



# Parklets i urbana landskap

## Perspektiv från producenter och kommuner

---

Alma Ahlström

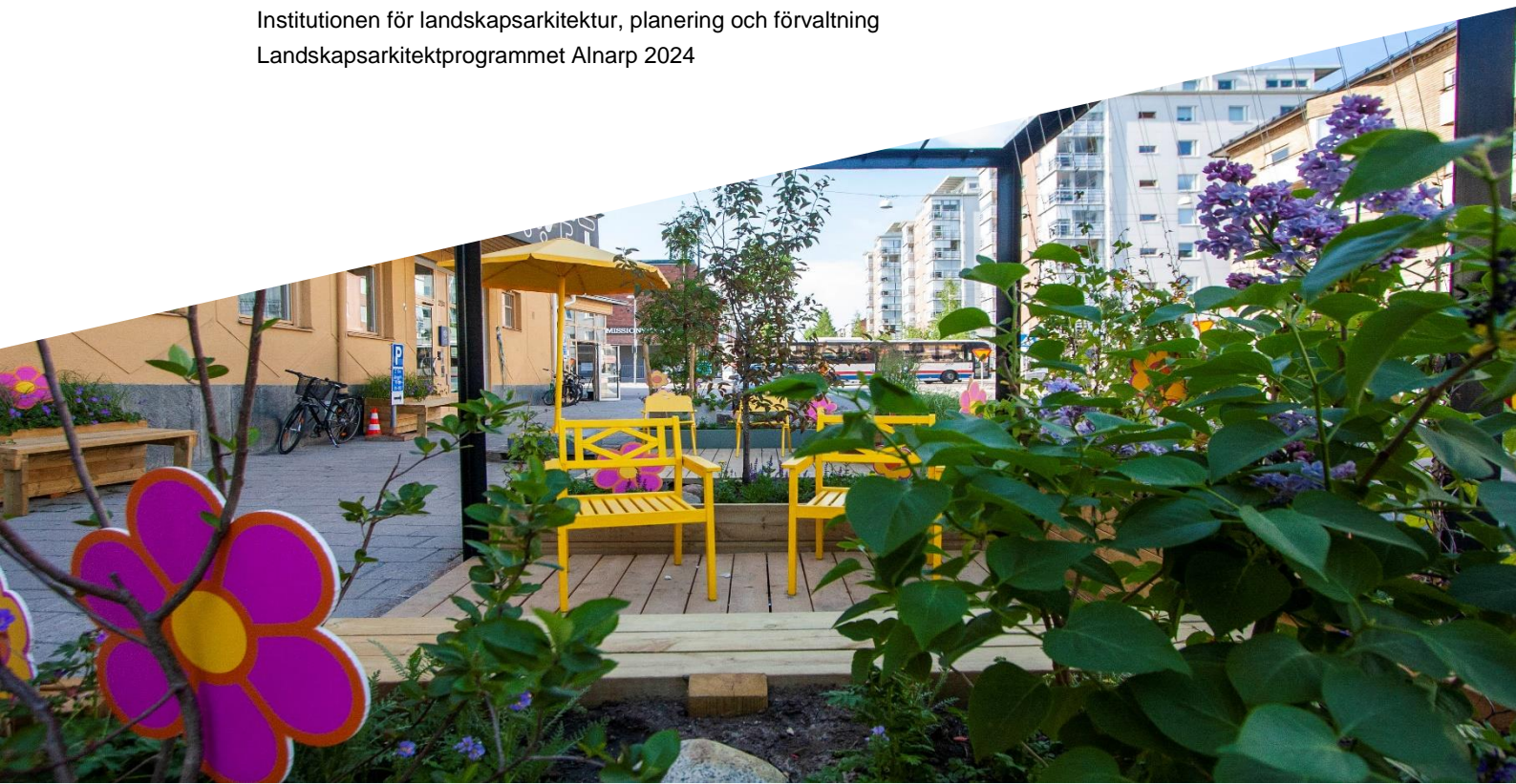
Självständigt arbete • 15 hp

Sveriges lantbruksuniversitet, SLU

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Landskapsarkitektprogrammet Alnarp 2024



Parklets i urbana landskap  
Perspektiv från producenter och kommuner

*Parklets in Urban Landscapes  
Perspectives from Producers and Municipalities*

Alma Ahlström

**Handledare:** Karl Lövrje, Sveriges lantbruksuniversitet SLU  
**Examinator:** Johan Wirdelöv, Sveriges lantbruksuniversitet SLU

**Omfattning:** 15 hp  
**Nivå och fördjupning:** G2E  
**Kurstitel:** Självständigt arbete i landskapsarkitektur  
**Kurskod:** EX0845  
**Program/utbildning:** Landskapsarkitektprogrammet  
**Kursansvarig inst.:** Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning  
**Utgivningsort:** Alnarp  
**Utgivningsår:** 2024  
**Omslagsbild:** Luleå Kommun. (2019). *Titel saknas*. Hämtad 2 mars 2024 från [https://www.drop\\_box.com/scl/fi/4v4zqvd1czzaa3bkyba2p/IMG\\_5453.jpg?rlkey=hu6rjgf9aycr4zerq144k1x9x&dl=0](https://www.drop_box.com/scl/fi/4v4zqvd1czzaa3bkyba2p/IMG_5453.jpg?rlkey=hu6rjgf9aycr4zerq144k1x9x&dl=0)  
**Upphovsrätt:** Alla bilder används med upphovspersonens tillstånd.  
**Nyckelord:** Parklet, tillfälliga åtgärder, temporära lösningar, grönstruktur

**Sveriges lantbruksuniversitet**

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap  
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

## Sammanfattning

Denna uppsats utforskar perspektiven och argumenten kring användningen och implementeringen av parklets i stadsmiljön genom att analysera åsikterna från både försäljare och kommunföreträdare. Genom att jämföra deras synpunkter presenteras olika resonemang angående parklets roll som ett verktyg för stadsutveckling. Försäljarna ser parklets som en innovativ och flexibel lösning för att skapa tillfälliga och dynamiska platser i stadsmiljön. Deras temporära natur möjliggör anpassning till stadens krav på funktionalitet och kan användas för att främja sociala mötesplatser och grönområden. Diskussionen om parklets inkluderar kritik kring dess effektivitet för stadsmiljön. Invändningar framhäver att implementeringen är resurskrävande utan tydliga mätbara resultat för stadens förbättring eller främjande av hållbara transportsätt. Det ifrågasätts om parklets är den mest kostnadseffektiva lösningen för stadsplanering och trafikflöden, vilket understryker behovet av en grundlig kostnads- och nyttoanalys jämfört med andra alternativ. Studien identifierar parklets som ett potentiellt verktyg för att underlätta dialog och samtal med invånarna om stadsmiljöns utformning och användning. Genom att erbjuda tillfälliga och synliga förändringar i stadslandskapet kan parklets bidra till att engagera invånarna och samla in deras synpunkter och förslag. Sammanfattningsvis betonar uppsatsen behovet av en noggrann utvärdering av parklets och deras potentiella roll i stadsmiljön. Det är viktigt att beakta olika samhällsgruppers behov och att använda en mångfald av kommunikationskanaler för att engagera invånarna och skapa en hållbar och integrerad stadsutveckling.

## Abstract

This thesis explores the perspectives and arguments surrounding the use and implementation of parklets in urban environments by analyzing the viewpoints of both parklet sellers and municipal workers. By comparing their perspectives, different rationales regarding the role of parklets as a tool for urban development are presented. Sellers view parklets as an innovative and flexible solution for creating temporary and dynamic spaces in urban environments. Their temporary nature allows for adaptation to the city's functional requirements and can be used to promote social gathering spots and green areas. The discussion on parklets includes criticism regarding their effectiveness in urban environments. Objections highlight that implementation is resource-intensive without clear measurable results for urban improvement or promotion of sustainable transportation methods. Questions arise about whether parklets are the most cost-effective solution for urban planning and traffic flows, highlighting the importance of carefully comparing their costs and benefits with other options. The study identifies parklets as a potential tool to facilitate dialogue and conversation with residents about the design and use of urban environments. By offering temporary and visible changes to the urban landscape, parklets can contribute to engaging residents and gathering their opinions and suggestions. In conclusion, the thesis emphasizes the need for a careful evaluation of parklets and their potential role in the urban environment. It is important to consider the needs of various societal groups and to utilize a diversity of communications channels to engage residents and foster sustainable and integrated urban development.

# Innehåll

<b>1. Inledning</b> .....	<b>7</b>
1.1 Bakgrund.....	7
1.2 Syfte .....	9
1.3 Frågeställning.....	9
1.4 Material och metod .....	10
1.4.1 Intervjuer .....	10
1.4.2 Litteraturanalys .....	10
1.5 Begreppsdefinitioner .....	11
<b>2. Litteraturstudie</b> .....	<b>13</b>
2.1 Parklets uppkomst .....	13
2.2 Potentialen i temporära lösningar inom stadsplanering.....	16
2.3 Från bilfokus till mångfunktionalitet.....	19
<b>3. Tillverkarnas perspektiv</b> .....	<b>21</b>
3.1 "Smycket i staden!" .....	21
3.2 En innovativ lösning för levande stadsutrymmen! .....	23
3.3 Flexibilitetens nyckel i staden .....	26
3.4 Analys av tillverkarnas perspektiv .....	28
<b>4. Kommunens perspektiv</b> .....	<b>29</b>
4.1 Levande stadsutrymmen: Perspektiv från Malmö stad.....	29
4.2 Grönska och urban utveckling i Malmö stad.....	31
4.3 "Det ena utesluter inte det andra!" .....	32
4.4 "Kan vi komma bort från den konventionella mannen som ritat viktiga streck med pennan!" .....	34
4.5 "Är det alltid parkering som är det viktigaste eller kan man se andra värden i staden?" .....	36
4.6 "Det blev en jättestorm, för att vi tog en parkeringsplats, i en vecka!" .....	39
4.7 "All grönska kommer behövas i framtiden" .....	41
4.8 Analys av kommunföreträdarnas perspektiv.....	43
<b>5. Diskussion</b> .....	<b>44</b>
<b>6. Slutsats</b> .....	<b>52</b>
<b>7. Referenser</b> .....	<b>53</b>
7.1 Muntliga källor .....	53
7.2 Litteraturkällor .....	54
7.3 Bildförteckning.....	55

# Tack

Jag vill rikta ett stort tack till Karl Lövrje som handlett mig genom arbetet. Ditt engagemang, humor och förmåga att hjälpa mig att föra arbetet framåt har varit mycket värdefullt. Tack även till alla intervjudeltagare, ert engagemang och era insiktsfulla bidrag har varit ovärderliga för detta arbete!

# 1. Inledning

## 1.1 Bakgrund

För att säkerställa hållbarhet för både nuvarande och kommande generationer är det nödvändigt att investera i medveten stadsplanering. År 2011 fick Boverket ett uppdrag av regeringen att ta fram en vision för Sverige år 2025. Uppdraget visar på den omställning som ansågs krävas för att nå ett hållbart samhälle till år 2050. Hållbarhet är en förutsättning för att det ska finnas resurser kvar till framtida generationer. För en hållbar livsmiljö 2025 krävs medveten stadsplanering. Det innebär minskad biltrafik i innerstäderna, mer grönska och utrymme för gång- och cykelvägar. (Boverket, 2023). Bostadsnära natur spelar en viktig roll för stadens invånare och är av central betydelse för invånarnas välbefinnande och livskvalitet, men förtätningen av städer minskar tillgängligheten till dessa värden. För att säkra tillgången till urbana grönområden behöver fysisk planering integrera tre viktiga aspekter: tillgång, nåbarhet och kvalitet. Tillgång handlar om att säkerställa att det finns tillräckligt med grönområden, nåbarhet avser att göra dessa områden lättillgängliga för invånarna samt kvalitet innebär att grönområdena är välskötta, attraktiva och mångsidiga (Boverket, 2007). Bostadsnära natur innebär grönområden och naturområden som ligger nära bostäder och erbjuder en känsla av natur och grönska. Dessa områden varierar beroende på stadens karaktär och omfattar allt från parker och grönområden mellan husen till skogar och betesmarker i stadens utkanter. Tillgängligheten till bostadsnära natur anses optimal inom en radie på cirka 300 meter från bostaden, vilket främjar användningen av dessa områden på följande sätt (Boverket, 2007). Skapandet av sociala mötesplatser i stadsområden är avgörande för hälsa, gemenskap och hållbar utveckling. Genom att planera samhällen som främjar naturliga mötesplatser och interaktion mellan

grannar kan vi öka känslan av tillhörighet och trygghet i närmiljön. Dessa platser fungerar som centrum för social interaktion och främjar ömsesidigt stöd och samarbete. Med medveten planering och utformning av offentliga rum kan vi skapa en inkluderande stad där invånarna trivs och utvecklas tillsammans, samtidigt som vi främjar en hälsosam livsstil och aktivitet i staden (Boverket, 2022). Den urbana miljön genomgår ständiga förändringar, och en av de nyare trenderna inom stadsplanering är införandet av parklets. En parklet är en liten offentlig park eller ett minitorg som anläggs på en gatuparkering. Parklets tillämpas ofta där det saknas urbana parkområden eller där trottoarer är för smala för att erbjuda tillräckligt med utrymme för fotgängare. Genom att återta delar av gatan för gångtrafikanter förbättrar parklets gatumiljön och erbjuder rekreation, grönska och andra bekvämligheter. Parklets syftar till att förbättra gatulivet, främja gemenskapens och inspirera till en mer miljövänlig och säker stadsmiljö (Herman & Rodger, 2020). Parklets kommer ursprungligen från USA och har nu blivit en del av den urbana miljön i svenska städer. Konceptet parklets föddes som ett svar på utmaningar med urbanisering, ökad biltrafik och brist på tillgängliga grönområden (Herman & Roger, 2020). Parklets marknadsförs av företag som Vestre och Nola som gröna oaser där parkleten skapar ett mikroklimat i stadens trängsel (Nola, 2024; Vestre, 2024). Trots detta ifrågasätter vissa kritiker parklets förmåga att fungera som en ekosystemtjänst (Herman & Roger, 2020).



## 1.2 Syfte

Motivet till att studera fenomenet parklets härleds från ett intresse för att utforska hur olika samhällsaktörer, i detta fall kommunföreträdare och tillverkare, resonera kring nya fenomen som marknadsförs för att förbättra stadsmiljön. Parklets representerar ett konkret exempel på denna dynamik, där möjligheten att omvandla parkeringsplatser till gröna och sociala utrymmen kräver samverkan mellan offentliga och privata intressen. Syftet med studien är att analysera argumenten och resonemangen bakom användningen av parklets samt att utforska synen på dessa mellan kommuner och försäljare i Sverige. Genom att jämföra deras perspektiv önskar studien öka förståelsen för eventuella skillnader och likheter i deras syn på parklets som en temporär åtgärd för att främja social interaktion, gröna värden och skapa gemensamma utrymmen i stadsrummet. Målet med studien är att identifiera konsensuspunkter och konflikter mellan kommuner och försäljare i deras syn på parklets samt att undersöka hur dessa synsätt kan påverka implementeringen och utvecklingen av parklets för att gynna både samhället och näringslivet.

## 1.3 Frågeställning

Hur resonerar kommunerna och producenterna kring användandet, behovet och implementeringen av parklets?

Hur skiljer sig uppfattningen om parklets när det gäller möjligheter att främja sociala mötesplatser, bidra med gröna värden samt påverka trafikstrukturen i stadsrummet?

På vilka sätt skiljer sig synen på parklets med avseende på dess roll som ett verktyg för stadsutveckling?

## 1.4 Material och metod

För att uppnå målet i studien kommer en kombination av intervjuer och litteraturanalyser att användas.

### 1.4.1 Intervjuer

Intervjuer: Genom att genomföra intervjuer med representanter från olika kommuner och försäljare av parklets kommer studien få en insikt i deras syn på parklets samt deras resonemang bakom implementeringen av dem. Intervjuerna kommer fokusera på att samla in information om tankar och strategier kring parklets användning inom stadsplaneringen.

### 1.4.2 Litteraturanalys

Litteraturanalys: Genom att granska befintlig litteratur och tidigare forskning om parklets kommer studien att dra nytta av befintlig kunskap. Denna analys kommer användas för att jämföra och komplettera resultaten från intervjuerna, och därigenom ge en djupare och mer nyanserad förståelse för parklets roll i den svenska stadsmiljön. 11 Urvalskriterierna för intervjuerna innefattar personer med relevanta erfarenheter och insikter om parklets, det vill säga stadsplanerare, landskapsarkitekter, trafikingenjörer samt företagsrepresentanter. Intervjudeltagarna hittades genom en sökning på parklets på Google för att finna kommuner som arbetat med fenomenet. Efter e-mailkorrespondens med vald kommun tilldelades en kontaktperson. Semistrukturerade intervjuer genomfördes med intervjudeltagarna, vilket är en metod där intervjuaren har fördefinierade frågor men flexibilitet att anpassa dem baserat på respondentens svar. Det möjliggör en öppen dialog och djupare förståelse av respondentens perspektiv och upplevelser (Bryman, 2002). Intervjuerna spelades in och transkriberades med intervjupersonens medgivande. I intervjuavsnittet presenteras samtliga intervjuer i sin helhet och i textform utan uppdelning i teman. Detta val syftar till att ge läsaren en djupare förståelse för respondenternas tankar och åsikter samt att bevara det ursprungliga sammanhanget. Studien strävar efter transparens och trovärdighet

genom att behålla helheten i intervjuerna, vilket möjliggör en opartisk presentation av materialet. Metoden tillåter också en djupgående analys av teman och mönster för välgrundade slutsatser och diskussioner. En av intervjuerna, med Alex Vaivars, genomfördes skriftligt på grund av tekniska problem. Detta format kan ha påverkat resultatet genom att begränsa interaktionsdynamiken och spontana svar. Skriftliga intervjuer kan sakna djupare diskussioner och tolkning av känslor, vilket kan ha påverkat datainsamlingen och tolkningen av resultaten. Parallellt genomfördes en litteraturanalys för att samla in och granska befintlig forskning och dokumentation av parklets. För att inhämta tidigare studier och dokument användes sökningar i databaser som Primo och Science Direct. Sökorden som användes för att hitta relevanta källor inkluderade ämnen som urban planning, landscape architecture, pocket parks, public spaces, temporary urban planning och pop-up urbanism. Designguiden från KTH, som användes som litteratur för detta arbete, erhöles från en av intervjudeltagarna, Alex Vaivars.

## 1.5 Begreppsdefinitioner

I uppsatsen kan vissa begrepp vara nära relaterade eller fungera som synonymer, trots små skillnader i betydelse. Klarläggandet av dessa skillnader är av stor vikt för att undvika missförstånd och säkerhetsställa noggrannhet och tydlighet i forskningen.

Parklet:

En parklet är ett koncept för att omvandla gatuparkeringar till små offentliga utrymmen, ofta i storlek som 1 – 2 parkeringsplatser. De är vanligtvis utrustade med sittplatser och grönska, men kan även fungera som cykelparkering, utställningsytor eller evenemangsplatser. I uppsatsen används det engelska ordet 'parklets' i plural och 'parklet' i singular. Termen 'parkleten' används för att hänvisa till den bestämda formen i singular.

#### Minipark:

Används ibland som synonym till parklets som har övervägande grönstruktur. Används, precis som parklets, som en multifunktionell yta med grönska, social interaktion och konst.

#### Pop up-parker:

Används ibland som synonym för parklets, ett temporärt grönområde som skapas på en plats som vanligtvis inte är avsedd för sådana ändamål. Parklets är vanligtvis placerar på parkeringsplatser längs med gatukanten eller trottoaren, medan pop-up parker kan placeras på olika platser i stadsrummet under en kort tidsperiod, som exempelvis under evenemang.

#### Sommargator:

En sommargata är en temporär omvandling av en vanlig gata till ett utrymme för fotgängare, sociala aktiviteter och kraftigt begränsad trafik under sommarmånaderna. Det är vanligt att placera parklets på sommargator.

#### Tillfällig/temporär lösning/åtgärd:

En tillfällig lösning i stadsplanering är en kortvarig strategi eller installation som implementeras för att temporärt lösa specifika utmaningar i stadsmiljön. Dessa åtgärder kan vara temporära parker, cykelbanor, konstinstallationer eller evenemang som syftar till att testa idéer, samla feedback eller skapa en förhandsvisning av potentiella framtida förändringar. Tillfälliga lösningar är närvarande under en begränsad tidsperiod och ger möjlighet att utforska nya koncept innan långsiktiga åtgärder vidtas.

#### Permanent lösning/åtgärd:

En permanent åtgärd i stadsplanering är en bestående förändring eller installation av infrastruktur eller designelement i stadsmiljön. Dessa åtgärder är avsedda att vara långsiktiga och integreras permanent i stadens utformning och funktion. Exempel på permanenta åtgärder inkluderar byggandet av nya parker, ombyggnad av gator och trottoarer.

## 2. Litteraturstudie

### 2.1 Parklets uppkomst

Detta kapitel bygger på artikeln *From Tactical Urbanism Action to Institutionalised Urban Planning and Educational Tool: The Evolution of Park(ing) Day*, som utforskar uppkomsten av parklets och dess utveckling från en provokativ aktivitet till en användbar komponent i urban planering.

Begreppet parklets föddes 2005 i San Francisco när en aktivistgrupp hyrde en parkeringsplats i två timmar för att omvandla tolv kvadratmeter asfalt till en minipark. Parkleten bestod av en gräsmatta, en bänk och ett träd (figur 1). Genom denna tillfälliga installation växte en rörelse fram med namnet “Park(ing) Day”, som i första hand ville uppmärksamma brist på grönområden i San Franciscos centrum samt att i större skala diskutera tillägandet av stadsrummet (Herman och Rodgers 2020). Rörelsen spred sig och blev snabbt en global händelse och samsas idag även med World Car-free day och European Mobility Week. Parki(ng) Day hålls årligen tredje fredagen i September (Herman och Rodgers 2020). Författarna påstår att en småskalig och provisorisk åtgärd som en parklet kan framkalla en förändring som leder till permanenta lösningar. Ett offentligt utrymme på en parkeringsplats kan fungera som ett avbrott i det urbana nätet. En sådan åtgärd kan visuellt utmana platsernas befintliga funktion samt de urbana rummens betydelse och användningsområde (Herman och Rodgers 2020). Enligt Herman och Rodgers (2020) är parklets ett bra komplement i staden då det försöker angripa de utmaningar som städer står inför med snabb urbanisering samt förtätningen som orsakar press på de befintliga offentliga rummen. Författarna föreslår att parklets

uppfyller många behov då de skapar sociala ytor, är billiga och är enkla att etablera. Skillnaden på Parking Day och parklets enligt skribenterna är att Parking Day-installationen varar enbart en dag medan parklets står i ett par månader till en säsong.



*Figur 1. Fotot visar en av de parker som monterades under Park(ing) Day av Rebar-gruppen, 2006. Foto av Rebar (Creative commons By license).*

Herman & Roger (2020) förklarar att Parking Day-installationerna ledde till en permanent åtgärd då San Francisco planeringsavdelning utvecklade "Pavement to Parks"-programmet. Ett program som enligt författarna syftar till att omvandla parkeringsplatser och andra underutnyttjade stadsmiljöer till parklets. Programmet är en strategi som är utformad för att öka tillgängligheten till offentliga utrymmen, och skapa en mer levande stadsmiljö. Både Park(ing) Day och 'Pavement to Parks' strävar efter att ta itu med de utmanande frågorna som städer står inför, inklusive ekonomiska svårigheter, snabb urbanisering och förtätning som alla orsakar tryck på befintliga offentliga utrymmen. En av de främsta förmånerna med Parklets, enligt författarna, är att den hjälper till att skapa tillfällen som ökar socialt 16 välmående hos befolkningen. En ökning av livskvalitet som är kopplad till

grannskapsinterraktioner, fotgängaraktivitet och rekreation. Under de senaste nio åren har San Francisco installerat 76 parklets, vilket har resulterat till 19,600 kvadratmeter offentliga utrymmen i staden (Herman och Rodgers 2020).

De båda författarna riktar kritik mot parklets utifrån att institutionaliseringen av parklets kan kväva den kreativa andan och dess rebelliska karaktär som präglade den ursprungliga Park(ing) Day-installationerna. Kritik riktas också mot att parklets kan användas för att grönmåla städer utan att ge verkliga ekologiska fördelar. Dessutom ifrågasätts deras funktion som snabba lösningar och marknadsföringsverktyg för affärer i stället för att verkligen främja samhällen och gemenskaper. Författarna betraktar parklets fördelar främst som estetiska och symboliska snarare än en ekosystemtjänst (Herman & Roger 2020).

Herman & Roger (2020) påpekar även att utmaningar kvarstår med att låginkomstområden fortfarande har brist på öppna utrymmen och parklets tenderar att etableras främst i redan populära och framgångsrika områden. Detta menar författarna är till följd av att de flesta parklets finansieras och underhålls av näringsverksamheter som caféer och restauranger.

19 år senare, när denna uppsatts skrivs, har rörelsen Parking Day och parklets gått från aktivism till ett fenomen som används inom stadsplanering. Trots den kritiska aspekten ger Herman & Rodger en positiv bild av parklets som ett verktyg som skapar möjligheter för kommunen att närvara och engagera sig i det lokala samhället. Författarna avslutar med att säga att parklets är en mindre radikal aktion som lägger ljus på de rådande konservativa standarder för stadsplanering, skribenterna ser rörelsen Park(ing) Day och parklets som ett nyanserat men taktiskt ingripande i staden som i sin tur kommer leda till att fler människor eftertraktar gröna stadsmiljöer (Herman & Rodger 2020).

## 2.2 Potentialen i temporära lösningar inom stadsplanering.

Detta kapitel bygger på ett masterarbete som studerar tillfälliga och permanenta lösningar inom urban planering. Författarna identifierar ett mönster där tillfälliga projekt ofta betraktas som sekundära, i väntan på permanenta lösningar. De ifrågasätter denna hierarki och belyser att även om tillfälliga lösningar kan fungera som problemlösare, har de en större potential i stadsutveckling.

Stadsutveckling kan ske antingen genom kommundrivna processer baserade på lagstadgade beslut eller genom initiativ från medborgare som skapar något utanför den kommunalt styrda planeringen. Det sistnämnda sker ofta med hjälp av tillfälliga lösningar. Dessa ingripande i stadsrummet utförs oftast på mindre prioriterade platser som författarna kallar tidsliga och rumsliga mellanrum i staden, utrymmen som kan ses som funktionslösa och oanvändbara (Wirf och Arvidsson, 2019).

Ur ett historiskt perspektiv har permanenta lösningar en högre status och att tillfälliga lösningar ses som en transportsträcka mot det stabila och beständiga. De båda författarna anser dock att det har skett en förändring i synen på tillfällig användning inom kommunal stadsutveckling. Idag betraktas det som ett värdefullt och flexibelt komplement i en annars byråkratiserad planeringsprocess som regleras utifrån översikt- och detaljplaner. Användandet av tillfälliga lösningar riskerar dock att i formaliseringsprocessen hämma det engagemang och entusiasm som fenomenet grundade sig i (Wirf och Arvidsson, 2019).

Författarna framhäver att historiskt sett har människor strävat efter permanens, men att detta i själva verket är en illusion. Städer är ständigt i förändring och det som verkar permanent kan visa sig vara tillfälligt. Tillfällig användning borde inte ses som en nedprioriterad företeelse utan tvärtom spelar en viktig roll i dagens stadsutveckling och urban planering, och att det tillfälliga kan spela en väsentlig roll för vår förståelse för hur städer formas och förändras över tid (Wirf och Arvidsson, 2019).



Författarna delar upp stadsutveckling i formell och informell stadsplanering, två begrepp som ofta återkommer i deras studie. Den formella stadsplaneringen styrs av översiktsplaner och detaljplaner och regleras av plan- och bygglagen (PBL), vilket kan ses som en standard inom stadsplanering. Författarna upplever att det finns en övertro i formell planering och de betonar vikten av att erkänna den betydande påverkan som informella krafter har på stadsutveckling. Informell stadsutveckling som exempelvis affischering, skate, marknader, genvägar och graffiti. Dessa fenomen påverkar den byggda miljön bara genom sin existens och de kategoriseras som tillfällig användning. Författarna exemplifierar med ett bostadsområde där både formella gångvägar och informella stigar påverkar miljön (Wirf och Arvidsson, 2019).

Tillfällig användning kan användas som ett verktyg i stadsplaneringen. Den kan främja dialog mellan stadsplanerare och medborgare. Genom att tillfälliga initiativ tillåts och stöds kan invånarna känna sig mer delaktiga i utvecklingen av sin stad. Detta skapar en möjlighet för planerare att samla in värdefull återkoppling och idéer från samhället och kan i bästa fall leda till mer inkluderade och anpassade stadsplaner. Författarna pekar dock på att det även kan vara problematiskt när man tillämpar tillfälliga lösningar inom ramen av den formella stadsplaneringen. Ofta kan det uppstå frustration från både planerare och medborgare när förväntningar och resultat inte stämmer överens. Planerare kan känna att tillfällig användning ökar deras arbetsbelastning och komplexiteten i planeringsprocessen, medan medborgare kan bli besvikna när deras bidrag inte resulterar i verkliga förändringar eller när de inte ges möjlighet att själva genomföra sina idéer (Wirf och Arvidsson, 2019).

Förutom att fungera som ett samarbetsverktyg mellan planerare och medborgare kan tillfällig användning också användas som ett marknadsföringsverktyg för att porträttera staden och dess stadsdelar som kreativa och levande platser. Genom att arrangera tillfälliga evenemang, pop-up-butiker eller kulturaktiviteter kan kommuner skapa en positiv bild av sin stad och locka både invånare och besökare, samtidigt som det främjar ekonomisk aktivitet och investeringar. Författarna är 19

dock kritiska mot hur dessa initiativ ofta används för att skapa en illusion av kreativitet och experiment i stadsplaneringen. De anser att det kan dölja bristen på verkliga förändringar och långsiktig planering, vilket leder till att stadsplaneringen bara framställs som innovativ utan att egentligen åstadkomma betydande förbättringar i stadsrummet (Wirf och Arvidsson, 2019).

Ännu en aspekt som de båda författarna är kritiska emot är hur samhället tenderar att gynna privatekonomiska intressen, framför att tillgodose behoven hos den bredare massan. Stadsutvecklingen fokuserar ofta på platser som är attraktiva för investeringar och exploatering, utrymmen däremellan försvinner och tillåts att förfalla. Det är i dessa försummade områden som det tillfälliga tillåts att existera, eftersom det inte motsvarar de prioriteringar som politiker, investerare och planerare har. Det ställer sig författarna kritiska till eftersom det indikerar en brist på långsiktig planering och engagemang för dessa områden, och tillfällig användning kan ses som ett sätt att temporärt komma runt problemet istället för att hantera dem på ett mer hållbart sätt (Wirf och Arvidsson, 2019).

Tillfällig användning, oavsett dess formella eller informella karaktär, besitter värdefulla egenskaper. Författarna jämför formell och informell stadsplanering med att den formella tillfälliga användningen är snabbetablerad och är flexibel i sin utformning, samtidigt som den har tillgång till finansiering och resurser från kommunen. Den informella tillfälliga användningen kan istället utgöra ett uttryck för medborgarnas rättigheter till staden och bidra till att öka delaktigheten hos invånarna. Det markerar också en demokratisering av stadsutvecklingen (Wirf och Arvidsson, 2019).

## 2.3 Från bilfokus till mångfunktionalitet

Detta kapitel bygger på en informationsbroschyr som beskriver designprinciper för att förändra stadsmiljöer genom att fokusera på mångfunktionalitet, stadsliv och låga hastigheter. Broschyren belyser hur dessa principer kan tillämpas för att skapa trygga och attraktiva miljöer där människor kan röra sig fritt och säkert.

Svensk gatupolicy härstammar från en 50 år gammal teori och praktik som inte tar hänsyn till dagens urbanisering, mångfunktionalitet och miljöförändringar. Det ställer nya krav på stadsplaneringen. Tidigare har utformning av gaturummen främst utgått från biltrafikens behov, vilket idag förändras med mer fokus på bredare gång- och cykelbanor och att kraftigt begränsa biltrafikens utrymme. För att främja trafiksäkerheten är även låg hastighet en avgörande faktor. Strategier som sänkt hastighet och separering av olika trafikflöden kan minska risken för olyckor. Däremot behöver forskningen fortsätta utforska alternativa strategier inom gemensamma ytor, där olika trafikanter delar gaturummet. I strävan efter att omforma de ohållbara trafikmönstren inom urbana miljöer, betonas användningen av verktyg såsom parklets och andra temporära anläggningar. Parklets används för att snabbt konvertera parkeringsplatser och körbanor till temporära gångbanelreddare, gångfartsytor samt vistelseytor och grönytor (Ranhagen et al. 2022).

Trafikrelaterade föroreningar och buller utgör allvarliga hälsorisker i urbana miljöer. Parkeringsplatser längst med stadsgator har stor potential för omvandling till flexibla ytor. Om var tredje gatuparkering i Sverige planterades skulle det resultera i 3 miljoner nya träd, som kan absorbera 6000 ton luftföroreningar årligen och producera syre till 1,5 miljoner människor (Ranhagen et al. 2022)

Sociala funktioner i staden kräver ytor som skapar möjligheter för möten och vila, för att detta ska ske behöver stadsrummen möbleras med bänkar, stolar, bord och solskydd. Platserna ska upplevas trygga, säkra, överblickbara och vara tillgänglighetsanpassade. Vidare anser författarna att dessa ytor även ska vara vindskyddade, bullerskyddade samt anknytas till servicelokaler. För att säkerställa

säkerheten på en parklet bör golvet vara på samma plan som omgivande ytor, hjulstopp ska finnas en meter framför en parklet och vara tydligt markerad, det ska även finnas god sikt för möjliga trafikanter samt att parkleten ej ska hindra gatans dräneringssystem (Ranhagen et al. 2022).

Manualen syftar till att designa och integrera gator i den urbana miljön genom att främja grönområden. Flexibilitet i designen är också avgörande för att möjliggöra snabba förändringar i användning och utformning av gator. Gatunätet ska kunna anpassas för olika funktioner och behov med hänsyn till ledningar, träd och möblering för att skapa en dynamisk och hållbar miljö (Ranhagen et al. 2022)

## 3. Tillverkarnas perspektiv

Nedanför presenteras intervjuerna med studiens deltagare och deras personliga erfarenhet och åsikter gällande parklets. I efterföljande analysavsnitt sammanställs gemensamma nämnare samt avgörande skiljaktigheter i intervjudeltagarnas resonemang

### 3.1 "Smycket i staden!"

Ronny Jonsson, säljansvarig på företaget Vestre som är en ledande leverantör av parklets.

Jonsson förklarar att en parklet innebär att man tar en parkeringsruta eller en del av en gata i anspråk för att skapa en förändrad miljö. Syftet med parkleten är att främja social interaktion och mötesplatser. Det är vanligt att efterfrågan på parklets kommer från kommuner, näringsidkare eller fastighetsägare som önskar förändra stadsmiljön. Parkleten kan användas temporärt i staden under speciella teman, festivaler eller under högsäsongen för extra möblering i staden. "Den skapar mervärde för medborgarna, det är ett smycke i staden!" menar Jonsson. Han anser även att den utgör ett bra komplement för små grönytor och mindre mötesplatser. Jonsson poängterar att parkleten kan köpas in antingen som en oinredd enhet med ett trägolv som utgör grunden. Alternativt kan den köpas in som en färdig möblerad enhet, komplett med barbord, växtkärl och bänkar. Han betonar att parkleten är utformad med flexibilitet i åtanke. "Det är endast fantasin som sätter gränser!" uttrycker han.

Jonsson betonar att parklets kan påverka trafikflödet genom att placeras vid väggkanten och genom att förändra dubbelriktade vägar till enkelriktade, vilket kan irritera förare.

Enligt Jonsson är parklets en konkurrenskraftig produkt eftersom den erbjuder ett attraktivt och funktionellt alternativ för att omvandla parkeringsplatser och gator till sociala mötesplatser. Den uppfyller behoven hos både medborgare och kommuner samtidigt som den är tillverkad av högkvalitativa material och har en lång livslängd.



*Oslo, Norge, (Vestre)*

## 3.2 En innovativ lösning för levande stadsutrymmen!

Håkan Lindh, ansvarig för försäljning och marknadsföring på Vestres produktionsenhet i Torsbyland, Värmland.

Håkan Lindh inleder med att syftet med att ha parklets i Vestres portfölj är att kunna ta parkeringsplatser i anspråk och omvandla dem till sociala mötesplatser, utan att störa den befintliga trafiken. Genom att anpassa en parklet till parkeringsytor hindras inte nödvändig infrastruktur som besökare, varutransporter och räddningstjänst.

Vestre skapade en grund för parkleten med ett trägolv och omgivande staket. De har sedan utvecklat olika teman, som café- och skogsteman, med olika möbler och växtkärl. Temana fungerar som inspiration och kunder kan anpassa parkleten efter sina behov genom att kombinera olika element från Vestres sortiment. Lindh ser parklets som flexibla lösningar för att skapa tillfälliga och lättskötta miljöer.



*Berlin, Tyskland, (Vestre)*

Dock upplever Lindh att parklets är en svår produkt att sälja in eftersom det kräver en betydande investering jämfört med att köpa utemöbler. Det krävs en hel del komponenter som staket, golv och ramper för att få till en komplett lösning, vilket kan vara en stor utgift. En parklets pris varierar mellan 90 000 och 180 000 kronor beroende på storlek, materialval och eventuella extrafunktioner.

Lindh betonar parklets temporära natur som fördelaktig. De kan användas under högsäsong för att gynna folklivet och tas bort under lågsäsong för att underlätta snöröjning och vägarbete. Parklets kan skapa tillfälliga sommargator, festivalgator eller julhandelsplatser och sedan enkelt avlägsnas.

Lindh anser att parklets fyller en viktig funktion genom att skapa ytor för social interaktion i tätbefolkade städer. I en tid då grönområden och mötesplatser minskar i städerna, erbjuder parklets en alternativ lösning för att bevara och skapa sådana ytor i stadsmiljön.

Lindh svarar på påståendet att parklets marknadsförs för sin grönska, men kritiker ifrågasätter dess verkliga effekt på grönområden. Han förklarar att Vestre, som tillverkare, inte sätter mål eller syfte för en parklet. Han vill inte konkurrera med landskapsarkitekters jobb utan ser sitt arbete på Vestre som att erbjuda möbler och lösningar som kompletterar landskapsarkitekters visioner och önskemål.

Lindh ser parkleten som ett pågående projekt med stor potential. Han anser att marknaden ännu inte har upptäckt alla fördelar med parklets som en innovativ stadsutvecklingslösning. För att öka acceptansen och medvetenheten om parklets betonar han behovet av förbättrad marknadsföring. Lindh tror på vikten av att främja dialog kring alternativa stadsutvecklingslösningar. Målet är inte att ha parklets överallt, utan att skapa levande stadsmiljöer som inte enbart är för bilar. Lindh inser att förändringar kan möta motstånd, men tror ändå att många stöder idén om att minska antalet parkeringsplatser för att främja andra former av samhällsaktivitet.



Lindh avslutar med att parklets kan vara en del av lösningen för att förbättra stadsmiljön genom att skapa levande och funktionella platser. Temporära implementeringar av parklets är viktiga för att utvärdera deras användning och effektivitet, vilket säkerställer långsiktig framgång och hållbarhet för stadsprojekt.



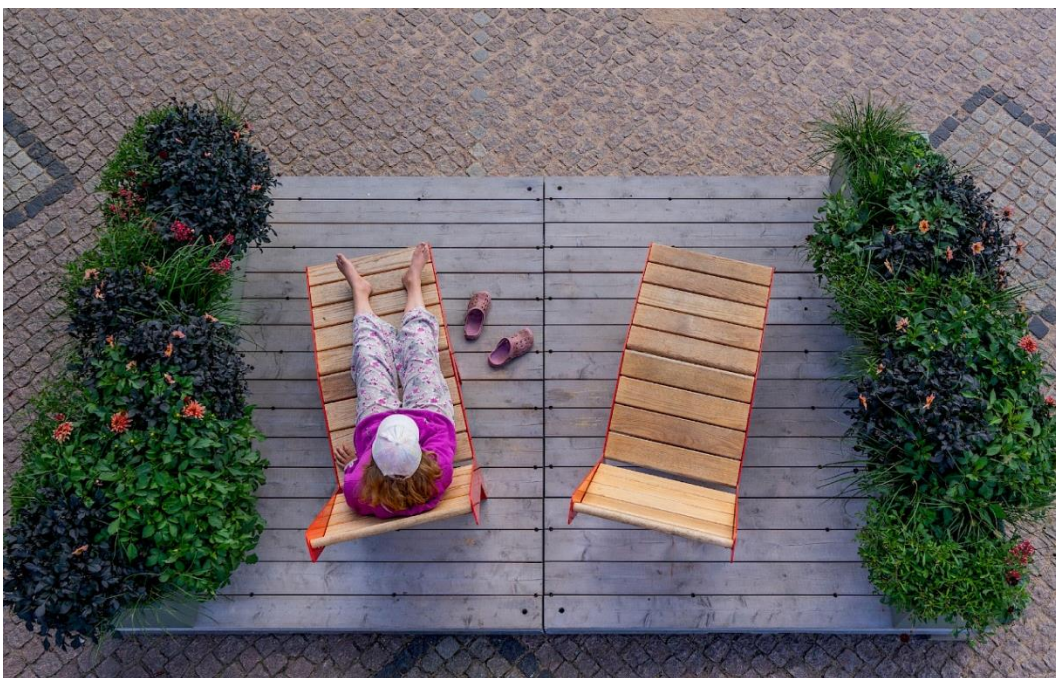
*Trondheim, Norge, (Vestre)*

### 3.3 Flexibilitetens nyckel i staden

Alex Vaivars arbetar på företaget Nola, en av de ledande tillverkarna av parklets. Alex Vaivars ansvarar för frågor och processer inom hållbarhet, dokumentation och compliance. Han bidrar även till produktutveckling med sin expertis inom konstruktion.

Vaivars definierar en parklet som en plattform eller avgränsad yta i stadsmiljön där människor kan samlas och umgås. Parklets är mindre än traditionella parker och kan vara temporära eller flyttbara. De kan placeras på olika platser och användas för olika ändamål, vilket gör dem mångsidiga och anpassningsbara i urbana miljöer.

Temporära lösningar, som parklets, blir alltmer relevanta i stadsplaneringen, både av flexibilitets- och kostnadsskäl. Parklets är en flyttbar lösning som möjliggör för stadsplanerare att experimentera med nya platser och designkoncept. Om en parklet inte fungerar optimalt på en plats kan den enkelt flyttas till en annan plats för att möta behoven och preferenserna hos stadens invånare. Parklets ger också flexibilitet över säsongerna. När sommaren kommer och människor börjar gå eller cykla mer och spendera mer tid utomhus, minskar behovet av parkeringsplatser.



*Laholm, (Nola)*

Då kan parkleten omvandlas till en minipark i stadsmiljön. Under vinterhalvåret, när behovet av parkering är större, kan parkleten enkelt förvandlas till en parkeringsplats igen. Valet att inkludera parklets i Nolas sortiment uppstod 2022 som svar på önskemål från kunder och som ett svar på konkurrenstryck från andra aktörer på marknaden.



*Laholm, (Nola)*

### 3.4 Analys av tillverkarnas perspektiv

Nedan följer en sammanfattning av försäljarnas synpunkter och perspektiv angående parklets.

Ronny Jonsson, säljansvarig på företaget Vestre, och Håkan Lindh, produktutvecklare och säljare på samma företag, samt Alex Vaivars från Nola, delar alla samma uppfattning om att parklets har potential att öka stadsmiljöns attraktivitet.

Enligt Jonsson är parklets ett sätt att förvandla parkeringsutrymmen och delar av gator till sociala mötesplatser, vilket inte bara ökar deras estetiska värde utan också deras funktionalitet i stadsmiljön. Han ser dem som smycken i staden och betonar deras mervärde för medborgarna. Lindh från Vestre instämmer och tillägger att parklets kan användas temporärt under olika evenemang eller högsäsonger för att öka möbleringen i staden och skapa trevliga miljöer. Vaivars från Nola ser parklets som en respons på kunders förfrågningar och fokuserar på produktutveckling och hållbarhet, betonar deras roll som mindre, temporära eller flyttbara alternativ till traditionella parker.

Samtliga försäljare poängterar att parklets temporära karaktär utgör dess främsta styrka och fördel för stadsmiljön. De är överens om att parklets kan flyttas och anpassas efter olika behov och årstider, vilket ger en möjlighet till experiment och utvärdering av stadsmiljöer. Genom att erbjuda en flexibel och mångsidig produkt kan försäljarna tillgodose olika kunders önskemål och skapa unika och innovativa lösningar för stadsmiljön.

## 4. Kommunens perspektiv

### 4.1 Levande stadsutrymmen: Perspektiv från Malmö stad

Intervju med Elin Karlsson från fastighets- och gatukontoret på Malmö stad. Elin Karlsson jobbar som landskapsarkitekt på Stadsmiljöenheten som inriktar sig på att vårda och utveckla stadens offentliga utrymmen. Hennes arbete koncentreras kring den befintliga staden och dess optimala utveckling. Ett exempel på detta är sommargatorna i Malmö stad där Elin Karlsson har haft rollen som projektledare.

En parklet för Elin Karlsson är ett koncept där en parkeringsplats omvandlas till ett område med sittplatser och grönska, vilket visar alternativ till bilparkering. För Karlsson är en parklet inte en stor åtgärd i stadsrummet utan en enkel förändring. Parkleten kan antingen gestaltas individuellt eller köpas som färdiga varianter som enkelt kan placeras i staden. I början, när konceptet var nytt, kan det ha uppfattats mer som ett aktionsinriktat initiativ, men numera är det mer etablerat och vanligt förekommande.

Karlsson diskuterar användningen av temporära lösningar i stadsplanering, som sommargator i Malmö, där gator temporärt omvandlades till gågator med mer grönska. Trots att de är tillfälliga, har dessa projekt lett till långvariga förändringar och visar hur temporära åtgärder kan förbättra stadsutvecklingen på lång sikt.

“Sommargatan ett typexempel på vilken förändring det kan skapa. För när väl projekten hade påbörjats är det ingen som kommer vilja återgå till hur det var innan.” säger Karlsson. Temporära åtgärder kräver noggrann planering och att betrakta dem som enkla lösningar är felaktigt då de kan påverka det permanenta stadslandskapet. Implementeringen kräver även dialog med berörda parter för att hantera potentiella påverkningar på verksamheter och människors vardagsliv.

Karlsson ser temporära lösningar under ombyggnadsperioder som ett sätt att skapa funktionella utrymmen medan man väntar på permanenta förändringar. Hon varnar dock för att inte överanvända temporära lösningar på bekostnad av långsiktigt hållbara alternativ. Det är viktigt att inte låta tillfälliga åtgärder ersätta behovet av permanenta grönområden och att undvika att de blir mer permanenta än avsett. Det är nödvändigt att noggrant överväga när och var tillfälliga åtgärder är lämpliga och att balansera dem med hållbarhetsaspekter för att undvika negativa miljökonsekvenser.

Karlsson anser att parklets är för små och temporära för att ha verklig effekt i stadsmiljön. Hon föredrar större och mer långsiktiga åtgärder som kan skapa betydande förändringar och göra stadsmiljön mer attraktiv. Samtidigt ser hon värdet i att utnyttja små, oanvända utrymmen, men betonar vikten av att prioritera tydliga värden effektivt och undvika att försöka inkludera för många på en liten yta. Hon reflekterar över risken för segregation i parkletsplaceringen, men betonar att målet är att inkludera alla områden och stärka gemenskapen.

“Ett av kriterierna för att skapa exempelvis en sommargata är att det redan ska finnas ett folkliv och kanske verksamheter. Mycket fotgängare och så för sommargatan trollar inte fram ett folkliv, utan det måste redan finnas där”. Trots kontroversen kring parkeringsplatsernas borttagande kan parklets fortfarande berika gaturummet, särskilt för utserveringar, genom att utöka trottoaren. Karlsson betonar att flexibilitet och anpassning är avgörande för att skapa levande och funktionella miljöer i stadsmiljön.

## 4.2 Grönska och urban utveckling i Malmö stad.

Intervju med Elin Einarsson som arbetar som sektionschef på Stadsmiljöenheten på Malmö stad där hon leder ett team på landskapsarkitekter och trädspecialister som fokuserar på att tillföra grönska i staden. Tidigare har Elin Einarsson även varit projektledare för våra sommargator i Malmö stad.

Einarsson inleder med att klargöra att begreppet *parklet* inte är centralt i deras arbete. Hon reflekterar över begreppets eventuella minskade relevans nu jämfört med för några år sedan. Istället framhåller Einarsson andra projekt som Malmö stad fokuserar på, såsom sommargator samt ökad grönska på torg. Hon betraktar parklets som en symbolisk handling snarare än ett direkt bidrag till den biologiska mångfalden. “Så det är lite på det viset det fungerar, tänker jag, med de här små testerna som visar på någonting som kan bli en större rörelse och som skapar intresse för en grön stad och platser för möten” säger Einarsson.

Einarsson diskuterar användningen av temporära grönska och mötesplatser för att testa idéer och involvera invånare och politiker i stadens utveckling. Trots deras roll som kortvariga lösningar betonar hon behovet av att se dem som en del av en större stadsutvecklingsstrategi. Samtidigt varnar hon för att överdrivet förlita sig på temporära åtgärder kan leda till en efterfrågan på permanenta förändringar utan nödvändiga resurser eller planer. Einarsson avslutar med att framhålla att Malmö stad strävar efter att utveckla hållbara lösningar som är anpassade för Malmö som stad och dess förhållanden och behov.

### 4.3 "Det ena utesluter inte det andra!"

Intervju med Pia Karlsson som arbetar på Stockholm stad och är projektledare för projektet "Levande Stockholm". Projektet har som mål att utveckla stadens offentliga rum för att skapa mer trivsamma och trygga utemiljöer och främja ett attraktivt stadsliv.

Karlsson beskriver parklets som små möbler i stadsmiljön, placerade i parkeringsfickor för att öka vistelsevärdet och locka människor att stanna upp. De är lätta att placera ut och kan anpassas efter olika behov och idéer. Levande Stockholm har utvecklat en egen möbelserie, som inkluderar möbler, växter och parklets, dessa används som redskap för att skapa olika typer av miljöer och lösningar, såsom trafikreglerande åtgärder på gatorna. Deras parklets är designade med bänkar, bord och blommor för att skapa en avkopplande atmosfär. Karlsson ser dem som ett ickekommersiellt alternativ till vanliga uteserveringar.

Karlsson poängterar att parklets i första hand bidrar med social interaktion. Samtidigt strävar Levande Stockholm efter att integrera grönska i sina sittplatser. Karlsson framhäver betydelsen av att skraddarsy varje parklets utformning efter platsens specifika karaktär. Karlsson identifierar den främsta konflikten vid implementeringen av parklets som den mellan behovet av bilparkering och möblering av offentliga platser. Många invånare reagerar negativt när parkeringsplatser tas bort, speciellt bilägare som upplever minskad bekvämlighet. Andra invånare ser dock fördelarna med att skapa attraktivare offentliga platser. Karlsson påpekar att deras beslut grundar sig på politiska uppdrag och årlig budget. När de möter kritik kan hon hänvisa till det politiska uppdraget som styr deras åtgärder.

Utifrån regelbundna undersökningar från Stockholm stad är det tydligt att invånarna framför allt uppskattar grönska samt när trafiken stängs av. Parklets, även om de inte ger samma biologiska mångfald som traditionella parker, anses av Karlsson vara ett komplement och bör inte jämföras direkt med parker i termer av ekologiskt värde. Parklets tillför färg till stadsmiljön, vilket enligt mätningar är



något invånarna uppskattar mest. “Du får ju in lite mera växter på den asfalterade ytan. Ja, det är tillfälligt ja!, men det blir ju bättre än ingenting”. Hon fortsätter, “Men framförallt människors mående i staden har vi märkt, att de mår så bra för det finns en anledning att slå sig ner och njuta, koppla av och sakta ned takten för att det är grönt och skönt”.

Karlsson framhåller att de temporära lösningarna är ett steg i rätt riktning att förbättra stadsmiljön då de skapar levande stadsrum i väntan på beständiga åtgärder. Hon förklarar att det kräver stora ekonomiska investeringar att omvandla gaturummen till grönytor, vilket kan ta flera år att genomföra. Då blir tillfälliga lösningar, som parklets, ett bra komplement i väntan på den permanenta åtgärden. “Jag tycker verkligen inte det ena utesluter inte det andra!” avslutar Karlsson.



*Rörstrandsgatan, Stockholm (Stockholm Stad)*

#### 4.4 "Kan vi komma bort från den konventionella mannen som ritar viktiga streck med pennan!"

Intervju med Nima Karimzadeh som är landskapsarkitekt på Sweco i Stockholm. På Sweco har han sedan 2017 jobbat med Stockholms stads projekt "Levande Stockholm" där de med hjälp av tillfälliga insatser och förändrad trafikreglering levandegör Stockholms gator, torg och kajer. Sedan 2022 jobbar han även med forskningsprojektet "EmbedderLabs" i samarbete med KTH och Trafikkontoret Stockholms stad, ett projekt som syftar till att undersöka urbana experiment och hur de kan genomföras bättre.

Karimzadeh har arbetat med tillfälliga åtgärder i Levande Stockholm-projektet sedan 2017. Projektet strävar efter att förbättra stadens offentliga rum genom att skapa mötesplatser, öka grönskan och minska trafikflödet i stadskärnan. Projektet Levande Stockholm föddes ur behovet av att omforma den urbana miljön och skapa en stad där fotgängare och grönområden prioriteras.

Karimzadeh betonar att det finns brister i parklets och tillfälliga lösningar. Han säger att det är lätt att ta en liten parkeringsplats i anspråk, men det räcker inte på lång sikt. Han betonar att en parklets positiva sida är dess potential att ingå i en serie händelser mot ett permanent mål. Karimzadeh beskriver kedjan så här: Parklets representerar det första steget, där en del av gatan tas i anspråk och trottoaren breddas. Därefter följer det andra steget, där parkleten tillåts stå kvar under en längre tidsperiod än bara några månader. En efterföljande händelsesekvens kan innebära att trafikflödet på gatan stängs av under sommarperioden för att främja skapandet av en sommargata. Efter detta, identifierar Karimzadeh möjligheter att omvandla samma gata till en vintergata. Enligt Karimzadeh blir steget nu mycket kortare till målet att minska trafiken i stadskärnan och omvandla gatan till en permanent gågata.

Karimzadeh ser denna händelsekedja som en dramaturgisk process där någon måste ta det första steget. Han förespråkar att tillfälliga lösningar, som parklets, underlättar detta första steg mot förändring. Han menar att både

stadsplanerare och politiker behöver våga omdefiniera synen på stadsmiljön och utforska nya idéer för att skapa mer levande och hållbara urbana utrymmen. Idag tittar stadsplanerare på en planritning och drar linjer på hur folk rör sig och gestaltar stadsrummen utifrån det. Han förespråkar att vi istället bör fråga invånarna hur de vill ha sina stadsrum. Invånarnas känsla av delaktighet och förståelse underlättar acceptansen av förändringen, även när det innebär minskade parkeringsmöjligheter. ”Det måste vara arkitekten som ställer frågor, riktade frågor. Inte bara ’Gillar du grönt? Ja. Vill du ha gröna ytor i staden? Ja’”. Karimzadeh fortsätter och rallierar, ”Kan vi komma bort från den konventionella mannen som drar viktiga streck med pennan! Vi måste vara nära, alla och allt. Det är en demokratisk fråga!”

Det understryks av Karimzadeh vikten av att förstå att det handlar om resurser. Han konstaterar att det är omöjligt för en kommun att genomföra alla projekt grundligt. För honom är det värre att samla in data från invånarna och sedan inte lyssna på den. Han sammanfattar detta med att stadsplanerare inte bör ägna sig åt forskning. Han säger: ”Det är tidskrävande och ger inte så mycket att bara gå igenom Gehlanalyser, utan vi ska använda enkla metoder där vi jobbar med allmänheten.” Karimzadeh betonar vikten av att använda enkla metoder och prioritera dialog och samarbete för att skapa levande och hållbara stadsmiljöer. För honom är det avgörande att skapa en stad där invånarna känner sig sedda och där deras behov och önskemål beaktas.

## 4.5 "Är det alltid parkering som är det viktigaste eller kan man se andra värden i staden?"

Intervju med en trafikingenjör på Luleå kommun inom avdelningen för Stadsplanering och infrastrukturdrift på Stadsbyggnadsförvaltningen.

I intervjun diskuteras framstegen med att utveckla en parklet i stadens centrala delar. Genom en undersökning av parkeringsbehovet i centrum och användningen av befintliga parkeringsplatser visade det sig att över 50% av stadens parkeringsplatser stod tomma och oanvända under perioder med hög trafikbelastning. Detta låg till grund för beslutet att omvandla fyra parkeringsplatser till en parklet. Kommunen genomförde parkleten som en del av ett projekt för att främja alternativa transportmetoder och skapa en mer hållbar och attraktiv stadsmiljö. Syftet var att undersöka invånarnas reaktioner på förändringar i stadsmiljön och om parkleten skulle göra stadens centrum mer attraktivt och miljövänligt. Valet av en central gata med hög biltrafik för parkleten möjliggjorde maximal synlighet och påverkan på stadsmiljön.

Parkleten är designad med färgglada och lekfulla detaljer för en trivsamt atmosfär. Den används av både barn och vuxna för lek, avkoppling och måltider. Vid sommarens slut hade växterna skapat ett tak över parkleten, vilket gav intrycket av en oas mitt i stadens centrum. Trots närheten till trafik upplevdes det som en fridfull.

“När man skapar en sån här stor grön oas med blommor och lite träd så lockar det till sig mycket djur. Och det var till och med en ekorre som var här och lekte lite grann. Sånt är roligt!” berättar ingenjören. “Men själva fokuset för oss var att jobba med hållbart resande och beteendeförändring. Det här är ett sätt att visa på att ytor kan användas på ett annat sätt och minska ytorna för bilarna i centrum, så skapar vi ytor för människan istället.” berättar han. Medborgarnas åsikter spelade en viktig roll i utformningen av parkleten. Genom olika metoder, såsom en QR-kod placerad på parkleten och enkäter skickade till boende och

butiksägare, samlades åsikterna in. Trafikingenjören betonade vikten av dialogen, som började tidigt i processen genom informations möten med handlare och andra intressenter.



*Kungsgatan, Luleå (Luleå kommun)*

Trots inbjudningar var handlarna underrepresenterade vid evenemanget, vilket ansågs vara en förlust med tanke på kopplingen mellan parkeringsbrist och handelns utmaningar. Enligt kommunens handelsutredning handlar gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer lika mycket som bilister, vilket pekar på behovet av en välkomnande miljö för alla transportsätt för att öka tillgängligheten och attrahera fler besökare till stadens centrum. Oro över förlorade parkeringsplatser är vanlig, men efter kommunens sommargator-projekt visade undersökningar att få företag hade sämre försäljningssiffror, och vissa hade till och med bättre resultat än tidigare.

Resultaten från kommunens undersökningar visade även att särskilt äldre personer uppskattade parklets på grund av bristen på sittplatser i centrum, vilket inte var förutsett av trafikingenjören. Det visade sig att många värderade möjligheten att sitta och vila utan att behöva betala, vilket ofta är fallet på

uteserveringar. Trafikingenjören noterar att även om parkleten inte var avsedd som permanent har den öppnat upp möjligheter till förbättringar i gatumiljön och genererat idéer för framtida ombyggnader. Erfarenheten visar att invånarna i Luleå uppskattar sådana initiativ, vilket ökar möjligheterna för framtida användning. Framgångsrika projekt som detta ger kommunen förtroende och erfarenhet att genomföra liknande åtgärder i framtiden, vilket bidrar till en mer hållbar stadsmiljö.



*Kungsgatan, Luleå (Luleå kommun)*



*Kungsgatan, Luleå (Luleå kommun)*

## 4.6 "Det blev en jättestorm, för att vi tog en parkeringsplats, i en vecka!"

En intervju med Tor Olsson, belysningsplanerare på Jönköpings kommun, spelar en central roll som projektledare för stadsutvecklingsinitiativ och hanterar tillfälliga åtgärder för att främja gång- och cykeltrafik samt skapa en levande stadsmiljö.

När två parklets byggdes i Jönköpings kommun orsakade det kontroverser om att ta bort parkeringsplatser, vilket debatterades på sociala medier och i lokala medier som Jönköpingsposten. "Då blev ju helt vansinnigt. En näringsidkare som driver ett konditori 'Napoleon', hon är en sån där som är duktig på att få med sig folk på sociala medier, för det blev en jättestorm om detta, att vi tog en parkeringsplats, i en vecka!" förklarar Olsson. En omtalad händelse var en liten sandstrand på en sommargata i Jönköping. Det skapade stor uppståndelse bland allmänheten och politiska aktörer, till och med föremål för skämt med smeknamnet *kommunenssandlåda*. Den omfattande kritiken gjorde att kommunen valde att avbryta projektet, vilket Olsson anser vara synd och onödigt. Enligt Olsson är den vanligaste kritiken mot sådana projekt att vissa misstror kommunens intentioner och tror att det finns en "dold agenda" bakom deras åtgärder. Denna skepticism och misstro mot kommunala initiativ kan vara en av de främsta orsakerna till kontroversen kring förändringar i stadsmiljön. Trots att vissa invånare inte direkt påverkas av dessa projekt, engagerar de sig ändå, främst genom sociala medier, vilket kan öka spänningen och debatten kring sådana initiativ.

Olsson noterar att minskningen av parkeringsplatser väcker starka reaktioner hos invånarna, som ser det som ett hot mot deras bekvämlighet och vardagsliv. Detta leder till oro över bristen på tillgängliga platser och skapar en negativ uppfattning av förändringen. Han observerar en dubbelmoral kring parkering där människor förväntar sig bekvämlighet i stadsmiljön men accepterar långt avstånd vid köpcentrum. "Det går inte att hitta parkering i stan. Nähä, då jag åker till vårt externa köpcentrum'. Men då är det OK att parkera 400 meter och gå till köpcenter och gå 300 meter inne! Men i stan förväntas du kunna parkera inne i butikerna! "

Han tar upp en insändare som beskrev hans dåvarande chef som "bilhatare", vilket illustrerar misstänksamheten mot tjänstemän och deras avsikter. Detta är en vanlig föreställning enligt Olsson och illustrerar en av de utmaningar han och hans kollegor möter. Han betonar vikten av kommunikation för att skapa förståelse och förtroende i kontroversiella ämnen. En annan händelse som Olsson minns är införandet av en sommargata, där näringsidkarna initialt var negativa och rädda för att förlora sina kunder. Men genom kommunens marknadsföring ökade besöksantalet och försäljningen för butikerna i området, vilket istället resulterade i en positiv effekt för näringsidkarna. Olsson poängterar vikten av temporära lösningar i stadsplaneringen för att testa idéer innan permanenta förändringar genomförs. Trots utmaningar stöder han användningen av temporära åtgärder för en mer flexibel stadsutveckling.



*Jönköping, 2020 (Peterson, F.)*



## 4.7 "All grönska kommer behövas i framtiden"

Martin Hadmyr är Stadsträdgårdsmästare för Helsingborgs stad och har ett mångfacetterat uppdrag. Förutom att driva gröna- och utvecklingsfrågor ansvarar han för gestaltningen av det offentliga rummet, inklusive parker, torg, belysning, lekplatser och trygghet. Han leder ett team på 19 personer bestående av landskapsarkitekter, projektörer, samhällsplanerare och urbana designers.

En parklet definieras vanligtvis som ett projekt där trafikytor omvandlas till platser för att stanna upp, vistas, äta lunch eller bara njuta av grönska. Det är en snabb komplettering i stadsmiljön för att införa kvaliteter av vistelse och grönska i annars hårda och urbana rum. Parklets används inom stadsplaneringen för att skapa mer levande och tillgängliga stadsmiljöer. Hadmyr fortsätter med att berätta om deras framgångsrika strategi med parklets längs med en central gata i Helsingborg. Parklets har stått i området i tre år och underhålls av lokala föreningar. Detta engagemang ger invånarna ägandeskap över området och ökar föreningarnas synlighet och samhällsengagemang. Det har visat sig vara en framgångsrik strategi för både samhället och dess invånare. I parkleten har man fokuserat på att integrera grönska och använt färgsättning för estetisk tilltalande även under vintern. "Trots att man kanske inte tillbringar mycket tid utomhus i det kalla klimatet, så passerar man ändå dessa platser, vilket ger en känsla av kvalitet i det offentliga rummet. Det är viktigt att dessa parker fungerar även under de gråare månaderna på året." säger Hadmyr.

Hadmyr poängterar vikten av acceptans för att genomföra förändringar som att ta bort parkeringsplatser i städer för att främja andra användningsområden. Parkeringssituationen är komplex och många verksamheter värnar om tillgången till parkering nära sina lokaler. Hadmyr framhåller behovet av långsiktiga förändringar för att främja hållbarhet och minska biltrafiken till förmån för kollektivtrafik, cykling och gång. Utmaningen ligger i att balansera långsiktiga mål med omedelbara behov och intressen, särskilt för verksamheter som är beroende av tillgänglighet och biltrafik. Kommunikation och demonstration av goda exempel är viktigt för att öka förståelsen för stadsutvecklingsprojekt. Hadmyr

föreslår tester på mindre skala för att utvärdera konsekvenser innan permanenta förändringar genomförs, vilket minskar risk och kostnad och möjliggör en mer informerad beslutsprocess.

Hadmyr reflekterar över parklets faktiska positiva påverkan på miljön och påpekar att det alltid finns utrymme för kritik och ifrågasättande. Om parkleten inte anses vara det bästa alternativet för platsen bör man överväga dess potentiella fördelar noggrant. Att väga risker och fördelar är avgörande för att fatta välgrundade beslut om stadsmiljöns utformning och förvaltning. Det är värt att notera att ekosystemtjänster inte endast härleds från stora naturområden, även små grönområden kan ha positiva konsekvenser. Det är viktigt att inte se det som en entydig situation. Hadmyr framhåller vikten av att undvika en polarisering mellan olika aspekter av gröna utvecklingsfrågor. Istället för att se ordnad växtlighet och biologisk mångfald som motstående perspektiv, bör de betraktas som kompletterande. Han påpekar att det är avgörande att skapa en balans mellan de mer strukturerade grönområdena, som möjliggör aktiviteter som bollspel och picknick, och de mer ekologiskt mångfaldiga miljöerna som behöver skyddas från mänsklig aktivitet. Att erkänna behovet av båda typerna av grönområden är avgörande för att främja en hållbar och mångsidig stadsmiljö. Hadmyr avslutar med att tillägga "Behovet av att ställa de här två insatserna mot varandra, det tror jag är jätteolyckligt, istället för att dra åt samma håll för all grönska kommer behövas i framtiden."

## 4.8 Analys av kommunföreträdarnas perspektiv

Här presenteras en översikt av kommunföreträdarnas åsikter och perspektiv på parklets.

Kommunalarbetarna, inklusive Elin Karlsson, Pia Karlsson, Elin Einarsson, Nima Karimzadeh, Trafikingenjören från Luleå och Tor Olsson, uttrycker olika åsikter och perspektiv angående parklets. Vissa är skeptiska till parklets och ifrågasätter deras nytta, andra ser dem som ett komplement i stadsmiljön och ser potentialen i att skapa levande och inkluderande platser. Trots dessa skillnader delar alla en gemensam strävan efter att skapa mer hållbara och attraktiva stadsmiljöer. En central aspekt som framkom i kommunalarbetarnas perspektiv var deras attityd gentemot temporära åtgärder i stadsmiljön. Pia Karlsson från Stockholm framhöll vikten av att integrera parklets på ett sätt som kompletterar stadsmiljön utan att störa den befintliga infrastrukturen. Elin Karlsson från Malmö uttrycker en mer skeptisk hållning till parklets och understryker vikten av att noga överväga deras verkliga påverkan. På liknande sätt uttrycker Einarsson tvivel om parklets effektivitet och dess förmåga att möta invånarnas behov eller stadens resursanvändning på ett optimalt sätt. Hon anser att de kan vara symboliska snarare än praktiska för att förbättra stadens grönområden.

Kommunalarbetare delar även en gemensam uppfattning om att parklets kan påverka trafikflöden. De betonar behovet av att balansera skapandet av levande stadsmiljöer med bibehållen trafikeffektivitet och säkerhet, vilket kräver noggrann planering. Genom att undersöka kommunalarbetarnas synpunkter på trafikfrågor blir det tydligt att detta är en komplex och mångfacetterad fråga som kräver noggrant övervägande och expertis.

## 5. Diskussion

I detta avsnitt kommer jag att identifiera de generella perspektiven och synpunkterna som framkommit från försäljarna samt kommunalarbetarna angående parklets. Genom att analysera och jämföra deras åsikter och argument kommer jag att utforska olika resonemang angående användningen och implementeringen av parklets i stadsmiljön.

### **Hur resonerar kommunerna och producenterna kring användandet, behovet och implementeringen av parklets?**

Producenterna av parklets ser användandet av fenomenet som ett sätt att erbjuda innovativa och flexibla lösningar för stadsmiljön. Försäljarna betonar parklets temporära karaktär och dess flexibilitet när det gäller användning. Parklets kan användas under högsäsong för att skapa liv och rörelse i stadsmiljön, till exempel genom speciella teman, festivaler eller andra evenemang. Under lågsäsong kan de enkelt tas bort för att underlätta för snöröjning och vägarbete.

Enligt både försäljare och vissa kommunföreträdare verkar det finnas ett behov av flexibla lösningar som kan anpassas för att möta stadens krav på funktionalitet. En del ser parklets som ett sådant verktyg. Parklets möjliggör användningen av tidigare oanvända utrymmen i stadsmiljön och omvandlar trånga områden till multifunktionella platser med sittplatser, planteringar och mötesutrymmen, samtidigt som de inte stör fotgängartrafiken.

Intervjudeltagarnas åsikter om behovet av parklets är delade. Vissa kommunföreträdare framhäver att parklets inte är tillräckligt omfattande för att möta stadens behov och föredrar andra lösningar som de anser vara mer effektiva och omfattande, som exempelvis sommargator. En del kommunföreträdare uttrycker

även tveksamhet över att parklets har för många fokusområden i förhållande till den begränsade ytan. Genom att koncentrera resurserna på ett specifikt syfte, som grönområden eller mötesplatser, kan man maximera effekten och skapa en mer enhetlig och funktionell lösning.

När man granskar de olika perspektiven som presenterats av kommunföreträdare och försäljare blir det uppenbart att det finns ett behov av en noggrannare diskussion och utvärdering av parklets och deras potentiella roll i stadsmiljön. Att betrakta parklets som en för liten åtgärd väcker frågor kring dess effektivitet och om det verkligen är värt kostnaden att implementera dem. Det är en avvägning mellan kostnad och nytta.

Implementeringen av parklets i staden har haft varierande resultat enligt kommunföreträdarna. Invånarna har uttryckt positiv feedback på implementeringen av parklets genom att ange ökad trivsel, njutning av en förbättrad stadsmiljö och uppskattning av de nya mötesplatserna som parklets skapar. En del kommunföreträdare vittnar om kraftig negativ respons från invånarna som yttrar sig i följande. För det första kan det bero på bristande förståelse eller delaktighet i planeringsprocessen, vilket kan leda till känslor av överrumpling eller otillräcklig representation av deras intressen. Dessutom kan motståndet bero på oro för förlust av bekvämlighet, till exempel minskade parkeringsmöjligheter eller förändringar i användningen av offentliga utrymmen.

Invånarnas kritiska reaktion mot parklets kan delvis härledas till människors naturliga anknytning till det bekanta. När förändring föreslås, och invånarna inte kan relatera till eller identifiera sig med den nya idén, kan det skapa en känsla av främmande och osäkerhet. Det är en naturlig mänsklig reaktion att uppleva en känsla av oro och obehag inför förändring vilket bör beaktas vid stadsplanering. Temporära lösningar kan vara en effektiv strategi för att underlätta övergången till nya idéer och koncept. Genom att successivt vänja invånarna vid förändringen kan de gradvis anpassa sig och känna sig mer bekanta med samt inkluderade i det nya. Ekonomiska överväganden kan också påverka invånarnas

reaktioner på parklets. Om kostnaderna inte balanseras med klara fördelar kan det skapa motstånd. Otillräcklig information om parklets fördelar kan försvåra genomförandet och minska deltagandet från invånarna. Det ideala scenariot är att invånarna själva börjar reflektera över sina önskemål för stadsmiljön och deltar i gemensamma diskussioner och initiativ för att forma en stad som motsvarar deras behov.

En viktig aspekt är att inte övergeneralisera reaktionerna mot parklets och anta att de återspeglar hela samhällets åsikter. Det är också viktigt att beakta bristen på deltagande från vissa grupper i demokratiska sammanhang. Det är viktigt att inte bara fokusera på de aktiva och engagerade grupperna utan också att uppmärksamma de "tysta" grupperna och undersöka varför de inte deltar. Vissa grupper hindras från att aktivt delta i demokratiska processer av olika anledningar såsom språkliga, socioekonomiska och andra faktorer (Bergman, 2016).

En kommunföreträdare framhåller en klokare hantering av resurserna och betonar att en kommun inte kan genomföra alla projekt fullständigt. Dessutom är det viktigt att samla in data från invånarna och faktiskt använda den. Om invånarna inte upplever att deras åsikter tas på allvar efter att de har deltagit i en undersökning kan det skapa en djupgående misstro och frustration.

### **Hur skiljer sig uppfattningen om parklets när det gäller möjligheter att främja sociala mötesplatser, bidra med gröna värden samt påverka trafikstrukturen i stadsrummet?**

Parklets betraktas som ett flexibelt och innovativt alternativ för att bevara och utveckla grönområden, samtidigt som de främjar invånarnas hälsa och välbefinnande genom att erbjuda en paus från stadens hektiska tempo och stress.

## **Mötesplatser**

Både kommunföreträdare samt försäljare av parklets poängterar dess potential att främja sociala interaktioner. Försäljarna ser parklets som en konkurrenskraftig produkt eftersom den erbjuder ett attraktivt och funktionellt alternativ för att omvandla parkeringsplatser till sociala mötesplatser. Likaså betonar kommunföreträdare också att parklets är ett värdefullt komplement inom stadsutveckling.

Grundat på min undersökning är parklets en mångsidig produkt som kan anpassas till olika sammanhang och grupper. Parklets kan fungera som en plats för social samvaro för äldre, ungdomar eller andra grupper i samhället som saknar en känsla av sammanhang. Genom att erbjuda en känsla av delaktighet och gemenskap kan parklets minska känslan av isolering och ensamhet för människor, samtidigt som de ökar inkluderingen och tillgängligheten för olika delar av samhället. Detta för att parklets kan placeras på outnyttjade platser som annars är svåra att möblera. Resultat från undersökningar visade att äldre invånare speciellt värderade parklets på grund av bristen på sittplatser i stadens centrum och möjligheten till kostnadsfri vistelse på dessa platser.

En utmaning med parklets är att de inte alltid tar hänsyn till alla samhällsgruppers behov vid placeringen. Kriteriet att det redan bör finnas liv och rörelse på platsen för att skapa en parklet kan resultera i att vissa grupper förbises. Det är också möjligt att parklets endast används som en kosmetisk lösning för att försköna stadsmiljön utan att faktiskt adressera de underliggande behoven hos de mest marginaliserade grupperna i samhället. På så vis riskerar parklets att bli ett verktyg för ytlig förbättring av stadsmiljön istället för att verkligen främja inkludering och social samvaro.

En ytterligare utmaning är risken för gentrifiering och förändring av stadsmiljön till följd av införandet av parklets. Genom att skapa attraktiva och sociala mötesplatser kan parklets öka fastighetsvärdet i området och locka till sig mer välbeställda invånare och företag. Detta kan i sin tur leda till att befintliga invånare och mindre företag trängs ut på grund av ökande hyror och fastighetspriser.

Denna gentrifieringsprocess kan i slutändan leda till en homogenisering av stadslandskapet och en förlust av mångfald och autenticitet som tidigare kännetecknade området.

### **Grönytor**

Argumentet för att använda parklet som ett komplement till grönytor är vanligt förekommande i intervjudeltagarnas yttrande om dess implementering. Det finns en viss dissonans i åsikterna. Försäljarna betonar att parklets kan erbjuda gröna ytor mitt i den hårdgjorda stadsstrukturen, vilket är viktigt med tanke på den pågående urbaniseringen och förtätningen. Denna utveckling resulterar i en minskad tillgänglighet av grönområden och kräver därmed olika åtgärder för att hantera denna utmaning. Införandet av stora parkområden skulle vara optimalt, men det kan vara både svårt och kostsamt. För det första kräver det ofta stora markytor, vilket kan vara svårt att uppnå i tätbebyggda områden, samt den höga kostnaden för att etablera och underhålla traditionella parker gör det ibland ekonomiskt svårt för städer att tillhandahålla tillräckligt med grönområden för sina invånare.

En observation som framkom i litteraturanalysen är argumentet att konvertera var tredje parkeringsplats till trädplantering, vilket skulle leda till tre miljoner nya träd och därigenom generera en betydande hälsoeffekt för människor (Ranhagen et al. 2022). Detta argument fungerar snarare som ett verktyg för att belysa ett problem, än att faktiskt föreslå ett projekt som ska genomföras. Det illustrerar tydligt hur mycket utrymme en bil tar upp i stadsmiljön och väcker frågor om hur denna yta skulle kunna användas på ett mer gynnsamt sätt. Ett sådant projekt kräver betydande ekonomiska investeringar och är inte genomförbart i dagens läge. Dock behövs fortsatta diskussioner om nödvändiga förändringarna i förtätade städer för att minska andelen hårdgjorda ytor till förmån för grönområden.

Temporära grönområden, som parklets, kan vara mer kostnadseffektiva på kort sikt jämfört med permanenta parker, med lägre initiala investeringar och driftkostnader. De kan snabbt öka grönskan i stadsmiljön. Å andra sidan



erbjuder permanenta grönområden långsiktiga fördelar. Permanenta grönområden bidrar med att rena luften, svalka vid höga temperaturer, minskar risken för översvämning, dämpar buller och främjar biologisk mångfald (Malmö stad, 2024). Trots de utmaningar som är förknippade med etablering och underhåll av permanenta grönområden, kan de långsiktiga fördelarna överväga de initiala kostnaderna och ansträngningarna. Genom att kombinera både permanenta och temporära grönområden kan man dra nytta av fördelarna med båda strategierna. De permanenta grönområdena kan erbjuda långsiktiga ekologiska fördelar och stabilitet i stadsmiljön, medan de temporära grönområdena kan vara mer flexibla och kostnadseffektiva för att snabbt tillföra grönska i områden där det behövs.

Positiva aspekter som kommunföreträdarna betonade med implementeringen av parklets var deras förmåga att injicera färg i staden. Genom att välja färgglada perenner för urnorna skapas en lekfull och positiv atmosfär. Denna visuella uppgradering bidrar inte bara till en mer estetiskt tilltalande miljö utan kan också förbättra välbefinnandet hos dem som rör sig i området. En kommunföreträdare fick erfara hur perennerna i parkleten lockade till sig pollinerande insekter som bin och fjärilar. Denna observation visar på en ytterligare potentiell fördel med parklets i stadslandskapet. Fenomenet tyder på att parklets närvaro kan fungera som en förbindelse till andra grönområden när djur och insekter naturligt sprids mellan olika delar av stadsmiljön.

### **Trafikstruktur**

Trafiksituationen är det mest framträdande ämnet som diskuteras när parklets tas upp till diskussion. Enligt vissa försäljare är en fördel med parklets att de är utformade för att smidigt passa in i parkeringsutrymmen, vilket minimerar störningar för den befintliga trafiken. En annan positiv aspekt, som en kommunföreträdare nämner, är möjligheten att använda parklets för att reglera hastigheten på trafiken eller införa enkelriktad trafik. Dessa åtgärder har visat sig vara uppskattade av stadens invånare enligt tidigare undersökningar.

Enligt flera kommunföreträdare är den huvudsakliga konflikten vid införandet av parklets kopplad till behovet av bilparkering. Det finns en spänning mellan att tillhandahålla bekvämligheter för bilister och att främja offentliga utrymmen. För näringsidkare kan det finnas en oro för att parklets tar upp värdefulla parkeringsplatser som kan påverka tillgängligheten för deras kunder. Samtidigt kan handeln också dra nytta av parklets genom att de lockar till sig fler människor till området och skapar en mer attraktiv och levande miljö, vilket kan gynna försäljningen. En utredning, som en kommunföreträdare berättar om, visar att gående, cyklisterna och kollektivtrafikresenärer handlar lika mycket som bilister men mindre per gång. Enligt samma kommunföreträdare visade en annan undersökning av parkeringsbehovet i centrum att över 50% av stadens parkeringsplatser stod tomma under perioder med hög trafikbelastning.

Sammanfattningsvis understryker detta vikten av att noggrant överväga och utvärdera både de potentiella fördelarna och riskerna med olika stadsutvecklingsprojekt för att säkerställa en hållbar och integrerad planering av våra urbana miljöer.

### **På vilka sätt skiljer sig synen på parklets med avseende på dess roll som ett verktyg för stadsutveckling?**

Parklets betraktas som ett bra verktyg för experiment i stadsmiljön, främst tack vare deras temporära natur. Denna gemensamma uppfattning delas av både kommunala representanter och försäljare. Experimenten öppnar upp möjligheter att testa och anpassa parklets för att skapa innovativa och funktionella lösningar i staden.

Det är lätt att förstå att i parklets begynnelse så väckte det uppmärksamhet att hyra en parkeringsplats i två timmar för att anlägga en gräsmatta och ställa ut en stol. Det är en åtgärd som kan skapa reaktioner och ge upphov till diskussion. Även om parklets i sig kanske inte har förändrat trafikflödet dramatiskt, har dess införande ändå stimulerat debatter om trafikprioriteringar. Frågan om dess fortsatta kraft idag är berättigad. Trots att det numera är vanligare förekommande, ser

vissa kommunföreträdare fortfarande parklets som en symbolisk handling. En kommunföreträdare har dock uttryckt att hon upplever att parklets som ett verktyg har minskat i relevans nu jämfört med för några år sedan. Å andra sidan motsäger situationen i Jönköping detta genom starka reaktioner från invånarna mot implementeringen av parklets. Missnöje över förlusten av parkeringsplatser och ifrågasättande av kommunens avsikter framkom, medan andra uttryckte positiva reaktioner för förändringen av rådande trafiknormer.

Det är viktigt att komma ihåg att åtgärder inte behöver vara storslagna för att väcka uppmärksamhet och engagemang. Parklets, trots sin relativa småskalighet, har visat sig vara kapabla att fånga invånarnas intresse. Denna förmåga att på ett subtilt sätt väcka reaktioner kan visa på att parklets kan fungera som ett verktyg för förändring.

## 6. Slutsats

Parklets betraktas som ett bra verktyg för experiment i stadsmiljön, främst tack vare deras temporära natur. Denna gemensamma uppfattning delas av både kommunala representanter och försäljare. Experimenten öppnar upp möjligheter att testa och anpassa parklets för att skapa innovativa och funktionella lösningar i staden. Avslutningsvis visar studien att parklets har potential att vara en diskret men kraftfull åtgärd för stadsutveckling genom att väcka uppmärksamhet och engagemang trots sin begränsade storlek.

## 7. Referenser

### 7.1 Muntliga källor

Einarsson, E. (2024). Diskussion om parklets samt stadsplanering [Semistrukturerad intervju]. Hämtad från Teams.

Hadmyr, M. (2024). Diskussion om parklets samt stadsplanering [Semistrukturerad intervju]. Hämtad från Teams.

Jonsson, R. (2024). Diskussion om parklets och deras försäljning [Semistrukturerad intervju]. Telefonintervju.

Karimzadeh, Nima. (2024). Diskussion om parklets samt stadsplanering [Semistrukturerad intervju]. Telefonintervju.

Karlsson, P. (2024). Diskussion om parklets samt stadsplanering [Semistrukturerad intervju]. Hämtad från Zoom.

Karlsson, E. (2024). Diskussion om parklets samt stadsplanering [Semistrukturerad intervju]. Telefonintervju.

Lindh, H. (2024). Diskussion om parklets och deras försäljning [Semistrukturerad intervju]. Hämtad från Teams.

Olsson, T. (2024). Diskussion om parklets samt stadsplanering [Semistrukturerad intervju]. Hämtad från Zoom.

Trafikingenjören, som önskar att förbli anonym. (2024). Diskussion om parklets samt stadsplanering [Semistrukturerad intervju]. Hämtad från Zoom.

Vaivars, A. (2024). Diskussion om parklets och försäljning [Semistrukturerad intervju]. Skriftlig intervju över e-post.

## 7.2 Litteraturkällor

Bergman, V. (2016). *Varför ta hjälp av medborgarna?: En studie av medborgardialoger som komplement till den representativa demokratin*. Uppsala universitet.

<https://www.divaportal.org/smash/get/diva2:945175/FULLTEXT01.pdf>

Boverket (2023). *Vision för Sverige 2025*. Karlskrona: Boverket.

Tillgänglig: <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/sa-planeras-sverige/nationell-planering/sverige-2025/>

Boverket (2007). *Bostadsnära natur – inspiration & vägledning*. 1.

Uppl. Karlskrona: Boverket. Tillgänglig:

[https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2007/bostadsnara\\_natur.pdf](https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2007/bostadsnara_natur.pdf)

Boverket (2022). *Social inkludering och plats för möten*. Karlskrona:

Boverket. Tillgänglig:

<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/halsa-forst/social-inkludering/>

Bryman A (2002) *Samhällsvetenskapliga metoder*. Malmö: Liber.

Krzysztof H, Maria R (2020). From Tactical Urbanism Action to Institutionalised Urban Planning and Educational Tool: The Evolution of Park(ing) Day. *Land*. 9(7), 9(7), 217. DOI: 10.3390/land9070217.

<https://www.researchgate.net/publication/342708819>

Malmö stad. (2024). *Grönska*. <https://malmo.se/Stadsutveckling/Sa-utvecklar-vi-staden/Miljo-och-klimat/Gronska.html>

Nola. (Årtal saknas) *Parklet Modulära Stadsrum*. Nola, <https://nola.se/produkter/parklet-modulara-stadsrum/>, (2024-02-16).

Vestres. (Årtal saknas) *Parklets 2.0*. Vestres, <https://vestre.com/se/produkter/parklets-2/parklets-2-0-cafe>. (2024-02-16)

Ranhagen, U. (2022). *Designguide för Smarta gator* (Rapport). Högskolan Dalarna, Institutionen för information och teknik, Byggt teknik. Chalmers, Göteborg. KTH, Chalmers, VTI, Spacescape, Sweco & White Arkitekter. TRITA-ABE-RPT, 2211.

Wirf, S., & Arvidsson, J. (2019). *(In)formell tillfällig användning - En studie om potentialen i det tillfälliga och dess transformation från informell till formell*. Självständigt arbete, 30 hp, Landscape Architecture – Master´s Programme, SLU, Alnarp.

### 7.3 Bildförteckning

Luleå Kommun. (2019). *Titel saknas*. Hämtad 2 mars 2024 från <https://www.dropbox.com/scl/fi/fvcublzikxeal0yqurj8y/15.jpg?rlkey=o2fxsjlthcllpczwxam2joh&dl=0>

Luleå Kommun. (2019). *Titel saknas*. Hämtad 2 mars 2024 från [https://www.dropbox.com/scl/fi/4v4zqvd1czzaa3bkyba2p/IMG\\_5453.jpg?rlkey=hu6rjgf9aycr4zerq144k1x9x&dl=0](https://www.dropbox.com/scl/fi/4v4zqvd1czzaa3bkyba2p/IMG_5453.jpg?rlkey=hu6rjgf9aycr4zerq144k1x9x&dl=0)

Luleå Kommun. (2019). *Titel saknas*. Hämtad 2 mars 2024 från [https://www.dropbox.com/home/Parklet%202024/Foto%20-%20Parklet/2023-06-19?preview=IMG\\_5519.jpg](https://www.dropbox.com/home/Parklet%202024/Foto%20-%20Parklet/2023-06-19?preview=IMG_5519.jpg)

Luleå Kommun. (2019). *Titel saknas*. Hämtad 2 mars 2024 från [https://www.dropbox.com/scl/fi/1x9i05og29037yh4iaaqg/IMG\\_5465.jpg?rlkey=a%20spgkk5k1d3gn1d48sx42zs&dl=0](https://www.dropbox.com/scl/fi/1x9i05og29037yh4iaaqg/IMG_5465.jpg?rlkey=a%20spgkk5k1d3gn1d48sx42zs&dl=0)

Nola. (år saknas). *Parklet Planteringskärl*. Hämtad 9 mars 2024 från <https://nola.se/produkter/parklet-planteringskarl/>

Nola. (år saknas). *Parklet Modulära Stadsrum*. Hämtad 9 mars 2024 från <https://nola.se/produkter/parklet-modulara-stadsrum/>

Petersson, F. (2020). *Sandstrand i centrum skapar debatt*. Hämtad mars 2024 från <https://sverigesradio.se/artikel/7475809>.

Ranhagen et al. (2022). *Kantstensparkering på konventionella stadsgator utgör en stor potential för omvandling till mångfunktionella flexytor och smartare gator*. Hämtad 3 februari 2024 från <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1670683/FULLTEXT01.pdf>

Vestre. (2020). *Vestre Street Furniture*. Hämtad 9 mars 2024 från <https://flic.kr/p/2hVhwvA>

Victorin, S. (2023). *Titel saknas*. Hämtad 8 mars 2024 från Trafikkontoret.

Vestre. (2020). *Vestre Street Furniture*. Hämtad 9 mars 2024 från <https://flic.kr/p/2hVhws4>

Vestre. (2020). *Vestre Street Furniture*. Hämtad 9 mars 2024 från <https://flic.kr/p/2jjQ9Bv>



## Publicering och arkivering

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver godkänna publiceringen. Om du kryssar i **JA**, så kommer fulltexten (pdf-filen) och metadata bli synliga och sökbara på internet. Om du kryssar i **NEJ**, kommer endast metadata och sammanfattning bli synliga och sökbara. Även om du inte publicerar fulltexten kommer den arkiveras digitalt. Om fler än en person har skrivit arbetet gäller krysset för samtliga författare. Du hittar en länk till SLU:s publiceringsavtal på den här sidan:

- <https://libanswers.slu.se/sv/faq/228316>.

JA, jag/vi ger härmed min/vår tillåtelse till att föreliggande arbete publiceras enligt SLU:s avtal om överlåtelse av rätt att publicera verk.

NEJ, jag/vi ger inte min/vår tillåtelse att publicera fulltexten av föreliggande arbete. Arbetet laddas dock upp för arkivering och metadata och sammanfattning blir synliga och sökbara.