

Målkonflikten mellan tät stadsmiljö och kollektivtrafik i fallet Litteraturgatan

Samband mellan institutionella och fysiska barriärer



(Källa: Stadsbyggnadskontoret, 2016)

Författare
Johanna Heimbrand

Handledare
Anders Larsson

Masteruppsats i Geografi med Kulturgeografisk inriktning
VT/2017

Institutionen för ekonomi och samhälle
Avdelningen för Kulturgeografi
Handelshögskolan vid
Göteborgs Universitet



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN

Uppsats/Examensarbete: Antal högskolepoäng: 30 hp.
Kurs: GEO230
Nivå: Master
Termin/år: VT/2017
Handledare: Anders Larsson
Examinator: Jerry Olsson
Nyckelord: Institutionella barriärer, fysiska barriärer, målkonflikt,
kollektivtrafik, tätare stadsbebyggelse, rörlighet.

Sammanfattning

Synen på hur en tät stadsbebyggelse och en förstärkt kollektivtrafik ska kunna interagera med varandra skiljer sig åt mellan trafik- och stadsplanerare. Institutionella förutsättningar kan skapa barriärer mellan planeringsaktörer vilket försvårar en ömsesidig förmåga att lyckas kombinera dessa planeringsstrategier på en lokal plats. Risker finns att utformandet av kollektivtrafik ihop med en tätare stadsmiljö får effekter som försvårar rörligheten för människor till fots inom ett lokalt område, som ett resultat av fysiska barriäreffekter.

Uppsatsens syfte är att undersöka om det finns något samband mellan institutionella och fysiska barriäreffekter i ett lokalt stadsutvecklingsprojekt som innefattar både infrastruktur- och markanvändningsplanering. I studien har två frågeställningar ställts; *Vilka institutionella barriärer kan identifieras mellan planeringsstrategier för utvecklandet av kollektivtrafik respektive markanvändning?* samt *Hur påverkas fotgängares rörlighet inom ett lokalt område av en fysisk barriär?*

Det teoretiska ramverket omfattas av hur olika nivåperspektiv kan forma utveckling med fokus på förhållandet mellan kollektivtrafik och markanvändning, samt en teoretisk begreppsdefinition av institutionella och fysiska barriärer. Studien har utförts genom semistrukturerade intervjuer med trafik- och stadsplanerare och med en nätverksanalys i GIS.

De institutionella barriärer som kan identifieras från intervjuerna visar på betydelsen att samverka, att vara delaktiga i tidiga skeden, ha tydliga definitioner och att olika politiska prioriteringar påverkar. Detta med anledning att planerare ofta har olika perspektiv på utveckling, antingen ett perspektiv för hela staden eller för en plats. Rörligheten över en fysisk barriär beror på vilka passagemöjligheter som finns. Olika passager som tunnlar eller korsningar i markplan ger olika effekter, där det sistnämnda ger en bättre rörlighet längs med ett stråk. Framträdande är också att andra faktorer som mentala uppfattningar påverkar hur människor väljer att röra sig vid en barriär, att en känsla av olika identiteter kan finnas mellan två sidor av en barriär även om de geografiskt ligger nära.

Ett samband kan identifieras mellan institutionella och fysiska barriärer. Om aktörer på planeringsnivå stöter på hinder som skapar samarbetssvårigheter har det tendens att leda till att fysiska barriärer uppkommer på en lokal plats. Projekt som tidigt klargör vad som ska utformas har bättre möjlighet att lösa problemen innan det når en lokal plats.

Abstract

The vision of how to integrate high urban density with an enhanced public transport system differs between urban and traffic planners. Institutional barriers may exist between planners, which complicates the ability to successfully combine these planning strategies. There is a risk that the composition of public transport together with a dense urban design will affect the mobility for people at a local area, as an effect of physical barriers.

The aim of this essay is to investigate whether there is any connection between institutional and physical barriers in a local urban development project that includes both infrastructure and land use planning. Two questions have been asked: *Which institutional barriers can be identified in the planning process for the development of public transport and land use?* and *How does a physical barrier affect the mobility of pedestrians within a local area?*

The theoretical framework for the essay is covered by how different multi-level perspectives may affect development, focusing on the connection between public transport and land use. A theoretical definition of the concepts of institutional and physical barriers is also made. The study has been conducted with semi-structured interviews of traffic and urban planners and with a network analysis in GIS.

The institutional barriers that can be identified from the interviews show the importance of cooperation, participations in early stages of the planning process, having clear definitions and different political priorities. This is because planners often have different levels of perspectives to development, either a perspective that includes the whole city or just a place. The passages over a physical barrier affect the possibility to cross. Different passages such as tunnels and crossovers at ground level have different effects, the latter giving better mobility along the track. It also appears that other factors such as psychological perceptions may affect peoples' mobility over a barrier, because an awareness of different identities may exist between two sides of a barrier even though they geographically are close.

A connection can be identified between institutional and physical barriers. If people at the planning level have difficulties in their collaborations, it tends to trigger effects of physical barriers at a local place. Projects that early in their planning process clarify what their project will result in have a better possibility to solve the problem before it reaches a local site.

Förord

Denna masteruppsats motsvarande 30 högskolepoäng är skriven inom masterprogrammet för Geografi vid Göteborgs Universitet inom avdelningen för kulturgeografi under vårterminen 2017. Jag vill tacka min handledare Anders Larsson som bidragit med vägledning och konstruktiv kritik under uppsatsprocessen. Jag vill även rikta ett stort tack till Jenny Ekeblad min kontaktperson på enheten Samhällsplanering på Trafikkontoret i Göteborg, som med stort intresse och engagemang tagit emot mig med denna uppsats och varit till stor hjälp för att vägleda mig runt bland aktörer verksamma inom ämnesområdet.

Största tacksamhet riktas även till de personer som alla mycket villigt ställde upp på intervju, vilket gjorde att denna studie var möjlig att genomföra. Intervjuerna har bidragit med väldigt intressanta möten som varit mycket givande för att driva denna uppsats framåt.

Trevlig läsning!

Johanna Heimbrand

Göteborg, 2017-06-19

Innehållsförteckning

Sammanfattning	I
Abstract	II
Förord	III
1. Introduktion	1
1.1. Inledning	1
1.2. Problemformulering	1
1.3. Syfte och frågeställningar	4
1.4. Avgränsning	4
1.5. Disposition	4
2. Samhällsplanering i Sverige	6
2.1. Stadsutveckling	6
2.1.1. Äldre stadsvisioner	6
2.1.2. Nutida stadsvisioner	7
2.2. Kollektivtrafikutveckling	8
3. Teoretiskt underlag	10
3.1. Flernivåplanering	10
3.1.1. Planeringsnivåer kopplade till kollektivtrafik och stadsbebyggelse	11
3.2. Barriärer	14
3.2.1. Institutionella barriärer.....	14
3.2.1.1. Målkonflikter	16
3.2.2. Fysiska barriärer	17
3.2.2.1. Samhällseffekter av fysiska barriärer.....	19
3.2.3. Sammanfattning.....	20
4. Metod	21
4.1. Blandad metodik	21
4.2. Kvalitativa intervjuer	22
4.2.1. Snöbollsurval.....	22
4.2.1.1. Semistrukturerade intervjuer.....	23
4.2.1.2. Intervjusituationen	23
4.3. Kvantitativ GIS-analys	24
4.3.1. GIS-analys av Litteraturgatan	24
4.4. Metodkritik	26
5. Fallstudie	27
5.1. Mellanstaden	27

5.1.2. Litteraturgatan	28
5.1.2.1. Bebyggelse.....	29
5.1.2.2. Kollektivtrafik.....	30
6. Resultat.....	32
6.1. Institutionella barriärer i planerings-sammanhang.....	32
6.1.1. Inledning	32
6.1.2. Institutionella barriärer kopplade till trafik- och stadsbebyggelseplanering.....	32
6.1.3. Sammanfattning.....	39
6.2. Fysiska barriärer i samhället.....	39
6.2.1. Inledning	39
6.2.2. Tillgänglighetsanalys i GIS.....	39
6.2.3. Upplevelser av fysiska barriärer.....	44
6.2.4. Sammanfattning.....	46
7. Analys.....	47
7.1. Institutionella barriärer mellan planeringsstrategier	47
7.1.1. Betydelsen av samverkan och en gemensam identitet.....	47
7.1.2. Kommunikation mellan politiska prioriteringar	48
7.1.3. Institutionella barriärers koppling till olika nivåperspektiv.....	49
7.2. Rörlighet kopplat till fysiska barriäreffekter	50
7.2.1. Passagemöjligheter vid en fysisk barriär	50
7.2.2. Faktorer som påverkar rörligheten i ett område	51
7.2.3. Mentala uppfattningar av en fysisk barriär	52
7.3. Relationen mellan institutionella och fysiska barriärer	52
7.3.1. Sambandet mellan institutionella och fysiska barriärer	52
7.3.2. Tertiära planeringseffekter från en fysisk barriär	54
7.3.3. Planering utifrån en mellannivå	54
8. Slutsats och diskussion	56
8.1. Slutsats.....	56
8.2. Diskussion	56
8.3. Framtida forskning.....	58
9. Litteraturförteckning	59
10. Bilagor	64
10.1. Intervjuguide	64
10.2. Illustrationsritning över Litteraturgatan.....	66

1. Introduktion

1.1. Inledning

Avsikten med denna uppsats är att studera förhållandet mellan institutionella barriärer inom utvecklingsplanering och fysiska barriärer på lokala platser. Planeringen för utvecklandet av infrastruktur och markanvändning har olika mål av vad de vill åstadkomma och har därmed lätt för att hamna i konflikt med varandra. Mycket av det som krockar på en lokal plats kan kopplas till planeringsutförandet, där flera av markkonflikterna grundar sig. Som avstamp i denna målkonflikt studeras kollektivtrafikens effekter i relation till en tätare stadsmiljö i en lokal kontext. Göteborg är utgångsläget då planeringsstrategier och fallstudieområdet är hämtat därifrån.

1.2. Problemformulering

En viktig åtgärd för att städer ska kunna växa på ett hållbart sätt är enligt Pettersson & Frisk (2016) att minska bilanvändandet i urbana områden. Åtgärder för att bibehålla ett snabbt och smidigt resande för människor inom städer kan vara att utveckla ett mer effektivt kollektivtrafiksystem, vilket erbjuder ett hållbart resealternativ till skillnad från bilen. Antalet resor med kollektivtrafik förväntas öka i framtiden och den största anledningen till detta är enligt White (2009, s. 35) att den urbana befolkningen i världen ökar med 3-5 % årligen. Detta gör att städers densitet kommer att tillta på platser där den förr har varit låg. Frågan är om det infrastrukturnätverk som finns för kollektivtrafik kommer att kunna möta den expanderande efterfrågan som därmed väntas komma (ibid.). Utvecklandet av bebyggelse och kollektivtrafik måste planeras som en helhet. Den rumsliga strukturen ska kunna förenas med det nätverk som krävs för att ett kollektivtrafiksystem ska kunna generera en hållbar transportlösning (VTI, 2012, s. 24).

Inom planeringen för hur den fysiska markanvändningen ska förvaltas kan det uppstå motstridiga krav och konflikter. Det är inte lätt för kommunala planerare att ha ett helt objektiva perspektiv när det gäller värderandet om vilken planeringsstrategi som är mest ändamålsenlig (Nyström & Tonell, 2012, s. 63). Orsaken till att det uppstår målkonflikter inom markanvändning på en lokal plats grundar sig oftast i att det uppstår konflikter i planeringsstadiet. Det gäller att från första början ha ett helhetsperspektiv gällande de förändringar som är tilltänkta att göras (VTI, 2012, s. 19). Institutionella barriärer kan förekomma inom planering som riskerar att hindra målkonflikter från att lösas. Dessa

institutionella barriärer är hinder eller svårigheter inom en verksamhet som påverkar hur enade aktörer står i olika verksamhetsfrågor (Rietveld & Stough, 2005), detta orsakas bland annat av samarbetssvårigheter och olika prioriteringar av politiska beslut. Detta kan ge upphov till en maktövning mellan olika planeringsaktörer som inte känner någon samhörighet. Aktörerna strävar därmed för att deras intressen ska tillvaratas mest i planeringsprocessen, istället för att fokusera på att skapa ett samarbete (Cardoso, 2016). Trots att svårigheter kan identifieras mellan aktörer inom planeringsstadiet så är en välfungerande planering ett verktyg för att finna kompromisser och lösningar mellan olika målintressen. För att det ska kunna bli ett lyckat resultat är det viktigt att aktörerna är medvetna om själva innebörden och omfattningen av ett projekt. Det som måste finnas i beaktande inför varje projekt är för *vem* det planeras och *vad* det planeras för? (Nyström & Tonell, 2012, s. 143).

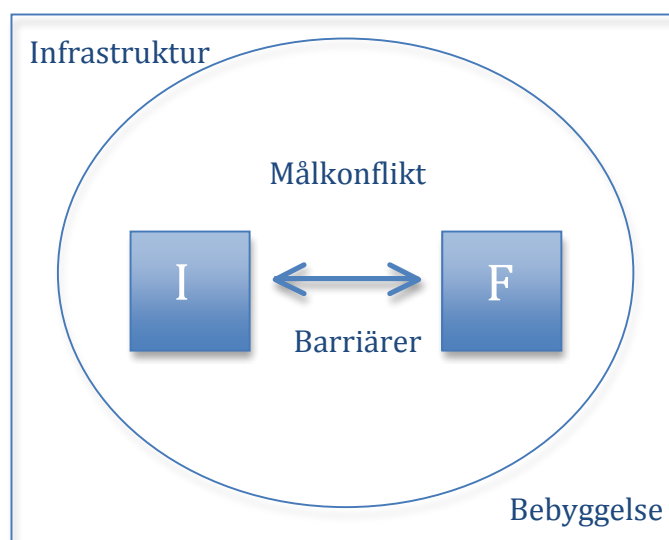
Göteborg som stad har satsat mycket på att utveckla strategier gällande en utökad bebyggelseutveckling och hur stadens kollektivtrafiksystem kan förbättras. Hela utvecklingsprocessen utgör en komplex sammansättning av flera olika aspekter som måste inkluderas för att Göteborg ska kunna utvecklas hållbart. För att denna utveckling ska kunna ske behöver ytan som utgör centrum utvidgas då denna del av staden idag är hårt och tätt belastad. Enligt stadens utbyggnadsplanering (Byggnadsnämnden, 2014) finns det planer på att utveckla områden i det så kallade mellanstaden. Detta är strategiska områden som ses som en förlängning av centrum, där en tät, nära grön stad ska etableras. Visionen för dessa områden är att skapa en levande tät blandstad med stråk där människor ska kunna röra sig till fots. För att mellanstaden ska kunna länkas samman med centrum och andra delar av staden behöver kollektivtrafiken förstärkas. Göteborgs trafikstrategi visar på att kollektivtrafiken måste bli snabbare och mer kapacitetsstark för att kunna möta det ökade resebehov som väntas komma från den planerade bebyggelseutvecklingen (Trafiknämnden, 2014).

De övergripande planerna för bebyggelse- och kollektivtrafikutveckling hänger ihop med varandra då båda strategierna är beroende av att den andre också utvecklas. Men när det praktiskt handlar om hur en tät och levande stadsmiljö ska kunna kombineras med en sammankopplad snabb rörlighet i staden uppstår det problem om hur de lokala områdena ska utformas. Det råder en aktuell målkonflikt i Göteborg om hur dessa planeringsstrategier ska kunna utvecklas tillsammans till en hållbar stadsstruktur.

Utveckling av kollektivtrafik sker på en långsiktig systemnivå (Gifford, 2005) vilken kan ha svårt att anknyta till den rumsliga planeringen för en lokal plats. Det är inom planering viktigt att kunna växla mellan olika planeringsnivåer för att skapa en rumslig helhet (Kärrholm,

2011). Risker finns dock att institutionella barriärer av både informella och formella restriktioner (Rietveld & Stough, 2005) påverkar förutsättningarna för hur planeringsstrategier kan förenas. De beslut och prioriteringar som sker på olika planeringsnivåer kan få stor effekt i utformandet av en plats, där fysiska barriäreffekter kan uppstå till följd av en kombinerad vilja att nå både en tät levande stadsmiljö och snabb framkomlig kollektivtrafik. De fysiska barriärerna uppstår när utformning försvårar människors rörlighet lokalt inom ett område (Korner, 1979). Effekterna av en fysisk barriär kan ge en känsla av avskildhet till andra platser som geografiskt ligger nära men som upplevs avskilda på grund av kollektivtrafikens barriärverkan (Mindell et al., 2017).

Problemet för uppsatsen grundar sig därmed på hur förhållandet ser ut mellan planeringsnivå och utformandet på en lokal plats, vilket ger effekter på hur planeringen för kollektivtrafik och bebyggelse kan bidra till en hållbar stad. Olika förutsättningar behövs dock för att utveckla dessa målintressen vilket gör att en hållbar stadsutveckling innebär olika beroende på hur staden betraktas, om det ses som en stad i sig eller som en stad som grundar sig på rumsliga relationer (Harvey, 1973). Institutionella barriärer inom samhällsplanering kan leda till att målkonflikter skapas mellan dessa planeringsstrategier. Ett möjligt utfall av en sådan konflikt kan vara fysiska barriärer. En målkonflikt behöver dock inte alltid vara enkelriktad, det vill säga att de fysiska barriärerna endast påverkas av de institutionella barriärerna. Utan det som sker på en plats kan också ha en inverkan på hur institutionella barriärer hanteras, se figur 1.



Figur 1. Förhållandet mellan I (institutionella) och F (fysiska) barriärer kan vara dubbelriktat. Dessa barriärer påverkar förutsättningarna för en målkonflikt mellan olika målintressen, som i denna studie grundar sig på utvecklingen av infrastruktur respektive bebyggelse.

En markkonflikt uppstår mellan olika målintressen som ska integreras med varandra på en lokal plats. Ett utvecklat kollektivtrafiksystem möjliggör effektivare resor i en stad, men utgör likt väl fysiska barriärer. I planeringen för en pågående förtätning ökar samtidigt intresset för att kunna röra sig lokalt som gående. Frågan är hur dessa planeringsstrategier kan förenas som hållbara satsningar utan att fysiska barriäreffekter påverkar den lokala rörligheten i ett område.

1.3. Syfte och frågeställningar

Uppsatsen syftar till att analysera om det finns ett samband mellan institutionella och fysiska barriärer i lokala stadsutvecklingsprojekt som omfattas av både infrastruktur- och markanvändningsplanering.

Följande frågeställningar har ställts för att avgränsa och uppnå syftet.

- Vilka institutionella barriärer kan identifieras mellan planeringsstrategier för utvecklandet av kollektivtrafik respektive markanvändning?
- Hur påverkas fotgängares rörlighet inom ett lokalt område av en fysisk barriär?

1.4. Avgränsning

Uppsatsen studerar målkonflikter mellan olika planeringsstrategier. I studien är detta avgränsat till att behandla strategier för kollektivtrafik och en tätare stadsbebyggelse. Det råder en målkonflikt i Göteborg mellan dessa planeringsstrategier för hur staden hållbart ska kunna utvecklas. Hållbara strategier finns för att både bygga ihop staden genom att förtäta mellan områden samt att knyta samman staden med ett förstärkt kollektivtrafiksystem. Studien avgränsas därför till att endast innefatta planerare som arbetar med antingen trafikutveckling eller stadsbyggnad.

Litteraturgatan i Göteborg är uppsatsens fallstudieområde. Området passar väl in i studiens avgränsade målkonflikt då gatan står inför stora förändringar. Förutsättningar för en utökad kollektivtrafik planeras samtidigt som tätare bebyggelse av bostäder ska byggas längs gatan.

1.5. Disposition

Nästa kapitel som presenteras *2. Samhällsplanering i Sverige* ger med en bakgrund om hur visionerna inom stads- och trafikplanering har förändrats med åren. Mycket av de strukturella problem som finns i svenska samhällen idag grundar sig på den planering som rådde förr. Detta kapitel presenterar förändringar inom stadsplaneringsvisioner, som sätts i relation till hur synen på kollektivtrafik har förändrats.

I tredje kapitlet 3. *Teoretiskt underlag* diskuteras den teori som ligger till grund för studiens undersökning. Kapitlet inleds med att diskutera planering ur ett flernivåperspektiv, att synen på planering kan variera beroende från vilken nivå den betraktas. Detta sätts i relation till planering för kollektivtrafik och markanvändning för att visa på hur de står förhållande till varandra i olika nivåskikt. Därefter diskuteras begreppet barriär med dess inriktningar på institutionell och fysisk barriär. Dessa begrepp är centrala för studien och i kapitlet redogörs det hur begreppen har definierats.

I kapitel 4. *Metod* beskrivs med vilka metoder som studien har genomförts. En blandad metodik har använts bestående av kvalitativa semistrukturerade intervjuer och en kvantitativ GIS-analys. Det presenteras vilket material som ligger till grund för den empiriska insamlingen.

Därefter kommer kapitel 5. *Fallstudie* som beskriver området vid Litteraturgatan som är uppsatsens studieområde. Litteraturgatan beskrivs både utifrån den bebyggelse- och kollektivtrafikutveckling som det planeras för.

Uppsatsens resultat presenteras i kapitel 6. *Resultat*. Detta kapitel är indelat i två delar, en som berör det insamlade materialet gällande institutionella barriärer vilket grundar sig på intervjuerna. Samt en del som redovisar effekterna av fysiska barriärer, vars främsta utgångsläge är från GIS-analysen över Litteraturgatan.

I kapitel 7. *Analys* sätts det insamlade resultatet i relation till det teoretiska underlaget. Kapitlet är indelat i en struktur utefter de frågeställningar som studien ställde tidigare i kapitel 1. *Introduktion*.

Slutligen presenteras vad det är uppsatsen har kommit fram till i kapitel 8. *Slutsats och diskussion*. Här diskuteras vad uppsatsen kan bidra med i en vetenskaplig kontext men även i relation till samhällsutveckling. Därefter redogörs det för vad uppsatsen har gett för möjliga inslag till framtida forskning.

2. Samhällsplanering i Sverige

2.1. Stadsutveckling

Samhället är ett rum som kontinuerligt utvecklas av olika händelser som skapar olika förutsättningar för framtiden. Det är därmed viktigt att samhällsmässiga metoder och teorier modifieras i takt med förändringar som gör att de blir praktiskt användbara. Planering är ett verktyg som finns till för att långsiktigt och hållbart samordna olika markanvändningsbehov samt lösa eventuella konflikter som kan uppstå. Det är Sveriges alla kommuner som har det främsta ansvaret att skapa och genomföra planer för hur respektive kommun ska utvecklas och förvaltas (Nyström & Tonell, 2012).

2.1.1. Äldre stadsvisioner

Strategier för stadsutveckling i Sverige har sedan lång tid tillbaka pendlat mellan olika stadsvisioner. Flera av de strukturer som är framträdande i många svenska städer är gjorda för att ge plats för bilens trafikförutsättningar. Stora vägar och leder har byggts för att bilen ska kunna få en bra framkomlighet och mycket av den senare bebyggelsen har därför fått anpassats efter denna struktur (Nyström & Tonell, 2012, s. 158). I slutet av 1960-talet upprättades en SCAFT-planering som var riktlinjer från statens planverk. Denna planering grundar sig i att separera all typ av trafik från varandra för att undvika att potentiella markkonflikter uppstår när olika trafikslag möts på samma yta (Statens planverk, 1968). Riktlinjerna indikerade därmed att dela in vägar i olika kategorier och förlägga dem på olika plan eller helt åtskilda, där gång- och cykelvägar förlades med ett stort avstånd från bilvägar. Förekomsten av tunnlar och broar blev ett vanligt inslag inom såväl mindre bostads kvarter som vid större trafikmot. Biltrafiken får en bibehållen framkomlighet utan att säkerheten riskeras för oskyddade trafikanter (Hagson, 2004, s. 32-33).

All form av verksamhet och bebyggelse skulle förläggas utan någon direkt anslutning till större vägnät (Statens planverk, 1968). Bostadsbebyggelse och dess entréer ska vara vända bort från gator där biltrafik förekommer. Detta har resulterat i en begränsad tillgänglighet för människor, men det var inget som ansågs vara av betydelse då deras närliggande områden var bilfria, säkra och vackra. Denna vision av stadsutveckling har genomgått mycket kritik för att städer delas upp i tydligt avskilda sektioner där stora transportrum har prioriteras för att skapa en hög rörlighet för bilister inom den offentliga stadsmiljön (Hagson, 2004, s. 35-37). SCAFT planeringen har resulterat i att flera städer har brett ut sig och vuxit långt ut från själva citykärnan. Detta har lett till att stora bostads- och arbetsplatsområden blivit lokaliserade med

geografiskt stora avstånd isär, där bilen var tänkt som ett transportmedel för att kunna transportera sig emellan (Nyström & Tonell, 2012, s. 158).

2.1.2. Nutida stadsvisioner

Målet med nutida svensk stadsutveckling är att nå ett hållbart samhälle med rättvisa levnadsvillkor. Hållbar stadsutveckling är det begrepp som flitigast används för att driva samhällsutveckling framåt (Nyström & Tonell, 2012, s. 122, 124). Det grundar sig i den välkända Brundtlandkommissionens rapport ”*Vår gemensamma framtid*” (WCED, 1987). Denna rapport myntade begreppen ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet som tack vare Agenda 21 idag är ett stående och betydelsefullt inslag i den kommunala stadsplaneringen (Boverket, 2016).

Hur en stad kan utvecklas hållbart beror på hur rummet av staden betraktas. Enligt Harvey (1973) kan rummet illustreras som antingen absolut eller relativt. Med det menas att staden kan ses som en plats i sig eller att staden definieras utifrån de relationer som finns inom och runt om staden. Detta delar upp synen på hållbarhet att handla om platsspecifik eller relationsbaserad hållbarhet. Det kan utifrån dessa synsätt finnas olika sätt som skapar en hållbar stad (ibid.). Faktorer som påverkar hållbarhet kan bland annat vara en blandad tät bebyggelse samt en högpresterande infrastruktur, vilket utgörs av gångvänliga områden samtidigt som det finns tillgång till ett hållbart och snabbt transportnät. Det är dock svårt att veta till vilken grad dessa komponenter ska utgöras för att det ska bli en hållbar stad, då en blandning av dem behövs. Det visar ändå tydligt att den hållbara planeringsvisionen skiljer sig åt mot hur tidigare stadsvisioner såg ut med utbredning av uppdelade städer där bilen utgjorde det dominerande färdmedlet (Talen, 2012).

En hållbar stadsmiljö i Göteborg utgörs av en levande stad med blandade urbana funktioner, vilket skiljer sig mot stadsvisionerna från SCAFT-planeringen. Det finns dock tydliga spår av denna tidigare planering i staden som bildar en struktur bestående av vägar och kollektivtrafikstråk som inom ramen för pågående stadsplanering ska byggas om. Byggnadsnämndens (2014) stadsvision för Göteborgs utveckling är att förtäta med ny bebyggelse längs med dessa stråk för att fylla igen de tomrum som SCAFT-planeringen orsakat. Staden kommer att sammanlänkas till en helhet där ett tätt och levande stadsliv genomsyrar hela staden. Detta är avgörande för att underlätta ett enklare vardagsliv för invånarna, samtidigt som det ger potential för staden att öka en hållbar tillväxt för så väl boenden som för verksamheter (Byggnadsnämnden, 2014). Ett mer hållbart transportsystem ska eftersträvas genom satsningar på kollektivtrafik istället för på biltrafik. Den befintliga

stadsstruktur som finns i många städer idag kommer därför att omvandlas för att främja satsningar på kollektivtrafik. Denna satsning kommer att generera starkare förbindelser inom staden och påverka det befintliga rörelsemönster som finns mellan olika områden (Trafiknämnden, 2014).

Även om visionerna för så väl bebyggelse- och kollektivtrafikutveckling är nödvändiga för att en hållbar stad ska kunna utformas, så råder det en tydlig målkonflikt mellan dem som kan leda till att problem uppkommer på lokala platser i en stad. Talen (2012) menar att planerare som arbetar med dessa strategier vanligtvis är överens om vilket håll utvecklingen ska gå mot för att den ska bli hållbar, men att oense råder om vilket utrymme de specifika faktorerna ska få i utvecklingen.

2.2. Kollektivtrafikutveckling

Synen på kollektivtrafik och dess innebörd har med åren förändrats. Diskursen kring kollektivtrafik och hur den betraktas styr hur utbredd den är på olika platser och vilken prioritering den får gentemot andra planeringsmål. Vid tiden för SCAFT-planeringens framfart på 1960-talet ansågs kollektivtrafik mest vara ett komplement till bilen och den var främst anpassad för dem som inte hade tillgång till egen bil (Curtis & Low, 2012, s. 135). Kollektivtrafiken var framförallt avsedd för att människor skulle kunna röra sig inom en stad, inte utanför, vilket medförde att etableringar av verksamheter utanför stadskärnan endast var anpassade för biltrafikanter. Som en negativ effekt av de stora satsningar som gjordes för att gynna bilismen har trängsel blivit ett vanligt problem på städers gator. Kollektivtrafik ses som en lösning för att minska på trängseln, men för att detta ska kunna ske krävs det åtgärder som förbättrar användandet av detta färd sätt. Praktiska åtgärder som att planera för bussfiler där endast bussar får köra ger en fördel mot att ta bussen gentemot bilen (ibid., s. 135, 142).

Med tiden har synen på kollektivtrafikens betydelse ändrats och det är först de senaste åren som kollektivtrafik ses som ett fullständigt alternativ gentemot bilen, att vem som helst ska kunna åka kollektivt. Den trafikstrategi som finns i Göteborg visar på att kollektivtrafik ska prioriteras framför biltrafik. Bilen ska inte planeras bort i samhället, men staden ska anpassas för att framkomligheten med kollektivtrafik ska gå fortare och smidigare. Detta ska i nästa steg leda till att människor lockas till att använda kollektiva färdmedel som deras första transportmedel (Trafiknämnden, 2014).

För att locka människor att främst resa med kollektivtrafik har restiden på en sträcka stor betydelse. Det som bland annat styr denna restid är hur många hållplatser som ligger längs

med en sträcka. Inför varje hållplats går resan igenom ett antal moment. Vid start från stillastående måste fordonet först accelerera för att nå upp i en viss hastighet, för att därefter kunna hålla hastigheten en tid, för att sedan bromsa in för att kunna stanna på nästa hållplats. Det är momenten med acceleration och inbromsning som påverkar restiden mest. Enligt White (2009, s. 101-102) är det optimala avståndet mellan hållplatser för en stadsbuss cirka 550 meter för att restiden ska kunna konkurrera med bilen. Om avståndet är tätare förloras för mycket tid för att restiden ska bli optimal. Det är hastigheten på en sträcka som avgör hur stort avståndet borde vara mellan hållplatserna. Desto högre hastighet ju större avstånd krävs mellan hållplatserna för att restiden inte ska försummas.

I nästföljande kapitel kopplas markplanering till ett vetenskapligt underlag, där betydelsen av olika planeringsperspektiv styr hur utformandet av kollektivtrafik och bebyggelse blir på en plats. Det fastställs även vilka teoretiska grunder som innefattats i tolkningen av institutionella och fysiska barriärer.

3. Teoretiskt underlag

Detta kapitel behandlar de vetenskapliga teorier som ligger till grund för uppsatsen undersökning. Ett flernivåperspektiv kopplas samman med planering för att påvisa att olika skalor inom utveckling ger olika syn och förutsättningar för vad planeringen syftar till att åstadkomma. Detta exemplifieras utifrån utveckling av kollektivtrafik och stadsbebyggelse. En teoretisk begreppsdefinition förs sedan om institutionella och fysiska barriärer och hur dessa effekter ger samhällskonsekvenser.

3.1. Flernivåplanering

Den huvudsakliga anledningen till att ha ett flernivåstyre är för att kunna fånga flera olika allmänna åtgärder inom ett begränsat antal territorier vilket enligt Marks & Hooghe (2004) är nödvändigt. Ett samhälle består av flera olika faktorer som tillsammans skapar en helhet länkade till varandra i ett system. I ett systemperspektiv innebär planering ett verktyg där strukturer, processer och aktörer ska länka i ett sammanhang. Detta perspektiv utspelar sig på olika administrativa nivåskikt som är geografiskt indelade. Rangordnade från största till minsta skikt i Sverige betraktas staten, regionen, kommunen, staden, stadsdelen, kvarteret samt fastigheten och individen. Det finns vertikala samband mellan de olika skikten vilket gör att om förändringar sker inom ett skikt kan det få konsekvenser i andra skikt. I ett planeringsperspektiv är det av stor vikt att lära sig växla mellan de olika nivåerna för att både kunna planera för den praktiska vardagen men samtidigt kunna dra mer övergripande analyser på en större nivå (Nyström & Tonell, 2012, s. 112-113). Styrkorna med systemplanering är det går att åstadkomma förändringar som inte är möjliga om fokus skulle ligga på endast en nivå. En systemplanering siktar på långsiktiga perspektiv bland olika nätverk vilket är viktigt att skapa för framförallt infrastruktursystem (Gifford, 2005).

Problem kan uppstå inom planering om flera aktörer är involverade, som de endast har fokus på sin del av utvecklingen. Detta gör att samarbeten mellan dem kan vara svåra att få till vilket få utspel på den fysiska utformningen i staden (Curtis & Low, 2012, s. 79). Planering som innefattar flera skalnivåer kan beskrivas som att det är flera nivåer av komplexitet som tillsammans ska konstruera en helhet. De olika nivåerna har olika rumsliga relationer, vad som är den rumsliga helheten styrs därför av vilka nivåer som är inkluderade (Kärrholm, 2011). Spänningar som finns inom ett flernivå skikt är svårigheten att veta inom vilken skalnivå som beslut ska tas på, ligger det inom ett nationellt ansvar att bestämma kring vissa frågor eller är det lokala bestämmelser som gäller (Walker, Adger & Russel, 2015). Makt är

starkt förknippat med den kunskap som finns inom nivåerna, beroende på hur den institutionella strukturen är formad påverkar hur denna kunskap och information förmedlas internt (Getimis, 2012). Lehmann, Brenck, Gebhardt, Schaller och Süßbauer (2015) hävdar att problem finns inom flernivåstrukturer där flödet av information till andra nivåer, både vertikala och horisontella, tar lång tid vilket inte alltid garanterar att informationen når fram.

De nivåer där problemen eller åtgärderna ligger kan skilja sig från de nivåer som innehar makten över en fråga där beslut tas. Den rumsliga planeringen är därmed beroende av att ha flera involverade aktörer inom olika nivåer då planeringen har gått från att ha ett ledande styre (government) till att vara fördelat på fler nivåskikt (governance) (Getimis, 2012). Anledningen är att många västerländska myndigheter, däribland Sverige, har blivit allt mer decentraliserade från ett topp styre till att fördelas ut på fler territoriella nivåer (Marks & Hooghe, 2004).

Harvey (2000) menar att vi människor har skapat en hierarkisk maktordning av rumsliga nivåer vilket formar hur vi organiserar handlingar och hur vi ser på världen. Kärholm (2011) anser att denna nivåstruktur mest diskuterar kopplingar mellan globala, nationella och regionala nivåer. Han menar att fokus även borde riktas mot den urbana nivån som i sig själv innehåller flera skikt av representativa nivåer. Beroende på hur staden är utformad och hur design har utnyttjats i planeringsprocessen påverkar vilka nivåer som finns inom en stad, fastighet, kvarter eller gata mm. Dessa nivåer är inte alltid institutionellt styrda utan är dynamiska och grundar sig på hur relationen är till staden som helhet. Det är viktigt inom planering att kunna växla mellan de olika nivåperspektiven, då något som anses hållbart på en nivå för staden skulle kunna få en negativ effekt på kvartersnivå (Kärholm, 2011). Det gäller att inte fastna i den ”lokala fällan” i projektprocessen. Alla nivåer har olika typer av problem som ska lösas genom planering, men det är endast genom en interaktion mellan olika nivåskikt som lösningar kan finnas (Getimis, 2012).

3.1.1. Planeringsnivåer kopplade till kollektivtrafik och stadsbebyggelse

Planering kan ske mellan flera vertikala nivåer som det diskuteras i texten ovan, men horisontell planering förekommer också vilket handlar om att samverka olika planeringsstrategier med varandra inom ett och samma nivåskikt (Curtis & James, 2004). I detta avsnitt kommer interaktionen inom den horisontella planeringen att diskuteras med fokus på kollektivtrafikplanering i samverkan med planering för markanvändning.

Traditionellt sätt är samhällsutveckling uppdelat mellan trafikplanering och stadsplanering då de ofta tillhör olika avdelningar och går under varsin politisk nämnd (Curtis & James, 2004).

När transportutveckling och urban markanvändning planeras var för sig är målet att maximera alla de förutsättningar som är möjliga för varje målintresse, men när olika strategier ska integreras och samverka med varandra behöver planeringen ha ett annat förhållningssätt. Det handlar istället om att dra nytta av och lyfta de fördelar som finns inom varje målintresse för att skapa en starkare integrering. Det är fortfarande viktigt att lyfta de åtgärder som är nödvändiga att göras för respektive strategi, men att de ska kunna gå att kompromissas till en bredare kontext (Curtis & James, 2004). Nyström & Tonell (2012, s. 160) betonar vikten av att inte separera trafikplanering från bebyggelseplanering. Istället ska fokus ligga på att just stadsplanera, där alla aspekter inom transport- och bebyggelseutveckling är sammansatta till en process. Att integrera dessa med varandra är enligt Curtis & James (2004) inte helt enkelt. Den största svårigheten är när det kommer till platsspecifik planering, då blir det märkbart att lokalisering av transportnoder, stråk och bebyggelse har påverkande effekter på varandra.

Både strategierna för ett effektivt kollektivtrafiksystem och en tät stadsbebyggelse bidrar på sitt sätt till att göra städer mer hållbara. Det förekommer dock inga tydliga riktlinjer för hur transport- och markanvändningsplanering ska integreras med varandra (Talen, 2012), utan det varierar utifrån vilket planeringsperspektiv det betraktas. Från ett markanvändningsperspektiv handlar det om att belysa den platsspecifika urbana utformningen som ska innehålla en blandad stadsmiljö med egenskaper som bidrar till ett levande stadsliv. Att ha en blandad och tät markanvändning ökar förutsättningarna för färdssätt som sker till fots eller cykel (ibid.). En betydande faktor för att skapa en levande stad är att offentliggöra urbana miljöer. Stadens gator ska möjliggöra ett gemensamt stadsliv för människor som bor och rör sig längs med dem. Det är viktigt att dessa miljöer kan erbjuda säkra gång- och cykelstråk för att rörelse ska kunna ske mellan målpunkter. Bilister som rör sig längs en gata ska anpassa sig till de gåendes förutsättningar genom att reducera hastigheten, detta skulle tillåta ett liv där stadens invånare kan nyttja de offentliga gatorna även där staden är som tätast (Appleyard, 1980).

Att bygga staden tätare genom en ökad densitet är en betydande strategi för att nå hållbar stadsutveckling (Talen, 2012). Trots att täthet enligt Berghauer Pont & Marcus (2014) är en sådan viktig faktor för att städer ska nå hållbarhet och ekonomisk tillväxt finns det ingen tydlig definition på hur begreppet ska användas. Olika tolkningar kan göras om hur städer ska bli tätare, antingen genom att bygga ihop olika områden i en stad med varandra genom att fylla ut luckor däremellan eller att bygga på höjden. Den urbana tätheten utgörs främst av den relation som finns mellan storleken på ett område med hur många det är som bor där i (Berghauer Pont & Marcus, 2014). Förhållandet mellan bebyggelse och kollektivtrafik är

avgörande för hur kollektiva färdmedlen används. Densitet av människor i samspel med arbetsplatser och verksamheter i ett område påverkar bebyggelsestätheten. Detta medför att det finns en potentiellt större efterfråga på att åka kollektivt ju tätare ett område är, vilket gör att antalet frekventa resor per dag skulle öka (White, 2009, s. 98). Ett väl planerat och utvecklat kollektivtrafiksystem kan påverka attraktionsvärdet inom ett sådant lokalt område och bidrar till att ett område betraktas som en god bebyggd miljö (VTI, 2012, s. 24). Områden med låg densitet utgörs däremot ofta av ett enkelt gatunät där kollektivtrafik inte har prioriterats. Det handlar om hur synen mellan täthet och kollektivtrafik har varit under åren, vilket har skapat den grundläggande struktur för hur utbrett kollektivtrafiksystemet är på en plats (Curtis & Low, 2012). Curtis & James (2004) hävdar att det handlar om att skapa en balans inom transportnätverket. Genom att öka antalet korta resor som lämpar sig för gång och cykel samtidigt som det hållbara transportnätverket utökas genom att satsningar sker för områden som ligger i närheten av kollektivtrafik.

Att satsa på och utveckla ett väl fungerande och snabbt kollektivtrafiksystem är ytterligare en strategi för att nå en hållbar stadsutveckling. Denna strategi infinner sig på en annan nivå inom det urbana rummet än vad det täta plats-specifika byggandet gör. Kollektivtrafiken utgörs inte bara av länkar som går till och från olika platser, utan det är ett system av flera sammankopplade nätverk. De utmaningar som finns för denna trafikplanering är att nå en utveckling som är i balans mellan nivån för de lokala gångresorna och de förväntade förbättringsåtgärder som krävs för hela kollektivtrafiksystemet som handlar om högre hastighet och kapacitet (White, 2009, s. 97). Enligt Curtis & Low (2012, s. 67) ligger lösningen i att ha ett sammankopplat nätverk där stadens alla kollektiva transportmedel möts. I en växande stad blir ett integrerat nätverk allt viktigare då den lokala stadstrafiken ska kunna sammanlänka med de regionala kollektivtrafiknäten (White, 2009, s. 98; Curtis & Low, 2012, s. 67). Nätverket som skapas mellan lokala och regionala nivåer är betydelsefulla för att det ska bli en hållbar utveckling av kollektivtrafik mellan olika nivåskikt (Nyström & Tonell, 2012, s. 113). Pettersson och Frisk (2016) betonar att kopplingen mellan det lokala och regionala nätverket är viktig för att stödja kollektiva resor även på längre sträckor, för att minska bilens dominerande ställning för dessa resor. Den generella åtgärden inom kommuner för att minska bilresor är att planera bebyggelse på lediga markytor längs med kollektivtrafikstråk. Vilket avstånd som lämnas mellan det utvecklade området och kollektivtrafikstråket beror på vad det är för typ av kollektivtrafik, om det direkta nätverket är lokalt eller regionalt kopplat.

3.2. Barriärer

En barriär är associerat med att det utgör något negativt som ger hindrande effekter. Det är sammanhanget och kopplingar till andra funktioner som avgör till vilken grad en barriär uppfattas som negativt (Korner, 1979). Nedan kommer teoretiska och begreppsförklarande definitioner av barriärer kopplade till institutionella och fysiska barriärer att presenteras.

3.2.1. Institutionella barriärer

Hinder som uppstår inom verksamheter eller mellan olika aktörer som påverkar utförandet av åtgärder kan uttryckas som institutionella barriärer. Institutioner reglerar och strukturerar offentliga och privata ageranden, vilket formar vilka antaganden och regler som ett samhälle kan fungera och upprätthållas vid (Rietveld & Stough, 2005, s. 2). Institutioner utgör därmed ett ramverk av politiska, ekonomiska och sociala interaktioner mellan och inom olika aktörer och verksamheter (Kim, 2012). Det är sedan olika organisationers ansvar att agera och driva samhället framåt utifrån de institutionella förutsättningar som finns inom ramverket för planeringen. De institutionella regleringarna kan dock vara otydligt definierade vilket kan skapa splittringar och leda till barriärer inom en organisation om hur tillvägagångssätt ska ske (Rietveld & Stough, 2005, s. 3, 14). Dessa barriärer förekommer i varierande former, antingen har de endast en begränsad effekt på åtgärderna eller så kan de hindra planer från att implementeras helt och hållet (Banister, 2005, s. 56).

Institutionella barriärer kan delas upp som antingen formella eller informella. Sådant som finns inbäddat i en institution i form av värderingar, normer och traditioner klassas som informella. Detta är osynliga men kraftfulla aspekter som påverkar beteende och upplevelser inom en institution och de har en tendens att förändras väldigt långsamt med tiden. Andra regleringar i form av lagar, administrativa ordningar, konstitutionella bestämmelser och politiska direktiv är formella institutionella barriärer. Dessa upprätthåller hur en organisation förhåller sig till uppdrag som är kopplade till andra verksamheter. De formella barriärernas förändringsprocess går snabbare att ändra än de informellas, men de tenderar att vara stabila under en mycket lång tid om inte radikala förändringar sker (Rietveld & Stough, 2005, s. 3).

De institutionella barriärer som varit mest återkommande inom litteraturen (Walker et al., 2015; Lehmann et al., 2015; Cardoso, 2016) är svårigheter med samarbeten, olika prioriteringar, delade politiska åsikter samt brist på resurser och information.

Samarbeten mellan olika aktörer är en grundläggande egenskap för att få igenom lyckade resultat av ett projekt. Att det sker en intern samverkan mellan olika målintressen är

avgörande för att kunna skildra planering utifrån olika aspekter (Walker et al., 2015). Lehmann et al. (2015) hävdar att det inte bara är de planerade samarbetena som har betydelse för att överbrygga denna institutionella barriär. Informella möten mellan aktörer är även viktiga vilka omedvetet ger ett effektivt utbyte av information som annars inte skulle ske. Det är främst den administrativa strukturen inom en organisation som styr hur relationerna mellan aktörer inom en organisation utformas. Det är viktigt att skapa en gemensam identitet bland olika aktörerna för att främja samarbetet dem emellan. Om en sådan identitet inte är applicerbar finns risken att någon aktör får en mer dominant roll vilket skapar ett osymmetriskt maktförhållande, vilket kan reducera viljan att samarbeta. Det som utmärker ett bra samarbete och som får människor att engagera sig för detta, är att samverkan ska ske på en ömsesidig bekostnad. Ett utbyte ska ske mellan samtliga aktörer utan att det sker på mer bekostnad för någon enskild (Cardoso, 2016).

Att olika *prioriteringar* sker mellan olika planeringsstrategier kan vara en effekt av ett bristande samarbete. Det gör att aktörer har olika förståelser om vad som borde prioriteras, då det inte finns någon större insikt för andras åtgärder än ens egna. Det kan leda till att en tävling uppstår mellan olika planeringsstrategier om vad som bör prioriteras på en plats, istället för att de försöker samverka med varandra (Cardoso, 2016). Det är främst prioriteringar av finansieringar och resurser som utgör en stor barriär. Det är flera intressen som konkurrerar med varandra och det är politiska beslut som styr vad som sätts i första hand. Det finns enligt Walker et al. (2015) ett dilemma om de finansiella satsningarna borde satsas på dagens kortsiktiga eller framtidens långsiktiga behov och det är dessa prioriteringarnas utfall som styr hur utvecklingen blir.

De *politiska besluten* ska balansera budget och resurser mellan olika samhällsintressen som gynnar allmänheten. Samhället funkar som ett system och de politiska besluten måste ta hänsyn till och utvidga flera aspekter inom planeringen. En brist på interaktion mellan dessa olika sektioner är en stor barriär för att uppnå urban hållbarhet (Banister, 2005). Målsättningen är att de politiska besluten i slutändan ska samverka för att det ska skapa en förbättring i samhället mot hur det är idag. Ett stort engagemang från lokala politiker resulterar i mer lyckade projekt då de har en förmåga att resonera mellan olika politiska visioner som krockar med varandra (Walker et al., 2015).

Brist på *information* och *resurser* kan ses som ett resultat på hur politiska beslut har prioriterats och hur en organisation är strukturerad. Ett första steg inom planering är att det kan finnas svårigheter med att ens förstå vad som är problemet. Det kan bero på otillräcklig

kunskap bland aktörerna eller att insamlandet av information har varit begränsad (Walker et al., 2015). Lehmann et al. (2015) menar dock att det ofta finns relevant information inom en organisation, men att denna institutionella barriär grundar sig på att det är en låg samordning internt och mot andra externa organisationer. De samarbeten som finns sker främst inom specifika ämnen. Denna institutionella barriär kan motverkas genom att skapa en bättre intern kommunikation där de olika sektionerna pratar ett "gemensamt språk" för att kunna föra över och öka informationsunderlag och resurser. Detta är en utmaning som hela tiden måste beaktas så att delaktigheten i processer kvarstår mellan de olika aktörerna.

Ofta förekommer flera institutionella barriärer vid utvecklingsprojekt vilket leder till svårigheter att få igenom en planering. Det är en kostsam process som måste diskuteras för att olika förslag ska kunna nå fram till ett slutmål (Rietveld & Stough, 2005).

3.2.1.1. Målkonflikter

Som ett resultat av institutionella barriärer förekommer målkonflikter mellan olika samhällsmål inom planering. En målkonflikt innebär att uppfyllelsen av ett samhällsmål motsätter sig ett annat så att det ena målet endast uppnås på bekostnad av det andra. Det finns inga övergripande strategier eller verktyg inom planering för att veta hur dessa målkonflikter kan hanteras (Myhrberg, 2016). Naturvårdsverket (2007) har identifierat fem olika förhållningssätt som kan användas vid målkonfliktshantering som handlar om konkurrens, problemlösning, kompromiss, anpassning och undvikande.

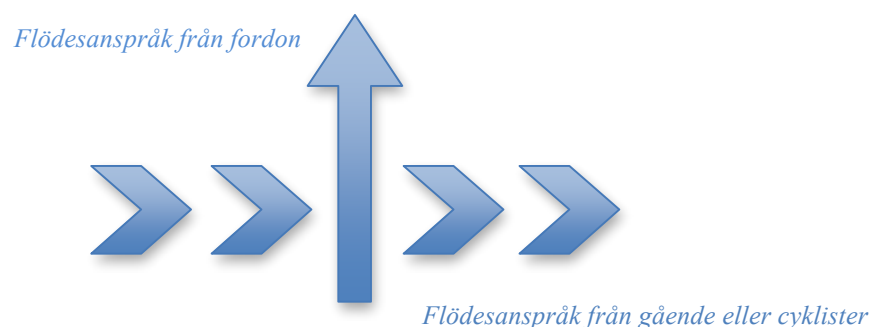
I en *konkurrensdrivande* målkonflikt driver varje aktör sin agenda framåt utan att tänka på motpartens strategier då denne anser att sitt målintresse står över de andra. Vid ett förhållande om *problemlösning* strävas det mot att balansera nyttofunktionerna från de kommande konsekvenserna från målkonflikten, inte bara de direkta utan även de sekundära och tertiära effekterna. Problemet baseras som ett sakligt problem som genom analyser och beräkning anses kunna nå det som är objektivt bäst. I ett *kompromisstänk* handlar det om att öka sin förståelse för motpartens intresse så att de tillsammans kan integrera intressena och finna en hygglig kompromiss som alla får nytta av. Detta förhållningssätt grundar sig på sociala samspel där alla måste vara öppna och mottagliga mot att förändringar kan ske mot ens eget bevåg. Vid *anpassning* är det en part som rättar sig efter motpartens strategier då de egna anses vara för svaga och svåra att kämpa för. I ett *undvikande* förhållningssätt av målkonflikter försöker man från början att undvika så att konflikter ens uppstår, genom att sätta vaga mål som inte ger några tydliga riktlinjer som måste följas (Naturvårdsverket, 2007).

Det är viktigt att följa upp målkonflikten längs med processens gång genom att väga för- och nackdelar mot varandra och se vilka olika handlingsalternativ som finns. Det finns inga enkla lösningar för hur sådana konflikter ska lösas, utan det bygger på interna diskussioner. Att kompromissa mellan strategier är det mest vanligaste förhållningssättet för att hantera målkonflikter. När målintressen av olika system sätts mot varandra kallas det för externa målkonflikter, vilket passar in för denna uppsats. Konflikter kopplade till markanvändning är vanligast förekommande då det främst är strategier kopplade till bebyggelseutveckling och förtätning som står i konflikt mot andra målintressen (Myhrberg, 2016).

3.2.2. Fysiska barriärer

En fysisk barriär är en fysisk företeelse som genom sin utformning försvårar eller avskräcker tvärrörelser från en punkt till ett mål på andra sidan. För att övervinna hindret krävs det någon form av uppoffring (Korner, 1979). I en stad kan fysiska barriärer bestå av olika infrastrukturer av vägar, spår och kollektivtrafikanläggningar men även utav större grönområden eller vattenytor. Konsekvenserna av dessa barriärer kan enligt Anciaes, Jones och Mindell (2016a) resultera i antingen fysiska eller psykologiska effekter som separerar områden från varandra.

Orsaker till att fysiska barriäreffekter uppstår är om nya trafikanläggningar etableras i en redan befintlig stadsstruktur, om befolkningssammansättningen ökar kring ett stråk som vid förtätningsprocesser eller om nya målpunkter tillkommer vilket har tendens att ändra människors rörelsemönster i ett område (Korner, 1979). En barriär uppkommer därmed inte av sig själv, för det krävs två rörelseviljor som rör sig i motgående riktningar, se figur 2. När ett stråk av flöden rör sig i en längdriktning och behovet av ett annat anspråk rör sig i flödets tvärriktning uppstår det en barriärverkan. Ett anspråk kan vara människors vilja att ta sig till en annan plats och anspråkets riktning styrs av tätheten i bebyggelsen, gatustrukturen samt vart olika målpunkter ligger (Anciaes et al., 2016a).



Figur 2. Anspråk från två olika riktningar, de kan även gå åt motsatt håll. När dessa olika anspråk möts uppstår det en barriäreffekt.

En fysisk barriär kan upplevas som ett hinder på två olika sätt, hinder kopplade till anläggningen som består av fysiska föremål i rummet eller hinder som är kopplade till själva trafiken. De fysiska hindren styrs av det som finns statiskt på en plats och som hindrar framkomlighet så som; staket, upphöjda eller nersänkta spår, bredden på stråket samt vilka möjligheter det finns att korsa barriären i form av trappor, broar och tunnlar. Hinder kopplade till trafiken är dynamiska och påverkas av faktorer som hastighet, turtäthet, flödesfördelning över dygnet samt längden på transportmedlet (Korner, 1979). Ett sådant hinder utgör endast en fysisk barriär precis innan och under de sekunder när fordonet passerar.

Även om det finns möjlighet att passera ett stråk kan det ändå inge en barriärverkan. Andra aspekter spelar roll som kan kopplas till en psykologisk barriär. Dåligt utformade passager kan antingen vara svåråtkomliga eller ge en känsla av obehag eller otrygghet. Passager som inte ligger på ett plan så som gångtunnlar eller broar gör det möjligt att passera men kan vara psykologiskt avskräckande, speciellt när mörkret infaller (Anciaes et al., 2016a). Funktionellt tar de bort själva avgränsningen över en barriär, men effekten som en barriär ger kan fortfarande finnas kvar, men som en psykologisk variant (Korner, 1979). Med utformning och design går det att hantera en sådan barriär genom att möjliggöra passager på ett plan. Att ha korsningar i markplan ger en starkare förbindelse över ett stråk, då människor inte tvingas röra sig neråt eller uppåt då processen att ändra riktning har en mental effekt på hur människor väljer att röra sig (J. van Eldijk, personlig kommunikation, 23 mars 2017).

En fysisk barriär kan leda till olika typer av effekter i omkringliggande områden. En primär effekt innebär att människor bibehåller sitt tidigare beteende trots att en barriär medför uppoffringar som omvägar, tidsförluster eller att mer ansträngningar krävs för att kunna ta sig från en punkt till en annan. En sekundär effekt är när människor väljer att förändra sitt beteende genom att börja se sig om efter andra alternativa målpunkter för att slippa korsa en barriär eller om de ändra sitt färsätt genom att använda cykel eller bil istället för gång. Den tertiära effekten innebär att människors förändrade beteende får följeffekter för individer eller verksamheter i ett område. Som ändrade upptagningsområden för lokala aktiviteter och strukturella förändringar vilket gör att det inte längre finns samma anledning att röra sig som tidigare vilket kan leda till sociala förändringar. Exempel på detta kan vara om en butik inte längre har samma kundkrets som tidigare för att en barriär påverkar människors rörelse dit. Detta kan i sin tur leda till att butiken får stänga igen och att det skapas en ödslig känsla på den platsen. På längre sikt har de tertiära effekterna en större påverkan i samhället än vad de primära effekterna har (Korner, 1979).

Harvey (2006, s. 120) diskuterar hur olika rum i en samhällskontext kan uppfattas genom begreppen absolut, relativt och relationellt rum. Dessa begrepp kan betraktas i samverkan med de ovanstående aspekterna av Korner (1979) om primära, sekundära och tertiära effekter från en barriär. Med *absolut* rum menas det faktiska avstånd som finns mellan platser som består av satta mätningar, detta avstånd kan inte ändras mellan två platser. Ett absolut rum sätter ramverket för vad som finns inom ett territorium som hur en barriär finns där fysiskt i relation till annat på platsen (Harvey, 2006, s. 121).

Det *relativa* rummet är beroende av rörelser från människor och det kan mätas utifrån olika geometrier som exempelvis tid eller pengar. Det faktiska avståndet har ingen betydelse utan avståndet styrs av vad som är relativt för vem. Det är inte möjligt att förstå rummet utan någon tidsaspekt då rum och tid är tätt sammanlänkade (Harvey, 2006, s. 122). Som en effekt från en fysisk barriär kan tidsförluster och omvägar resultera i sekundära effekter, att människor väljer att förändra sina resmönster på grund av att tidsaspekten blir för dyr. Uppfattningen blir att en plats som ligger nära uppfattas som att den ligger längre bort på grund av det ändrade resebeteendet som nu motsvarar en högre kostnad i antingen tid eller pengar, trots att det absoluta avståndet är detsamma.

I ett *relationellt* rum är det processerna kopplat till rummet som är styrande. Processer kopplade till dåtid, nutid och framtid formar ett områdes rumsliga gräns. Detta skapar ett oerhört starkt samband mellan begreppen rum och tid som inte går att skilja åt. Grunden är de interna länkar som skapas av dessa processer, som bidrar till hur en plats upplevs (Harvey, 2006, s. 123). Detta begrepp kan kopplas till Korners (1979) definition om tertiära effekter där förändringar sker på en plats till följd av en barriärs effekt. Vad som har skett på platsen tidigare, vad som ändrar platsens egenskaper i nutid och hur de ändrade rörelseflödena formar framtiden bidrar tillsammans till platsens identitet. Allt i tiden har en betydelse som ihop med de interna förhållandena till befolkning, kollektivtrafikstråk och övrig trafik påverkar hur en plats upplevs. För att verkligen förstå innebörden av en plats måste alla tre begreppen tas med, då de inger olika sätt att förhålla sig till det rum som betraktas (Harvey, 2006, s. 125).

3.2.2.1. Samhällseffekter av fysiska barriärer

Effekter från en barriär kan få mer komplexa konsekvenser för ett samhälle som innebär mer än bara svårigheter att korsa själva barriärer. Vissa konsekvenser kan bidra till samhällsavskiljande effekter som socialt påverkar var människor bosätter sig eller hur rörelsemönster ser ut (Korner, 1979). Anciaes, Boniface, Dhanani, Mindell och Groce (2016b) menar att de splittrande effekterna dominerats utav trafiksektorn då vägar och stråk

utgör starka fysiska barriärer. De hävdar att det är av stor betydelse att skapa ett tvärvetenskapligt angreppssätt för hur effekterna påverkar dess omgivning, där sociala konsekvenser måste belysas och studeras mer ingående. Vad som fastställer dessa samhällseffekter är den potential som finns för att interaktion ska kunna ske mellan olika platser i ett område (Anciaes, 2011). Fysiska barriärer är starkt kopplat till transportpolicyer där rörlighet för fordon ofta prioriteras på bekostnad för rörlighet för gående och cyklister. Att omvärdera värdet inom de politiska policyerna kan därmed motverka de samhällseffekter som uppstår till följd av avskiljande barriärer i samhället (Anciaes et al., 2016b).

Förutom de direkta effekter som en fysisk barriär kan orsaka, är det de indirekta faktorerna som socialt separerar områden från varandra. Vid en befintlig barriär har vissa människor möjlighet att välja till vilken sida de vill flytta till, beroende på vilken typ av människor som redan är bosatta där. De blir en rumslig uppdelning på varsin sida om en barriär vilket kan påverka marknadsvärdet på bostäder som kan resultera i att segregation uppstår mellan områden. Den fysiska barriären kan då fungera som en sköld som skyddar från andra områden samt hindrar utomstående att lätt röra sig dit. Det uppstår en känsla av splittrade identiteter som ”vi” och ”dem” (Noonan, 2005). Den psykologiska effekten av en barriär har stor betydelse för hur människor väljer att röra sig inom sitt eget bostadsområde (Anciaes, 2011). Hur rörelser är begränsade mellan områden påverkas inte bara av korsningsmöjligheter av själva barriären, utan även hur gångvänligt områdena är på de olika sidorna. Oftast förekommer mer rörelser längs med ena sidan än på den andra. Det kan bero på utbud och distribuering av affärer och serviceverksamheter vars lokalisering kan ha påverkats av de indirekta effekterna från barriären (Mindell et al., 2017).

3.2.3. Sammanfattning

Teorierna och begreppen som presenteras ovan utgör det vetenskapliga underlaget för denna uppsats. Flernivå perspektivet styr hur planeringen för kollektivtrafik och stadsbebyggelse ter sig både inom ett planeringssammanhang men även hur utformandet blir på en lokal plats. I analysen av studien kopplas detta till de institutionella och de fysiska barriärerna, för att utreda om sambandet dem emellan påverkas av förutsättningar från de olika nivåperspektiven. I nästkommande kapitel redovisas hur uppsatsen har gått till väga för att undersöka sambandet mellan barriärerna i relation till trafik- och stadsplanering.

4. Metod

Studien har ett induktivt arbetssätt då resultatet från de insamlade intervjuerna och GIS-analysen utgör en sammansatt teoretisk ansats som genom en analytisk reflektion kopplas till redan befintlig teoretisk forskning. Processen för denna studie har därmed inte varit helt linjär, utan återkopplingar mellan det insamlade resultatet och den teoretiska bakgrunden har skett successivt utmed arbetets gång (Herbert, 2010; Bryman, 2016, s. 22-23).

4.1. Blandad metodik

Uppsatsen består av en blandad metodik av kvalitativa semistrukturerade intervjuer med stads- och trafikplanerare samt en kvantitativ GIS-nätverksanalys över Litteraturgatan. I denna studie har detta metodval använts för att skapa en fullständig bild av sambandet mellan institutionella och fysiska barriärer och hur detta kan påverka rörlighet på en plats. De kvalitativa intervjuerna och den kvantitativa GIS-analysen bidrar därför med olika värden som kompletterar varandra. GIS-analysen kompletterar intervjuerna med att ge ett geografiskt utfall på hur rörelsemönstret kan förändras. Resultaten från båda metodvalen har integrerats med varandra i analysen för att ge en komplett bild, vilket är en viktig förutsättning när blandade metoder används så att uppsatsen inte landar i två parallella analyser (Bryman, 2016, s. 638).

Svårigheten med en blandad metodik är hur det ska gå att integrera kvaliteten från kvalitativa undersökningar med validiteten från kvantitativa, då en studie enligt Elwood (2010) behöver definiera ur vilket epistemologiskt perspektiv den betraktar kunskap. Denna uppsats epistemologi baserar sig ur ett samhällsvetenskapligt perspektiv där betydelsen av subjektiva upplevelser och sociala samband spelar roll. Detta ger ett ontologiskt perspektiv om att människor inte betraktas som objekt, utan som sociala konstruktioner vilka formas av dess föreställningar och handlingar (Bryman, 2016, s. 28-29). Detta gör att de institutionella barriärer som studien undersöker betraktas utifrån att det bakom varje aktör finns en människa som agerar och har olika uppfattningar.

Med tanke på att uppsatsen har ett induktivt förhållningssätt till undersökningen ska helst inga förutfattade meningar finnas vid analys av det empiriska materialet, då studien på egna ben ska kunna forma en teoretisk ansats. Det ontologiska perspektivet som angivits för hur verkligen ska betraktas måste även inkludera förhållandet till författaren av uppsatsen. Det är som forskare svårt att ha ett helt fritt teoretiskt tankesätt då tidigare föreställningar och handlingar formar uppfattningar om ett ämne (Herbert, 2010). Det är enligt Baxter and Eyles

(1997) viktigt att självkritiskt tänka på hur de subjektiva erfarenheterna påverkar trovärdigheten av studien. För att öka trovärdigheten i denna uppsats förhåller den sig till de kriterier och definitioner som Baxter and Eyles (1997) behandlar. Studien ska kunna passa in i en annan kontext än just den som studeras, detta för att andra ska kunna utföra liknande forskning och få ett likartat resultat. Detta har funnits i åtanke under urvalsprocessen av intervjupersonerna och av fallstudieområdet. Det är avgörande hur respondenternas svar tolkas och för att säkerställa trovärdigheten ska de intervjuade känna igen att det som de sagt stämmer, så att studiens insamlade resultat och analys inte blir missvisande.

4.2. Kvalitativa intervjuer

Enligt McDowell (2010) är intervjuer en användbar teknik för att få en fördjupad förståelse av händelser som sker mellan mänskliga interaktioner. De kvalitativa intervjuerna i denna studie syftar till att samla in empiriskt material för att kunna analysera hur de institutionella barriärerna behandlas på planeringsnivå i målkonflikten mellan en tätare stadsbebyggelse och en förstärkt kollektivtrafikutveckling. Intervjuerna avser att ge en fördjupad och ingående bild av vilka svårigheter som råder mellan dessa två planeringsstrategier. Planeringsaktörer representerade från de två målintressena från både ett lokalt perspektiv och från ett bredare systemperspektiv har intervjuats.

4.2.1. Snöbollsurval

Urvalsprocessen för att välja relevanta personer till intervjuerna har skett via en snöbollseffekt. Denna process går ut på att de personer som intervjuas ger tips på vilken nästa person för intervju skulle kunna vara (Esaïasson, Gilljam, Oscarsson & Wängnerud, 2012, s. 189). Det är enligt Valentine (2005) viktigt att välja ut fler än en första person i kedjan så att inte alla de nästkommande personerna hör till samma typ av grupp inom ett enat nätverk.

De första aktörerna för denna studies intervjukedja valdes strategiskt, en person kopplad till utvecklingen av Litteraturgatan samt en som arbetade med mer strukturella förändringar. Kriterier för vilka intervjupersoner som vidare skulle rekommenderas var att de nästkommande aktörerna skulle arbeta inom ett projekt där de båda målintressena var representerade. Det positiva med att använda snöbollprocessen som urvalsmetod är att det eliminerar ett potentiellt hinder. Att som intervjuare ha med sig ett namn i ryggen till nästa person i processen gör att den nya personen får en tillit, då den är medveten om att någon annan har rekommenderat en och att det finns en anledning att de som aktörer blir kontaktad angående en intervju (Valentine, 2005). Tillvägagångssättet för att komma i kontakt med

intervjupersonerna skedde via mejl eller genom personlig kontakt och det var inga större svårigheter att få de rekommenderade aktörerna att ställa upp på en intervju.

Uppsatsens population är aktörer som arbetar med planering för kollektivtrafik eller stadsbyggnad, och det är de intervjuade personerna som representerar urvalet från denna population. Totalt genomfördes tio intervjuer med fem personer kopplade till stads- respektive trafikplanering. Av dessa fanns det aktörer som arbetade både utifrån ett övergripande perspektiv samt några som arbetade med utveckling på lokalnivå. I presentationen av resultatet kommer aktörerna vid eventuella hänvisningar anges som ”*Trafikplanerare A, B, C, D eller E*” samt som ”*Stadsplanerare A, B, C, D eller E*”.

Målet med att använda snöbollsprincipen som urvalsprocess är att uppnå ett mättat resultat, vilket påverkar hur stort urvalet blir (Esaiasson et al., 2012, s. 259). Denna studie anses ha uppnått ett mättat resultat då återkommande information uppkom under intervjuerna samt när samma personer som redan blivit intervjuade förslogs som en relevant person att prata med.

4.2.1.1. Semistrukturerade intervjuer

Intervjuerna har skett på ett semi-strukturerat sätt med en intervjuguide som grund med frågor inom specifika ämnen som diskuterades med intervjupersonerna. Bryman (2016, s. 468) menar att en semistrukturerad process är ett flexibelt sätt att kunna förhålla sig till den situation av beteende och händelser som infinner sig under intervjutillfället. För att få till ett naturligt samtal under intervjun har frågorna inte ställts på ett strukturerat sätt, utan de har hanterats i den ordning som samtalet kommit in på. Alla frågorna är ställda för att ge möjlighet till öppna svarsalternativ med chans för följdfrågor. En liknande intervjuguide har använts till alla, men med lite olika fokus beroende inom vilket målintresse de arbetar.

Intervjuerna genomfördes som respondentundersökningar då det var personernas egna tankar om vilka svårigheter de kan uppfatta vid en kombination av olika planeringsstrategier som legat till grund för studien. Respondenternas svar har studerats för att se om något mönster kan utläsas kopplat till olika begrepp, vilket är ett tillvägagångssätt som stärks utav Esaiasson et al. (2012, s. 228-229). Dessa begrepp har sedan kategoriserats för att på ett djupgående sätt kunna förklarar vilka institutionella barriärer planerarna anser ha stor påverkan i deras arbete.

4.2.1.2. Intervjusituationen

Samtliga intervjuer med respondenterna skedde på deras arbetsplats då intervjufrågorna var ämnade för att samla information från deras yrkeserfarenhet. Platsen där intervjun sker har enligt McDowell (2010) stor betydelse då den som intervjuas har lättare att tillkännage

information kring känsligare frågor om de känner sig trygga på en plats. En intervju är något mer än bara ett utbyte av ord, det gäller att försöka skapa ett samarbete i ett flexibelt samtal så att information inte bara flödar åt ett håll.

Varje intervju spelades efter godkännande in med en mobiltelefon. Detta är en fördel enligt Valentine (2005) då samtalet kan flyta på utan att tid ska läggas på att skriva ner allt som sägs. Ett inspelat samtal är även lättare att analysera då möjligheter finns att upprepande gånger lyssna igenom det. Intervjuerna som gjordes varade mellan 50 minuter och en och en halvtimme. När intervjuerna var genomföra transkriberades allt material som hade spelats in. McDowell (2010) poängterar att det finns svårigheter med att återberätta materialet som framkommer under en intervju, då intervjuer är en tolkande metodologi som gör att återberättandet blir en subjektiv tolkning av den som ska sammanställa materialet.

4.3. Kvantitativ GIS-analys

Den kvantitativa metoden består av en GIS-analys för att ge en geografisk förankring på hur fysiska barriärer kan påverka ett område. Det är enligt Elwood (2010) ett metodval som har stor betydelse för insamling av information inom ett geografiskt fält som även lämpar sig väl att kombineras med andra metoder. Litteraturgatan i Göteborg har använts som fallstudieområde i analysen då förändringar gällande bättre förutsättningar för kollektivtrafik och en tätare stadsbebyggelse planeras längs med gatan. Det var därför ett strategiskt val att välja Litteraturgatan som fallstudie då det passar väl inom uppsatsens målintressen och det har möjlighet att representera ett typiskt fall för denna form av utveckling. Detta gör att resultatet av Litteraturgatan kan få en stark extern validitet som kan generaliseras för liknande fallstudier (Esaiasson et al., 2012, s. 156, 164), trots att analysen endast består utav ett område (Flyvbjerg, 2006). Genom att även förankra analysen till ett geografiskt område sätts kunskaper och teorier i relation till en konkret kontext. Beroende på hur själva urvalet av fallstudien är gjord och hur den relaterar till forskningsämnet påverkar studiens validitet och hur värdig den generaliserande informationen är i sitt sammanhang (ibid.).

4.3.1. GIS-analys av Litteraturgatan

GIS-analysen av Litteraturgatan syftar till att undersöka hur rörligheten ser ut i området i nuläget, år 2017, och hur den kan tänkas bli i framtiden efter att förändringar har skett i området. Förändringarna i området grundar sig på dess detaljplan etapp 1 (Stadsbyggnadskontoret, 2016) som består av ny bebyggelse, ändrade förutsättningar för kollektivtrafik på gatan, igenfyllning av befintliga tunnlar samt fler passager i markplan.

Undersökningen baserar sig på en nätverksanalys av gångnätet i området som består av gång- och cykelbanor samt mindre lokalgator, vilka styr gåendes rörlighet vid Litteraturgatan.

Nätverket har kopplats till en tillgänglighetsanalys som används som metod för att kunna uppskatta rörlighet. Rörligheten mäts utifrån dess tillgänglighet från en eller flera målpunkter längs Litteraturgatan, som sätts i relation till hur många människor som bor inom ett omland. Målpunkterna utgörs av skolor/förskolor, servicepunkter (torg, matbutiker, kyrka) samt busshållplatser. Målpunkterna särskiljs inte i analysen utifrån deras verksamhetsområde, trots att det i verkligheten inte räcker att bara ha en god tillgänglighet till en utav dem, då en bra tillgänglighet till dem alla tre vore det bästa. Anledningen till att de inte betraktas var för sig utifrån deras olika funktioner är de i analysen generaliseras som en målpunkt som flera människor i området skulle kunna ha som ett färdmål. Detta för att rörligheten i området ska kunna förhålla sig till något som ligger runtomkring barriärens stråk. Punkterna för detta lager digitaliserades med ändamål för denna studie. Annat materialet som gångnätet är hämtat från OpenStreetMap, bebyggelselager, hållplatser, kollektivtrafikstråk och detaljplanen är från Göteborgs Stad, befolkningsdatan från Statistiska centralbyrån och övrigt material är hämtat från Lantmäteriet.

För att beräkna rörligheten för gående måste det fastställas vilken hastighet en människa normalt kan tänkas röra sig i. Gånghastigheten för denna analys är satt till ett medelvärde på 5 km/h, som i detta fall anses vara en medelhastighet för vuxna och barn. Detta värde har räknats om till meter per sekund för varje länk i gångnätet genom formeln ”Längden*60/5000”. För att kunna utreda om själva kollektivtrafikstråket utgör en fysisk barriär eller inte har passagera i markplan över stråket tillsatts en viss ”tröghet”. För dessa passager är hastigheten för gående kraftigt nedsatt till 1 km/h, vilket ska illustrera att man som gående inte kan passera hur som helst vid en korsning över stråket. Hastigheten är anpassad för att gångtrafikanterna kan behöva stå still och invänta grön ljussignal eller till dess att det är fritt från övrig trafik.

För att undersöka vad en tätare stadsbebyggelse får för effekt i området har de 700 nya bostäderna från detaljplanen lagts in i analysen (Stadsbyggnadskontoret, 2016). För att räkna på hur stor befolkningsökningen kan tänkas bli i området räknades $700 \times 2,2$ då 2,2 är det svenska genomsnittliga antalet människor i ett hushåll (Statistiska centralbyrån, 2016). Detta ger en ökning av 1540 nya människor i området. Den befintliga befolkningsdatan är indelad i ett punktnät med ett avstånd på 100 meter emellan, där varje punkt innehåller ett antal på hur

många som bor inom dess radie. Den nya befolkningsökningen inkluderas genom att fördela antalet 1540 i nya punkter med 100 meters avstånd över de framtida byggnaderna.

För att illustrera tillgängligheten från målpunkterna i relation till gångnätet har en gångtid på 1, 2 och 3 minuter beräknats. Området för analysen är inte geografiskt stort och en längre gångtid skulle inte ge något användbart resultat. Motivet till dessa tidsintervaller är endast att visa på möjliga förändringar av rörlighet kring målpunkterna. I denna GIS-analys är det möjligt att se hur långt en person kommer inom det satta tidsintervallet från respektive målpunkt och hur den fysiska barriären påverkar rörligheten över kollektivtrafikstråket. Slutligen beräknas hur många som bor inom varje tidsomland från målpunkterna för att kunna analysera hur förändringen av gångnätet och de tillkommande byggnaderna kan påverka hur många människor som finns inom 0-3 minuters tillgänglighet från en eller flera målpunkter.

4.4. Metodkritik

Befolkningsdatan är utsatt och beräknad utifrån 100 meterspunkter, det gäller dock att vara medveten om konsekvenserna av detta. Det finns risk att en punkt hamnar precis utanför gränsen vilket gör att ett helt område kring punkten exkluderas eller så hamnar punkten precis innanför polygonen och inkluderar hela befolkningen från punktens radie, detta gör att befolkningen kan bli missvisande i analysen. Samma förutsättningar gäller dock för båda fallen och därför accepteras dessa siffror som ett generaliserande exempel på hur tillgängligheten skulle kunna kopplas till befolkningsdatan.

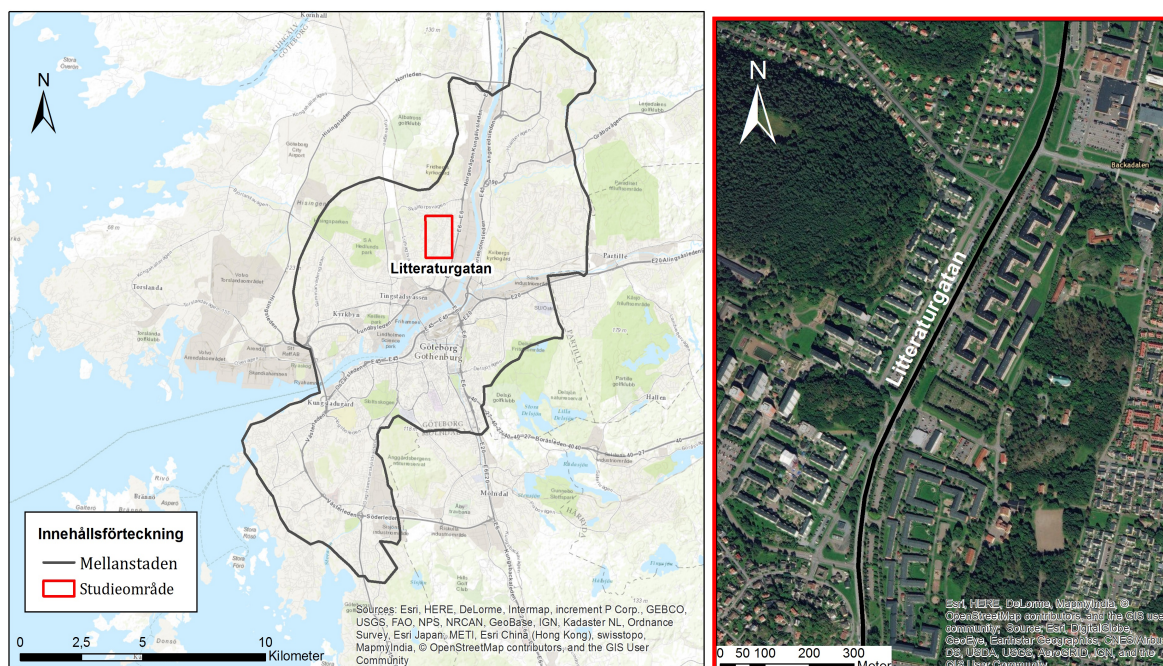
Tidsintervallerna i analysen är satta väldigt lågt, detta för att visa på skillnader som kan finnas inom ett geografiskt område. En medvetenhet finns dock om att människor kan tänka sig att gå längre tid än 3 minuter för att få tillgång till en målpunkt. Framförallt styr målpunktens funktion hur länge en människa kan tänkas transportera sig till den, men detta är inte det aktuella i denna studie då det istället är rörelsemönstret som analyseras.

5. Fallstudie

Som fallstudieområde används Litteraturgatan vilket ligger inom området för mellanstaden i Göteborg (Byggnadsnämnden). Litteraturgatan står inför en planeringsprocess med förändringar kopplat både till bebyggelseutveckling och en ombyggnad av gatan för att kunna möjliggöra en effektivare kollektivtrafik. Detta utvecklingsområde passar därmed bra som fallstudie för uppsatsen för att studera hur den lokala rörligheten ter sig i ett område omkring en fysisk barriär.

5.1. Mellanstaden

Göteborg är en stad som i och med höga födelsetal och stora flöden av inflyttningar växer. Enligt Byggnadsnämndens (2014) beräkningar kan staden vänta sig ett framtida scenario med en ökning av 150 000 invånare till år 2035. För att kunna möta detta antal av nya invånare behövs tydliga åtgärder göras i form av nya bostäder, som i sin tur ger ett större underlag för ökad service och arbetsplatser. Den mesta utbyggnaden i Göteborg planeras att ske inom det så kallade mellanstaden, se figur 3.



Figur 3. Översiktskartan till vänster visar var Litteraturgatan ligger i förhållande till mellanstaden inom Göteborg. Gränsen som visas för mellanstaden är en yttre avgränsning då det innanför finns ett centrumområde som inte kategoriseras som mellanstad. Kartan till höger visar en in-zoomning av den rumsliga fördelningen längs den del av Litteraturgatan som analyseras.

Visionen är att bygga ihop staden tätare genom att utvidga centrumdelarna för att skapa en enklare och mer hållbar vardag för göteborgarna. Genom att förtäta i redan bebyggda miljöer kan en blandad stad skapas, som har möjlighet att rymma både bostäder, kontor och

verksamhetslokaler för service. Detta ska öka förutsättningarna för att röra sig till fots eller med cykel i närområdena då ett större underlag med samlad service för de vardagliga behoven ska främjas (Byggnadsnämnden, 2014).

Utvecklingen i staden baserar sig på Göteborgs översiktsplan från år 2009, som i ett ytterligare steg har brutits ner i tre strategier som ger riktlinjer inom planeringen med mål på år 2035 (Göteborgs Stad, u.å.). De tre strategierna är en utbyggnadsplanering, en trafikstrategi och en grönstrategi. De två första är aktuella i denna uppsats och dem är antagna av Byggnadsnämnden respektive Trafiknämnden. Utbyggnadsstrategin grundar sig i att dra nytta av det som finns i det utpekade mellanområdet och det är därför viktigt att det finns en effektiv infrastruktur där. Stora delar av infrastrukturen är utformad till bilisternas fördel, men goda förutsättningar finns för att främja och prioritera kollektivtrafikstråken. Det är kring dessa stråk som den främsta bebyggelseutvecklingen planeras (Byggnadsnämnden, 2014). Trafiknämnden (2014) har satt upp mål om att effektivisera resorna ännu mer för att kunna möta det förväntade resetrycket. Målet är att fram till 2035 öka resor som sker till fots, cykel och kollektivt, medan resor med bil ska förminskas. Strategier för att nå detta grundar sig på att utveckla systemen för en snabb och kapacitetsstark kollektivtrafik inom området för mellanstaden. Samtidigt ska ett attraktivt stadsrum skapas med ett finmaskigt gatunät anpassat efter gåendes behov så att de ska kunna ta sig fram utan att stöta på barriärer (Trafiknämnden, 2014).

5.1.2. Litteraturgatan

Litteraturgatan som tillhör stadsdelen Backa är en del av mellanstadens utbyggnadsområde, se figur 3. Själva gatan är planerad och utformad som en stadsmotorväg med en relativt hög hastighet och få trottoarer och cykelbanor är placerade i direkt anslutning till gatan. Den framträdande planeringsvisionen i området har dominerats av funktionsseparering då det finns stora ytor mellan vägen och bebyggelsen (Okidoki Arkitekter AB, 2016). Bebyggelsen längs vägen präglas av miljonprogramsområden som byggdes kring 1970-talet (Stadsbyggnadskontoret, 2010b). Idag utgörs bostäderna på den västra sidan av Litteraturgatan av hyresrätter medan den östra sidan innehar bostadsrätter. Litteraturgatan som bildar en fysisk barriär med staket och stängsel mellan de två sidorna längs vissa sträckningar skapar en social uppdelning (Trafikkontoret, 2015). Det enda sättet att korsa vägen är genom gångtunnlar, som av människor i området upplevs som otrygga. Den trafikseparering som råder i området skapar trafiksäkra undergångar för gående men bidrar däremot till en otrygg upplevelse (Okidoki Arkitekter AB, 2016).

Visionerna med detaljplanen för Litteraturgatan är att bygga bort och minska de barriäreffekter som gatan utgör i dagsläget (Stadsbyggnadskontoret, 2016). Planerna för området är att utveckla gatan till en attraktiv stadsliknande gata där bebyggelse ska anläggas närmare gaturummet. Målet är att den fysiska kontakten med tätare bebyggelse och fler passager mellan de olika sidorna ska ge en starkare identitet och integrera de två sidorna mer med varandra, se *Bilaga 10.2* för en illustrationskarta av Litteraturgatan (Okidoki Arkitekter AB, 2016). För att förbättra förutsättningarna att koppla ihop området behöver det lokala gatunätverket bli mer finmaskigt i plannivå, då de befintliga tunnlarna ska fyllas igen för att ge mark för ny kommande bebyggelse (Stadsbyggnadskontoret, 2010a).

Att skapa bättre förutsättningar för kollektivtrafik, gång- och cykeltrafikanter längs med gatan är ett sätt att prioritera ner biltrafikanterna i området. De nya planerna visar på att gatan kommer att få en annan betydelse för en rörlig mobilitet längs med stråket (Stadsbyggnadskontoret, 2016). Fokus är att prioritera tillgängligheten till olika målpunkter som finns längs med Litteraturgatan som Selma Lagerlöfs Torg, småbutiker och hållplatser (Stadsbyggnadskontoret, 2010b). Förändringarna längs Litteraturgatan är planerade i olika etapper i ett samarbete mellan flera förvaltningar inom staden som stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och fastighetskontoret men även externa exploatörer (Trafikkontoret, 2015).

5.1.2.1. Bebyggelse

Längs västra sidan av Litteraturgatan ska 650-700 nya bostäder byggas. Då de befintliga bostäderna på västra sidan domineras av hyresrätter är ambitionen att de nya husen ska innehålla främst bostadsrätter men även några radhus för att få till en variation av boendeformer. Den nya bebyggelsen ska anläggas på parkeringsplatser och gräsytor som idag utgör stora ytor längs med gatan. Genom att bygga nära inpå vägen och minska avståndet mellan de två sidorna som visas i figur 4 skapas det ett tätare stadsrum med bättre förutsättningar för ett ökat samspel med möten i stadsrummet (Stadsbyggnadskontoret, 2016). Den befintliga bebyggelsen som präglas av miljonprogramhus inger ett tillslutet gaturum med brist på ett finmaskigt gatunät, vilket har skapat ödsliga och otrygga platser längs gatan. De kvaliteter som finns är vända in mot innegårdarna med entréer riktade åt det hållet. Den nya bebyggelsen innefattar dock ett omvänt planeringstänk. Kvaliteten består där av att få en kombination av lugna innegårdar och ett levande och attraktivt gaturum. Det som utgör en levande stadsmiljö är människor i rörelse. För att skapa denna stadsmässiga miljö är det av betydelse att planera för både bostäder och lokaler med möjligheter för verksamheter i bottenplanerna mot Litteraturgatan. En trygghet skapas om gaturummet befolkas under många



Figur 4. Karta över hur den planerade bebyggelse ska placeras och utformas längs med Litteraturgatan. Källa: Okidoki Arkitektur AB, 2016.

timmar av dygnet. För att säkerställa ett levande och tryggt gaturum ska alla nya entréer vändas utåt mot gatan för att möjliggöra möten mellan de olika kvarteren (Okidoki Arkitektur AB, 2016). Med en ökad och starkare fysisk kontakt mellan områdena vid Litteraturgatan blir identiteten i området mer förstärkt, vilket gör att området i sig kan betraktas som en integrerad helhet (Stadsbyggnadskontoret, 2016).

5.1.2.2. Kollektivtrafik

Den befintliga kollektivtrafiken längs Litteraturgatan består i dagsläget av busstrafik som trafikeras av två stombussar och avståndet mellan hållplatserna ligger mellan 300-500 meters avstånd. Att åka kollektivt tar cirka 15-20 minuter från norra Litteraturgatan vid Selma Lagerlöfs Torg in till de centrala delarna av staden till Brunnsparken. Gatan är utformad för att minimera konfliktpunkter mellan biltrafik och gång- och cykeltrafikanter, genom att de flesta korsningarna är planskilda som tunnlår. Antalet tunnlår längs med gatan är endast ett fåtal och de inger enligt de boende en otrygg känsla. Detta gör att många i området hellre väljer att gå över körbanorna på Litteraturgatan (Stadsbyggnadskontoret, 2010b). De få korsningspunkterna har ett långt avstånd emellan sig vilket gör gatan till en fysisk barriär mellan de västra och östra områdena (Stadsbyggnadskontoret, 2016).

Den nya detaljplanen för området visar på att en ombyggnation ska minska gatans barriäreffekter. Det ska byggas nya kollektivtrafikkörfält, cykelbanor och cirkulationsplatser. Gatan kommer fortfarande att vara viktigaste stråket i området för lokal biltrafik, men den

genomfartstrafik som idag trafikerar gatan ska inte uppmuntras. Alla tunnlar längs vägen ska fyllas igen och ersätts med planlagda passager i markplan. Fler passager ska anläggas vilket möjliggör bättre korsningsmöjligheter över gatan (Stadsbyggnadskontoret, 2016). För att kunna hålla nere hastigheten på gatan kommer bilfilerna att kurvas och smalna av på vissa ställen, vilket gör att bilister måste hålla låg hastighet. Prioriteten på gatan kommer att flyttas från bilar till att underlätta kollektivtrafikens och gåendes villkor (Okidoki Arkitekter AB, 2016). Övergångarna vid korsningar, hållplatser och cirkulationsplatser kommer att vara reglerade med rödljus eller varningsljud för kollektivtrafik (Stadsbyggnadskontoret, 2016).

Den busstrafik som går på Litteraturgatan kör i busskörfält längs med sidorna av gatan. Med omvandlingen ska dessa bussfält placeras i mitten av gatan och hållplatserna kommer därefter att lokaliseras med lägen mitt i gatan (Stadsbyggnadskontoret, 2016). Det är viktigt att hållplatserna lokaliseras i närheten av bostadsområden och målpunkter och inte efter en princip att alla ska ha samma avstånd till en hållplats (Trafikkontoret, 2015).

Att kollektivtrafiken placeras till mitten är för att den ska vara effektiv och möjliggöra en eventuell framtida utbyggnad av spårväg till området. Det finns sedan 1970-talet ett reservat avsatt för spårväg i detaljplanen för området. Detta reservat sträcker sig längs med ena sidan av Litteraturgatan och planen var att den skulle gå på egen banvall. Detta reservat har med den nya detaljplanen flyttas till att läggas i mitten av gatan istället, då ytterligare ett stråk vid sidan av gatan skulle öka effekterna av en barriärkänsla. Kollektivtrafiken ska ses som en integrerad del av gaturummet och det är därmed inte relevant att den i framtiden ska gå på egen banvall, detta skulle motverka den attraktiva stadsmiljö som planeras för området (Trafikkontoret, 2015).

Den kollektivtrafik som idag trafikerar området klarar kapaciteten för antalet boende i området. Dock kommer nybyggnationerna i etappvis att öka befolkningsantalet vilket förväntas höja efterfrågan på resa kollektivt. Spårväg ses som ett sätt att möta detta genom att kapaciteten på resorna ökar vilket samtidigt lyfter förutsättningarna för stadsdelen. Det finns dock inga beslut på att det kommer att byggas ut spårväg längs med Litteraturgatan. Diskussioner förs om det möjligtvis finns andra färdmedel som skulle kunna möta den ökade efterfrågan på resor, utan att spår ska behöva läggas i marken. Ett förslag är BRT (Bus Rapid Transit) anläggningar, vilket kan appliceras på den tilltänkta spårvagnssträckningen. BRT är kapacitetsstarka och snabba bussar som kör med full prioritet likt tunnelbana i egna körbanor. Det finns dock inga sådana busstråk i Sverige än, men diskussioner pågår om det skulle vara aktuellt som en ny form av kollektivt färdmedel (Trafikkontoret, 2015).

6. Resultat

Resultatet för denna studie är baserat på de kvalitativa intervjuerna och den kvantitativa GIS-analysen som har genomförts. För att tydliggöra kapitlet är det uppdelat i två delar där det första fokuserar på det empiriska materialet kopplat till institutionella barriärer, medan det andra inriktar sig på de fysiska barriärerna. Det är först i nästa kapitel 7. *Analys* som de två undersökta barriärerna vägs samman för att utreda om det finns något samband dem emellan.

6.1. Institutionella barriärer i planeringssammanhang

6.1.1. Inledning

I detta resultat konstateras det att institutionella barriärer existerar inom en planeringsnivå, framförallt när olika målkonflikter står emot varandra. Det är naturligt att målkonflikter förekommer mellan olika planeringsstrategier då de strävar mot att belysa olika värden som måste beaktas och utvecklas i samhället. Den geografiska ytan inom städer är extremt eftertraktad och är därmed begränsad i att kunna tillfredsställa alla strategier till fullo, vilket gör att målkonflikter lätt uppstår.

Nedan redovisas vilka institutionella barriärer som varit framträdande i utvecklingen av kollektivtrafik och en tätare stadsbebyggelse, resultatet är hämtat från de kvalitativa intervjuerna och baserar sig på respondenternas svar. Alla respondenter är inte kopplade till utvecklingen vid Litteraturgatan, så de institutionella barriärer som redovisas är upplevelser från andra projekt som de intervjuade varit delaktiga i, där Litteraturgatan utgör ett utav dem.

6.1.2. Institutionella barriärer kopplade till trafik- och stadsbebyggelseplanering

Utifrån intervjuerna framkommer det att de uppfattningar som finns om vilka institutionella barriärer som vanligtvis förekommer är samma både för dem som arbetar med utveckling för kollektivtrafik respektive stadsbebyggelse. Vid en potentiell barriär framgår det att de två planeringsstrategierna däremot oftast står på varsin sida där de driver sitt egna perspektiv.

De institutionella barriärer som hade ett återkommande mönster i intervjuerna har kategoriserats för att få en djupare förståelse. Dessa kategorier ses som grunden till varför institutionella barriärer förekommer bland planerare för denna uppsats. De kategoriserade institutionella barriärerna som presenteras nedan har koncentrerats till att behandla skalnivåer, betydelsen av samverkan, delaktighet i tidiga skeden, olika politiska prioriteringar, begreppsanvändning samt olika verktyg för att kunna kombinera olika värden.

Skalnivåer

En institutionell barriär som varit framträdande i intervjuerna är från vilken skalnivå som planerarna ser på utveckling. Denna barriär anses ha stor påverkan även på de andra institutionella barriärerna som nämns nedan. Synsättet från vilken nivå planeringen betraktas utifrån delar sig mellan trafikplanerare och stadsplanerare, då de för det mesta står på olika sidor. *”Jag skulle säga att största planeringskonflikten gäller mellan systemnivå och platsen”* – Trafikplanerare C.

Planering kan vara uppdelad på flera nivåer beroende på hur stort område den har inverkan på. Trafikplanerare A anser att det inte är lätt att se varandras perspektiv, från en ”hela staden nivå” det vill säga hur staden binds samman med vilken påverkan det får på en specifik plats. Mycket av trafikutvecklingen hamnar inom ett perspektiv som behandlar hela staden i stort och kan även komma upp att innefatta regionnivå. Detta då ett trafiksystem som kollektivtrafik enligt Trafikplanerare E fungerar som ett rationellt system vilket kanske inte på alla plaster i en stad skapar den mest användarvänliga miljön för människor. Utveckling som genererar positiva egenskaper för systemet på en ”hela staden nivå” riskerar att förorsaka negativa effekter på lägre nivåer inom en stad vilket gör att en målkonflikt blir tydlig. Det är nödvändigt att systemet är effektivt för att det ska fungera smidigt och snabbt. Trafikplanerare A upplever att det finns en låg förståelse från stadsplanerarnas sida hur förändringar sker för systemet och menar att de behöver ha ett större perspektiv och vidga sitt synsätt kring staden. Om hänsyn ska tas till den lilla platsen i varje projekt skulle stråken i systemet i helhet få en mycket sämre kvalitet.

Beroende på projektets innebörd så måste ibland systemet vara prioriterat och ibland platsen. Trafikplanerare C upplever att platsen ofta prioriteras genom att täta gångpassager förläggs över ett stråk vilket gör att trafiken bli begränsad och kan behöva gå långsammare. Detta kan appliceras på Litteraturgatan där ett flertal nya markpassager planera att förläggas över gatans stråk. Det är när perspektiven från system och platsnivå kombineras som spänningar uppstår. Det krävs en överenskommelse och en kommunikation mellan de olika planeringsstrategierna för att skapa en gemensam bild på var de olika nivåerna ska ha prioritet. Det är viktigt att fokus ligger på stadsplanering istället för på platsplanering, där hela skalan med alla nivåerna inom en stad inkluderas från en lokal närmiljö upp till stadens perspektiv.

Stadsplanerare E kan också identifiera att det råder spänningar mellan dessa nivåer då den strategiska nivån för kollektivtrafik inte alltid dockar med vad som är en attraktiv stad. Personen menar vidare att det finns problem från bägge håll, att de flesta stadsplanerare tror

sig kunna lösa detta i utformningen av en detaljplan medan trafikplanerare kan ha svårt att se hur deras beslut påverkar det lokala. Det saknas nivåer i det systematiska kollektivtrafiktänket där mycket fokus ligger på just snabba transporter. Detta är oftast prioriteringen för en högre skalnivå, vilket inte är lika godkänt inom andra nivåer. Stadsplanerare A menar att dessa hastigheter oftast har en mindre påverkan på hela resan för en resenär, men att det finns risk att de högre hastigheterna utgör en stor barriär inom ett område. Att bygga bort fysiska barriärer i samhället är ett av de största målen för stadsplanerna, vilket har varit fallet vid utvecklandet av Litteraturgatan där målet är att sammanlänka områden med varandra från varsin sida av en barriär.

Givetvis finns det även ett systemperspektiv inom stadsplanering och ett lokalt perspektiv inom trafikplanering, men dessa är inte lika dominant framträdande i detta resultat från intervjuerna, utan det är trafikens systemnivå som krockar med bebyggelsens lokala nivå. Stadsplanerare D tycker att målbilden på systemnivå mellan de två planeringsstrategierna för det mesta överensstämmer, men att det är när det kommer ner på en plats som oense skapas. Ett sätt att kunna mötas är att titta på en mellannivå av hela staden systemet och den plats som utgör en del utav systemet, genom att en gemensam analys görs från olika perspektiv av en stäcka som finns inom denna mellannivå. Det som Stadsplanerare D menar är att varje delsträcka av ett kollektivtrafikstråk inom ett detaljplaneprogram är en del av hela systemet och att planerarna måste titta i ett större perspektiv som inte bara berör deras område, som är ett mellanting av hela stadens system.

Samverkan

Bristen på samverkan är en tydlig institutionell barriär som inom ett projekt är avgörande för att kunna få fram lyckade resultat. ”*Ska man bygga stad så är det samspel som gäller*” – Stadsplanerare E. Anledningen till att samverkan inte alltid fungerar är att de olika planeringsstrategierna inte befinner sig i samma forum där dem kan se och kommunicera med varandra. Det är enligt Stadsplanerare D svårt att ha en bra kommunikation till olika delar inom en och samma förvaltning och menar att det är en ännu mer utmaning att sammanlänka med andra planeringsstrategier. Utveckling är att mötas och det är fel fokus när kollektivtrafik och stadsbyggnad separeras i parallella spår, gemensamma stadslösningar måste finnas. Även om de olika perspektiven inte delar samma målbild fullt ut är det viktigt att ha respekt för all annan planering och det skulle vara till stor fördel om projekt och målbilder tas fram i samverkan med andra målintressen säger Trafikplanerare E.

Det finns enligt Trafikplanerare C stora krav på en projektledare, som innefattar en nyckelroll inom ett projekt, att få människor att komma överens om vilka avvägningar som ska göras. Utan en förståelse för andra är det lätt att hamna i positionering och endast värna om sitt egna synsätt, vilket skapar en känsla av vi och dem. Det gäller att det finns en kreativ dialog om vad som är acceptabelt från båda håll.

Trafikplanerare D belyser vikten av att samarbete sker mellan trafik och bebyggelse, då trafiksystemet har en stark påverkan på markanvändningen på en plats. I utveckling av urbana miljöer kan kollektivtrafiken användas som ett verktyg för hur trafik och stad kan utvecklas tillsammans. I ett sådant samarbete är det viktigt att beskriva vilket anspråk som önskas samt vilka risker som kan uppstå, för att det gyllene snittet ska kunna skapas mellan den effektiva kollektivtrafiken och den goda närmiljön. Stadsplanerare D framhåller att det är viktigt att de inte slår ut varandra, utan att de ska komplettera varandra på bästa sätt.

Utvecklingen kring Litteraturgatan har inte stött på denna barriär med samverkansproblem, utan både trafik- och stadsplanerarna upplever att det varit ett lyckat samarbete mellan de två målintressena. Detta har i sig stärkt projektet och de har lyckats bilda en enad fasad mot andra externa aktörer. Samarbetet består i grunden av en god kommunikation mellan de olika aktörerna där de har strävat efter att försöka hitta en förståelse för de olika behoven, vilket har lett till att medelvägar hittats mellan perspektiven. Litteraturgatan visar att tätt samarbete krävs för att identifiera olika konfliktpunkter och att det är viktigt att ha detta klart innan externa aktörer kopplas in, då det är viktigt att kunna stötta varandra vid eventuella motstånd.

Delaktighet i tidiga skeden

Det är väldigt viktigt att samarbeten finns mellan planerare från olika utvecklingsstrategier. Dock hjälper det inte alltid att det bara finns ett samarbete, då det har stor betydelse när under processens gång som samverkan drar igång. För att ett samarbete ska vara lönsamt och effektivt är det av stor betydelse att det råder delaktighet från alla aktörer redan inom ett tidigt stadie i planeringen. Att inte vara involverad tidigt i projektets process gör att information inte alltid når ut till alla som har anknytning till projektet. *”Det som är frustrerande är att jag kommer in ganska sent i projekten”* – Stadsplanerare E. Om en sådan faktor inte åtgärdas kan det orsaka att en institutionell barriär byggs upp under projektets gång.

Stadsplanerare D har varit utsatt med att komma sent in i projekt. Personen var inte nöjd med hur arbetsgången gick tillväga och bad om en omorganisering för att kunna bli involverad tidigare i aktuella projekt för att få mer information från början. Sedan detta inträffat är

aktören mer nöjd över samarbete råder med andra aktörerna då de har kunnat representera sin sida av utvecklingen bättre. Respondenten betonar att hur vi möts handlar om hur vi bjuder in varandra att vara delaktiga i det tidiga skedet där stor del av ett projekts målbild formas. Genom att prata om och utvärdera en sådan målbild tillsammans under ett tidigt skede ger en större chans att identifiera vilka potentiella målkonflikter som kan uppstå.

Aktörer från de två planeringsperspektiven upplever att beroende på vilken förvaltning det är som leder ett uppdrag styr det vilka som blir delaktiga redan från början. Trafikplanerare D tycker att trafikplaneringen har stort inflytande på hur en stad utformas, men att de ofta blir inkopplade i stadsutvecklingsprojekt väldigt sent när planerna redan är igenomtänkta med skisser för var stråk ska lokaliseras. Stadsplanerare D hävdar däremot att det är en svårighet för dem som utvecklar stadsbebyggelse att förstå hur berörda dem blir av ett trafikprojekt som styrs från ett trafikplanerarhåll. Det blir uppenbart först när det får konkreta utfall inom ett lokalt område, vilket hade kunnat motverkas om de varit en del av projektet under tidigare förhållanden.

Politiska prioriteringar

Den främsta anledningen till att en målkonflikt uppkommer inom planering mellan kollektivtrafikutveckling och en tätare stadsmiljö är att det är svårt att veta hur de ska prioriteras i förhållande till varandra. De olika planeringsstrategierna hänvisar båda till strategiska dokument och riktlinjer, men problemet ligger i att dessa riktlinjer är separerade från varandra och krockar. Respondenterna i denna studie framhäver att deras närmsta strategiska dokument Utbyggnadsplaneringen och Trafikstrategin är framtagna som en helhet, men svårigheten är att de har antagits av olika nämnder. Trafikplanerare A menar att kommunikationen mellan politikerna och aktörerna som planerar är enkelriktad, då det endast är politikerna som har möjlighet att uttrycka vad det är som ska genomföras. Stadsplanerare E upplever även att det finns mentala barriärer mellan de olika förvaltningarna, vilket får till följd att planeringsstrategierna inte hänger ihop organisatoriskt.

Det är flera intressen som ska tillgodoses och det råder en maktdominans mellan de politiska målen, då det inte är möjligt att verkställa alla till fullo. De politiska riktlinjerna styr hur planerarna resonerar kring prioriteringar i deras projekt. Riktlinjerna för trafikutveckling är att prioritera en snabb och effektiv kollektivtrafik i urbana områden så att människor kan transportera sig på ett hållbart sätt. Från ett stadsbyggnadsperspektiv är det exploatering som står i prioritet, som enligt deras politiska riktlinjer ska byggas längs med kollektivtrafikstråk då detta utgör ryggraden i en stad. För utvecklingen vid Litteraturgatan är det den nya

bebyggelsen tillsammans med ett attraktivt stadsliv som är mest prioriterat. Veldig mycket vikt ska läggas på att öka exploateringen i området då detta är en prioriterad fråga enda upp politiskt för att få fram så mycket bostäder som möjligt i det expanderande området.

Ett framträdande problem med denna institutionella barriär är vilka förutsättningar som ska råda vid ett stråk, då de olika strategierna prioriterar olika. I övrigt är alla planerarna överens om att det krävs både fler bostäder samt ett mer hållbart sätt att transportera sig i staden, dock krockar riktlinjerna i hur dessa ska integreras. ”*Det måste vara rätt att kunna planera längs med stråken tycker jag, men problemet blir om man förväntar sig och om man tror att man ska omvandla hela kollektivtrafikens funktion längs en sträcka för att kunna göra förtätning*” – Trafikplanerare E. Stadsplanerare A menar att deras politiska riktlinjer är att bygga ut mot gatan och skapa ett aktivt och attraktivt gatuliv för gående längs med stråken. Detta är fallet för Litteraturgatan vars attraktiva gatuliv ses som en viktig aspekt för att binda samman området. Trafikplanerare A säger att deras riktlinjer är att prioritera både kollektivtrafik, gång och cykel och hävdar att en koncentration av bebyggelse och attraktivt stadsliv kan finnas vid knutpunkter och hållplatser, medan det längs sträckan kan vara mindre fokus på levande stadsmiljö så att kollektivtrafiken kan hålla en hög hastighet.

Begreppsanvändning

Att inte ha satta definitioner om vad åtgärder egentligen innebär i ett projekt har från intervjuerna framkommit som en institutionell barriär som förorsakar att samarbeten riskerar att försämrans och att missförstånd uppstår. Skilda tolkningar kan finnas inom ett projekt vilket är en risk då varje planeringsstrategi kan skapa egna tolkningar av en fråga utan att gemensamma synsätt hittas. Om denna process går allt för långt blir det som att de olika målintressena pratar olika språk med varandra och Trafikplanerare D menar att det är viktigt att integrera språken mellan olika aktörer för att kunna komma framåt i planerandet.

Det är av stor vikt att ha gemensamma definitioner både mellan olika strategier men även internt då det enligt Trafikplanerare C är viktigt att veta vilka ingångsvärden de har att göra med vid en begreppsanvändning. Inom projektet för Litteraturgatan har det lagts mycket tid på att övervinna denna institutionella barriär genom att diskutera och definiera vad för typ av gata som ska etableras längs Litteraturgatan. Målet är att gatan ska få en struktur likt en stadsgata, men vad menas egentligen med stadsgata. Planerarna tycker att stadsgata är ett begrepp som ofta används vid utveckling i centrum, men problemet är att Litteraturgatan ligger en bit utanför inom mellanstaden. Därför har planerarna börja diskutera om benämningen stadsdelsgata är något som kan användas istället. För att inte egna tolkningar

ska göras har aktörerna tillsammans fört diskussioner på hur en definition av stadsdelsgata skulle kunna appliceras för Litteraturgatan och hur det ska kunna föras vidare. ”*Det handlar om att vi ska kunna reproducera det vi gör, inte bara uppfinna något nytt i varje projekt*” – Stadsplanerare A.

För att tydliggöra vad en definition innebär är det användbart att ta hjälp av verkliga exempel. I ett projekt strävar alla efter samma mål som ska uppnås, men när det kommer ner till det praktiska arbetet är det lätt att ha olika tolkningar om vad det egentligen är som ska genomföras. Det är när dessa olika tolkningar görs för en och samma plats som problemen uppstår och det är viktigt att definiera hur olika värden står i relation till varandra. Att visa verkliga exempel på redan genomförda åtgärder kan då vara ett verktyg för att få alla inom ett projekt att få en gemensam bild av vad deras projekt ska resultera i.

Stadsplanerare D menar också att från deras perspektiv så kan allt för fastställda definitioner medföra problem, det beror på hur definitionen är utformad. Betraktas den utifrån tabeller med satta värden och siffror tycker denna person att det blir väldigt stelt och för inriktat och menar att alla värden inom planering inte kan mätas på detta sätt.

Verktyg för att kombinera olika värden

Sett utifrån ett stadsplanerarperspektiv finns det vissa värden som anses vara svårare att inkludera och lyfta fram i projekt med många olika aktörer. Det sociala perspektivet som ofta beskrivs som mjuka värden i planering är något som inte går att mäta eller sätta in i en modell. Gällande Litteraturgatan har kunskap om dess mjuka värden samlas in från ett lokalt perspektiv som har satts i relation till området. Detta för att utreda hur de olika förändringarna som planeras kan tänkas påverka områdets mjuka värden. Det är dock svårt att vara konkret i att beskriva vilka anspråk som bidrar till en levande stadsmiljö och sätta det i relation till trafikutveckling, som genom siffror bättre kan förtydliga deras behov. Åtgärder har däremot genomförts för att lättare kunna tydliggöra och kategorisera de olika aspekterna för sociala och andra mjuka värden. Stadsplanerare E berättar att en Social konsekvensanalys (SKA) har tagits fram vilken fungerar som ett verktyg för att lyfta sociala frågor och som visar på vilken effekt dessa frågor kan få inom olika skalnivåer inom staden.

Modeller som mäter och kategoriserar olika anspråk är däremot något som är vanligt förekommande inom trafikutveckling. Trafikplanerare A berättar att en matris är utarbetad i samband med SKA som är en modell som kan användas för att förstå olika hierarkier inom trafikstrukturen. Detta ska vara ett sätt att kunna prata samma språk med stadsplanerarna då

den tar hänsyn till samma nivåer inom staden som betraktas i SKA. Att sätta denna modell i samspel med SKA är en förhoppning om att förbättra samarbeten mellan de olika aktörerna.

6.1.3. Sammanfattning

Ovan redovisas de institutionella barriärer som kan identifieras av de intervjuade respondenterna. Dessa kan sammanfattas till skalnivåer, samverkan, delaktighet i tidiga skeden, olika politiska prioriteringar, begreppsanvändning samt vilka verktyg som finns för att kombinera olika värden. Barriärerna visade sig vara vanligt förekommande bland de intervjuade respondenterna då de två målintressena ofta står på var sin sida av barriären, vilket är naturligt i en planeringsprocess då olika aspekter måste lyftas fram. Den institutionella barriär som har en stor inverkan på de andra institutionella faktorerna är från vilken skalnivå planerarna ser utveckling. Mycket krävs för att aktörerna ska kunna mötas mellan stads- och platsperspektivet, men det finns flera åtgärder som kan främja detta genom att aktörerna medvetet bearbeta de olika barriärerna inom planeringsprocessen.

6.2. Fysiska barriärer i samhället

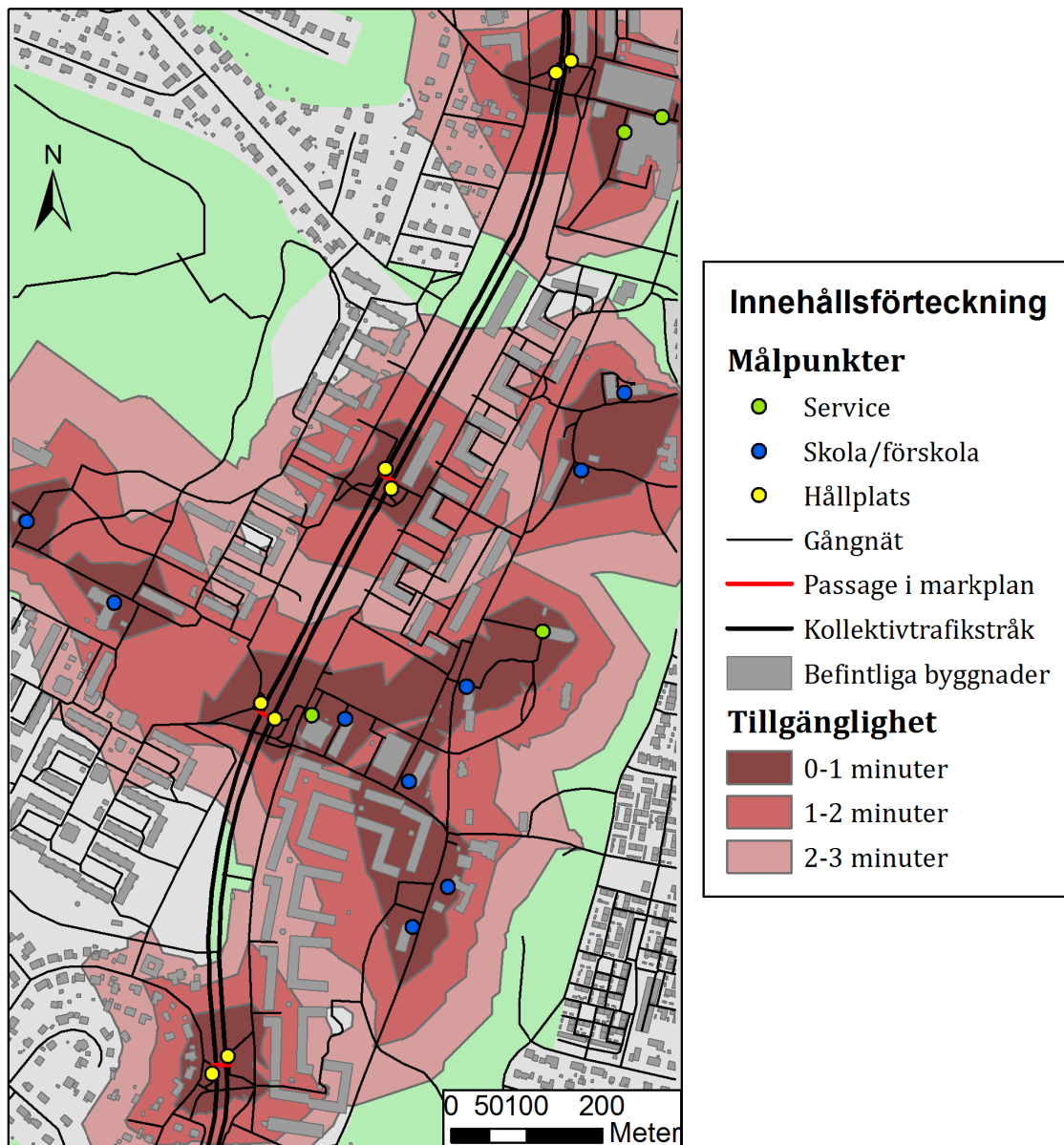
6.2.1. Inledning

Effekterna från fysiska barriärer får varierande konsekvenser beroende på hur strukturen i ett område är utformad. Att rörligheten för gångflöden påverkas av en fysisk barriär är något som fastställs i detta resultat. I följande avsnitt (6.2.2.) redovisas en tillgänglighetsanalys gjord i GIS som visar på hur kopplingar i ett gångnätverk i relation till ett kollektivtrafikstråk påverkar människors tillgänglighet till olika målpunkter i ett område. Samtidigt finns det effekter kopplade till fysiska barriärer som handlar om själva uppfattningen av en barriär, som inte är kvantitativt mätbara, detta sammanställs i det andra nästföljande avsnittet (6.2.3.) det resultatet är baserat på materialet från de kvalitativa intervjuerna.

6.2.2. Tillgänglighetsanalys i GIS

Analysen har som syfte att illustrera hur en fysisk barriär ger effekter på gåendes rörlighet vid Litteraturgatan. Tillgängligheten i analysen definieras utifrån aspekter om hur en barriär påverkar möjligheten till rörelse, se avsnittet (3.2.2.) om *Fysiska barriärer*. Tillgängligheten mäts genom hur många människor som nås från målpunkterna inom ett tidsintervall på 0-3 minuter med en gånghastighet på 5 km/h. Analysen undersöker om tillgängligheten från målpunkterna skiljer sig åt innan förändringen vid Litteraturgatan då passagerna utgörs av tunnlar och några markpassager, mot hur det blir efter förändringen då tunnelarna fylls igen och det blir ett utökat gångnät med passager endast i markplan.

Tillgänglighetsanalys - innan förändring

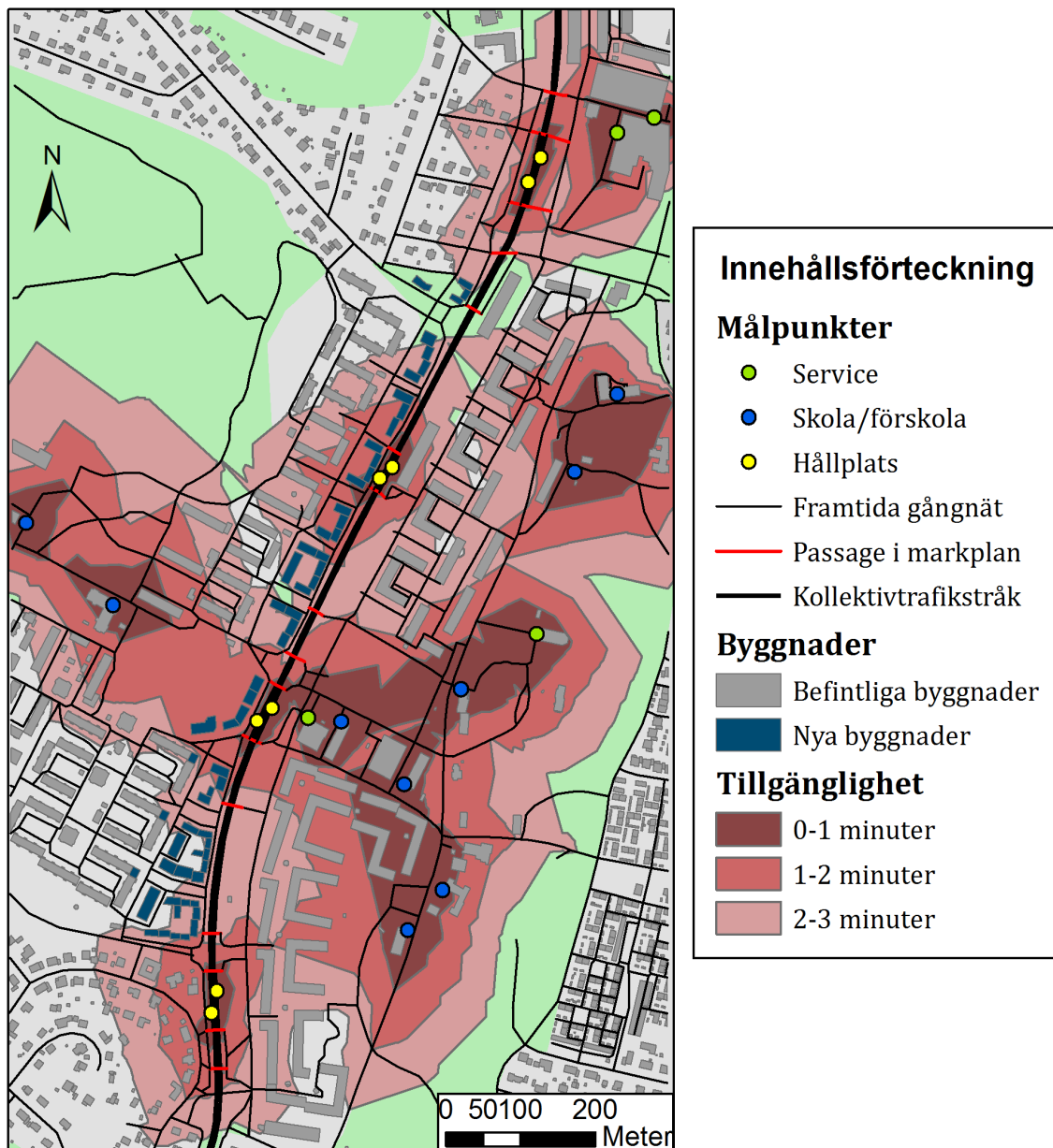


Figur 5. En tillgänglighetsanalys som är gjord utifrån målpunkter längs med Litteraturgatan. Denna figur visar hur rörligheten är i området baserat på det befintliga gångnätet. Källa: OpenStreetMap, Trafikkontoret.

Figur 5 visar hur tillgängligheten är från en eller flera målpunkter idag, våren 2017, längs Litteraturgatan. Kartan visar de befintliga byggnaderna och gångnätet, som utgörs av gång- och cykelvägar samt mindre lokalgator. Det finns inga gångstråk längs med gatan utan de sträcker sig istället längs med bebyggelsen. Byggnaderna är vända från stråket med stora avstånd som skiljer vägen och byggnaderna åt. Det finns endast tre passager i markplan som korsar bil- och kollektivtrafiken längs Litteraturgatan. De andra passagera utgörs av gångtunnlar som ligger i närheten av markpassagera vilka är koncentrerade vid

busshållplatserna. Det är från detta gångnät som rörligheten i området är baserad på. Kartan visar att de mörkröda områdena är mest tillgängliga, då de ligger inom 0-1 minuters gångavstånd från en målpunkt, sedan avtar tillgängligheten med en minuts intervall ju ljusare den röda färgen blir.

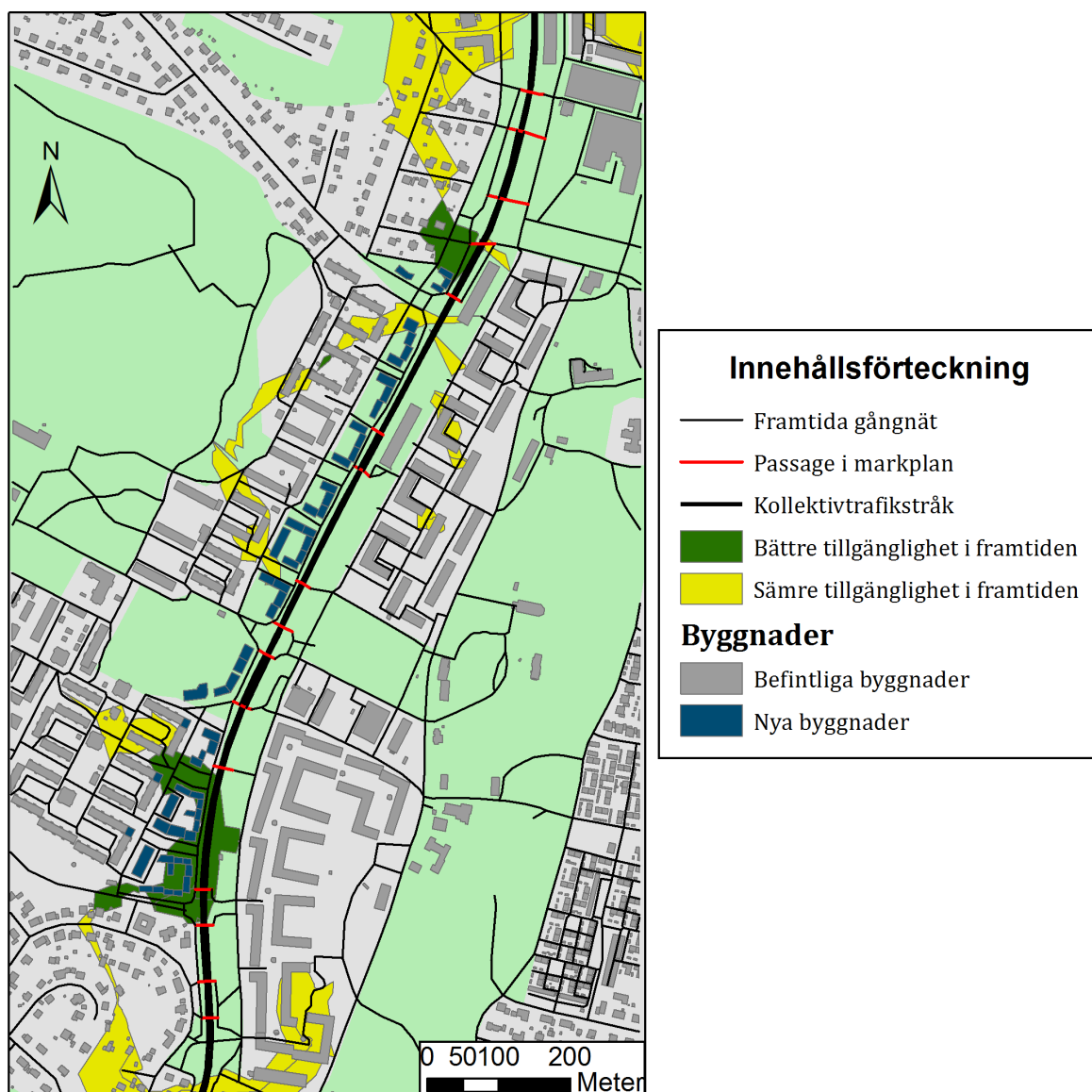
Tillgänglighetsanalys - efter förändring



Figur 6. Denna tillgänglighetsanalys är gjord utifrån det gångnät som väntas bli i framtiden när förändringar längs gatan är genomförda, med fler bostäder och markpassager över stråket. Källa: Trafikkontoret, Stadsbyggnadskontoret, OpenStreetMap.

De förändringar som ska ske längs med Litteraturgatan illustreras i figur 6. Förändringarna är baserade på detaljplanen (Stadsbyggnadskontoret, 2016) som planerar för mer bebyggelse och ett utökat gångnät med fler passager i markplan över barriären. Alla tunnlar som idag finns i området ska fyllas igen då marken de upptar behöver användas till bostadsbyggande istället. De nytillkomna husen ligger på gatans västra sida och är lokaliserade i direkt anslutning till gatan. Andra förändringar som väntas ske är att kollektivtrafiken ska gå i körfält i mitten av Litteraturgatan och att hållplatserna därefter omlokaliseras till avsatser mitt i vägen. Det är

Tillgänglighetsanalys - totala skillnaden



Figur 7. Kartan visar skillnaden i rörligheten mellan det befintliga och det framtida gångnätet. De gröna områdena beräknas få bättre tillgänglighet med det framtida gångnätet medan de gula hade bättre tillgänglighet i det befintliga gångnätet. Källa: Trafikkontoret, Stadsbyggnadskontoret, OpenStreetMap.

utifrån dessa nya förutsättningar som tillgänglighetsanalysen är beräknad från, men med samma tidsintervaller som innan förändringen för att illustrera hur rörligheten kan förändras.

Skillnaden mellan de båda tillgänglighetsanalyserna kan utläsas i figur 7. Denna karta visar ett framtida scenario på hur tillgängligheten från en eller flera målpunkter kommer att förändras för platser längs med Litteraturgatan. Områden inom de mörkgröna fälten förväntas få en bättre tillgänglighet. Det vill säga att de ligger inom ett avstånd på 0-3 minuter från någon målpunkt i framtiden, vilket de inte gör med det befintliga nätet. De gula områdena visar på platser som innan förändringen låg inom 0-3 minuter från en eller flera målpunkter, men som efter förändringen kommer att hamna utanför detta tidsintervall, vilket gör att de får lite sämre tillgänglighet. Kartan visar stora gula områden längst norrut samt längst söderut i kartbilden, detta beror på att hållplatslägena vid dessa punkter har flyttats något vilket automatiskt skapar en skillnad i rörlighet även om gångnätet hade varit detsamma som tidigare.

Tillgänglighetsanalyserna baserar sig på hur många människor som finns inom det satta tidsintervallet från en eller flera målpunkter, före och efter förändringen. Tabell 1 visar hur många människor som bor inom varje tidsintervall från någon utav målpunkterna.

Tabell 1. Tabellen visar hur många människor som bor inom 0-3 minuter från en eller fler målpunkter, uppdelat i varje minutintervall. En uträkning är gjord för alla scenariona innehållande både det befintliga och framtida gångnätet i relation till den befintliga och framtida befolkningen.

	0-1 minuter	1-2 minuter	2-3 minuter	Totalt 0-3 minuter
Befintlig befolkning - befintligt gångnät	652 (15 %)	1251 (30 %)	2341 (55 %)	4244 (100 %)
Befintlig befolkning - framtida gångnät	370 (11 %)	822 (24 %)	2241 (65 %)	3433 (100 %)
Framtida befolkning - befintligt gångnät	955 (18 %)	1710 (32 %)	2655 (50 %)	5320 (100 %)
Framtida befolkning - framtida gångnät	445 (9 %)	1203 (26 %)	3092 (65 %)	4740 (100 %)

Raden för *befintlig befolkning – befintligt gångnät* är baserade på den analys som visualiseras i figur 5, medan raden för *framtida befolkning – framtida gångnät* är den som representeras i figur 6. De andra två raderna i tabellen visar på hur många människor som hade funnits inom respektive tidsintervall om endast en av förändringarna skulle ske, antingen att endast gångnätet och passagemöjligheterna över barriären förändras eller om endast de nya bostäderna skulle tillkomma. Detta gjordes för att kunna analysera vad de olika förändringarna i sig har för påverkan. Kategorin med *framtida befolkning – befintligt gångnät* är det som totalt innefattar flest människor inom ett omland på 0-3 minuters gångtid från

målpunkterna, vilket enligt tabellen skulle vara det mest ultimata alternativet med 5320 personer. Dock är detta inget alternativ som är relevant i utvecklingen av Litteraturgatan, då marken som omfattar tunnlarna i det befintliga gångnätet tar samma mark i anspråk som behövs för de nya bostäderna som ska byggas tätt inpå gatan.

I en jämförelse mellan det befintliga och det framtida scenariot visar resultatet att det totalt kommer att vara fler människor i omlandet från alla målpunkter med de framtida förändringarna. Cirka 700 nya bostäder ger ungefär 1540 nya människor till området. Av dessa kommer 1307 (4740-3433) att hamna inom det beräknade tidsintervallet från en eller flera målpunkter. Genom att subtrahera de totala antalen från *framtida befolkning – framtida gångnät* med *befintlig befolkning – framtida gångnät*, blir svaret en ökning på 1307 inom tidsintervallerna, vilket utgör en stor del av de nytillkomna människorna i de nya bostäderna.

6.2.3. Upplevelser av fysiska barriärer

Det finns effekter kopplade till fysiska barriärer som inte är visuellt synbara i kartorna ovan. Detta avsnitt avser att ge en ingående bild av de effekter som påverkar rörligheten över en fysisk barriär, som inte är mätbara utan handlar mer om upplevelser kring den. Resultatet är baserat på de kvalitativa intervjuerna med trafik- och stadsplanerarna. Alla respondenter har inte någon direkt koppling till Litteraturgatan, så effekterna som redovisas är kopplade till liknande fall förutom de som är involverade i utvecklingen vid Litteraturgatan.

Hastighet

Hastigheten på trafik har en stor påverkan hur människor uppfattar en barriär och om ett område uppfattas som attraktivt eller tryggt. Från intervjuerna framgår det att det diskuteras mycket om hur snabbt kollektivtrafiken ska gå på olika sträckor, vilket även innebär fallet vid Litteraturgatan, då detta påverka hur området runt omkring kan utvecklas. Det är främst passagera utmed en sträcka mellan hållplatser som är oroväckande, då trafiken automatiskt har en lägre hastighet vid hållplatser och knutpunkter. Om hastigheten på ett fordon uppkommer till 60-70 km/h kan det inte finnas några gångpassager i markplan mitt på sträckan, då det enligt Stadsplanerare D utgör en för stor säkerhetsrisk även om passagera skulle vara reglerade. Problemet från kollektivtrafikens perspektiv är om det finns för många passager över en sträcka vilket kräver en hastighetsnedsättning. Att förminska en sådan barriär med lägre hastighet blir då på bekostnad för dem som reser. Stadsplanerare B ifrågasätter dock om hastighet verkligen är det viktigaste för en resa och menar att andra mjuka faktorer som upplevelsen av en resa även påverkar hur människor väljer att röra sig.

Ett sätt att beskriva en barriäreffekt är enligt Trafikplanerare E att mäta de tidsluckor som förekommer över stråket mellan alla fordon som passerar. Tidsluckorna avgörs av hastigheten och turtätheten på fordonen vilket påverkar hur stora tidsluckorna är för att kunna passera.

Planera trygga eller säkra passager

En diskussion som råder bland flera av de intervjuade aktörerna är betydelsen av att kunna korsa en fysisk barriär. Tunnlar som tidigare används mycket inom planering ger en säker passage för gång och cykel. Dessa är väldigt viktiga för människor som inte rör sig så snabbt som barn, gamla och sjuka. En tunnel utgör i vissa fall en lösning men ibland medför det problem. Längs Litteraturgatan finns det tre tunnlar som inkluderas för avgränsningen för området. Stadsplaneraren för området säger att problem finns med dessa tunnlar då de utgör otrygga miljöer, speciellt när det är mörkt. Trots att tunnlar möjliggör en korsning av stråket är det sällan de i praktiken används och det är vanligt att människorna i området hellre väljer att gå över gatan, då det finns en otrygghet att använda tunnlar.

Även i flera andra projekt går det från att vara planskilda passager med tunnlar till att bli passager på ett och samma plan i marknivå. Enligt Trafikplanerare D ger korsningar i ett plan en starkare förbindelse mellan två sidor av en barriär, då du som gående inte tvingas ner under vägen. Den starka förbindelsen skapas av att kontakt mellan människor uppstår när de rör sig på samma markplan hela tiden. Dock medför denna typ av planering en säkerhetsrisk för fotgängarna när de ska passera en barriär. Det är en utmaning att få markpassagerna säkra, men metoder som ljud- och ljusreglering används för att uppmärksamma gående att det är en fysisk barriär som de inte kan springa rakt över. Ur trafiksynpunkt tror Stadsplanerare A att de flesta människor har lätt för att anpassa sig till en miljö och att en öppen trafiklösning inte ska ses som en allt för stor säkerhetsrisk då avskilda passager ändå inte används fullt ut då de medför sämre och mer otrygga upplevelser. Trafikplanerare E menar att planerare måste hitta olika sätt för att kunna hantera trafiksäkerhetsaspekterna. Planering kan leda människor till att använda passagerna genom att lägga övergångarna vid hållplatser där starka gångflöden förekommer samt genom att etablera urbana verksamheter längs passagerna för att öka en känsla av trygghet för de gående. Trafikplanerare C tror att det går att styra gångflöden med god design. Om utformningen är skickligt genomförd kan den få människor att uppleva att de har mycket företräde och att de känner att de kan röra sig hur de vill, men i grunden är det planeringen som styr dem i en viss riktning.

Alternativet att planskilja kollektivtrafiken snarare än gångflödena vore det bästa alternativet enligt flera aktörer, i ett sådant fall skulle hastigheten inte utgöra något hinder. Detta är dock

inte ett relevant alternativ för Litteraturgatan eller för många andra projekt för tillfället i Göteborg enligt aktörerna, då det krävs en stor exploateringsgrund för att det ska nyttjas i relation till de extrema kostnader som det medför att bygga.

Mentala barriärer orsaka sociala skillnader

Den mentala barriäreffekten av ett stråk kan ha minst lika stor påverkan i hur människor väljer att röra sig över en fysisk barriär. Även om de fysiska förutsättningarna att kunna korsa en barriär är goda kan de mentala uppfattningarna bidra till att inget utbyte sker mellan de olika sidorna. Mentala barriäreffekter förekommande vid Litteraturgatan då det enligt planerna för området finns en stor misstro mellan de två sidorna av barriären som grundar sig på en segregation. Litteraturgatan som barriär har verkat om en avdelare identitetsmässigt mellan de olika socioekonomiska områdena. Denna identitet har tendens att leva kvar i området, även om förutsättningarna att korsa blir bättre. Trafikplanerare E tror att detta beror på att barriärer blir inkluderade i planeringen över ett område med tiden. Att planeringen utgår från barriärens effekter och därefter skapar skillnader för olika levnadsförutsättningar, vilket späder på känslan av segregation som i sig motverkar rörelser mellan områden.

För att öka integrationen måste uppfattningarna av en mental barriär minska. Att skapa en närhetsprincip som består av ett tätare stadsrum vid sidorna av en barriär som gör det möjligt att se vad som finns och försiggår på andra sidan, är en viktig princip till om människor väljer att ta sig över eller inte. Även ett större utbud av målpunkter på bägge sidorna av ett stråk och nya bostäder kan ta bort känslan av utanförskap som enligt Stadsplanerare C en viktig pusselbit för att förena människor och minska effekterna av den mentala barriären.

6.2.4. Sammanfattning

GIS-analysen för Litteraturgatan visar hur rörligheten till en eller flera målpunkter förändras om passagerna över barriären utgörs av ett fåtal tunnlar och markpassager eller om det finns fler passager men endast i markplan. Resultatet visar att passagerna i markplan ger en bättre rörlighet nära inpå stråket medan tunnlarna ger bättre tillgänglighet till områden lite längre bort. Människors förmåga att ta sig över en barriär beror till stor del på vilken tillgänglighet som finns i det lokala gångnätverket och hur det är kopplat till olika målpunkter.

Andra aspekter som uppfattningar av en fysisk barriär har också stor påverkan på hur flödet över stråket sker. Faktorer som påverkar detta kan kopplas till hastigheten på trafiken, om passagerna upplevs otrygga eller osäkra samt hur de mentala uppfattningarna påverkar rörelser.

7. Analys

I detta kapitel analyseras materialet från kapitel 6. *Resultat* innehållande empiri från de semistrukturerade intervjuerna och GIS-analysen i relation till de teorier som presenterades i kapitel 3. *Teoretiskt underlag*. Som grund i analysens två första avsnitt (7.1. och 7.2.) ligger uppsatsens frågeställningar om institutionella och fysiska barriärer. Respektive rubrik bearbetar varsin fråga och analyserar hur dess svar kan studeras utifrån ett vetenskapligt perspektiv i relation till samhällsmässig planering. I det sista avsnittet (7.3.) analyseras det även om det förkommer något samband mellan dessa två olika barriärer.

7.1. Institutionella barriärer mellan planeringsstrategier

Resultatet från de intervjuade respondenterna visar på att flera av dem kan identifiera ett flertal institutionella barriärer i planeringen för kollektivtrafikutveckling och en tätare stadsmiljö. Här nedan kommer en analys av deras svar i samspel med teoretiska förhållningssätt inom institutionella barriärer för att kunna finna svar på *”Vilka institutionella barriärer kan identifieras mellan planeringsstrategier för utvecklandet av kollektivtrafik respektive markanvändning?”*.

7.1.1. Betydelsen av samverkan och en gemensam identitet

En av mest framträdande institutionella barriärerna som kan identifieras från resultatet är betydelsen av samarbete mellan olika planeringsstrategier, vilket Walker et al. (2015) också betonar är viktigt att sträva efter både internt som mellan olika avdelningar. Nyström & Tonell (2012) framhåller att stadsplanering inte ska splittras upp i trafik- och bebyggelseplanering, utan att båda aspekterna måste inkluderas tidigt i planeringen. Alla de intervjuade personerna menar att bristen på samverkan mellan trafik- och stadsbyggnadsplanering har lätt att frambringa en positionering av ”vi” och ”dem”, vilket skapar problem när förståelse och förtroende behövs mellan parterna i ett projekt. Även om samarbete sker mellan olika planeringsstrategier är det inte säkert att det får ett lyckat resultat. Det är en stor fördel om alla aktörer är delaktiga tidigt i planprocessen, vilket flera respondenter understryker för att de ska få rätt information från början i ett projekt, vilket annars skulle skapa hinder längre fram i processen.

Aktörerna involverade i Litteraturgatan visar på att ett bra samarbete mellan planeringsstrategier kan leda till att fysiska barriäreffekter minskas. De inblandade i projektet upplever inte att de stött på några samarbetsproblem tack vare att de fört en dialog som är ömsesidig, där alla får ut något av projektet genom att aspekter lyfts hos de andra strategierna

som kompletteras bra med varandra. Fördelen med att tidigt få till ett fungerande samspel är att aktörerna bakom projektet kan stå enade mot andra externa intressenter som vill komma in och påverka.

Cardoso (2016) visar på att det är viktigt att en gemensam identitet finns mellan planerare som behandlar olika frågor inom en organisation. Finns inte detta är risken att en part får en mer dominerande roll i planeringen vilket kan orsaka samarbetssvårigheter. Detta är något som identifieras av Trafikplanerare C som upplever att åtgärderna för att förbättra framkomligheten för kollektivtrafik kan få lägre prioritet i relation till stadsbyggnadsfrågor, då hastighet på kollektivtrafik ofta är den faktor som reduceras för att passa in i den tilltänka stadsmiljön.

7.1.2. Kommunikation mellan politiska prioriteringar

Problem består av vilket målintresse som ska prioriteras i ett projekt. I teorin pratar Walker et al. (2015) om att det främst är konkurrens om finansiella prioriteringar mellan projekt. Detta är dock inget som framkommer under intervjuerna med respondenterna, utan där handlar prioriteringarna mer om hur själva utformningen på en plats ska vara.

Anledningen till detta kan vara den maktdominans som respondenterna uppfattar finns mellan att ha en snabb kollektivtrafik och en sammanhållen tätbebyggd stad. Detta är något som framhävs av Cardoso (2016) som menar att istället för att samarbeten sker blir det en tävlan mellan olika strategier om vad som ska prioriteras på en plats. Enligt respondenterna har ett samarbete skett mellan deras olika politiska nämnder för att skapa en gemensam målbild som planerarna ska sträva mot, vilket enligt Walker et al. (2015) är nödvändigt för att kommande projekt ska få lyckade resultat. Trots att en gemensam målbild har arbetats fram kvarstår problemet av att de olika strategierna ändå har olika riktlinjer som ska följas. Flera projekt grundar sig på samma gemensamma målbild på en strategisk och övergripande nivå men det brister när det kommer ner i det praktiska arbetet om vad det egentligen är som ska göras.

Det är förståeligt att de politiska riktlinjerna inte kan fördjupa sig i varje enskilt projekt och det vore inte rätt att upprätta en mall för hur projekten ska gå till väga då varje projekt är anknutet till områden med olika geografiska förutsättningar. Trafikplanerare A eftersträvar att kommunikationen med politikerna ska blir mer ömsesidig så att planerarna kan komma med invändningar eller förslag inom ett uppdrag. Cardoso (2016) pratar om betydelsen att ett utbyte mellan samtliga aktörer ska vara ömsesidigt för alla. Resultatet visar på att det är minst lika viktigt att denna ömsesidiga kommunikation sträcker sig även uppåt i hierarkin för att

förbättra utbytet med politikerna. På detta sätt skulle riktlinjerna från de politiska nämnderna bättre kunna beskrivas om vad de egentligen innebär och lättare förankras till lokala projekt.

Att ha tydliga definitioner är något som ses som värdefullt för de intervjuade. Stadsplanerare D tycker dock att det är svårt att tydligt definiera mjuka värdenens betydelse. För att lösa detta borde det satsas mer på textbaserade definitioner av begrepp som konkret visar på olika exempel. Lehmann et al. (2015) lyfter fram betydelsen av att det ska finnas ett gemensamt språk mellan de olika aktörerna för att kunna sprida information mellan dem utan att missförstånd uppstår. Att tydliggöra politiska riktlinjer och begrepp genom att definiera vad dem innebär, kan vara ett sätt att integrera ett gemensamt språk mellan de olika strategierna för kollektivtrafik och stadsbyggnad.

7.1.3. Institutionella barriärers koppling till olika nivåperspektiv

Resultatet framhäver att planerarna för kollektivtrafik och stadsbyggnad befinner sig på olika skalnivåer när de tänker utveckling, är det för stadens systemnivå eller för en specifik plats som utvecklingen ska ske. Det är dessa nivåer enligt Trafikplanerare C som utgör den största planeringskonflikten. Kärrholm (2011) betonar att det finns flera olika planeringsnivåer inom den urbana nivån och att dessa inte alltid synkroniserar med varandra. Planeringen behöver inte sträcka sig till en annan geografisk nivå, för att nivåperspektivet ska variera mellan olika aktörer. Det är viktigt att kunna växla mellan nivåerna inom en stad för att inte fastna i den lokala fällan (Getimis, 2012). Detta är något som både planerarna för trafik och bebyggelse borde ha i åtanke, då det i resultatet är uppenbart att systemperspektivet för kollektivtrafik krockar med den lokala planeringsnivån för tät bebyggelse.

De olika nivåperspektiven som kan identifieras från intervjuerna är hur trafikplanerare och stadsplanerare förhåller sig till centrum i staden. Trafikplanerarna har fokus på förhållandet som finns mellan city och de andra knutpunkterna runt om. De utgår från att det ska ta en viss tid för människor att ta sig mellan dessa punkter. Framkomligheten är en viktig aspekt för att sammankoppla staden, så att resor mellan olika knutpunkter ska kunna bli bättre och snabbare. Stadsplanerarna har också ambition att länka samman stadens olika områden, men deras fokus ligger på att bygga ihop staden genom att förtäta ytor. De fokuserar inte lika mycket på förhållandet till centrum, utan vill hellre utvidga stadens centrala värden till att omfatta ett större område. Med detta tänk får staden en sammanhängande struktur som inte anpassar sig för rörelser på längre sträckor i en stad, utan lämpar sig bättre för korta färdvägar till fots eller med cykel.

Båda strategierna är nödvändiga inom en stad för att kunna tillgodose olika behov som finns hos befolkningen, men problemet består av hur dessa nivåperspektiv ska kunna samverka med varandra i den lokala kontexten. Enligt Curtis & James (2004) behöver planering ha ett annat förhållningssätt när målkonflikter ska integreras med varandra, då de inte kan sträva åt att maximera sina egenskaper. Istället ligger fokus på att försöka få strategierna att dra nytta av varandra och lyfta de fördelar som kommer med varje målintresse. Målet är enligt Stadsplanerare D att de olika strategierna ska komplettera varandra på bästa sätt. Detta grundar sig i Naturvårdsverkets (2007) definition om en kompromisstänkande lösning inom målkonflikter, där förståelse ska försöka skapas för motpartens målintresse så att det går att hitta en acceptabel kompromiss för båda strategierna.

7.2. Rörlighet kopplat till fysiska barriäreffekter

Att en fysisk barriär påverkar möjligheterna för gående att röra sig i ett område klargörs i tillgänglighetsanalysen som visas i figur 7. Detta avsnitt avser att diskutera möjliga svar kopplat till *“Hur påverkas fotgängares rörlighet inom ett lokalt område av en fysisk barriär?”*.

7.2.1. Passagemöjligheter vid en fysisk barriär

I resultatet framgår det att passagerna vid Litteraturgatan går från att vara både planskilda och planlagda korsningar till att alla passager samlas på samma markplan. Frågan är hur dessa passagemöjligheter påverkar gåendes rörlighet över den fysiska barriären. Ger det bättre rörlighet att ha ett färre antal passager i tunnlar där möjlighet finns att korsa stråket fritt utan att komma i konflikt med övrig trafik, eller om ger det bättre rörlighet att ha fler passager endast i markplan men som kan ta längre tid att korsa då fritt läge måste väntas in från övrig trafik.

Figur 7 visar skillnaden mellan det framtida och det befintliga nätverket. De gula områdena i kartan väntas i framtiden få en något sämre tillgänglighet på grund av att tunnlar försvinner. Detta visar på att planskilda tunnlar ger bättre rörlighet till områden som ligger längre bort från ett stråk. De gröna partierna i samma karta ger en bättre tillgänglighet i framtiden till följd av att fler markpassager tillkommer. Dessa områden ligger väldigt nära inpå stråket vilket antyder att rörligheten längs med ett stråk blir bättre med markpassager.

Det hållbara sättet att utveckla städer är enligt Berghauser Pont och Marcus (2014) att bygga tätt. Detta är en framträdande strategi i Göteborg (Byggnadsnämnden, 2014) då utökade områden ska byggas tätt längs med kollektivtrafikstråken. Studiens resultat ger då en

anvisning om att fler markpassager över en barriär ger bättre rörlighet för områden nära inpå ett stråk, till skillnad från vad planskilda tunnlar ger. Både Anciaes et al. (2016a) och Stadsplanerare A menar också att innebörden av tunnlar kan ge en avskräckande och otrygg upplevelse vilket gör att markplanspassager är att föredra. Tunnlar ger dock en snabbare rörlighet om målpunkten ligger i närheten av en tunnel, medan en passage som korsar gatan kan ta längre tid. Dock är oddsen inte stora att gående alltid ska behöva stå och vänta när de ska korsa stråket.

7.2.2. Faktorer som påverkar rörligheten i ett område

White (2009) konstaterar att en interaktion mellan bebyggelse och kollektivtrafik måste finnas för att resor med kollektivtrafik ska öka. En högre densitet av människor ökar potentialen att fler åker kollektivt. Densiteten längs Litteraturgatan kommer med de nya bostäderna att öka vilket troligtvis kommer att öka antalet kollektiva resor. Utvecklingen som sker vid gatan möjliggör för en mer effektiv kollektivtrafik i området. Det gäller därmed att hitta en balans mellan ett rörligt gångnät och en framkomlig kollektivtrafik. En effektivare kollektivtrafik kan generera i tätare avgångar och längre fordon, detta innebär att väntetiden för en gående att passera stråket i markplan kan bli längre. Det gäller dock att ha i åtanke att en resenär oftast också är en fotgängare. Det är därför viktigt att både färden till hållplatsen och att resan med kollektivtrafiken fungerar. Det kanske inte påverkar resan så mycket i helhet om man behöver vänta en liten extra stund för att kunna korsa stråket som gående, om det gör att kollektivtrafikresan har möjlighet att komma fram smidigare. Om företräde däremot ska ges för gående över en passage innebär det en snabbare gångtid, men resan med kollektivtrafiken tar då längre tid då fordonet behöver sakta ner vilket gör att resans totala restid kanske tar längre tid. Det gäller som planerare att fundera över vilket som ska prioriteras i dessa lägen.

I dagsläget är det flest målpunkter på Litteraturgatans östra sida. Med den nya bebyggelsen som ska byggas på västra sidan kommer det att finnas potential att ha verksamheter i bottenplan (Stadsbyggnadskontoret, 2016). Anciaes et al. (2016a) hävdar att en barriärverkan blir större ju kraftigare anspråk som finns från två tvärgående riktningar. Fler målpunkter på västra sidan av Litteraturgatan skapar en jämnare fördelning av målpunkter längs stråket. Frågan är om detta i framtiden kommer att skapa ett större flöde mellan sidorna eller om resultatet blir att människorna väljer att hålla sig på sina respektive sidor ändå, då det enligt Noonan (2005) kan vara svårt att bygga bort den delade identitet som skapats av att en barriär skiljer sidor åt.

7.2.3. Mentala uppfattningar av en fysisk barriär

Både Stadsplanerare A och C och tror att den psykologiska barriäreffekten av ett stråk har minst lika stor påverkan på rörelser som de fysiska barriäreffekterna har. Anciaes (2011) anser att denna psykologiska effekt har väldigt stor betydelse för hur människor rör sig i sitt bostadsområde. Trots att det absoluta avståndet mellan två sidor av en barriär inte är så långt kan det uppfattas som att en plats ligger längre bort, vilket påverkas av de mentala uppfattningar som finns inom ett område. Detta kan kopplas till Harveys (2006) relativa avstånd som styrs av det som är relativt för varje enskild person. Att det kan finnas faktorer som påverkar rörelsemönstret att inte röra sig över till andra sidan, trots att det absoluta avståndet inte är så långt. Utan att människor hellre väljer att röra sig på sin egen sida av stråket till en målpunkt som ligger längre bort. Stadsplanerare C menar att denna typ av mentala avskildhet som uppstår inom ett område har lätt att leda till socioekonomiska skillnader, vilket Mindell et al. (2017) säger är en indirekt effekt av de rörelser som en fysisk barriär kan ge med sig.

Resultatet från Litteraturgatan visar dock att det finns potential att vända både de direkta och indirekta effekterna från en fysisk barriär, vilka båda finns längs Litteraturgatan för tillfället, genom att satsa på fler passager mellan de två sidorna. Den nya bebyggelsen är också en del av integreringsarbetet i området då den möjliggör en spridning av fler målpunkter så att utbudet blir mer jämt mellan sidorna. Samtidigt kan de nya människorna till området bryta den skilda identifiering som råder mellan de olika sidorna och möjliggöra att en ny identitet skapas som naturligt omfattar hela området.

7.3. Relationen mellan institutionella och fysiska barriärer

Barriärer förekommer i olika varianter. Det som karakteriserar en barriär är att den medför hinder att uppnå ett specifikt ändamål. Fokus i denna uppsats ligger på institutionella barriärer inom stadsutvecklingsprojekt samt fysiska barriärer vars effekter kan påverka rörelsemönster vid ett stråk. Resultatet som redovisats visar på att båda dessa barriärtyper förekommer. Här nedan analyseras om det finns något samband mellan de presenterade institutionella och fysiska barriärerna och hur sambandet kan betraktas utifrån ett planeringssammanhang.

7.3.1. Sambandet mellan institutionella och fysiska barriärer

Det kan utifrån resultatet utläsas att det finns ett samband mellan institutionella och fysiska barriärer. I tabell 2 redogörs en tolkning på hur starkt sambandet skulle kunna vara mellan barriärerna identifierade i denna studie. Sambandet som klassas som ett högt, medel eller

mindre samband baserar sig på hur framträdande de institutionella kategorierna har varit för de intervjuade aktörerna och i vilken omfattning de anses påverka hanteringen av fysiska barriäreffekter i en lokal markkonflikt.

Tabell 2. Sambandet mellan de institutionella och de fysiska barriärerna kan klassas olika högt. Desto högre påverkan det finns mellan dem, ju starkare anses sambandet vara. För varje barriär ges ett exempel på vad det är som är framträdande inom den konflikten.

Institutionella barriärer	Fysiska barriärer	Konfliktexempel
Skalnivåer	Högt samband	Staden – platsen perspektiv
Brist på samverkan	Högt samband	Inkluderar inte flera intressen
Delaktighet i tidiga skeden	Medel samband	Brist på information
Politiska prioriteringar	Högt samband	Olika syn på satsningar
Begreppsanvändning	Medel samband	Misstolkningar sker lätt
Verktyg kombinera värden	Mindre samband	Har olika typer av värden

De högsta sambanden finns i de konflikter som innefattar skalnivåer, samverkan och politiska prioriteringar. Förekommer någon av dessa barriärer i ett planeringsprojekt finns det stor risk att fysiska barriärer uppkommer vid utveckling av kollektivtrafik i kombination med stadsbebyggelse. Det som står under konfliktexempel i tabell visar på vilka svårigheter som identifierats vid planeringen ihop för dessa målintressen. Alla dessa tre institutionella barriärer med högt samband består av strukturer som sitter inom en organisation utan att aktörer själva alltid reflekterar över dem. Det krävs ett aktivt beslut för att hantera och motverka effekterna av dessa barriärer till att få dem att börja samverka, både mellan olika nivåperspektiv men även för att kunna ena olika prioriteringar för att lösa en markkonflikt.

Delaktighet i tidiga skeden och hur planerarna förhåller sig till att definiera användning av olika begrepp anses ha ett medelstort samband mellan de institutionella och fysiska barriärerna. Detta var inte lika återkommande inom intervjuerna, men det bedöms ha en stor påverkan för dem som kunde identifiera dessa problem. Båda dessa institutionella barriärer innefattar hantering av information eller material. Antingen i form av att det är brist på det eller att misstolkningar sker i hur det kan hanteras. Att kunskap saknas eller att olika tolkningar görs av planeringsåtgärder anses kunna påverka hur utformandet av de olika målintressena blir på en plats.

Den kategorisering som anses utgöra ett mindre samband mellan institutionella och fysiska barriärer är hanterandet av olika verktyg som kan föra samman olika värden inom planering. Ett sådant verktyg kan enligt intervjuerna vara en modell eller matris som strukturerar värden. Det framkommer dock att svårigheter finns med att inkludera mjuka värden. Verktyg för detta är däremot något som skulle kunna utvecklas genom att nya sätt att kombinera olika värden hittas. Detta skulle då kunna bli något som stärker förhållandet mellan institutionella och fysiska barriärer, men istället för att öka barriäreffekterna skulle ett sådant verktyg kunna användas för att minska effekterna från barriärerna istället.

7.3.2. Tertiära planeringseffekter från en fysisk barriär

Korners (1979) tertiära effekt från fysiska barriärer ger strukturella förändringar i ett område till följd av människors ändrade rörelsemönster, vilket påverkar den utveckling som sker längsmed en fysisk barriär. Denna tertiära effekt bidrar till att skapar ett områdets identitet, vilket med tiden formar det relationella rum som Harvey (2000) pratar om. Stadsplanerare C menar att identiteten för en plats tenderar att leva kvar i ett område även om möjligheterna att passera en barriär förbättras. Anledningen till att identiteten lever kvar kan vara att de tertiära effekterna från den fysiska barriären har en stark prägel på den omkringliggande strukturen. Att människor runt barriären redan har en stark vana att inte röra sig över barriären och att de därför inte kommer börja göra det i framtiden även om passagerna blir bättre.

Kopplingen till institutionella barriärer är att planeringsaktörer är styrda av institutionella restriktioner kopplade till målbilder och riktlinjer för ett område. Resultatet visar att det finns olika syn på hur prioriteringar inom ett område ska utvecklas. Exempelvis om ett område ska fortsätta planeras utifrån de förutsättningarna som finns genom att planera utifrån den tertiära struktur som har formats runt barriären, detta skulle tillåta att högre hastigheter accepteras bättre. Eller om planeringen ska sträva mot att bryta den tertiära strukturen i ett försök att ändra effekterna runt den fysiska barriären, detta för att kunna förbättra möjligheterna att som gående röra sig i närområdet längs stråket.

7.3.3. Planering utifrån en mellannivå

En anledning till att problem uppkommer på en lokal plats är aktörers olika nivåperspektiv på utveckling. Stadsplanerare D föreslår att man inom planering skulle kunna mötas på en mellannivå av stadens system och den lokala platsen. Kärrholm (2011) menar att de urbana skalnivåer som finns är för strikta och tycker att nivåerna inte alltid behöver vara institutionellt styrda då de kan vara dynamiska. Att inkludera en mellannivå i planeringen

skulle mycket väl kunna vara en lösning för att motverka barriärer kopplade till institutionella och fysiska effekter. Speciellt i Göteborg där flera projekt är kopplade till utvecklandet av området inom mellanstaden, som Litteraturgatan. För dessa platser behöver ett annat perspektiv tillämpas. Trafikplanerare B upplever att konkreta utredningar för hur en plats eller ett stråk ska utformas endast är kopplade till centrala delar av staden eller anpassade för hela staden, vilket gör det svårt att applicera på utvecklingsområden inom mellanstaden. Frågan är dock vart gränsen för en mellannivå ska dras då denna nivå troligtvis är användbar att tillämpa i projekt oavsett vart i en stad de är lokaliserade, då alla nivåer enligt Kärrholm (2011) går att anpassa efter vilket förhållande projektet har till staden som helhet. Mycket krävs för att bryta den nivåstruktur som redan existerar vilket gör det extra viktigt att inkludera mellannivån som ett tillvägagångssätt för att bemöta barriärer. Denna nivå kan då bidra med ett förnyat förhållningssätt för hur planerare kan bearbeta de fysiska barriäreffekter som uppstår till följd av målkonflikter inom en planeringsprocess.

8. Slutsats och diskussion

Uppsatsens slutsats syftar till att sammanställa det material som studien har kommit fram till och diskutera hur detta kan sättas i ett bredare forsknings- och planerings-sammanhang. Det resoneras också hur denna uppsats leder fram till frågor som kan forma framtida forskning.

8.1. Slutsats

Den slutgiltiga slutsats som kan dras från denna uppsats är att samband förekommer mellan institutionella och fysiska barriärer. Institutionella barriärer som brist på samverkan, olika prioriteringar och politiska beslut samt planeringsperspektiv från olika skalnivåer anses framförallt påverka planerarnas förutsättningar för hur de driver igenom ett projekt. Det är därför av stor vikt att mycket tid läggs på att lära sig att hantera de institutionella barriärerna på planeringsnivå för att lyckas kombinera en utveckling av kollektivtrafikstråk med en tätare stadsmiljö. Mycket av de problem som förekommer om hur fysiska barriärer kan hanteras ligger bland de institutionella barriärerna. Litteraturgatan exemplifierar ett projekt där få institutionella barriärer finns mellan de inblandade aktörerna. Projektet kan föregå med gott exempel där tid har lagts på att begränsa institutionella barriärer genom att driva ett samarbete redan på tidigt stadium och att tydliggöra olika begreppsanvändningar, vilket resulterar i att effekter av fysiska barriärer kan bemötas tidigt i processen. Litteraturgatan kommer därmed troligtvis att utgöra en mindre fysisk barriär i framtiden än vad den utgör idag, vilket inte skulle anses vara lika troligt om fler institutionella barriärer hade identifierats.

Förhållandet som finns mellan planeringsnivå och utformandet av en lokal plats är viktigt för ett områdes hållbara utveckling. Desto mer problem som uppstår i planeringsprocessen ju större risk är det att effekterna sprider sig till det lokala utformandet. Det är framförallt en bristande kommunikation mellan bebyggelse- och kollektivtrafikutveckling som är orsaken till att fysiska barriäreffekter uppstår på en plats. Det är viktigt att ha ett perspektiv som inkluderar helheten för hela nivåprocessen, från planeringsstadiet till det lokala utförandet. Ett öppet förhållande i processen är en viktig förutsättning för att olika planeringsstrategier ska kunna kombineras för att möjliggöra en hållbar utveckling.

8.2. Diskussion

Att utveckla en förstärkt kollektivtrafik i kombination med en tätare stadsmiljö är i grunden en markkonflikt, då stadens urbana utrymme är begränsat och inte kan tillfredsställa båda strategierna fullt ut utan att fysiska barriäreffekter uppstår för människor i ett lokalt område. En stor orsak till att denna konflikt uppkommer på en lokal plats är att planeringsperspektivet

för en hållbar stadsutveckling skiljer sig mellan trafik- och stadsplanerare, där utvecklingen antingen betraktas från stadsnivå eller från en platsnivå. Det gäller att aktörerna inte hakar upp sig på de olika nivåerna genom att hävda att deras perspektiv är bättre än det andra, för i en hållbar stad är det viktigt att stadslivet fungerar ur alla nivåer. Både gående och kollektivtrafik behöver ha en bra framkomlighet för att kunna tillgodose de olika vardagliga behoven av resor som finns i en stad. Lösningen ligger i att alla involverade planerare ska kunna pendla mellan de vertikala nivåskikten. Den mellannivå som diskuteras i denna uppsats kan vara ett perspektiv som kan användas för att länka samman relationen som en plats har till staden i helhet. Detta kan vara ett sätt att mötas i utvecklandet av kollektivtrafik i kombination med en attraktiv stadsmiljö.

Det finns en vilja från de samtliga intervjuade personerna att hitta ett sätt som kan bemöta de institutionella barriärerna. Det finns olika faktorer som planerarna kan arbeta med för att underlätta ett samförstånd dem emellan. Att definiera de begrepp som involveras i ett projekt är nödvändigt, som vad är det för gata vi vill skapa; hur framkomlighet ska betraktas - utifrån fotgängare, cyklisterna eller kollektivtrafik; eller vad menas med en passage. Att tidigt reda ut detta mellan alla aktörer är ett sätt att komma framåt i planeringen och undvika eventuella konflikter. Vad som även är viktigt att inkludera är förklaringar och bemötande av faktorer som inte är mätbara, det vill säga mjuka värden som inte kan klassificeras. För att synliggöra dessa behov behöver det föras diskussioner som värdesätter vad det är som borde lyftas fram. I relation till fysiska barriärer kan detta gälla att lyfta och ta hänsyn till de psykologiska barriärer som kan skapas kring ett fysiskt stråk. Detta framhävs i studien ha minst lika stor påverkan på rörelser över ett stråk som de fysiska barriäreffekterna. Genom att redogöra för vad som orsakar denna barriäreffekt i ett projekt kan det leda fram till att åtgärder görs som minskar den mentala uppdelningen.

De slutsatser som presenterats från denna studie kan vara användbara att ha i åtanke vid planering för motstridiga målintressen som riskerar att hamna i en markkonflikt med varandra. Hanteringen av de institutionella barriärer som redovisas är applicerbara för andra typer av planeringsstrategier än dem som varit i fokus för uppsatsen, då problemen främst handlar om de tankar och det förhållningssätt som finns mellan planerare från olika målintressen. Studiens slutsatser har även potential att ligga till grund för kommande studier, vilket det resoneras för i nästkommande avsnitt.

8.3. Framtida forskning

Denna studie har studerat vilka samband som finns mellan institutionella och fysiska barriärer i ett planeringssammanhang, men mycket mer finns att studera inom detta område.

Då denna studie har fokuserat på kollektivtrafik inom den urbana nivån, skulle en liknande studie vara intressant att göra på en annan skalnivå med regionala stråk. Som exempelvis pendelstråk med tåg som har tendens att utgöra en ännu större barriärverkan i de miljöer som de sträcker sig igenom. Frågor som kan ställas är hur markanvändningen planeras vid dessa stråk och hållplatser. Det finns risk att stråken utgör en stor barriär som delar områden kring ett stråk i två delar. Om den befintliga barriäreffekten kring Litteraturgatan ger en känsla av olika identiteter och sociala ojämlikhet, vad blir då barriäreffekterna kring ett större stråk som styrs av aktörer från olika administrativa nivåskikt. Detta leder till frågor om hur samhället kan formas och hur människors rörlighet påverkas kring större hållplatser och stråk.

Ett annat möjligt forskningsfält som endast har berörts mycket kort i detta arbete, men som är en intressant fråga att studera vidare är hur kontrasten mellan tillgänglighet till staden och tillgänglighet på platsen ska betraktas utifrån ett ”hela resan” perspektiv. En snabbare resa mellan områden i en stad har risk att ge en något sämre tillgänglighet för gående i det lokala området. Men hur stor betydelse har det att man som gående ökar sin gångtid till en hållplats med någon minut om resan till andra platser i staden går snabbare, så att ”hela resan, dörr-dörr” går snabbare. Dessa tillgängligheter, inom staden eller inom ett mindre område, ska de betraktas separat eller är det av betydelse att de två tillgänglighetsperspektiven ses som en helhet.

9. Litteraturförteckning

- Anciaes, P. R. (2011). *Urban transport, pedestrian mobility and social justice: A GIS analysis of the case of the Lisbon* (Doktorsavhandling, London School of Economics and Political Science). London: LSE. Tillgänglig: http://etheses.lse.ac.uk/142/7/Anciaes_Urban_transport_pedestrian_mobility_and_social_justice.pdf
- Anciaes, P. R., Jones, P. & Mindell, J. S. (2016a). Community severance: Where is it found and at what cost? *Transport Reviews*, 36(3), 293-317. DOI: 10.1080/01441647.2015.1077286
- Anciaes, P. R., Boniface, S., Dhanani, A., Mindell, J. S. & Groce, N. (2016b). Urban transport and community severance: Linking research and policy to link people and places. *Journal of transport & health*, 3(3), 268-277. DOI: 10.1016/j.jth.2016.07.006
- Appleyard, D. (1980). Livable Streets: Protected Neighborhoods? *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 451(1), 106-117
- Banister, D. (2005). Overcoming barriers to the implementation of sustainable transport. In R. R. Stough & P. Rietveld (Red.), *Barriers to Sustainable Transport: institutions, regulations and sustainability*, (s. 54-68). London: Spon Press
- Baxter, J. & Eyles, J. (1997). Evaluating qualitative research in social geography: Establishing 'rigour' in interview analysis. *Transactions of the Institute of British Geographer*, 22(4), 505-525. DOI: 10.1111/j.0020-2754.1997.00505.x
- Berghauser Pont, M. & Marcus, L. (2014). Innovations in measuring density: From area and location density to accessible and perceived density. *Nordic journal of architectural research*, (2), 11-30
- Boverket. (2016). *Hållbar utveckling – FN*. Hämtad 2017-05-08, från <http://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/hallbar-utveckling-i-oversiktsplaneringen/begreppet-hallbar-utveckling/fn/>
- Bryman, A. (2016). *Social research methods*. Oxford: Oxford university press
- Byggnadsnämnden. (2014). *Strategi för Göteborg 2035 Utbyggnadsplanering*. Göteborg: Byggnadsnämnden
- Cardoso, R. V. (2016). Overcoming barriers to institutional integration in European second-tier urban regions. *European planning studies*, 24(12), 2197-2216. DOI:

10.1080/09654313.2016.1251883

- Curtis, C. & James, B. (2004). An institutional model for land use and transport integration. *Urban policy and research*, 22(3), 277-297. DOI: 10.1080/0811114042000269308
- Curtis, C. & Low, N. (2012). *Institutional barriers to sustainable transport*. Farnham: Ashgate
- Elwood, S. (2010). Mixed methods: Thinking, doing and asking in multiply ways. In D. DeLyser, S. Herbert, S. Aitken, M. Crang & L. McDowell (Red.), *The SAGE handbook of qualitative geography* (s. 94-113). London: SAGE Publications Ltd
- Esaiasson, P., Gilljam, M., Oscarsson, H. & Wängnerud, L. (2012). *Metodpraktikan, konsten att studera samhälle, individ och marknad*. Stockholm: Norstedts Jurisdik
- Flyvbjerg, B. (2006). Five misunderstandings about case-study research. *Qualitative inquiry*, 12(2), 219-245
- Getimis, P. (2012). Comparing spatial planning systems and planning cultures in Europe. The need for a multi-scalar approach. *Planning practice & research*, 27(1), 25-40. DOI: 10.1080/02697459.2012.659520
- Gifford, J. L. (2005). A research agenda for institutions, regulations and markets in transportation and infrastructure. In R. R. Stough & P. Rietveld (Red.), *Barriers to Sustainable Transport: institutions, regulations and sustainability* (s. 102-110). London: Spon Press
- Göteborgs Stad. (u.å.) *Om stadsutvecklingsprojekt i Göteborg*. Hämtad 2017-05-17, från http://goteborg.se/wps/portal/start/byggande--lantmateri-och-planarbete/kommunens-planarbete/stadsutvecklingsprojekt/om-stadsutvecklingsprojekt!/ut/p/z1/hY7BCoJAGISfxuv-1Kba7ftYKSSRoG2l9DYVvF0a2Fnj47BkVzG-YbZkBCAbIvH40ubWP6sp39Wa4uGY0OfEMFptsgxN0pzsJ9nKR4pJD_A-Qc4w8JhAhkU3XEXTuChPIIOfcZY3zJguC9LvpqwTXIUd3UqEZYH-dTtbXDTpbQQ-cc0cboVpFJefitUZvJQvEBwtAVz0Tl4gWpqUy1/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/#htoc-5
- Hagson, A. (2004). *Stads- och Trafikplaneringens paradigm, en studie av SCAFT 1968, dess förebilder och efterföljare*. (Doktorsavhandling, Chalmers tekniska högskola, Sektionen för arkitektur, Tema stad & trafik, 2230) Göteborg: Majornas CopyPrint AB
- Harvey, D. (1973). *Social justice and the city*. London: Edward Arnold

- Harvey, D. (2000). *Spaces of hope*. Edinburgh: Edinburgh university press
- Harvey, D. (2006). *Spaces of global capitalism, towards a theory of uneven geographical development*. London: Verso
- Herbert, S. (2010). A taut rubber band: Theory and empirics in qualitative geographic research. In D. DeLyser, S. Herbert, S. Aitken, M. Crang & L. McDowell (Red.), *The SAGE handbook of qualitative geography* (s. 69-81). London: SAGE Publications Ltd
- Kim, A. M. (2012). The evolution of the institutional approach in planning. In R. Crane & R. Weber (Red.). *The Oxford Handbook of Urban Planning*. Oxford: Oxford university press
- Korner, J. (1979). *Trafikanläggningarnas barriäreffekter, 1. problembeskrivning, begreppsanalys och teoriansats – en litteraturstudie*. (Forskningsrapport). Göteborg: Tacth, Chalmers tekniska högskola
- Kärrholm, M. (2011). The Scaling of Sustainable Urban Form: A Case of Scale-related Issues and Sustainable Planning in Malmö, Sweden. *European Planning Studies*, 19(1), 97-112. DOI: 10.1080/09654313.2011.530394
- Lehmann, P., Brenck, M., Gebhardt, O., Schaller, S. & Süßbauer, E. (2015). Barriers and opportunities for urban adaptation planning: Analytical framework and evidence from cities in Latin America and Germany. *Mitig adapt stratéf glob change*, 20, 75-97. DOI: 10.1007/s11027-013-9480-0
- Marks, G. & Hooghe, L. (2004). Contrasting visions of multi-level governance. In I. Bache & M. Flinders (Red.), *Multi-Level Governance*. Oxford: Oxford university press
- McDowell, L. (2010). Interviewing: Fear and liking in the field. In D. DeLyser, S. Herbert, S. Aitken, M. Crang & L. McDowell (Red.), *The SAGE handbook of qualitative geography* (s. 156-171). London: SAGE Publications Ltd
- Mindell, J. S., Anciaes, P. R., Dhanani, A., Stockton, J., Jones, P., Haklay, M... Vaughan, L. (2017). Using triangulation to assess a suite of tools to measure community severance. *Journal of Transport Geography*, 60, 119-129. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2017.02.013
- Myhrberg, T. (2016). *Målkonflikter inom kommunal översiktsplanering och miljöbedömning* (Masteruppsats). Stockholm: Department of sustainable development, environmental science and engineering, Kungliga tekniska högskolan. Tillgänglig: <http://kth.diva-portal.org/smash/get/diva2:1049151/FULLTEXT01.pdf>

- Naturvårdsverket. (2007). *Miljömål och andra önskemål, en studie om synergier och konflikter*. Stockholm: Naturvårdsverket
- Noonan, D. S. (2005). Neighbours, Barriers and Urban Environments: Are Things ‘Different on the Other Side of the Tracks’? *Urban studies*, 42(10), 1817-1835. DOI: 10.1080=00420980500231720
- Nyström, J. & Tonell, L. (2012). *Planeringens grunder, en översikt*. Lund: Författarna och Studentlitteratur
- Okidoki Arkitekter AB. (2016). *Kvalitetsprogram för Litteraturgatan, kvartermark*. Göteborg: Okidoki Arkitekter AB
- Pettersson, F. & Frisk, H. (2016). Soft space regional planning as an approach for integrated transport and land use planning in Sweden: Challenges and ways forward. *Urban planning and transport research*, 4(1), 64-82. DOI: 10.1080/21650020.2016.1156020
- Ramböll. (2017). *Kunskapsunderlag – kollektivtrafik i olika stadsrumstypologier*. Göteborg: Trafikkontoret
- Rietveld, P. & Stough, R. R. (2005). Institutional dimensions of sustainable transport. In R. R. Stough & P. Rietveld (Red.), *Barriers to Sustainable Transport: institutions, regulations and sustainability*, (s. 1-17). London: Spon Press
- Stadsbyggnadskontoret. (2010a). *Programförslag: Program för områden vid Selma Lagerlöfs Torg och delar av Litteraturgatan*. Göteborg: Stadsbyggnadskontoret
- Stadsbyggnadskontoret. (2010b). *Bilaga 1: Förutsättningar: Program för områden vid Selma Lagerlöfs Torg och delar av Litteraturgatan*. Göteborg: Stadsbyggnadskontoret
- Stadsbyggnadskontoret. (2016). *Detaljplan för bostäder mm. väster om Litteraturgatan, etapp 1*. Göteborg: Stadsbyggnadskontoret
- Statens planverk. (1968). *SCAFT 1968: Riktlinjer för stadsplanering med hänsyn till trafiksäkerhet*. Karlshamn: Lagerblads
- Statistiska centralbyrån. (2016). *Hushåll i småhus ofta större än de i flerbostadshus*. Hämtad 2017-04-28, från http://www.scb.se/sv/_/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/Hushallens-ekonomi/Inkomster-och-inkomstfordelning/Hushallens-boende/Aktuell-pong/378518/Behallare-for-Press/402401/#

- Talen, E. (2012). Sustainability. In R. Crane & R. Weber (Red.). *The Oxford Handbook of Urban Planning*. Oxford: Oxford university press
- Trafikkontoret. (2015). *Från Backa till Eriksberg – planeringsinriktning för ytterligare spårväg på Hisingen*. Göteborg: Trafikkontoret
- Trafikkontoret. (2016). *Hantering av barriäreffekter, luft och buller på grund av trafikleder och järnväg i Göteborg*. Göteborg: Trafikkontoret
- Trafiknämnden. (2014). *Göteborg 2035 Trafikstrategi för en nära storstad*. Göteborg: Trafiknämnden
- Valentine, G. (2005). Tell me about...: using interviews as a research methodology. In R. Flowerdew & D. Martin (Red.), *Methods in human geography, a guide for students doing a research project* (s. 110-127). Essex: Pearson Education Limited
- VTI. (2012). *Samordning av trafik- och bebyggelseplanering: Förutsättningar för hållbar mobilitet*. Linköping: VTI
- Walker, B. JA., Adger, W. N. & Russel, D. (2015). Institutional barriers to climate change adaptation in decentralised governance structures: Transport planning in England. *Urban studies*, 52(12), 2250-2266. DOI: 10.1177/0042098014544759
- WCED (World Commission on Environment and Development). (1987). *Our common future*. New York: Oxford university press
- White, P. (2009). *Public transport, its planning, management and operation*. New York: Routledge Taylor & Francis Group

10. Bilagor

10.1. Intervjuguide

- Vad är din yrkesroll?
- Vilken roll har du i projektet för utvecklandet av Litteraturgatan?

Planeringsfrågor: (institutionella barriärer)

- Vad vill ni åstadkomma i ert projekt (Litteraturgatan)?
- Finns det svårigheter med att få igenom era strategier?
- Hur fungerar era strategier i kombination med andra typer av målintressen (kollektivtrafik/stadsbebyggelse)? – Vilka är svårast att komma överens med?
- Hur kan man kombinera en kollektivtrafikutveckling med en tätare och god stadsmiljö?
- Hur anser du att ni ska kunna mötas i denna konflikt?
- Vad krävs för att kunna hantera målkonflikterna/de olika intresseområdena bättre?
- Är det viktigt att arbeta med definitioner av begrepp?
- Finns det några riktlinjer från andra nivåer som ni måste följa? – Finns det svårigheter med detta?
- Vad tänker ni att er planeringsstrategi kommer att ge för effekt på en lokal plats (Litteraturgatan)?
- (Litteraturgatan ska anpassas på gåendes villkor) Hur kan kollektivtrafik kombineras med gåendes villkor?– Vilka metoder finns för att integrera dem?
- För vem planeras Litteraturgatan? – Invånarna som bor där eller också för människor som kan tänkas åka dit från övriga staden.

Planeringsfrågor stadsbebyggelse: (till stadsplanerare)

- Hur definierar ni en god och tät bebyggd stadsmiljö?
- Hur tänker ni om förtätning kring själva kollektivtrafikstråken?
- I vilka typer av stadsrum lämpar det sig att utöka kollektivtrafik?

Planeringsfrågor kollektivtrafik: (till trafikplanerare)

- Vilka ambitioner finns med att utveckla kollektivtrafik (på Litteraturgatan)? – Snabbare, större kapacitet, nya sträckningar, hållplatser?
- Blir det någon skillnad för område att ha busskörfält respektive spårvagnslinje? – Hur påverkar det området?
- Har synen på kollektivtrafik förändrats med åren? – Hur ser man på kollektivtrafik idag?
- På vilket sätt går det att binda samman staden med en förstärkt kollektivtrafik utan att barriärer uppstår i lokala områden?

Fysiska barriärfrågor:

- Hur definierar ni en fysisk barriär?
- Hur kan kollektivtrafik utgöra en fysisk barriär i en tät bebyggd miljö?
- Hur kan man förminska en fysisk barriär?
- Hur tror ni att rörligheten för människor påverkas (på Litteraturgatan) av en utökad kollektivtrafik? – Förbättras den eller bli den sämre?
- Hur ser du att man planerar bebyggelse längs med kollektivtrafikstråken?
- Vilket är bäst utifrån ett stadsutvecklingsperspektiv, att bygga kollektivtrafikstråk/barriärer *genom* eller *mellan* områden? – Hur påverkar det utvecklingen av området?
- Vilket är bäst utifrån ett stadsutvecklingsperspektiv, att bygga nya tätare byggnader vända *mot* eller *bort från* ett kollektivtrafikstråk? – Hur påverkar det utvecklingen av området?
- Hur ser ni på att man ska gå från planskilda till planlagda korsningar?
- Hur kan en mental barriär påverka rörligheten på en plats?
- Kan mentala barriärer ha lika stor påverkan som fysiska barriärer när det kommer till hur man rör sig på en plats?

Allmänna frågor:

- Kan jag återkomma om fler frågor skulle dyka upp?
- Rekommenderar du att jag kontaktar någon annan?

10.2. Illustrationsritning över Litteraturgatan



(Källa: Okidoki Arkitektur AB, 2016).