987).

Den europeiska landskapskonventionen (ELC) har som mål och syfte att främja människors delaktighet i arbetet kring våra gemensamma landskap (Europarådet 2000). Landskapet beskrivs av konventionen som en gemensam tillgång där både stad och landsbygd innefattas. Det demokratiska förhållningssättet kring landskapsfrågorna betonas och landskapets sociala värden framhålls. Från och med 2011 har Sverige förbundit sig att arbeta med konventionens avsikter vid lagstiftning och politik och kan därmed använda konventionen som ett stöd för att främja demokratiska planeringsprocesser (ibid).

Under 2000-talet har medborgardialogen blivit något av ett trenduttryck som både arkitektkontor och kommuner använt sig av i sina planerings- och gestaltningsprocesser (Lindholm, Oliveira e Costa och Wiberg 2015). För att lyfta fram en diskussion om både för- och nackdelar med dialogens egenskaper redogörs här för olika tankar kring dialogens beskaffenhet.

I följande stycken undersöks även andra metoder och begrepp för deltagandeprocesser inom stadsplanering så som placemaking, placekeeping och konnässörsmetoden. Detta för att utforska olika alternativa planeringsprocesser till den top-downstyrning som beskrivits dominera.

2.4.3 KRITISKT PERSPEKTIV PÅ DIALOGEN

I regeringens skrivelse *Strategi för levande städer - politik för en hållbar stadsutveckling* betonar regeringen vikten av att främja medborgardeltagande i stadsbyggnadsprocesser. Här kopplar de innehållet i sin skrivelse till FN:s globala hållbarhetsmål Agenda 2030 som i kort innebär en överenskommelse mellan FN:s medlemsländer att ”...fram till 2030 tillsammans jobba för att uppnå en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar utveckling.”. Flera av målen i Agenda 2030 berör frågor som handlar om stadsutveckling och här uttrycks att ”Målet ska även bidra till deltagandebaserad, integrerad och hållbar planering...” (Regeringskansliet 2018).

Plan- och bygglagen (PBL) trädde i kraft 1987 som ett led i att demokratisera planprocessen och stärka medborgarnas inflytande över sina städer (Boverket 2014). Innan den nuvarande plan- och bygglagen trädde i kraft 1987 var utrymmet för att som medborgare ha inflytande i den fysiska planeringen nästintill obefintlig. Detta

beskriver Henecke och Khan (2002) som vidare menar att dagens plan- och bygglag, till skillnad mot tidigare har klara ambitioner för demokratiska planprocesser men att det verkliga utrymmet för inflytande från medborgare går att ifrågasätta (ibid.).

VILKA RÖSTER KOMMER TILL TALS?

Samrådet som är en del av plan- och bygglagen blev under införandet av PBL en viktig del i att göra medborgarnas röster hörda i ett tidigt skede av processerna med detaljplaner (Boverket 2015). Kritik framförs ofta mot samråden då många menar att dialogen ofta domineras av en homogen, privilegierad, grupp av människor som redan har stort inflytande och makt i samhället (Lindholm, Oliveira e Costa och Wiberg 2015). Frågan om representation och jämlikhet i dialogarbetet lyfts från flera håll då det visat sig att vissa grupper, exempelvis funktionsvarierade och ungdomar, ofta är underrepresenterade i dialogarbete (Boverket 1998). Lindholm har bland annat genom sitt arbete med intervjuer av tjänstefolk sett att de som deltar i medborgardialogen ofta består av en relativt homogen grupp med redan starkt inflytande i samhället. Människor som deltar i dialoger tenderar ofta att tillhöra en resursstark medelklass som även utan dialogen gör sin röst hörd genom engagemang och uttryck i form av skrivelser eller brev (Lindholm et al. 2015).

Annan kritik syftar på att dialogen ofta kommer in sent i planprocesserna när det verkliga utrymmet för att göra sin röst hörd är liten och inte har någon chans att nå fram och få genomslag (Lindholm, Oliveira e Costa och Wiberg 2015). Vad Lindholm däremot menar att dialogen kan ge är en spelplan där processerna blir synliga. Att nå de mindre resursstarka grupperna i samhället kräver mer riktat arbete och att resurser läggs på uppsökande. Författaren menar också att om dialogarbete ska tas på allvar krävs det mod av politiker att stå upp för de värden som gagnar alla, så som jämlikhet och inkludering (Lindholm et al. 2015).

DIALOGTRAPPAN

Teresa Lindholm skriver i sin text *Medborgardialog - ett sätt att bygga socialt kapital?* (2015) om olika typer av medborgardialoger. Lindholm använder begreppet som ett paraply för olika typer av människors delaktighet i utvecklingen av gemensamma platser. Författaren delar in dialogen eller delaktigheten i fem olika kategorier där hon menar att graden av delaktighet hos medborgarna är olika stor. De fem begreppen hon använder sig av i sin modell benämns som följande; *information, konsultation, dialog, samarbete* och *medbestämmande* där den förstnämnda innebär minst inflytande hos deltagarna och den sistnämnda ger mest utrymme för inflytande. Den dialogtrappa som Lindholm (2015) beskriver härstammar troligen från Sherry Arnsteins modell av dialogtrappa som publicerades 1969.

I modellen skiljer sig den så kallade *dialogen* från *konsultation* genom att dialogen handlar om att utbyta idéer och tankar under fler tillfällen och att de medverkande har makt att påverka hur dialogen går till. Här finns utrymme för resonemang mellan deltagarna. Vad författaren istället kallar konsultation är ofta ett enstaka event eller en punktinsats där ett utbyte av tankar sker mellan medborgarna och beslutsfattarna. Frågor som lyfts under konsultationer är också ofta mer avgränsade än de som berörs under en dialogprocess. Ofta blandas dess former samman och Lindholm menar att konsultationer ofta felaktigt kallas för dialog (Lindholm 2015).

TRANSPARENS GÄLLANDE DIALOGENS SYFTE

Henecke och Khan (2002) resonerar kring den institutionaliserade rätten till att ge människor inflytande i planprocesserna, de menar att människor som deltagit i dialog men ändå upplever att deras åsikter inte får genomslag istället söker andra vägar till att påverka. Här ges exempel på andra typer av opinionsbildning, protestlistor och demonstrationer. Dessa vägar till att påverka menar de kan öka motsättningarna i folks intressen istället för att motverka intressekonflikter. På liknande sätt som Lindholm (2015) beskriver att dialogen kan ge en öppen spelplan för planeringsprocesserna menar Henecke och Khan att den positiva effekten kan bli att debatten lyfts och offentliggörs (Henecke och Khan 2002).

Även författarna till boken *Urban Catalyst* ställer sig kritiska till medborgardialog i vanlig mening som de ofta menar leder till missnöjda parter på båda sidor. Medan planerarna tycker att involveringen av stadens invånare ger dem mer byråkratiskt arbete känner sig medborgarna frustrerade av att ändå inte få sina förslag igenom. Att ge utrymme för människors egna initiativ till att använda platser temporärt anser författarna istället kunna vara en bättre metod för att få folket involverat i stadsplaneringen (Oswalt, Overmeyer och Misselwitz 2013).

Henecke och Khan belyser problemet med att många upplever att beslut inom den fysiska planeringen görs på odemokratiska grunder. När dialogen saknar ömsesidiga intentioner för utbyte förlorar den sitt syfte, något som ofta är realitet på grund av att dialogen har brister i maktförhållandet mellan de som för dialogen och de som deltar (Henecke och Khan 2002).

2.4.4 PLACEMAKING OCH PLACEKEEPING

Begreppen *placemaking* och *placekeeping* dyker då och då upp i olika sammanhang som berör deltagandeprocesser inom stadsplanering. Begreppet används som en metod för att arbeta med underifrånperspektiv inom stadsplanering. Här undersöks begreppet och närliggande teorier om deltagande inom planering.

Organisationen *Project for Public Space* (PPS) har sin utgångs-

punkt i New York och har sedan 70-talet arbetat med samverkan där människor som nyttjar platsen involveras. På organisationens hemsida går i en artikel att läsa om deras syn på vad placemaking innebär. Här beskrivs begreppet som en metod för att arbeta med ett underifrån perspektiv i stadsplaneringen där platsens lokala aktörer och användare har stort inflytande i omvandlingsprocesserna. Att lyssna in människor som bor och jobbar i miljön och förstå deras behov kan bidra till att skapa en vision och en strategi för hur miljön kan utvecklas för att gagna dem som använder den (Project for Public Spaces, online 2007).

KREATIV PLACEMAKING

Markusen och Gadwa (2014) lyfter ett mer avgränsat begrepp som de benämner med kreativ placemaking. Kreativ placemaking beskrivs av dem handla om att med hjälp av konst eller kulturinriktade aktiviteter strategiskt arbeta med att forma den fysiska och sociala karaktären i en stad, en region eller en plats. I dessa projekt kan privata, offentliga och ideella aktörer involveras. Målen med att arbeta med kreativ placemaking beskrivs i fyra följande punkter; *att stärka och gynna lokala konstnärer och kulturföreningar, stärka lokalsamhället, öka livskvaliteten och stärka lokala ekonomier* (Markusen och Gadwa 2014).

Ytterligare ett mål eller en följd av att arbeta med kreativ placemaking menar författarna är att konsten och kulturen i en stad får chansen att spridas ut och finnas på fler platser i staden. En ökad närvaro av olika typer av människor i de offentliga rummen ger också högre trygghetskänsla och stärker den lokala identiteten (Markusen och Gadwa 2010).

Samtidigt står den kreativa placemakingen inför utmaningar. Några av dem nämns vara svårigheter i att utveckla samarbeten, skepticism från beslutsfattare, hitta finansiering till projekten, regelverk som skapar hinder och att säkerställa långvarighet i projektens förvaltning. Här lyfts även riskerna med att bidra till gentrifiering är påtagliga och något som måste tas i beaktning vid arbete med placemaking (ibid.).

PLACEKEEPING

Ett närliggande begrepp till *placemaking* är *placekeeping* som istället handlar om att involvera människor för att bevara och förvalta våra offentliga rum. Författarna till texten *The long term prospect of citizens managing urban green space: From place making to place keeping?* (Mattijssena et al. 2017) menar att beslutsfattare och planerare har en viktig roll i att möjliggöra och legitimera för invånarna i städer att bevara sina platser, detta benämner de som placekeeping. Planerarna och beslutsfattarnas roll är enligt författarna att kunna bidra med politiska beslut som möjliggör aktiviteter, jobba för att skydda berörda platser och erbjuda invånarna långtidskontrakt för att förvalta miljöer

(Mattijssena et al. 2017). Här beskriver författarna att det finns ett behov av att bli bättre på att förstå vilka mekanismer som kan främja en långsiktig förvaltning av våra urbana miljöer där medborgarna kan ta plats. Att tänka och arbeta i dessa termer av placekeeping skulle enligt Mattijssena et al. (2017) kunna främja både de sociala, miljömässiga och ekonomiska kvaliteterna som finns i våra städer.

Nicole Blumner (2006) beskriver på liknande vis som Mattijssena et al. (2007) hur hon anser att planerare istället för att reglera platser borde jobba med att aktivera platser för att utveckla dem. Författaren menar att planerare borde titta mer på vad som existerar på en plats och lyssna till de aktörer och människor som sedan tidigare finns där istället för att se platser som blanka blad som ska fyllas med något nytt. För att nå dit anser Blumner att det behövs nya planeringsredskap som lägger fokus på processen istället för den slutliga produkten (Blumner 2006).

Dempsey, Smith och Burton (2014) resonerar på ett liknande sätt som Mattijssena et al. (2017) kring begreppet place keeping och menar att hur våra offentliga miljöer förvaltas och underhålls har en stor påverkan på både det fysiska rummet i sig själv och människors upplevelser utav dem. Våra offentliga rum används av människor med olika behov och intentioner, innebörden av en plats är därför ofta komplex och mångfacetterad. I likhet med Kärholm's teorier kring territorialitet hävdar även Dempsey, Smith och Burton (2014) att orsaken till detta är att många av våra offentliga rum besitter olika funktioner som kan skifta mellan användare och tidpunkt. Som exempel kan en offentlig yta vid något tillfälle agera som en scen för politiska demonstrationer medan den vid ett annat tillfälle utgör en yta för en marknad eller en parkering (ibid.).

2.4.5 LÅNGSIKTIG DELAKTIGHET MED LANDSKAPETS SPECIALISTER

Flera författare har beskrivit metoder för att jobba med underifrånperspektiv inom planering av våra offentliga rum. Helena Mellqvist beskriver i sin avhandling *The connoisseur method: a study on long-term participation in landscape planning* (2017) en planeringsmetod som har likheter med det ovan beskrivna placemakingbegreppet där landskapets egna specialister får komma till tals. Denna metod kallar författaren för konnässörsmetoden. Landskapskonnässörer är människor som på ett eller annat sätt har skaffat sig en speciell relation till ett landskap. Det kan vara både människor som arbetar professionellt med landskapet i fråga eller människor som knutit en kontakt med landskapet genom att de dagligen vistas i det. De så kallade konnässörerna har utvecklat en värdebaserad och förkroppsligad relation till landskapet (Arler och Mellqvist 2015).

En viktig del i metodens utformning handlar om att vara närvarande i landskapet eller rummet som berörs. Att ha en dialog om platsen genom

att vara på den rent fysiskt menar Mellqvist och Arler överbygger en del av den problematik som annars kan uppstå i dialog med användare av ett rum. Författarna menar att konnässörerna har lättare att minnas och fokusera på vad de anser är viktigt i sitt landskap när de befinner sig i det. Att tillsammans röra sig i landskapet eller närvara i det kan också främja en god muntlig kommunikation mellan den som leder samtalet och konnässörerna själva, något som är viktigt för en fortsatt bra dialog. Planerarnas roll är att utarbeta förslag genom att utgå från de frågor och delar som konnässörerna har riktat mest strålkastarljus på under dialogen (Arler och Mellqvist 2015).

Att inkludera lokalbefolkningen i planeringsprocesserna på det vis som konnässörsmetoden förespråkar kan stärka människors känsla av tillhörigheten till platserna i deras närhet. Ett viktigt utfall av att arbeta med detta arbetssätt är att lokalbefolkningen kan känna att de själva är delaktiga i utvecklingen av sin hemmiljö och att planerarna och beslutsfattarna tar deras kunskap på allvar (ibid.).

FOKUS PÅ LÅNGSIKTIGHET

Att låta processerna med deltagande och dialog pågå långsiktigt är en av huvudidéerna med metoden som författaren även menar kan förenkla och göra planeringsprocessen smidigare (Arler och Mellqvist 2015).

Vikten av att låta dialogen inom planeringsprocesserna ta tid är något som även andra författare resonerar kring. Här finns motsättningar mellan önskan om- och effekterna av långsiktigt dialogarbete och strävan efter korta och snabba beslut inom planeringen. En av de mest påtagliga konflikterna och försvårande faktorerna i arbetet med att skapa ett genuint medborgarinflytande i planprocesserna menar Henecke och Khan ligger i att deltagandet ska gå hand i hand med de snabba och effektiva processerna som ofta önskas (Henecke och Khan 2002).

Problemet och motsättningarna mellan dialogarbete och effektivitet är något som författarna menar undanskymms. De tycker sig se en retorik som pekar på att dialog skulle ge en snabbare planprocess då inflytande i tidigare skeden skulle ha effekten att klagomål och missnöje kom in och fördröjer arbetet senare i processen. Detta anser de dock vara en skev bild och pekar istället på att effektivitet oftast ligger högre i hierarkin än medborgarinflytande i planprocesserna. Här lyfter de vikten av öppenhet och transparens där det redan från början klargörs vad som prioriteras. Att effektivitet i frågan om planprocesser oftast handlar om ekonomiska och tidsmässiga aspekter lyfter de som ytterligare ett problem och menar vidare att effektivitetsbegreppet borde breddas och innefatta kvalitetsfaktorer (Henecke och Khan 2002).

Människor med en stark känsla av tillhörighet och kunskap om en plats är ofta mer motiverade till att delta i hur platsen långsiktigt

förvaltas så länge de har förutsättningarna att påverka (Dempsey, Smith och Burton 2014). Att jobba mer långsiktigt med planeringen och i mindre steg menar även Blumner (2006) skulle ge städer mer utrymme för varierade funktioner och en annan tidshorisont.

2.5 ATT PLANERA FÖR TEMPORÄRA ANVÄNDNINGSMRÅDEN

För att kunna skapa ett diskussionsunderlag för hur planeringen av temporära användningsområden i våra offentliga rum kan uppstå kommer följande avsnitt att undersöka teorier kring temporärt användande av offentliga rum och hur och var de kan uppstå i våra städer. Här undersöks vilka faktorer- och förhållningsätt som kan vara viktiga att ha med sig i planeringen av temporära användningsområden.

2.5.1 DÄR TEMPORÄRA ANVÄNDNINGSMRÅDEN UPPSTÅR

Ett återkommande tema i litteraturen kring temporär landskapsarkitektur är påståendet om att temporära användningsområden inte sällan blir till genom att planerare använder sig av konceptet för att testa en idé på en plats (Lehtovuori och Ruoppila 2012).

Författarna till *Urban pioneers* beskriver vad de ser som skillnaden mellan att planera en yta för temporära- och permanenta funktioner. I vanliga fall går stadsplanering ut på att transformera en idé om ett projekt till en byggd struktur. För ägare och investerare såväl som för beslutsfattarna på platsen är det då viktigt att ha en upplevd kontroll över processen och försäkra sig om att idén och designförslaget ska kunna ge värde till platsen. Intresset för att göra glappet mellan planeringen och implementeringen så kort som möjligt brukar vara stort för att minska kostnaden eller störningar i planeringsprocessen (Overmeyer och Lauringer 2007).

I vissa fall planeras miljöer som temporära anläggningar men har sedan blivit kvar efter att allmänheten stridit för att få ha dem kvar. Som exempel lyfts allmänna parker där människor startat aktioner för att få behålla sina platser. Farhågan att temporära landskapselement ska förbli kvar och svåra att få bort har gjort att det idag hos vissa markägare vuxit fram en rädsla för att låta införa temporära funktioner på platser (Bishop och Williams 2012). Denna risk för negativa konsekvenser ger även Blumner exempel på och menar att den kritiska debatten om temporär användning av platser ofta handlar om just denna problematik (Blumner 2006).

Tomma ytor i städerna kan ha stor potential att fungera som platser för kreativa experiment om de tillåts och ges utrymme för detta, det menar Blumner (2006) som vidare menar att städerna måste utveckla nya sätt att hantera dessa ytor. Vikten av att låta ytor i våra städer stå tomma och därmed ha utrymme för att tas i anspråk för tillfälliga funktioner är något som fler författare poängterar. Blumners (2006)

resonemang liknar det som Olwig (2006) för kring Rådhusplatsen i Köpenhamn, där författaren menar att ytans ”*ingenting som är ett någonting*” ger den en styrka i att kunna tas i anspråk för tillfälliga, kreativa funktioner.

FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR TILLFÄLLIG LANDSKAPSARKITEKTUR

Panu Lehtovuori, professor i planeringsteori vid Tampere University och Sampo Ruoppila vid University of Turku beskriver i sin artikel *Temporary uses as means of experimental urban planning* (2012) att temporär landskapsarkitektur historiskt sett mest uppkommit i inofficiella planeringsprocesser och genom lokala initiativ men att det idag blir allt vanligare att platser med temporära funktioner integreras i- och blir till genom offentlig planering (Lehtovuori och Ruoppila 2012)

Lehtovuori och Ruoppila (2012) beskriver liksom författarna till boken *Urban pioneers* (Overmeyer och Lauringer 2007) att det är just ytor vid nedlagda industrier och hamnområden som hitintills varit mest förknippade med temporär landskapsarkitektur. Här menar författarna att attityden till temporära användningsområden för ytor har ändrats hos planerarna och politikerna de senaste åren (Lehtovuori och Ruoppila 2012).

Lehtovuori och Ruoppila (2012) har skiljt ut tre olika typer av platsförhållanden där temporär landskapsarkitektur går att finna. Dessa tre är; *urbana och centrala platser, platser som för tillfället är oanvända och platser som håller på att förlora sin betydelse*. Indelningen är generell och syftar till att visa på hur olika platser, beroende på förutsättningar och egenskaper skiljer sig i fråga om vilken typ av temporära funktioner som går att hitta där. De skiljer sig i fråga om användningsområde, flöde av människor, mening, utvecklingsperspektiv och slutligen vilket mål det temporära användandet av ytan kan ha. Sammanfattningsvis belyser deras sammanställning och indelning att platsens kontext och förutsättningar är av stor betydelse att ta hänsyn till inom planeringen av temporära funktioner på en yta.

Författarna till texten hävdar att centrala delar av våra städer har stora ytor där funktionen är definierad och kan upplevas förutbestämd samt svår att ändra på permanent. Som exempel lyfter de kulturhistoriska platser där det kan vara svårt att göra permanenta förändringar. Här kan temporära användningsområden ibland vara lättare att få till stånd för att öka användningen utan att göra bestående förändringar i miljön (Lehtovuori och Ruoppila 2012).

Med liknande resonemang beskriver författarna till boken *Urban pioneers* att många planerade, temporära strukturer i våra miljöer uppstår som en följd av att mer permanenta insatser skulle vara för kostsamma att genomföra på platsen (Overmeyer och Lauringer 2007).

Lehtovuori och Ruoppila menar att temporära strukturer i städerna ofta är lättare att genomföra när det kommer till regelverk än nya

permanenta insatser. Att införa temporära användningsområden på platser kan ha positiv effekt på det urbana livet men författarna vill samtidigt påpeka att införandet av temporära funktioner inte kan lösa samhällsproblem som ligger på en annan nivå (Lehtovuori och Ruoppila 2012).

STRATEGIER FÖR TEMPORÄR LANDSKAPSARKITEKTUR

Philipp Oswalt, Klaus Overmeyer och Philipp Misselwitz (2013) har undersökt potentialen av att använda ytor för temporära funktioner i ett antal europeiska städer (ibid.). Efter att ha konstaterat att temporära användningsområden länge funnits i våra städer ställer de sig frågan om det går att planera för temporära användningsområden och i så fall hur man kan dra lärdomar från privata initiativ. De menar att planerarens uppgift inte är att etablera företeelser utan skapa nya förhållanden för saker att kunna ske. Utifrån att ha studerat ett antal projekt har de tagit fram en strategi med sex olika sätt att belysa möjligheten att använda ytor för temporära funktioner. De benämner strategierna som följande (Fritt tolkat ur *Urban Catalyst*);

Möjliggöra –

Innebär att hålla staden öppen för folk att ta i anspråk och att ha icke-programmerade ytor för folk att komma med idéer kring. Denna strategi är det oftast staden som tillhandahåller.

Initiera –

Innebär att planerare, föreningar eller fastighetsägare utvecklar eller initierar strategier över kort tid för att skapa möjligheter och ramverk för att det ska kunna uppstå en mängd olika aktiviteter där initiativtagaren själv har fått påbörja arbetet.

Ta i anspråk–

Denna strategi har som syfte att skapa nya offentliga ytor som skapar rum för spontana sociala och kulturella sammanhang utanför de kommersialiserade ytorna i staden. Media spelar i denna strategi en viktig roll då det behöver skapas debatt för att väcka intresse.

Vägleda –

Innebär att användare och intresserade av miljön ges stöd för att skapa nätverk som kan verka för att skapa en plattform att gro på. Initiativet eller vägledningen kan komma både från privata aktörer eller myndigheter.

Ge form åt –

Innebär att när ett temporärt användande av en yta har varit lyckat så väcks en kritisk massa av folk som vill göra något mer av resultaten från det temporära användandet. Detta kan vara en strategi i att ge det temporära användandet en permanent struktur.

Utnyttja –

Kan vara på gott och ont. En strategi som innebär att användandet av en yta kan utnyttjas av en tredje part som har egna intressen eller utnyttjas som en spridningseffekt där temporärt användande ger goda

effekter för alla inblandade.

OVANA VID DENNA TYP AV PLANERING

Blumner menar att stadsplanerare är mer vana vid- och har fler verktyg för att jobba med långsiktig planering och att redskap för att skapa temporära användningsområden är en bristvara hos planerarna (Blumner 2006).

Författaren tycker sig inte se att det finns någon allmän process för hur implementeringen av temporära funktioner brukar gå till. När det sedan kommer till markägandet av det rum där de temporära funktionerna ska uppföras är ofta många aktörer inblandade vare sig det är en privat eller offentligt ägd yta. Det kan röra sig om aktörer som fastighetsägare, företag och kollektivtrafikföretag (ibid.).

Relationen mellan temporärt användande av en yta och samtida planeringsideal går enligt Blumner sida vid sida. Hon menar att strävan efter miljömässigt hållbar planering kan vara en del i uppkomsten av fler temporära användningsområden på ytor i våra städer. Att bygga tätt istället för att sprida ut är ett sådant exempel som kan ha lett till mer temporära funktioner i staden (Blumner 2006).

2.6 SAMMANFATTNING OCH SLUTSATSER

I kapitlet beskrivs hur tidigare planeringsideal av våra offentliga rum delvis har skapat städer som kan upplevas som statiska och funktionsseparerade (Svedberg 1988; Jacobs 2005). Planeringen för bilen har en del i denna utveckling men även andra faktorer har spelat in. Idag anses det viktigare att skapa offentliga rum med flexibla användningsområden och funktioner (Boverket 2019). Här kan den temporära landskapsarkitekturen och placemaking komma in och spela en viktig roll som ett sätt att utnyttja våra gemensamma ytor på ett mer flexibelt sätt och att skapa kontraster till det beständiga.

Idag finns det till skillnad från förr också större ambitioner om att involvera invånarna i planeringen av våra offentliga rum. I kapitlet beskrivs deltagande- och medskapande processer kunna gynna staden ur många perspektiv. Att låta människor som bor och använder stadens ytor vara delaktiga i planeringsprocesserna anses vara viktigt för att främja den sociala hållbarheten i våra städer på lång sikt (Förenta Nationerna 1987; Boverket 2017; Europarådet 2000).

Transparens och långsiktigt deltagande lyfts som två utav de viktigaste faktorerna att förhålla sig till i fråga om medskapande planeringsprocesser (Mellqvist 2017). I relation till temporärt användande kan långsiktighet som en del i planeringsprocessen tyckas vara svårt att tillämpa då projekt inom temporär landskapsarkitektur beskrivs vara just kortvariga och temporära. Här blir begreppet *långsiktig planering* en definitionsfråga. Används resultaten av de temporära användningsområdena för att förvalta och utveckla de offentliga rummen på längre sikt kan även dessa projekt ses som en del i en

långsiktig planering.

En av de metoder som lyfts i kapitlet är konnässörsmetoden vars grund består i att platsens specialister är med i planeringsprocessen, som ofta sker ute i landskapet tillsammans med exempelvis en landskapsarkitekt (Henecke och Khan 2002; Arler och Mellqvist 2015). Temporära användningsområden i våra städer kan tyckas vara svåra att planera ur ett långsiktigt perspektiv då det samtidigt, i litteraturen, framkommer att en av fördelarna med dessa temporära funktioner kan vara just att de går snabbt att initiera och genomföra som ett sätt att testa nya användningsområden på en yta (Lehtovuori och Ruoppila 2012).

Långsiktighet i detta sammanhang kan istället handla om att de temporära användningsområdena som uppstår på lång sikt kan stärka människors känsla av tillhörighet till platserna. Tas erfarenheterna från det temporära användandet med i en mer långsiktig strategi för de hur de offentliga rummen ska förvaltas kan de även omsättas till viktig kunskap om hur platsen kan utvecklas mer långsiktigt. Platsens specialister kan i detta fall vara de närboende och de som till vardags använt de ytor som fått temporära funktioner.

Som nämns i början av kapitlet tar det tid att lära känna en plats och våra offentliga rum är i ständig förändring genom att människor tar rummen i anspråk och gör dem till sina egna territorium (Kärholm 2005). Här framkommer också vikten av att låta våra gemensamma ytor vara öppna för att kunna tas i anspråk av olika människor med olika motiv och önskemål (Olwig 2006). Temporära användningsområden kan vara initierade av både planerare men också av människors privata initiativ. Här framkommer vikten av att skapa förutsättningar för temporära användningsområden. Planerarens roll är enligt bland andra (Blumner 2006; Oswalt, Overmeyer och Misselwitz 2006) att arbeta med att aktivera platser snarare än att reglera dem. I detta ingår att skapa nya förhållanden där temporära användningsområden kan uppstå.

SLUTSATSER FRÅN DET TEORETISKA RAMVERKET

- Att ta hänsyn till rummets kontext och förutsättning är av stor vikt vid planeringen för nya temporära funktioner (Lehtovuori och Ruoppila 2012)
- Planerarens roll är att skapa nya förhållanden för temporära aktiviteter att ske snarare än att etablera nya företeelser (Blumner 2006; Oswalt, Overmeyer och Misselwitz 2006)
- Intressanta ytor att initiera temporära användningsområden på lyfts av Lehtovuori och Ruoppila (2012) som *urbana och centrala platser, platser som för tillfället är oanvända och platser som håller på att förlora sin betydelse.*
- Att arbeta med medskapande processer och att bjuda in lokala aktörer och invånare i framtagandet av ytor för temporära använd-

ningsområden kan få människor att känna större tillhörighet till platsen (Arler och Mellqvist 2015).

- Se de erfarenheter som fåtts utav att ha testat temporära användningsområden som en viktig del i att långsiktigt planera och förvalta de offentliga rummen (Lehtovuori och Ruoppila 2012).
- Planerare har en viktig roll i att låta ytor hållas öppna för att tas i anspråk av olika människor med olika behov utav att använda och knyta an till platser (Kärrholm 2005; Olwig 2006). På dessa ytor finns också stora möjligheter att kunna skapa temporära- och varierande användningsområden.
- Att planera för mångfunktionella rum är också något som framhävs vara viktigt för att skapa flexibla städer där olika funktioner samsas på våra gemensamma ytor (Boverket 2019). Här kan temporära användningsområden fylla en viktig funktion och bidra till att offentliga rum får mer flexibla funktioner.
- Att låta lokala aktörer och användare av de offentliga rummen vara med och påverka temporära omvandlingar av ytor kan enligt litteraturen om placemaking öka närvaron av olika typer av människor i våra offentliga miljöer och samtidigt stärka den lokala identiteten. (Markusen och Gadwa 2010).

3.

REFERENS- OBJEKT

För att inhämta kunskap och erfarenhet från projekt där temporärt användande av offentliga rum i staden har ägt rum och genomförts undersöks i följande kapitel olika referensobjekt. Undersökningen av referensobjekten syftar på att inhämta erfarenhet och kunskap som kan komplettera det teoretiska ramverket och pilotprojektet. Referensobjekten även bidra med erfarenheter och kunskap att underbygga det program för planeringen av temporärt användande av offentliga rum som senare presenteras. Fokus har här legat på Stockholm Stad och Linköpings kommuns arbete med att temporärt skapa förutsättningar för nya funktioner i offentliga rum.

3.1 INTERVJU MED LISA MARKSTRÖM- LANDSKAPS- ARKITEKT LINKÖPINGS KOMMUN

En semistrukturerad intervju hölls med landskapsarkitekten Lisa Markström på Linköpings kommun den 14e oktober 2019. Syftet med intervjun var att få ta del av en verksam landskapsarkitekts erfarenheter av att ha arbetat med att tillfälligt skapa möjligheter för andra typer av aktiviteter att ta plats i ett offentligt rum i en kommunal planeringsprocess. Under intervjun samtalade vi om kommunens arbete med att ta fram den tillfälliga sommargågata som anlades i Linköping under sommaren 2019. Fokus under intervjun låg på inspirationskällor, målsättning, förarbete och respons från medborgare samt samarbeten mellan olika kompetensområden som uppstod under arbetet. Följande stycke sammanställer intervjun.

Lisa Markström arbetar som landskapsarkitekt på Linköpingskommun och var inför uppdraget med att ta fram en sommargågata nyanställd på kommunen. Projektet kom att bli ett av hennes första att driva och bestod till stor del av att projektleda och samordna arbetet. Kommunen hade innan Markström började jobba haft funderingar på att testa denna typ av landskapsarkitektur ett tag men ännu inte kommit till skott. Den största delen av arbetet med att ta fram en sommargågata bestod i att träffa inblandade aktörer, både interna och externa medan själva gestaltningsbiten kom att bli en relativt liten del förklarar Markström.

En inledande fas i arbetet var att välja ett rum i staden där de temporära användningsområdena skulle kunna bli aktuella att genomföra. Markström förklarar att den gata som kom att väljas ut valdes utifrån en analys över vilka gator som skulle kunna tänkas passa för ändamålet. I analysen berättar hon att kommunen utgick från exempel i Stockholm där bland annat korsande rörelser och flöden på platsen var en av de viktigaste aspekterna att förhålla sig till (Markström 2019).

Att just Storgatan kom att utses som en plats för anläggande av en sommargågata hade också att göra med att Tekniska verken i Linköping under sommaren 2019 skulle genomföra ett större grävarbete i gatan. Grävarbetet skulle komma att påverka den busslinje som i vanliga fall går längs med gatan och som då skulle utgöra ett hinder för att leda om trafiken på Storgatan. När det stod klart att busslinjen skulle vara tvungen att ledas om på grund av grävarbetet kändes gatan med ens mer självklar att testa konceptet på då den ur många andra perspektiv hade bra förutsättningar. Storgatan i Linköping har enligt Markström tät gångtrafik, många entréer till verksamheter och restauranger som samtidigt ska samsas med fordon för leveranser och kollektivtrafik. Dessa aspekter gjorde att gatan ansågs var intressant för att applicera en sommargata på (ibid.).

Kollektivtrafiken, som i vanliga fall går på Storgatan, leddes om och fick en tillfällig dragning längs med Drottninggatan. Här hade kommunen otur då en kraftig explosion under juni månad inträffade

på den intilliggande Hamngatan. En del av persontrafiken från den explosionsdrabbade gatan hänvisades då till den gata som busstrafiken letts om till vilket ledde till att det blev något större tryck på trafiken på Drottninggatan. Detta påverkade i sin tur framkomligheten för bussarna. Markström konstaterar att sådana här typer av omdirigeringar kan leda till en viss typ av känslighet i gatustrukturen (ibid.).

3.1.1 LINKÖPINGS SATSNING PÅ SOMMARGÅGATA

Reaktionerna och responsen på sommargågatans påverkan var enligt Markström sval från personbilstrafikanter. Detta tror hon beror på att framkomligheten för biltrafikanterna var relativt god men påpekar istället att reaktionerna varit starkare från gångtrafikanter som velat försvara gångutrymmet på sommargågatan. I ett citat beskriver Markström denna problematik:

”...gångtrafikanter eller cyklister har blivit irriterade på de biltrafikanter som kör där de faktiskt får köra. För det är ju ett gångfartsområde och har du ett ärende någonstans, eller att du bor där så har det ju varit okej att köra där vilket det ju alltid är att göra på Storgatan”... ”...Så det har ju varit lite av ett problem. Att folk vill försvara sommargågatan...”

Här reflekterar Markström kring sommargågatans utförande och tror att det skulle vara nödvändigt att förtydliga vilka hierarkier som gäller mellan de olika trafikslagen som får förekomma på en sommargågata om de ska genomföra ett likande projekt i framtiden. Vägmarken och skyltar för gångfartsområden fanns på Storgatan men Markström tror att dessa aspekter skulle kunnat förtydligas och lyfter det faktum att alla kanske inte vet vilka trafikregler som gäller på en gångfartsgågata.

Responsen från näringsidkare som hade verksamheter längs med sommargågatan har enligt Markström varit övervägande positiv. Speciellt positiv respons beskrivs komma från de restauranger och caféer som längs med gatan valde att komma ut med sin servering på sommargatan. Verksamheter som däremot hade sina entréer i anslutning till det grävarbete som Tekniska verken utförde var mer skeptiska till sommargågatan. Här menar Markström att det är svårt att avgöra vad som faktiskt orsakade denna problematik (ibid.).

3.1.2 DIALOG I PLANERINGSPROCESSEN I LINKÖPING

Kommunen genomförde ingen dialog med invånarna i staden inför genomförandet av sommargatan. Däremot genomfördes dialogmöten och informationsmöten med de näringsidkarna finns på gatan vid två tillfällen innan genomförandet. För att i efterhand ta reda på vad invånarna hade för tankar kring sommargatan genomförde kommunen en enkätundersökning i samband med Linköpings stadsfest som anordnades i slutet av sommaren.

En kommunikationskanal som Linköpings kommun använder sig

av är den kanal de kallar för ”*Linköpingsförslaget*”. Här kan stadens invånare komma med förslag via ett digitalt formulär. Förslag som hamnar i ”*Linköpingsförslaget*” går sedan att rösta på och efter att ett antal röster är uppfyllda måste kommunen ta upp frågan på sitt bord. Sommargågatan var ett projekt initierat av kommunen men ett förslag och önskemål om att göra sommargågatan till ett permanent inslag i stadsbilden kom i efterhand in till ”*Linköpingsförslaget*”. Detta förslag mottogs av kommunen och vid utvärderingen av arbetet utredde de frågan om att göra sommargatan till ett återkommande inslag.

Under intervjun lyftes frågan om dialogens verkliga genomslagskraft och vikten av transparens inom dialogen. I denna fråga menar Markström att vi som planerare har en viktig roll att vara tydliga med vilket syfte en eventuell dialog har och att under hela planeringsprocessen vara transparenta med ändamålet och i kommunikationen.

3.2 EXEMPEL FRÅN STOCKHOLM OCH LINKÖPING

En annan stad som under ett par års tid arbetat med att skapa utrymme för temporära funktioner och aktiviteter på gator och torg är Stockholm stad. Där har projektet Levande Stockholm pågått sedan 2015 och fokuserat på att levandegöra stadens offentliga gator och torg både under sommar- och vintermånaderna. Satsningen har inneburit att sommargågator, sommartorg och pop-up parker har genomförts under sommarmånaderna maj till september. Under vintermånaderna, december till februari har liknande projekt anordnats för att levande göra staden även under vintern (Stockholm Stad, online 2019).

En sommargågata är anpassad för fotgängare och fordon får inte köra med en högre hastighet än gångfart eller med annat ändamål än att korsa gatan. På sommargågator råder även parkeringsförbud och förare av fordon måste väja för fotgängare. Undantag från dessa regler finns då exempelvis sjuktransporter eller varuleveranser har behov att köra och stanna på gatan (Transportstyrelsen, online 2019-03-04, [2019-10-21]).

I samband med detta har trafiknämnden i Stockholm tagit fram riktlinjer för sommargågator och sommartorg. Där listas ett antal faktorer som enligt dem bör tas hänsyn till vid valet av plats för denna typ av temporära funktioner och användningsområden på en gata eller ett torg. Nedan presenteras en tabell med en tolkning av dessa riktlinjer.

3.3 STOCKHOLMS STADS KRITERIER FÖR VAL AV PLATS TILL SOMMARGÅGATA OCH SOMMARTORG:

<i>Kollektivtrafik</i>	<i>Cykeltrafik</i>	<i>Utryckningsfordon</i>	<i>Parkering</i>	<i>Biltrafik</i>	<i>Angöring & leverans</i>	<i>Målpunkter</i>
<p>Buss med hög turtäthet ska ej gå på sommargågatan. Vid ett sommartorg får gärna en hållplats finnas i närheten.</p> <p>Linjetrafikerad busstrafik kan ledas om tillfälligt om goda alternativa vägar finns och tidtabellen ej påverkas.</p> <p>På ett sommartorg ska ej linjebussar gå men busshållplats i närheten är att föredra.</p> <p>Spårvagn ska ej finnas på gatan eller torget. Hållplats i närheten av torg passar bra.</p>	<p>Cykelstråk för pendling ska ej finnas på en sommargågata men gärna ligga i anslutning till sommartorg.</p> <p>Huvudstråk för cykeltrafik kan finnas på sommargågata beroende på utformningen och dimensionerna av gatan.</p> <p>På ett sommartorg gäller att samma platsspecifika förhållanden måste utvärderas men en cykelbana över den tillfälliga ytan anses inte lämpligt.</p>	<p>Nej, primära utryckningsvägar ska ej vara varken sommargågator eller sommartorg.</p>	<p>Befintlig parkering längs med en sommargågata måste kunna stängas av tillfälligt med undantag för parkeringar för rörelsehindrade.</p> <p>Gällande sommartorg är riktlinjerna något lösare och uttrycker att parkeringar bör kunna tas bort tillfälligt.</p>	<p>Genomfartsvägar för normal biltrafik måste kunna ledas om. Detta gäller för både sommargågata och sommartorg.</p> <p>Tung trafik får ej förekomma.</p>	<p>Behovet ska vara litet. För boenden längs med en sommargågata ska angöringsbehovet kunna tillgodoses.</p>	<p>De målpunkter som finns ska kompletteras med nya.</p>

Tabell 1. Kriterier för val av plats för sommargågata och sommartorg i Stockholm Stad. Fritt tolkat ur Riktlinjer för sommargågata och sommartorg, trafiknämnden, Stockholm Stad 2016. Tabell och tolkning av författaren, oktober 2019.

Stockholms stads trafiknämnd resonerar i sina Riktlinjer för sommargågata och sommartorg (2016) att relationen mellan gående och fordon måste vara sådan att antal gående förväntas vara större än andel fordonstrafik. Detta för att det ska finnas tillräckligt mycket folk på gatan för att kunna skapa folkliv. För att skapa folkliv på en gata som ursprungligen domineras av fordonstrafik och saknar folkliv krävs enligt trafiknämnden stora insatser. På gator med tät fordonstrafik lämpar sig därför inte införandet av en tillfällig gågata då det inte räcker att sänka hastigheten på fordonen till gångfart för att få gatan att upplevas attraktiv (Stockholm Stad, trafiknämnden 2016)

Markström förklarar i intervjun att kommunen tog stor hänsyn till rörelsen och flödet på gatan i val av plats för sommargågatan i Linköping. Kommunen resonerade att gatan skulle ha diagonal rörelse från den ena sidan till den andra så att korsande flöden uppstår (Markström 2019). På liknande sätt motiveras gågatans förekomst i trafiknämndens riktlinjer för Stockholm stad. De skriver att behovet av korsande gångtrafik bör vara stort och att det längs med en väg som ska utgöra en sommargågata bör finnas olika typer av målpunkter. Målpunkter beskrivs kunna vara exempelvis restauranger och butiker.

En sommargågata har sedan som syfte att skapa fler målpunkter för vistelse och aktiviteter (Stockholm Stad, trafiknämnden 2016).

3.4 SAMMANFATTNING OCH SLUTSATSER

Erfarenheterna och kunskapen från referensobjekten kommer från miljöer där ytor som i vanliga fall domineras av fordonstrafik tillfälligt har getts utrymme och förutsättningar för fler och andra typer av funktioner. Här skulle arbetet gagnats av att även undersöka andra typer av rum i staden som inte fokuserat på hur tillfällig trafikreglering på sommargångator kan se ut och fungera. Vissa av erfarenheterna är dock mer generella och går att applicera vid temporär landskapsarkitektur även i annan kontext än den som rör trafikreglering.

I kapitlet beskrivs hur det vid genomförandet av sommargågatan i Linköpings kommun var viktigt att målpunkterna inte enbart skulle bestå av kommersiella hållplatser utan även ge utrymme för ytor där folk kunde vistas utan krav på konsumtion. En målsättning var att skapa variation i gaturummet. (Markström 2019). Detta är något som går igen även inom riktlinjerna för Stockholm Stad som beskriver att de tillförda målpunkterna gärna ska komplettera de befintliga (Stockholm Stad, trafiknämnden 2016). Både Markström och Stockholms stads riktlinjer resonerar att restauranger som tillfälligt flyttar ut sina serveringar i gatan anses vara positiva inslag som kan förstärka den stadsmässiga känslan (Stockholm Stad, trafiknämnden 2016; Markström 2019).

Tillgänglighetsaspekten är alltid viktig att uppmärksamma vid förändringar i våra offentliga rum. I riktlinjerna för Stockholm Stad beskrivs sommargångator gynna barn, äldre och funktionsvarierades rörelsemönster då fordonstrafiken måste väja för gående och anpassa hastigheten till gångfart (Stockholm Stad, trafiknämnden 2016).

I arbetet med sommargågatan i Linköping var tillgänglighetsaspekten en prioriterad fråga som kommunens tillgänglighetsexpert var involverad i. Markström beskriver till exempel att de lät trottoarerna vara helt fria från möbler och föremål för att inte försvåra orienteringen för synnedsetta (Markström 2019).

Vad gäller gestaltningen av platser som tillfälligt får en sänkt hastighetsgräns är det viktigt att förutom med skyltning även markera den sänkta hastigheten med möblering och placeringen av vegetation. En gata som är lång och rak signalerar och bjuder in till höga hastigheter (Stockholm Stad, trafiknämnden 2016). Just en sådan gata, lång och rak, är den som Linköpings kommun arbetade med som sommargågata. Här beskriver Markström att det under arbetet med utformningen av sommargågatan fanns både utmaningar och kvaliteter att arbeta med. Att Storgatan är lång och rak med långa siktlinjer som kan ses som en kvalitet, men för att öka nyfikenheten längs med den linjära gatan och därmed också sänka hastigheten fick hon fundera på hur möblerna skulle ställas för att uppnå detta syfte. De platsspecifika avvägningarna är något som både Markström och riktlinjerna för Stockholm Stad återkommer till (Markström 2019).

Parkeringsfrågan är en annan uppgift att lösa vid införandet av tillfälliga sommargåtor. Som beskrivs i tabellen på sidan 37 anser Stockholm Stad att antal parkeringar i gångfartsområde ska hållas nere för att inte generera mer trafik eller uppmuntra människor att köra bil i de områden som har gestaltats för annan vistelse med lägre hastigheter. Parkeringar för rörelsehindrade utgör undantag (Stockholm Stad, trafiknämnden 2016).

Vid anläggandet av sommargågatan i Linköping beskriver Lisa Markström att de arbetat mycket med cykelparkeringen och att kommunens trafikingenjörer varit inblandade för att jobba med frågan. Markström förklarar att de under sommargågatans tidsram tog bort en stor cykelparkering och att processen som föranledde förflyttningen av cykelparkeringarna medförde en viss irritation hos invånare som brukar ställa sin cykel där. Hon understryker vikten av att informera om denna typ av förändringar som sker i våra offentliga rum där temporära funktioner och användningsområden implementeras. Cykelparkeringen togs bort för att ge mer utrymme för andra vistelseytor så som sittplatser och istället infördes två nya cykelparkeringar vid entréerna till sommargågatan som en markör för att ställa eller leda cykeln och hellre gå (Markström 2019).

Ytterligare en gemensam punkt som både Stockholms Stads riktlinjer och Markström lyfter i frågan om gestaltningen av gatan gäller att skapa kontrast och ge gatan nytt liv (Stockholm Stad, trafiknämnden 2016 och Markström 2019). Att öka attraktiviteten och få invånarna att känna en stolthet över sin stad (Markström 2019). Stockholm Stad menar att arbetet med kontraster i gaturummet, både i fråga om gestaltning och vilka aktiviteter som uppmuntras gör att platsen kan upplevas som ett positivt tillskott och öka folklivet (Stockholm Stad, trafiknämnden 2016).

SLUTSATSER FRÅN REFERENSOBJEKTEN

Slutsatserna från referensobjekten delas in i aspekter som rör målsättningen med de temporära projekten och erfarenheterna från att ha utvärderat de projekt som genomförts.

REFERENSOBJEKTENS MÅLSÄTTNINGAR

Här listas de punkter som under intervjun med Markström (2019) och i materialet från Stockholm stad (2016) kom fram som målsättningar med genomförandet att skapa temporära användningsområden på sommargåtor och sommartorg.

- Upplevelse

Att skapa nya upplevelser i det offentliga rummet och ge en ny bild av vad staden och en gata kan vara visade sig vara en av målsättningarna med arbetet i både Linköping (Markström 2019) och Stockholm stad (2016).

- Kontraster:

Att skapa kontraster i stadsbilden, exempelvis att arbeta med att skapa småskalighet där det saknas men även att skapa kontraster mellan offentliga rum för konsumtion och offentliga rum där man får vistas utan krav på konsumtion lyftes i båda referensobjekten som studerades (Markström 2019; Stockholm stad 2016). Här framhövdes även att konst, kultur, möblering och färgsättning kan ha en viktig roll som kontrastverkande element i de temporära projekten (Markström 2019).

- Lärande

Linköpings kommun hade även pedagogiska ambitioner med sin sommargågata. Här arbetade kommunen med att nå ut med FN:s globala hållbarhetsmål vilket var ett beslut som var antaget av kommunfullmäktige. Informationen kring målen fanns på möblerna på gatan (Markström 2019).

- Mångfunktionalitet

Att skapa okodade rum med utrymme för olika typer av funktioner och att främja ett mångfunktionellt gaturum var något som framhövdes vara viktigt i intervjun i Linköping (Markström 2019).

- FÖP:en

Att följa den fördjupade översiktsplanen för en levande innerstad som fokuserar på stadens attraktivitet, identitet och att skapa en stad att vara stolt över (Markström 2019).

ASPEKTER OCH FÖRHÅLLNINGSSÄTT

Här listas slutsatserna kring vilka aspekter och förhållningsätt som i referensprojekten visade sig vara viktiga att ha i åtanke då offentliga rum ska ges temporära användningsområden.

- Utnyttja halvöppna dörrar

Vid val av plats för anläggande av en sommargågata eller annan typ av temporär landskapsarkitektur kan andra tillfälligheter dras nytta av, exempelvis grävarbetet som skedde på Storgatan i Linköping (Markström 2019).

- Uppmärksamma känsligheten i staden

Att stänga av gator och leda om trafik kan leda till ett känsligare gatunät som exemplet vid explosionen i Linköping under sommaren 2019 (Markström 2019).

- Tydliggöra vilka förändringar som sker

Då trafiksituationen tillfälligt förändras är det viktigt att kommunicera och tydliggöra vilka förändringar som sker för att undvika irritation hos de som ska samsas om ytan. I detta fall mellan gångtrafikanter, cyklister och biltrafikanter. Det är även viktigt att berätta att projektet är temporärt och hur länge det avser att pågå (Markström 2019).

- Kommunicera

Fånga upp reaktioner från medborgarna. Linköpings kommun frågade inte vad invånarna ville ha på sommargågatan men arbetade med att fånga upp eventuella reaktioner och oro vilka i efterhand togs med i analysen av projektet (Markström 2019).

- Ge utrymme för olika typer av aktiviteter

Att arbeta med att skapa kontraster i det offentliga rummet, både vad det gäller den rumsliga uppfattningen och skalan men även i frågan om vad det offentliga rummet möjliggör för typ av aktiviteter. Detta skapar ett gaturum med plats för olika intressen och behov (Markström 2019; Stockholm stad 2016).

- Ta hjälp av andra experter

Ta hjälp av de specialister som den specifika platsen kräver. Exempelvis trafikingenjörer, kommunikatörer, tillgänglighetsexperter, driftansvariga och personer specialiserade på frågor om markupplåtelse (Markström 2019).

4.

PILOTPROJEKT

TEMPORÄRA FUNKTIONER PÅ EN PARKERINGSYTA

I det här kapitlet beskrivs det pilotprojekt som kom att genomföras på en parkeringsyta i Norrköping under kulturnatten den 28:e september 2019. Avsikten med pilotprojektet var att genomföra ett projekt där arbetet kunde få erfarenhet av att tillfälligt ge ett offentligt rum utrymme för andra funktioner och aktiviteter än de som i vanliga fall förekommer. Projektet genomfördes i en liten skala och syftade till att ge underlag till uppsatsen att arbeta vidare med och att förankra arbetet i en konkret planeringssituation. Syftet var också att möta Norrköpingsbor för att ta del av deras tankar och idéer kring denna typ av rum i staden. Här beskrivs projektets framväxt, projektplatsens historia och kontext. Slutligen redogörs för de tankar och idéer som kom in från besökare under kvällen. Detta kapitel utgör inga slutsatser till programmet på samma sätt som kapitel 2 (Teoretiskt ramverk) och kapitel 3 (Referensobjekt). Däremot bidrar erfarenheterna till diskussionen och tillämpningen av programmet som redovisas i nästkommande kapitel.

4.1 PILOTPROJEKTET OCH IDÉN BAKOM AKTIVITETEN

Idén om att under en kväll tillfälligt göra om parkeringen vid Olai kyrkogata uppkom under ett möte med en av kommunens planarkitekter under våren 2019. Kommunen hade då länge velat förändra parkeringens funktioner och utformning men inte landat i hur. Parkeringen är en relativt stor, kommunalt ägd parkeringsyta som ligger i anslutning till St Olai kyrkan i centrala Norrköping. Parkeringen tangerar viktiga promenadstråk, cykelleder och ligger mitt i innerstadens rutnät (se figur 2). På detaljplanen är parkeringen markerad som parkmark (Norrköpingskartan, interaktiv karta, online 2019) men utnyttjas idag som en asfalterad parkeringsyta där personer främst från kommunen och en intilliggande skola för Komvux och SFI-undervisning parkerar. Ett nybyggt, intilliggande parkeringshus vid det så kallade Nya torget med drygt 150 parkeringsplatser invigdes 2017 och kommunen strävar efter att flytta så mycket som möjligt av markparkeringarna till de nya parkeringsplatserna under mark (Landskapsarkitekt, Carolina Olsson, Norrköpings kommun, uppstartsmöte 2019-09-02).

En av anledningarna till att marken på parkeringen vid St Olaikyrkan i dag inte utnyttjas som parkmark är att det för några år sedan (2014) genomfördes en geoteknisk markundersökning på platsen som visade att det finns gravrester och arkeologiska fynd under mark (Jonsson och Duncan 2014). Detta gör att det skulle bli ett stort och kostsamt arbete att gräva upp asfalten och göra permanenta förändringar på platsen (Landskapsarkitekt, Carolina Olsson, Norrköpings kommun, uppstartsmöte 2019-09-02).

Jag och stödgruppen från kommunen träffades första gången på parkeringen under maj månad 2019 för att prata om ytan där parkeringen finns. Då spånade vi på idéer kring vad som skulle kunna hända på ytan och när det i så fall skulle ske. Planarkitekten la fram idén om att göra något under den internationella ”park(ing) day”-dagen. En dag i september då privatpersoner och ideella organisationer tar parkeringsplatser i anspråk och gör om dem till fritt tolkade parker.



Foto 1. Fotografi på parkeringsplatsen där pilotprojektet anordnades. I bakgrunden syns St Olofskolan där Komvux och SFI-undervisning sker.

Denna idé skrotades eftersom datumet för denna dag krockade med andra aktiviteter och att vi istället kom på att Kulturnatten den 28:e september skulle kunna vara ett bättre alternativ där vi drog nytta av att mycket folk förväntades vara ute och röra sig förbi parkeringen.

När jag formulerat för mig själv hur jag skulle kunna koppla mitt kommande exjobb till denna idé fortsatte vi att arbeta med planen på att göra ett event under kulturnatten. Jag fick kontakt med kommunens Natur- och byggrupp, bestående av ett arbetslag som bland annat specialtillverkat möbler som står på olika platser i kommunens offentliga parker och gatumiljöer. De kunde hjälpa mig att ta fram möbler och tillverka enklare, specialgjorda grejer till eventet. Det var de som kom att tillverka *Idéträdet* (se foto 5, s. 51) som folk fick hänga upp sina nedskrivna idéer på och även ordna fram stora parkbänkar och fikabänksbord. Utöver möblerna fick jag även låna växter från kommunens växthus. Här fick jag hjälp av kommuns trädgårdsmästare att plocka ihop ett antal urnor och broräckeslådor med sommarblommor som hade tagits in för hösten men ännu inte hunnits komposteras. Utöver dessa kunde de även bistå med några mindre träd. Dessa element fick utgöra möblerna för eventet.

Ett par möten med stödgruppen föranledde aktiviteten och vi kom fram till att jag skulle få hjälp av en annan landskapsarkitekt på kommunen med några timmars planeringstid och uppbackning under själva eventet den 28:e september. Den medverkande landskapsarkitekten som hade tid och möjlighet att ställa upp var Linnéa Wallertz som vid tillfället för projektet jobbat på Norrköpings kommun under cirka ett års tid.

För att uppmuntra till annan aktivitet än den som gick ut på att lämna förslag och idéer under kvällen hade jag och *stödgruppen* från kommunen kommit fram till att vi skulle ha någon typ av lekutrustning på plats. Därför fick Natur- och byggavdelningen också i uppdrag att tillverka ett sluttande bollplank (se foto 2, s. 50) som skulle stå på parkeringen under eventet. Vi köpte kriter till asfalten och hittade målarfärger på loppmarknad som vi föreställde oss att de yngre besökarna, men även vuxna, kunde få måla sina idéer med.

De lösa lekelementen bestod av tråklossar i olika färger plus bilar och båtar som Natur- och byggavdelningen hade tillverkat till ett tidigare projekt där en av kommunens andra landskapsarkitekter arbetat med att införa lösa- och mobila lekredskap i stadens lekpark. Budgeten för eventet under kulturnatten var avsatt från stadsbyggnadskontoret och var 10 000 kronor. I budgeten ingick förutom kostnaden för de byggda möblerna även utkörning av möblerna och växterna plus enklare fika som vi bjöd på under kvällen.

För att få möjlighet att vara på parkeringen fick vi ta kontakt med företaget som har hand om uthyrningen av p-platserna på parkeringen. Vi ville hyra sex platser mellan fredag eftermiddag och måndag morgon för att möjliggöra transporten av sakerna. Möblerna och växterna kunde bara köras ut och hämtas under ordinarie arbetstider

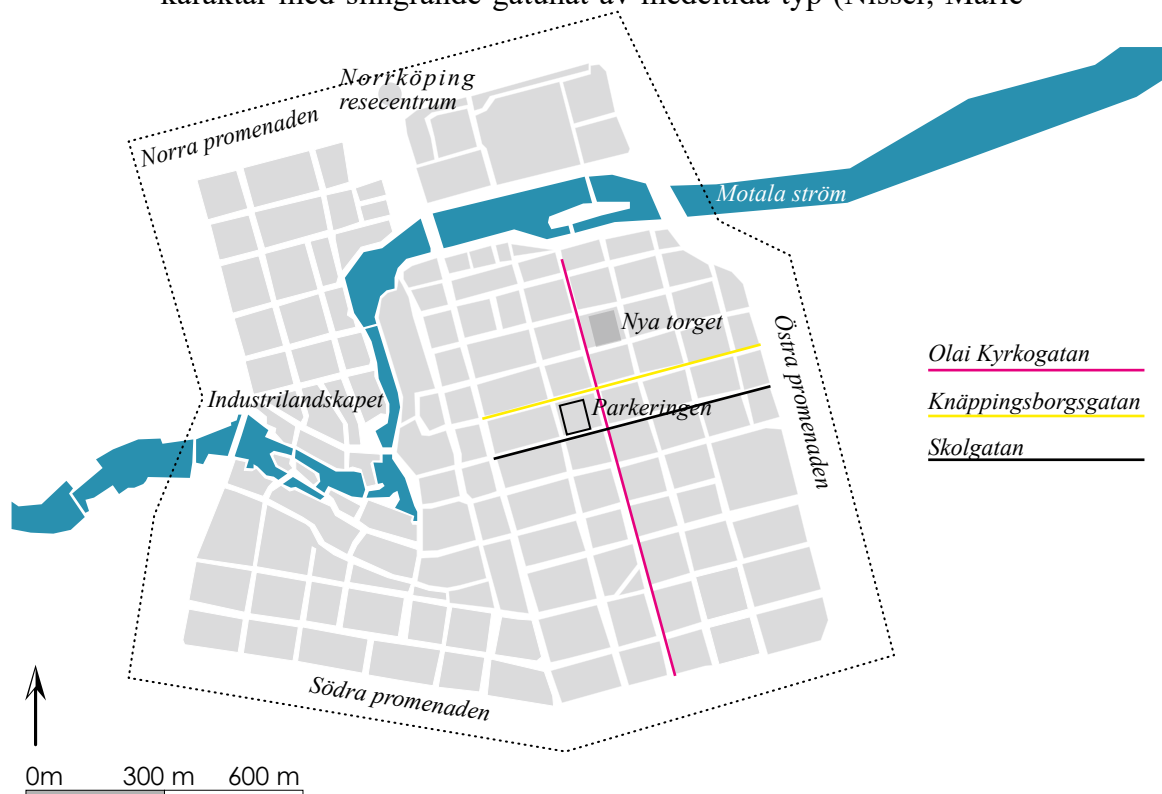
för personalen på Natur- och byggavdelningen och växthusen vilket inte möjliggjorde att sakerna endast kunde stå där under lördagen. Här stötte vi först på lite patrull eftersom parkeringen inte kunde tas i anspråk på vardagar då vissa av platserna var abonnerade under ordinarie arbetstid för bland annat den intilliggande skolan. Vi kom undan problemet genom att köra ut möblerna sent på fredagseftermiddagen och hämta dem tidigt på måndag morgon.

4.2 PLATSENS KONTEXT OCH BAKGRUND

Olai kyrkogata ligger i centrala Norrköping och löper rakt genom innerstadens typiska gaturutnät, från strömmen i norr till Södra promenaden i söder (se figur 2). Ungefär i mitten av gatan ligger den för pilotprojektet berörda parkeringsplatsen intill St Olaikyrkan. Parkeringsplatsen angränsar till Knäppingsborgsgatan i norr och Skolgatan (se figur 2) i söder och är på detaljplan markerad som parkmark men utnyttjas idag som asfalterad parkeringsplats då en arkeologisk utredning från 2014 visade att marken innehåller fornlämningar från 1600- och 1700 talet (Norrköpingskartan, interaktiv karta med information om gällande detaljplan 2019; Jonsson och Duncan 2014).

Den arkeologiska undersökningen utfördes av Stiftelsen Kulturmiljövård på uppdrag av Norrköpings kommun då kommunen planerade en ombyggnad av St Olofsskolans gård.

Norrköpings gatu- och kvartersstruktur har i stort sett legat oförändrad sedan mitten av 1600-talet då den tydliga rutnätsplanen upprättades. Dessförinnan hade Norrköpings plan en helt annan karaktär med slingrande gatunät av medeltida typ (Nisser, Marie



Figur 2. Karta över Norrköpings innerstad med Olai kyrkogatans parkering i mitten. Kartunderlag: © Norrköpings kommun 2019



Figur 3. På bilden ovan syns en karta från 1879. Här syns hur den dåvarande kyrkogården sträcker sig ut över dagens parkeringsytan.

Kartkälla: © Norrköpings kommun 2019, Historisk karta © Norrköpings kommun, Lundgren



Figur 4. Bilden ovan visar dagens utbredning av kyrkogården vid St Olai kyrkan samt utbredningen av dagens parkering.

Kartkälla: © Norrköpings kommun, ortofoto © Lantmäteriet 2019

1976, refererad i Jonsson och Duncan 2014, s.11).

Då gatunätet i de centrala delarna av staden inte förändrats avsevärt i tal om struktur har kvarteret där St Olai kyrkan idag ligger legat relativt oförändrat sedan dess.

Nuvarande kyrkobyggnad invigdes år 1767 (Svenska kyrkan, online 2019) efter att föregående kyrka fått rivras på grund av omfattande sättningsskador (Jonsson och Duncan 2014). Den kyrka som då revs hade anor från början av 1600-talet men det finns belägg för en kyrka redan från 1350-talet inom området men då med en placering strax söder om nuvarande.

På kartor från början av 1700-talet ges intrycket att kyrkogården breddade ut sig över den nuvarande parkeringsplatsen, över Olai kyrkogata och även upp över Knäppingsborgsgatan.

Utifrån kartmaterialet sett så är det någonstans mellan 1810 och 1848 som det bildas en väg genom kyrkogården, den nuvarande Olai kyrkogatan (se figur 3 & 4). Tidigare hade Olai kyrkogatan varit uppdelad i Södra kyrkogatan söder om kyrkogården respektive Norra kyrkogatan norr om kyrkogården (Jonsson och Duncan 2014).

Kyrkogården där parkeringsplatsen idag ligger slutade att användas som kyrkogård i och med att en ny begravningsplats vid Matteuskyrkan öppnades år 1811. Då fick kyrkogården där parkeringen i dag ligger en mer parklik karaktär med planteringsbäddar och gångvägar (se figur 3). I början av 1900-talet invigdes St Olofskolan (idag Komvux och SFI-undervisning) och kyrkogården omvandlades då till skolgård (Jonsson och Duncan 2014).

Rapporten som utfördes 2014 visade att ytan för parkeringen berördes av äldre grav- och bebyggelse lämningar. Sammanlagt dokumenterades 160 gravar på platsen men troligen sträcker sig siffran långt över det (Jonsson och Duncan 2014).

4.3 OBSERVATIONER FRÅN PILOTPROJEKTET

De lösa elementen var något som vi under kvällen upptäckte var väldigt populära bland barn som besökte platsen. Klossarna byggdes det flitigt med och de andra träleksakerna föreställande olika fordon var också populära. En liten tjej omkring 3–4 år tog en båt och letade upp en vattenpöl på parkeringen som fick agera hav. Många barn började bygga med klossarna, åka med båten, köra tågen och möblera om bland grejerna.

Några av kvällens tidigaste besökare, ett gäng med killar i 9-10 års åldern kom cyklande in på parkeringen och frågade vad båten som vi hade med oss kostade. Jag svarade att man fick låna båten men att den inte var till salu. Sedan såg de istället bollplanket och frågade om man fick spela. Därefter kastade de sina cyklar åt sidan och började kasta en stund. När jag sedan visade dem kritorna till asfalten som vi hade med oss började de rita upp egna linjer för vilket avstånd man fick stå och kasta bollen från.

Jag frågade vad de skulle vilja göra mer på en sådan här yta i staden men egentligen hade de redan visat vad de ville göra genom att cykla fritt, kasta bollar och rita på asfalten. Aktiviteter som annars inte förekommer här. Efter en stunds betänketid kom de ändå på ett par saker till som de hade kunnat tänka sig att göra utöver detta och sa de att de skulle vilja ha cykelbanor, skateplatser, studs mattor, karuseller och kunna köra fejk bilar.

Över lag blev det tydligt att barn som besökte ytan var bra på att ta initiativ till att ta rummet i anspråk och interagera med de föremål som fanns att tillgå.

Många besökare frågade om växterna var till salu och var intresserade av vad det var för sorts växter. I vissa av dem fanns skyltar för att folk själva skulle kunna titta vad det var. Några började prata om sina egna hemmaodlingar och balkonger medan andra påpekade att de generellt önskade mer grönt i staden. Fler träd var en återkommande önskan speciellt från de som visade sig bo i närheten och hade parkeringen som vy från sina fönster. Nyligen sågades ett par stora, döda almar ner i parkeringens norra hörn. Detta var inget som lyftes men en av besökarna påpekade att hon önskade mer återplantering när det byggdes nytt och träd fick ryka med.

En allmän önskan om mer grönska, skugga och variation av växter gick även att läsa sig till på de lappar som hängdes upp i *idéträdet*.

Idéträdet som natur- och byggruppen tillverkat fick sammanlagt tjugoan lappar upphängda i sina grenar under kvällen. Dessa redovisas i nästkommande avsnitt.

Vissa besökare var mer intresserade av att prata och ville inte skriva någon lapp. Deras kommentarer försökte jag istället anteckna i efterhand. En del hade önskemål eller synpunkter som sträckte sig bortom de temporära användningsområdenas tema och vill istället önska större saker så som en ny klätterhall eller en botanisk trädgård

i Norrköping. Att Norrköpings kommun har en relativt stark identitet kring sina parker tycker jag mig kunna se i vissa kommentarer och flertalet besökare hade positiva kommentarer kopplade till den för staden kända kaktusparken intill stationen. Kommunen hade under samma dag som kulturnatten ägde rum delat ut gratis stampelargoner från sommarens plantering där och vissa besökare nämnde att de varit där eller att de uppskattade kommunens engagemang kring parkmiljöerna.

Ett besökande gäng som var märkbart insatta i planeringsfrågor hade synpunkter och önskemål angående sin egen närmiljö kopplat till vad de önskade få hjälp med från kommunen. De berättade att de bor i ett område där ett odlingsprojekt startats av en enskilt driven person i staden, en kvinna som de beskriver jobbat mycket med stadsodling och integrationsprojekt i Norrköping. De förklarar att det utanför deras kvarter finns en stor obebyggd grön plätt som det bedrivits odling på men att det haltat av anledningen att vattenlogistiken varit dålig. Att de kan odla bygger på att någon i närområdet låtit dem dra slangar från hens uttag. Här önskar de att kommunen skulle kunna ställa upp med någon typ av vattenlogistik, en enkel vattenpost eller liknande hade gjort odlingsverksamheten mer självgående menar de. De menar att relativt små medel från kommunen skulle kunna hjälpa folk att utnyttja platser med temporära funktioner på enklare sätt. Som i det här fallet med odlingen.

4.4 SAMMANSTÄLLNING AV IDÉER FRÅN SAMTAL MED BESÖKARNA

Efter kulturnatten sammanställdes och kategoriserades alla kommentarer som kom in i en lista som presenteras nedan. Därefter försökte jag bena ut och se vilka underkategorier av önskningar som uppkom under kulturnatten. Följande kategorier har jag identifierat;

Lek och aktivitet

Speciellt bland barn önskades fler ytor där det skulle finnas utrymme för lek. Specifika önskningar var bland annat studs mattor, platser för skate, lekland och sandlådor. Även en av de äldre besökarna uttryckte en önskan om fler lekfulla miljöer för vuxna invånare. Hen föreslog stora, eventuellt mobila brädspel eller schackspel i staden.

Utöver idéer och aktiviteter som handlade om renodlad lek kom synpunkter på avsaknaden av badplatser i staden. Minst två personer som jag talade med under kvällen uttryckte en önskan om centrala badplatser och tyckte att det var lite beklagligt att en stad med så mycket omkringliggande vatten inte lyckats få till en central badplats. Andra idéer som faller under denna underkategori är tillfälliga gym och klätterväggar. Även vila kan kategoriseras som en aktivitet. Här fanns önskningar om fler sittmöjligheter och vilstolar.

Byteshandel och cirkulärt tänk

Idéer om moduler för matlagning, byteshandel av kläder och böcker och andra tillfälliga stationer för människor att mötas vid fanns på några av lapparna.

Grönska, odling och biologisk mångfald

Över lag fanns det många önskningar som hade med träd att göra. En kvinna pratade om vikten av att plantera nya träd när gamla tas bort och uttryckte en oro för att staden skulle bli mindre grön när det byggs tätare. Trädens skuggande egenskaper framhölls också som viktig av flertalet personer. På någon lapp lyftes önskan om mer växter som lockar till sig insekter och är omtyckta av bin. Även bi-odling stod med som en punkt.

Utsmyckning, konst och belysning

Under kategorin utsmyckning, konst och belysning kom idéer in angående tillfälliga installationer, experimentell konst, mysig belysning och tillfälliga utomhusscener för musik. Här kom även idéer in om att skapa någon typ av vinterträdgård eller möjlighet att få ta del av kommunens växter även på vintern.

4.5 INSAMLADE KOMMENTARER FRÅN IDÉTRÄDET

”Central swimmingpool (eller annan central badmöjlighet)

Hundparkeringsburar med lås

Gratis kollektivtrafik sparar pengar och miljö

Något vettigt med Strömsholmen”

”Sittplatser!

Picnicmöbler

Gräs - träd ->Skugga”

”Skuggskydd för soliga dagar

Belysning

Sand (leka i)

Små hus att leka i

Båt eller bil. Typ fordon.”

”Gräs och planteringar

Sittplatser

Fruktträd

Vatten

Skugga (parasoll, träd och spaljér) ”

”Cityodling, gemensam odling för allmänheten.

Lekplats. för små barn 0–1 år

Bi-odling!”

”Träd! Så viktigt.

Mindre hårdgjort och mer grönt.

Skogsbad i stan.

Man ska inte behöva ta sig ut från stan. Bilen har tagit alldeles för mycket plats, dags för människan att ta tillbaka.”

”Mobila antikonsumtionsmoduler”

”Moduler och flyttbara möbler och leksaker”

Mobila andra moduler.

Lekplatser för äldre, inte bara barn vill leka.

Logistiska lösningar att kunna rotera i kommunen.

Kanske hälsostationer där man kan testa sitt blodtryck.”

”Stora brädspel

Schackspel.

Stora kostymer och utklädande, interaktiva spel där man själv kan vara spelpjäs.”

”Mat i stan! Receptmontrar där man kan dela vegetariska recept.

Kanske att man kan laga mat i stan och få smakprover av mat med lågt koldioxidutsläpp.”

”Ett tillfälligt lekrum/lekplats med större leksaker som cyklar och andra hjulleksaker som skulle åka runt till olika områden i Norrköping”

*”Att klättra i betongrör, på stegar med mjukt underlag.
Rotation, springkarusell, roterande skivor etc.
Vatten, markfontäner och vattenpumpar.
Balans; sitträcken, bom att gå på, roterande markkula.
Sitta; Viloplatser i skiftande utformning.”*

*”Leklandet fast utomhus. Hoppa studs matta, springa runt.
Klätterväggar och rutschkanor.”*

*”Vilstolar för oss äldre.
Bra och mysig belysning.
Sand även för oss äldre är trevligt”*

*”Bind ihop kyrkan och skolan med en grön yta.
Mycket grönska!
Många träd!!
Örtagård!!!”*

*”Grönt. Växter som är bra för insekter, djur och människor.
Sittplatser. Blommor”*

*”Botanisk trädgård.
Ny klätterhall.
Park med tillfällig konst och kafé.
Musikscen.”*

*”Pigga upp tråkiga fasader med fasadmålningar!
Genom konstprojekt skapa mer trygghet som projektet ”ljusare stad”
i Katrineholm”*

*”Ljusinstallationer eller spotlights, upplyst område som gör det
trevligt och tryggt att gå där. Exempelvis vid strömmen, folkparken
eller Vasaparken.*

”Utomhysgym som är mer inbjudande och tillåtande för alla, även om man inte är supertränad. Lätt att förstå utrustningen tex. motionscykel eller andra enkla maskiner. Inte bara chinsstänger osv.

”Mer överraskande experimentell konst, grönska och mötesplatser som är öppet sent intill natten. ”

”Vi skulle vilja kunna vara i kommunens orangerier även på vintern, för att få se träden som står ute i till exempel kaktusparken även då! Växthus är trevligt på vintern. ”

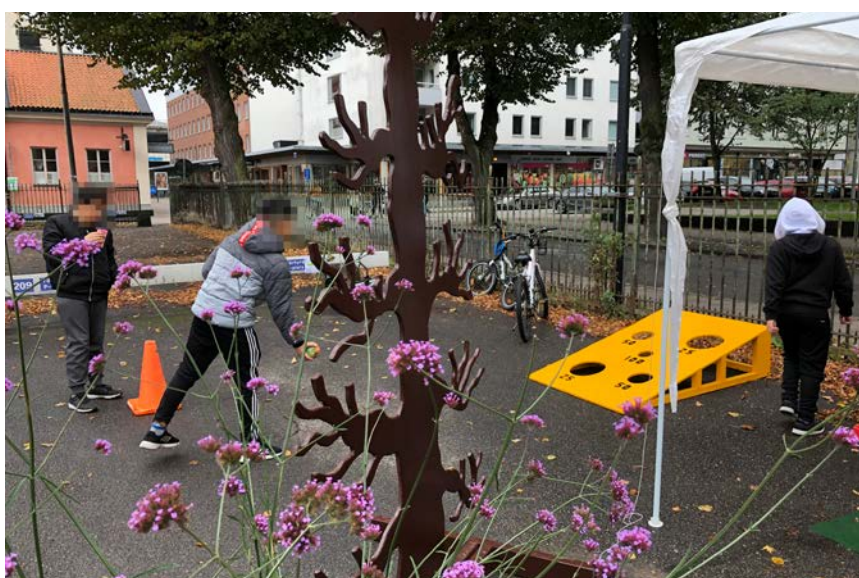


Foto 2. De lösa elementen och lekredskapen blev snabbt populära element som användes av både barn och vuxna under kvällen.



Foto 3. Överdimensionerade möbler var utplacerade på parkeringen och blev en rastplats för föräldrar till lekande barn.



Foto 4 & 5. Färgkritorna användes av de äldre barnen men även vuxna. På bilderna ovan visas ett av de motiv som växte fram på asfalten under kvällen.



Foto 5 & 6. Idéträdet som natur- och bygggruppen byggt till projektet fylldes under kvällen med idélappar. Kommentarererna från lapparna redovisas under rubriken "Inslamade kommentarer från idéträdet". På fotografiet till höger visas en asfaltmålning som växte fram under idéträdet.



Foto 7. I bakgrunden av fotografiet syns St Ola kyrkan. I framgrunden syns den hoppåge som någon ritade med kritor på asfalten.

5.

PROGRAM

FÖR TEMPORÄRA ANVÄNDNINGSSOMRÅDEN I OFFENTLIGA RUM

I det här kapitlet redovisas det program som tagits fram för fortsatt arbete med att initiera temporära användningsområden i offentliga rum. Slutsatserna som underbygger programmet bygger på erfarenhet och kunskap som inhämtats i tidigare kapitel. I slutet av kapitel 2 (Teoretiskt ramverk) och kapitel 3 (Referensobjekt) sammanfattas de slutsatser som inhämtats till de faktorer- och förhållningsätt som underbygger programmet. Erfarenheter från kapitel 4 (Pilotprojektet) bidrar också till diskussionen och analysen över platserna som programmet testas att tillämpas på. Här redovisas också de inventeringar och platsanalyser som utifrån programmet och Stockholms stads riktlinjer för sommargångator (2016) genomfördes på tre platser med olika karaktär i Norrköping. Detta för att pröva hur programmet skulle kunna användas på olika platser i Norrköpings kommun.

5.1 PRESENTATION AV PROGRAMMET

Det teoretiska ramverket och referensobjekten som framförts i arbetets föregående delar ligger delvis till grund för- och underbygger det program för temporär landskapsarkitektur och temporära användningsområden i offentliga rum som presenteras i följande kapitel. Programmet delas in i tre olika underrubriker som riktar fokus på *förhållningssätt i planeringsprocessen, förutsättningar i rummet och gestaltningen av rum med temporära funktioner*. Erfarenheter och kunskap från pilotprojektet bidrar sedan med underlag till diskussionen när programmet testas att tillämpas på ett antal platser i Norrköpings kommun.

5.2 PROGRAMPUNKTER

FÖRHÅLLNINGSSÄTT I PLANERINGSPROCESSEN

- Planerarens roll är att skapa nya förhållanden för temporära aktiviteter att ske snarare än att etablera nya företeelser (Blumner 2006; Oswalt, Overmeyer och Misselwitz 2006)
- Att arbeta med medskapande processer och att bjuda in lokala aktörer och invånare i framtagandet av ytor för temporära användningsområden kan få människor att känna större tillhörighet till platser (Arler och Mellqvist 2015).
- Se de erfarenheter som fått utav att ha testat nya temporära användningsområden som en viktig del i att långsiktigt planera och förvalta de offentliga rummen (Lehtovuori och Ruoppila 2012).
- Låt lokala aktörer och användare av de offentliga rummen vara med och påverka temporära omvandlingar av ytor i staden. Det kan enligt litteraturen om placemaking öka närvaron av olika typer av människor i våra offentliga miljöer och samtidigt stärka den lokala identiteten. (Markusen och Gadwa 2010).
- Att förhålla sig till de mål som finns i den fördjupade översiktsplanen är viktigt även vid temporär landskapsarkitektur. I referensobjektet i Linköpingskommun handlade dessa mål om strävan efter att skapa en levande innerstad med fokus på stadens identitet och attraktivitet (Markström 2019).
- Ta hjälp av de specialister som planeringen av den aktuella platsen kräver. Exempelvis trafikingenjörer, kommunikatörer, tillgänglighetsexperter, driftansvariga och personer specialiserade på frågor om markupplåtelse (Markström 2019).
- Planerare har en viktig roll i att låta ytor hållas öppna för att tas i anspråk av olika människor med olika behov av att använda och knyta an till platser (Kärrholm 2005; Olwig 2006). På dessa ytor finns också stora möjligheter att kunna skapa temporära och varierande användningsområden.

FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR TEMPORÄRT ANVÄNDANDE

- Ta hänsyn till rummets kontext och förutsättning vid planeringen för

nya temporära funktioner och användningsområden (Lehtovuori och Ruoppila 2012)

- Intressanta ytor att initiera temporära användningsområden på lyfts av Lehtovuori och Ruoppila (2012) som *urbana och centrala platser, platser som för tillfället är oanvända och platser som håller på att förlora sin betydelse*.
- Arbeta med att utnyttja halvöppna dörrar. Vid val av plats för anläggande av temporär landskapsarkitektur kan andra tillfälligheter dras nytta av, exempel på detta lyfts i referensobjektet i Linköpings kommun där ett grävarbete delvis påverkade valet av plats för sommargågata (Markström 2019).
- Uppmärksamma känsligheten i staden vid införandet av temporära användningsområden. Att stänga av gator och leda om trafik kan leda till ett känsligare gatunät som exemplet vid explosionen i Linköping under sommaren 2019 (Markström 2019).

GESTALTA FÖR TEMPORÄRA ANVÄNDNINGSMRÅDEN

- Planera mångfunktionella, okodade rum för att skapa flexibla offentliga rum där olika funktioner kan samsas på våra gemensamma ytor (Boverket 2019; Markström 2019). Temporära användningsområden kan fylla en viktig funktion och bidra till att offentliga rum får mer flexibla funktioner.
- Arbeta med att skapa nya upplevelser i det offentliga rummet och ge en ny bild av vad staden och en gata kan vara. Detta visade sig vara en av målsättningarna med arbetet i både Linköpingskommun (Markström 2019) och Stockholm stad (2016).
- Arbeta med att skapa kontraster i stadsbilden. Detta kan exempelvis handla om att arbeta med att skapa småskalighet där det saknas men även att skapa kontraster mellan offentliga rum för konsumtion och offentliga rum där man får vistas utan krav på konsumtion. Dessa exempel lyftes i båda referensobjekten som studerats. Här framhövdes även att konst, kultur, möblering och färgsättning kan ha en viktig roll som kontrastverkande element i de temporära projekten (Markström 2019; Stockholm stad 2016).
- Att arbeta med pedagogiska mål som en del av den temporära funktionen i ett offentligt rum kan enligt Linköpings kommuns modell vara ett sätt att nå ut med FN:s globala hållbarhetsmål (Markström 2019).
- Tydliggöra vilka förändringar som sker på en yta med temporära användningsområden. Då trafiksituationen tillfälligt förändras är det viktigt att kommunicera och tydliggöra vilka förändringar som sker för att undvika irritation hos de som samsas om ytan (Markström 2019).
- Det är viktigt att kommunicera att projektet är temporärt och hur länge de avser att pågå (Markström 2019).
- Kommunicera med- och fånga upp reaktioner från medborgarna. Linköpings kommun frågade inte i förväg vad invånarna ville ha på

sommargågatan men arbetade med att fånga upp reaktioner som i efterhand togs med i analysen av projektet (Markström 2019).

- Ge utrymme för olika typer av aktiviteter. Arbeta med att skapa kontraster i det offentliga rummet, både vad det gäller den rumsliga uppfattningen och skalan men även i frågan om vad det offentliga rummet möjliggör för typ av aktiviteter. Detta skapar ett gaturum med plats för olika intressen och behov (Markström 2019; Stockholm stad 2016).

5.3 TILLÄMPNING AV PROGRAMMET

I följande avsnitt presenteras tre olika, offentliga rum i Norrköpings kommun som under diskussion med stödgruppen från kommunen lyftes fram som intressanta ytor att undersöka i fråga om att införa temporära funktioner och användningsområden på. Platserna som lyftes och diskuterades är utav olika karaktär och har olika förutsättningar i form av exempelvis läge i staden, flöde av människor, omkringliggande verksamheter och trafiksituation. Gemensamt för ytorna som analyseras är att de är belägna i de centrala delarna av staden, något som även litteraturen framhäver vara av intresse vid val av ytor för att initiera temporära användningsområden på (Lehtovuori och Ruoppila 2012) (se figur 5 för platsernas läge i staden).

Platserna användes sedan i arbetet som utgångspunkt för att undersöka hur programmet för temporära användningsområden skulle kunna användas i olika urbana miljöer i Norrköping. De tre platserna består utav ett torg, en trafikerad bro och en yta för parkering.

På varje yta genomfördes först en inventering inspirerad av Stockholms stads riktlinjer för sommargångator och sommartorg (2016). Här undersöks den befintliga trafiksituationen, eventuell påverkan av befintliga utryckningsvägar, parkeringsplatser, mänsklig närvaro, angörings- och leveransplatser och till sist befintliga målpunkter. Detta för att undersöka vad eller vilka aspekter som kan vara viktiga att ta hänsyn till vid införandet av temporära aktiviteter på ytor som i vanliga fall fyller andra funktioner.

Programmet för temporära användningsområden i offentliga rum användes sedan för att analysera och testa hur ytorna i staden skulle kunna användas för andra typer av funktioner än de som finns där i dagsläget. I analysen av platserna diskuteras vilka programpunkter som skulle vara intressanta och relevanta för den aktuella platsens typ och sammanhang. Analysen utgår från motiven under respektive under rubrik i programmet; *förhållningssätt, förutsättningar och gestaltning av temporära användningsområden*. Analysen och diskussionen kring slutsatserna bygger även på platsbesök där jag undersökt vilka närliggande verksamheter som finns, rumsligheten, möbleringen och vilken typ av rörelse som finns på platsen. Planeringsdokument så som den *fördjupade översiktsplanen för industrilandskapet* (Norrköpings kommun 2006) och *översiktsplanen för Norrköpings kommun* (2017) har också bistått med material och kunskap om platserna till analyserna.

5.4 NORRKÖPING – EN ÖVERSIKT

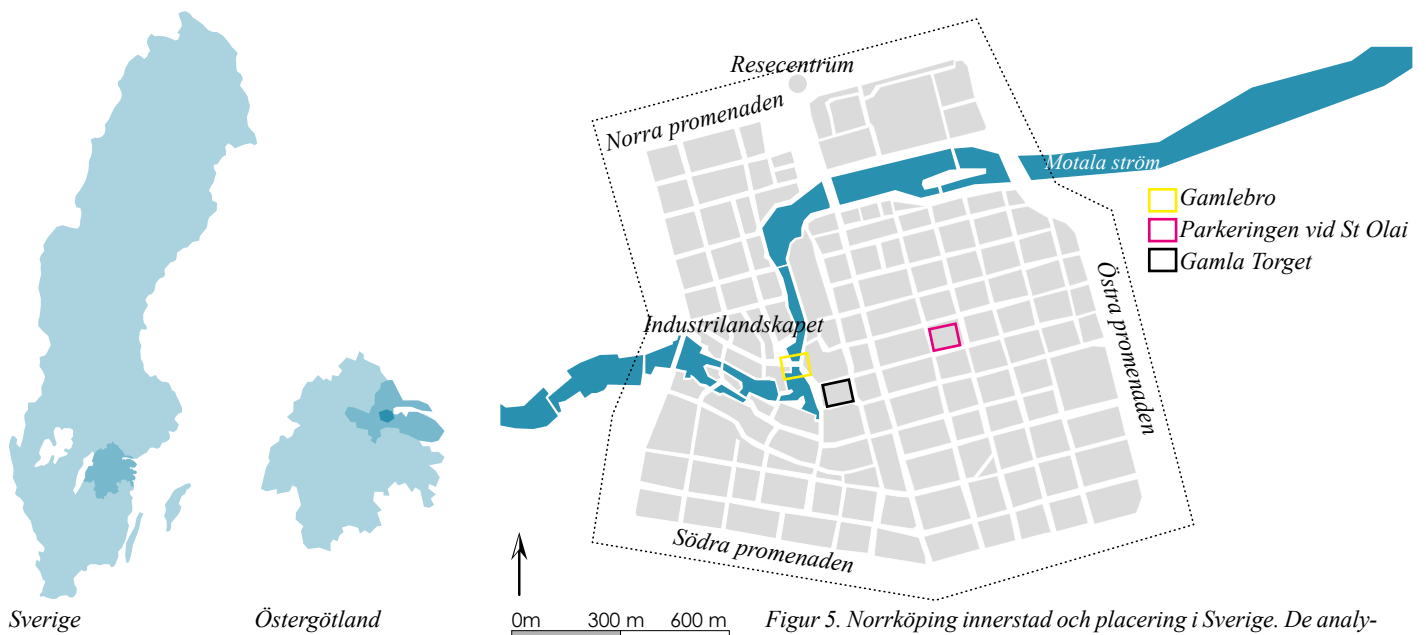
För att ge en kort introduktion till staden som arbetet utgår från och en kontext till de ytor där programmet testas presenteras först en kort översikt kring Norrköpings historia.

Norrköping har en lång historia som sträcker sig till medeltiden då staden började växa fram längs med den för stadsbildens karaktäristiska Motala ström. Strömmen möjliggjorde att vattenkraft kunde nyttjas till industrier och staden var länge en framträdande industristad där textilproduktion och pappersindustri låg i fokus (Malmberg 1984). Så sent som på 70-talet lades de sista textilindustrierna ner i Norrköping (Stadsinspektionen 2018).

De gamla industrilokalerna utgör idag en del av det område som kallas Industrilandskapet. Efter att industrierna lagts ner på 70-talet beslutades att lokalerna skulle få nya funktioner och fyllas med andra typer av verksamheter (Upplev Norrköping, online u.å.). Dessa byggnader fylls idag med kultur, museer, caféer och restauranger men också andra verksamheter så som kontor. Linköpings universitet huserar också sitt Campus Norrköping i några av dessa gamla textilfabrikslokaler (Upplev Norrköping, online u.å.).

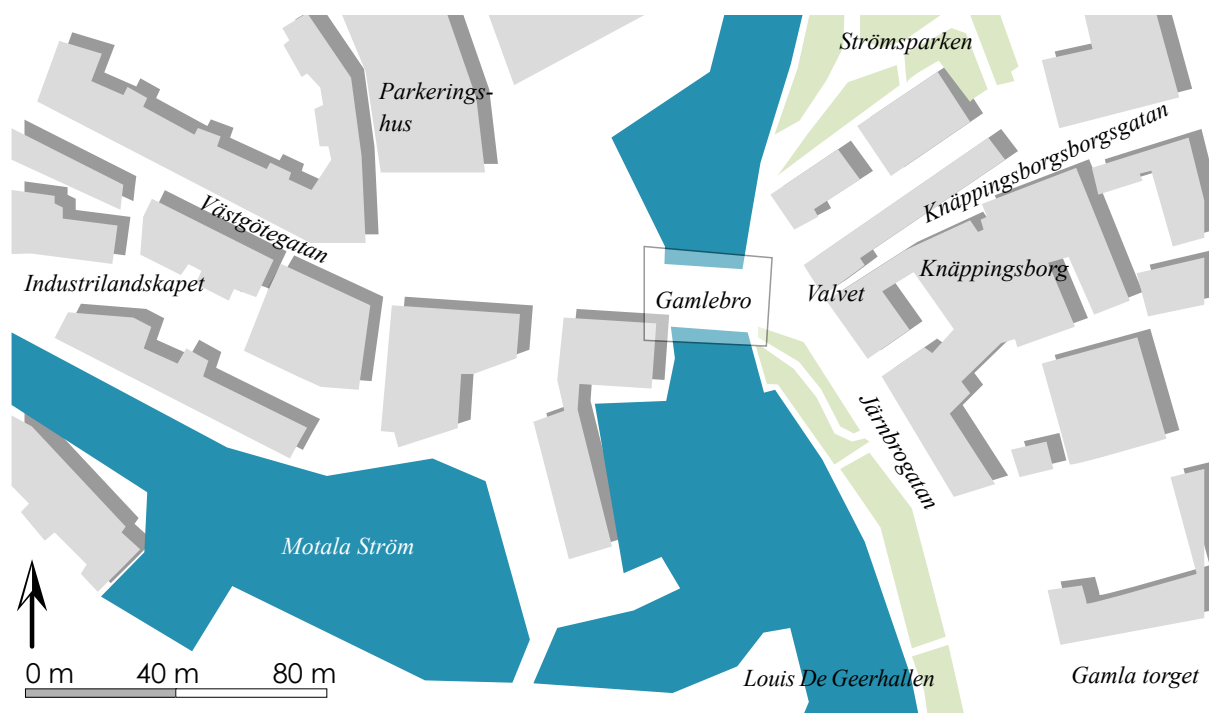
Södra promenaden, Östra promenaden och Norra promenaden är utöver Motala ström och Industrilandskapet karaktärsbildande för Norrköpings stadsbild (Stadsinspektionen 2018). Promenaderna omsluter stadskärnans rutnät och består av boulevarder med planterade lindar (egen observation).

Idag anses Norrköping vara en aktiv kulturstad där också flera centrala myndigheter så som SMHI har sina huvudsäten (Malmberg 1984). Staden uppmärksammas ofta för sin unika stadsbild och miljöer kring Industrilandskapet (Upplev Norrköping, online u.å.; Stadsinspektionen 2018)



Figur 5. Norrköping innerstad och placering i Sverige. De analyserade platsernas läge i Norrköping.

Kartunderlag: © Norrköpings kommun 2019



Figur 6. På kartan ovan syns Gamlebros placering i förhållande till närliggande målpunkter och kontext i staden. Kartunderlag: © Norrköpings kommun, ortofoto © Lantmäteriet, 2019

5.5 GAMLEBRO

Det första offentliga rummet att inventera och analysera kom att bli Gamlebro. Bron är en av de mest centrala broarna i Norrköpings industrilandskap som leder över Motala ström. Bron har anor från medeltiden och var den första bron som byggdes i staden (Malmberg 1984). Bron tar vid i slutet av Västgötegatan som enligt den fördjupade översiktsplanen för Industrilandskapet beskrivs vara en historisk gata med karaktär från de äldsta delarna av Norrköping (Norrköpings kommun 2006). I översiktsplanen för staden som antogs i juni 2017 beskrivs Västgötegatan utgöra ett särskilt viktigt stråk för gångtrafik att utveckla och förbättra. Gångstråk i anknötning till Motala ström anses också vara viktiga ur en rekreativ synvinkel (Norrköpings kommun 2017). Västgötegatan och området omkring är präglade av svängda gaturum med omkringliggande kvarter och det går att ana spår från den medeltida stadsstrukturen. I övrigt är innerstaden starkt präglad av ett strikt rutnätsmönster.

Vyerna från Gamlebro beskrivs i den fördjupade översiktsplanen vara extra betydelsefulla och karaktäristiska för staden (se foto 8 & 9). Den som står på bron och blickar söderut får en nära kontakt med det forsande vattnet och en vy ut mot Louis de Geerhallen (se foto 8). Även utblicken norrut beskrivs i den fördjupade översiktsplanen som en särskilt viktig utblick mot strömmen, strömsparken och de mäktiga industribyggnaderna som tornar upp sig längs med vattnet (se foto 9) (Norrköpings kommun, 2006).

5.5.1 INVENTERING AV GAMLEBRO

Kollektivtrafik & biltrafik	Cykeltrafik	Utryckningsfordon	Parkering	Mänsklig rörelse & flöde	Angöring & leverans	Målpunkter
<p>Begränsad kapacitet för biltrafik enligt den fördjupade översiktsplanen från 2006 (Norrköpings kommun 2006)</p> <p>Inga busslinjer eller spårvagnar går över bron.</p>	<p>Ej separerad från annan trafik eller gångtrafikanter.</p> <p>Cykeltrafiken är relativt tät.</p> <p>Enligt den fördjupade översiktsplanen från 2006 bör det arbetas fram lösningar för hur cykeltrafiken ska säkras och kunna kopplas till det valv som leder in på Knäppingsborgsgatan (Norrköpings kommun, 2006), se foto 11.</p>	<p>Gamlebro utgör ingen primär utryckningsväg enligt den rapport som tekniska kontoret lät göra åt kommunen 2010 (Norrköpings kommun 2010).</p>	<p>Det finns inga parkeringsplatser på bron.</p> <p>Ett parkeringshus med infart i anslutning till bron påverkar trafiken och gör den tätare vissa tider på dygnet.</p>	<p>Relativt stort flöde av människor då stråket över bron fungerar som en viktig länk mellan olika målpunkter.</p> <p>Stråket över bron är bland annat en viktig länk för folk som är på väg till -eller från sina arbetsplatser i industrilandskapet.</p>	<p>På Gamlebro finns inget behov av angöring eller leverans. Däremot kantas Västgötegatan (förlängning av bron) av verksamheter med stort behov av angöring och leverans vilket påverkar trafiken på Gamlebro.</p>	<p>Företag och arbetsplatser</p> <p>Industrilandskapet</p> <p>Universitetsområdet</p> <p>Knäppingsborg</p> <p>Café och restaurangverksamheter</p> <p>Museer</p> <p>Konsert- och kongresshuset Louise de Geer</p> <p>Motala ström som rekreativområde</p>

Tabell 2. Kriterier för val av plats för sommargåta och sommartorg i Stockholm Stad. Tabellen är fritt tolkad ur "Riktlinjer för sommargåta och sommartorg", trafiknämnden, Stockholm Stad 2016. Tabell och tolkning av författaren, oktober 2019. Används här som grund för att inventera förutsättningar för tillfällig landskapsarkitektur på Gamlebro.

5.5.2 ANALYS OCH SLUTSATSER AV PROGRAMMET KOPPLAT TILL GAMLEBRO

Enligt Stockholms stads riktlinjer för val av plats till sommargåta eller sommartorg skulle Gamlebro ur många perspektiv kunna fungera väl som en yta för att testa och införa nya temporära användningsområden. Utifrån inventeringen och tabellen finns inga indikeringar på större hinder så som stora behov utav angöring eller leverans Gamlebro utgör inte heller någon primär utryckningsväg. Däremot



Foto 8. Utblickarna från Gamlebro är unika och strömmens forsande då är ständigt närvarande. I bakgrunden syns konsert- och kongresshuset Louise De Geer.



Foto 9. Vy från Gamlebro. Längs med strömmen finns välanvända promenadstråk som leder under bron och till höger i bild, bakom tegelhuset ligger den välanvända Strömsparken.

måste införandet av temporära funktioner ta hänsyn till befintliga flöden av gång- och cykeltrafik och fordonstrafik. De befintliga målpunkterna är många i anslutning till bron och skulle kunna tas till vara på vid införandet av temporära funktioner på ytan.

I översiktsplanen från 2017 finns Västgötegatan, som en fortsättning av bron utpekad som ett viktigt stråk att utveckla och förbättra för gångtrafikanter. Detta kan anses vara ett argument för att arbeta med att förbättra och öka vistelsevärdena för gångtrafikanter även på Gamlebro. I programmet framhävs vikten av att förhålla sig till politiskt förankrade styrdokument så som de mål som står uttalade i den fördjupade översiktsplanen. Att området kring Motala Ström även anses vara betydelsefulla ur rekreativ synvinkel kan ytterligare förstärka argumenten för att använda Gamlebro som en yta för temporära användningsområden.

Intelligande verksamheter och aktörer i området skulle kunna ha intresse av att delta- och medverka i temporära aktiviteter på bron. Att låta lokala aktörer och användare av de offentliga rummen få vara med och påverka de temporära omvandlingarna i staden framhävs också kunna förstärka den lokala identiteten på en plats i en utav programpunkterna (Markusen och Gadwa 2010). Exempelvis skulle caféer och restauranger i närheten kunna vara intresserade av att flytta ut delar av sin verksamhet till bron. Denna typ av verksamheter finns både i Knäppingsborg och längs med Västgötegatan. Tillfälliga utställningar eller samarbeten med närliggande museer och kulturverksamheter



Foto 10. Brett gaturum med separerad gångbana och körbana. Separering mellan cykeltrafik och annan fordonstrafik saknas. Fotot visar bron i riktning mot Västgötegatan. Det breda gaturummet möjliggör att flera funktioner skulle kunna rymmas på ytan.



Foto 11. Fotot visar bron i riktning mot Järnbrogatan. Längst bak i fotot syns den gula byggnaden med Swartens valv som leder in mot Knäppingsborgsgatan.



Foto 12. Gamlebro, en av stadens första broar som leder över Motala ström. Stråken längs med strömmen anses ha rekreativa värden i staden.

är andra möjliga aktörer som skulle kunna vara intresserade av att medverka för att skapa temporära användningsområden kopplat till sina verksamheter på bron. Att involvera dessa, som platsens specialister skulle vara ett viktigt hänsynstagande vid arbetet med att skapa utrymme för temporära funktioner på ytan. Här finns stora möjligheter att skapa kontraster till de befintliga aktiviteterna genom rumskapande möblering och att möjliggöra för att stanna upp och vistas på bron vilket också framhävs i programmet (Markström 2019; Stockholm stad 2016). Att ta hjälp av närliggande konst – och kulturverksamheter skulle också kunna gagna platsen och få fler människor att ta del av den konst och kultur som finns i området. I programmet framhävs vikten av att främja funktioner i de offentliga rummen som människor kan ta del av utan krav på konsumtion (Markström 2019; Stockholm stad 2016). I pilotprojektet blev det också tydligt hur människor som besökte platsen var vana vid att funktioner i våra offentliga rum kostar pengar att ta del utav och en slutsats från detta var att offentliga rum som är fria att ta del utav utan krav på konsumtion kan vara en bristvara.

Då Gamlebro är en trafikerad yta skulle antagligen någon typ av trafikreglerande åtgärder behöva genomföras för att platsen skulle kunna ges andra, temporära användningsområden. I programmet framhävs vikten av att i sådana fall vara tydlig med kommunikationen om vilka regler som gäller. Detta för att undvika irritation hos de som ska samsas på ytan (Markström 2019).

Rummet behöver en skala anpassad för människan för att bjuda in till att stanna upp och kunna ta del av de unika utblickarna. De identitetsskapande vyerna som karakteriserar bron skulle kunna lyftas fram genom att skapa rum att stanna upp på. Det breda gaturummet möjliggör att fler aktiviteter än de som ryms på platsen idag skulle kunna få plats på bron.

Idag är gaturummet på bron kodat för bilar och skulle kunna utformas på ett sätt där fler funktioner kunde samsas utan att koda dem för ett visst syfte.

I programmet uppmärksammas även vikten av att ta hänsyn till rummets kontext och förutsättningar för nya temporära funktioner och att skapa ett mångfunktionellt rum med flexibla funktioner (Boverket 2019). Dessa mer generella punkter går på att testa på Gamlebro såväl som på övriga platser. I frågan om att skapa ett mångfunktionellt rum med flexibla aktiviteter måste hänsyn tas till den befintliga trafiksituationen och frågor som rör bland annat tillgänglighet. Här skulle även andra specialister behöva lyftas in arbetet, vilket slutligen också finns uttalat i programmet som en viktig aspekt att förhålla sig till.



Figur 7. Parkeringen i sitt sammanhang och omkringliggande målpunkter. Kartunderlag: © Norrköpings kommun, ortofoto © Lantmäteriet, 2019

5.6 PARKERINGEN VID OLAI KYRKO GATAN

Den andra ytan som studerats i syfte att undersöka och testa programmet för temporära användningsområden i offentliga rum är parkeringen vid Olai kyrkogatan. På denna yta genomfördes arbetets pilotprojekt och har redan under tidigare kapitel fått en djupare beskrivning i fråga om kontext och bakgrund. Här följer först den tabell med inventeringen som gjordes på platsen utifrån Stockholms stads riktlinjer för sommargåtor (2016) för att undersöka vilka faktorer som kan komma att påverka förutsättningarna för att införa temporära funktioner på parkeringsytan och sedan den analys och de slutsatser som dragits efter att ha testat innehållet i programmet på platsen.



Foto 13. Fotografi från Olai kyrkogatan med St Olofskolan i bakgrunden. I bygganden bedrivs Komvux och SFI-undervisning. Hela parkeringen är omgärdad av ett staket som skärmar av platsen.

5.6.1 INVENTERING AV PARKERINGEN VID OLAI KYRKOGATAN

<i>Kollektivtrafik & biltrafik</i>	<i>Cykeltrafik</i>	<i>Utryckningsfordon</i>	<i>Parkering</i>	<i>Mänsklig rörelse & flöde</i>	<i>Angöring & leverans</i>	<i>Målpunkter</i>
Olai kyrkogatan är vid platsen förbi parkeringen enkelriktad och upplevs inte vara tätt trafikerad. Hållplatser för buss och spårvagn finns i närheten men inte i direkt anslutning till platsen.	Olai kyrkogata som skiljer parkeringen åt från kyrkan är en tätt trafikerad led för cyklister.	Ingen av gatorna som angränsar till parkeringen anges vara en primär utryckningsväg i rapporten från 2010 (Norrköpings kommun 2010).	Hela platsen utgörs idag av en yta för parkering.	Stort flöde av människor som använder parkeringen. Det mänskliga flödet och rörelsen runt platsen är också stort. Parkeringen är omsluten av staket som skapar ett tydligt <i>innanför</i> och ett <i>utanför</i> . Ytorna runt kyrkan är välanvända för vistelse och exempelvis hundrastning. Olai kyrkogatan som skiljer parkeringen åt från kyrkan är en tätt trafikerad led för cyklister och gångtrafikanter.	Skolan kan ha ett visst behov av angöring och leverans.	Parkeringen Komvux och SFI Svenska kyrkan Nya torget Restauranger och barer Arbetsplatser

Tabell 3. Kriterier för val av plats för sommargåata och sommartorg i Stockholm Stad. Tabellen är fritt tolkad ur "Riktlinjer för sommargåata och sommartorg", trafiknämnden, Stockholm Stad 2016. Tabell och tolkning av författaren, oktober 2019. Används här som grund för att inventera förutsättningar för tillfällig landskapsarkitektur på Olai kyrkogatans parkering.

5.6.2 ANALYS OCH SLUTSATSER AV PROGRAMMET KOPPLAT TILL PARKERINGEN PÅ OLAI KYRKOGATAN

Olai kyrkogatans parkering utgörs av en central yta i staden som nås till fots från många målpunkter. Ytan för parkeringen skulle kunna bli en ny målpunkt i sig om den gavs utrymme för fler typer av funktioner än i dagsläget. Idag utgör den visserligen en målpunkt för de människor som parkerar sina bilar på platsen, denna funktion skulle kunna flyttas till det intilliggande parkeringshuset under mark på Nya torget ett par hundra meter bort (se figur 7).

Enligt tolkningar av tabellen för riktlinjerna för sommargåata och sommartorg från Stockholms stad (2016) skulle parkeringen ur många synvinklar utgöra en passande yta för temporär landskapsarkitektur. Parkeringen ligger inte i direkt anslutning till någon primär utryckningsväg och har ett stort flöde av förbipasserande människor både till fort och på cykel. En förutsättning för att införa temporära användningsområden skulle vara att parkeringen tillfälligt stängdes av. Ett visst behov av leverans och angöring till skolan kan finnas på platsen men då området är stort skulle ytor för detta behov kunna lämnas ostörda.

Möjligheter att samarbeta med närliggande föreningar, näring-

sidkare, Komvux eller Svenska kyrkan skulle också kunna öppna upp för andra typer av aktiviteter på platsen. Att låta dessa lokala aktörer och närliggande intressenter få mer inflytande över platsen och tillåtas vara med och påverka omvandlingen av ytan för att skapa temporära funktioner skulle enligt programmet kunna stärka den lokala identiteten på platsen (Markusen och Gadwa 2010). Att länka samman parkeringen med ytorna runt kyrkan var bland annat ett av önskemålen som dök upp under pilotprojektet på parkeringen. Att ta tillvara på och utveckla de identitetsskapande elementen som finns på platsen skulle även gå att knyta till denna synpunkt. Linköpingskommun använde de temporära omvandlingarna på sommargågatan till att förmedla ut FN:s hållbarhetsmål (Markström 2019). Även här, på parkeringen, skulle de temporära funktionerna kunna fungera som en del i att förmedla platsens historia till de personer som vistas på platsen. Då ytan har stora kulturhistoriska kvaliteter skulle det finnas ett värde i att förmedla dessa till de människor som vistas på platsen.

Det finns stora värden i att platsen har omgivande uppvuxen vegetation i form av lindar, ornäsbjörkar och syrenbuskage. Den befintliga rumskapande växtligheten skulle gå att utveckla med tillfälliga växtinstallationer och planteringar. Detta skulle även kunna bidra till mer skugga på platsen under sommaren, något som uppkom som ett önskemål under pilotprojektet.

Ytan för parkeringen är öppen och omöblerad med undantag för de avskiljande betongelement som finns mellan parkeringsraderna. Här finns stora möjligheter att skapa ytor att stanna upp och sitta på genom annan typ av tillfällig möblering. I linje med programmet är det planerarens uppgift att skapa förutsättningar för att nya temporära aktiviteter ska kunna ske snarare än att etablera nya företeelser (Blumner 2006; Oswald, Overmeyer och Misselwitz 2006). Den stora öppna ytan utan fasta, befintliga element skapar också möjligheter att skapa en mångfunktionell plats utan kodade funktioner (Boverket 2019).

För att öka tillgängligheten på parkeringsytan skulle de låsta grindarna behöva låsas upp. Detta skulle vara en förutsättning för att arbeta med att andra temporära funktioner skulle kunna ske på ytan och lösa upp de hierarkier som finns. Idag upplevs ytan ha ett tydligt innanför och utanför där staketet utgör en barriär som fyller sin funktion för en parkering men som skulle behöva öppnas upp då ytan tillfälligt skulle omgestaltas för andra funktioner. Under pilotprojektet var just det temporära öppnandet av grindarna en av de åtgärder som gjorde störst skillnad i hur platsen användes.

I programmet framhävs vikten- och nyttan av att förhålla sig till de planeringsdokument som finns kopplade till ytan. Att ytan på detaljplanen är markerad som parkmark utgör ytterligare ett argument för att ge platsen utrymme för andra, temporära funktioner.

En av programpunkterna lyfter möjligheten i att använda sig av erfarenheterna från att ha testat temporära funktioner på en plats

i ett mer långvarigt perspektiv (Lehtovuori och Ruoppila 2012). Denna programpunkt skulle kunna kopplas till pilotprojektet där erfarenheterna av det temporära användandet på platsen går att ta med sig vidare in i planeringen av ytan. Under pilotprojektet blev det tydligt att ytan kunde få fler och mer varierande funktioner med enkla medel. Särskilt tydligt blev det att ytan kunde rymma funktioner för lek genom att biltrafiken uteblev.



Foto 14. Olaikyrkogatan i riktning mot norr. Gatan utgör ett viktigt gång- och cykelstråk. Till vänster i bild skymtas Olaikyrkan.



Figur 8. Gamla torget i sitt sammanhang och omkringliggande målpunkter. Kartunderlag: © Norrköpings kommun, ortofoto © Lantmäteriet, 2019

5.7 GAMLA TORGET

Gamla torget ligger centralt i staden, alldeles intill Motala ström och Louis De Geerhallen. I den fördjupade översiktsplanen för industrilandskapet från 2006 beskrivs torget förmedla kontakten mellan industrilandskapet och innerstaden med sitt läge i staden (Norrköpings kommun 2006). Gamla torget beskrivs vidare vara präglad av en stark 1800-tals karaktär och ha många vackra vyer och utblickar mot det karaktärsstarka stadslandskapet vid strömmen (ibid.). I en tidningsartikel från Folkbladet publicerad i mars 2017 förklaras torget utav en av stadens dåvarande landskapsarkitekter, Maja Pålsson ingå i det som kallas *”Tre K-stråket”*, kommers-, kultur- och kunskapsstråket. Även här målas torget upp som något utav en bro mellan innerstaden och det gamla industrilandskapet (Beskow Norgren 2017). Gamla torget omgärdas av ett antal restauranger och barer som under sommaren har uteserveringar på torget. På Gamla torget står även en staty föreställande affärsmannen och textilindustrins grundare Louis de Geer gjord av Carl Milles 1945 (observation på plats). Enligt artikeln i Folkbladet från 2017 har det under perioder förts diskussioner om statyns placering och huruvida den ska stå kvar eller flyttas vid en eventuell ombyggnation av torget (Beskow Norgren 2017). En text på statyn deklarerar att placeringen av den är gjord utifrån att han från sin plats vid strömmen intill industrilandskapet skulle höra *”forsarnas dån och arbetets sång”* (observation på plats).

5.7.1 INVENTERING AV GAMLA TORGET

<i>Kollektivtrafik & biltrafik</i>	<i>Cykeltrafik</i>	<i>Utryckningsfordon</i>	<i>Parkering</i>	<i>Mänsklig rörelse & flöde</i>	<i>Angöring & leverans</i>	<i>Målpunkter</i>
<p>Korsningen mellan Gamla Rådstugugatan och Repslagaregatan utgör ett problem för fotgängare då övergångstäl-lena är otydliga och svåra att ta sig över (se foto 18 & 19). Gamla Råd-stugugatan upplevs relativt högt trafikerad vilket även Järnbrogatan stundtals kan göra.</p> <p>Längs med Gamla Råd-stugugatan går busslinjer och hållplatser finns i närheten av torget men inte på torget.</p>	<p>Cykeltrafik förekommer på de omkringlig-gande gatorna. Separerade cykelbanor från annan trafik saknas.</p>	<p>Gamla Råd-stugugatan som är en av torgets angränsande gator pekats ut som en primär utryckningsgata i rapporten över hastighetsöver-synen från 2010.</p>	<p>Korttidspar-keringar finns längs med Repslagaregatan, där är det tillåtet att stå parkerad 30 minuter mellan 8-20 vardagar och 8-15 på helger.</p>	<p>Dagtid är flödet av människor på torget relativt lågt under vintertid. Torget utgör en yta som många passerar till och från jobbet och univer-sitetet då det ligger centralt och utgör en passage mellan innerstaden och industriland-skapet. Flödet av människor längs med Gamla Rådstugugatan upplevs som högst.</p>	<p>Ett visst behov av angöring och leverans finns till de restaurangverk-samheter som har sina lokaler på torget.</p>	<p>Restauranger och barer</p> <p>Detaljhandel</p> <p>Konsert -och kongresshuset Louis De Geer</p> <p>Knäppingsborg</p> <p>Industriland-skapet</p>

Tabell 4. Kriterier för val av plats för sommargångata och sommartorg i Stockholm Stad. Tabellen är fritt tolkad ur "Riktlinjer för sommargångata och sommartorg", trafiknämnden, Stockholm Stad 2016. Tabell och tolkning av författaren, oktober 2019. Används här som grund för att inventera förutsättningar för tillfällig landskapsarkitektur på Gamla torget. .

5.7.2 ANALYS OCH SLUTSATSER AV PROGRAMMET KOPPLAT GAMLA TORGET

Gamla torget är till stor del en öppen yta, utan fasta element som skulle kunna rymma många typer av temporära användningsområden. Detta är också en yta som ger utrymme för att skapa temporära funktioner utan att nödvändigtvis behöva påverka eller tillfälligt förändra trafiksituationen. Att Gamla torget i den fördjupade översiktsplanen för industrilandskapet från 2006 beskrivs förmedla kontakten mellan industrilandskapet och innerstaden skulle kunna lyftas som ett argument för att arbeta med torget och testa nya funktioner på ytan.

Torget omges av tre trafikerade gator varav den ena är trafikerad av kollektivtrafik vilket är positivt för rörelsen på platsen. Befintliga flöden och rörelser på platsen kan tolkas vara en del i att platsen skulle ha goda förutsättningar för att möjliggöra för tillfälliga användningsområden. Att utveckla temporära användningsområden på Gamla torget skulle behöva göras på ett sådant sätt att den inte påverkar den primära utryckningsvägen på Gamla Rådstugugatan. Dessa aspekter förklaras i Stockholm stads riktlinjer (2016) vara viktiga att ta hänsyn till vid valet av plats för tillfälliga användningsområden.

Skulle de befintliga korttidsparkeringarna på Repslagaregatan

tillfälligt stängas av skulle andra, temporära funktioner kunna ges ännu större utrymme. Här finns möjlighet att bromsa upp flödet och få människor att vilja stanna upp och vistas på platsen.

Genom att bjuda in och involvera de lokala aktörerna på platsen skulle temporära användningsområden kunna arbetas fram där exempelvis restauranger och barer vid torget skulle kunna lyfta ut sina serveringar. Uteserveringarna skulle i sådana fall behöva kompletteras med andra attraktioner och målpunkter utan krav på konsumtion då det i programmet beskrivs vara viktigt att skapa förutsättningar för att vistas i de offentliga rummen utan kostnad. Interaktiva möbler, vegetation och flyttbara element skulle kunna vara exempel på hur kontraster till den nuvarande utformningen skulle



Foto 15. Fotografi över gamla torget i novemberljus. Hela torgets ytskick består av smågatsten.



Foto 16. Staty över Louis De Geer på Gamla torget-



Foto 17. Konserthuset Louis De Geers ovala byggnad skymtas i bakgrunden av torget.



Foto 18 & 19. De två fotografierna ovan visar den problematiska korsningen mellan Gamla Rådstugugatan och Repslagaregatan.

kunna skapas. Att arbeta med att skapa kontraster till det vanligt förekommande framhävs i programmet som viktigt i gestaltningen för temporära användningsområden i våra offentliga rum (Markström 2019; Stockholm stad 2016). Detta var också något som togs med som en erfarenhet från pilotprojektet där den öppna parkeringsytan gavs en annan, temporär möblering med lösa element som öppnade upp för helt andra typer av funktioner.

Den enda vegetationen som finns på torget består av två relativt stora pelarekar mot väggen i söderläget. Här finns utrymme att arbeta med mer varierad och tillfällig vegetation. Önskan om gröna oaser och vegetation var även det något som efterönskades av de Norrköpingsbor som besökte pilotprojektet.

På torget finns stor potential att arbeta med tillfällig möblering. Idag saknar ytan nästan helt möjligheter att sitta på och stanna upp vid. Detta skulle kunna berika torget och ge utrymme för fler mänskliga möten. Torget är även en yta där människor skulle kunna ta platsen i anspråk för att skapa egna, temporära användningsområden likt de funktioner som Olwig (2006) beskriver kunna uppstå på Rådhuspladsen i Köpenhamn.

5.8 SAMMANFATTNING AV TILLÄMPNINGEN AV PROGRAMMET

Programmet kan fungera som ett stöd i frågan om hur man som planerare ska förhålla sig till temporära omvandlingar i våra offentliga rum. Många av punkterna är mer generella medan vissa kan passa in bättre i specifika sammanhang och rum.

Generellt sett besitter alla tre ovan analyserade och beskrivna platser stor potential i att rymma temporära användningsområden. Generella delar av programmet som går att applicera på både Gamlebro, parkeringen vid Olai kyrkogatan och Gamla torget är bland annat att det i alla tre exempel finns stor potential i att ta hjälp av- och involvera de lokala aktörerna på platsen. Vare sig det handlar om restauranger, caféer eller konst- och kulturverksamheter skulle dessa aktörers lokala kännedom om platsen kunna hjälpa till att levandegöra rummen och testa temporära funktioner kopplat till sin verksamhet.

Programmet belyser vikten av att ta hänsyn till varje specifikt rums kontext och sammanhang. Här kan tabellen inspirerad av Stockholms stads riktlinjer för sommargångator och sommartorg (2016) fylla en funktion som en checklista för att utvärdera platsens möjligheter och eventuella hinder.

Som en utav programmets punkter belyser så handlar planerararens roll mer om att skapa nya förhållanden för temporära aktiviteter att ske snarare än att etablera nya företeelser (Blumner 2006; Oswalt, Overmeyer och Misselwitz 2006). Detta sätt att förhålla sig till temporära omvandlingar på en plats går att ta med sig till respektive rum som undersökts.

6.

DISKUSSION

I det här kapitlet förs en diskussion kring arbetets olika delar. Reflektioner kring det teoretiska ramverket, pilotprojektet och arbetet med att ta fram ett program för vidare arbete med temporär landskapsarkitektur och temporära användningsområden i det offentliga rummet diskuteras. Här reflekteras även kring frågor som uppkommit under arbetets gång och som skulle vara intressanta att undersöka närmre och jobba vidare med i framtiden. Avslutningsvis förs en diskussion om arbetets metod.

6.1 ATT LÄRA KÄNNA EN PLATS

Tiden och rummet skapar förutsättningarna för all typ av landskapsarkitektur och inom ramen för detta exjobb har jag fått utrymme att dyka ner i och reflektera kring dessa frågor mer än tidigare under landskapsarkitektutbildningen. Flera författare resonerar kring betydelsen av tiden kopplat till en plats och menar att det tar tid att lära känna en plats (Tuan 2002; Mellqvist 2017).

Tuan (2002) menar att ett rum blir till en plats genom att man vistas i det och skapar en relation till det. Som blivande landskapsarkitekt kommer jag troligen att ställas inför uppgiften att gestalta och förändra förutsättningarna i rum som jag själv inte känner. Miljöer och rum som inte tillhör mitt vardagslandskap och som jag inte vet mycket om.

Att då ta hjälp av- och involvera de människor som kommer att använda rummet och tillsammans med dem komma fram till vilka behov som finns kan bidra till en bättre utformning för miljön. Detta är något som Mellqvists (2017) resonemang kring att ta hjälp av landskapets specialister understryker. Att arbeta med medskapandeprocesser kan gagna planeringen för ytor som ska planeras för såväl långsiktig användning som de för mer temporära funktioner.

6.2 MÅNGFUNKTIONELLA RUM MED TERRITORIELLA LAGER

När ett nytt rum gestaltas, med funktioner anpassade för antingen permanent eller mer tillfällig användning kan man fråga sig vilken typ av funktioner eller aktiviteter som ska rymmas på platsen? Att skapa ytor med utrymme för olika funktioner och varierande aktiviteter kan vara ett sätt att möta upp de människor som ska vistas på- och använda de offentliga rummen.

Flera författare påpekar vikten av att skapa just denna typ av rum som möjliggör för människor att knyta an till platsen utifrån sina egna behov. Kärrholm (2005) beskriver hur platser med många territoriella lager oftast har gemensamt att de har stort utrymme för tolkning och lämnas öppna för människors egna initiativ att göra platsen till sin egen. Detta är inte Kärrholm (2005) ensam om att beskriva utan här finns fler författare som är inne på samma spår. Olwig (2006) använder exemplet med Rådhusplatsen i Köpenhamn som han beskriver som en tom yta som lämnats öppen för att kunna utnyttjas för olika behov.

En intressant aspekt gällande territorialitet är den att platser för fotgängare har visat sig vara mer flexibla och innehålla fler territoriella lager än platser som domineras av fordonstrafik (Kärrholm 2002). Områden som inte är avsedda för fordonstrafik har enligt Kärrholm även en större benägenhet att fyllas med temporära funktioner (ibid.)

Här kan man utifrån Kärrholms teorier göra antagandet att för att en plats ska kunna fyllas med temporära funktioner och varierade användningsområden behöver fordonstrafiken hållas tillbaka och fotgängarna istället gynnas.

Detta ger en vägledning till svaret på en av uppsatsens frågeställningar:

-Vilka förutsättningar och faktorer är viktiga att ta hänsyn till vid planering för temporär användning av offentliga rum i staden?

Ytor kan alltså ges utrymme för fler funktioner när bilarna reduceras. Här kan man dock fråga sig om det är bilarna i sig som begränsar platsers utrymme för olika funktioner eller om det är den fysiska utformningen av dessa platser som begränsar urvalet av de aktiviteter som tillåts ske? Jacobs (2005) resonerar kring denna fråga och ställer sig kritisk till att skylla allt för mycket av städernas problematik på bilen. Istället menar hon att det är viktigt att se och förstå vilka förutsättningar som finns för en levande stad oberoende av det utrymme bilen tar i staden (ibid.).

Under pilotprojektet blev det tydligt hur parkeringsytan endast genom att utesluta bilarna fick utrymme för att tas i anspråk av fler människor och uppfattas som ett mer tryggt område att vistas på. En förklaring till varför ytor kodade för bilar har färre territoriella lager kan vara av den enkla anledningen att gaturum och parkeringsplatser kan upplevas och anses vara farliga och otrygga miljöer att vistas på. Att röra sig på en trafikerad gata eller en parkeringsplats är ofta tätt förknippat med stress och en risk för att bli påkörd. Speciellt tydligt blev det i relation till de barn som tog ytan i anspråk och började leka med de lösa lekredskap som vi hade tagit med oss. Likande iakttagelser berättade Markström (2019) om när hon beskrev sin fascination över att ha kunnat se barn leka på den sommargågata som genomfördes i Linköping 2019.

6.3 PLATSENS SKALA OCH UTFORMNING

Förutom det faktum att ytor avsedda för bilar kan upplevas otrygga och farliga har de ofta en skala som kan upplevas svår att greppa och anpassa för annan typ av vistelse. Att som enda insats tillfälligt stänga av en gata för fordonstrafik eller att sänka hastigheten behöver inte betyda att vistelsevärdet per automatik höjs. När jag tänker mig en gata, helt omöblerad och fri från bilar känner jag sannolikt frihet att röra mig men inte nödvändigtvis en känsla av att vilja stanna upp och vistas där. Detta kan enligt Gehl (2010) förklaras med att en yta avsedd för bilisternas och fotgängarens behov ser olika ut i fråga om skala och detaljer. Nivån av detaljer på ett område för fotgängare kan vara mer detaljerad då det kräver ett lägre tempo för att hinna uppfatta dem medan områden och ytor avsedda för fordonstrafik skalas av och ofta saknar detaljer som hinner uppfattas till fots (ibid.).

Om man då föreställer sig hur en gata eller en annan yta tillfälligt skulle kunna omgestaltas för att bjuda in till mer vistelse, ett annat flöde och ett långsammare tempo kan man tänka sig att mer detaljer och tillfällig möblering skulle kunna hjälpa till att öka den mänskliga närvaron på platsen. Att bara reducera biltrafiken eller att tillföra

nya element i ett offentligt rum behöver inte betyda att det blir mer uppskattad och använd. Här tänker jag även att en utav de första frågorna att ställa sig innan man börjar arbeta med att införa temporära användningsområden på en yta i staden bör vara frågan vilket syfte den ska fylla. Vad skulle den tillfälliga landskapsarkitekturen tillföra i just det här rummet?

Flera författare resonerar kring landskapsarkitektens roll och uttrycker att landskapsarkitektur inte handlar om att skapa nya funktioner på en plats utan att skapa en diversitet av rum som fyller olika funktioner och där olika aktiviteter kan uppstå (Oswalt, Overmeyer och Misselwitz 2013). På liknande sätt resonerar Blumner (2006) som menar att planerarens roll är att aktivera miljöer snarare än att reglera dem.

Ibland kanske det krävs någon typ av reglering för att kunna aktivera en yta. Att reglera hastighetsbegränsningar kan vara en sådan reglering som möjliggör att andra aktiviteter än bilkörning kan rymmas på en gata eller i annan trafikerad miljö.

Att låta rum vara mångfunktionella i sitt utformande gör att de kan tas i anspråk av många olika människor med olika behov och vilja att utföra varierande aktiviteter. Detta är något som kan appliceras och has i åtanke vid både arbete med temporär- och permanent landskapsarkitektur. Mångfunktionalitet är något som både Boverket (2019), Jacobs (2005), Olwig (2006) och Markström (2019) på olika sätt uttrycker vikten av. Att låta ytor vara oprogrammerade och fria för att tas i anspråk på olika sätt kan skapa rum som ena stunden används till en aktivitet medan den i nästa har ett annat ändamål vilket i sin tur kan leda till en plats där olika människor möts och samlas.

Många av de förhållningssätt och aspekter som har lyfts kring att ge utrymme för temporära användningsområden i offentliga rum kan var och en för sig vara viktiga att förhålla sig till. Här tror jag dock att en kombination av de olika förhållningssätten och att se till platsens behov utifrån dess användare och lokala intressen är det mest betydelsefulla för att få till en välfungerande miljö vare sig den är planerad för temporära eller mer permanenta användningsområden. Vad jag tror att den temporära landskapsarkitekturen kan bidra till är att bilda kontraster till det permanenta som kan få människor att inse möjligheterna och potentialen i de offentliga rummen. Betydelsen av kontrastverkan är något som lyfts av både Markström (2019) och Stockholm Stad (2016).

6.4 FARHÅGOR MED TILLFÄLLIGT PLATSSKAPANDE

Temporär landskapsarkitektur kan ibland användas som en metod för att testa ett koncept eller undersöka möjligheterna till andra aktiviteter på en plats (Lehtovuori och Ruoppila 2012). Detta kan vara ett sätt att utvärdera och få reda på hur en yta skulle fungera med exempelvis en ny utformning och kan enligt författarna vara lättare att få gehör- och

tillåtelse för med argumentet att det endast är tillfälligt (ibid.).

En problematik med denna typ av argumentation kan vara att rum som är i behov av att göras om mer permanent istället ges temporära lösningar som inte svarar upp mot de behov som finns för att de ska tillfredsställa behoven av dem långsiktigt. Å andra sidan kan en positiv effekt av att testa olika koncept genom temporärt användande vara att den temporära landskapsarkitekturen kan användas som en typ av medborgardialog. Utfallet av att ha testat nya funktioner på en plats kan användas som diskussionsunderlag med medborgare och lokala aktörer för att ta reda på vad som tyckts fungera mer eller mindre bra på en plats. Pilotprojektet kan ses som ett exempel på denna typ av test där en parkeringsyta tillfälligt förändrades för att skapa ett diskussionsunderlag mellan medborgare och planerare. Kanske är det ibland svårt att föreställa sig vad ett visst offentligt rum kan vara innan något nytt är testat i full skala? Att låta invånarnas specialistkunskap om en plats möta landskapsarkitekternas kunskap i att se möjligheterna till förändring kan skapa bättre förutsättningar för att leda arbetet med det offentliga rummet framåt.

En annan aspekt som i arbetet visar sig vara en svårighet med att skapa temporära funktioner på en yta kan vara den förvirring och osäkerhet som kan uppstå då platser ges utrymme för nya funktioner och därmed får ändrade spelregler. Främst verkar detta gälla i trafikerade miljöer där hastighetsbegränsningar ändras och osäkerhet kring vad som gäller uppstår mellan fotgängare, bilister och cyklister som ska samsas på en yta. Detta är något som lyfts i intervjun med Markström (2019) då hon förklarar vikten av att vara tydlig med kommunikationen kring nya trafikregler.

KOMMERSIALISERADE GATURUM

En annan risk som jag tänker kan finnas med att låta lokala restaurang- och caféverksamheter flytta ut sin verksamhet i gatan kan vara att gatan kommersialiseras i större utsträckning. Under pilotprojektet frågade flera besökare om växterna var till salu och några barn frågade till och med vad leksakerna som vi hade med oss kostade innan de vågade börja leka med dem. För mig blev vikten av att låta offentliga rum i staden finnas till utan krav på konsumtion extra tydligt här.

Denna fråga lyfter även Markström (2019) som berättar att Linköpings kommun jobbat med att hitta en balans mellan punkter längs med sommargågatan där man fick vistas utan krav på konsumtion och ställen där uteserveringarna fick komma ut i gatan och bidra till folkliv.

6.5 DEMOKRATISKA OCH MEDSKAPANDE PROCESSER

Idag finns det till skillnad från tidigare decennier ofta tydliga ambitioner om att föra demokratiska planeringsprocesser (Henecke och Khan 2002; Boverket 2014). Ambitionerna kan ge sig till uttryck i olika typer av dialog eller medverkande där planerare och platsens

användare möts. Detta visar sig i uppsatsen vara processer som inte är helt enkla att genomföra på ett sätt som får alla parter nöjda.

Exempelvis ställer sig Oswalt, Overmeyer och Misselwitz (2013) kritiska till den klassiska dialogen som de ofta menar leder till missnöjda parter på båda sidor. Medan planerare verkar tycka att det fördröjer processerna känner dialogdeltagarna frustration när deras röster ändå inte ger konkreta förändringar eller får genomslag i planeringen (ibid).

Ett annat återkommande tema som är problematiskt med dialogen visar sig vara att de som deltar oftast tillhör resursstarka grupper i samhället och som ofta redan vet vilka kanaler och vägar de har möjlighet att påverka sin omgivning genom (Lindholm 2015; Boverket 1998). Här krävs det enligt litteraturen mer riktade insatser för att verkligen nå ut till en bredare massa. Vissa författare resonerar att dialogens och medverkandets största syfte kan vara att synliggöra planeringsprocesserna (Lindholm 2015; Mellqvist 2017; Henecke och Khan 2002).

Även om synliggörandet och öppenheten ses som en av huvuduppgifterna med dialog och medskapandeprocesser är det troligt att riktade insatser krävs för att nå ut till alla grupper. En problematik med att använda sig av begrepp som dialog och medverkande ligger i att det lätt kan bli urvattnade begrepp som förlorar sitt värde. Liksom andra trenduttryck kan dessa begrepp bli urlakade om de används för att upprätthålla en bild av att människor kan påverka deras miljöer mer än vad som är fallet. Att vara transparent och ärlig med vilket utrymme för påverkan som finns inom dialogen kanske är en av de viktigaste aspekterna för att inte förlora förtroendet eller bidra till att urvattna begreppen.

Konflikten mellan tiden och dialogen är också intressant då det verkar vara en av de vanligaste källorna till att dialog och medskapandeprocesser misslyckas. Att föra samtal, lyssna och överväga olika alternativ tar tid. Att skynda på och ta fram snabba beslut går emot dialogens beskaffenhet och borde kanske också vara en av de aspekter som sågs över inom medskapande planering och dialogarbete. Finns det inte tid att föra en dialog med ärliga intentioner och med avsikten att faktiskt kunna ta hänsyn till deltagarnas synpunkter kan en fråga sig vad värdet av dialogen är? Med detta sagt tror jag inte att felstegen och problematiken endast ligger hos planerarna som genomför dialogen.

Troligen ligger problemet på en annan nivå och skulle behöva förändras för att ge mer makt och möjlighet för människor att påverka våra offentliga miljöer. För att medskapande planeringsprocesser ska fungera väl måste de vara politiskt förankrade (Tahvilzadeh 2015; Mellqvist 2017). Makten att förändra de problem som finns ligger till stor del hos politikerna som måste vara med på tåget för att planerarna ska kunna arbeta tillsammans med platsens specialister, av Mellqvist (2017) kallade för konnässörer. Processerna måste tillåtas ta längre tid och andra värden än de som snabbast ger ekonomisk avkastning

måste få prioriteras, så som de mer mjuka värden en dialog eller medskapandeprocess kan ge.

6.6 PILOTPROJEKTET PÅ PARKERINGEN

I pilotprojektet fick jag möjlighet att testa att ge en yta nya, temporära användningsområden i en begränsad skala. Arbetet med pilotprojektet föranleddes av en del projektledning och rollen som projektledare tog relativt stort utrymme i början av arbetet trots projektets avgränsade tid och utförande.

Just projektledning och förarbete i relation till att arbeta med temporär landskapsarkitektur var något som kom att diskuteras under intervjun med Lisa Markström i Linköping (2019). Markström beskrev att förarbetet och projektledningen inför sommargågatan var en stor del av hela projektet. Många specialister och andra yrkesgrupper var inblandade i arbetet för att få sommargågatan i Linköping att fungera ur olika aspekter. En lärdom från detta är att det ofta kräver mycket planering, samarbeten och logistik för att kunna ge utrymme för nya och temporära användningsområden i våra offentliga rum.

Samarbeten med andra yrkesgrupper ger en bredare förståelse för stadens offentliga rum och eventuella problematik, oavsett om de ska planeras för temporära eller mer långsiktiga funktioner vilket är något som jag tar med mig från pilotprojektet. Hade projektet omfattats av en större yta eller pågått under en längre tidsperiod hade det varit nödvändigt att ta del av ytterligare fler kompetensområden för att få en djupare förståelse för rummets komplexitet. På samma sätt som att det är viktigt att lyssna till platsens specialister i form av de som nyttjar ytan är det viktigt att ta del av andra yrkeskompetenser. I detta får man såklart inte heller glömma att man som landskapsarkitekt sitter inne på sin typ av specialistkompetens.

6.6.1 AKTIVITETEN SOM UPPSTOD

De lösa elementen som fanns med på parkeringen under pilotprojektet var en annan intressant dimension att studera. Detta var också något som återkom i litteraturen där både Kärrholm (2005) och Olwig (2006) beskriver att rum som har färre fasta element ofta besitter fler territoriella lager och är mindre fixerade i sina funktioner. Att skapa rum som är just mindre fixerade och kodade är något som Boverket (2019) anser vara eftersträvansvärt för att skapa mer mångfunktionella städer men även något som Lisa Markström hävdar vara viktigt för platsers identitet (Markström 2019).

Kanske är stöldriskan eller farhågan för att en plats ska bli rörig om den tillåts att möbleras med flyttbara eller lösa element som gör det så ovanligt? I vilket fall tror jag att konceptet skulle vara värt att utforskas närmre på väl valda miljöer. Kanske kan medskapande planering bidra till att människor känner mer omsorg och tillhörighet till ett offentligt rum och att det kan minska risken för att saker skulle

försvinna eller förstöras?

6.6.2 DIALOG ELLER KONSULTATION?

Att kalla pilotprojektet för ett dialogprojekt tycks vara en överdrift enligt både mig och litteraturen kring vad dialog innebär.

Istället för att kalla pilotprojektet för en dialog skulle Lindholms (2015) begrepp *konsultation* kunna användas. Pilotprojektet var ett enstaka evenemang, eller en punktinsats där en avgränsad fråga lyftes. I detta fall handlade frågan om vad människor skulle vilja se på ytor med temporära användningsområden i sin stad. Kanske blev folk lite konfunderade kring vad eventet på parkeringen handlade om och vissa besökare hade nog svårt att uppfatta vem projektet var initierat utav. Konsultationer kan enligt Lindholm leda till ökat förtroende för tjänstemän och politiker om de är väl genomförda och med ärliga intentioner (Lindholm 2015). En del av kommentarerna under pilotprojektet berörde önskemål eller frågor om större förändringar inom kommunen, något som jag inte hade möjlighet att svara på.

Under kvällen blev ytan på parkeringen en trevlig pausplats för många som passerade och kanske uppstod ett par samtal mellan besökarna. Lindholm (2015) beskriver att en av fördelarna med konsultationer eller riktade insatser kan vara att människor möts.

Lindholms sätt att beskriva dialogens egenskaper i form av en trappa kommer troligen ursprungligen från Sherry Arnsteins dialogtrappa (1969), en trappa där åtta nivåer av medverkande beskrivs utifrån hur stort inflytande medverkandet har.

Trots pilotprojektets svagheter i att sakna uppföljningstillfällen och andra begränsningar i att påverka ledde ändå projektet till värdefull erfarenhet för mig och mitt arbete. Mest intressant under kvällen skulle jag dock inte säga att de samtal eller kommentarer jag fick var. Istället blev de iakttagelser över hur ytan, efter sina förändrade förutsättningar, kom att användas mer intressanta. De små förändringar som gjordes på parkeringen skapade ett helt nytt rörelsemönster och den grind som annars brukar vara låst utgjorde nog den största förändringen i människor sätt att röra sig. Här blev det tydligt att även små, temporära förändringar kan påverka hur ett rum används och upplevs.

6.7 PROGRAM FÖR TILLFÄLLIG LANDSKAPSARKITEKTUR

Arbetets tredje frågeställning är formulerad; *Hur skulle ett program för temporära användningsområden i offentliga rum kunna se ut, exemplifierat i Norrköpings kommun?*

Under arbetet har denna fråga legat i mitt bakhuvud och genom arbetets gång har ett antal punkter som visat sig vara viktiga att förhålla sig till vid planeringen av temporär landskapsarkitektur listats upp i vad som slutligen kom att kallas ett program för temporära användningsområden i offentliga rum.

Programmet kom att delas in i tre olika underkategorier då det

visade sig att de aspekter och förhållningssätt som lyftes under litteraturstudien, i referensobjekten och i pilotprojektet hade olika fokus. De förhållningssätt som visade sig vara viktiga att ha i åtanke under planeringen av för temporära användningsområden i offentliga rum handlar bland annat om att involvera lokala aktörer på platsen, skapa kontraster till det permanenta och att ta hänsyn till platsens kontext och sammanhang.

De förhållningssätt och aspekter som handlar om att låta människor vara medskapare till våra offentliga rum kan tyckas vara svåra att tala emot. Ändå finns det kanske de som skulle hävda att medborgare inte bör blandas in i planeringsprocesserna i tron om att folket inte vet sitt eget bästa. Andra argument som skulle kunna användas för att tala emot medskapande planering skulle kunna handla om att dessa processer och resultaten utav dem skulle vara för svåra för de ansvariga planerarna att hantera.

Programmet för temporärt användande av offentliga rum kan ses som ett schema med aspekter och förhållningssätt som är viktiga att ha med sig i åtanke vid införandet av temporära användningsområden i våra offentliga rum. Det som de olika aspekterna har gemensamt är att de utgår från rummets förutsättningar vilket jag tänker är universellt för all typ av landskapsplanering. Listan med programpunkterna (se kapitel 5.2) kan ge stöd åt vilka specifika förutsättningar som kan vara värda att tänka på och fungera som en påminnelse vid planeringen av miljöer med temporära funktioner.

En av de mest intressanta aspekterna som jag ser under rubriken *förutsättningar för temporärt användande* är den som handlar om att *utnyttja halvöppna dörrar*. Denna programpunkt växte fram efter intervjun med Lisa Markström (2019). Att utnyttja förändrade förutsättningar på en yta kan vara en intressant ingång till att skapa temporära funktioner i rummet. Detta är något som jag tror att fler planerare skulle kunna få upp ögonen för och dra nytta av i framtiden. Förändrade förutsättningar som de som uppstod på Storgatan i Linköping under sommaren 2019 kanske ofta ses som ett problem men kan med rätt typ av planering bli till något uppskattat, så som en sommargågata.

I fråga om gestaltningen av temporära användningsområden fann jag aspekten att skapa kontraster till det permanenta som en av de mest intressanta att lyfta. Här tänker jag att det är just kontrasterna som skapar det tillfälliga. Att någonting händer i miljön som inte brukar vara där kan få människor att upptäcka de gemensamma rummen i staden på nytt. Den erfarenheten har jag själv från att ha besökt eller sprungit på offentliga rum med temporära användningsområden och funktioner så som sommargågatorna i Malmö. Överlag är min uppfattning att det inte är stora medel som behövs för att skapa nya användningsområden i staden. En filt utlagd på en gräsmatta kan till exempel vara en av de bästa temporära användningsområdena jag vet och som nästan vem som helst kan skapa där det finns utrymme.

På så sätt känns därför programpunkten som handlar om att planerarens roll är att skapa förutsättningar för att temporära aktiviteter och användningsområden ska ha möjligheten att ske och ge utrymme för människor att själva kunna skapa sina egna platser i staden som en utav de viktigaste att ha med sig.

Att låta våra offentliga rum vara okodade och möblerade med lösa, flyttbara element kan underlätta för människor att själva ta del av platser och ge upphov till mer spontana hängytor. Denna typ av resonemang stödjer även Olwig (2006) och Kärrholm (2005) som resonerar kring rum vars ytor fått fler territoriella lager och utrymme för mer varierade funktioner genom att inte vara låsta i sin utformning och möblering.

ANVÄNDNING AV PROGRAMMET

De faktorer och förhållningssätt som listas i programmet kan ses som en vägledning för kommunen att luta sig mot- och föra en diskussion kring när offentliga rum ska planeras för att rymma temporära användningsområden.

En idé med programmet kan vara att det används som ett slags körschema för en grupp som arbetar mot ett gemensamt mål, för att alla inom exempelvis en kommun ska vara med på tåget. Eftersom förutsättningarna inom planeringsprojekt skiljer sig åt från gång till gång måste programmet tolkas och anpassas för varje specifikt projekt. Detta kan ses som en svårighet och en risk finns att programmet upplevs vara svårt att tolka in och tillämpa i särskilda projekt. Här är det upp till varje ansvarig projektledare att förhålla sig till- och anpassa programmet efter de specifika förutsättningar som råder.

Ett program som detta skulle även tillsammans med andra förankrade planeringsdokument kunna användas som ett argumentationsunderlag i en dialog med politiker.

6.8 METODDISKUSSION

Litteraturstudien har lagt grunden för- och gett en generell förståelse för den temporära landskapsarkitekturen i en planeringskontext. Genom litteraturstudien har även begrepp som varit tätt förknippade med huvudämnet kunnat undersökas och kopplas samman. Vad gäller litteraturen kring demokratiska planeringsprocesser och hur dessa kan gå till har mycket av den funna litteraturen ställt sig kritisk till de strukturella problem som finns kopplade till medskapande planeringsprocesser. Det hade därför varit bra att få ta del av mer litteratur eller andra erfarenheter från lyckade projekt som involverat människor i processen mer aktivt.

Mycket av litteraturen kring temporär landskapsarkitektur kommer från länder som Tyskland och USA. Här hade det varit intressant att få ta del av ytterligare litteratur med erfarenheter från projekt i Sverige.

Till viss del kompletteras den utländska litteraturen av de erfaren-

heter från Sverige som undersöks i de referensobjekt som kom att bli Linköpings kommuns och Stockholms stads arbete med temporär landskapsarkitektur.

I referensobjekten riktas fokus främst på tillfälliga sommargåtor och erfarenheter av att ha utfört denna typ av temporär landskapsarkitektur. Det hade därför varit till fördel för arbetet om även andra objekt och mer varierade typer av temporärt användande av platser i Sverige hade utforskats. Då främst temporära projekt som inte haft lika stort fokus på trafikreglerande åtgärder.

Intervjun som hölls med landskapsarkitekten Lisa Markström i Linköpings kommun under oktober månad 2019 gav arbetet mycket värdefull information om temporär användning av ett offentligt rum. Fler intervjuer hade därför varit önskvärt att tagit sig tid till att genomföra och hade säkerligen kunnat ge ytterligare värdefull information och vägledning till arbetets frågeställningar.

Pilotprojektet som genomfördes i samarbete med Norrköpings kommun gav arbetet en praktisk förankring kring frågor som rör både den temporära landskapsarkitekturen och ett möte med stadens invånare. Då pilotprojektet var avgränsat både tidsmässigt och i utrymmet för medskapande hade det varit önskvärt att genomföra ett likande arbete med längre tidsramar och större möjlighet till uppföljning och dialog.

Norrköping, staden som arbetet tagit avstamp ifrån, lyfts in relativt sent i arbetet. Detta beror på att den första delen som benämns som det teoretiska ramverket har som syfte att lyfta och undersöka begreppet temporär landskapsarkitektur och medskapande processer på en mer generell nivå. Det teoretiska ramverket tillsammans med referensobjekten och pilotprojektet får sedan hjälpa till att underbygga och analysera det program som presenteras i arbetets sista kapitel.

6.9 AVSLUTANDE ORD OCH VIDARE STUDIER

Slutligen hade det varit intressant att få fortsätta att följa Norrköpings kommuns arbete med temporär landskapsarkitektur, en stad som jag ser har flera potentiella ytor och möjligheter att utforska denna typ användning av de offentliga rummen. I detta arbete har fokus legat på planering snarare än den fysiska gestaltningen av temporära användningsområden i de offentliga rummen. I vidare studier hade det varit intressant att titta närmre på hur olika temporära gestaltningar skulle kunna genomföras i medskapande processer.

Den teori som arbetet vilar på och som underbygger programmet för temporär användning av vår offentliga rum har i mångt och mycket utarbetats för att ta fram sommargåtor och sommartorg så som *Stockholm stads riktlinjer för sommargåta och sommartorg* (2016). Även erfarenheterna från referensobjektet i Linköping bygger på erfarenheter från arbetet med en sommargåta. Här skulle det varit intressant att utforska och studera andra typer av ytor där tillfälliga användningsområden uppstår.

7.

REFERENSFÖR- TECKNING

Arler, F., Mellqvist, H. (2015). *Landscape democracy, three sets of values, and connoisseur method*. Environmental Values 24 (2015):271-298 The White Horse Press.

Arnstein, Sherry R. (1969) *A Ladder Of Citizen Participation*, Journal of the American Institute of Planners, 35:4, 216-224

Bishop, Peter & Williams, Lesley (2012). *The temporary city*. London: Routledge

Blunner, Nicole (2006). *Planning for the Unplanned: Tools and Techniques for Interim Use in Germany and the United States*. Berlin: Deutsches Institute für Urbanistik.

Tillgänglig via: <https://difu.de/dokument/planning-for-the-unplanned-tools-and-techniques-for-interim.html> [2019-10-18]

Boverket (2019). *Mångfunktionella gator*. Karlskrona. Boverket. Rapportnummer: 2019:7. Upplaga 1.

Tillgänglig via: <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2019/mangfunktionella-gator.pdf> [2019-09-26]

Boverket (1998) *Vem bestämmer om medborgarinflytande och kommunal planering: erfarenheter från Sydlänsprojektet*. 1. uppl. (1998). Karlskrona: Stadsmiljöavdelningen, Boverket

Dempsey, Nicola., Smith, H., Burton, M (2014). *From space to place: The importance of place-keeping*. Place keeping Open Space Management in practice, pp 1-12. Chapter 1.

Gehl, Jan (2010). *Cities for people*. Washington: Island Press

Gehl, Jan (2011). *Life between buildings: using public space*. Washington, DC: Island Press

Henecke, Birgitta., Khan, Jamil (2002). *Medborgardeltagande i den fysiska planeringen – en demokratisk analys av lagstiftning, retorik och praktik*. Dept. of Technology and Society report, Department of Sociology, Lund University.

Jacobs, Jane (2005). *Den amerikanska storstadens liv och förfall*. Göteborg: Daidalos

Jonsson, A., Duncan, A. (2014). *Gravar och kulturlager vid S:t Olai kyrka 1600–1700-talslämningar i Norrköping, Arkeologisk utredning etapp 1 och förundersökning*. Västerås: Stiftelsen Kulturmiljövård (Stiftelsen Kulturmiljövård Rapport 2014:23).

Kahn, Andrea & Burns, Carol J. (red.) (2005). *Site matters: design concepts, histories, and strategies*. New York: Routledge

Kahn, Andrea (2005). *Defining Urban Sites I*: Kahn, Andrea & Burns, Carol J. (red.) *Site matters: design concepts, histories, and strategies*. New York: Routledge, ss. 281-309

Kvale, Steinar & Brinkmann, Svend (2014). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. 3. [rev.] uppl. Lund: Studentlitteratur

Kärholm, M. (2005). *Territorial Complexity in Public Places – a Study of Territorial Production at Three Squares in Lund*. Nordisk arkitekturforskning 2005:1,
Tillgänglig via: <http://arkitekturforskning.net/na/article/view-File/198/161> [2019-09-03]

Kärholm, Mattias (2012). *Retailising space: architecture, retail and the territorialisation of public space*. Burlington: Ashgate

Lindholm, Teresa, Oliveira e Costa, Sandra & Wiberg, Sofia (red.) (2015). *Medborgardialog - demokrati eller dekoration? :tolv röster om dialogens problem och potential i samhällsplaneringen*. Stockholm: Arkus

Lindholm, Teresa (2015). *Medborgardialog – ett sätt att bygga socialt kapital? I: Medborgardialog - demokrati eller dekoration? :tolv röster om dialogens problem och potential i samhällsplaneringen*. Stockholm: Arkus

Markusen, A. & Nicodemus, A. G. (2014). *Creative placemaking: how to do it well*. I Community Development Investment Review, Federal Reserve Bank of San Francisco (2), 35-42.
Tillgänglig via: <https://www.frbsf.org/community-development/files/creative-placemaking-how-to-do-it-well.pdf>

Markusen, A. & Gadwa, A. (2010). *Creative placemaking*. Markusen economic Research Services and metris arts consulting. Washington.
Tillgänglig via: <https://www.arts.gov/sites/default/files/CreativePlacemaking-Paper.pdf>

Mellqvist, Helena (2017). *The connoisseur method: a study on long-term participation in landscape planning*. Diss. (sammanfattning) Alnarp: Sveriges lantbruksuniv., 2017
Tillgänglig via: <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:slu:epsilon-e-4184> [2019-10-18]

Norberg-Schulz, Christian (1999) *Fenomenet plats*, I. Skriftserien Kairos, nummer 5. Arkitekturteorier. Stockholm; Raster förlag. s.89-115.

Norrköping kommun (2017). *Översiktsplan för staden Norrköpings kommun*. Antagen av kommunfullmäktige 2017-06-19. Diarienummer:KS 2014/0247 212.

Tillgänglig via: <https://www.norrkoping.se/download/18.ea55d0115effd5abbf31f/1508164828869/norrkoping-op-staden-antagen-kf-170619.pdf>

Norrköpings kommun (2010) *Hastighetsöversyn i Norrköpings kommun, Hastighetsplan för de 59 tätbebyggda områdena i Norrköpings kommun*. Beställare: Norrköpings kommun, Tekniska kontoret. Uppdragsnummer: 222876. 2010-11-19. Tillgänglig via: <https://www.norrkoping.se/download/18.3ef6b1d158f1bd46e12377b/1491909984449/Hastighetsoversyn-slutversion-inkl-bilagor.pdf>

Norrköpings kommun (2006). *Fördjupad översiktsplan för Industrilandskapet*. Antagen 2006-05-29. Norrköping. Tillgänglig via: <https://www.norrkoping.se/download/18.3ef6b1d158f1bd46e1214f2/1491202892062/industrilandskapet-fop.pdf>

Olwig, R.K. (2006). *Global Ground Zero: place, landscape and nothingness*. I: Terkenli, Theano S. och d'Hautesserre, Anne-Marie. (red.), *Landscapes of a New Cultural Economy of Space*, ss. 171-192. Dordrecht: Springer

Oswalt, Philipp., Overmeyer, Klaus. & Misselwitz, Philipp (2013). *Urban catalyst: the power of temporary use*. Berlin: Dom Pub

Fezer, Jesko (2013) *Open planning*. I: Oswalt, Philipp., Overmeyer, Klaus. & Misselwitz, Philipp. *Urban catalyst: the power of temporary use*. Berlin: Dom Pub, s.165-190

Overmeyer, Klaus & Lauringer, Holger (red.) (2007). *Urban pioneers: Berlin - Stadtentwicklung durch Zwischennutzung = temporary use and urban development in Berlin*. Berlin: Jovis Verlag

Regeringskansliet (2018). Regeringens skrivelse 2017/18:230: *Strategi för Levande städer – politik för en hållbar stadsutveckling*.

Tillgänglig via: <https://www.regeringen.se/4971fa/contentassets/b5640fd317d04929990610e1a20a5383/171823000webb.pdf> [2019-09-26]

Svedberg, Olle (1988). *Planerarnas århundrade: Europas arkitektur 1900-talet*. Stockholm: Arkitektur

Tahvilzadeh, N. (2015) Deltagande styrning - optimistiska och pessimistiska perspektiv på medborgardialoger som demokratipolitik. I Lindholm, Teresa, Oliveira e Costa, Sandra & Wiberg, Sofia (red.) (2015). *Medborgardialog - demokrati eller dekoration?: tolv röster om dialogens problem och potential i samhällsplaneringen*. Stockholm: Arkus

Mattijssena., A.P.N. van der Jagt, A.E. Buijs, B.H.M. Elands, S. Erlwein, R. Laforzezza (2017). *The long-term prospects of citizens managing urban green space: From place making to place-keeping?* Urban Forestry & Urban Greening. Nr 26. s. 78–84

Tuan, Yi-fu (2002). *Space and place: the perspectives of experience*. [New ed.] University of Minnesota Press

MUNTLIGA KÄLLOR

Markström, Lisa (2019). Landskapsarkitekt, Intervju på Linköpings kommun, Linköping 2019-10-14.

ELEKTRONISKA KÄLLOR

Stockholm Stad (2019-10-10), *Levande Stockholm. Stockholm*. Tillgänglig via: <https://trafik.stockholm/gator-torg/levande-stockholm/> [2019-10-18]

Stockholm Stad. Trafiknämnden (2016-12-08) *Riktlinjer för sommargångata och sommartorg*
Tillgänglig via: <https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1867185> [2019-10-18]

Boverket (2014). *Plan- och bygglagstiftningens utveckling*. Tillgänglig via: <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/lag--ratt/plan--och-bygglagsstiftningens-utveckling/> [2019-10-18]

Boverket (2015). *Samråd om detaljplan vid ett standardförfarande*. Tillgänglig via: <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/detaljplanprocessen/standardforfarande/samrad/> [2019-10-18]

Boverket (2017). *Hållbar utveckling - FN*.

Tillgänglig via: <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/fysisk-planering/begreppet-hallbar-utveckling/fn/> [2019-12-16]

Citation (MLA 8): "*What Is Placemaking?*" Project for Public Spaces, 2007,

Tillgänglig via: <https://www.pps.org/article/what-is-placemaking> [2019-10-22]

Europarådet (2000). *The European Landscape Convention*.

Tillgänglig via: <https://www.coe.int/en/web/landscape/the-european-landscape-convention> [2020-01-09]

Förenta Nationerna (1987). *Our Common Future: Report of the World Commission on Environment and Development*.

Tillgänglig via: <https://www.coe.int/en/web/landscape/the-european-landscape-convention> [2020-01-09]

Riksantikvarieämbetet (2017-08-21). Uppdaterad 2019-02-28. *Europeiska landskapskonventionen (ELC)*.

Tillgänglig via: <https://www.raa.se/samhallsutveckling/internationalt-arbete-och-eu-samarbete/eu-paradet/europeiska-landskapskonventionen/> [2019-12-16]

Svenska kyrkan (2019-03-19) *S:t Olai kyrka*. Tillgänglig via:

<https://www.svenskakyrkan.se/norrkoping/st-olai-kyrka> [2019-09-10]

Transportstyrelsen (2019-03-04), *Gågata och gångfartsområde*.

Tillgänglig via: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trafikregler/Generella-trafikregler/Gagata-och-gangfartsomrade/> [2019-10-21]

Norrköpingskartan (2019) *Interaktiv karta med information om gällande detaljplaner*. Tillgänglig via: <https://kartor.norrkoping.se/spatialmap?> [2019-11-13]

TIDNINGSPARTIKLAR

Beskow Norgren, Susanna (2017). Mycket på gång på torget. *Folkbladet*, 2017-03-28.

Tillgänglig via:

<https://www.folkbladet.se/nyheter/norrkoping/mycket-pa-gang-pa-torget-om4565885.aspx> [2019-11-04]

RADIO

Stadsinspektionen (2018) Mark Isitt. [Radioprogram]. Ansvarig utgivare: Calle Sundblad. Sveriges Radio, P1 23 augusti.

EMPIRISKA KÄLLOR

Idémöte, planarkitekt Martin Heidesjö, landskapsarkitekt Carolina Olsson, maj månad 2019

Uppstartsmöte med landskapsarkitekt Carolina Olsson och landskapsarkitekt Linnea Wallertz, Norrköpings kommun, Kabeln, 2019-09-02

Möte med arbetsgrupp på Natur- och bygg, 2019-09-03

Möte inför Kulturnatten med landskapsarkitekt Carolina Olsson och landskapsarkitekt Linnea Wallertz, 2019-09-13

Arbetsmöte, förberedelser med landskapsarkitekt Linnea Wallertz, 2019-09-17

Arbetsmöte, förberedelser med landskapsarkitekt Linnea Wallertz, 2019-09-25

Kulturnatten, medverkande landskapsarkitekt Linnea Wallertz, 2019-09-28

Uppföljningsmöte Kulturnatten. Planarkitekt Martin Heidesjö, landskapsarkitekt Carolina Olsson och landskapsarkitekt Linnea Wallertz, 2019-10-11

Seminarium och workshop – Tillfälliga platser, Norrköpings kommun med inbjudna föreläsare, 2019-11-27

8.

BILAGA

8.1 INTERVJUFRÅGOR

Kan du berätta om din yrkesroll som landskapsarkitekt kopplat till arbetet med tillfälliga sommargator?

Vem initierade projektet?

Vilka inspirationskällor har ni haft under arbetet?

Vilken målsättning hade ni med projektet, vad ville ni åstadkomma med gågatan?

Hur kom ni fram till vilken/vilka platser eller gator som ni skulle börja att använda konceptet med tillfälliga platser på?

Vilket arbete föranledde införandet av sommargågatan? Tex. platsanalys, omstyrning av trafik, dialog med berörda affärsverksamheter och boenden i anslutning till platsen?

Vilka reaktioner har ni mött under projektet?

- a. Vad har de eventuella positiva reaktionerna handlat om?
- b. Vad har de eventuellt mer negativa reaktionerna berört?
- c. Vilken sorts kommentar har kommit från vilken sorts aktör, exempelvis kommentarer från de som driver handel längs gatan, politiker eller kollegor som varit med i projektet?

Vilka eventuella hinder och problem har ni mött på vägen?

På vilket sätt tänker du att temporär landskapsarkitektur påverkar våra offentliga rum?

Kan du ge exempel på hur projektet påverkat platsen/gatan?

Hur har ni vägt eventuella olika intressen mot varandra i arbetet med införandet av sommargågatan?

I mitt arbete har jag berört teorier kring place making och place keeping, hur tänker du att temporär landskapsarkitektur kan hjälpa till att skapa platser?

Jag har i min uppsats arbetat med medborgardialog kopplat till tillfällig landskapsarkitektur. Har ni haft någon typ av medborgardialog kopplat till arbetet med sommargågatorna?

Finns det något som vi inte tagit upp som du vill tillägga?