



Att prioritera fotgängare och cyklister

En granskning av Uppsalas strategier

Alexander Lund Hagberg & William Palmér

Examensarbete/Självständigt arbete • 15 hp
Sveriges lantbruksuniversitet, SLU
Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap
Landskapsarkitekturprogrammet – Uppsala
Uppsala 2025



Att prioritera fotgängare och cyklister. En granskning av Uppsalas strategier

To prioritize pedestrians and cyclists. A review of Uppsala's strategies

Alexander Lund Hagberg & William Palmér

Handledare:	Mia Ågren, Sveriges lantbruksuniversitet, institutionen för stad och land
Examinator:	Daniel Valentini, Sveriges lantbruksuniversitet, institutionen för stad och land
Bitr. examinator	Vera Vicenzotti, Sveriges lantbruksuniversitet, institutionen för stad och land
Omfattning:	15 hp
Nivå och fördjupning:	Grundnivå, G2E
Kurstitel:	Självständigt arbete i landskapsarkitektur
Kurskod:	EX0861
Program/utbildning:	Landskapsarkitektprogrammet – Uppsala
Kursansvarig inst.:	Institutionen för stad och land
Utgivningsort:	Uppsala
Utgivningsår:	2025
Elektronisk publicering:	https://stud.epsilon.slu.se
Nyckelord:	Stadsplanering, gång- och cykeltrafik, människocentrerad stadsplanering, urbanisering, trygghet, hållbarhet, stadsliv

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap

Institutionen för stad och land

Avdelningen för landskapsarkitektur

Förord

Denna uppsats är ett kandidatarbete inom landskapsarkitekturprogrammet på SLU i Ultuna. Detta självständiga arbete omfattar 15 högskolepoäng och har utförts under vårterminen 2025. Vi har varit två studenter som utfört kandidatarbetet tillsammans. Upplägg av arbetets struktur, datainsamling och bearbetning av denna samt skrivarbetet har utförts gemensamt. Vi har delat upp vissa textavsnitt under arbetets gång och på så vis har en av oss har formulerat första utkastet och sedan har båda reviderat texten vilket resulterat i en text där båda står bakom formuleringarna och informationen. Samtliga delar av processen har vi haft en konstant diskussion om arbetet sinsemellan. Sammanfattningsvis är hela arbetet utfört i ett nära samarbete och samförstånd.

Under arbetets gång har vi haft stor hjälp av vår engagerade och kunniga handledare Mia Ågren, som vi vill rikta ett stort tack till. Vi vill också tacka Anna Alavaara och Sofie Bergman som var i vår handledningsgrupp och som, likt Mia, bidragit med sin tid, goda råd och uppmuntran under hela arbetsprocessen. Vi vill även tacka vår examinator Daniel Valentini och bitr. examinator Vera Vicenzotti.

Sammanfattning

Kandidatuppsatsen undersöker och analyserar Uppsala kommuns strategier för gång- och cykeltrafik och hur dessa är utformade i förhållande till Jan Gehls teori om människocentrerad stadsplanering. Strategierna delas in i tre olika teman, den hållbara, den säkra och den livliga staden, identifierade i Jan Gehls bok *Cities for people* (2010). Syftet är att analysera i vilken utsträckning kommunens dokument Innerstadsstrategin och Handlingsplanen för arbetet med cykeltrafik är planerade utifrån ett bil- eller gång- och cykelvänligt perspektiv och hur väl kommunens strategier stämmer överens med Jan Gehls teori om människocentrerad stadsplanering. Resultatet visar att dokumentens fokusområden skiljer sig från varandra men att strategierna som identifieras i dokumenten i stor utsträckning stämmer överens med Gehls teori särskilt när det kommer till att främja hållbara transportmedel framför bilen. Dock har dokumenten vissa brister när det kommer till att säkerställa att strategierna faktiskt implementeras i stadsplaneringen och en del strategier prioriterar effektivitet över upplevelsen av staden. Uppsatsen ger en inblick i hur kommunen tänker i arbetet för att främja människan i dagens stadsplanering och vilka strategier som finns för att skapa en stad med människan i fokus.

Nyckelord: Stadsplanering, gång- och cykeltrafik, människocentrerad stadsplanering, urbanisering, trygghet, hållbarhet, stadsliv

Abstract

The bachelor's thesis examines and analyzes Uppsala municipality's strategies for pedestrian and bicycle traffic and how these are designed in relation to Jan Gehl's theory of human-centered urban planning. The strategies are divided into three themes, the sustainable, the safe, and the lively city, identified in Jan Gehl's book *Cities for People* (2010). The aim is to analyze to what extent the municipality's documents, Innerstadsstrategin and Handlingsplanen för arbetet med cykeltrafik, are planned from a car- or pedestrian- and bicycle-friendly perspective and how well the municipality's strategies align with Jan Gehl's theory of human-centered urban planning. The results show that the focus areas of the documents differ from each other, but the strategies identified in the documents largely align with Gehl's theory, particularly when it comes to promoting sustainable transportation over cars. However, the documents have certain shortcomings in ensuring that the strategies are actually implemented in urban planning, and some strategies prioritize efficiency over the experience of the city. The thesis provides insight into how the municipality may work to prioritize people in contemporary urban planning and what strategies exist to create a city with people at its center.

Keywords: Urban planning, pedestrian and bicycle traffic, human-centered urban planning, urbanization, safety, sustainability, city life

Innehållsförteckning

Förord	3
Förkortningar	6
1. Inledning: Människans roll i staden	7
1.1 Urbanisering och aktiva transportmedel	7
1.2 Svenska städer och deras utformning	8
1.3 Uppsalas strategiska dokument.....	9
1.4 Tidigare Forskning: Samspelet mellan bilar, fotgängare & cyklister.....	9
2. Syfte och frågeställning	11
2.1 Syfte	11
2.2 Frågeställning.....	11
3. Jan Gehls teori om människocentrerad stadsplanering	12
4. Metod: En kvalitativ fallstudie	14
4.1 Informationssökning och aktuella dokument.....	14
4.2 Tillvägagångssätt och avgränsning	14
5. Resultat: Uppsala Innerstadsstrategi och Handlingsplan	17
5.1 Kommunens strategier för gång och cykel i den hållbara staden.....	17
5.2 Gehls perspektiv på gång och cykel i den hållbara staden	19
5.3 Kommunala strategier för trygghet i gatumiljö: Den säkra staden.....	22
5.4 Den säkra staden enligt Gehl.....	24
5.5 Kommunens strategier för en livlig stad med möten och interaktion	27
5.6 Gehls livliga stad	28
6. Diskussion: En otydlig gräns	31
6.1 Fallstudiens begränsningar och metodkritik	34
6.2 Slutsats: Liknande åsikter	36
6.3 Framtida forskning: Strategierna i praktiken	37
Referenser.....	38

Förkortningar

Handlingsplan

Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik

WHO

World Health Organization

1. Inledning: Människans roll i staden

Som landskapsarkitekter har vi stor möjlighet att påverka utformning och funktion av urbana miljöer. Ett steg på vägen mot mer hållbara städer är att ta hänsyn till mänskliga skalan i planeringsskedet, där gång- och cykelvänliga miljöer blir nyckeln till en mer hållbar stadsutveckling. Detta kan bland annat göras genom att utforma strategier som ramverk till planeringen för att i förlängningen gynna människor och klimat. Därför undersöker denna uppsats Uppsala kommuns strategier för gång- och cykeltrafik.

1.1 Urbanisering och aktiva transportmedel

I takt med urbaniseringen och städers tillväxt ställs högre krav på en hållbar stadsutveckling vilket i sin tur förutsätter en noggrann och hållbar planering av parker, torg och infrastruktur. Idag bor hälften av världens befolkning i urbana områden och år 2050 väntas andelen stiga till cirka 70 procent (Globala målen 2024). Med fler människor i staden ökar trycket i stadens offentliga rum och fler människor ansluts till och kommer nyttja stadens infrastruktur (Globala målen 2024).

Ett område som uppsatsen belyser är bilens påverkan på stadsmiljön. År 2021 ökade antalet personbilar per invånare i Europa från 0,53 till 0,57 (Eurostat 2023) vilket tyder på att bilen får allt större plats i städerna. De flesta resor, cirka 80 procent, som görs med personbilar i städer är mellan 3–4 km (Naturvårdsverket 2023). Bensinförbrukningen och koldioxidutsläppet är cirka 35 procent högre de första fem kilometerna av en bilresa (Naturskyddsföreningen 2010) vilket betyder att utsläppen i städer är höga på grund av de korta resorna. Utöver att resorna är korta står den genomsnittliga personbilen dessutom parkerad över 90 procent av tiden vilket innebär att bilen inte bara har ineffektiv energianvändning utan också nyttjar stor del av stadens yta (Naturvårdsverket 2023).

För att minska bilberoende lyfter uppsatsen Världshälsoorganisationens (WHO) rekommendationer att uppmuntra människor att välja aktiva transportalternativ, såsom gång och cykel. Uppsatsen är intresserad av att belysa vikten av att få människor att välja "aktiva" transportalternativ vilket inte bara bidrar till minskade utsläpp utan också bättre folkhälsa. Gång och cykel har hälsofrämjande egenskaper där ökad användning av dessa transportmedel minskar risken för hjärt- och kärlsjukdomar, stroke, diabetes och vissa typer av cancer (WHO 2018). Genom att integrera och förbättra gång- och cykelvägar i städer uppmannas folk att gå och cykla och därigenom främjas ett hälsosamt beteende. Fler sätt att få folk att

gå och cykla är exempelvis genom att skapa attraktiva och estetiska urbana miljöer, minska tiden det tar att röra sig mellan platser i staden och tillgängliggöra grönområden för rekreation (WHO 2018). Genom att hänvisa till WHO:s rekommendationer och global urbanisering ges en global synvinkel på en konkret lösning för att implementera hälsosamma transport i stadsutveckling.

1.2 Svenska städer och deras utformning

För att visa på ytterligare relevans och koppling till problemet så lyfts den svenska urbaniseringen och dess utveckling. Under 1800-talet levde cirka 90 procent av Sveriges befolkning på landsbygden. De senaste 200 åren har det skett stora förändringar och urbaniseringen har lett till att människor flyttat från landsbygden in till staden och idag bor cirka 85% av landets befolkning i tätorter (Albin, M et al. 2018). Antalet invånare i urbana miljöer har historiskt sett ökat mest i storstadsregionerna Stockholm, Malmö och Göteborg och prognoserna tyder på en fortsatt ökning i dessa regioner. I dagsläget bor ca 2,4 miljoner invånare i Stockholms län och år 2050 förväntas det bo omkring tre miljoner i länet. Denna befolkningsökning i tätorter ställer högre krav på exempelvis bostadsbyggande och infrastruktur men även på att planera för en god folkhälsa och levnadsmiljö (Albin, M et al. 2018).

Albin Maria et al. (2018) skriver om hur den moderna svenska staden ofta är planerad för bilar och i många fall riskerar att försvåra användningen av andra transportmedel som gång och cykel. När städernas utformning gynnar bilen framför aktiva transportmedel riskerar detta leda till ett stillasittande beteende vilket ökar risken för bland annat hjärt- och kärlsjukdomar och cancer (Albin, M et al. 2018) vilket är samma problem WHO (2018) ser på global nivå.

Ett ytterligare problem med urbaniseringen som Boverket (2016) visar på är att stadsutveckling ofta har ett stort fokus på att uppföra bostäder så fort som möjligt. De diskuterar i idéskriften Rätt Tätt (2016) en skillnad mellan upplevd täthet och fysisk täthet och menar på att relevant infrastruktur såsom arbete, kulturutbud, verksamhet och park ska finnas inom närområdet och att det inte bara ska vara tät bebyggelse. Det är kvaliteten av den täta stadsmiljön, med närhet till jobb, verksamhet och parker som är eftertraktat. Svenska städer har haft en tendens att växa utåt och öka bilberoendet, men den förtätade staden leder inte nödvändigtvis till minskat bilberoende (Boverket 2016).

Enligt Trafikverket (2024) är trenden för cykling i Sverige nedåtgående och utvecklingen för antalet cyklister och resor med cykel minskar. Det blir allt färre som använder cykeln som transportmedel och andra trafikslag ökar. Investeringar och kostnader har haft en positiv utveckling i landet men det finns dock viss

osäkerhet i om dessa investeringar faktiskt inneburit en förbättrad infrastruktur och bättre underhåll eller om de ökade investeringarna och kostnaderna är ett resultat av inflationen vilket gjort att infrastrukturen inte förbättrats sedan tidigare år trots ökad intäkt. Det är även allt färre kommuner och regioner som har aktuella planer för cykeltrafiken (Trafikverket för Nationella cykelrådet 2024)

1.3 Uppsalas strategiska dokument

Det som undersöks i det här arbetet är vilka strategier för gång och cykeltrafik som finns i svensk planering, inför ett växande problem med täta städer och mycket bilar. För att göra detta undersöker uppsatsen hur Uppsala kommuns strategier formulerats och om dessa är i enlighet med Jan Gehls teori om människocentrerad stadsplanering som presenteras djupare i teoridelen.

För att utveckla Uppsala stad skrev kommunen år 2016 en Innerstadsstrategi med fokus på ett stadsliv i mänsklig skala med inspiration av Jan Gehls teori. Kommunen vill minska biltrafiken för att ge mer plats åt fotgängare och cyklister med målet om en stad med ett centrum med liv och puls (Uppsala kommun 2016). Uppsala kommun tog också år 2017 fram en Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik, som senare i arbetet benämns Handlingsplanen, med målet att öka användningen av cykel som transportmedel där strategier med konkreta mål och åtgärder identifieras för att nå målet med ökad cykelanvändning. Strategierna är många och delas i Handlingsplanen för arbetet med cykeltrafik in under rubrikerna trygghet och säkerhet, bekvämlighet och tillgänglighet, framkomlighet och cykelkultur (Uppsala kommun 2017)

1.4 Tidigare Forskning: Samspelet mellan bilar, fotgängare & cyklister

För att koppla till tidigare forskning och relevans inom området presenteras tre vetenskapliga artiklar med forskning kring trafik med fokus på samspelet mellan bilar, fotgängare och cyklister. Den första förklarar sambandet mellan resans längd och hastighet den andra tar upp planeringsproblematiken kring transportsektorn i urban miljö och den tredje skillnaden mellan nya och gamla stadsdelar och vad en stad planerad för gång kan ha för hälsoeffekt.

Varga et al. (2016) har studerat hur den genomsnittliga hastigheten ökar med resans längd. Genom att analysera människors användning av olika transportmedel och längden på transportsträckan visar forskningen att hastigheten ökar med längden på resan. Det här innebär att korta distanser vanligtvis sker med gång, cykel eller kollektivtrafik medan längre resor sker med buss eller bil.

Resultatet beror på flera faktorer som hastighetsbegränsning, val av transport och infrastruktur (Varga et al. 2016).

Loo (2021) har drivit forskning inom området för stadsplanering och argumenterar för ett paradigmskifte inom transportsektorn. Loo (2021) påvisar hur planering traditionellt sett främst varit till för att optimera trafikflöden för biltrafik och inte för fotgängare. Problematiken tydliggörs genom att peka på mängden material och detalj som finns vid planering av motortrafik och den undermåliga mängd material som finns vid planering för fotgängare. Författaren har utvecklat en metodik för att analysera och skapa mer gångvänliga städer genom mätbar inventering av stadsrum (Loo 2021).

En tidigare studie i Salt Lake County undersökte kopplingen mellan gångvänliga bostadsområden och övervikt. I studien räknade de gångvänliga bostadsområden som områden som blivit designade att inkludera “population density, pedestrian-friendly design, and a diversity of destinations” (Smith et al. 2008:237). Undersökning grundade sig i geografiska data kopplad till Salt Lake County invånares körkort och GIS-analys. Undersökningen visade att med ett ökat antal invånare som promenerar till arbetet minskar risken för övervikt och fetma för män och kvinnor jämfört med områden där människor tar bilen till arbetet. Undersökningen visade också att för gångvänlig stadsdesign gäller att ett högre antal korsningar inom en radie på cirka 400 meter från hemmet främjar hälsan och leder till en gångvänlig stad, då korsningar gynnar fotgängare genom att bilar måste sakta in och stanna. Ett annat intressant resultat från studien är att det visade sig att i områden där bostäderna i genomsnitt är 10 år äldre minskar risken för övervikt och fetma. Detta är på grund av att äldre bostadsområden gynnar gångvänlighet bättre än nyare bostadsområden då äldre områden oftare designades ur ett fotgängarvänligt perspektiv i motsats till nyare områden som ofta designas för att främja bilism (Smith et al. 2008).

Den här studien kommer fokusera på hur väl kommunens strategier för fotgängare och cyklister stämmer överens med Jan Gehls teori om människocentrerad stadsplanering snarare än att analysera den fysiska utformningen i staden och hur utformningen påverkar människans beteende.

2. Syfte och frågeställning

2.1 Syfte

Syftet med kandidatuppsatsen är att bidra med insikt för landskapsarkitekter vilka strategier en av Sveriges främsta cykelstäder har för att främja gång- och cykeltrafik. Studien analyserar två av Uppsala kommuns strategiska dokument för gång- och cykeltrafik och jämför dessa med Jan Gehls teori om människocentrerad stadsplanering för att sätta kommunens strategier i kontext med en stadsplaneringsteori.

2.2 Frågeställning

Vilka likheter och skillnader mellan Uppsala kommuns strategier och Jan Gehls teori om människocentrerad stadsplanering kan identifieras kring gång- och cykeltrafik i två av Uppsalas strategiska dokument?

3. Jan Gehls teori om människocentrerad stadsplanering

Detta arbete kommer som tidigare nämnt använda sig av Jan Gehls teori om människocentrerad stadsplanering. Jan Gehl är en dansk arkitekt och professor i stadsplanering som har följt den urbana utvecklingen i världen i över 50 år (Gehl 2010). 2010 släppte han sin femte bok *Cities for people* (2010). I boken skriver han om hur han tycker att man bör frångå modernismens stadsplaneringsideal, som har bilen i fokus, och istället planera städer för människan. Gehl förklarar hur man, enligt honom, ska tänka och göra för att skapa “lively, safe, sustainable and healthy cities” som utgår från den mänskliga skalan vilket är de fyra “städer” den här studien kommer ta avstamp ifrån. Anledningen varför Gehls teori valts till studien är för att vi blivit introducerade till teorin på Landskapsarkitekt-programmet och tycker att det är intressant att fördjupa sig i den för att förstå hur städer kan planeras utifrån människan.

Med ökad urbanisering och tillkomst av stora byggnadskomplex och höga byggnader är det viktigt att människan inte bortprioriteras i stadsutvecklingen (Gehl 2010). Anledningen att den mänskliga skalan är så viktig är att den har en avgörande roll för en levande stad, där möjligheten för en levande stad ökar när fler människor bjuds in att cykla eller promenera. Genom att ha fler som rör sig ute på gator främjar man social interaktion och skapar tryggare miljöer för människorna. Gehl betonar även vikten av att sätta människan i fokus vid stadsplanering och förtätning, för att undvika att städer planeras för bilar (Gehl 2010). Genom strategier för ökad gång och cykelanvändning kan planeringen av nya områden bidra till utveckling av städer planerade utifrån det mänskliga perspektivet.

Jan Gehl (2010) tycker att den mänskliga dimensionen blivit åsidosatt under lång tid när det kommer till stadsplanering och hävdar att biltrafik tagit en stor del av vårt fokus. Han kritiserar också modernismen som har lagt ett lågt fokus på och tagit uppmärksamhet från stadens offentliga rum, gångtrafik och stadens roll som mötesplats, vilket har bidragit till att arkitekturen skiftat fokus från samspel till individuella byggnader. Gehl beskriver problemet ovan som ett globalt fenomen:

A common feature of almost all cities — regardless of global location, economic viability and stage of development — is that the people who still use city space in great numbers have been increasingly poorly treated (Gehl 2010:3)

En central princip som Gehl (2010) har är: "Life, Space, Buildings – in that order" (Gehl 2010:193) som betyder att stadsplanering bör utgå från människan i första hand med rörelsemönster och liv, för att sedan skapa de offentliga rummen som stärker människans aktiviteter och slutligen placera byggnader på ett sätt som stärker stadens struktur och sociala liv (Gehl 2010). Gehls teori betyder därmed att det är vi som formar städerna, men att städerna i sin tur formar oss och inte tvärtom.

Grunden i Gehls (2010) teori handlar som sagt om att en stad ska vara livlig, säker, hållbar och hälsosam. Den livliga staden blir stärkt när fler människor kan gå, cykla och uppehålla sig i stadens rum och lockar människor att vistas i de offentliga rummen vilket skapar liv i staden. Genom god belysning, sikt och aktivitet kan den säkra staden skapas, då fler människor uppmärksammar vad som sker i dess omgivning. För att nå en säkrare stad ska fler människor stanna och röra sig på platsen vilket innebär att staden behöver ha bra struktur, korta stråk och god kvalitet på de offentliga rummen. Hållbar blir den stad som erbjuder "grön mobilitet", som gång, cykel och kollektivtrafik. Det här bidrar till reducerade utsläpp, ljudnivåer och påverkan på miljön. Desto högre känsla av trygghet desto högre attraktivitet att bruka gång, cykel och kollektivtrafik. Den hälsosamma staden bjuder in till att gå och cykla som en del av den dagliga rutinen. Samspelet mellan de olika "städerna" är alltså stort (Gehl 2010). I slutändan har vi valt att grunda uppsatsen i tre av fyra teman som förklaras här ovan och anledningen till detta är för att de kommunala dokumenten inte lyfter den "hälsosamma staden" så tydligt vilket vi diskuterar senare i diskussionen.

4. Metod: En kvalitativ fallstudie

Denna kandidatuppsats bygger på en kvalitativ fallstudie av Uppsala kommuns Handlingsplan och Innerstadsstrategi. Följande metodavsnitt presenterar vilka dokument som valts för analysen, deras relevans för arbetet samt vilken teori som använts vid analysen. Tillvägagångssättet för sökandet samt nyckelord som använts för sökandet av material kommer också att presenteras.

En kvalitativ fallstudie kan förstås som en intensiv studie av ett specifikt fall. Det ger möjlighet för en detaljerad och djupgående undersökning av ämnet i fråga. Det gör det möjligt att studera det specifika fallet på djupet vilket är en av de främsta fördelarna med metoden (Gerring 2007). Fallet utgår från Uppsala kommuns strategiska dokument kring gång- och cykeltrafik. Studien ämnar bidra till större förståelse för hur människocentrerad stadsplanering integreras i kommunala strategier med fokus på gång- och cykeltrafik.

4.1 Informationssökning och aktuella dokument

För att söka relevanta dokument och tidigare forskning har databaser som Google, Google Scholar och Scopus använts. Sökord som walkability, urban planning, och sustainable cities har använts vid sökning av material. För att minska antalet och för att få relevanta träffar i databaserna har söktekniker som AND, OR, frassökning och trunkering använts. Analysen grundar sig dock till största del i kommunala dokument som har hittats genom Uppsala kommuns webbplats genom Google. De dokument som används och har analyserats är kommunens Innerstadsstrategi och Handlingsplan. Valen av dokument har skett genom att undersöka flertalet av kommunens dokument för att hitta de med störst relevans för studien och hur dessa dokument kopplar an vid gång och cykelanvändning. Översiktsplanen för Uppsala kommun har inte använts då Handlingsplanen och Innerstadsstrategin båda är baserade på denna och innehåller mest relevant information för det här arbetet.

4.2 Tillvägagångssätt och avgränsning

Denna kandidatuppsats kommer att utgå från Jan Gehls teori om människocentrerad stadsplanering för att genomföra en tematisk analys av det kommunala materialet. En tematisk analys är en metod för att identifiera, analysera och tolka teman i kvalitativa data (Clarke & Braun 2017). Det är en flexibel metod som kan generera teman och mönster och möjliggör tolkning av nyckelfunktioner i kommunens dokument (Clarke & Braun 2017). I kommunens dokument identifieras tre teman utifrån Gehls fyra "städer" som benämns med den

hållbara staden, den säkra staden och den livliga staden. Uppdelningen av teman skedde genom en sammanställning av resultatet från dokumenten där resultaten delades in under det tema majoriteten av strategierna berörde. Flera av strategierna i dokumenten hade kunnat placeras under någon av de andra "städerna" men då gränsen mellan städerna är vag placerades resultatet under de tema strategin bedömdes handla mest om. Bedömningen gjordes genom kommunens egna formuleringar i materialet och därigenom valdes det tema som majoriteten av formuleringarna behandlade. Exempelvis, om en strategi beskrev säkerhet flera gånger men även gynnade livligheten i staden hamnade den under temat "den säkra staden", då säkerhet nämndes mest och förstods som huvudsyfte. Under varje tema följer en förklaring vad temat innebär baserat på Gehls "städer". Resultatet från dokumenten appliceras sedan på Jan Gehls teori, vilket gör det möjligt att analysera hur väl de undersökta dokumenten förhåller sig till den mänskliga skalan.

Uppsatsen analyserar två dokument från kommunen. Dessa två dokument är Handlingsplanen (2017) samt Innerstadsstrategin (2016). Anledningen till att dessa dokument valdes var för att fånga både fotgängare och cyklister i styrdokumentet på så konkret skala som möjligt. Innerstadsstrategin är det dokument som behandlar fotgängare och är ett dokument tillhörande översiktsplanen. För att få med kommunens perspektiv på strategier för fotgängare används Innerstadsstrategin. Dokumentet ger en bred överblick över kommunens strategier för de centrala delarna av Uppsala och används då det saknas styrdokument för fotgängare på lägre skala. Handlingsplanen är en konkretisering av styrdokumentet cykelpolicy, riktlinjer för cykeltrafik och policy för hållbar utveckling som alla i sin tur grundar sig i översiktsplanen med tillhörande Innerstadsstrategi. Handlingsplanen baseras på de mer övergripande styrdokumentet och konkretiserar mål och åtgärder vilket lokaliserar dokumentet på den mest konkreta nivån av planering i jämförelse med Innerstadsstrategin som är generell. För att jämföra Gehls teori om människocentrerad stadsplanering med Uppsalas strategier krävs båda dokumenten då teorin innefattar både gång- och cykeltrafik och kommunen skiljer på dessa i dokumenten. Handlingsplanen behandlar endast cykeln som transportmedel medan Innerstadsstrategin beskriver mer generellt vilka tillvägagångssätt kommunen kan använda för att utveckla en stad i mänsklig skala.

De två dokumenten som används i arbetet finns tillgängliga på kommunens hemsida, vilket gör det möjligt för andra att kritiskt granska källmaterialet som studien baseras på. Eftersom studien ämnar undersöka kommunala dokument så har platsbesök undvikits vilket även minskar risken för subjektiva uppfattningar.

Uppsatsen har inte grundat sig i några externa dokument som andra publicerat kring kommunens strategier och planer.

Den djupgående analys som kan uppnås genom den kvalitativa fallstudien kan i vissa fall vara väldigt tidskrävande (Gerring 2007). Därmed har den här studien begränsats till att endast utvärdera och analysera tillgänglig information från kommunen. Det hade varit fördelaktigt att kunna studera en fysisk plats men för att minimera subjektiva åsikter så baseras arbetet endast på befintliga dokument.

5. Resultat: Uppsala Innerstadsstrategi och Handlingsplan

Följande avsnitt börjar med en kort sammanfattning av resultatdelen. Därefter presenteras kommunens Innerstadsstrategi (2016) och Handlingsplan (2017). Resultatet är indelat i tre teman som baseras på Jan Gehls fyra städer som han har identifierat i boken *Cities for people* för att skapa städer utifrån det mänskliga perspektivet. De teman han identifierar innefattar den hållbara staden, den säkra staden och den livliga staden. Efter sammanställningen av resultatet i vardera temat följer ett avsnitt med Jan Gehls teori om hur städer ska planeras för att uppnå temat. Sedan jämförs resultatet från kommunens strategier kring gång och cykeltrafik med Gehls teori.

Resultatet visar att både kommunens Innerstadsstrategi och Handlingsplan har många strategier som liknar det Gehls teori om människocentrerad stadsplanering påvisar. Resultatet identifierar fyra teman men delas upp i tre då den fjärde staden, "den hälsosamma staden" underordnas andra teman och ansågs därmed inte ha tillräckligt tydlig formulering i kommunens dokument för att få ett eget tema i resultatdelen. Hälsan är i kommunens dokument något som ses på som en positiv bieffekt av många av deras andra strategier men inget som tas upp som specifikt förbättringsområde i staden. Gehl tenderar dock att ha ett mer utvecklat tankesätt kring lösningar för att uppnå stadsplanering i mänsklig skala och presenterar lösningar och resonerar i fler led än vad kommunen gör. Resultatet visar att de båda vill uppnå en hållbar stad genom klimatsmarta transportmedel som gång, cykel och kollektivtrafik. Vidare visar resultatet att kommunen har ett stort fokus på fotgängare, speciellt i de centrala delarna av staden där resandet ska ske på fotgängarnas villkor, något Gehl menar är viktigt för att främja säkerheten i stadsrummet. Kommunens strategi med trafikseparering utanför innerstaden är något som kan stå i kontrast med Gehls teori då det riskerar leda till att färre människor vistas på gatorna vilket försämrar den upplevda tryggheten. Slutligen menar både kommunen och Gehl att en levande stad måste bjuda in människor att gå, cykla och stanna i offentliga rum.

5.1 Kommunens strategier för gång och cykel i den hållbara staden

Det första temat resultatet kommer att behandla är den enligt Gehl (2010) hållbara staden som generellt sett handlar om att en stor del av transporten i staden bör utgöra resande till fots, cykel eller med kollektivtrafik. Dessa transportmedel gynnar ekonomin och miljön samt minskar luft- och ljudföroreningar och

resursanvändning. Det är viktigt att öka attraktiviteten genom att skapa vägar till och från hållplatser som känns säkra för människor att röra sig på (Gehl 2010).

Kommunen vill att det ska vara enkelt att ta sig till centrum med tåg eller buss men att det i stadskärnan ska vara fotgängare som prioriteras. I staden har därmed bilar sämre framkomlighet men erbjuds fortfarande goda parkeringsmöjligheter centralt. Genom att ha bra kollektivtrafik, lägre hastigheter och färre bilar i innerstaden minskar luft- och ljudföroreningar vilket skapar en hälsosam miljö för fotgängarna i innerstaden (Uppsala kommun 2016).

För att öka cykelns attraktivitet ska cykelnätet vara framkomligt och sammanhängande. Cykelvägarna ska utformas så att cykeln upplevs som ett snabbare färdmedel än bilen. Kommunens mål är att restiden för cykel ska minska jämfört med bil och att framkomligheten ska öka genom ett förbättrat cykelnät (Uppsala kommun 2017)

Uppsala kommun prioriterar snabbcykelleder och huvudcykelstråk som båda erbjuder god framkomlighet utan onödiga stopp och omvägar. Dessa leder har på flera ställen företräde gentemot bilister vid överfarter för att ytterligare öka attraktiviteten. På snabbcykelleder och huvudcykelstråk är fotgängare och cyklister separerade vilket förbättrar flödet genom möjlighet till omkörning och ökad framkomlighet samtidigt som tryggheten för fotgängare ökar. Därför ser kommunen kontinuerligt över möjligheten att bredda övriga cykelvägar så att cykling i båda färdriktningar möjliggörs i största utsträckning och vid nybyggnation av vägar övervägs separering av gång- och cykelväg (Uppsala kommun 2017).

Ytterligare en strategi kommunen har för att minska restiden för cyklister är genom att ha signalreglerade korsningar anpassade efter cykelflöden, där tidig detektering och gröntid ger cykeltrafiken prioritering, förutom där cykeltrafiken korsar kollektivtrafikstråk (Uppsala kommun 2017).

Utöver god infrastruktur och service ser kommunen även cykelkultur som en viktig punkt för att öka cykelanvändning i staden. Därför är det viktigt att jobba med att få fler att välja cykeln, vilket idag är ett ansvar som ligger på kommunen (Uppsala kommun 2017).

Kommunen har hög prioritet på arbetstagare när det gäller att få fler att cykla och fokuset ligger på tjänsteresor till och från arbetet. Anledningen till detta är att nå ut till så många som möjligt som arbetar. För att göra detta har kommunen ett diplomeringsystem som kallas "cykelvänligast". Det här verktyget ger

arbetsgivare riktlinjer för hur de ska underlätta för medarbetare att välja cykel i tjänst och privat. Diplomeringsen består av kriterier och olika nivåer som arbetsplatsen ska uppfylla för att vara cykelvänlig och innefattar fysiskt tillåtande miljöer, utrustning för säker cykling, ledning i verksamheten och bidrag. För att lyckas med detta ska kommunen fortsätta driva och utveckla verktyget för en cykelvänlig arbetsplats. Det här kommer ske genom att få flera arbetsgivare att diplomera sig som cykelvänliga, uppmuntra redan diplomerade arbetsplatser till förbättring och samverka inom Uppsala klimatprotokoll för hållbart resande (Uppsala kommun 2017).

Kommunen ska locka fler att cykla genom att uppmärksamma alternativa typer av cyklar. För att underlätta vid transport för längre sträckor och minska ansträngning vid kuperad terräng går det att använda sig av en elcykel och om man vill transportera större inköp eller barn så finns det lastcyklar som kan möjliggöra denna typ av transport. Kommunen kan öka användningen av olika typer av cyklar genom olika satsningar vilket kan leda till en ökad total cykelanvändning med mer möjlighet och tillgänglighet (Uppsala kommun 2017).

Målbilden för Uppsala kommun är att vara Sveriges främsta cykelstad och göra det eftertraktat och möjligt att cykla året om. För att nå denna målsättning ska tillgängligheten och framkomligheten vara mycket god. Med detta mål finns också problem och ett av dessa handlar om framkomlighet för samtliga trafikslag, där det betonas att alla typer kräver någon form av rörelsefrihet (Uppsala kommun 2016). I innerstaden prioriteras de gående vilket innebär att cyklister kan behöva visa respekt för gående och stå tillbaka. I de mest centrala delarna ska all trafik vara på de gåendes villkor. Men för att kunna tillgodose fler cyklister i staden ska kommunen stärka utvecklingen genom en bättre standard på cykelstråken med nya kopplingar och konflikthantering mellan andra trafikslag och cykel (Uppsala kommun 2016).

5.2 Gehls perspektiv på gång och cykel i den hållbara staden

Gehl (2010) hävdar att kollektivtrafiken är en viktig förutsättning för att skapa en hållbar stad. Han skriver att den enda miljömässigt hållbara, kompakta staden är en stad utvecklad kring kollektivtrafik, gång och cykling. Förutom gång och cykel är kollektivtrafiken alltså en viktig del av den hållbara staden och bör integreras och göras attraktiv för att minska bilberoendet. För att skapa en attraktiv kollektivtrafik lägger Gehl vikt vid att den ska vara trygg, enkel och snabb. För att få människor att välja kollektivtrafik måste en känsla av säkerhet och komfort säkerställas till, från och vid hållplatser. Detta kan exempelvis uppnås med bra

belysning vid hållplatser och vägarna som knyter an dit. Gehl förespråkar även prioriterad kollektivtrafik genom separata körfält för att minska transporttiden i staden genom att slippa bilköer. Med ökad kollektivtrafik och minskad andel bilister menar Gehl, precis som kommunen, att man kan förbättra luftkvaliteten i staden och minska stadens ljudföroreningar vilket bidrar till en hälsosammare stad (Gehl, 2010)

Gehl (2010) antyder att i en bra cykelstad krävs det att cyklisterna får den plats de behöver. Gehl rekommenderar en bredd på cykelvägar på minst 2,5 meter för att undvika trängsel längs vägarna och i enlighet med Gehl (2010) påpekar kommunen vikten av att göra det smidigt att cykla genom att utöka vägnätet för att öka attraktiviteten och antalet cyklister. Gehl presenterar exemplet "green waves" från Köpenhamn som likt kommunens prioritering av snabbcykelleder och huvudcykelstråk prioriterar människan i staden vilket förbättrar framkomligheten och attraktiviteten för cyklister. "Green waves" innebär att trafikljus ger cyklister grönt ljus när de kommer med hastigheter över 20 km/h. Dessa kan gälla i rusningstrafik och på gator med många cyklister för att undvika onödiga stopp. Här blir trafikljusen gröna för cyklister sex sekunder före bilister för ökad säkerhet, attraktivitet och för att skapa ett bra flöde för cyklisterna (Gehl 2010). Detta är i enlighet med kommunens strategi om signalreglerade korsningar som anpassas efter cykelflöden.

Jan Gehl (2010) tar upp platser där alla trafikslag delar plats och påvisar att tanken är att låta fotgängare, cyklister, bilar och lastbilar ha möjligheten att färdas sida vid sida. Den goda ögonkontakten och försiktigheten leder till att det sällan sker olyckor på sådana platser, då fotgängare och cyklister är vaksamma. Det här påverkar dock starkt människor som rör sig på gatan eftersom människorna på dessa platser måste vara försiktiga och hela tiden hålla ögonkontakt med övriga trafikanter. Gehl (2010) hävdar att den mänskliga skalan får betala ett dyrt pris när det kommer till kvalitet och värdighet. Livskvaliteten för människor försämras då varken barn eller vissa äldre med försämrad mobilitet kan röra sig fritt, då det ständigt rör sig bilar i närområdet. Trafiksäkerhet och kvaliteten för fotgängare och cyklister måste alltid vägas mot varandra och samtida planering negligerar ofta kvaliteten av stadslivet. Gehl (2010) menar dock att det går att mixa trafik, men att det inte ska ske på lika villkor. Fotgängare ska ha ett riktigt tydligt företräde för att kunna samspela med annan trafik, med premisser baserade på fotgängarens rörelse (Gehl 2010) Både Gehl och kommunen beskriver risker som finns med att blanda trafikslag, men ser lite olika på vilka problem som uppstår, samtidigt som blandad trafik på sina ställen kan vara nödvändig. Kommunen belyser endast problem kring framkomlighet när trafikslag blandas medan Gehl skriver att det främst påverkar den mänskliga skalan negativt. Genom att

människan hela tiden måste vara alert försämrats kvaliteten på livet i staden. Båda ser dock att blandade trafikslag kan fungera men då ska det vara tydligt att det gäller på fotgängarnas villkor.

Gehl anser att en utvecklad stad för det vardagliga livet kommer ha en positiv påverkan på kreativa och kulturella aktiviteter. Därmed bör en god stadsplanering arbeta för att utveckla det vardagliga och på så sätt bidra till en bättre kultur (Gehl 2010).

Gehl nämner att vissa städer tävlar om att ha flest cyklister till och från jobbet (Gehl 2010) men diplomeringsystem är inget han tar upp i *Cities for people* (2010). Att välja ett hållbart transportmedel till och från jobbet samspelar ändå med hans teori eftersom det bidrar till en hälsosam stad med fler cyklister.

Enligt Gehl (2010) handlar utformningen av staden om att prioritera människors upplevelser och interaktion med den fysiska miljön för att skapa ett stadsrum där folk vill vara. När cyklingen utvecklas och blir populärare dyker nya mångsidiga alternativ upp som oftast är bredare och större. Cyklar som handikapp- och lådcyklar tillgodoser ett större användningsområde för cykeln och tillåter fler att använda det mer miljövänliga och platseffektiva transportmedlet. Detta skulle också innebära att fler skulle ha möjligheten att ta del av cykelkulturen och innebära att det är fler personer som rör sig i stadsrummet och upplever miljön. Dock så kommer det att leda till bredare cyklar som enligt Gehl ställer nya krav på infrastrukturen som innebär att det behövs bredare vägar där fler alternativa cyklar får plats utan att hamna i konkurrens med andra. Dessa alternativa cyklar med elmotor kan tillföra problem med hastighet enligt Gehl (2010). Elcyklar har en motor som hjälper föraren att hålla farten i upp till 25/km/h (NTF u.å), vilket kommer ge en 7 km/h högre hastighet på vägarna än vad Gehl anser vara den optimala för att uppskatta och uppleva staden. När människor rör sig i högre hastigheter påverkas inte bara upplevelsen utan även omgivningen. Högre hastighet mellan gående och cyklister kan leda till otrygg miljö på gatan och påverka den sociala interaktion som Gehl vill främja och ser som grunden till ett gott stadsliv (Gehl 2010).

I *Cities for People* skriver Gehl om upplevelser i olika hastigheter: "At speeds greater than walking or running, our chances of seeing and understanding what we see are greatly diminished" (Gehl 2010:43). Han hävdar att människor inte hinner uppleva och ta in de detaljer i omgivningen som gör staden levande och intressant att vistas i vid högre hastigheter än 15 - 20 km/h, vilket är hastigheter som bilen ofta överskrider. Löpning eller cykling däremot håller sig oftast runt dessa hastigheter vilket ger möjlighet att uppleva sociala interaktioner såväl som

arkitektur i staden. Därför förespråkar Gehl gång och cykel som optimala sätt att ta sig fram på i en stad då de båda är energieffektiva transportmedel och föregår i hastigheter som tillåter människan att uppleva omgivningen (Gehl 2010). Det här är i enlighet med Gehl, det ska gå långsamt i stadsrummet.

En annan strategi kommunen nämner för att locka fler att cykla är genom alternativa cyklar som elcyklar och lastcyklar. Precis som kommunen skriver Gehl (2010) att alternativa cyklar är ett smidigt sätt att få fler att cykla, men till skillnad från kommunen problematiserar Gehl detta genom att dessa cyklar ofta är bredare och snabbare än vanliga cyklar. Gehl varnar för att dessa cyklar med högre hastigheter kan skapa otrygga miljöer för gående och minska möjligheten till social interaktion i staden genom att bland annat övergå Gehls hastighetsgräns på 18 km/h vilket är den högsta optimala hastigheten att kunna uppleva omgivningen i.

För att nå målbilden att vara Sveriges främsta cykelstad betonar kommunen vikten av mycket god framkomlighet och tillgänglighet för cykeltrafiken. Dock beskrivs detta kunna skapa problem för andra trafikslag som också måste ha sin plats i staden vilket beskrivs genom exemplet att fotgängare och cyklister delar yta i innerstaden men att det sker på de gåendes villkor. Även Gehl ser problemet med att blanda trafikslag men analyserar som sagt problemet steget längre än kommunen genom att förklara hur delade ytor mellan trafikslag minskar livskvaliteten för människorna i staden när de hela tiden måste vara uppmärksamma och försiktiga.

Sammanfattningsvis för det här temat tyder resultatet på att kommunens strategier för gång, cykel och kollektivtrafik överensstämmer med Gehls (2010) hållbara stad där de ledande transportmedlen ska vara klimatsmarta. Kommunen lägger stort fokus på att effektivisera cykelnätet och cykelvägarna för att minska restiden gentemot bilen och därmed få fler att välja cykeln vilket stämmer överens med Gehls syn på att integrera cykeln som transportmedel i staden som kan ses genom exemplet "green waves" från Köpenhamn som ger cykeltrafiken grönt ljus vid hastigheter över 20 km/h.

5.3 Kommunala strategier för trygghet i gatumiljö: Den säkra staden

Följande del av resultatet kommer att behandla temat "Den säkra staden", vilket en urban miljö med mycket rörelse och människor lägger grunden för. Det här innebär enligt Gehl (2010) att staden måste ha sammanhängande strukturer som erbjuder korta promenader, attraktiva mötesplatser och varierad användning. När

fler vill vistas i det offentliga rummet ökar närvaron vilket bidrar till känslan av trygghet.

Uppsalas innerstad ska ha ett betydande fokus på fotgängare. Det är ett attraktivt och hållbart sätt att transportera sig på och ger även en möjlighet att uppleva staden på ett sätt som inte är möjligt via bil. Hastigheten som fotgängare rör sig i är betydligt långsammare än cyklister och andra fordon. Konflikthantering mellan dessa olika färdmedel är grundläggande för en trafiksäker innerstad. Därför föreslås trafik i stadens centrala delar gälla på de gåendes villkor med exempelvis låga hastigheter. Förutsättningarna för en sådan stad är ett finmaskigt, lättorienterat och sammanhängande gatumönster (Uppsala kommun 2016).

Kommunens mål för ökad cykeltrafik har lett till att kommunen identifierat åtgärdsområden för att hitta strategier till ökad cykelanvändning. Kommunen gjorde en målgruppsanalys för att hitta bästa lämpliga strategi för att nå målet (Uppsala kommun 2017). Uppsala kommun har ett tydligt fokus på att öka tryggheten och säkerheten för cyklister, då detta leder till att attraktiviteten ökar för vana såväl som nya cyklister. Problem med höga hastigheter från övrig trafik ses som en viktig punkt där förändring bör ske. Kommunens förslag är att separera alla trafikslag och därmed öka säkerheten genom att hålla de olika färdmedlen på olika platser. Detta görs framförallt för att öka den upplevda tryggheten för cyklisterna i kommunen (Uppsala kommun 2017).

Separering mellan cyklister och motorfordon ska öka säkerheten för cyklisterna och detta ska ske på gator där den högsta tillåtna hastigheten är över 30 km/h, har höga trafikflöden eller där det är hög andel tung trafik. Det här kommer ha störst påverkan på landsbygden där hastigheterna är högre. Kommunen ska även göra enkelriktade cykelbanor för att minska möten mellan cyklister och förtydliga cykelöverfarter med beläggning och belysning för att uppmärksamma trafikanter (Uppsala kommun 2017).

Den upplevda säkerheten handlar enligt kommunen om risken för överfall men även trafiksäkerheten på vägarna. För att nå en ökad upplevd trygghet ser kommunen på bra belysning och sikt som viktiga lösningar. Dessa lösningar ökar inte endast den upplevda tryggheten genom upplysning utan ökar även den verkliga tryggheten genom att visuellt se trafikflöden och personer tidigare (Uppsala kommun 2017).

Kommunen ska redan i planeringsskedet planera för drift och underhåll av cykelväg, detta är för att minska antalet singelolyckor som sker på grund av bristfällande beläggning. För att nå önskad effekt kommer kunskapen om

olycksstatistik styra planeringen och den nya strävan efter drift och underhåll kommer leda till att kommunen kontinuerligt kommer inventera och åtgärda sprickor och gropar i cykelnätet, asfaltera cykelvägar som i nuläget är grusbelagda om möjligt och lämpligt och regelbundet öka säkerheten genom att åtgärda siktproblem och sopa vägarna. För att i realtid få återkoppling arbetar kommunen med en felanmälan som ska bidra med säkerhet och trygghet och därmed bättre drift. Det här kommer leda till ökade kostnader, vilket behöver beaktas i verksamhetsplaneringen (Uppsala kommun 2017).

Kommunens strategier för att separera gång och cykelvägar är exempelvis skillnad i beläggningmaterial, nivåskillnader, infärgad asfalt utmed avsedd körbana för cyklister men även målade åtskiljande linjer, cykelsymboler och färdriktningsskyltar för att tydliggöra cykelnätet (Uppsala kommun 2017).

Vinterväghållning sker i första hand på prioriterade cykelvägar genom användning av sopsaltningsmaskiner för att minimera risken för halka och snömodd. Detta ger barmarskunderlag under vintertid och kommunen ser det som viktigt att cykelnätet prioriteras före bilvägarna när det kommer till snöröjning. Det är också viktigt att snömassor från bilvägarna inte plöjs upp på intilliggande cykelvägar (Uppsala kommun 2017).

5.4 Den säkra staden enligt Gehl

Under 1960- och 1970-talet när bilismen ökade som mest fanns det endast två typer av gator, en för bilar och en för fotgängare (Gehl 2010). Under samma period när nya tätorter utvecklades så utvecklades ett nytt sätt att hantera de olika trafikslagen på, nämligen genom separering av fotgängare och bilar. Även om tanken är god i teori så innebär lösningen ofta problem. Gehl (2010) är tydlig med att fotgängare nästan alltid väljer den snabbaste vägen till sitt mål, vilket dessa vägar ofta inte kunde erbjuda. Separeringen bidrog också ofta till problem med säkerhet och trygghet under morgon- och kvällstid (Gehl 2010). Kommunen visar att det finns en plan för hur det är tänkt att skapa ökad trygghet och säkerhet för cyklister men strategin kommunen lägger fram står i kontrast med det Gehl skriver då separering av trafikslag enligt Gehl fungerar i teorin men inte alltid i verkligheten eftersom fotgängare tenderar att ta den kortaste vägen och för att helt separerade trafikslag kan leda till otrygghet. Påverkan som separeringen kommer ha beror på om kommunen i sin utformning väljer att separera trafikslagen helt eller delvis.

För att skapa en stad som känns säker och trygg skriver Gehl framförallt om två ledande faktorer där den ena är belysning längs stråk och den andra att ha många människor som befolkar gatorna. Gehl (2010) hävdar att belysning är en avgörande faktor när mörkret lägger sig. Främst handlar det om belysning längs stråk, som lyser upp människor och ansikten, tillsammans med fasadbelysning, som stärker känslan av säkerhet vid vistelse utomhus på kvällen. Belysning bidrar även till en mer inbjudande känsla för folk vilket gör att fler vågar röra sig ute på kvällen. Detta leder till den andra faktorn Gehl nämner vilket är att befolka gatorna i staden. Genom att skapa inbjudande gatumiljöer med hjälp av belysning kommer fler att vistas på gatorna vilket i sin tur kommer leda till en säkrare känsla då gator och torg inte ligger öde. Liv i form av människor på gatorna leder till säkrare städer och säkrare städer leder till att fler vågar röra sig ute. Det blir en positiv spiral (Gehl 2010). Både Gehl och kommunen beskriver vikten av bra belysning i syfte att skapa trygghet och stärka känslan av säkerhet på kvällen. Gehl tar det dock steget längre genom att med sin teori om människocentrerad stadsplanering belysa att fler människor i staden skapar en naturlig övervakning vilket ökar känslan av trygghet och att utformningen kan vara en lösning till problemet.

Investeringen som krävs för gång- och cykeltrafik är något som Gehl (2010) ser som en relativt låg kostnad när den jämförs med fördelarna som den ger. Ett välinvesterat gång- och cykelnät ökar rörligheten för en väldigt stor del av populationen då ung som gammal kan bruka vägnätet. Kommunen verkar dock se en ökad kostnad som problematiskt och har därför en annan infallsvinkel än Gehl på en sådan investering.

Gehl (2010) ser på separering mellan cykelnätet och bilvägarna som en viktig del i att bjuda in människor att cykla. Precis som kommunen tar Gehl upp separering med hjälp av trottoarkanter och körfält. Däremot tar Gehl också upp ett exempel på cykelvägar kallat "Copenhagen style bicycle lanes" där vägarna är designade så att parkerade bilar skyddar cyklister genom att vara parkerade mellan bil- och cykelväg vilket är en strategi kommunen inte nämner i sin Handlingsplan. Gehls exempel är en utvecklad separeringsmetod och tyder på att kommunen skulle kunna göra ännu säkrare separeringar mellan bilar och cyklister när det kommer till faktiskt och upplevd trygghet.

Gehl beskriver hur snöröjning är ett annat sätt att skapa bekvämlighet och säkerhet för både fotgängare och cyklister året om. Han menar på att snöröjning bör ske på gång- och cykelvägarna före bilvägarna för att uppmuntra till stadsliv oavsett årstid. Åtgärder vid snöfall och halka är väsentligt för att beakta den mänskliga dimensionen, då fotgängare och cyklister löper större risk för skada

under dessa förhållanden än vad bilister gör, då bilisterna tenderar att vara mer försiktiga under vinterförhållanden. Gehl menar alltså att en god stad ska erbjuda transport till fots året om (Gehl 2010). Denna prioritering liknar det Uppsala kommun skriver i Handlingsplanen om hur cykelnätet ska prioriteras före bilvägarna för att ge cyklister möjlighet att bruka cykelvägnätet året om.

En annan lösning för en säkrare stad enligt kommunen är bra sikt och belysning vid hållplatser, längs fasader och längs gång- och cykelvägar. Förutom upplevd trygghet handlar det för kommunen om att upptäcka personer och trafik tidigare. Detta är något även Gehl förespråkar då bra belysning på kvällen inte bara skapar en miljö som upplevs trygg genom bra sikt, men även bjuder in människor att vistas i staden på kvällstid. Förutom att med hjälp av ljuset faktiskt se vägar och människors ansikten fördjupar Gehl belysningens relevans genom argumentet, att befolka gator. Genom att ha belysning längs gator och fasader befolkas staden kvällstid och det skapas en slags naturlig övervakning som får människor att känna sig trygga vilket leder till att ännu fler vistas ute.

En sista viktig aspekt för ett attraktivt cykelvägnät året om är både enligt Gehl och kommunen att cykelnätet underhålls alla årstider. Kommunens tydliga strategi om snöröjningen och saltning av prioriterade cykelnät för barmarksunderlag och säkert cykelföre under vintertid stämmer överens med Gehls tanke om stadsliv oavsett årstid. Kommunen och Gehl har dock olika ekonomiska synsätt när det kommer till underhåll av cykelvägar. Kommunen ser underhållet som en ökad kostnad som måste beaktas i verksamhetsplaneringen medan Gehl ser detta som en framtida investering i hållbara transportmedel. Intressant är att kommunen ser underhåll av cykelvägar som en kostnad då man kan argumentera för att det är mycket billigare att underhålla cykelvägar än bilvägar då trafiken är både tyngre och intensivare på bilvägar vilket ökar slitaget avsevärt.

Sammanfattningsvis visar resultatet att Uppsala kommun har ett stort fokus på fotgängare, speciellt i innerstaden, något som är centralt i Gehl teori om människocentrerad stadsplanering. I stadens centrala delar ser kommunen gärna att trafiken sker på fotgängarnas villkor vilket som nämnt tidigare stämmer väl överens med Gehls teori om en livlig stad i mänsklig skala. För att minimera konflikter i trafiken utanför centrala Uppsala presenterar kommunen trafikseparering som en strategi. Att separera alla trafikslag är något Gehl (2010) menar kan fungera, men han belyser även risker vid trafikseparering till skillnad från kommunen. Risker finns enligt Gehl att trafikseparering får motsatt effekt då fotgängare tenderar att gena och ta den kortaste vägen vilket kan skapa nya problem, något kommunen inte tar upp i dokumenten.

5.5 Kommunens strategier för en livlig stad med möten och interaktion

Det sista temat som behandlas i resultatet är "Den livliga staden". Den livliga staden skapas enligt Gehl (2010) när fler människor bjuds in att gå, cykla och vistas i stadens offentliga rum. Staden ska bjuda in till sociala möten och aktiviteter med variation i utformning och tillgänglighet för alla. Misslyckas staden att få folk att röra sig och stanna på platser skapas istället tomta och öde stadsrum vilket leder till en livlös stad (Gehl 2010).

Kommunen benämner, i Innerstadsstrategin (2016), staden som en viktig arena för människor som möts och utbyter tankar men identifierar ingen gräns för var innerstaden börjar eller slutar. Utvecklingen av tankar och idéer sträcker sig långt bak i stadens historia och har varit avgörande för stadens utveckling och identitet. Med två universitet finns goda förutsättningar att dra till sig människor som vill vara med att delta och driva utvecklingen. För att kunna erbjuda många olika människor en attraktiv miljö krävs en mångfacetterad stad där en mängd olika behov och intressen kan tillgodoses. För att skapa en sådan miljö krävs god tillgång och närhet till gemensamma mötesplatser. Det är de fysiska mötena människor emellan som skapar relationer, bygger tillit och utvecklar idéer (Uppsala kommun 2016).

För att uppnå stadsliv så behövs möten mellan individer i det offentliga rummet och för att åstadkomma detta är en förutsättning att det finns tillgång till ytor för vistelse men även kommunikationer till dessa områden. Att skapa en attraktiv innerstad innebär alltså att det finns goda förutsättningar för gående som sedan skapar den levande staden. Större ytor för möten, fler intressanta målpunkter och platser att stanna på är några av de saker som krävs enligt kommunen. En intressant stadsmiljö förändrar upplevelsen för de gående och gör att sträckor känns kortare och bjuder dessutom in till motion och fördröjning av individer i staden (Uppsala kommun 2016)

Kommunen nämner i Innerstadsstrategin (2016) att de idag har ett flertal torg med plats för möten, handel, kultur och rekreation. Torgen i Uppsala varierar mellan både äldre torg, rika på kulturhistoria, och nyare torg med moderna formspråk. Trots variationen i utformning, storlek och ålder på torgen belyser kommunen att det finns tydliga förbättringspotential kring utnyttjandet av torgytorna då många av dem i dagsläget domineras av markparkeringar för bil. Nedprioritering av bil

behöver ske samtidigt som hållplatser för kollektivtrafiken görs större och placeras i tillgängliga lägen i anslutning till torg (Uppsala kommun 2016)

I Innerstadsstrategin (2016) skriver kommunen att parker och grönytor har en extra viktig roll som offentliga ytor då det är platserna som förmodligen används mest för lek, rekreation och allmän vistelse. Precis som vid torgen benämns vikten av att utveckla befintliga parker samt anlägga nya parker då de förutom rollen som attraktiva rekreationsplatser också utgör viktiga områden för naturliga processer och ekosystemtjänster i staden. Viktiga strategier för att försöka locka besökare till parkerna är för kommunen att ha hög tillgänglighet för alla åldrar och förmågor. Det är också viktigt med en bra kontinuitet och anslutning till viktiga punkter i staden samt att parkerna har en stark koppling till gång- och cykelstråk (Uppsala kommun 2016)

Innerstadsstrategin (2016) påpekar även vikten av att ha en attraktiv och intressant karaktär i staden där olika former av konst ska kunna få plats i det offentliga rummet. Kvaliteten på arkitekturen i innerstaden måste vara bäst möjlig, där bottenvåningarna har en särskilt viktig stor roll för stadslivet då det är de som främst upplevs av stadens brukare. Kommunen belyser vikten av levande, varierande bottenvåningar med god arkitektur som förutsättningar för stadslivet i Uppsala. Det handlar om att utformningen av byggnaderna i ögonhöjd ska vara av hög kvalitet med ett högt utbud av varierande verksamheter. Idag utgörs bottenvåningarna i centrala staden till störst del av caféer, butiker och restauranger men andra verksamheter som skolor och kultur drar också många besökare. Entréer ska vara riktade in mot gator och torg för att bidra med liv och rörelse i stadsrummen. Kommunen skriver även om hur enformiga miljöer med byggnader utan verksamheter och variation kan uppfattas som otrygga miljöer och ser ett utvecklingsbehov av handeln i stadens bottenvåningar. Detta passar extra bra i ny bebyggelse vilket innebär att sådan bör utformas så att bottenvåningarna passar för butiksnäring. Innan butiker hunnit etablera sig kan de nedersta våningarna användas som kontor, föreningslokaler eller liknande (Uppsala kommun 2016)

5.6 Gehls livliga stad

Gehl menar att målet om en levande stad också är början på ett holistiskt tankesätt i stadsplanering. Med citatet:

While the inviting, lively city can be a goal in itself, it is also the starting point for holistic city planning that encompasses the vital qualities that make a city safe, sustainable and healthy (Gehl 2010:63)

beskriver Gehl hur en livlig stad bidrar till alla faktorer för en hållbar stad. Som nämnt tidigare i föregående tema och som kommunen också skriver bidrar fler människor på gatorna med en känsla av trygghet genom allmän social övervakning. Kommunens strategi om att ha entréer utåt visar att de förstår innebörden av befolkade gator och precis som kommunen rekommenderar Gehl att ha många dörrar ut mot gatan samt att ha caféer, butiker och restauranger längs bottenplanen. Många dörrar längs kommersiella gator skapar optimala förutsättningar för köpare och säljare att interagera med varandra och skapar även en nyfikenhet för de som rör sig på gatan. Planerar man för en livligare stad med inbjudande bottenvåningar kommer fler att ta sig ut till fots eller cykel. Detta kommer i sin tur leda till en mer hälsosam och hållbar stad eftersom fler människor rör sig utomhus och väljer bort bilen då miljön är attraktiv att promenera i. Gehl menar alltså att det är bra att ha mål om levande bottenvåningar då det indirekt påverkar hela stadens hälsa och hållbarhet (Gehl 2010)

En studie som Gehl gjort och skriver om i boken *Soft Edges in Residential Streets* (1986) visar på att aktiviteter som gör att folk stannar på en plats står för 89% av stadslivet, så för att offentliga rum, torg och parker ska vara livliga behöver det finnas möjlighet att stanna. Aktiviteterna kan delas upp i nödvändiga och valfria aktiviteter. Kvalitativa satsningar tenderar att främja de valfria aktiviteterna som i sin tur kan agera mått för hur attraktivt stadsrummet är (Gehl 1986). Kommunens strategier för att uppnå goda kvalitativa ytor är lite diffus och strategierna fokuserar främst på tillgängligheten till dessa ytor. Bra kommunikationer till torg och parker är något Gehl (2010) ser som en nödvändighet för att öka tillgängligheten till gemensamma ytor, men de valfria aktiviteterna är essentiella för stadslivet. Kommunen är alltså inte så konkreta när det gäller att skapa incitament för att få folk att faktiskt stanna på dessa platser. Därmed kan det finnas svagheter i strategierna riktade med fokus på de valfria funktionerna som skapar stadsliv.

Gehl (2010) berättar om hur stadsplanerare ofta tenderar att planera för stora och utspridda offentliga ytor utan att tänka på naturliga sekvenser i staden och vilken funktion ytorna kommer att fylla. I de flesta fall resulterar det i för många kvadratmeter och ytor som är för stora för för få människor. Det är även viktigt att ha bra kontinuitet mellan torg och grönytor, exempelvis genom stråk som bjuder in folk till att uppleva staden samtidigt som det är ett effektivt, säkert och grönt alternativ för cyklister. Kommunen är medveten om bristerna och utvecklingspotentialen kring torg och parker och vill liksom Gehl nedprioritera bilens plats i staden och placera hållplatser för kollektivtrafik i anslutning till torg. Även

detta är ett exempel på hur kommunen endast utvecklar nödvändiga aktiviteter och inte valfria.

Sammanfattningsvis visar resultatet från det här temat att både kommunen och Gehl antyder att en levande stad skapas genom att bjuda in människor att gå, cykla och vistas i offentliga rum. De båda lägger stor vikt vid att bottenvåningar i gatuplan ska bestå av kommersiella verksamheter för att skapa varierande intressanta miljöer som bjuder in till sociala interaktioner, istället för monotona fasader som riskerar att skapa otrygga och ödsliga gator. Att kommunen lägger vikt vid att skapa mötesplatser i staden där behov och intressen kan tillgodoses och är tillgängliga för alla stämmer överens med Gehl studie om att 89% av stadslivet utgörs av valfria aktiviteter. Kommunen har dock inga konkreta förslag i Innerstadsstrategin för att tydliggöra hur de ska få folk att stanna på en plats men planerar utveckla torg, parker och andra offentliga ytor.

6. Diskussion: En otydlig gräns

I följande avsnitt sammanfattas och diskuteras först resultaten i föregående del och sedan presenteras metodkritik och en slutsats dras utifrån resultatet och diskussionen. Sist presenteras underlag för vad framtida forskning skulle kunna studera.

Syftet med denna studie var att undersöka huruvida stadsplaneringen i Uppsala utgår från ett bilcentrerat eller fotgängare- och cykelvänligt perspektiv samt hur kommunens strategier för gång och cykeltrafik överensstämmer med Jan Gehls teori om människocentrerad stadsplanering. Arbetet identifierade strategier från Uppsala kommuns dokument kring cykeltrafik och innerstaden och jämförde sedan dessa med Jan Gehls teori om människocentrerad stadsplanering från boken *Cities for people* (2010).

I kommunens Innerstadsstrategi och Handlingsplan identifierades som sagt strategier från kommunen som sedan kategoriserades in i tre olika teman baserade på Jan Gehls tre "städer", den hållbara, den säkra och den livliga staden. Kommunens Innerstadsstrategi visade sig ha ett bredare fokusområde än Handlingsplanen och innefattade fotgängare, cyklisterna och bilister och var därmed mer generell när det gäller stadsplanering, medan Handlingsplanen enbart behandlade cykeln som transportmedel vilket gjorde den mer nischad. Från Innerstadsstrategin hamnade övervägande mängd strategier från kommunen under temat "Den livliga staden" i resultatet, men några strategier finns även representerade i den säkra respektive hållbara staden. Detta visar på ett brett fokus att skapa en livlig stad med ett holistiskt tankesätt där alla delar i staden spelar in för att skapa en livlig stad i mänsklig skala.

Något intressant att lyfta med Uppsalas Innerstadsstrategi där många av Gehls tankar kring stadsplanering presenteras är att kommunen skriver att de inte har satt någon specifik avgränsning för var innerstaden börjar eller slutar. Detta ger kommunen möjlighet att inkludera eller exkludera områden utanför stadskärnan i Innerstadsstrategin. Det här innebär att områden långt utanför kommunens avgränsning skulle kunna räknas in i området och därmed få mer fokus på mänsklig skala, men även att kommunen kan låta bli att inkludera områden utanför avgränsningen. Eftersom kommunen i Innerstadsstrategin har ett tydligt fokus på att planera utifrån den mänskliga skalan kan det bli svårt att avgöra hur viktig kommunen egentligen tycker den mänskliga skalan är när strategierna som presenteras inte har en faktisk avgränsning. I mindre områden kan människan tänkas få lägre intresse i planeringen och större områden utanför innerstaden kan komma att planeras huvudsakligen ur ett trafikperspektiv utan fokus på den

mänskliga skalan. Det finns därmed en risk att inget av det som står i Innerstadsstrategierna är relevant för vissa stadsdelar utanför avgränsningen och att kommunen inte vill ha samma typ av stad längre ut i kanterna. Möjligt är att de vill att folk ska fortsätta röra sig in i stadskärnan för att få ett rikt stadsliv där.

Den vaga gränsdragningen för innerstaden skulle kunna bero på att kommunen vill ha möjlighet att planera staden med olika fokus. Därmed kan gränsdragningen användas som en strategi i sig för att själva kunna välja var den mänskliga skalan ska vara i fokus. Detta kan ses som en gardering för att inte behöva planera för människan i hela kommunen men å andra sidan kan det vara svårt att sätta en specifik gräns för var innerstaden börjar och slutar i en konstant växande stad. Det skulle kunna bero på att man vill behålla liv i centrala Uppsala och för att motverka att det blir för många stora ytor till för få människor som Gehl (2010) beskriver som ett vanligt problem i modern stadsplanering. En till möjlig anledning till den vaga gränsen kan vara att det inte finns tillräckligt med ekonomiska medel för att göra en sådan omställning i hela staden och att vinstintresset är alldeles för lågt, något som Gehls teori inte har särskilt stort fokus på och som skulle kunna belysas mer. Ambitiösa strategier kräver även långsiktig investering och uppföljning för att säkerställa att det förverkligas i praktiken men varken Gehl eller kommunen har några tankar kring hur uppföljning av hur dessa strategier ska ske.

Mellan fotgängare och cyklister finns det en tydlig skillnad i kommunens prioritering mellan dessa två trafikslag. Det dokument som behandlar fotgängare på den lägsta skalan är Innerstadsstrategin och i jämförelse med Handlingsplanen så finns det två nivåer till i hierarkin av cykelplanering. Kommunen har totalt fyra olika dokument som behandlar cykeltrafik i Uppsala. Det här är ett tecken på att cykeltrafiken uppmärksammas mer och har en tyngre roll i samhället med större ekonomiska medel. Det går också att ifrågasätta hur mycket kommunen bryr sig om den mänskliga skalan när fotgängare, som enligt både Gehl och kommunen har den mest betydande rollen i en levande stad, inte ens har styrdokument som talar för konkreta mål och åtgärder. För att tydliggöra detta ännu mer så mäter kommunen antalet cyklister i staden med ändamålet att förbättra infrastrukturen (Uppsala kommun 2023). Någon motsvarighet för att mäta antalet fotgängare finns inte vilket tyder på bristande initiativ från kommunen när det kommer till att främja fotgängarnas hållbarhet, säkerhet och förmåga att bidra till stadsliv.

Handlingsplanen visade sig vara lite annorlunda strukturerad och hanterade till skillnad från Innerstadsstrategin mestadels frågor kring attraktivitet, framkomlighet och tillgänglighet. Fokuset ligger på att skapa ett effektivt, hållbart och säkert cykelnät för att öka mängden cyklister. I Handlingsplanen

identifierades inget fokus på att skapa en stad med upplevelser och sociala interaktioner vilket är motsatsen till Innerstadsstrategins syfte och till viss del Jan Gehls tankar om cykeln som en integrerad del av staden i mänsklig skala med möjlighet till upplevelser i lägre hastigheter. Kommunens höga fokus på snabba cykelvägar gör att de tappar upplevelsen av omgivningen vid cykling, men samtidigt går det att argumentera för att det är just genom ett attraktivt cykelnät fler kommer börja cykla vilket leder till en stad med mer liv i mänsklig skala.

Utifrån Uppsala kommuns dokument Innerstadsstrategi och Handlingsplan så är det svårt att avgöra hur planeringen av utformningen går till och i vilken turordning som planeringen sker i. Gehl (2010) förklarar att det finns rationella förklaringar till varför planering ofta startar från ovan i många fall. Det handlar ofta om hur prioriteringen är lagd. Först kommer stadsbilden, sen byggnaderna och sist livet i mellan. Ifall majoriteten av planeringen sker top-down så hävdar Gehl att det är svårt att få ett gott stadsliv och om stadslivet endast får den ytan som blir över när resterande planering är klar. Det här menar han är ett vanligt problem i nya stadsdelar och i städer som utvecklas (Gehl 2010). Detta kan innebära att vi fortfarande är i ett planeringsskede där bostadshus och sociala rum går före det viktigaste enligt Gehl - människan. Anledningen till att det ser ut på det här viset är för att det första steget i svensk stadsplanering som är juridiskt bindande är detaljplanen. Den här planen tas fram först när någon vill bygga ut eller ändra på markanvändningen och Uppsala kommun (2024) menar att initiativet oftast kommer från en exploatör eller markägare och styrningen sker sedan av politiker eller av kommunen. Även om detaljplanering har inslag av element där planeringen får lokala perspektiv, så sker ändå beslut generellt på högre nivå.

Som nämndes i inledningen delar Gehl in staden i fyra olika städer vilka är den hållbara, säkra, livliga och hälsosamma staden. I resultatet har den hälsosamma staden valts att inte tas upp som ett eget tema. Anledningen att "Den hälsosamma staden" inte är ett eget tema i resultatet är för att det saknas material och prioritering inom området, kommunens dokument har inte några direkta strategier för att öka folkhälsan. Dokumenten nämner folkhälsan på några ställen men då som bieffekt av deras andra strategier snarare än något som kommunen specifikt väljer att arbeta med.

Även om folkhälsan är något som blir bättre med gångvänliga städer, vilket är något Smith et al. (2008) tar upp, förstås folkhälsan inte som den ledande anledningen till kommunens utformning av strategier. WHO (2018) och Sundström et al. (2018) belyser vikten av att få fler människor att röra sig i städer för att minska sjukdomar vilket har flera fördelar för stadens folkhälsa och

ekonomi. Det här tyder på att kommunens strategier inte är planerade utefter specifikt den hälsosamma staden men eftersom det ändå nämns visar kommunen att de förstår strategiernas eventuella inverkan på hälsan.

Även om kommunen arbetar med strategier för att öka gång- och cykelvänlighet så skriver Smith i sin forskning att äldre bostadsområden ofta är mer gångvänliga än nyare (Smith et al. 2008). Det här i forskningen i kombination med ökat ägande av bil enligt (Eurostat 2023) tyder på en riktning i stadsplaneringen som är allt mer bilvänlig. Det här kan leda till att staden utvecklar färre mötesplatser och mindre social interaktion, vilket är motsatsen mot vad människocentrerad stadsplanering innebär. För att vända en sådan trend kan det vara så att strategierna behöver stöd av ytterligare styrmedel för att verka mer effektivt med ökad investering och ett paradigmskifte som Loo (2021) förespråkar där planeringsmaterial för gång och cykel får mer plats. Kommuner skulle även kunna ta lärdom från studier likt den Smith et al. gjorde som visar att äldre bostadsområden där bilen fyller mindre funktion är bättre för gångvänligheten och försöka applicera denna utformning i moderna sammanhang.

Allt detta som kommunen och Gehl vill åstadkomma kan dock enligt Varga et al. (2016) vara svårt att uppnå då han i sin forskning påvisar att ju längre distans vi färdas desto fortare färdas vi. I samband med att städer växer både på storleken och i densitet så kan kommunens och Gehls synsätt på gång- och cykeltrafik eventuellt inte ses som fulländat. Större städer kommer innebära att människor behöver färdas längre sträckor vilket enligt Varga et al. (2016) betyder att det kommer gå fortare. Gehls och kommunens fokus på gång och cykel kan därmed vara för långsamma färdmedel för den allt större staden och ändå missa mänskliga behov. Dock betyder detta också att för större städer ställs högre krav på att nödvändig infrastruktur finns nära till hands i staden som Boverket tar upp i Rätt Tätt (2016). Om man trots storleken på staden ska motverka att människor behöver resa längre sträckor måste det finnas närhet till exempelvis arbete, verksamhet och park.

6.1 Fallstudiens begränsningar och metodkritik

Forskning baserad på fallstudier har ett begränsat perspektiv eftersom den per definition endast behandlar ett litet antal fall av ett generellt fenomen. En studie med tvärfall hade gett ett mer representativt resultat, då fenomenet testas på ett större spektrum. Fördelen med fallstudien blir dock den interna giltigheten som innebär att resultatet i denna typ av studie troligtvis stämmer mer överens med verkligheten men på bekostnad av extern giltighet som hade gett högre generaliserbarhet (Gerring 2007).

Den kvalitativa fallstudien riskerar att hamna inom riskområdet för subjektivitet. Förförståelse innebär att verkligheten inte endast uppfattas genom sinnen. Hela tiden tolkas det material som förefaller vara sinnesintryck (Thurén 2008). För att undvika subjektivitet kommer ett växelspel mellan förförståelse och erfarenhet fortgå under arbetets gång, något som Thurén (2008) kallar en "hermeneutisk cirkel". Därmed kommer revidering av förförståelsen ske med hjälp av erfarenhet. Med detta sagt kommer arbetet fortfarande bli påverkat av viss subjektivitet då utbildningen till landskapsarkitekter skapar en viss förförståelse kring ämnet, men den kommer minimeras genom konstant revidering av materialet.

En fallstudie kan vara svår att replikera och Vetenskapsrådet (2020) belyser detta med citatet: "Till fallstudiens begränsningar hör dock att resultaten den påvisar inte är generaliserbara till andra situationer och sammanhang eller representativa för den underliggande populationen." och hävdar därmed att om en fallstudie ska replikeras så är kanske inte resultaten direkt överförbara till andra kontexter. För att skapa tillförlitlighet har vi därmed valt att använda oss av kommunalt dokumenterat material och undvika platsbesök för att minimera forskarens subjektiva uppfattning av platsen.

Studien använder endast två dokument från kommunens sida. Det finns dock flera dokument från kommunen som behandlar både fotgängare och cyklister. De olika dokumenten är på olika nivåer i hierarkin där Innerstadsstrategin är mer översiktlig och Handlingsplanen mer konkret. De olika nivåerna kan också göra det svårt att tolka och jämföra materialet mellan dessa dokument vilket kan vara en svaghet i studien. Det här innebär också att studien kan missa värdefull information som finns i andra dokument men då omfattningen på materialet ska vara rimligt för en kandidat valdes de två dokument som tordes bidra med relevanta resultat till studien.

Det är viktigt att förstå att arbetet till stor del baseras på Gehls teorier om människocentrerad stadsplanering och att även detta perspektiv inte är ett fulländat sätt att förstå stadsplanering på. Därför kan det vara viktigt att undersöka flera dimensioner som Gehl inte behandlar för att fylla ut de luckor som kan finnas i arbetet som till exempel ekonomiska faktorer. Det kan även vara värdefullt att jämföra de dimensioner som Gehl behandlar med andra etablerade teorier för att få en så fullständig förståelse till stadsplaneringen som möjligt och undvika vinkling och förståelse genom endast en teori.

Gehls teori är en västerländsk stadsplaneringsteori vilket gör det möjligt att argumentera för att teorin inte blir applicerbar i alla städer runt om i världen.

Vanessa Watson (2016) problematiserar i artikeln *Shifting Approaches to Planning Theory: Global North and South* hur förutsättningarna när det kommer till ekonomi, politik och kultur är olika i Global Norr och Global Syd vilket gör att Gehl människocentrerade stadsplanering inte alltid är applicerbar eller relevant i alla urbana miljöer runt om i världen. Vidare argumenterar Buji et al. (2009) hur synen på en bra, attraktiv miljö skiljer sig mellan människor vilket gör att det inte går att ha en generell planeringsteori då lokala förutsättningar och åsikter varierar. Därför kan återigen Gehls teori inte svara på alla behov och lokala värderingar och åsikter behövs tas hänsyn till för att skapa ett gott stadsrum. Hur utformningen av urbana miljöer ska se ut går alltså inte att bestämma utifrån en enstaka teori.

6.2 Slutsats: Liknande åsikter

Kommunen har en tydlig vision om att planera staden ur ett människocentrerat perspektiv. Innerstadsstrategin och Handlingsplanen visade sig dock ha olika fokusområden även om båda indirekt eller direkt leder till en människocentrerad stad utifrån Gehls teori. Innerstadsstrategin hade ett större fokus på stadens upplevelser och interaktioner där bottenvåningar, centrumverksamhet och offentliga ytor stod i fokus. Det här stimulerar de valfria aktiviteterna som både Gehl och kommunen anser är väldigt viktiga för att få folk att stanna på platsen och bidra till stadslivet men konkretisering saknas. Handlingsplanen däremot hade ett fokus på hållbarhet och säkerhet där man ville uppnå ett högre antal cyklister och se till att färre olyckor sker. Kommunens strategier har tydliga likheter med Gehls teori, även om vissa skillnader fanns och Gehl på sina ställen fördjupade sina tankar och argument i flera steg än kommunen. Likheter var extra tydliga i Innerstadsstrategin där kommunens fokus klart och tydligt ligger på den mänskliga skalan.

Arbetet bidrar med kunskap och insikt i hur strategier för en etablerad cykelstad är formulerade och hur de förhåller sig till en teori om människocentrerad stadsplanering där fotgängare och cyklister ses som grunden till en god stad. Således kan vi med uppsatsen förstå hur Uppsala går till väga för att nå sina mål om att vara en bra stad för människan.

Denna undersökning av Uppsala kommuns strategier utifrån Jan Gehls teori om människocentrerad stadsplanering är relativt översiktlig. Detta är för att göra det möjligt att redogöra för hur kommunens strategier överensstämmer med Gehls teori. Även fast studien presenterar vilka strategier som finns för gång- och cykeltrafik och hur fokuserade det är på människocentrerad stadsplanering, så är det fortfarande viktigt att ta reda på hur implementeringen ser ut i praktiken.

Därmed kommer nästa avsnitt presentera vilken framtida forskning som kommer vara relevant för att bygga vidare på en stadsplanering med människan i fokus.

6.3 Framtida forskning: Strategierna i praktiken

För framtida forskning hade det varit intressant att se hur strategierna för gång- och cykeltrafik faktiskt fungerar i praktiken. Det här hade bidragit med förståelse för om det är en metod som har inverkan på hur resultatet av stadsplaneringen blir och om åtgärder och intentioner leder till ett önskat resultat. Det här kan i sin tur svara på om det finns hinder som försvårar arbetet med strategierna eller om andra fokus kan ta vid.

En möjlig inriktning för forskningen skulle kunna vara ett nedslag i en specifik detaljplan där implementering av strategierna ska ha skett och en äldre stadsdel där dessa inte implementerats. Det här skulle kunna svara på om strategierna påverka människors beteendemönster och val av transportmedel och om samtida planering går i Gehls riktning med fokus på människan.

11345

Referenser

- Albin, M., Eriksson, C., Georgelis, A., Gruzieva, O., Löhmus Sundström, M., Pershagen, G. (2018) Människors hälsa i växande städer. <https://ki.se/media/261934/download>
- Boverket (2016). Rätt tätt – en idéskrift om förtätning av städer och orter. Karlskrona: Boverket. <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2016/ratt-tatt-en-ideskraft-om-fortatning-av-stader-orter.pdf>
- Buijs, A.E., Elands, B.H.M. & Langers, F. (2009). No wilderness for immigrants: Cultural differences in images of nature and landscape preferences. *Landscape and Urban Planning*, 91(3), 113–123.
- Clarke, V. & Braun, V. (2017) Thematic analysis, *The Journal of Positive Psychology*, 12(3), pp. 297–298. <https://doi.org/10.1080/17439760.2016.1262613>
- Eurostat (2023) Number of cars per inhabitant increased in 2021. <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20230530-1>
- Gehl, J. 2010. *Cities for People*. Washington, DC: Island Press. https://umranica.wikido.xyz/repo/7/75/Cities_For_People_-_Jan_Gehl.pdf
- Gehl, J. (1986). Soft edges in residential streets, *Scandinavian Housing and Planning Research*, 3(2), pp. 89–102. <https://doi.org/10.1080/02815738608730092>
- Gerring, J. (2007). *Case Study Research Principles and Practices (1)* New York: Cambridge university press
- Globalamålen.se (2024). Mål 11 – Hållbara städer och samhällen. <https://globalamalen.se/om-globala-malen/mal-11-hallbara-stader-och-samhallen/>
- Loo P.Y Becky (2021). Walking towards a happy city. *Journal of Transport Geography*. 93, 103078. https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692321001319?ref=pdf_download&fr=RR-9&rr=913d6f476b0b992c
- Nationella Trafiksäkerhetsförbundet (NTF). (u.å.). Kapitel 2. Elcykel. <https://ntf.se/bibliotek/informationspaket/for-aldre/kapitel-2-elcykel/>
- Naturskyddsforeningen (2010) KORTA BILRESOR https://stockholms-lan.naturskyddsforeningen.se/wp-content/uploads/sites/26/2013/11/Korta_bilresor_-_webb.pdf
- Naturvårdsverket (2023) Smart och hållbar mobilitet. <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomställningen/omraden/klimatet-och-transporterna/smart-och-hallbar-mobilitet/>
- Smith, K.R., Brown, B.B., Yamada, I., Kowaleski-Jones, L., Zick, K.D. & Fan, J.X. (2008). Walkability and Body Mass Index: Density, Design, and New Diversity Measures. *American Journal of Preventive Medicine*, 35(3), pp. 237–244. https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S074937970800514X?ref=pdf_download&fr=RR-2&rr=917edb353a82993e
- Thurén, T. (2008). *Vetenskapsteori för nybörjare*. Upplaga 2:2. Liber AB.

- Trafikverket för Nationella cykelrådet (2024). Nationellt cykelbokslut 2023.
Publikationsnummer: 2024:120. ISBN 978-91-8045-337-0. Trafikverket.
<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1895596/FULLTEXT01.pdf>
- Uppsala kommun (2016). Uppsalas Innerstadsstrategi.
<https://www.uppsala.se/contentassets/389166b720314347aabf052b8c37066a/uppsalas-innerstadsstrategi.pdf>
- Uppsala kommun (2017). Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik.
<https://www.uppsala.se/contentassets/33837fb9c94849598d9566069c3a5f33/handlingsplan-cykeltrafik-.pdf>
- Uppsala kommun (2023). Cyklister räknas.
<https://www.uppsala.se/kommun-och-politik/sa-arbetar-vi-med-olika-amnen/cykel/cyklister-raknas/>
- Uppsala kommun. (2024). Så tas en detaljplan fram. <https://www.uppsala.se/bygga-och-bo/samhallsbyggnad-och-planering/detaljplaner-program-och-omradesbestammelser/sa-tas-en-detaljplan-fram/>
- Varga, L., Kovács, A., Tóth, G., Papp, I., Néda, Z. (2016) Further We Travel the Faster We Go.
<https://journals.plos.org/plosone/article/file?id=10.1371/journal.pone.0148913&type=printable>
- Vetenskapsrådet (2020). Metoder för att analysera samverkan och samhällspåverkan.
Stockholm: Vetenskapsrådet.
- Watson, V. (2016). Shifting Approaches to Planning Theory: Global North and South.
UrbanPlanning, 1(4), 32–41
- WHO – Health and Sustainable Transport (2018)
<https://www.who.int/teams/environment-climate-change-and-health/healthy-urban-environments/transport/strategies>

Publicering och arkivering

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU kan publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver i sådana fall godkänna publiceringen. I samband med att du godkänner publicering kommer SLU även att behandla dina personuppgifter (namn) för att göra arbetet sökbart på internet. Du kan närsomhelst återkalla ditt godkännande genom att kontakta biblioteket.

Även om du väljer att inte publicera arbetet eller återkallar ditt godkännande så kommer det arkiveras digitalt enligt arkivlagstiftningen.

Du hittar länkar till SLU:s publiceringsavtal och SLU:s behandling av personuppgifter och dina rättigheter på den här sidan:

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

☒ JA, jag, Alexander Lund Hagberg har läst och godkänner avtalet för publicering samt den personuppgiftsbehandling som sker i samband med detta

☒ JA, jag, William Palmér har läst och godkänner avtalet för publicering samt den personuppgiftsbehandling som sker i samband med detta

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