

Levande stadskärnor, en aktuell utmaning i dagens stadsplanering

-En fallstudie om Linköpings arbete för en
levande stadskärna

Edvin Medin
Umüd Agali

Handledare: Jonas Anshelm
Examinator: Thomas Kaiserfeld

Upphovsrätt

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

Copyright

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

Sammanfattning

Denna studie syftar till att utreda hur Linköpings kommun och andra aktörer arbetar för en levande och attraktiv stadskärna i Linköping. Samt identifiera positiva och negativa aspekter med Linköpings stadskärnan. Studien har utgått ifrån ett teoretiskt ramverk baserat på Jacobs (1986), Gehls (2010) och Specks (2013) stadsplaneringsideal och deras syn på stadsplanering. För att besvara frågeställningar har en kvalitativ studie utförts, detta genom intervjuer med viktiga aktörer samt dokumentanalys av Linköping kommuns olika programdokument. Resultaten i studien visar på hur kommunen och olika aktörer arbetar för en levande stadskärna samt vilka strategier och åtgärder som används. Slutsatsen är att det finns en god fysisk utformning för en levande stadskärna, men att bilen fortfarande tar stor plats i stadskärnan. Det finns goda strategier i form av samverkan och temporär urbanism, men utrymme för förbättringar finns. Studien bidrar till att öka kunskap om strategier och åtgärder för att skapa en levande stadskärna.

Nyckelord: stadskärna, attraktivitet, levande, temporär urbanism, samverkan.

Abstract

This study aims to investigate how Linköping municipality and other participants work for a vibrant and attractive city center in Linköping. As well as identifying positive and negative aspects of Linköping's city centre. The study has been based on a theoretical framework based on Jacobs (1986), Gehl's (2010) and Speck's (2013) urban planning ideals and their views on urban planning. To answer questions, a qualitative study has been carried out, this through interviews with important actors and document analysis of Linköping municipality's various program documents. The results of the study show how the municipality and various actors work for a vibrant city center and which strategies and measures are used. The conclusion is that there is a good physical design for a lively city centre, but that the car still occupies a large place in the city centre. There are good strategies in the form of collaboration and temporary urbanism, but there is still room for improvement. The study contributes to increasing knowledge about strategies and measures to create a vibrant city centre.

Keywords: city centre, attractiveness, vibrant, temporary urbanism, cooperation.

Förord

Under våren 2023 har vi avslutat vårt examensarbete på Samhällsplanerarprogrammet vid Linköpings universitet. Det har varit både spännande och utmanande att skriva denna uppsats, och vi är mycket tacksamma för all hjälp vi har fått från olika personer under arbetets gång. Vi vill särskilt tacka vår handledare Jonas Anshelm, som har varit viktigt i sitt engagemang för vårt arbete med uppsatsen. Vi vill också tacka de informanter som har bidragit med värdefulla insikter om hur man skapar en attraktiv och levande stadskärna.

Linköping, 16 maj 2023
Edvin Medin och Umüd Agali

Innehållsförteckning

1. Inledning	7
1.1 Syfte & Frågeställning	8
1.2 Avgränsningar	8
2. Teoretisk ramverk	9
2.1 Utdöende stadskärnor	9
2.2 Temporär urbanism.....	10
2.3 Användning av ramverket.....	10
3. Forskningsöversikt	12
3.1 Utformning av stadskärnan.....	12
3.2 Näringslivet, en viktig samverkan?	13
3.3 Temporär urbanism, en effektiv strategi?	13
4. Metod	15
4.1 Val av plats.....	15
4.2 Urval av metoder.....	15
4.3 Intervjuer.....	16
4.4 Intervjuernas utförande.....	16
4.5 Dokumentanalys	17
4.6 Forskningsetik	18
4.7 Metoddiskussion	18
5. Resultat	19
5.1 Intervjuer.....	19
5.1.1 Viktigt för en levande stadskärna	19
5.1.2 Åtgärder för en levande stadskärna i Linköping	19
5.1.3 Blandstad för blandade människor.....	20
5.1.4 En stadskärna som anpassar sig	21
5.2 Dokumentanalys	22
5.2.1 Linköpings stadskärna	22
5.2.2 Arkitektonisk utformning.....	22
5.2.3 Tillgänglighet.....	24
5.2.4 Samverkan mellan aktörer	24
5.2.5 Temporära lösningar	25
6. Analys & diskussion	27
6.1 Fysisk planering	27
6.1.1 Diskussion	29
6.2 Samverkan	30
6.2.1 Diskussion	32
6.3 Temporär urbanism.....	32
6.3.1 Diskussion	33
7. Slutsats	35
7.1 Vidare forskning	35
8. Referenslista	37
9. Bilaga 1 - Intervjuguide	39

1. Inledning

Stadskärnor är ofta hjärtat av en stad, en plats som bjuder på liv och rörelse, där historiska byggnader möter modern arkitektur, och där människor samlas för att handla, äta och umgås. I dagsläget har stadens centrum tappat mycket av sin vitalitet och rörelse, bland annat på grund av industrialismens och bilismens påföljder på samhället (Jacobs, 1961). Det har blivit allt vanligare att människor väljer att handla och utföra sina ärenden i utkanten av staden, i köpcentrum eller stora varuhus. Människor och verksamheter väljer helt enkelt att flytta från stadskärnan, då det är ett mer ekonomiskt attraktivt alternativ (Jacobs, 1961). Speck (2013) bygger vidare på Jacobs (1961) syn på effekterna av bilsamhället, även han diskuterar hur bilismen har påverkat stadens centrum negativt på flera sätt. Speck (2013) lyfter fram i sin bok att fokuset på människan vid planering av städer försvunnit de senaste åren. Genom att skapa attraktiva och trygga miljöer som är till för människan och som är tillgängliga för alla kan stadens centrum återigen bli en plats där människan vill tillbringa sin tid och interagera med varandra (Gehl, 2010).

En attraktiv stadskärna är avgörande för att en stad ska kunna behålla sin konkurrenskraft och fortsätta locka både besökare och invånare (Gehl, 2010). En välplanerad och underhållen stadskärna kan bidra till en ökad ekonomisk aktivitet och en förbättrad livskvalitet för invånarna, samt ökat engagemang och delaktighet från befolkningen (Jacobs, 1961). Som ett effektivt tillvägagångssätt för att främja levande stadskärnor tar Gehl (2010) upp temporär urbanism och temporära insatser som en möjlig åtgärd. Han argumenterar för att temporära insatser, såsom pop-up parker och temporära marknader, kan vara ett effektivt sätt att testa nya idéer för att skapa en mer levande stadsmiljö. Genom att använda temporära insatser går det snabbt och kostnadseffektivt förbättra stadsmiljön och testa olika lösningar innan man gör mer permanenta förändringar.

I dagsläget har många stadskärnor påverkats av en omstrukturering i följd av förändringar i stadskärnans syfte och betydelse, dessa förändringar påverkar handel och andra verksamheter. En av städerna som står inför denna utveckling är Linköping (Citysamverkan, 2021). Linköping är en av Sveriges snabbast växande städer, där stadskärnans utveckling har haft stort fokus de senaste åren (Linköping kommun, 2016). Trots denna utveckling kämpar stadskärnan fortfarande med utmaningar och riskerar att bli utdöende och mindre attraktiv (Linköping kommun, 2016). År 2018 blev Linköping utsedd till årets stadskärna av Svenska Stadskärnor, vilket var tredje gången sen utmärkelsen startades 1995, Linköping är även den enda staden som har vunnit tre gånger (Fastighetsverige.se, 2018). I Linköping finns det exempelvis sommargångator, där man stängt av en del av stadskärnan för biltrafik och istället skapat en gånggata med mer plats för fotgängare och cyklister. Dessa sommargångator har varit temporära insatser och har varit öppna under en begränsad tid på sommaren (Linköping kommun, 2016). Detta är ett av flera exempel på hur man kan arbeta med att utveckla en stadskärna.

Kunskapsluckan som vi hoppas fylla med denna uppsats är att ge en heltäckande förståelse för egenskaperna hos en attraktiv och levande stadskärna, samt hur principer som temporär urbanism och temporära insatser kan tillämpas för att uppnå detta.

1.1 Syfte & Frågeställning

Syftet med examensuppsatsen är att utreda hur Linköpings kommun och andra inblandade aktörer arbetar för en levande och attraktiv stadskärna i Linköping. Samt hur temporär urbanism används av nyckelaktörer i kommunen med syfte att bidra till mer levande gator och torg i stadskärnan. För ett bredare perspektiv skall uppsatsen identifiera positiva och negativa aspekter med Linköpings kommuns och andra aktörers arbete för stadskärnan. Följande frågeställningar kommer att användas för att uppnå detta syfte.

- Hur ser den fysiska utformningen ut i Linköpings stadskärna och vad kan bättras för att bidra till en levande och attraktiv stadskärna?
- Vilka åtgärder och strategier vidtas av olika aktörer för att bidra till en levande och attraktiv stadskärna i Linköpings?

1.2 Avgränsningar

I detta arbete har flera avgränsningar gjorts av olika skäl. Dels på grund av den begränsade tidsramen för uppsatsen, dels för att kunna genomföra en mer djupgående analys. Denna fallstudie kommer att begränsas till att studera ett specifikt område, nämligen Linköpings stadskärna. Valet av denna stadskärna och kommun har grundats på att studien avser att undersöka en stadskärna som anses vara levande. I uppsatsen kommer termen "stadskärnan" att användas och då refererar det till det specifika området som vi avser att studera (Se Figur 1).



Figur 1: Karta över delar av Linköping, det orangea utmarkerade området ska visualisera stadskärnan. (Lantmäteriet, 2023. Stadskärnan [Kartografiskt material]. 1:10 000. SWEREF 99. RH 2000.)

2. Teoretisk ramverk

Det som ligger till grund för uppsatsens teoretiska ramverk vid utförandet av denna studie är Jane Jacobs (1961) bok "The death and life of great american citites". För att bygga på Jacobs teori använder vi oss även av två nyare böcker av kända stadsarkitekter och planerare, dessa är Jan Gehls bok "Cities for people" (2010) samt Jeff Speck's bok "How downtown can save America, one step at a time" (2013).

2.1 Utdöende stadskärnor

En av de tidigaste och mest inflytelserika rösterna i detta ämne var urbanisten och aktivisten Jane Jacobs. I sin omtalade bok "The Death and Life of Great American Cities", publicerad 1961, hävdade Jacobs att den rådande visdomen inom stadsplanering vid den tiden var bristfällig och att den bidrog till städernas "död" såsom hon kallade det. Hon trodde att städer var mer än bara samlingar av byggnader och infrastruktur, utan var levande, andande organismer som behövde förstås och vårdas för att frodas.

Redan på 60-talet hävdade Jacobs (1961) att städer runt om i världen upplevt en nedgång i sina stadskärnor, stadskärnor som en gång var livliga men numera blivit alltmer tomma och stilla. Denna trend är till stor del ett resultat av urban utglesning och bilberoende samhällen, som har uppmuntrat människor att flytta längre bort från stadskärnan och förlita sig på bilar för transport, snarare än att gå eller åka kollektivt (Jacobs, 1961).

Jacobs (1961) kritiserade specifikt tillvägagångssättet med expansionen av städer, som ofta innebar att riva gamla byggnader och ersätta dem med moderna flerfamiljshus och motorvägar. Hon hävdade att detta tillvägagångssätt inte bara förstörde karaktären och den sociala strukturen i stadsdelar utan också gjorde dem mindre trygga och mindre tilltalande för människor. I "Cities for People" expanderar Jan Gehl på Jacobs (1961) idéer och argumenterar för att städer bör utformas med människors behov och önskemål i åtanke. Gehl betonar vikten av offentliga utrymmen, mänsklig skala, utveckling med blandad användning och tillgänglighet för att skapa levande, beboeliga städer.

Precis som Jacobs (1961) hävdar Speck (2013) att gångbarhet är avgörande för att skapa levande, beboeliga stadsmiljöer. Han anser att städer måste utformas med fotgängare i åtanke, snarare än bilar, för att främja social interaktion, ekonomisk aktivitet och en känsla av gemenskap. Städer ska prioritera gång- och cykeltrafik och att gator ska utformas för att vara lättnavigerade för människor till fots eller på cykel (Gehl, 2010).

Ett av huvudargumenten i Specks (2013) bok är att promenadvänliga städer inte bara är trevligare platser att vara på, utan de är också mer ekonomiskt framgångsrika. Han noterar att städer med levande och gångvänliga stadskärnor tenderar att ha högre fastighetsvärden, starkare lokal ekonomi och framgångsrika företag. Medan städer som prioriterar bilar framför människor ofta kämpar med problem som trafikstockningar, luftföroreningar och sjunkande fastighetsvärden (Speck, 2013). Gehl (2010) betonar vikten av tillgänglighet för att skapa hållbara, beboeliga städer. Han menar att städer bör prioritera kollektivtrafik, cykelbanor och gångvägar för att göra det enkelt för människor att ta sig runt på ett hållbart sätt.

Speck (2013) tillhandahåller en mängd praktiska strategier för att designa och planera mer gångbara stadsmiljöer, från att förbättra kollektivtrafiken och skapa cykelbanor till att göra

gator mer inbjudande för fotgängare och minska påverkan från bilar. Han betonar vikten av att skapa kompakta stadsdelar med blandad användning som gör det möjligt för människor att bo, arbeta och leka i närheten. Vidare hävdar han att städer måste prioritera säkerhet och tillgänglighet för alla användare, inklusive barn, äldre och personer med funktionshinder (Speck, 2013). Gehl (2010) understryker också vikten av att designa städer i mänsklig skala, med byggnader och gator som står i proportion till människors storlek och rörelse. En av Gehls (2010) nyckelidéer är vikten av offentliga rum i städer. Han hävdar att dessa utrymmen bör utformas för att främja social interaktion och samhällsbyggande, med funktioner som bänkar, fontäner och offentlig konst som uppmuntrar människor att dröja kvar och njuta av utrymmet.

2.2 Temporär urbanism

Temporär urbanism är ett brett begrepp som avser all typ av tillfällig användning av offentliga utrymmen i stadsområden, ofta med avsikten att skapa mer levande och livliga gator. Det kan handla om aktiviteter som tillfälliga installationer, evenemang och bilfria gator, vilket kan förvandla underutnyttjade utrymmen till aktiva och engagerade platser. Temporär urbanism kan vara ett särskilt effektivt tillvägagångssätt för stadsdesign i områden som är i övergång eller under snabb förändring, eftersom det kan bidra till att skapa en känsla av gemenskap och platsidentitet samtidigt som långsiktiga planer utvecklas (Carmona, 2021, s 130).

Temporär urbanism kan även inkludera design av tillfälliga byggnader, strukturer och infrastruktur. Detta kan inkludera skapandet av tillfälliga marknader, festivaler och andra storskaliga evenemang som förvandlar stadsrum under korta tidsperioder. Tillfällig stadsdesign kan också användas för att testa nya idéer och förhållningssätt till stadsdesign innan man gör permanenta förändringar i den byggda miljön (Carmona, 2021, s 130).

Ett internationellt exempel på temporär urbanism är *Pop Brixton* i London 2011. Projektet var en boxpark med 60 containrar som tillsammans bildade ett köpcentrum. 19 containrar används till restauranger och barer och 27 till butiker. Projektet var mest menat åt startups och lokala företag. Projektet blev väldigt känt och liknande projekt började implementeras runt om i England och resten av världen (Carmona, 2021, s 133).

Ett annat känt exempel som används i stor utsträckning i Sverige är sommargåtor. Projektet *Levande Stockholm* är namnet på projektet för levande gator som Stockholm Stad drivit de senaste åren tillsammans med lokala aktörer. Projektet går ut på att flera gator och torg delvis eller helt stängs av för biltrafik och i stället används av uteserveringar, konstutställningar och marknadsstånd. Projektet har varit mycket lyckat och omtyckt av lokalbefolkningen, städer som München har tagit inspiration från projektet *Levande Stockholm* (Miljöpartiet, 2021).

2.3 Användning av ramverket

Dessa tre författares verk kan kombineras till ett stadsplaneringsideal som kan sammanfattas som ett förhållningssätt som prioriterar människor, gemenskap och gångbarhet. Det innebär att skapa stadsmiljöer som är utformade för fotgängare och som prioriterar social interaktion. Tillvägagångssättet betonar vikten av stadsdelar med blandad användning, mångsidig stadsstruktur och att skapa offentliga utrymmen som uppmuntrar promenader, cykling och kollektivtrafik. Sammanfattningsvis erbjuder det kombinerade stadsplaneringsidealet av Jacobs (1961), Gehl (2010) och Speck (2013) ett holistiskt och människocentrerat förhållningssätt till stadsplanering. Genom att prioritera invånarnas behov och upplevelser strävar detta tillvägagångssätt efter att skapa levande och attraktiva stadsmiljöer.

Det teoretiska ramverket är relevant för uppsatsen med bakgrund till att det ger en grund för att analysera situationen i Linköpings stadskärna och för att identifiera de faktorer som kan bidra till en levande och attraktiv stadskärna. Det teoretiska ramverket kan tillämpas på situationen i Linköpings stadskärna för att undersöka vilka fysiska kvaliteter som stadskärnan har och vilka åtgärder och strategier som vidtas för att förbättra utvecklingen av stadskärnan. Några av de nyckelbegrepp som vi utgår ifrån och använder som teoretiskt ramverk, med utgångspunkt i Jacobs (1961), Gehl (2010) och Speck (2013) verk, är begreppen gångbarhet, blandad bebyggelse och användning, offentliga mötesplatser och social interaktion. Det teoretiska ramverket genomsyrar hela uppsatsen men kommer att användas mer framgående i diskussion, det betyder att teoretiska ramen används som en lins för att tolka och se hur det överensstämmer eller skiljer sig från resultaten.

3. Forskningsöversikt

Detta kapitel syftar till att lyfta fram tidigare forskning om vad som bidrar till att skapa levande stadskärnor och tvärtom. Kapitlet kommer presentera aktuell forskning inom området. Genom att lyfta fram aktuell forskning om bidragande faktorer till levande stadskärnor, syftar detta kapitel till att ge en forskningsöversikt och teoretisk grund för den empiriska studien. Forskningsöversikten som presenteras i detta kapitel syftar även till att identifiera forskningsluckor och eventuella motsägelser som kan undersökas vidare. Detta kommer att synas mer framgående i analysen av resultaten i uppsatsen.

3.1 Utformning av stadskärnan

Genom att bevara och betona de historiska byggnaderna i stadskärnan kan staden förbättra dess attraktivitet för både turister och lokalbefolkningen. Det kan också bidra till att bevara stadens kulturella arv och ge stadskärnan en unik karaktär och identitet. Genom att återanvända gamla byggnader och integrera dem i den moderna stadsplaneringen kan stadskärnan också undvika att tappa sin historiska charm samtidigt som den fortsätter att utvecklas. Det skapar också en attraktiv och livlig miljö som lockar till sig människor, kultur och ekonomisk tillväxt (Robertson, 1995). Enligt Paköz et al. (2022) är gamla historiska byggnader bra för livligheten i en stadsdel, men inte nödvändig. En stadsdel kan både vara attraktiv och levande samtidigt som det endast finns ny bebyggelse, men detta är i de flesta fall endast sant om stadsdelen har en tät och blandad bebyggelse med små kvarter och byggnader för att främja sociala interaktioner. Detta innebär att stadsdelar med endast ny hög bebyggelse med stora kvarters block inte är lika troliga att vara levande och attraktiva (Paköz et al., 2022). Enligt Gehl (2010) beror detta på att höga byggnader kan vara skadliga för livligheten i städerna. Han menar att höga byggnader ofta skapar en känsla av isolering och avskildhet från gatan och det omgivande samhället. Gehl (2010) förespråkar lägre byggnader som möjliggör mer solljus, frisk luft och en närmare koppling till den omgivande miljön. Gehl (2010) är dock tydlig med att en stadsdel med en homogen bebyggelse också kan ha ett levande gatuliv. Även om förhållandet mellan byggnader med blandad användning är nästan noll, antyder Paköz et al. (2022) att heterogen befolkning och andra faktorer som utformningen av gator och torg kan påverka hur livfull en stadsdel är.

Specks (2013) huvudfaktor vad gäller planering och utformning av gator och torg är att människan och gångbarhet ska vara i fokus. En stadskärna med ointressanta och homogena gator och torg kan göra det mindre lockande för människor att utforska och uppleva staden till fots. En stad som är oattraktiv att promenera i kan också påverka turismen negativt (Istrate et al., 2020). Kompakta och tätbefolkade stadskärnor har visat sig ofta bli mer levande och dynamiska. Detta beror på att det skapas fler möjligheter till social interaktion och aktiviteter i området, vilket ökar dess puls och attraktivitet. Dessutom kan högre befolkningstäthet leda till ökad användning av kollektivtrafik och minskad biltrafik, vilket är positivt för miljön och tryggheten i stadskärnan (Robertson, 1995). Människor i större utsträckning besöker platser som de känner sig trygga i. Alltså måste vi sträva efter att skapa stadskärnor där alla eller så många som möjligt känner sig trygga och bekväma (Lindberg, 2019). Om vi vill öppna upp allmänna och offentliga platser för fler människor behöver vi förändra våra riktlinjer och normer samt vara öppna för en förändring (Lindberg, 2019). Baserat på både insamlade data från frågeformulär och observationer, föreslår författaren (Istrate et al., 2020) förbättringar för olika fysiska aspekter. Dessa inkluderar renlighet, både när det gäller synlighet och hygien. Dessutom föreslås att marken i gågator förbättras genom att göra trottoarer mer bekväma för fotgängare,

med lämpliga stenläggningar som exempel. En annan föreslagen förbättring är att göra gatorna grönare genom att förvandla blinda väggar och lediga marker till gröna fasader och gröna öppna ytor, vilket kan vara en lämplig lösning för tätt bebyggda stadskärnor. Detta skulle också förbättra det övergripande utseendet på gatan och byggnaden, något som invånarna i studien betonat som viktigt (Istrate et al., 2020). För att förbättra fotgängarnas säkerhet och bekvämlighet föreslås att fotgängare orienterade gatlyktor läggs till, samt att bänkar och soptunnor placeras på viktiga platser (Istrate et al., 2020).

3.2 Näringslivet, en viktig samverkan?

Gehl (2010) betonar även vikten av bottenvåningar i stadskärnan. Han förespråkar att bottenvåningen ska användas för en mängd olika funktioner som skapar aktivitet, intresse och mänsklig interaktion. Detta kan inkludera butiker, kaféer, restauranger eller andra kommersiella användningar som drar in människor och skapar en känsla av livlighet på gatan. En stadskärna med ointressant eller olämplig småhandel kan minska människors intresse för att besöka och spendera tid i området. Om det inte finns tillräckligt med variation i affärerna eller om de inte säljer produkter som intresserar människor, kan det avskräcka besökare från att återvända till området (Istrate et al., 2020). Om det finns många tomma lokaler i stadskärnan kan det indikera en bristande ekonomisk aktivitet och avsaknad av affärsutveckling. Det kan också signalera att det inte finns tillräckligt med efterfrågan på handel i området, vilket kan påverka företagares beslut att etablera sig i staden, och leda till stora konsekvenser för staden. Tomma lokaler kan också göra att området känns ödsligt och övergivet, vilket kan avskräcka besökare från att spendera tid där (Istrate et al., 2020). Detta är även något som Lindberg (2019) håller med om. En aspekt som påverkar en levande stadskärna är bottenvåningar. En aktiv stadskärna är beroende av att de finns verksamheter som är besöksdrivande och besökskrävande som kan locka medborgare (Lindberg, 2019).

För att näringslivet i en stad ska må bra och fortsätta kunna bidra till stadskärnans livlighet finns det ett behov av samverkan. Att använda en down-top metod i samhällsplanering kan vara ett bättre sätt att planera levande och attraktiva stadskärnor än den äldre och mer vanliga metoden "Top-down governance". I stället för att ha en centraliserad ledning som dikterar planeringsbeslut, involverar man med down-top-metoden lokala invånare, organisationer och företag i planeringsprocessen. Detta kan leda till en mer organisk och autentisk utveckling av stadskärnan, med fokus på samhällets behov och önskemål snarare än på ekonomiska intressen. Dessutom kan en down-top metod bidra till att öka engagemanget och delaktigheten i samhället och skapa en känsla av ägandeskap över stadsutvecklingen (Paköz et al., 2022).

Samtidigt är det viktigt med vissa regleringar, exempelvis är det viktigt att byggherrar har någon typ av program eller riktlinjer för arkitektur i stadskärnan, detta för att motverka byggandet av billiga och karaktärlösa fasader. Program och riktlinjer kan bidra till att skapa en mer enhetlig och sammanhängande stadsmiljö som gör stadskärnan mer attraktiv och levande. En stadskärna med hög arkitektonisk kvalitet kan locka till sig turister och investeringar, vilket kan bidra till stadens ekonomiska utveckling och tillväxt. Det kan också öka värdet på fastigheter i stadskärnan och locka till sig företag och butiker som vill etablera sig där (Robertson, 1995).

3.3 Temporär urbanism, en effektiv strategi?

Författarna Winter, et al., (2020) har under en fyraårsperiod utfört en studie om implementeringen av temporär urbanism och dess effekter. Detta har genomförts genom

kvantitativa och kvalitativa metoder, bland annat enkäter, intervjuer och observationer. Studien har genomförts i norra Kalifornien.

Implementeringen av temporär urbanism såsom pop-up parker eller mötesplatser har visat sig locka stora heterogena grupper, som besöker platsen i syfte att ägna sig åt fysisk aktivitet, handla i närliggande butiker, delta i evenemang och interagera med nya människor (Winter et al., 2020). Pop-up parker och grönområden i innerstaden har visat sig flertalet fördelar för besökare i innerstaden, bland annat förbättrad fysisk och mental hälsa, ökade sociala interaktioner, förbättringar i miljö och fastighetsvärden (Winter et al., 2020), och om det finns för få träd och grönområden kan det påverka stadens luftkvalitet och klimat (Istrate et al., 2020). Temporär urbanism kan också hjälpa till att testa nya idéer för stadsplanering utan att behöva göra stora och dyra permanenta förändringar. Detta kan innebära att en stad kan spara pengar och tid på att utforska vilka förändringar som är mest effektiva och populära innan man investerar i permanenta förbättringar (Winter et al., 2020).

Utöver de sociala fördelarna som presenteras av Winter et al. (2020) studie, förekommer även ekonomiska fördelar. Gångtrafiken till sju av åtta närliggande verksamheter ökade, och uppgifter visade även på att kommunal försäljningsskatt ökade under de kvartal där pop-up parkerna var närvarande, jämfört med åren då det inte var närvarande (Winter et al., 2020). Exempelvis ökade gångtrafiken till en skateboardbutik med 348%, och en bokhandel med 89%. Genom temporär urbanism såsom pop-up parker och gågator, kan man öka stadskärnans attraktionskraft för besökare och potentiella kunder. Detta kan leda till ökad försäljning för näringsidkare i området, vilket i sin tur kan öka skatteintäkterna för staden (Winter et al., 2020).

I Stevens och Dovey (2022) identifierar både de kortsiktiga och långsiktiga implikationerna av temporär och taktisk urbanism för urban intensitet, mångfald, kreativitet och anpassningsförmåga. Dessa insikter har särskild relevans i sammanhanget av covid-19-pandemin, som har visat både behovet och möjligheten att snabbt förändra stadsrum över hela världen. Studien inkluderar också en kritisk, jämförande analys av nyare metoder för temporär urbanism i Australien. Som undersöker alla aktörers intressen från den offentliga, privata och ideella sektorn, för att undersöka aktörers relationer med varandra. Resultatet visade att temporär urbanism kan vara ett effektivt verktyg för att förena olika aktörer och främja samarbete för att skapa bättre stadsutveckling. Genom att skapa en tillfällig plattform kan temporär urbanism främja nya samarbeten mellan olika sektorer, som i sin tur kan leda till nya lösningar och idéer för stadsplanering och förvaltning (Stevens & Dovey, 2022).

4. Metod

I detta avsnitt presenteras och diskuteras metoderna och materialinsamlingen i uppsatsen. Metoden beskriver vilka tillvägagångssätt som användes och hur de är relevanta för att uppfylla uppsatsens syfte.

4.1 Val av plats

I uppsatsen har Linköpings stadskärna valts ut för att undersökas. Detta grundar sig i att vi ville undersöka en stadskärna som kan anses fungera som ett bra exempel hur en stadskärna kan utvecklas. År 2018 blev Linköping utsedd till årets stadskärna av Svenska Stadskärnor, vilket var tredje gången sen utmärkelsen startades 1995, Linköping är även den enda staden som har vunnit tre gånger (Fastighetssverige.se, 2018). Linköping är tydliga med att de i dagsläget arbetar aktivt med att utveckla stadens stadskärna (Linköpings kommun, 2022). Enligt Linköpings kommun (2022) ska stadens stadskärna ha en stor betydelse i utvecklingen och tillsammans med näringsliv, fastighetsägare och föreningsliv ha en gemensam inriktning. Framtidsvisionen är att skapa en attraktiv och hållbar stadskärna för att höja stadens livskvalité (Linköping kommun, 2016).

4.2 Urval av metoder

Som primärdata valdes kvalitativa intervjuer, medan dokumentanalys användes som sekundärdata. Valet att använda kvalitativa intervjuer berodde på vår avsikt att erhålla unik expertis från utvalda individer (David & Sutton, 2016, s.99–111). Målet var att intervjua personer som besatt insikter inom det undersökta området och kunde bidra med relevant kunskap och material för uppsatsen.

Kvalitativa intervjuer valdes eftersom de tillät uppsatsen att få en djupare förståelse och kunskap. Under intervjuerna kunde frågor ställas som i andra sammanhang hade varit svåra att formulera. diskussioner (David & Sutton, 2016). Detta var avgörande för vårt val av intervjuer istället för enkäter. Även observationer valdes bort eftersom uppsatsen eftersträvar att få en djupare förståelse inom ämnet. något som intervjuer kan bidra med (David & Sutton, 2016). En avgörande fördel med intervjuer är att informanten får en stor frihet att utveckla sina tankar och åsikter, vilket ger informanten en möjlighet att ställa motfrågor och ger respondenter möjlighet att ställa följdfrågor. Detta gjorde att onödiga missförstånd mellan alla inblandade undveks (David och Sutton, 2016).

Det fanns en medvetenhet i att kvalitativa intervjuer kan bygga på hur den personliga kontakten är vid mötestillfället. Även att den intervjuade personen kan ha intentioner eller önskingar med intervjun (Widerberg, 2002). Detta kan vara utmanande men också en fördel, så länge det finns en förståelse och insikt hur materialet hanteras (David & Sutton, 2016). Kvalitativa intervjuer är en värdefull metod för att samla in detaljerad information om en persons åsikter, upplevelser och beteenden. Men det finns också utmaningar som måste hanteras för att säkerställa att de insamlade svaren är tillförlitliga (David & Sutton, 2016, s.99–111).

En dokumentanalys görs för att forskningen ska få en grund och ge en bredare förståelse. Analysen ger en möjlighet att arbeta snabbt och effektivt där en större mängd dokument kan undersökas. Utmaningen ligger i att förstå och tolka dokumenten ur de sammanhang de är skrivna i, samt uppskatta hur relevant och pålitlig informationen är (David & Sutton, 2016,

s.159–166). Fördelarna med en dokumentanalys är att den sätter intervjun i ett sammanhang. Intervjuer ger djupare förståelse medan dokumentanalyser erbjuder en större omfattning (David & Sutton, 2016).

4.3 Intervjuer

Som primärdata identifierades kvalitativa intervjuer som det mest lämpade för studien. Kvalitativa intervjuer skapar möjligheten att ge ett djup i intervjuerna och ger informanterna utrymme för sina svar. Dessa intervjuer genomfördes med en semistrukturerad metod, vilket innebär en kombination av strukturerade och ostrukturerade intervjuer. I strukturerade intervjuer ska frågornas utformning och ordning i hög grad vara likadana, detta eftersträvas för att uppnå pålitlighet och upprepningsbarhet. Medan i ostrukturerade intervjuer är syftet att framhäva informantens åsikter och historia, där personen får bestämma intervjuens riktning (David och Sutton, 2016, s 113).

Semistrukturerade intervjuer med halvstandardiserade frågor gav uppsatsen en möjlighet att skapa en bredare och djupare förståelse. Genom användning av semistrukturerade frågor fanns möjlighet att både ge intervjun en tydlig riktning genom de förberedda frågorna och samtidigt ge informanten utrymme att uttrycka sina tankar och förklara mer ingående (David och Sutton, 2016). Målet med intervjuerna var att de skulle kännas som ostrukturerade intervjuer med ett visst mått av struktur, intervjuerna skulle eftersträva att vara ett vanligt samtal med ett syfte. (David och Sutton, 2016, s 115).

Vid urvalet av intervjupersoner användes en systematisk urvalsstrategi, där valdes personer ut baserat på deras yrkesroll. Detta tillvägagångssätt var avsett för att säkerställa att informanterna besatt den specifika kunskap och erfarenhet som var efterfrågad och kunde bidra till uppsatsen.

4.4 Intervjuernas utförande

Till uppsatsen utfördes tre intervjuer med sammanlagt fyra informanter. Personerna som valdes ut att intervjua hade yrkesrollerna landskapsarkitekt, näringslivsansvarig, exploateringsingenjör och VD för Citysamverkan. Alla intervjuer utfördes med en längd mellan 45 - 50 minuter. Intervjuerna spelades in med hjälp av en diktafon, för att undvika att informationen skulle sparas på våra datorer. Varje intervju började med att vi berättade om oss och berättade om uppsatsen, även hur materialet kommer att nyttjas och användas. Efter detta genomfördes en noggrann uppföljning av alla formella procedurer med att samtyckesavtalet blev påskrivet och att informationstexten från LiU togs emot, och om det var okej att vi spelade in samtalet.

Inför alla intervjuer hade en intervjuguide förberetts som visualiseras i Bilaga 1. Intervjuguiden ändras en aning beroende på vem som intervjuades och vad vi ville få svar på. Varje intervju anpassades för att passa in och vara relevant för varje specifikt tillfälle. Två av intervjuerna utfördes på plats med fysiska möten, dessa intervjuer skedde på respektive informants kontor. Den första intervjun utfördes på plats och innefattade landskapsarkitekten. Den andra intervjun utfördes på Microsoft Teams och genomfördes med näringslivsansvarige. Intervju tre utfördes på plats tillsammans med både Exploateringsingenjören (personlig kommunikation, 4e april 2023) och VD för Citysamverkan.

Alla intervjuer spelades in med hjälp av en diktafon för att underlätta en transkribering. Transkriberingen gjordes för att enklare kunna för över informationen från tal till skrift. Efter transkribering raderades de inspelade materialet från diktafonen.

I vår uppsats genomförde vi en tematisk analys av intervjuerna för att identifiera centrala teman och mönster i materialet. Den tematiska analysen som användes var Braun & Clarke (2006) analysmetod. Tillvägagångssättet för detta skedde genom Braun & Clarke (2016, s.86) sex stegsmetoder. Genom att noggrant kategorisera och tilldela koder till relevanta delar av intervjun, kunde vi strukturera och organisera vår data på ett överskådligt sätt. För att sedan analysera de framträdande mönstren och teman. Vi byggde slutsatser baserade på de material vi ansåg vara relevant och som var i enlighet med vårt teoretiska ramverk.

4.5 Dokumentanalys

Som sekundärdata har en dokumentanalys gjort, denna metod gav uppsatsen en utbredd bild och en grund över ämnet. En dokumentanalys gjordes för att arbetet ska få ett sammanhang och en tillförlitlighet. Fördelarna med att analysera en stor mängd dokument är att de går att göra ett omfattande arbete effektivt. En dokumentanalys kombineras ofta med en annan metod, vilket gör att analysen av dokument agerar grund och underlag för ämnet (David & Sutton, 2016, s.159–166). För att en dokumentanalys ska få betydelse krävs det att det insamlade materialet studeras och tolkas på ett systematiskt och metodiskt sätt. Detta innebär att dokumentens innehåll analyseras och tolkas i relation till de uppsatsen undersöker (David & Sutton, 2016). För att effektivt hantera dokumenten har en nyckelordsanalys genomförts (Bryman, 2011). Denna analys använder ett antal nyckelord för att bryta upp och konkretisera materialet. Genom att tillämpa denna kvantitativa metod kan materialet sedan analyseras och bedömas mer kvalitativt. Nyckelordsanalysen fungerar också som kodning av studien, vilket hjälper till att göra materialet mer konkret (Bryman, 2011).

Dokumenterna som analyserades var styrdokument, beslutsdokument och policydokument för stadsutveckling. Dokumenterna som hade en betydande roll i underlaget var styrdokument och planeringsdokument från Linköping kommun och nyckelaktörer i Linköpings stadskärna.

Textanalysen utfördes på följande dokument:

Utvecklingsplan för Linköpings innerstad - tillägg till Översiktsplan för staden Linköping	Linköpings kommun	2016
Arkitekturprogram för Linköpings innerstad - utställningshandling	Linköpings kommun	2017
Avsiktsförklaring - Framtidens stadskärna - Nyttänkande, kvalitet och samverkan för en livsvänlig stadskärna med plats för fler	Nyckelaktörer i Linköpings stadskärna	2021/2022
Översiktsplan för staden Linköping - Trafikstrategi	Linköpings kommun	2010
Linköpings mötesplatser - innerstadens parker och torg	Linköpings kommun	2019

4.6 Forskningsetik

Linköpings universitets riktlinjer för forskningsetik följdes när intervjuerna genomfördes. Information om studiens syfte och hur intervjun skulle genomföras skickades ut till intervjupersonerna. Utöver detta skrev ett samtyckedokument på, som beskrev mer detaljerat om intervjun och hur materialet kommer att användas. Även ett dokument om personuppgiftsbehandlingen lämnades över, med syfte att den intervjuade ska ha kontroll över vem som behandlar personens personuppgifter (Lindstedt, 2019). Den intervjuade hade rätt att avbryta intervju och sin medverkan när som helst. Alla intervjuade blev tillfrågad om de vill ta del av studiens resultat innan texten publicerades för att ytterligare stärka deras medverkan och undvika otydligheter (Lindstedt, 2019).

4.7 Metoddiskussion

Valet att använda intervjuer som primärdata gav uppsatsen en möjlighet att få tillgång till expertis och kunskap som annars hade varit svårt att erhålla. Genom intervjuerna skapades en unik inblick och arbetet skiljer sig därmed från tidigare forskning, vilket tillför ett nytt perspektiv.

Det är viktigt att notera att tre intervjuer inte kan ge en heltäckande bild. Det var enklare att få tag i intresserade deltagare som arbetade på Linköpings kommun, detta innebär att tre av fyra personer som är intervjuade är kommunanställda. Detta bidrog till en bred och omfattande bild med flera olika perspektiv från Linköpings kommuns synvinkel.

Vi var öppna för att genomföra fler intervjuer med andra aktörer, men detta var inte möjligt av olika skäl. Att inkludera fler aktörer hade gett uppsatsen ett vidgat och bredare perspektiv. Vi anser dock att intervjun med VD:n för Citysamverkan ger oss en god inblick i perspektivet från aktörerna vilket gör att behovet av ytterligare en intervju minskar. Ett område med potential för utveckling hade varit att intervjua en aktör som kunde bidra med ett nytt perspektiv till uppsatsen.

Intervjuernas utförande kan påverka uppsatsens resultat, därför försökte intervjuerna utföras på ett likartat sätt med intervjuguiden som ursprungspunkt. Att bedöma om den intervjuade har några dolda motiv eller vinklar informationen är alltid en utmaning, under de utförda intervjuerna märkte vi inte av några sådana tendenser.

Ett annat perspektiv hade varit att göra observationer, detta hade givit uppsatsen en möjlighet att undersöka stadskärnan på ett annat sätt. Exempelvis hade olika beteendemönster kunnat setts, något som i andra fall är svåra att se.

5. Resultat

Detta kapitel syftar till att presentera uppsatsen resultat. För att tydliggöra resultatet är de uppdelat i två underkategorier intervjuer och dokumentanalys.

5.1 Intervjuer

De olika intervjupersonerna har olika perspektiv och roller i kommunens arbete för en levande stadskärna, detta innebär att de också gett nyanserade svar i relation till varandra.

5.1.1 Viktigt för en levande stadskärna

Landskapsarkitekten (personlig, kommunikation, 2023.03.29) anser att den allmänna platsmarken är väldigt viktig för rörelsen i stadskärnan. Gator och torg är en demokratisk arena för alla medborgare och behöver därför utformas på ett sätt som bjuder in alla medborgare i stadsrummet. Landskapsarkitekten (personlig kommunikation, 2023.03.29) fortsätter med att berätta om att stadsrummet även är en kommersiell arena för staden som skapar flöden.

Även Näringslivsdirektören (personlig kommunikation, 31a mars 2023) nämner att ett starkt näringsliv är viktigt. Handeln och restauranger lockar mer folk till stadskärnan, även fler butiker, restauranger och hotell gör stadskärnan mer levande vilket skapar en bättre miljö för trevliga promenader. Näringslivsdirektören (personlig kommunikation, 31a mars 2023) fortsätter med att berätta att hela stadens attraktivitet är viktig för stadskärnan eftersom det leder till mer flöden i stadskärnan, hen nämner följande exempel: "Det är 500 personer som varje vecka flyger in i Linköping. Dessa behöver hotell och mat, de gynnar besöksnäringen, men besöksnäringen gynnar dem tillbaka, det är liksom en symbios där" (Näringslivsdirektören, personlig kommunikation, 31a mars 2023). Hen nämner att det även är viktigt att skapa reseanledningar in till stadskärnan, ett exempel är när kommunen startade projektet med gratis gymnasieluncher under covidpandemin, vilket ledde till att flera gymnasieelever åkte in till stadskärnan för att äta mat.

VD för Citysamverkan (personlig kommunikation, 4e april 2023) instämmer med att det är viktigt att stadskärnan har reseanledningar, hen fortsätter med att nämna att platser inte alltid behöver vara visuellt attraktiva om ett efterfrågat utbud finns på platsen, exempelvis kulturutbud eller en stark handel. VD för Citysamverkan (personlig kommunikation, 4e april 2023) nämner även att det är viktigt att det finns utbud för alla målgrupper, exempelvis ungdomar, pensionärer, barnfamiljer och studenter. Landskapsarkitekten (personlig kommunikation, 29e mars 2023) instämmer om att det är viktigt att ha alla målgrupper i åtanke, men ur ett fysiskt tillgänglighetsperspektiv. I hens yrkesroll är det viktigt att planera gator och torg för människor med synförhinder och rörelsehinder. Alla människor måste känna sig välkomna i stadskärnan med bakgrund till att alla människor bidrar till en levande stadskärna.

5.1.2 Åtgärder för en levande stadskärna i Linköping

I intervjun med VD för Citysamverkan och Exploateringsingenjören (personlig kommunikation, 4e april 2023) berättar de att deras övergripande syfte är att bidra till en effektiv och nyttig samverkan mellan aktörerna i stadskärnan, aktörerna som skrivit under är Cityfastighetsägarna, cityföreningen och kommunen. Stadskärnan är en packad plats med många olika fastighetsägare, där samverkan blir essentiell för att utveckling ska kunna ske. Genom samarbetet kan aktörerna tillsammans bidra till stadskärnan, ett exempel som nämns är

pop-up butiker. Då tomma lokaler i stadskärnan används av tillfälliga verksamheter fram tills en permanent verksamhetsutövare tagit över lokalen. Även Näringslivsdirektören (personlig kommunikation, 31a mars 2023) nämner i intervjun att det är tack vare en stark samverkan som pop-up butiker kan användas i stor utsträckning. Näringslivsdirektören (personlig kommunikation, 31a mars 2023) berättar likaså att dialog är viktigt när utmaningar uppstår i stadskärnan, exempelvis om näringslivet i stadskärnan är missnöjd med ombyggnationen.

Landskapsarkitekten (personlig kommunikation, 2023.03.29) berättar att de på kommunen arbetar med förtätning i stadskärnan: ”Så det blir mycket jobb med förtätning, alltså fler människor, fler funktioner och fler aktiviteter ska äga rum i stadskärnan, detta med utgångspunkt att planera för människan” (Landskapsarkitekten, personlig kommunikation, 29e mars 2023).

Landskapsarkitekten (personlig kommunikation, 29e mars 2023) berättar vidare om hur hen planerar för en utformning i stadskärnan som bjuder in alla stadens invånare, hen menar att ett mer inkluderande och tillgänglighetsanpassat gaturum i stadskärnan gör den mer attraktiv och levande. Exempelvis är det viktigt med kantstenar i stadskärnans gator, detta för att göra det lättare för personer med synnedsättning. Ett annat exempel som hen lyfter upp är att bänkar i stadskärnan inte ska ha fyra ben, utan en kant eller liknande som går att källa sig emot.

Hen fortsätter med att förtydliga att det inte alltid är så lätt med tillgänglighetsperspektivet, med bakgrund till att det är många avvägningar som måste göras i stadsrummet. Landskapsarkitekten (personlig kommunikation, 29e mars 2023) berättar även om hur hens förvaltning bidrar till näringslivet i stadskärnan, detta genom att exempelvis underlätta arbetet med att få till uteserveringar, eller marknadsföring i gaturummet. De jobbar även aktivt med arkitekturen i stadskärnan, samt med att planera attraktiva stråk och torg i stadsrummet.

Näringslivsdirektören (personlig kommunikation, 31a mars 2023) berättar i intervjun att en stor del av deras arbete inom näringslivet som berör stadskärnan är åtgärder för besöksnäringen. Ett exempel som Näringslivsdirektören (personlig kommunikation, 31a mars 2023) lyfter upp är ”Kickstart Linköping”. Ett projekt som gick ut på att verksamheter kunde söka finansiering för att utveckla sin produkt, efter att ha utvärderat projektet har de kommit fram att finansiering betydde väldigt mycket för företagen och innebar för många en överlevnad och konkurrenskraft. Exploateringsingenjören (personlig kommunikation, 4e april 2023) och VDn (personlig kommunikation, 4e april 2023) berättar också om flertalet projekt som drivs tillsammans med kommunen, Visit Linköping och Kultur och fritid, dessa är sommargågatan, folkets scen, stadsfesten, kulturdagarna i maj, vinterljus, innerstadsdagarna och en mängd andra aktiviteter året om. Syftet med dessa projekt är att gynna besöksnäring och locka människor till stadskärnan, både från ytterstadsområdet och från närliggande städer och orter.

5.1.3 Blandstad för blandade människor

Näringslivsdirektören (personlig kommunikation, 31a mars 2023) berättar i intervjun att Linköpings stadskärna har vid senaste räkningen 483 verksamheter, varav 183 stycken är handelsrelaterade, 134 är restauranger, sex stycken hotell, och 155 övriga verksamheter. Hen definierar detta som ett blandat näringsliv och fortsätter med att berätta att blandat näringsliv är något som de eftersträvar. Bland annat genom att underlätta för unika butiker att etablera sig i stadskärnan, i stället för att stadskärnan endast ska bestå av stora kedjor. Även vad gäller näringslivet i stadskärnan försöker de tänka flexibelt, exempelvis att två företag använder samma lokal. Även Exploateringsingenjören (personlig kommunikation, 4e april 2023) och

VDn (personlig kommunikation, 4e april 2023) berättar att de försöker få till en variation av aktörer och verksamheter i stadskärnan.

När vi frågar Näringslivsdirektören (personlig kommunikation, 31a mars 2023) om planering för olika målgrupper berättar hen att de har stort fokus på studenter. Linköping är en studentstad och de vill att studenter ska stanna kvar i staden efter sina studier, det är då viktigt att studenterna vet vilka möjligheter som finns i staden. Hen berättar att det är en utmaning att universitetscampus ligger i utkanten av staden, men de arbetar aktivt med att försöka locka studenter till stadskärnan. En strategi som de vill arbeta mer med är att ha erbjudanden och event i stadskärnan som lockar studenter. Exempel på sådana event är Bonfire festivalen och Kalasmottagningen, som förr brukade äga rum i Saabarena och fungerade som ett välkomnande för alla studenter till staden. Även Exploateringsingenjören (personlig kommunikation, 4e april 2023) nämner att det är viktigt att ha ett utbud och möjligheter i stadskärnan som är lämpade för studenter. Sådana möjligheter kan exempelvis vara att träffa potentiella arbetsgivare, något som de jobbar med är ett "Showroom", som en mötesplats mellan studenter och företag i stadskärnan. VDn (personlig kommunikation, 4e april 2023) nämner också att man vill erbjuda ett nattliv anpassat för studenter i stadskärnan samt öka det befintliga. VDn (personlig kommunikation, 4e april 2023) nämner att enligt SCB trivs 40+ åringar bättre i stadskärnan än vad gymnasiebarn, hen tillägger även att Linköping är en högt rankad studentstad och att det finns bra grund att arbeta vidare på. Fokuset på studenter är stort då studenter bidrar till en levande stadskärna samt är viktiga för den framtida ekonomin och näringslivet.

En annan målgrupp som inte verkar vara lika omtalad är barnfamiljer, det vill säga familjer med barn i låg ålder. Vi frågar alla intervjuade om detta. Näringslivsdirektören (personlig kommunikation, 31a mars 2023) förklarar att de vill ha en blandstad med blandade människor, men också att innerstaden inte är en barnvänlig plats idag. Hen fortsätter med att säga: "det kommer ju att innebära att vi kommer behöva jobba mer med grönområden, bilfria gator och hus som passar barnfamiljer, det finns sådana diskussioner idag, något som kultur- och fritidsförvaltningen är involverade i" (Näringslivsdirektören, personlig kommunikation, 31a mars 2023) Exploateringsingenjören (personlig kommunikation, 4e april 2023) säger att tanken är att det ska finnas något för barn vid varje torg, samt att det ska finnas utflyktsmål i stadskärnan. Något som anses vara bristfälligt idag och något de jobbar med att ändra på. VDn (personlig kommunikation, 4e april 2023) berättar att det måste finnas reseanledningar för barn i stadskärnan, ett exempel är Lasse & Majas deckarhus som ligger i Gamla Linköping. Någon liknande reseanledning för barn i stadskärnan finns inte i dagsläget. Landskapsarkitekten (personlig kommunikation, 29e mars 2023) berättar att hen planerar med människan i fokus, alla typer av människor. Hens fokus ligger mer på att göra det tillgängligt för alla, det vill säga för folk med funktionshinder, men också för barn och unga såväl som äldre människor.

5.1.4 En stadskärna som anpassar sig

Exploateringsingenjören (personlig kommunikation, 4e april 2023) berättar i intervjun att något som är av ytterst vikt är att hela tiden kunna se en förändring och hela tiden kunna hänga med i trender. Enligt VDn (personlig kommunikation, 4e april 2023) är trender något som styr efterfrågan i stadskärnan, det är därför viktigt att planerare och fastighetsägare hänger med i trender för att kunna tillgodose efterfrågan med utbud. Exploateringsingenjören (personlig kommunikation, 4e april 2023) berättar om att avsiktsförklaringen för framtidens stadskärna står för nytänkande kvalitet och samverkan för livsvärden i stadskärnan, för att kunna uppnå nytänkande kvalitet behöver de hänga med i trender. Tre starka trender som upptäcks är tjänstefiering, digitalisering och en högre grad av platsberoende.

Näringslivsdirektören (personlig kommunikation, 31a mars 2023) berättar att en snabb anpassning som kommunen gjorde var sommargågatan, en del av Storgatan skulle stängas av på grund av vägarbeten. Kommunen såg detta som ett tillfälle för att införa en sommargågata under sommaren. Näringslivsdirektören (personlig kommunikation, 31a mars 2023) nämner att näringsidkarna på Storgatan inte alls var nöjda till en början, men att de senare förstod vilka fördelar denna utveckling bidrog till. När vi frågar Landskapsarkitekten (personlig kommunikation, 29e mars 2023) om anpassningen av Storgatan till sommargågata svarar hen.

Det blir ju ett jättebra sätt för oss att liksom, inte ett experiment eller så, utan allt är väldigt genomtänkt, men för att se vad som händer när vi utformar gator på olika sätt, vad sker med trafikflöden när vi stänger av här? Hur ändras folks rörelsemönster och så vidare. (Landskapsarkitekten, personlig kommunikation, 29e mars 2023)

Baserat på det Landskapsarkitekten (personlig kommunikation, 29e mars 2023) säger verkar det som att sommargågatan var ett bra exempel för kommunen på hur temporära lösningar kan användas.

5. 2 Dokumentanalys

5.2.1 Linköpings stadskärna

Enligt Linköping kommun (2016) är målet att stadskärnan ska utvecklas och bli mer attraktiv, mer konkurrenskraftig och mer hållbar. Detta ska ske genom en stadskärna som erbjuder en hög livskvalitet i form av en tätare och mer sammanhållen stad. Denna utveckling ställer höga krav på både den befintliga och den nya bebyggelsen, den fysiska utformningen är väsentlig för utvecklingen av stadskärnan (Linköping kommun, 2016). Enligt Linköping kommun (2016) är det flera olika faktorer och aspekter som är viktiga för att uppnå en attraktiv stadskärna. Det som stadskärnan ska känneteckna och eftersträva är förtätning, där bebyggelsen består av en täthet och variation. En annan aspekt som ska eftersträvas är att gaturummet tas i anspråk, med entréer mot gatan och tydliga gaturum. Det kommer krävas en genomtänkt utformning av byggnaders höjd och bredd samt hur gator utformas för att skapa en sammanhängande stadskärna (Linköping kommun, 2016). Naturliga mötesplatser har ansetts vara en viktig aspekt. Parker, torg och allmänna platser ska vara tydliga för att fungera som mötesplatser för människor (Linköping kommun, 2016).

5.2.2 Arkitektonisk utformning

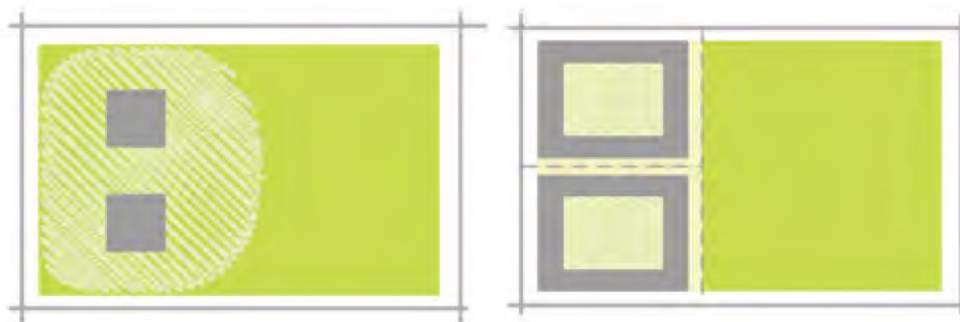
Linköping har en välbevarad stadskärna jämfört med andra städer av samma storlek, med bakgrund till att Linköping inte genomgått samma omfattande kvartersaneringar som många andra städer. Linköping har under en längre tid haft en likartad fysisk utformning av stadskärnan, trots bilens intåg (Linköping kommun, 2016, s.33). Detta är en av de största anledningarna till att Linköpings stadskärna är bevarad och har behållit sin karaktär. Förhoppningen är att kunna bygga och skapa en stad och stadskärna som kombinerar historiska värden tillsammans med moderna projekt (Linköping kommun, 2016, s.33).

En av många aspekter som eftersträvas för att uppnå en attraktiv stadskärna är de historiska värdena, Linköping har flertalet byggnader och platser med historiska värden och som ökar attraktiviteten för staden och stadskärnan (Linköping kommun, 2016). I Linköping anses stora

delar av stadskärnan vara historiskt och är av riksintresse för kulturmiljövården. Detta anses vara av största vikt i att bygga på stadens identitet och kvalitet. Med detta som utgångspunkt ska stadskärnan utvecklas tillsammans med förnyelse för att höja kvaliteten ännu mer (Linköping kommun, 2016, s.33).

Den fysiska utformningen är av största vikt i hur en stad uppfattas och upplevs, den arkitektoniska faktorn har en avgörande betydelse. Det som anses vara viktiga principer och riktlinjer enligt Linköping kommuns arkitekturprogram (2017) för att skapa en levande och attraktiv stadsmiljö är exempelvis att byggnader bör placeras så att de är en del av gatulivet och skapar en sammanhängande stadsmiljö. Även att entréer bör vändas mot gatan för att skapa en inbjudande och tillgänglig atmosfär. Innergårdar bör utformas så att de främjar socialt liv och umgänge, och bottenvåningarna bör användas för att kunna innehålla passande verksamheter. Husens höjd bör vara proportionerlig mot gatans utformning. Byggnader som anses vara extra viktiga kan positioneras fristående för att framhålla dess betydelse. Varje kvarter ska delas in i flera fastigheter eller arkitektinsatser för att skapa en rik variation i stadsbilden. Gatans linjedragning bör utformas med hänsyn till intrycket av staden, samt att platsens historia bör betraktas som en resurs för att förstärka stadens karaktär och identitet (Linköping kommun, 2017).

Att skapa offentliga platser där alla medborgare känner sig välkomna och trygga bygger mycket på tillhörighet (Linköping kommun, 2019, s.24). Tillhörighet är en avgörande faktor i om vi väljer att besöka olika platser, och vilken uppfattning och känsla vi får av platsen. På grund av detta är det viktigt att vi väljer att planera platser och områden på ett inkluderande sätt. För att planera för en inkluderande miljö är en viktig faktor tydlighet i vilka delar som är privata och vilka som är offentliga, annars finns det risk att platserna inte är välkomnande och inte utnyttjas. Genom att placera byggnader på ett sätt som skapar tydlighet och orienterbarhet mellan det privat och det offentliga kan man bidra till att öka tillhörigheten och attraktiviteten hos dessa mötesplatser (Linköping kommun, 2019, s.24). En illustration av tydlighetens betydelse i den fysiska utformningen visas i figur 2 och 3.



Figur 2: "Byggnaderna i parken skapar otydliga gränser vad som är privat och vad som är offentligt." (Linköping kommun, 2019, s.24)

Figur 3: "Med hjälp av gator, byggnader, häckar och andra gränser skapas en tydlighet vad som är privat och vad som är offentligt." (Linköping kommun, 2019, s.24)

För att stärka identiteten och öka tillhörigheten till offentliga mötesplatser kan det även vara viktigt att involvera medborgarna i skapandet av dessa platser. Medskapande och delaktighet ger människor en känsla av ägande och ansvar för de offentliga rummen, vilket i sin tur kan öka deras känsla av tillhörighet och engagemang (Linköping kommun, 2019, s.24).

5.2.3 Tillgänglighet

För att utveckla en levande och attraktiv stadskärna har Linköping kommun (2016, s.13) tagit fram en struktur och strategier för hur detta i stort ska gå till. Denna utveckling som har som syfte att skapa en bättre innerstad, har sin grund i ledorden förena, blanda, förnya och koppla (Linköping kommun, 2016, s.13). Dessa fyra ledord har tagits fram utifrån vilka kvaliteter och potential som finns i Linköping.

För att arbeta med en mer blandad stad bör ett övervägande göras av vilka funktioner som anses saknas och vilka funktioner som kan behövas läggas till. Förhoppningen är att Linköpings stadskärna ska uppnå en blandning av olika funktioner, verksamheter och bostäder inom varje område inom stadskärnan. För att åstadkomma detta krävs det att man har en god förståelse för vad som driver olika typer av verksamheter och funktioner. Gällande ledordet förnyas behöver befintliga verksamheter, byggnader och stadsrum förnyas och utvecklas, detta för att skapa en förbättrad och moderniserad stadskärna. Syftet är att förnyelsen ska stärka befintliga kvaliteter i stadskärnan och samtidigt tillföra nya kvaliteter. Viktig i detta är att förstå hur förändringar påverkar helheten (Linköping kommun, 2016, s.13).

För att en stadskärna ska kunna vara levande, attraktiv och fylld med liv behöver de finnas väl fungerande kopplingar med de närliggande stadsdelarna. Detta kan uppnås genom att ha väl fungerande cykelstråk, kollektivtrafiknät och angöringsplatser för biltrafiken. Genom att ha goda kopplingar ökar tillgängligheten till staden och gör det lättare för människor att ta sig dit. Detta kan bidra till att locka fler besökare och på så sätt blir stadskärnan mer levande och attraktiv (Linköping kommun, 2016, s.13). Trafikens utformning har en betydande roll i hur väl fungerande tillgängligheten är för både stadskärnan och staden i stort. Förhoppningen är att skapa ett miljöanpassat transportsystem som är anpassat efter människan (Linköping kommun, 2010, s.9).

Trafikstrategin behöver vara en del av stadsplaneringen för Linköping för att kunna skapa en stadskärna som är attraktiv och levande. En stad som är tillgänglig för alla människor i samhället. Denna tillgänglighet ska bidra till flera möten mellan olika människor från olika samhällsgrupper. Det är viktigt att staden och stadskärnan är en plats som strävar efter att vara hållbar och trygg och är en stad med mångfald och möjligheter för alla (Linköping kommun, 2010, s.9). För att få fler människor att besöka allmänna platser är det viktigt att skapa en stadskärna där de känner sig trygga och bekväma. Enligt Linköping kommun (2016, s.16) kan denna utveckling ske genom att fokusera på strategiska stråk i stadskärnan. Dessa stråk är betydelsefulla för att stadskärnan ska kunna sammanbindas och stärka målpunkter och ny bebyggelse. Vikten av att göra avvägningar och prioriteringar över hur stråken och gaturummet blir väldigt betydelsefulla.

5.2.4 Samverkan mellan aktörer

För att Linköpings stadskärna ska kunna växa och utvecklas behöver staden växa tillsammans. I arbetet med att göra Linköpings stadskärna mer attraktivt och levande bär kommunen ett stort ansvar i att detta efterföljs, bland annat skapa ramverk och riktlinjer för övriga aktörer. Linköpings kommun bör agera som ett föredöme och ledstjärna för övriga aktörer (Linköping kommun, 2016). I Linköping finns det många olika intressenter som påverkar stadskärnans utformning på olika sätt, till exempel fastighetsägare, kommunala myndigheter, näringsidkare och medborgare. För att uppnå en attraktiv och levande stadskärna krävs att dessa aktörer och

intressenter samarbetar och samverkar och tar ett gemensamt ansvar för stadens utveckling (Linköping kommun, 2016, s.3).

Enligt Linköping kommuns (2019, s.7) utvecklingsplan så kännetecknas Linköpings innerstad och stadskärna av kvartersstaden, och består till stor del av parker och torg som är viktiga aspekter i funktion och struktur. Många av områdena som befinner sig i stadskärnan utkant är så kallade omvandlingsmiljöer, vilka består av en glesare struktur och i många fall otydliga och oklara mötesplatser. Det är i dessa områden, både på kvartersmark och offentliga platser, som förtätning kan vara aktuellt för att skapa en tydligare rumslig struktur och väldefinierade mötesplatser. En viktig del av detta är att skapa fler och bättre parker och torg, där människor kan mötas och umgås. I denna utveckling är samspelet mellan de privata och de kommunala av högsta vikt för att resultatet ska bli bra (Linköping kommun, 2019, s.7). De offentliga mötesplatserna bör vara mångfunktionella och av hög kvalitet för att kunna möta behoven hos olika grupper av människor. Det kan handla om parker med utrymme för både avkoppling och nöjen, eller torg som fungerar som samlingspunkter för evenemang och sociala aktiviteter. Genom att inkludera både de halvprivata och offentliga mötesplatserna kan en sammanhållen och varierad stadsmiljö skapas. Detta kan bidra till att locka till sig fler invånare, turister och företag, vilket kan leda till en positiv utveckling för staden (Linköping kommun, 2019, s.7).

Den arkitektoniska kvaliteten är något som anses behöva höjas i Linköpings stadskärna, för att lyckas med detta krävs det att många aktörer är med och bidrar. Denna utveckling ska ske genom ett framtaget ramverk av Linköpings kommun som tydliggör vilken handlingsfrihet övriga aktörer har. Ramverket bygger på tre strategier och principer. Dessa är att det nya projektet ska bidra till den omgivande staden, projektet ska samspela med omgivningen runt omkring och projektet ska ha en arkitektonisk tanke. Varje enskilt projekt som presenteras ska kunna besvara dessa strategier. Det ska även vara till grund i detaljplanen och diskuteras under hela processen (Linköping kommun, 2017, s.5)

5.2.5 Temporära lösningar

Tillfälliga och temporära lösningar är en metod som kan tillämpas i det offentliga rummet för att förbättra platser och skapa positiva effekter för samhället. Temporär urbanism kan implementeras i många olika skepnader och hjälpa till att sätta identitet och karaktär på platser. Detta skulle kunna ske i form av tillfälliga evenemang, som exempelvis konserter, föreläsningar eller utomhusutställningar, vilket kan vara med och locka både lokalbefolkningen och turister till platsen (Linköping kommun, 2016, s.15). När Linköpings stadskärna växer är det viktigt att den anpassas och utökar de anläggningar och platser som kan erbjuda olika möjligheter för evenemang och aktiviteter. Det kan handla om både återkommande och tillfälliga evenemang som bidrar till att skapa en levande och attraktiv stadsmiljö (Linköping kommun, 2016, s.22).

Det behöver finnas en balans mellan permanenta och tillfälliga lösningar, vissa platser lämpar sig bättre för tillfälliga evenemang och aktiviteter. Det kan vara torg, parker, grönområden, eller andra offentliga platser som kan användas för temporära marknader, festivaler, konserter, utställningar och andra evenemang. Dessa platser bör vara flexibla och anpassningsbara för att kunna användas för olika ändamål och kunna erbjuda en varierad och dynamisk stadsmiljö. Det är viktigt att en växande stad har anläggningar och platser som kan erbjuda olika möjligheter och förutsättningar (Linköping kommun, 2016, s.22).

Torgen i en stadskärna är viktig för sociala interaktioner. Att dessa platser fungerar som mötesplatser är fundamentala för att alla ska känna sig trygga och välkomna (Linköping

kommun, 2016, s.23). Ett levande och attraktivt torg är en plats som erbjuder olika funktioner och aktiviteter, detta kan eftersträvas genom att skapa tillfälliga marknader, evenemang, uteserveringar och sittplatser. Detta ställer även krav på omgivningen runt om, att den är välplanerad och stödjer platsen (Linköping kommun, 2016, s.23).

Kulturella arenor och utövande är också i en utveckling i och med att Linköping växer, även detta ställer krav på att de ska finnas tillfälliga och temporära kulturevenemang och -arrangemang i stadskärnan. Visionen med detta är att stärka sammanhållningen och integrationen, detta kan exempelvis vara med att bidra till en mer blandad stad, som ett pop-up bibliotek i områden som består av många kommersiella verksamheter (Linköping kommun, 2016, s.28). Uteserveringarna är något som anses som viktiga målpunkter och mötesplatser som är en temporär åtgärd (Linköping kommun, 2019, s.28). Dock kan uteserveringarna också innebära en privatisering av det offentliga rummet och minska ytan för offentliga sittplatser och kulturutövande. Samtidigt bidrar de till folklivet och ökar torgets attraktivitet (Linköping kommun, 2019, s.75).

I avsiktsförklaringen av Citysamverkan (2021) belyses vikten av att kommunen, fastighetsägare och Citysamverkan har en gemensam målsättning. Med medvetna möjligheter att skapa tillfälliga aktiviteter, tillfälliga insatser och temporär gestaltning, som en integrerad del av utvecklingen av stadskärnans stråk och platser. Detta ska implementeras när det är möjligt och lämpligt, denna metod kallas även för placemaking eller testbeds. Detta innebär att de vill använda temporära aktiviteter och projekt för att skapa en attraktiv, levande och dynamisk stadsmiljö (Citysamverkan, 2021, s.14).

Ett citat från avsiktsförklaringen av Citysamverkan (2021, s.15) uppmärksammar målbilden och strategierna av nyckelaktörer i Linköpings stadskärna:

Ett strategiskt och aktivt arbete med tillfälliga aktiviteter (placemaking/testbeds) utgör också en viktig del i utvecklingen av stadskärnan, dess platser och utbud. Vi som stadskärnans aktörer har ett gemensamt ansvar att tillsammans med de olika institutionerna verka för att skapa förutsättningar för mer puls, upplevelser och kultur i stadskärnan. (Citysamverkan, 2021, s.15)

Som en mobilitetslösning och för att öka attraktiviteten och tryggheten i Linköping har en gågata sträckt sig över delar av Storgatan under sommartid. Denna gågata är ett av Linköping kommuns stora projekt i att minska trafiken och öka attraktionskraften i Linköpings stadskärna. Gågatan tar endast plats under sommartid vilket innebär att det är en temporär åtgärd. Sommargågatan i Linköping har hittills lett till en ökad attraktivitet, stärkt stadskärna, förbättrad trafiksäkerhet, minskad miljöpåverkan och ökad social sammanhållning. Under sommarperioden bidrar gågatan till en livlig och hållbar stadsmiljö för Linköpings innerstad (Citysamverkan, 2021).

Gågatan i Linköping stadskärna anses vara en lyckad temporär lösning som på längre sikt kan göras om till en permanent gågata. I avsiktsförklaringen av Citysamverkan (2021) tas det fram att en viktig åtgärd för att utveckla stadskärnan är att omstrukturera Storgatan till en attraktiv gågata med en trevlig omgivning. Dessutom är samordnade och effektiva lösningar för avfallshantering, godstransporter och logistik med minimala störningar viktiga för stadskärnans utveckling och attraktivitet (Citysamverkan, 2021, s.13).

6. Analys & diskussion

Syftet med detta kapitel är att analysera och diskutera det framtagna resultatet, kombinerat med tidigare forskning och det teoretiska ramverket.

6.1 Fysisk planering

Enligt arkitekturprogrammet av Linköpings kommun (2017) kan utformningen av platsen påverka den sociala hållbarheten genom att bidra till tillgänglighet och inkludering. Lokaliseringen av offentliga platser bör vara utformade för att främja mötet mellan människor från olika sociala grupper. Syftet är att möjliggöra möten mellan individer från olika samhällsklasser, som normalt inte skulle ha haft tillfällen att träffas i andra sammanhang (Linköping kommun, 2017). En stad som anses ha en ointressant stadskärna och tråkig arkitektur, kan i förlängningen ha en negativ inverkan på attraktivitet och människors vilja att utforska platsen och tillbringa tid där. Ur ett större perspektiv innebär det att sociala interaktioner i stadskärnan minskar eftersom människor försöker att umgås på platser som de anser är mer bekväma och mer attraktiva (Istrate et al., 2020).

Historiska värden i en stadskärna är en faktor som anses vara viktig för att skapa en attraktiv stadskärna med identitet och karaktär. I Linköping finns det flera byggnader och platser som har historiska värden, vilket bidrar till att öka stadens attraktivitet och göra stadskärnan mer lockande (Linköping kommun, 2016). Enligt Robertsson (1995) kan den fysiska utformningen i form att bevara och betona de historiska byggnaderna spela en stor roll för att skapa en attraktiv stadskärna. Detta är något som skapar något unikt, något som kan bidra till att skapa en identitet och en karaktär. Vilket i sin tur skapar en attraktivitet för både ditresande och för de boende i staden, vilket i förlängningen bidrar till en tillväxt för hela staden. Samtidigt behöver stadskärnan utvecklas med förnyelse för att höja kvaliteten ännu mer, och avvägningar och prioriteringar om hur denna process ska ske måste göras varsamt (Robertsson, 1995).

Samtidigt menar Paköz et al. (2022) i sin studie att äldre historiska byggnader kan vara positivt för att skapa en livlig och attraktiv stadsdel, men att de inte är avgörande. En stadsdel eller ett område kan vara levande och attraktiv trots att det bara finns ny bebyggelse. Enligt Paköz et al. (2022) studie är det troligare att områden eller stadsdelar med enbart ny och hög bebyggelse med stora kvartersblock i större utsträckning anses vara mindre attraktiva och levande. Även Gehl (2010) menar att höga byggnader påverkar attraktiviteten och livligheten negativt i stadsdelar. Detta förklaras med att höga byggnader kan skapa en uppfattning av avskildhet och isolering från gatan och samhället runt om. I stället menar Gehl (2010) att byggnader som inte är lika höga tillåter mer solljus, frisk luft och en tydligare koppling till miljön runt om. Detta är något som går hand i hand med Gehls (2010) stadsplaneringsideal att staden ska vara planerad med människan i fokus.

I översiktsplanen av Linköping kommun (2016) belyses vikten av att samspelet mellan byggnaders utformning är genomtänkt, samt att byggnadens höjd och bredd planeras och utformas för att skapa en sammanhängande stadskärna. Byggnaderna bör vara proportionella mot gatans utformning, detta är något som behövs bedömas utifrån fall till fall (Linköping kommun, 2017). Vikten av den fysiska utformningen och en attraktiv arkitektur var även något som lyftes fram av Landskapsarkitekten (personlig kommunikation, 29e mars 2023) genom följande citat:

Det är viktigt att ha planer som tar hänsyn till människan i allmänhet när man arbetar med arkitektur. Det innebär att arkitekturen bör ha en mänsklig skala, vilket inte nödvändigtvis betyder att allt behöver vara lågt eller smalt, men att man tar hänsyn till vad människan möter och skapar en trivsamt miljö som utgår från människans behov och perspektiv. Fokus bör alltså ligga på att skapa en plats som är trevlig och bekväm för människor att vistas i. (Landskapsarkitekten, personlig kommunikation, 29e mars 2023)

En av de stora utmaningar som Linköping står inför är att skapa en attraktiv och levande stadskärna med hög livskvalitet, samtidigt som de eftersträvar förtätning. Vilket innebär att bebyggelsen präglas av en kombination av hög täthet och variation (Linköping kommun, 2016). Även Landskapsarkitekten (personlig kommunikation, 29e mars 2023) på Linköpings kommun bekräftar att de arbetar med förtätning i stadskärnan: ”Det blir mycket jobb med förtätning, alltså fler människor, fler funktioner och fler aktiviteter som ska äga rum i stadskärnan” (Landskapsarkitekten, personlig kommunikation, 29e mars 2023).

Stadskärnan har en begränsad plats och gaturum, vilket gör att de ytor som finns behöver vara välplanerade och genomtänkta. Landskapsarkitekten (personlig kommunikation, 29e mars 2023) på Linköpings kommun uppmärksammade problematiken med att planera i ett redan begränsat fysiskt rum. Detta kan vara en ekvation som är klurig att få ihop och att det är många perspektiv som behöver tänkas på. Målet när man bygger gaturum i stadskärnan är alltid att skapa en lösning som fungerar för alla. Det är mycket betydelsefullt att göra rätt avvägningar och prioriteringar när det gäller utformningen av gaturummet och byggnader (Landskapsarkitekten, personlig kommunikation, 29e mars 2023).

I Linköping kommun (2016) lyfts de fram hur en stadskärna behöver ha välfungerande kopplingar till närliggande områden genom cykelstråk och kollektivtrafiknät. Linköpings kommun har som övergripande bild att arbeta för att minska bilberoendet i staden och stadskärnan. För att minska bilberoendet behöver det finnas andra transportmedel som kan ersätta bilens betydelse för att inte riskera att stadskärnan blir svår att nå. Detta är även något som Jacobs (1961) nämner, är det besvärligt för människor att ta sig till stadskärnan kan de ha en negativ påverkan och kan leda till att stadskärnan blir oattraktiv och utdöende. Likaså belyser Speck (2013) att människan bör vara det centrala fokuset i planering och utformning av stadskärnan, snarare än bilen. Genom att eftersträva kompakta och tätbefolkade stadskärnor kan man uppnå en mer levande och dynamisk miljö. Detta möjliggör för sociala interaktioner och aktivitet, vilket i förlängningen bidrar till områdets livlighet och attraktionskraft (Speck, 2013). Dessutom kan högre befolkningstäthet leda till ökad användning av kollektivtrafik och minskad biltrafik, vilket gynnar stadskärnans utveckling (Robertson, 1995).

Genom intervjuerna med VDn (personlig kommunikation, 4e april 2023) är det tydligt att de finns en samsyn på hur Linköpings stadskärnan ska utvecklas gällande trafik och tillgänglighet:

Det är viktigt att ha god tillgänglighet till staden, men samtidigt undvika överdriven biltrafik i stadskärnan på grund av trygghetsaspekter. Dessutom finns det flera faktorer som är viktiga, exempelvis är miljöfaktorn av stor betydelse, då det handlar om att förbättra luftkvaliteten i stadskärnan. (VDn, personlig kommunikation, 4e april 2023)

Även Landskapsarkitekten (personlig kommunikation, 29e mars 2023) uppmärksammar tillgänglighetsfrågor och problematiken som Linköpings kommun kan ställas inför:

När stadskärnan växer i storlek och befolkning kan trafikfrågor bli särskilt utmanande. Det handlar bland annat om frågor som rör framkomlighet och påverkan från stora fordon som kan orsaka skador på vägar och gator. Utöver detta kan även ökad närvaro av leveransbilar bidra till att skapa en otrygg stadsmiljö. (Landskapsarkitekten, personlig kommunikation, 29e mars 2023)

Utformningen av den fysiska planeringen har stor betydelse i vilken känsla vi får när vi besöker en plats. För att skapa trygga och attraktiva stadskärnor bör kompakta och tätbefolkade områden med hög social interaktion och aktivitet eftersträvas (Lindberg, 2019). Det är viktigt att en stad är trygg och inkluderande för att locka fler människor att besöka offentliga platser. (Linköping kommun, 2010, s9) För att skapa en stadskärna där människor känner sig trygga och bekväma är det viktigt att ta hänsyn till människors känsla av trygghet. (Lindberg, 2019).

6.1.1 Diskussion

I flera sammanhang framgår det att Linköpings kommun har en tydlig ambition att arbeta utifrån liknande principer och nyckelbegrepp som behandlas i uppsatsen teori. Inom den fysiska planeringen strävar man efter att värdesätta centrala aspekter såsom att placera människan i centrum och att skapa städer som främjar gemenskap. Målet är att utveckla en stad eller stadskärna som främjar social interaktion och höjer livskvaliteten för invånarna. Bland annat framträder förtätning som ett genomgående tema som förespråkas, men samtidigt uppstår svårigheter när det kommer till att konkretisera och visualisera hur detta skulle kunna genomföras i praktiken.

En utmaning som vi anser att Linköpings stadskärna står inför, baserat på intervjuerna, är att skapa en stadskärna som är tillgänglig för alla. Gemensamt för alla analyserade dokument är att stadskärnan ska utformas så den är till för alla, stadskärnan ska vara en plats där alla människor kan mötas och umgås oavsett sociala grupper. Även alla personer som vi intervjuade belyser vikten av att stadskärnan är till för alla. Sociala mötesplatser och offentliga utrymmen är något som anses vara en av de viktigaste faktorerna i stadsplaneringsidealet i vårt teoretiska ramverk. Där offentliga utrymmen ska uppmuntra till promenader, cykling och användning av kollektivtrafik, som ska vara till för alla (Gehl, 2010). Dock anser vi att det finns brister i den fysiska planeringen i Linköpings stadskärna eftersom det är många grupper som inte prioriteras i samma grad.

För att bara nämna några så är offentliga platser som tilltalar barn väldigt få i stadskärnan. Det är svårt att hitta grönytor eller lekplatser där barn kan vara och leka, även verksamheter och olika typer av aktiviteter är begränsade i stadskärnan. Näringslivsdirektören (personlig kommunikation, 31a mars 2023) uppmärksammar att stadskärnan inte är den mest barnvänliga platsen och att det finns arbete som behöver göras för att den ska vara välkommande för alla åldrar. Hen lyfter fram att kultur- och fritidsförvaltningen är involverade och att åtgärder som anses vara aktuella är fler grönområden och bilfria gator.

Näringslivsdirektören, VDN och exploateringsingenjören anser också att en grupp som de vill locka är studenter, och lyfter fram att de vill ha fler studenter som rör sig i stadskärnan. Det handlar om att ha platser och verksamheter som studenter är intresserade av och som kan locka

studenter. Linköpings kommun (2016) tar upp avsaknad av studenter och hur fler studentbostäder i stadskärnan bör eftersträvas för att locka fler studenter till stadskärnan. Även Paköz et al. (2022) tar upp hur studenter kan vara med och bidra till att en stadsdel eller stadskärna blir en mer levande och spännande plats att besöka och vara på. Det finns en medvetenhet om att detta är en utmaning för Linköping och att detta är något som bör arbetas med för att skapa en stadskärna som är till för alla. Men något konsekvent arbete för detta verkar inte finnas, å andra sidan verkar de finnas en vilja.

Baserat på textanalysen och intervjuerna finns det ett konsekvent arbete för en stadskärna för människan. Med utgångspunkt i vårt teoretiska ramverk där gångbarhet, cykelvänlighet, blandade funktioner, mycket grönområden och historiska byggnader är essentiellt anser vi att Linköping har ett konsekvent arbete för detta, baserat på intervjuer och textanalysen. Något som är ett förbättringsområde är grönområden och barnvänliga ytor i stadskärnan, å andra sidan har kommunen ett gediget arbete för att minska biltrafiken i stadskärnan och förvandla det till en tryggare plats. Det finns även ett tydligt intresse i att bevara de gamla byggnaderna som har ett kulturhistoriskt värde, men samtidigt bygga nya byggnader som passar in i stadskärnans karaktär.

Det finns en vision och en stor vilja i att utveckla den fysiska utformningen av Linköpings stadskärna, detta är tydligt formulerat i dokumenten och diskuteras också i intervjuerna. Trots att visionen är tydlig, kan det vara svårt att överföra till verklighet. Det finns många olika faktorer som kan påverka hur utvecklingen av stadskärnan formas. Varje projekt måste bedömas individuellt baserat på sina specifika förutsättningar som påverkar slutresultatet. En av riskerna som kan uppstå när varje projekt bedöms utifrån fall till fall är inkonsekvens. Det kan leda till en brist på enhetlig standard, vilket kan resultera i en inkonsekvent utveckling i stadskärnans. För att förebygga riskerna för detta krävs samverkan mellan bestämmande myndigheter, invånare och andra intressenter. Historiskt har det funnits kritik från allmänheten angående Linköpings hantering av den fysiska planeringen i stadskärnan. Ett specifikt exempel är sommargågatan, där projektet har mött blandad kritik från både invånare och allmänhet.

6.2 Samverkan

Samverkan är ett återkommande tema inom Linköpings olika programdokument. I översiktsplanen nämns vikten av en bra samverkan, och att kommunen bör agera föredöme och ledstjärna för övriga aktörer. Detta kan kommunen göra genom att skapa ramverk och riktlinjer. För att uppnå en levande och attraktiv stadskärna krävs det att fastighetsägare, kommunala myndigheter, medborgare och näringsidkare samverkar. Genom att införa en så kallad down-top metod i beslutsfattande involveras samtliga aktörer, vilket i sin tur bidrar till en mer organisk och autentisk utveckling av stadskärnan, med fokus på samhällets behov och önskemål snarare än på ekonomiska intressen. Dessutom kan en down-top metod bidra till att öka engagemanget och delaktigheten i samhället och skapa en känsla av ägandeskap över stadsutvecklingen (Paköz et al., 2022). Vikten av samverkan är något som Jacobs (1961) betonade redan på 60-talet, där en levande och dynamisk stad kan uppnås med hjälp av samarbete mellan aktörer. I arkitekturprogrammet av Linköpings kommun (2017) finns det ramverk som byggherrar måste ta hänsyn till, den tydliggör vilken handlingsfrihet som aktörerna har. Detta kan enligt Robertson (1995) vara nyttigt för stadskärnan, för att motverka att byggherrar utnyttjar systemet och bygger billiga och karaktärslösa fasader. I intervjun med Exploateringsingenjören (personlig kommunikation, 4e april 2023) nämner hen hur de genom projektet *Framtidens stadskärna* bidrar till samverkan mellan stadskärnans aktörer.

...dels en avsiktsförklaring mellan nyckelaktörer, det är alltså det här vi jobbat jättebrett med alla aktörer som är i stadskärnan, dessa har bjudits in till att vara med, där vi resonerat och haft olika workshops och stora dialoger. Sedan tecknar vi då en avsiktsförklaring som i juni förra året och sen är det den som vi nu jobbar med att utveckla och genomföra och sen har vi ett kommunikationsprojekt för stadskärnan där vi tillsammans då ska jobba med kommunikationen. (Exploateringsingenjören, personlig kommunikation, 4e april 2023)

Även i programdokumentet Linköpings mötesplatser (Linköping kommun, 2019) lyfts vikten av samspel och samverkan mellan olika aktörer fram för att skapa en god livsmiljö. Detta gäller alla ytor i stadskärnan, offentliga som privata innergårdar. Genom att inkludera både de halvprivata och offentliga mötesplatserna kan en sammanhållen och varierad stadsmiljö skapas. Detta kan bidra till att locka till sig fler invånare, turister och företag, vilket kan leda till en positiv utveckling för staden (Linköping kommun, 2019, s.7). I intervjun med Landskapsarkitekten (personlig kommunikation, 29e mars 2023) belyser hen hur den allmänna platsmarken i stadskärnan är en plats för samverkan.

...att den allmänna platsmarken i stadskärnan där har vi flera torg, gator och några parker och jag ser ju till exempel torget som en demokratisk plats eller demokratisk arena, på den allmänna platsmarken är vi alla tillsammans. Sedan förvaltar vi den MOS alltså miljö och samhällsbyggnadsförvaltningen, åt Linköpings invånare men det är ju en plats för oss alla att mötas på för att få uttrycka våra åsikter och såklart inom lagens gränser men det är liksom vårt gemensamma rum som vi har tillsammans. Så ser jag väldigt mycket på stadskärnan som den typen av mötesplats, sen är ju det självklart också en kommersiell arena för staden som är viktigt för näringsidkare och näringslivet och liksom det här med attraktivitet att den liksom ska locka och dra. Det är i korta drag hur jag ser på stadskärnan. (Landskapsarkitekten, personlig kommunikation, 29e mars 2023)

Landskapsarkitekten (personlig kommunikation, 29e mars 2023) uttalande stämmer väl överens med vårt teoretiska ramverk, där stadsplanering ska utgå ifrån människan i fokus. Specks (2013) argument är att offentliga utrymmen bör utformas med alla människors behov och preferenser i åtanke, för att skapa levande och beboeliga samhällen som gynnar alla. Gehl (2010) förespråkar medborgardeltagande och samverkan mellan stadens invånare, experter och beslutsfattare för att skapa mer människocentrerade och levande städer. Medan Jacobs (1961) klargör att samverkan och interaktion är en grundläggande komponent för att skapa levande städer.

Även VDN (personlig kommunikation, 4e april 2023) berättar om den tigha samverkan som de har med aktörer i Linköping för att främja evenemang som livar upp stadskärnan.

Vårt uppdrag är att samverka med alla som vill göra staden levande. Kultur och fritid, Visit Linköping, kommunen och vårt egna bolag jobbar ju tillsammans. Vi har ett antal projekt vi driver tillsammans, exempelvis sommargågatan, folkets scen kommer upp igen, och olika typer av aktiviteter runt sommargågatan osv, stadsfesten är ett annat exempel, kulturdagarna nu i maj, vi har ju vinterljus som också bidrar. (VDN, personlig kommunikation, 4e april 2023)

Exploateringsingenjören (personlig kommunikation, 4e april 2023) och VDn (personlig kommunikation, 4e april 2023) berättar i intervjun om den samverkan som de har med näringsidkare och fastighetsägare i stadskärnan där de samarbetar för pop-up butiker, detta ska lyftas upp i nedanstående kapitel.

6.2.1 Diskussion

Baserat på det inhämtade materialet från intervjuer och textanalysen anser vi att samarbetet för en levande stadskärna i Linköping ser ut att vara god. Samverkan kring stadskärnan är något som samtliga fyra intervjupersoner lyfter upp i intervjuerna, utan att vi egentligen frågar om den, vilket ger ett positivt intryck. Kommunen, fastighetsägare och andra aktörer är en del av samverkansprojektet Citysamverkan (2021), vilket förstärker betydelsen av samverkan. Det innebär att olika aktörer med olika visioner arbetar tillsammans för att skapa en levande stadskärna. Ett sådant samarbete kan betraktas som ovanligt och ger ett starkt intryck av att samverkan spelar en avgörande roll för att uppnå gemensamma mål. Å andra sidan har vi i denna studie inte undersökt hur stor påverkan medborgarna har i samverkan kring stadskärnan. Näringsidkarna i stadskärnan är inte heller en del av avsiktsförklaringen, eftersom de inte äger några fastigheter. Dock menar Exploateringsingenjören (personlig kommunikation, 4e april 2023) och VDn (personlig kommunikation, 4e april 2023) att näringsidkarna får sina röster hörda, även detta skulle behövas undersökas vidare. Det är oklart om det förekommer någon form av down-top-samverkan, vilket bland annat Paköz et al. (2022) har betonat vikten av. Förutom de reglerade samråd som genomförs i hela Sverige, är det svårt att fastställa om det finns andra former av samverkan på en gräsrotsnivå.

Sett ur vårt teoretiska ramverk där planering för människan är i fokus, verkar det gå i linje med resultaten i detta kapitel. Samverkan finns inom stadskärnan för att bygga en lämplig miljö för medborgarna, detta nämner Landskapsarkitekten (personlig kommunikation, 29e mars 2023) i intervjun, men även VDn (personlig kommunikation, 4e april 2023) och Exploateringsingenjören (personlig kommunikation, 4e april 2023). Ett av grundproblemen för döende stadskärnor som lyfts upp i det teoretiska ramverket och mer specifikt av Jacobs (1961) och Speck (2013) är externa köpcentrum, som även är ett resultat av bilsamhället. Med bakgrund till resultaten i denna studie verkar det inte finnas någon metodisk samverkan med externa fastighetsägare eller aktörer, alltså aktörer utanför stadskärnan. Vilket kan innebära att expansionen av externa köpcentrum och bilsamhället kan fortsätta utanför stadskärnan, något som kommer att påverka stadskärnan och stadens helhet. Ett annat grundproblem som lyfts upp översiktligt i det teoretiska ramverket är effekten av digitalisering och hur det leder till ett mindre behov av butikslokaler (Gehl, 2010). Enligt avsiktsförklaring av Linköpings kommun (2022) och Exploateringsingenjören (personlig kommunikation, 4e april 2023) arbetar de konsekvent med att följa trender, de nämner digitaliseringen som en sådan. Aktörerna samverkar med bakgrund till denna trend för att utöka utbudet av sådana tjänster i stadskärnan, vilket får anses vara en positiv utveckling.

6.3 Temporär urbanism

I innerstadsplanen av Linköpings kommun (2016, s.22) beskrivs temporär urbanism, deras fördelar, deras syften och hur det ska användas i Linköpings innerstad. Torg, parker, grönområden och andra offentliga platser lämpas för temporär urbanism såsom marknader, utställningar, konserter eller andra ändamål. Dessa lämpliga platser är viktiga för sociala interaktioner och används flitigt av kommunen för temporär urbanism. Enligt Winter et al.

(2020) studie leder implementeringen av temporära urbanism till ett stort flöde heterogena grupper människor som interagerar med varandra. Detta går i linje med visionen för innerstaden. I Linköping kommuns (2016, s.23) innerstadsplan nämns att en av de stora visionerna med mötesplatserna är integration i staden. I dokumentet *Linköpings mötesplatser - innerstadens parker och torg* (2019) lyfts temporära mötesplatser som en bra temporär lösning för utvecklingsområden. Kommunen vill att det ska finnas mötesplatser i områden som ännu inte är helt färdigutvecklade, då kan en temporär mötesplats vara att föredra.

Landskapsarkitekten (personlig kommunikation, 29e mars 2023) berättar i intervjun om temporär urbanism i Linköping, hen nämner uteserveringar som dyker upp på sommaren, sommargågatan och vinterljus som brukar dyka upp på vintern. Dessa projekt drivs för att skapa flöden till stadskärnan och göra den mer attraktiv. Winter et al. (2020) och Steven & Dovey (2022) nämner många fördelar med temporär urbanism, men få nackdelar, något som Landskapsarkitekten (personlig kommunikation, 29e mars 2023) tar upp i intervjun. Hen menar att den arkitektoniska kvaliteten inte brukar vara särskilt hög vid temporära lösningar.

Vi diskuterar ju vad vi kan göra för mer temporära insatser men jag tror faktiskt också att vi har varit inne på att vi ska jobba mer permanent och hotta upp stadskärnan permanent. För de temporära insatserna är roliga men de är inte alltid de snyggaste, för om man pratar god arkitektur exempelvis så klagar många på dem här lådorna som ställs ut på sommargågatan, men vi kan inte jobba med den här höga kvaliteten när vi använder oss av temporära lösningar. Och då kanske de är bättre om vi gör det på riktigt. Men sen som place making etcetera är det ju bra med det temporära, men vi har inte jobbat jättemycket med det. (Landskapsarkitekten, personlig kommunikation, 29e mars 2023)

En annan typ av temporär urbanism är pop-up butiker. Som tidigare nämnts har Exploateringsingenjören (personlig kommunikation, 4e april 2023) och VDn (personlig kommunikation, 4e april 2023) berättat om samarbetet mellan stadens olika aktörer för pop-up butiker, detta för att förhindra tomma butikslokaler i stadskärnan och samtidigt bidra till ekonomin för näringsidkare i stadskärnan.

6.3.1 Diskussion

Utöver arbetat med pop-up butiker inom samverkansprojektet verkar det utifrån resultaten i denna studie inte finnas några konsekventa arbeten med temporär urbanism. Pop-up butiker verkar vara ett omtyckt arbete inom *Framtidens stadskärna* och resultaten är synliga runt om i stadskärnan, något som skrivs om i lokala nyhetstidningar, mer specifikt artikeln från Corren, *Pop-up-butiker fyller tomma citylokaler* (25e april 2023). Butiker och levande fasader är en viktig del av stadsplaneringsidealet som presenteras i vårt teoretiska ramverk, tomma butiker ger motsatt känsla till livlighet (Gehl, 2010).

Exploateringsingenjören (personlig kommunikation, 4e april 2023) och VDn (personlig kommunikation, 4e april 2023) berättar om de olika typer av evenemang som styrs upp för att liva till stadskärnan, något som sker året om och verkar vara omtyckt av medborgarna. Men något konsekvent arbete utifrån något programdokument finns inte i Linköping. Landskapsarkitekten (personlig kommunikation, 29e mars 2023) nämner till och med att de vill jobba mer med permanenta lösningar framför temporära. Kommunen ställer sig dock inte negativa mot temporär urbanism, tvärtom, de ställer sig positiva till det, något som syns i

programdokumenten. Däremot, med bakgrund till vårt teoretiska ramverk, framkommer det i intervjuerna och dokumentanalyserna att gångbarhet, social interaktion, blandad användning och offentliga mötesplatser är något som prioriteras vid användningen av temporär urbanism i stadskärnan.

7. Slutsats

Denna studie har undersökt Linköpings kommun och andra inblandade aktörers arbete för en levande och attraktiv stadskärna. I studien har temporär urbanism, samverkan och fysisk utformning haft en central roll, och positiva och negativa aspekter har undersökts i studien. Studien har avgränsats till Linköpings stadskärna med anledning till att Linköpings stadskärna är en av den mer levande stadskärnan i landet. I studien har vi utgått ifrån ett teoretiskt ramverk baserat på Jacobs (1986), Gehls (2010) och Specks (2013) böcker om stadsplanering och deras syn på stadsplanering.

Enligt forskning är det av avgörande betydelse att platser och miljöer i stadskärnor är tillgängliga, främjar inkludering och bevarar historiska värden för att skapa en attraktiv och levande stadsmiljö. Planering och arkitektur spelar en avgörande roll för stadens attraktivitet, karaktär och identitet, och det är viktigt att ha ett genomtänkt samspel mellan byggnaders utformning. Temporär urbanism som strategi kan vara ett effektivt verktyg för att skapa social interaktion och attraktiva mötesplatser i stadskärnor. I det stora hela är det viktigt att stadskärnan utvecklas på ett hållbart sätt, med en planering som främjar social interaktion och inkludering samtidigt som historiska värden bevaras och samverkan mellan olika aktörer främjas.

Resultaten i studien visar på att kommunen och aktörerna i stadskärnan har åtgärder och strategier i form av samverkan, fysisk utformning, temporär urbanism och genom att skapa flöden. Resultaten visar på att det finns en god samverkan i stadskärnan mellan de stadskärnans aktörer (Citysamverkan, 2021). Å andra sidan fattas en lika god samverkan mellan aktörer i stadskärnan och aktörer utanför stadskärnan. Den mänskliga dimensionen är aktuell baserat på både intervjuer och programdokument, däremot verkar det inte finnas ett lika konsekvent arbete för att minska bilens tillgänglighet i stadskärnan, men konsekventa arbeten för tillgänglighet och kollektivtrafik finns. Det framkommer i intervjuerna och kommunens programdokument att det finns stort fokus på att skapa flöden och anpassa sig till trender. Baserat på intervjuer och dokumentanalysen arbetar kommunen och övriga aktörer med fysisk utformning i form av torg, mötesplatser, stråk och fasader. Den fysiska utformningen i Linköpings stadskärna innehåller blandad bebyggelse och gång- och cykelvänliga gator och stråk, men något som kan bättras är arbetat med att planera bort bilens plats i stadskärnan.

Temporär urbanism är något som används i Linköpings stadskärna, mestadels genom tillfälliga evenemang, och gågatan som förekommer varje sommar. Däremot verkar det inte finnas något konsekvent arbete med den typen av temporär urbanism, det är inget som förekommer i intervjuer eller programdokument. Å andra sidan finns det en väldigt god och konsekvent samverkan för pop-up butiker i Linköping (Citysamverkan, 2021).

De insikter som erhållits från denna studie kan informera framtida stadsplaneringsinsatser och bidra till utvecklingen av levande och attraktiva stadskärnor. Förhoppningen är att denna studie kommer att fungera som en värdefull resurs för framtida studier inom området.

7.1 Vidare forskning

En möjlig utveckling av denna uppsats hade varit att samla in en mer omfattande empiri. Detta hade kunnat göras genom att analysera fler dokument och intervjua fler relevanta människor. Genom att samla in fler perspektiv hade en större och mer heltäckande bild kunnat ges. En

empiri som innefattade fler verksamma aktörer hade också bidragit till en större förståelse. En annan möjlig utveckling för att möjliggöra en bredare bild är att inkludera observationer i forskningen, vilket hade bidragit med en annan synvinkel.

8. Referenslista

- Blewden, M., MacArthur-Beadle, S., Haines, G., Raja, A., Nord, A., & Hawley, G. (2022). "Streets for Tomorrow... Today". *Journal of Road Safety*, 33(4), 21-31. <https://doi.org/10.33492/JRS-D-22-00041>
- Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77–101. <https://doi.org/10.1191/1478088706qp063oa>
- Bryman, A. (2011). *Samhällsvetenskapliga metoder*. (2:a uppl.) Malmö: Liber
- Carmona, M. (2021). *Public places: Urban spaces. The dimensions of urban design* (3 uppl.). Routledge.
- Citysamverkan. (2021). Framtidens stadskärna, Nyttänkande, kvalitet och samverkan för en livsvänlig stadskärna med plats för fler. <https://sammantraden.linkoping.se/welcome-sv/namnder-styrelser/kommunstyrelsen/kommunstyrelsen-220524/agenda/bilaga-framtidens-stadskarna-avsiktsforklaringpdf?downloadMode=download>
- Corren. (25 april 2023). Popup-butiker fyller tomma citylokaler. *Corren*. https://corren.se/bli-prenumerant/artikel/lyonxq9r/oc-2m2kr_s_22
- David, M., & Sutton, C. D. (2016). *Samhällsvetenskaplig metod*. Studentlitteratur.
- Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Island Press.
- Istrate, A., Bosák, V., Nováček, A., Slach, O. (2020). How Attractive for Walking Are the Main Streets of a Shrinking City? *Sustainability*, 12(15). <https://doi.org/10.3390/su12156060>
- Stevens, Q., & Dovey, K. (2022). *Temporary and Tactical Urbanism: (Re)Assembling Urban Space*. Routledge. DOI:10.4324/9781003284390.
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. Random House.
- Kumalasari, D., Koeva, M., Vahdatikhaki, F., Petrova Antonova, D., Kuffer, M. (2023) Planning Walkable Cities: Generative Design Approach towards Digital Twin Implementation. *Remote Sens*, 15(14) 1088. <https://doi.org/10.3390/rs15041088>
- Lantmäteriet. (2023). *Stadskärnan* [Kartografiskt material]. 1:10 000. SWEREF 99. RH 2000.
- Lindberg, M. (2019). *På spaning efter plats innovativa stadskärnor*. Svenska stadskärnor.
- Robertson, K. (1995) Downtown Redevelopment Strategies in the United States: An End-of-the-Century Assessment, *Journal of the American Planning Association*, 61(4), 429-437. DOI: 10.1080/01944369508975655
- Lindstedt, I. (2019). *Forsknings hantverk* (2 uppl.). Studentlitteratur

Linköping kommun. (2010). Översiktsplan för staden Linköping - Trafikstrategi.
<https://weblisher.textalk.se/linkoping/10trafikstrategi/paper.pdf>

Linköping kommun. (2016). Utvecklingsplan för Linköpings innerstad. <https://weblisher.textalk.se/linkoping/20160415/paper.pdf>

Linköping kommun. (2017). Arkitekturprogram för Linköpings innerstad.
<https://sammantraden.linkoping.se/welcome-sv/namnder-styrelser/kommunfullmaktige/kommunfullmaktige-171212/agenda/bilaga-1-arkitekturprogram-for-linkopings-innerstad-lowpdf-1?downloadMode=open>

Linköping kommun. (2019). Linköpings mötesplatser - innerstadens parker och torg.
https://www.linkoping.se/contentassets/c71942b80fd644bda11ef21d9b098b61/linkopings-motesplatser-antagande_tillganglighetsanpassat.pdf?4aa91b

Linköpings kommun. (12 oktober 2022). Den livsvänliga innerstan.
https://www.linkoping.se/stadsplanering-och-trafik/stadsutveckling_linkoping/stadsutvecklingsprojekt/omradesutveckling-stadskarnan/

Paköz, M. Z., Yaratgan, D., Şahin A. (2022). Re-mapping urban vitality through Jane Jacobs' criteria: The case of Kayseri, Turkey. *Land Use Policy*, 111(2022), 1-19.
<https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2022.105985>

Speck, J. (2013). *Walkable city: How downtown can save America, one step at a time*. North Point Press.

Widerberg, K. (2002). *Kvalitativ forskning i praktiken*. Studentlitteratur.

Winter, S. J., Sheats, J. L., Salvo, D., Banda, J. A., Quinn, J., Rivera, B. R., King, A. C. (2020). A Mixed Method Study to Inform the Implementation and Expansion of Pop-Up Parks for Economic, Behavioral, and Social Benefits. *J Urban Health*, 97(4), 529-542. 10.1007/s11524-020-00434-w. PMID: 32613496; PMCID: PMC7392974.

9. Bilaga 1 - Intervjuguide

Intervjuguide

- Tackar för att personen i fråga vill medverka och att de betyder väldigt mycket för oss.
- Vi presenterar oss, berättar vilka vi är och vad vi gör.
- Vi berättar om arbetet och vad förhoppningen är, vi tar upp bland annat syfte och frågeställningen.
- Vi är tydliga med att om det är någon fråga som intervjupersonen inte vill svara på så är det bara att säga till, så hoppar vi över frågan eller stryker de.
- Vi frågar om det är okej att vi spelar in och påbörjar intervjun.

Vi kommer att genomföra en intervju med dig för att få insikt i hur du arbetar med Linköpings stadskärna i din yrkesroll. Denna information kommer att användas som grund för vårt examensarbete. Vi kommer att transkribera intervjun själva och använda den i enlighet med Linköpings universitets riktlinjer för GDPR.

Intro / vem är personen:

- Är det okej att vi spelar in?
- Har vi ditt godkännande att använda ditt namn, din yrkesroll och vilken arbetsplats du arbetar på?
- (om ja) Vad heter du?
- (om ja) Vad har du för yrkesroll och hur länge har du arbetat med detta?
- Vad arbetar du med en vanlig dag?
- Hur stor del i ditt arbete berör Linköpings stadskärnans utveckling och är detta något du arbetar med aktivt i dagsläget?

Linköpings stadskärna:

- Om vi diskuterar Linköpings stadskärna, vilket område anser du att detta är?
- Vart dras gränserna och varför görs det?
- Vad anser du att en stadskärnas huvudsyfte är?
- Är detta något som har ändrats över tid?
- Vad anser du utifrån din yrkesroll att en attraktiv stadskärna är?

Vilka projekt har DU varit delaktig i som enligt dig är positivt för Linköpings stadskärna, Följdfråga: Hur gick projektet, osv osv. Arbeta runt de personen svarar!

Utmaningar:

- Varför anser du att de är viktigt med attraktiv stadskärna?
- Vad anser ni vara de största utmaningarna för att bevara en levande och attraktiv stadskärna?
- Har ni några strategier - Isåfall - Vilka strategier använder ni för att locka företag att etablera sig i stadskärnan istället för i mer avlägsna områden? Funkar det? (Lösningar?)
- Hur arbetar ni med att involvera och samarbeta med olika aktörer för att uppnå ert mål? (vilka aktörer är viktiga?)
- Har medborgarna något inflytande?
- Vilket ansvar har du/ni?
- Har ni gjort tillräckligt? / vilka utmaningar står ni inför?

Temporär urbanism:

- Temporär urbanism är temporära omvandlingar i staden, exempelvis sommargågata eller event osv. Hur ser ni på just "temporär urbanism"?
- Är det något som ni använder er av, funkar det?
- Om vi tar sommargågatan som exempel, är det något ni står positivt till? är det något ni vill se varje år? är det Vårt investeringen?
- Är detta investeringar som mött på olika utmaningar och kritik i olika sammanhang?

Bilismen:

- Hur har bilsamhället påverkat stadskärnans utveckling, och vilken roll spelar biltrafiken i stadskärnans nedgång?
- Hur påverkar biltrafiken stadskärnan och vad görs för att minska bilberoendet?
- Hur påverkas ett område som Tornby kombinerat med att Linköpings stadskärna utvecklas?
- Vilka utmaningar finns det med att implementera en mer gång- och cykelfokuserad stadskärna?
- Vilken roll spelar parkering i stadskärnans nedgång, och hur kan parkeringsutrymmen hanteras på ett mer hållbart sätt?

Vem planeras stadskärnan för:

- För vem utvecklar man stadskärnan för? (Mötesplats, handelsplats, arbetsplats)
- Finns de flera olika alternativ och vägar att gå?
- Hur mäter ni framgång i arbetet med att skapa en mer levande och attraktiv stadskärna?
- Vad utgår ert arbete ifrån, använder ni er av några dokument som grund till era beslut?
- Hur tas beslut om stadskärnan?
- (TopDown) Tar ni hänsyn till befolkningens åsikter, exempelvis?