



Grönare gaturum i den framtida staden

– Tre Horisonter för en hållbar omställning.

Greener streetscapes in the future city – Three Horizons for a sustainable transformation.

Fabian Månsson & Mattias Nyman

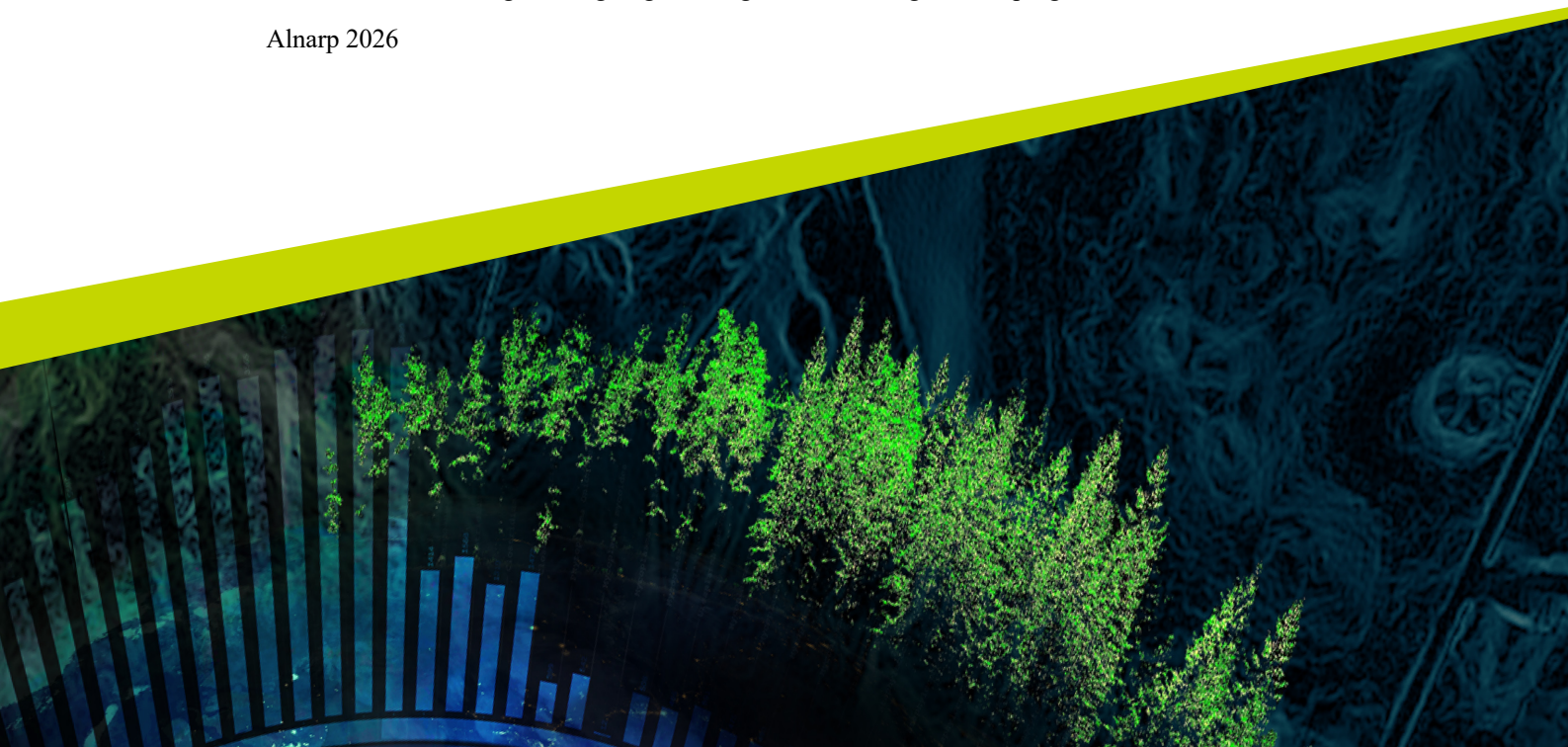
Självständigt arbete • 30 hp

Sveriges lantbruksuniversitet, SLU

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning - masterprogram

Alnarp 2026



Grönare gaturum i den framtida staden – Tre Horisonter för en hållbar omställning.

Greener streetscapes in the future city – Three Horizons for a sustainable transformation.

Fabian Månsson & Mattias Nyman

Handledare: Nina Vogel, Sveriges lantbruksuniversitet, landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Examinator: Karl Lövrje, Sveriges lantbruksuniversitet, landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Bitr. examinator: Lisa Norfall, Sveriges lantbruksuniversitet, landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 30 hp
Nivå och fördjupning: A2E
Kurstitel: Independent Project in Landscape Architecture
Kurskod: EX0859
Program: Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning - masterprogram
Kursansvarig inst.: Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Utgivningsort: Alnarp
Utgivningsår: 2026
Omslagsbild: Sveriges lantbruksuniversitet

Nyckelord: gröna gaturum, grönplanering, grönstruktur, hållbar omställning, omställningsprocess

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

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. Fulltexten kommer dock i samband med att dokumentet laddas upp arkiveras digitalt.

Om ni är fler än en person som skrivit arbetet så gäller krysset för alla författare, ni behöver alltså vara överens. Läs om SLU:s publiceringsavtal här:

<https://www.slu.se/site/bibliotek/publicera-och-analysera/registrera-och-publicera/avtal-for-publicering/>.

- 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.

Förord

Uppsatsen har skrivits som ett självständigt arbete i kursen EX0849 på SLU. Vi vill med detta förord tacka alla intervjupersoner vi varit i kontakt med för spännande, intressanta, inspirerande och lärorika samtal om omställningen till grönare gaturum. Vi vill även rikta ett särskilt tack till forskningsledaren på RISE, som gav inspiration till ämnesvalet och bistod med sin kunskap under hela processen.

Vi vill även rikta ett stort tack till vår handledare Nina Vogel för den vägledning du gett oss under hela processen och de nya perspektiv vi fått under diskussionerna med dig.

Slutligen vill vi tacka varandra för ett gott samarbete och till alla lärare som hjälpt oss under åren som studenter.

Alnarp, Maj 2026

*Fabian Månsson &
Mattias Nyman*

Sammanfattning

En alltmer förtätad urban miljö och ökande klimatförändringar innebär ett växande behov av grönska i världens städer, såväl som i Sverige. Klimatanpassning, hälsa och välbefinnande kan främjas genom grönska och dess ekosystemtjänster men ytan för dess implementering minskar i takt med förtätningen. För att möjliggöra mer grönska är gaturummet en lovande entitet, mycket på grund av sin utbredning och fördelning i staden. Ett grönt gaturum är ett exempel på ett omprövat gaturum där grönska tar större plats och bilen med tiden kan fasa ut, men i dagens planering saknas strategier för att införliva visionen. Denna uppsats syftar till att bidra till hållbar stadsutveckling genom att utreda förutsättningar, utmaningar och möjligheter kopplat till en omställning till gröna gaturum som praxis i Sverige. Genom en kvalitativ kunskapsöversikt och semistrukturerade intervjuer, samt analys med hjälp av analysverktyget *Three Horizons* utreds en möjlig omställning. Planeringen av gaturum omfattar en stor mängd aktörer och uppsatsens resultat visar att dagens praxis i praktiken innebär att trafik och underjordiska ledningar premieras i gaturummet, vilket begränsar utrymmet för grönska. På kommunal nivå finns många visioner om grönska, däribland *3-30-300*, men stödet och samordningen från nationell nivå brister. Det råder svårigheter att argumentera för grönska ur ett kortsiktigt ekonomiskt perspektiv, vilket belyser behovet av pragmatism och kreativitet såväl som att det långsiktiga perspektivet får ta större plats. En politisk mobilisering kan driva en omställning men även mod och experimentering av tjänstepersoner kan bidra. Att sprida kunskap och synliggöra goda exempel på gröna gaturum kan främja en stegvis omställning, men det är beroende av mer effektiv samordning både inom och mellan kommuner. Vidare forskning kring lagstiftning, sociala effekter och konsekvenser av grönska i gaturum såväl som en nyansering av *3-30-300* skulle kunna bidra till en djupare förståelse för hur gröna gaturum kan utformas och därigenom hur en omställning kan främjas.

Abstract

An increasingly densified approach to urban planning, combined with extensive climate changes, infers a need of more greenery in cities all over the world, as well as in Sweden. Climate adaptation, health and wellbeing is promoted by greenery and its ecosystem services, but the physical space for its implementation is decreasing in line with densification processes. Streetscapes are a promising entity to facilitate more urban greenery, much to do with its spread and distribution in the city. A green streetscape is an example of a reconsidered streetscape where greenery is afforded more space and the car with time could be phased out, but there is a lack of strategy to incorporate this vision in planning today. This paper aims to contribute to sustainable urban development by investigating conditions, challenges and possibilities tied to the transformation of streetscapes into green streetscapes as custom planning practice. Through a qualitative knowledge overview and semistructured interviews, as well as analysis using the *Three Horizons* framework, a possible transformation could be explored. Streetscape planning includes a large amount of actors and the results of this paper show that planning customs of today entail that traffic and underground cables are prioritised, which limits the space for greenery. There are widespread visions of urban greenery on a municipal level, which includes 3-30-300, but there is a lack of support and coordination on a national level. Difficulties in advocating for greenery include short-term economic aspects, which highlights a requirement for pragmatism and creativity as well as a need for the long-term perspective to prevail. A transformation can be fueled by political mobilisation, but greater courage and experimentation by planning officials can also contribute. Spreading knowledge and making good examples of green streetscapes visible is a way to facilitate a gradual transformation, but that requires more efficient coordination between actors both within and between municipalities. Further research could include a greater focus on legislation, social implications of green streetscapes as well as highlighting nuances of visions such as 3-30-300. That could contribute to a deeper understanding of the design of green streetscapes and therethrough how a transformation can be fostered.

0. Begreppslista

Urban Grönska

I denna uppsats definieras urban grönska som *all form av vegetation i staden*. Urban grönska innefattar grönska såväl på marken som på byggnader (Gupta et al., 2024).

Gaturummet

Gaturummet definieras i detta arbete som hela ytan mellan fasaderna och inkluderar en rad ytor och objekt, såsom trottoarer, vägrummet, cykelbana, växtlighet, blomkrukor och gatutorg (IVL, 2024 A).

Gröna gaturum

Gröna gaturum definieras som gaturum med grönska såsom planteringar, gatuträd, rabatter, odlingar och gräsytor. Dessa är ofta placerade i gaturummets flexytor (vilket ofta innefattar ytorna mellan gångyta och körbana) men kan även finnas på närliggande fasadytor vilket inkluderar förgårdsmark, fasad och trädgårdsmark (Boverket, 2024; RISE & Spacescape, 2025; Sabbion, 2018).

Hållbar omställning

Hållbar omställning definieras som förändring av ohållbara delar av dagens system praxis för att skapa en mer hållbar utveckling (IVL, 2024 B; IVL, 2024 C). Det kan handla om att förändra organisationer i stort, människors beteenden och/eller det ekonomiska systemet. Hållbar omställning och transformation betyder att det behöver ske storskaliga förändringar i grunden för att skapa en omställning (IVL, 2021; IVL, 2024 B). I denna uppsats innefattar det både de specifika möjliggörare som kan förändra delsystem, såsom gaturummets utformning, men även den bredare transformationen av förhållandet mellan människa och natur (Hölscher et al., 2018).

1. Bakgrund	2
1.1 Förtätningens för- och nackdelar	2
1.2 Gaturummet	3
1.2.1 Gröna gaturum	4
1.3 Problematisering	7
1.4 Syfte	7
1.5 Frågeställningar.....	8
1.6 Avgränsning.....	8
2. Metodologi	9
2.1 Kvalitativ och normativ metod	9
2.2 Kunskapsöversikt.....	10
2.3 Semistrukturerade intervjuer.....	11
2.4 Analysmetod - Tre Horisonter	12
2.5 Användning av AI i arbetet.....	15
3. Teoretiskt ramverk – för en hållbar omställning.....	16
3.1 Omställningsteori och Tre Horisonter	16
3.2 Naturbaserat Tänkande – integrerad grönska i staden	19
3.3 Strategisk och samordnad organisation	20
4. Dagens förutsättningar för gröna gaturum.....	23
4.1. Dagens praxis.....	23
4.2 Visionen för gröna gaturum.....	27
4.3 Utmaningar till en omställning	30
5. Hållbar omställning till gröna gaturum som praxis	36
6. Diskussion	41
6.1 Lagar utan krav	41
6.2 Riktlinjer med trafik i fokus.....	41
6.3 Grönska som bisyssla.....	43
6.4 Ambitiösa visioner i sin linda	44
6.5 Grönska som affärsmodell	46
6.6 Politiken som möjliggörare.....	47
6.7 Tjänstepersoner som aktivister	49
7. Slutsats och vidare forskning.....	52
7.1 Vidare forskning	53
7.2 Avslutande reflektion.....	54
Referenser	55
Personlig kommunikation	66
Figur- och tabellförteckningar	67
Bilagor	68
Bilaga 1: Kunskapsöversikt	68
Bilaga 2: Intervjupersoner.....	72
Bilaga 3: Intervjuguide	73

1. Bakgrund

I detta kapitel presenteras bakgrund till förtätning, det gröna gaturummets framväxt samt problemformuleringen kopplat till dess begränsade utbredning. Även arbetets syfte, frågeställningar och avgränsning presenteras.

1.1 Förtätningens för- och nackdelar

Över hälften av alla människor på jorden lever och bor idag i städer och 2050 beräknas denna siffra stiga till cirka 75 procent av världens befolkning (FN, 2023 A). I Sverige är det en ännu större andel och 2015 rapporterades det att nästan 85 procent av Sveriges befolkning var bosatta i tätorterna (SCB, 2015). Att en större del av befolkningen bor i tätbefolkade områden har lett till att planerare behöver ta ytor i anspråk för att möjliggöra bostadsutveckling. Städer är komplexa, interaktiva och föränderliga agglomerationer av stora omfattningar och blandningar av aktörer, sociala fenomen och förutsättningar (Campbell & Zellner, 2020). Att planera och utveckla en sådan komplex varelse innebär ett behov av att hantera *Wicked problems*, det vill säga komplexa problem som präglas av oenighet, ovisshet och tvetydighet gällande såväl dess ursprung som dess egenskaper och potentiella lösningar (Campbell & Zellner, 2020).

I Sverige har ett skifte påbörjats för att främja en omställning mot en mer hållbar stadsutveckling (Boverket, 2026 A). På grund av den pågående urbaniseringen är det just städernas hållbara utveckling som kan bli mest avgörande på global skala (Cinderby et al., 2021). Sveriges största städer rapporterar underskott på bostadsmarknaden och måste ta ställning kring om staden ska växa utåt, och därmed få ett ökat bilberoende, eller förtätas för att tillgodose bostadsbehovet (Boverket, 2016; Boverket, 2025 A). Förtätning innebär att bygga på höjden och i mellanrummen i den urbana miljön och strategin används för att minska den urbana utbredningen och främja mer energieffektiva städer i samband (Samuelsson et al., 2021). Genom förtätning minskar utsläpp som kan associeras med längre distanser för arbetspendling och transport. En tätare stad kan således leda till att en större andel väljer kollektivtrafik eller aktiv transport, såsom gång- och cykling, samtidigt som det kan medföra ett större utbud av sociala möjligheter (Monteiro et al., 2024). I förlängningen bör förtätning alltså kunna bidra till en mer levande stad jämfört med om staden expanderar utåt.

Att förtäta kan innebära en kamp mellan markanvändningar, där grönska ofta hamnar i skuggan av bostadsbebyggelse. Det kan göra att grönytor och exempelvis trädkröntäckningen minskar i storlek och antal (Boverket, 2023; Haaland & van Den Bosch, 2015; McDonald et al., 2023). När grönytor i städer blir mindre och färre blir även påfrestningarna på andra grönområden större vilket beror på att fler människor samsas om samma ytor (Boverket, 2016). De urbana områdena består av en större andel hårdgjorda ytor där det tidigare genomsläppliga materialet har bytts ut, vilket beror på exploateringen och slitage (Boverket, 2023). I täta urbana områden där material ersatts med hårdgjorda ytor och har mindre vegetation blir vattenavrinningen större och mer okontrollerad (Xu et al., 2020). Det medför en risk att regn och skyfall inte tar sig ner i marken vilket kan leda till stora översvämningar, skador och föroreningar (MSB, 2022; Sabbion, 2018; Xu et al., 2020).

2024 trädde EU:s förordning om restaurering av natur i kraft. I *artikel 8* lyfts urbana ekosystem som särskilt viktiga att bevara och förordningen lyfter att senast 2030 ska det inte ske någon nettoförlust av urbana grönytor i Europa (Boverket, 2025 B). Att i städer integrera grönska av olika slag är en strategi för att åstadkomma mer hållbara städer (Ashinze et al., 2024). Det finns även forskning som visar att invånare vill ha mer grönytor i sin stad (Furchtlehner et al., 2022).

1.2 Gaturummet

Gaturummet har genom historien varit ett viktigt socialt och kulturellt såväl som ekonomiskt rum med plats för rekreation, handel och sociala möten (Rodriguez-Valencia & Ortiz-Ramirez, 2021). Allt det har kunnat äga rum i samklang med transport i många år, ända tills bilar introducerades i staden vilket förändrade den ytmässiga fördelningen av gaturummet markant. Det har lett till gaturum vars yta såväl som planering domineras av biltrafik, vilket i förlängningen har inneburit förluster av både grönytor och ekosystemtjänster (Furchtlehner et al., 2022; Rodriguez-Valencia & Ortiz-Ramirez, 2021). I genomsnitt två tredjedelar av en urban gata är dedikerade till just biltrafik och gaturum tar upp 20–30% av ytan i staden. Det har lett till att allt fler städer undersöker hur gaturummet och dess ytmässiga uppdelning kan omvärderas och omprövas för att minska fordonstrafikens dominans samt förändra normen kring vad gaturummet är till för (Furchtlehner et al., 2022; RISE & Spacescape, 2025; Rodriguez-Valencia & Ortiz-Ramirez, 2021). Det finns en stor potential för hållbarhet i gaturum gällande arbetet med grönska och att åstadkomma en mer livfull och rättvis stad (Furchtlehner et al., 2022). Framförallt kan hållbarhetsmål 3 (*god hälsa och välbefinnande*), 11 (*hållbara städer och samhällen*), 13 (*bekämpa klimatförändringarna*) och 15 (*ekosystem och*

biologisk mångfald) från FN:s Agenda 2030 rimligtvis främjas genom satsningar på gröna gaturum (FN, 2023 B). I Sverige har dock synen varit fragmenterad om gatans potential som mångfunktionella. Det kan bero på att det funnits en avsaknad kring vilka värden som gatans utformning bidrar med ekonomiskt, socialt, miljömässigt och hälsorelaterat baserat på sammanställd forskning. Även de verktyg som planerare kan använda för att beräkna och analysera gatans värde har saknats vilket lett till att gatans fulla potential inte tagits tillvara (RISE & Spacescape, 2025).

1.2.1 Gröna gaturum

Gröna gaturum är ett exempel på hur ett omprövat gaturum kan se ut och lyfts som en strategi för att infoga mer grönska i en förtätad stad med begränsat utrymme (Rodriguez-Valencia & Ortiz-Ramirez, 2021). Gaturum fungerar som små mikroklimat men även en vital del av det större urbana landskapet och dess socio-ekologiska system där såväl byggnader som gröna och sociala resurser ska fungera gemensamt (Zhang et al., 2023; Spacescape, 2022). De ekosystemtjänster som kan kopplas till gröna gaturum bidrar mängdmässigt till en stads klimat och miljö, vilket innebär att de kan motverka negativa konsekvenser som människor åsamkar miljön och i förlängningen förändra en stads landskapsbild samt klimat. Klimatanpassning sker bland annat genom att absorbera utsläpp och bidra till en större biologisk mångfald (Aram et al., 2019; Boverket, 2019; Zhang et al., 2023). Kommuner har dessutom ansvar för en majoritet av de gaturum som finns i svenska städer, vilket kan göra gröna gaturum till en möjlig strategi för hållbar stadsutveckling som kan implementeras på kommunens eget bevåg (Afridi et al., 2023; Trafikverket, 2025). Gaturum är till största del offentliga platser vilket gör dem till strategiska möjliggörare av en grönare stad för alla (Rodriguez-Valencia & Ortiz-Ramirez, 2021).

När gaturum får mindre andel hårdgjorda ytor i kombination med fler gatuträd och grönytor har det bevisats sänka temperaturen i urbana områden och motverka urbana värmeöar (Aram et al., 2019; Boverket, 2019). Den svalkande effekten av grönska påverkar inte bara själva grönytan i sig utan även omgivande områden. Större parker ger större svalkande effekt än mindre grönytor, då de kan kyla ner hela grannskap och stadsdelar, vilket till viss del har föranlett att en stor del av forskningen fokuserar på främst större grönytor (Aram et al., 2019). Grönytor av mindre storlek ska inte underskattas dock, då även de har påvisat betydande kylande effekter och kan kyla ner mindre kvarter för att därigenom motverka urbana värmeöar

(Park et al., 2017). Utöver storleken på grönytan kan också dess form, vegetationstyp, lövtäckning och vindhastighet påverka dess kylande effekt (Aram et al., 2019).

Gröna gaturum kan genom naturliga processer bidra till att minska volymen avrinningsvatten, kontrollera avrinningen och förebygga såväl erosion som mängden föroreningar, till en kostnad som är lägre jämfört med grå infrastruktur såsom avrinningsrör och brunnar (Sabbion, 2018). Gaturum med varierad grönska, exempelvis en kombination av träd, buskar och markvegetation, påvisar ofta högre infiltrationskapacitet jämfört med mer simpel vegetation såsom enstaka träd på klippta gräsytor. I förlängningen innebär det att strategiska val av träd och vegetation, men även effektiv förvaltning, kan ge det gröna gaturummet ännu bättre kapacitet att hantera vattenavrinningen (Dowtin et al., 2023).

Gröna gaturum kan koppla samman större grönområden och parker genom gröna korridorer där växt- och djurarter kan överleva och spridas, vilket stärker såväl biologisk mångfald som ekosystemtjänster (Spacescape, 2022). Gaturum som är gröna kan även absorbera luftföroreningar vilket reducerar utsläppen i atmosfären (Kotzen, 2018). De kan också bidra till minskade utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar, då dess implementering kan innebära mindre yta för fordonstrafik (Spacescape, 2022).

Gröna gaturum medför ekosystemtjänster som kan ge bättre förutsättningar för människors hälsa såväl som trivsel och sociala samvaro i staden. Träd och gröna gaturum kan ge skugga, skydda mot vind och absorbera luft- och ljudföroreningar, vilket medför stresslindring och bättre hjärt- och lunghälsa (FHM, 2024; Nguyen et al., 2021; Sim, 2019). Grönska kan även bidra till mer trivsamma och estetiskt tilltalande gatumiljöer samt främja fysisk aktivitet, bättre sömn och andra hälsosamma beteenden (Rigolon et al., 2021; Wang et al., 2023).

Gröna gaturum och träd kan medföra sänkta bullernivåer och en större upplevd säkerhet gentemot trafikflödet på gatorna när det skapas buffertzoner mellan bil- och gångtrafik, samtidigt som det kan främja framkomlighet för gångtrafikanter samt underlätta och främja aktiv mobilitet (Jiang et al., 2025; Kweon et al., 2021; Rodriguez-Valencia & Ortiz-Ramirez, 2021; Sim, 2019). Samtidigt kan vegetation innebära sämre sikt och mörkare miljöer under kvällstid vilket kan hämma den upplevda tryggheten jämfört med öppna gräsytor (Nguyen et al., 2021). Närhet till och vistelse i natur kan även minska risken för depression, sänka stress, ångest och bidra till ökad psykologisk resiliens och kognitiv återhämtning (Samuelsson et al.,

2021; Shen et al., 2026). Det behovet är ännu större för människor som bor i en stad, då staden och det stora antalet människor som rör sig där medför mer psykologiska påfrestningar och stressmoment (Samuelsson et al., 2021). Det råder ojämnh tillgång till grönska i många städer, vilket innebär att de hälsofördelar som kan kopplas till grönska inte tillfaller alla (Konijnendijk, 2023). Ofta är det marginaliserade grupper som påverkas negativt, på grund av att de områden där de bor har mindre täckning av grönska. För att motverka det har diverse policys tagits fram för att verka för rättvis tillgång till grönytor, däribland FN:s 11:e hållbarhetsmål (Konijnendijk, 2023). Gator är relativt jämnt fördelade i staden vilket innebär möjligheter att fördela grönskan på ett jämnt och rättvist sätt med gröna gaturum som instrument (Rodriguez-Valencia & Ortiz-Ramirez, 2021).

Gaturum är viktiga offentliga rum utifrån gatans sociala, kulturella och estetiska värden. Hur gatan är designad och sammankopplad med andra vägnät har en påverkan på hur staden upplevs. Gaturummet har på senare år blivit allt viktigare som mångfunktionell plats vilket har inneburit möjligheten att integrera sociala värden och därav ta itu med sociala problem såsom välbefinnande och mobilitetsrättvisa (Jing, 2022). Om gaturum blir grönnare kan det sända inbjudande signaler till människor att vistas på platsen under en längre tid. Det leder till att människor vill stanna upp, uppehålla sig och vila i gaturummet vilket bidrar till att öka den sociala aktiviteten i gaturummet. När fler människor använder samma ytor leder det även till att gaturummet blir pragmatiska mötesplatser vilket kan stärka förtroende och socialt kapital (Jing, 2022).

Det finns ekonomiska möjligheter och utmaningar utifrån ett ekonomiskt hållbarhets- samt rättviseperspektiv. Gröna gaturum kan genom klimatanpassning förebygga kostnader som annars hade uppstått vid skador på egendom och infrastruktur eller vid rening av förorenat vatten (Dowtin et al., 2023). Att plantera gatuträd kan bidra till en mer levande handel på gatorna, då forskning visar att konsumenter är beredda att resa längre för att ta del av handeln i områden som är rika på grönska (Kotzen, 2018). Gatuträd kan även leda till ökade fastighetspriser i samband med att boendemiljön blir mer attraktiv (Back & Collins, 2022; Kotzen, 2018). Det är positivt när det kommer till att skapa ekonomiska incitament för gröna gaturum, samtidigt som det är socialt ohållbart ifall det ökade fastighetsvärdet innebär att människor inte har råd att bo kvar i sina bostäder (Winston, 2022).

1.3 Problematisering

Trots *artikel 8* i EU:s förordning om restaurering av natur samt forskning som visar att grönska har positiva effekter på den urbana miljön, så riskerar grönska att inte prioriteras i planeringen (Boverket, 2025 B; Haaland & van Den Bosch, 2015). Det leder till att grönskan får mindre plats i stadens redan täta förhållanden. Det handlar exempelvis om ledningar i marken (VA-ledningar, el-ledningar, optokablar, fjärrvärme och gas) eller hårdbelagda material som begränsar grönskans möjlighet att sprida ut sig (Malmö stad, 2026; Tekniska verken, u.å.). Det betyder att även om kommuner implementerar grönska så är det ofta på den befintliga strukturens villkor. Det tyder på en samhällsordning där grönska är underordnat i planeringen och det krävs en radikal omställning och systemförändring för att förändra det. Det skulle kunna inkludera en ny praxis, nya prioriteringar och värderingar i såväl planeringen som andra sektorer, samtidigt som samverkan mellan organisatoriska sektorer och nivåer stärks.

I planeringen saknas till stor del relevanta strategier och bestämmelser som kan möjliggöra en sådan omställning. Det är ett fåtal insatser som utförs och en majoritet av dem är enskilda och småskaliga (Van Oijstaeijen et al., 2020). Lösryckta åtgärder leder till grönska vars funktioner för biologisk mångfald, klimatanpassning och rekreation undergrävs (Boverket, 2023). Den typen av åtgärder kommer alltså inte bidra signifikant till en omställning på större skala. Grön infrastruktur kräver planering som är fullt integrerad för att ge de positiva effekter som kan härledas ur grönska (Ramyar et al., 2021). Det finns övergripande visioner och mål som kan guida i strävan efter en grönare stad, exempelvis *3-30-300* (se *figur 7*) som syftar till att främja tillgängligheten till träd och grönområden i den urbana miljön, men det saknas omfattande planeringsstrategier för urban grönska med långsiktigt strategiska perspektiv på dess utveckling i städer (Haaland & van Den Bosch, 2015; Konijnendijk, 2023). Problemformuleringen lyfter frågan om hur städer förhåller sig till dagens behov och utmaningar och i förlängningen omprioriterar och säkerställer att urban grönska kan implementeras effektivt och ändamålsenligt för att främja grönare gaturum och i förlängningen en mer hållbar stadsutveckling.

1.4 Syfte

Denna uppsats syfte är att bidra till att främja en omställning med fokus på grönska i gaturummen, vilket kan bidra till en mer hållbar stadsutveckling genom att gynna mer trivsamma, jämlika och hälsofördelaktiga livsmiljöer i städer, samtidigt som grönskans

egenvärde understryks. Indirekt kan en omställning till mer grönska i gaturum även främja mer hållbar transport. Det innefattar att undersöka forskning/kunskap om urban grönska i gaturum, på ett sätt som främjar en hållbar omställning där grönstruktur tillåts ta mer plats i den förtätade staden. Uppsatsen kan genom det bidra till kunskap för utvecklingen och användningen av bestämmelser och strategier som främjar en omställning till gröna i gaturum.

1.5 Frågeställningar

Vilka förutsättningar, utmaningar och möjliggörare präglar en potentiell omställningsprocess till gröna gaturum som praxis i svensk planering?

- På vilka sätt arbetar svenska städer med att främja gröna gaturum idag?
- Vilka hinder finns för att möjliggöra en långsiktig strategisk utveckling av gröna gaturum i Sverige?
- Hur ser svenska visioner och målsättningar för gröna gaturum som en långsiktig strategi för hållbar stadsutveckling ut?
- Vilka strategier, kompetenser och kapaciteter kan krävas för att hantera hindren och driva en omställningsprocess?

1.6 Avgränsning

Denna uppsats studerar omställningen till grönare gaturum, vilket innebär att enbart grönska i gaturummet kommer att studeras. Det är en omställning som innebär att grönskan vävs in i den befintliga och förtätade staden på ett långsiktigt hållbart sätt. Studien är avgränsad till att studera relevanta strategier och bestämmelser kring främjandet av gröna gaturum idag, framtida mål och visioner, potentiella hinder samt strategier för att hantera hindren. Fokus ligger på svensk planering. Det finns forskning som lyfter gröna gaturum som vision för hållbar stadsutveckling samt adresserar potentiella strategier och generella hinder för dess implementering, men inte utifrån en svensk kontext och inte heller gällande en mer omfattande omställning där praxis, värderingar och prioriteringar förändras markant. Uppsatsen har i och med tidsbegränsningen avgränsats till fem intervjuer med relevanta respondenter och en kunskapsöversikt innefattande dokument som ansetts viktiga för arbetet. Tidsbegränsningen har lett till att intressanta eventuella intervjupersoner avgränsats bort i brist på tid.

2. Metodologi

I detta kapitel presenteras metodprocessen för insamling av data samt tillhörande metoddiskussion. Datainsamlingen har utförts genom en kvalitativ och normativ metod med kunskapsöversikt och intervjuer. Vidare har *Tre Horisonter (Three Horizons)* använts som analysverktyg för den insamlade datan.

2.1 Kvalitativ och normativ metod

Kvalitativ metod har tillämpats för att dyka djupare inom forskningsområdet, på ett sätt som skapar förståelse för de trender som beskrivs i bakgrunden samt främjar framtida forskning kring hur dessa utmaningar kan bemötas (Tenny et al., 2017). Kvalitativ forskning syftar till att utforska betydelser och variationer av ett fenomen på ett holistiskt sätt (Crabtree & Miller, 1999). Det betyder att kvalitativ forskning inte ser världen utifrån att det bara finns en sanning utan det handlar snarare om att visa på meningsskapande processer (Bryman et al., 2025). Så kallade "skrivbordsteorier" kan även undvikas genom användandet av kvalitativ forskning då forskningen är baserade på konkreta exempel av verkligheten (Denscombe, 2018). Kvalitativ forskning har kritiserats för att inte vara generaliserbar på grund av att forskningen begränsats till ett relativt litet område, samt att den bygger till för stor grad på forskarens egen uppfattning, kunskap och identitet (Bryman et al., 2025; Denscombe, 2018). Det finns en risk att lösryckta betydelser tas ur sin kontext vilket leder till feltolkningar som inte speglar hela sanningen. Det går dock att anse att kvalitativ forskning kan nå djupgående förståelse av ett relativt begränsat område, speciellt när det handlar om komplexa sociala situationer (Denscombe, 2018).

För denna uppsats och dess frågeställningar har kvalitativ metod ansetts lämplig för att undersöka olika perspektiv av planeringen av gröna gaturum och tillhörande hinder, möjligheter och praxis. Ansatsen knyter an till den sammanbundenhet och komplexitet som kan kopplas till samhällsplanering och hållbar stadsutveckling, på grund av att det finns ett stort antal aktörer, normer och värderingar som påverkar varandra. I denna uppsats har data samlats in från en mängd olika aktörer och perspektiv för att utvinna ett resultat som är så holistiskt och generaliserbart som möjligt, samtidigt som det dyker djupare för att förstå komplexiteten och tvetydigheten i de frågeställningar som ställts.

En normativ ansats har också använts, i form av identifieringen och upprättningen av normer och värderingar kopplat till gröna gaturum där gröna gaturum lyfts som en eftersträvansvärd norm för att bidra till en mer hållbar stadsutveckling (Buckler, 2010; Crabtree & Miller, 1999). En av uppsatsens frågeställningar syftar specifikt till att utforska hur en omställning som innebär att gröna gaturum är norm kan främjas.

2.2 Kunskapsöversikt

Kunskapsöversikt som empirisk metod innebar i denna uppsats en systematisk insamling av relevant forskning, policydokument, strategier, visioner och lagrum för att förstå och kontextualisera omställningen till gröna gaturum samt utveckla kunskapen kring det. Kunskapsöversikten har utförts för att samla in data kopplat till nuvarande strategier och policys samt vilka visioner som finns gällande grönska i staden. Fortsättningsvis utforskades de möjligheter och utmaningar som präglar omställningen till andra praxis och visioner där gröna gaturum är mer vedertagna, samt vilka strategier som kan tänkas överbrygga hindren (Snyder, 2019). Kunskapsöversikten är en självständig metod för empirisk datainsamling och i denna uppsats anses metoden vara av värde för att representera såväl likheter som olikheter i förhållningssätt, strategier och visioner kopplat till gröna gaturum (Denscombe, 2018). Forskningen är inte entydig, vilket gör en kunskapsöversikt till en ändamålsenlig metod för att representera det bredare forskningsfältet (Denscombe, 2018). Det är viktigt att säkerställa kvaliteten och trovärdigheten i den kunskap som samlas in och analyseras, såväl som att översikten är träffsäker och representativ för forskningsfältet (Whittemore et al., 2014). För att säkerställa det har denna uppsats kunskapsöversikt samlats in på ett systematiskt och konsekvent tillvägagångssätt. Sökningen efter forskning har skett via betrodda portaler för litteratursökning utifrån specifika nyckelord, medan icke forskningsbaserade dokument har samlats in från myndigheter och kommuner.

Furchtlehner och kollegor (2022) utförde en kvalitativ kunskapsöversikt kopplat till gaturummets funktioner och rumsliga uppdelning i sin studie av hållbara gaturum. Det inkluderade såväl forskning som plandokument, vilket har betydelse med tanke på kommunens roll i planeringen och att dess politik inte alltid förhåller sig till forskningen. Inspiration togs även från *Perera och kollegor (2024)* som i sin studie av blågröna planeringsverktyg använde sig av elektronisk sökning för att hitta relevanta policys att analysera.

I denna uppsats har dokument som belyser gröna gaturum och omställning i Sverige undersökts för att samla in kunskap om hinder, möjligheter och praxis för att svara på frågeställningarna.

Samtliga dokument har ansetts spegla eller relatera till en svensk kontext. Det finns ett urval av dokument från andra länder som också har ansetts relevanta för att beskriva generella förutsättningar för gröna gaturum, samt underbygga den svenska kontexten och beskriva eventuella konsekvenser av de förutsättningar som finns. Kunskapsöversikt har valts framför forskningsöversikt för större flexibilitet i datainsamlingen och en bredare överblick. Samhällsplaneringen präglas till exempel av olika politiska dokument och policys, som inte har sin grund i forskningen men som påverkar planeringen likväl. Kunskapsöversikten består av forskning och dokument som gäller strategier, visioner, rådande praxis och lagar. Syftet med denna kunskapsöversikt var att stärka intervjuerna för att skapa en djupare bild av gröna gaturum i en omställning av städer.

Dokumenterna som använts i kunskapsöversikten är sammanställda i *bilaga 1*. Dokumenterna har valts ut för att spegla nuvarande praxis, lagrum, visioner, hinder och strategier kopplat till gaturum och grönska i staden, samt möjliga omställningsprocesser. Sökorden har bland annat inkluderat *green streets/streetscapes, green planning visions, urban greenery, transformation processes, green planning, green infrastructure*.

2.3 Semistrukturerade intervjuer

Semistrukturerade intervjuer har syftet att erhålla subjektiva upplevelser genom intervjufrågor. Att det sker semistrukturerat innebär att nyckelfrågor som definierar forskningsområdet inkluderas i en intervjuguide, med möjlighet att utelämna och lägga till frågor baserat på intervjuens naturliga gång för att möjliggöra en fördjupad förståelse (Alamri, 2019). Intervjuer kräver inte någon speciell utrustning, vilket stärker intervjuformen som datainsamlingsmetod (Denscombe, 2018). Studien som *Back och Collins (2022)* utförde kopplat till kommuners förhållningssätt till planering av grön infrastruktur inkluderade semistrukturerade intervjuer med såväl tjänstemän som politiker och behandlade frågor som kan liknas vid de som behandlas i denna uppsats. Även *Furchtlehner och kollegor (2022)* inkluderade ett antal intervjuer med experter i sin studie av hållbara gaturum, vilket i den studien kompletterade kunskapsöversikten. Validiteten av intervjudata kan kritiseras då datan är baserad på vad respondenten säger, vilket är subjektiv data som inte alltid speglar det som faktiskt sker. Respondenten kan även bli påverkad av forskaren (Denscombe, 2018).

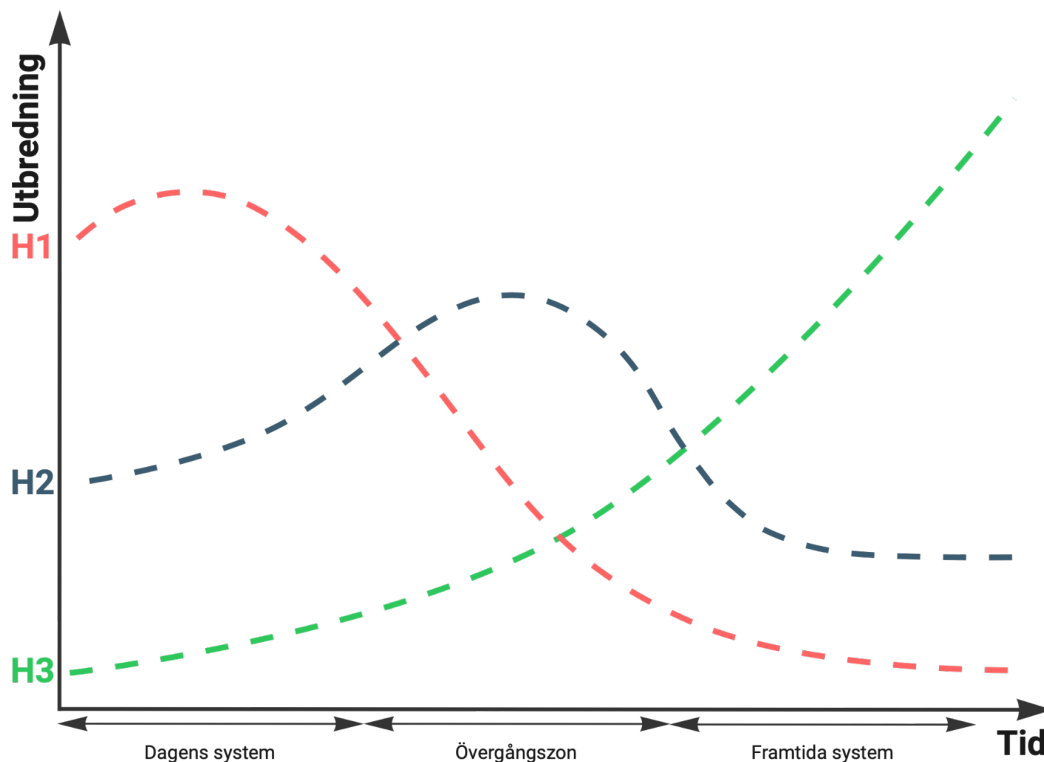
I denna uppsats kompletterar intervjuerna kunskapsöversikten med en praktisk dimension. Det kan bland annat inkludera hur kunskap används, lokala praxis samt professionella erfarenheter och synpunkter utifrån intervjupersonernas perspektiv och yrkesliv. De semistrukturerade intervjuerna hölls med representanter för olika kommuner och myndigheter, med syfte att erhålla subjektiva upplevelser av hur olika organisationer arbetar med gröna gaturum, hur de vill arbeta samt vilka möjligheter och utmaningar som går att koppla till att realisera dessa strategier. Intervjupersonerna valdes ut genom målinriktat urval, dels baserat på kompetens och yrkesroll, dels för att säkerställa variation i typen av organisation (*se bilaga 2*). Målet var att intervjua personer i såväl kommuner som myndigheter, konsultföretag och forskningsinstitut. I *Back och Collins (2022)* studie applicerades målinriktat urval för att nå personer med relevant kompetens eller professionell roll för forskningsområdet.

Denna uppsats intervjuer begränsades till runt 30 minuter per intervju. Intervjufrågorna (*se bilaga 3*) var uppdelade efter frågeställningarna med underfrågor och disponerade med fem minuter per fråga för de första två frågeställningarna, samt 10 minuter per fråga för de sista två frågeställningarna. För att utöka möjligheten till svar på uppsatsens frågeställningar konstruerades intervjuguiden med hjälp av *Tre Horisonter*. Det genomfördes för att skapa en förståelse för dagens system, framtida visioner samt vad som kan utgöra en övergångsperiod. Ramverket presenteras i större detalj under analysmetoden samt teoretiskt ramverk. Intervjupersonerna bestod av utredare på Malmö stad (*Intervjuperson A*), verksamhetsledare på Klimatkommunerna (*Intervjuperson B*), trafikplanerare på Spacescape (*Intervjuperson C*), landskapsarkitekt på IVL (*Intervjuperson D*) och forskningsledare på RISE (*Intervjuperson E*).

2.4 Analysmetod - Tre Horisonter

Tre Horisonter är ett normativt analysverktyg som används i processer som ska främja en omställning till en eftersträvt värd framtid, där relevanta intressenter kan erhålla förståelse för förhållandet mellan nutid och framtid samt hur olika mönster och praxis förändras över tid (Schaal et al., 2023; Sharpe et al., 2016). I förlängningen kan det användas för att främja såväl lokala strategier för omställning som samskapandet av en väg mot en hållbar omställning i större skala, exempelvis i förhållande till målen i FN:s Agenda 2030 (López-Rodríguez et al., 2024; Schaal et al., 2023). Normativa framtidsvisioner kan främja motivation till förändring, även om ett överhängande problem med att arbeta med visioner är att de är subjektiva (Schaal et al., 2023).

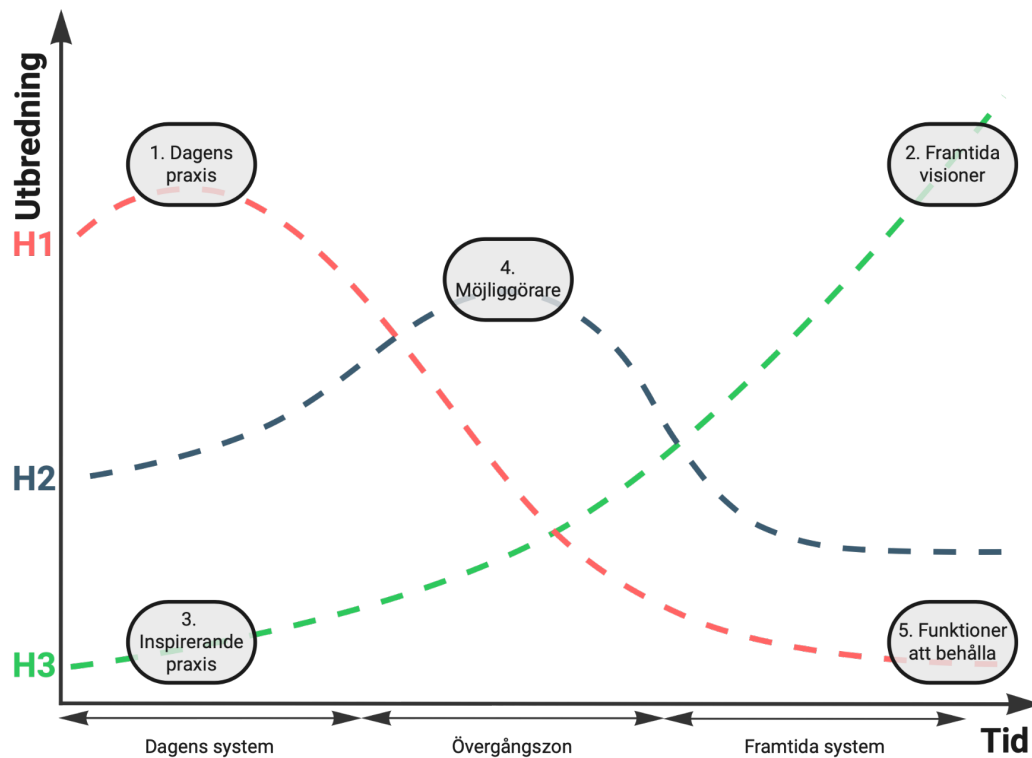
I denna uppsats har *Tre Horisonter* använts som analysmetod för att illustrera hur dagens praxis gällande gröna gaturum ser ut, vilka visioner som existerar och vilka möjligheter och utmaningar som präglar övergångsperioden. Metoden är en omställningsteori och innefattar tre “Horisonter” (scenarion): dagens praxis (H1), H3 som är den långsiktiga ersättaren till H1, samt de processer som leder till omställningen (H2), (*se figur 1*). Genom att analysera de olika horisonterna kan förståelse för vad som krävs för en omställning utläsas (Sharpe et al., 2016). Den första horisonten har i denna uppsats omfattats av rådande praxis för gaturummets planering samt omständigheter som innebär svårigheter att etablera gröna gaturum på ett effektivt och ändamålsenligt sätt, där stora delar av ytan i gaturummet är tilldelat motortrafik och en generell avsaknad av grönska präglar gaturummen i svenska städer. Den tredje horisonten har utgjorts av ett scenario där gröna gaturum har institutionaliserats och blivit praxis för när städer och gator ska planeras. Den andra horisonten bestod av de innovationsprocesser, strategier och experiment som behöver äga rum för att åstadkomma en övergång mellan H1 och H3. Det som kan ske i H2 är vad denna uppsats mer specifikt bidrar med till forskningen.



Figur 1: Illustration av Tre Horisonter: H1 (dagens praxis), H2 (de processer som leder till omställning), H3 (den långsiktiga ersättaren till H1) (egen illustration av författare, 2026, baserat på: Sharpe et al., 2016).

Tre Horisonter förklaringsmodell utgörs av fem olika steg för att svara på uppsatsens frågeställningar. De fem olika stegen skall ge svar på (1) hur dagens praxis ser ut, (2) framtidens visioner, (3) inspirerande nuvarande praxis, (4) brister och möjligheter och (5) vad som skall behållas från steg 1. Ramverket kan användas för att främja konversation kring nuvarande praxis och framtida visioner för att etablera strategisk handling som möjliggör en övergång mellan dessa på ett holistiskt sätt (Sharpe et al., 2016). Kopplat till modellen som visar de fem stegen mot en eventuell övergång enligt *Tre Horisonter* (se figur 2) innefattar det första steget i denna uppsats de problem som kan förknippas med H1, det vill säga dagens gaturum och hur de planeras. I det inkluderas bland annat problemen med ökad förtätning, minskad grönska i staden och den rumsliga uppdelningen av gaturum. I steg två utreds visioner för planeringen av gröna gaturum och hur det bidrar till långsiktig hållbarhet i H3, medan steg tre redogör för potentiellt transformativa strategier som brukas idag men fortfarande är i sin linda i relation till att förverkliga visionerna från steg två. Steg fyra innefattar en uppskalning av strategier som utförs för att främja gröna gaturum idag, som visas i steg tre, samt ytterligare strategier som behövs i respons till bristerna i dagens planering för gröna gaturum. Steg fem påvisar de praxis som existerar i dagens planering för gröna gaturum, som kan vara av nytta att bibehålla även i ett framtida scenario (H3) där praxis och policys har förändrats i enlighet med de visioner som finns. Genom att använda *Tre Horisonter* som analysverktyg kan det gå att svara på uppsatsens frågeställningar.

Schaal och kollegor (2023) tillämpade *Tre Horisonter* som metod för att utforska positiva framtidsvisioner kopplat till jordbrukslandskap. I sin studie användes ramverket bland annat för att konstruera workshops där deltagare fick resonera kring såväl problem som möjligheter kopplat till rådande jordbrukslandskap, föreställa sig en bättre framtid samt utreda vad som behöver ske för att förverkliga visionen. Det styrker valet av *Tre Horisonter* som analysmetod i denna uppsats, som utforskar relaterade frågor.



Figur 2: Analysverktyget Tre Horisonter fem steg för omställning. Steg 1 (dagens praxis) indikerar nuvarande praxis och mer eller mindre entydiga utmaningar. I steg 2 (Framtida visioner) visas de framtida visionerna för gröna gaturum. Under steg 3 (Inspirerande praxis) antyds den praxis som inspirerar till en omställning. I steg 4 (Möjliggörare) signaleras de möjliggörare som finns till en omställning. I steg 5 (funktioner att behålla) indikeras vilka funktioner som är viktiga att behålla från dagens praxis. (egen illustration av författare, 2026, baserat på: Sharpe et al., 2016).

2.5 Användning av AI i arbetet

Denna rapport följer SLU:s riktlinjer för AI-stöd till studenter (SLU, 2026). I denna text har AI enbart använts för att transkribera intervjuerna med hjälp av AI-generatorn Klang, som är byggd på och följer EU:s förordning om GDPR (Klang, u.å.).

3. Teoretiskt ramverk – för en hållbar omställning

I detta kapitel presenteras en sammanställning av de teoretiska ramverk som är relevanta för uppsatsens ämne. Ramverket har använts för att strukturera såväl datainsamling som analys. Det teoretiska ramverket belyser viktiga begrepp och etablerar teorier vars syfte är att stärka och vägleda uppsatsens analys och tolkning av det insamlade materialet.

Tre Horisonter är en omställningsteori som beskrivs i analysmetoden, men presenteras ur ett mer teoretiskt perspektiv i kommande avsnitt. Den används tillsammans med annan generell omställningsteori för att beskriva och illustrera dagens praxis, en eftersträvansvärd framtid och omställningsprocessen mellan olika scenarier. *Naturbaserat Tänkande* utgör en potentiell norm eller kvalitet för grönska i gaturum och ses i enlighet med omställningsteorin som en eftersträvansvärd framtid, samtidigt som en effektiv strukturell organisation och samverkan utgör grundpelare för att främja en omställning med en mer integrerad och ändamålsenlig planering utifrån ett grönt perspektiv.

3.1 Omställningsteori och *Tre Horisonter*

Tidigare har det funnits begränsad forskning kring omställningsprocesser för att adressera samtidens komplexa problem (Sharpe et al. 2016). Omställning som koncept behöver angripas utifrån möjligheten att splittra befintlig praxis snarare än följa de logiska och förväntade sökvägarna (Mukhtar-Landgren et al., 2026). Det finns processer som kan förändra delsystem som i förlängningen kan bidra till en mer omfattande transformation (Hölscher et al., 2018). Det finns en risk att innovationer inom ett system blir begränsade och reduceras till det existerande systemets ramar, medan en omställning ofta omfattar mer transformativa förändringar på samhälls nivå där även själva systemramarna förändras (Geels, 2019; Hölscher et al., 2018). Ofta kräver en transformation att det sker förändring i olika sektorer såväl som att processer på olika nivåer samspelar, från liten till stor skala (Geels, 2019).

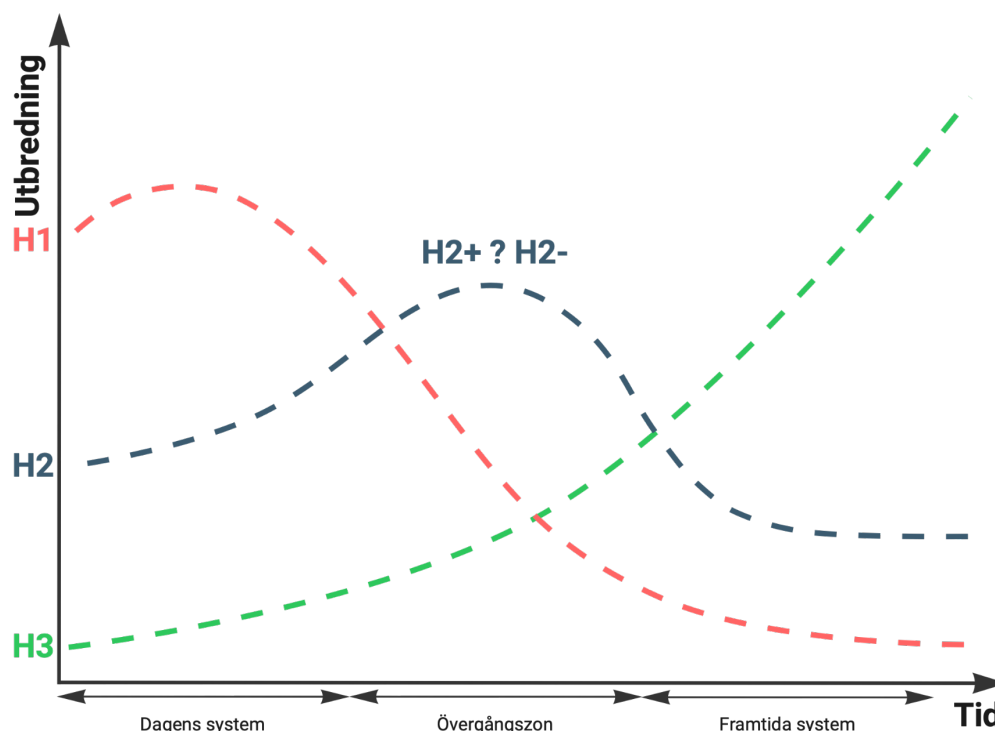
Mukhtar-Landgren och kollegor (2026) citerar Báyo Akómoláfés metafor om “doors and cracks” (*dörrar och glipor*). Dörrar är förväntade entiteter i en byggnad och går att öppna och stänga hur som helst, vilket innebär att de upprätthåller samma logik och struktur i byggnaden även när förändring sker. Glipor är mer subtila och står utanför den befintliga strukturens logik och planering, vilket innebär att glipor härbärgerar potential att splittra den befintliga strukturen

och skapa något helt nytt (Mukhtar-Landgren et al., 2026). Resultatet blir fundamentala förändringar i de sociala, tekniska och ekologiska system som finns, vilket medför nya strukturer, beteenden och praxis (Scoones et al., 2020). Att arbeta med dörrar inom hållbarhet innebär att förbättra existerande system utifrån ett ofta teknokratiskt perspektiv, vilket kan ge positiva effekter inom rådande struktur men utan att bidra till någon verklig omställning. Glipor ger upphov till en framtid som skiljer sig markant från den struktur och praxis som råder nu (Mukhtar-Landgren et al., 2026).

Det finns två stora utmaningar när det gäller transformativ omställning: komplexiteten i de samtida problemen samt svårigheten kopplat till att förhålla sig till framtida förutsättningar (Sharpe et al. 2016). De samtida problemen inbegriper såväl biofysiska som sociala system och lyfts som komplexa och röriga. De präglas av dynamisk komplexitet där förutsättningarna förändras över tid, social komplexitet där människor har olika åsikter och kulturer, samt generativ komplexitet som innebär att dagens kunskap inte kan hantera framtidens problem. Det finns också målkonflikter och maktdynamiker som gör dessa problem ännu mer komplexa. Att arbeta utifrån framtida förhållanden innebär i sin tur att göra förutsägelser med mer eller mindre säkerhet, men det är viktigt att acceptera och uppmärksamma den oförutsägbarhet som råder kring att arbeta med fenomen som inte har hänt än (Sharpe et al. 2016).

Tre Horisonter (Se figur 3) belyser detta problem genom att introduceras som ett ramverk för att illustrera omställningsprocesser och navigera genom komplexiteten och identifiera förändringsåtgärder (Sharpe et al., 2016). Ramverket bygger på tre överlappande framtidshorisonter som representerar olika system och mönster inom ett visst område (Sharpe et al., 2016; Stewart et al., 2023). Det finns olika sätt att analysera H2-scenariot, det vill säga de innovationer som behöver ske för att främja en övergång. Det första innefattar att särskilja de innovationer som kommer att ske under scenariot. H2+ innebär innovationer som leder till att bidra till att fortsätta utvecklingen från H1-scenariot till övergången mot H3, medan H2- är innovationer som inte leder till någon utveckling utan istället utmynnar i en återgång till H1. Åtgärder som omfattas av H2- är inte nödvändigtvis olämpliga att använda, utan kan ses som en del av processen att urskilja vilka åtgärder som kan leda till en transformation (Sharpe et al., 2016). Den andra tekniken för att analysera H2 innefattar "dilemmatänkande", vilket innebär att jämföra H1 och H3 utifrån förhållandet mellan dess tävlande värderingar och prioriteringar. De två teknikerna kompletterar varandra och medför strategier för att utreda vilka åtgärder som kan främja transformation, samtidigt som de betraktar rådande praxis i H1 med ödmjukhet och

nyans. Det finns ofta aspekter av H1 som är nödvändiga att inkludera även i ett framtida H3-scenario (Sharpe et al., 2016).



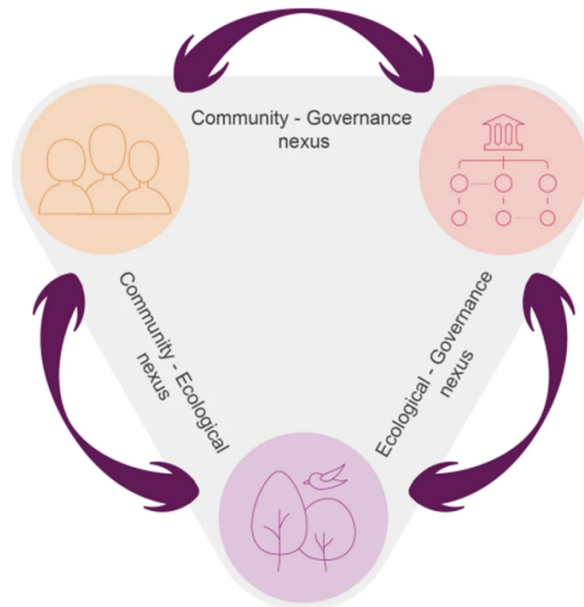
Figur 3: Illustration av potentiella främjande (H2+) och icke-främjande (H2-) innovationer för omställning i modellen Tre Horisonter (egen illustration av författare, 2026, baserat på: Sharpe et al., 2016).

För att införliva visioner (H3) krävs också mer konkreta kopplingar till nutidens förutsättningar för att möjliggöra faktiskt transformativa åtgärder. Backcasting kan komplettera visionerna genom att beakta dess genomförbarhet och konsekvenser i relation till den rådande planeringen (Schaal et al., 2023). Dels utgörs den första horisonten av den rådande planeringen, men ur det perspektivet kan *Tre Horisonter* även användas för att analysera olika intressenters värderingar och drivkrafter. På så sätt kan ramverket urskilja teman och sammankopplingar i förhållande till olika aktörer, strategier och prioriteringar, vilket främjar en hållbar omställning genom sammanhängande policys och styrning på olika skalor och nivåer (López-Rodríguez et al., 2024). *Tre Horisonter* är fördelaktigt att använda istället för scenarioplanering, på grund av att *Tre Horisonter* undviker att en ny struktur behöver skapas för varje fråga och sammanhang, på grund av att ramverket kan inkludera flera alternativa perspektiv samtidigt (Sharpe et al., 2016). Ramverket blir därigenom mer flexibelt, praktiskt tillämplbart och lösningsfokuserat, samtidigt som det står närmre praktiken jämfört med många andra teorier och koncept som endast förklarar fenomen.

3.2 Naturbaserat Tänkande – integrerad grönska i staden

Naturbaserade lösningar (*NBS*) försöker ta itu med samhällsutmaningar genom att implementera lösningar som inspireras och drivs av naturen, som är kostnadseffektiva samt ger miljömässiga, sociala och ekonomiska fördelar (Mercado et al., 2024). Meningen var att använda dessa lösningar för att bygga motstånd mot flera olika samhällsutmaningar såsom klimatförändringar, förlust av biologisk mångfald, men även dagvattenlösningar i urbana områden. *NBS* har dock kritiserats för att vara ett tvetydigt koncept som utifrån ett antropocentriskt perspektiv främst ser naturen som en exploaterbar resurs och inte som en del av den socio-ekologiska sfären med ett eget inbyggt värde. Konceptet kan därigenom utgöra ett hinder för en eventuell omställning, då dess teknokratiska förhållningssätt innebär en syn på alla problem som lösbara med ny teknologi, snarare än genom transformativa åtgärder. Konceptet kan utifrån samma logik användas som metod för greenwashing (Mercado et al., 2024).

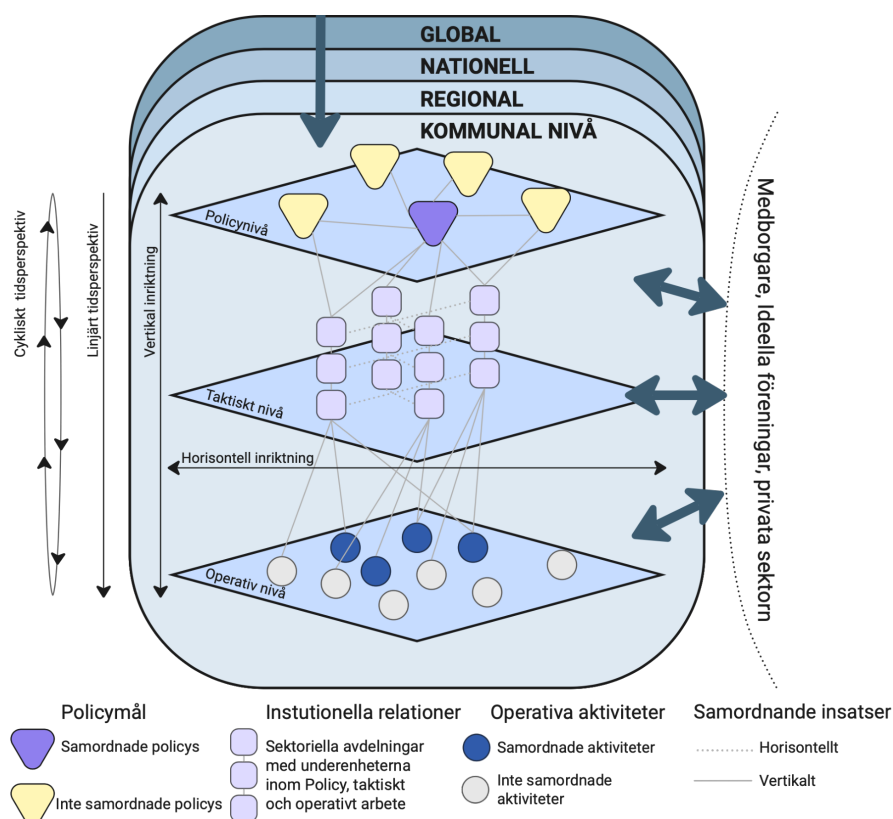
För att bemöta kritiken mot *NBS* har *Naturbaserat Tänkande (NBT)* tagits fram. *NBT* ska se bortom teknokratin som präglar *NBS* och istället ha ett mer holistiskt perspektiv som inkluderar att se naturen som en oumbärlig del av miljön (Mercado et al., 2024). *NBT* kan leda till ett nytt sätt att omarbeta, ompröva och implementera *NBS* vilket kan leda till mer robusta framtida städer för att se bortom den linjära organisatoriska planeringen, designen, konstruktionen och förvaltningen. På detta sätt kan ett holistiskt perspektiv dominera utvecklingen (Mercado et al., 2024; Randrup et al., 2020). Det innebär mer balans mellan ekologiska och antropocentriska värden (Randrup et al. 2020). Genom detta tankesätt är det viktigt att se naturen, samhället och styrningen som ömsesidigt beroende av varandra med lika stor vikt (*se figur 4*) (Mercado et al., 2024). För att möjliggöra *NBT* beskrivs hur de organisatoriska silorna som finns måste brytas för att möjliggöra sammankoppling inom och mellan förvaltning och lokalsamhälle. Genom en sammankoppling kan en återkommande process uppstå som kan planera, designa, skapa och förvalta grönområden. Frågorna lyfter dels behovet av att ifrågasätta olika kulturella sätt att förhålla sig till naturen och dels behovet av nya metoder, tekniker och styrningssätt för att skapa en långsiktig omställning (Mercado et al., 2024; Randrup et al. 2020). På så sätt kopplas *NBT* till omställningsteori. En omställning kan främja *NBT* som utpräglad praxis, samtidigt som *NBT* kan främja en omställning som innebär mer integrerad grönska i staden och dess gaturum.



Figur 4: Modell av samverkan i NBT där community, governance och ekologi är sammankopplade och ses som likvärdiga varandra (Mercado et al., 2024; original Randrup et al. 2020).

3.3 Strategisk och samordnad organisation

Mark som är aktuell för implementering av gröna gaturum ägs ofta av kommunen och behöver således planeras, implementeras och förvaltas på beväg av kommunala aktörer (Sunding et al., 2025). Att det sker effektivt är en förutsättning för ändamålsenlig grönska. Den kommunala förvaltningen är ofta tydligt uppdelad såväl hierarkiskt som sektoriellt. Den högsta hierarkiska nivån kallas policynivå/strategisk nivå och utgörs av politiker som fattar beslut och sätter mål, följt av den taktiska nivån där tjänstemän tar fram beslutsunderlag samt planer för att verkställa målen, vilket slutligen följs av den operationella nivån som innefattar implementering och förvaltning (Sunding et al., 2025; Singh et al., 2021). Hierarkin illustreras i *figur 5*. Den tydliga strukturella uppdelningen kan skapa organisatoriska silor, med helt särskilda normer och prioriteringar samt svag samverkan sektorer emellan. Det innebär separata sektorer och avdelningar som arbetar med olika frågor till stöd för olika politiska beslutsfattare, samt en top-down-styrning med otydlig gemensam inriktning från policy till planering, implementering och förvaltning (Sunding et al., 2025). Med otillräcklig samordning riskerar planeringen av gröna gaturum att försummas, samtidigt som potentiella åtgärder kan renderas verkningslösa när de inte koordineras mellan sektorer. Ibland finns ambitionen att samordna men otillräckliga resurser och bristfälliga arbetsprocesser innebär att ambitionen inte kan införlivas (Sunding et al., 2025).



Figur 5: Modell av horisontell och vertikal samordning som illustrerar samverkan mellan policies, aktörer och aktiviteter på kommunal nivå samt vikten av samordning de emellan. Påverkan från andra skalor och aktörer utanför organisationen visas också (illustrerad på svenska av författaren, 2026; baserat på: Sunding, 2025 & Randrup, 2024; original Singh et al., 2021).

Sunding och kollegor (2025) påtalar vikten av såväl horisontell som vertikal samordning i kommunala organisationer, särskilt i takt med att samhällsliga utmaningar ökar i komplexitet. De vertikala nivåerna såväl som de olika horisontella sektorerna påverkar nämligen varandra hela tiden, oavsett om samverkan sker eller inte, men det finns risk för att påverkan är negativ ifall samordningen brister. Policies på den strategiska nivån och planering på den taktiska är beroende av förvaltningen på den operationella nivån, och vice versa, vilket innebär att en mer cyklisk arbetsmodell är att föredra. En sådan modell innefattar en kombination av top-down- och bottom-up-styrning med kontinuerlig, reflexiv feedback mellan de olika nivåerna och sektorerna i organisationen. Att exempelvis ta den praktiska tillämpbarheten och förvaltningen i beaktning redan under planeringen medför mycket bättre förutsättningar för lyckade projekt (Sunding et al., 2025).

Policys behöver hänga samman i både vertikal och horisontell riktning, vilket innefattar koherens mellan olika aktörer på samma hierarkiska nivå såväl som inom en organisation, upp och ner i hierarkin. Det bygger på en programmatisk sammanhållning från vision till implementering, men även ett förhållningssätt som främjar synergier och gemensamma mål (Singh et al., 2021). I denna uppsats innefattar det sammanhängande policys med hänsyn till samtliga hierarkiska nivåer inom den kommunala organisationen, på samma gång som dialog och synergier mellan förvaltningar främjas. I förlängningen innebär det sammanhängande policys och samverkan utifrån ett perspektiv där grönska synliggörs och främjas i planeringen, jämfört med dagens praxis där andra aspekter av planeringen premieras.

4. Dagens förutsättningar för gröna gaturum

I detta kapitel presenteras resultatet från genomförda intervjuer och kunskapsöversikt som beskriver förutsättningar, rådande praxis, visioner och utmaningar kopplat till planeringen av gröna gaturum idag. Kunskapsöversikten innehåller material såsom tidigare forskning, lagar/regleringar, strategier och kommunala dokument. *Figur 8* illustrerar såväl dagens förutsättningar som utmaningar för en omställning, alltså främst punkt 1 och 2 i figuren.

4.1. Dagens praxis

Dagens praxis utgörs av diverse arbets- och förhållningssätt som på olika sätt kan anses såväl främja som hindra en omställning till gröna gaturum som praxis (se punkt 1 i *figur 8*). Lagstiftning, riktlinjer, tekniska handböcker och plats specifika förutsättningar utgör ramarna för planeringen. Politiken avgör den generella riktningen och det finns ambitioner om multifunktionalitet där grönplanering integreras.

I lagstiftningen syftar miljöbalken till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer anslås en god och hälsosam miljö, där naturen har ett inbyggt skyddsvärde och dokumenterad positiv effekt på människan (1 kap. 1§). Att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd innebär krav på såväl kunskap som hänsyn i förhållande till verksamheten eller åtgärdens typ och omfattning, med fokus på att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet (MB 2 kap. 2§). Behovet av grönområden i tätorter skall särskilt beaktas (MB 3 kap. 6§). Plan- och bygglagen ska enligt 2 kap. 3§ innebära planläggning med hänsyn till natur, kultur, miljö och klimat för att bland annat tillgodose ändamålsenliga och estetiskt tilltalande kommunikationsleder och en god livsmiljö. 2 kap. 7§ i *PBL* belyser även vikten av att det finns såväl parker och grönområden som gator och vägar i nära anslutning till områden med sammanhängande bebyggelse, inom vilket städer kan inkluderas. Kommunen har ansvar att ordna och underhålla gatorna i sitt huvudmannaskap så att gaturummen kan användas för avsedda ändamål (PBL 6 kap. 18§; 6 kap. 21§). Gatorna utformas i enlighet med detaljplan men små avvikelser får ske ifall detaljplanens syfte ändå följs (PBL 6 kap. 18§). Fastighetsägare kan av kommunen bli beordrade att betala för gatuåtgärder i fall då kommunen som huvudman har skyldighet att vidta en åtgärd som exempelvis syftar till att förse ett områdes behov av allmänna platser (PBL 6 kap. 24§). Bygglov krävs inte för parkeringsplatser om anläggningen sker på mark som är detaljplanerad som gata eller väg (PBL 9. kap 23§).

Trafikverket har en fyrstegsprincip (*se tabell 1*) för utveckling av infrastruktur som vägleder utvecklingen av gaturum, med syfte att bidra till god resurshushållning och en hållbar samhällsutveckling (Trafikverket, 2021). Den innebär att första prioriteringen ska vara att tänka om användningen och optimera ytan utifrån de funktioner som ska vara i fokus, innan insatser utförs för att bygga om eller bygga nytt. Kritik har riktats mot fyrstegsprincipens första steg då lösningarna anses vara svåra att möta och kopplade till lokala förutsättningar som Trafikverket saknar rådighet över. Regeringen har även signalerat vikten av nybyggnation vilket inte prioriteras i fyrstegsprincipen (ShiftSweden, 2025).

Tabell 1: Trafikverkets vägledande fyrstegsprincip för utveckling av infrastruktur (Trafikverket, 2021).

Steg 1 - Tänk om	Lokalisering, markanvändning, skatter, avgifter, parkeringsavgifter, subventioner, resfria möten, information, marknadsföring, resplaner.
Steg 2 - Optimera	Omfördelning av ytor, busskörfält, signalprioritering, ITS-lösningar, särskild drift, samordnad tågplan, ökad turtäthet, logistiklösningar.
Steg 3 - Bygg om	Förstärkningar, trimningsåtgärder, bärighetsåtgärder, breddning, plattformsförlängning, förbigångsspår, stigningsfält, ITS-lösningar, planskilda korsningar, uppställningsspår.
Steg 4 - Bygg nytt	Nya järnvägar, dubbelspår, förbifart, ny motorväg, cirkulationsplats, nya stationslägen, nya mötesspår.

På nationell nivå finns en handbok för *Vägars och Gators Utformning (VGU)* som Trafikverket har tagit fram för att vägleda kommuner i gatuplanering. Handboken föreskriver att gaturummets utformning ska beakta utrymme för trädets krona och rötter, med möjlighet för rötterna att växa i minst två riktningar (Trafikverket, 2024). Det största fokus ligger dock på framkomlighet, tillgänglighet och sikt, vars krav varierar beroende på gatans funktion och referenshastighet. Möbleringszon benämns den del av gaturummet som är avsedd för träd som, men den zonen utgörs även av exempelvis cykelparkering, belysning och vägmärken som behövs för gatans funktion (Trafikverket, 2024).

Möjligheten att foga in mer grönska i staden är till stor del baserad på platsens förutsättningar. Byggnaderna är redan placerade och vägarna har de dimensioner som de har (Intervjuperson A). Det är praxis att sammanföra flera funktioner på samma yta för effektiv markanvändning

(Intervjuperson C). När det gäller att se naturen i samklang med staden så utgår många fortfarande från traditionell planering där trafiken har första prioritet, sedan kommer de underjordiska ledningarna och sist kommer grönskan om det finns tillräcklig plats och budget, vilket det ofta inte gör (Intervjuperson A; Intervjuperson B; Intervjuperson C). Det varierar mycket mellan olika städer och kommuner hur det arbetas med gaturummen, exempelvis arbete med bussgator eller begränsning av biltrafik på olika sätt (Intervjuperson D). *Intervjuperson D* anser att Sverige ligger efter jämfört med andra europeiska länder och städer när det kommer till det generella arbetet med att ompröva gaturum.

Tekniska handböcker styr dimensioneringen som är beroende av tjänstepersoners tolkningar av krav och vilka avsteg som sker. Det betyder att det är starkt personbundet hur en gata utformas och förhåller sig till kraven samt vilka funktioner som prioriteras (Intervjuperson D). Grundkraven är viktiga att förhålla sig till och består exempelvis av beaktande av ledningsnätverk, räddningstjänst, sopbilar, skyddsavstånd och krav från transportaktörer samt annan underjordisk infrastruktur (Intervjuperson A; Intervjuperson C; Intervjuperson D; IVL, 2026 B). Ledningsägare har ofta mycket makt gällande ledningarnas placering och räddningstjänsten har krav relaterat till svängradie och gatubredd (Intervjuperson A; Intervjuperson C; Intervjuperson D). Stadsplanerare behöver planera utifrån de krav som finns för att få till en bra stadsdel, även om det finns exempel på när städer gjort avsteg från aktörernas krav med exempelvis samlade ledningskulvertar och ledningsgator (Intervjuperson D). Det är oftast trafikplanerare som projektleder gatubyggnadsprojekten, tar fram huvudritningarna och bestämmer över planeringen (Intervjuperson B; Intervjuperson C). Eventuellt samverkar de med andra funktioner i kommunerna men ofta sker det i organisatoriska silor (Intervjuperson B; Intervjuperson D).

Det finns politiska strategier och dokument som kommuner stöttar sig på i arbetet med urban grönska. I Sverige är det främst den kommunala politiken som fattar beslut kring bestämmelser på kommunal nivå, oavsett om det gäller antagande av en detaljplan eller objektsgodkännande för en väg (Intervjuperson A; Intervjuperson E). Människan är högsta prioritet i politiken och planeringen men det är också människor som röstar på politiker, vars uppdrag är att arbeta för sina väljare. Det kan bidra till att politiken ser grönska som ett verktyg för att förbättra medborgarnas livskvalitet (Intervjuperson A). Planeringen av grönska motiveras ofta som en klimatanpassningsåtgärd, där kommunen bland annat vill få in grönskan som en kylande effekt (Intervjuperson B; Samuelsson et al., 2021). När kommuner ska implementera urban grönska

är högsta prioritet ofta hur ekosystemtjänsterna kan gagna invånarna och bidra till förbättrad estetik och en mer attraktiv miljö att bo och leva i, utifrån ett perspektiv där tydligt synliga förändringar inom mandatperioden är särskilt viktiga att åstadkomma (Back & Collins, 2022).

I många städer som har genomgått en förgröning har förändringar i städernas infrastruktur i förlängningen medfört tillgängliggörande av ytor för grönska (Samuelsson et al., 2021). Flexytor, gångbanebreddningar och refuger längs med körbanan kan även integreras med grönska för att skapa grönare gaturum samt ytor för vistelse och buffert i trafiken för exempelvis fotgängare. På så vis kan multifunktionalitet åstadkommas genom integreringen av grönska. Att begränsa angöringsytor, det vill säga ytor för exempelvis av- och pålastning av varor, till ensidighet på gatorna kan också frigöra yta för grönska (Spacescape, 2022). Vissa kommuner har fått pengar för att bygga stationsnära vilket under de senaste tio åren kommit från storstadspaketet som var ett stadsmiljöavtal med regeringen, vilket till varierad grad möjliggjort grönska i gaturummen (Intervjuperson A).

Sammanlagningen av blå och grön planering samordnar landskapsarkitektur och biologisk mångfald samt skapar argument för grönska i staden som infrastruktur för vattenhantering (McDonald et al., 2023; Perera et al., 2024). Det är en praxis som möjliggör förändringar från grå miljöer till gröna. Genom att se dessa begrepp tillsammans skapas en bild av hur blå och gröna policyer är inkompleterade med varandra, vilket kan ge betydande effekter för livskvaliteten och miljön samt bidra till ett mer effektivt planeringssystem (Perera et al., 2024). *Växjö kommun (2020)* har med inspel från ett antal andra kommuner i Sverige tagit fram en handbok för Blågröngråa system (BGG-system) i gaturum som ska främja integrering av dagvattenhantering, vegetation och hårdgjorda ytor. Handboken ska gynna gaturum som kan hantera såväl trafik som dagvatten och föroreningar, samt bidra med resiliens och utbredd grönska i staden. Kostnads- och ytmässiga fördelar med att integrera flera funktioner på samma ytor, jämfört med att ha olika lösningar på olika ytor, lyfts. Dagens planering för BGG-system föransleds av en undersökning och analys av de behov och förutsättningar som finns, dels för att säkerställa att det finns en rimlig möjlighet till implementering. I nästa fas besitter planeringen en nyckelroll i att bestämma hur gaturummet ska utformas, vilket inkluderar att planera för mängden grönska. Det finns lathundar och guider som hjälper planeraren att välja rätt BGG-system för rätt typ av gata, funktioner och förutsättningar. Sådana guider bygger på nuvarande praxis och förhållningssätt till gröna gaturum. Att anlägga BGG-system är enklare

i ett nytt exploateringsområde jämfört med den befintliga urbana miljön (Växjö kommun, 2020).

4.2 Visionen för gröna gaturum

I visioner om gröna gaturum är upplevelseperspektivet centralt och antalet bilar färre (se punkt 2 i *figur 8*). Grönska ska bidra till mer hälsosamma och robusta miljöer, samtidigt som stor vikt läggs vid att planera mer flexibelt samt resurs- och yteffektivt. Att grönska ska ta mer plats råder det även konsensus om på övergripande nivå och 3-30-300 är den mest framstående konkreta visionen.

En vision för gaturummet är att människor, grönska och aktiviteter behöver ta betydligt större plats än vad det gör idag, vilket skulle kunna antyda en återgång till den ursprungliga uppdelningen av gatan där rekreation och sociala möten tog störst plats (Intervjuperson B; Intervjuperson C; Rodriguez-Valencia & Ortiz-Ramirez, 2021). Det är viktigt att skapa attraktiva rum som stimulerar välbefinnande för alla, vilket bland annat inbegriper tillgänglighetsanpassning, trygghetsskapande samt bra möjligheter till vistelser, kultur och aktiviteter (Intervjuperson A; Växjö kommun, 2020). Multifunktionalitet, hållbar mobilitet och klimatsmarthet är ytterligare ledord som syftar till att bidra till en mer resurs- och yteffektiv stad (Växjö kommun, 2020). Politiken sätter mål och visioner och den nuvarande inriktningen i exempelvis Malmö stad är färre bilar i den tätaste delen av staden framförallt (Intervjuperson A). En möjliggörare av gröna gaturum är att grönska efterfrågas av en majoritet av såväl medborgare som politiker. Därav går det att anse att det inte är den politiska visionen det faller på (Intervjuperson C).

Intervjuperson C menar att det på en övergripande planeringsnivå råder konsensus om att strategierna och visionerna för gröna gaturum behövs ur flera synvinklar. Stort fokus i visionerna ligger på att skapa hälsosamma och gröna miljöer för människor, i vissa fall med de gåendes perspektiv centralt även om bilismen är framstående i praktiken (Intervjuperson A; Intervjuperson B; Växjö kommun, 2020). I *Strategin för levande och trygga städer (2025)* benämns vikten av gröna miljöer. Strategin lyfter att samhällsplaneringen ska beakta tillgången och förutsättningarna för gröna miljöer i bostadsnära områden. Uttryckligen lyfts god trafikplanering och utveckling av multifunktionella grönområden som exempel på förutsättningar för gröna miljöer och som viktiga i gestaltningen av en attraktiv miljö

(Regeringskansliet, 2025). För kommuner handlar det även om att främja ekosystemtjänster samt klimatanpassa med hjälp av grönska (Intervjuperson B; Växjö kommun, 2020).

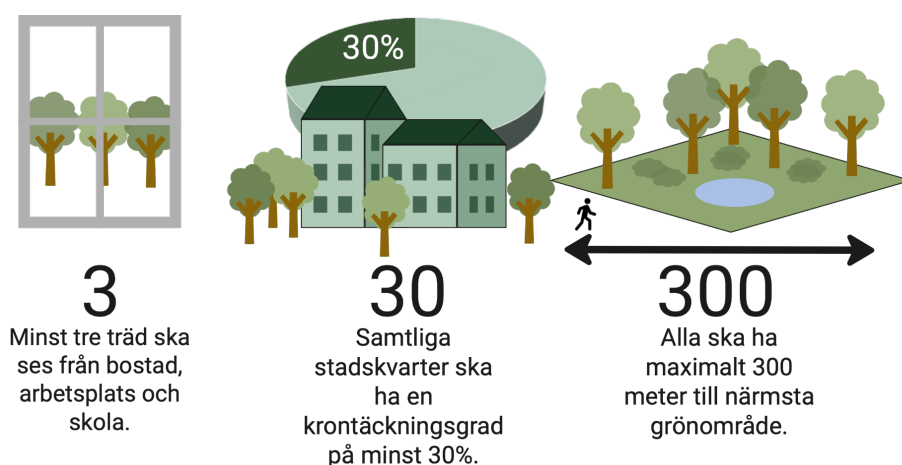
Diverse guider för gaturummet påtalar gaturummets föränderlighet, att det är ett rum som är benäget till förändring och kan utgöra en arena för hållbar stadsutveckling (Spacescape, 2022). Projektet *Smarta gator* kom till för att möjliggöra smarta, hållbara lösningar för framtidens gator. En smart gata ska vara multifunktionell, levande, ekologisk, flexibel och förespråka långsam hastighet, samtidigt som den i regel ska ha så lite hårdgjord yta som möjligt till förmån för mer grönska. Det anses kunna främja dagvattenhantering, och skapa trivsel för gångtrafikanter för att främja gångtrafik (Spacescape, 2022). Efterföljande skapades en designguide för snabba omvandlingar av gaturum för att möta det svenska behovet av *tactical urbanism* där kortsiktiga snabba lösningar möjliggör långsiktig förändring. Visionen för *Snabba gator*, framtagen av Spacescape (2024), ämnar att främja snabba och kostnadseffektiva omvandlingar till smarta gator. Designguiden för *Snabba gators femstegsprincip* bygger på Trafikverkets *fyrstegsprincip* men har uppdaterats till fem steg att förhålla sig till för att skapa en snabb omvandling av gaturummet, *se figur 6*. Det steg som inorporerades, *Testa*, handlar om att skapa en temporär testbädd som testar en potentiell ombyggnad (Spacescape, 2024).



Figur 6: Spacescapes femstegsprincip för omvandling bygger på Trafikverkets fyrstegsprincip med tillägget att testa genom temporära testbäddar som testar en potentiell ombyggnad (Spacescape, 2024).

3-30-300-visionen införlivar en vision om hur framtida städer kan se ut genom att vägleda städer i att bli mer gröna, resilienta och hälsosamma. Visionen belyser vikten av att se och leva bland träd och grönska i förhållande till hem och arbete, samt att alltid ha nära tillgång till grönytor för rekreation (Konijnendijk, 2023; Konijnendijk et al., 2025). Visionen kan ses som del av en övergripande vision, som ett konkret policymål eller som ett guidande verktyg (Konijnendijk et al., 2025). Tre träd ska alltid kunna ses från hemmet eller arbetsplatsen och varje grannskap ska ha en trädkrontäckning på minst 30%, medan städer i sin helhet bör sträva efter en ännu större andel, samtidigt som det aldrig ska vara längre än 300 meter till ett grönområde för rekreation (Konijnendijk, 2023). En krontäckning på 30% anses vara brytpunkten för att grönskans ska bidra med betydande effekter för ekosystemtjänster och klimatanpassning (IVL, 2026 A). Det finns dock inget konkret stöd i forskningen för positiva effekter av att kunna se specifikt tre träd från sitt fönster (Konijnendijk, 2023).

I nuläget finns det inte så många konkurrerande visioner utan *3-30-300* (se figur 7) är den mest vedertagna (Intervjuperson A; Intervjuperson B; Intervjuperson C; Intervjuperson D). Allt fler kommuner använder den i sina planerings- och policydokument för att det ska bli tydligt vad det är som eftersträvas i form av grönska (Intervjuperson A; Intervjuperson B; Intervjuperson D; Konijnendijk et al., 2025). *3-30-300-visionen* bidrar med enkla, greppbara målsättningar och riktmärken som gör det enkelt för en kommun att mäta sitt bestånd av grönska, vilket underlättar kommunikation och samverkan med relevanta aktörer. Att visionen belyser trädkrontäckning och tillgång till grönytor på en skala som omfattar enskilda grannskap och individer innebär att visionen behöver implementeras på samma skala (Konijnendijk, 2023).



Figur 7: Illustration av visionen 3-30-300 (illustrerad av författare, 2026).

Gaturummen skulle i teorin kunna vara parklika där stora delar av asfalten och hårdgjorda ytor tagits bort. Det finns drömmar om fullkomligt gröna städer där hela staden är täckt av grönska (Intervjuperson D). Trädgårdsstaden är en annan vision där ett viktigt inslag är att det ska vara mycket grönska (Intervjuperson C). Det är en vision som innefattar att stadsdelar genom grönska kan kopplas samman vilket även ger upphov till att dela funktioner med de omkringliggande områdena eller fungera separat. Trädgårdsstaden kan på det sättet skapa en sammanfogning av sociala och ekologiska värden (Boverket, 2026 B).

4.3 Utmaningar till en omställning

De stora utmaningarna kopplat till att planera gröna gaturum, men framförallt att åstadkomma en omställning till gröna gaturum som praxis, utgörs av en brist på finansiella medel, utrymme och prioriteringar kopplat till grönska (se punkt 1 i *figur 8*). Det finns ett visst politiskt motstånd kopplat till att grönskan ska prioriteras högre än den gör, samtidigt som den ofta faller bort i förhandlingar gentemot andra intressen och aktörer som ofta har ett kortsiktig ekonomiskt perspektiv. Det innebär att grönska blir en bisyssla och tydligt underordnas annan infrastruktur i planeringen.

Till stor del påverkas planeringen av den befintliga planeringsregimen, dess praxis och landskapets karaktär, där samarbetet mellan planeringsstrukturen av den strategiska planeringen, den lagstadgade planeringen, efterlevnad och utbildning spelar roll för att möjliggöra samt begränsa planeringspolicys (Perera et al., 2024). Kommuner har på grund av politiska skäl ofta en begränsad budget kopplat till gröna gaturum, vilket leder till svårigheter att normalisera gröna gaturum i staden (Back & Collins, 2022; Rodriguez-Valencia & Ortiz-Ramirez, 2021). Att anlägga grönska i gaturum kostar mycket pengar och ofta finns det bara en kortsiktig och begränsad budget för att utveckla och upprätthålla gröna miljöer under en lång tid, vilket kan leda till kortsiktiga projekt av sämre kvalitet (Kumar et al., 2025). Likaså kräver långsiktig förvaltning av urbana grönytor större budgetar än vad som ofta tillhandahålls av kommunerna (Randrup et al., 2021).

Majoriteten av en kommuns budget tilldelas grå infrastruktur och trafikreglering och planerare behöver ofta aktivt argumentera för grönska i gaturummet (Intervjuperson A). Det främsta målet i de flesta gatuprojekt är, i motsats till visionerna om gaturummet, inte att skapa gröna gaturum utan tillstå den gråa infrastrukturen. Det betyder att hierarkin är uppdelad med att trafiken har första prioritet, sedan kommer de underjordiska ledningarna och sist kommer

grönskan om det finns utrymme och budget, vilket det ofta inte gör (Intervjuperson A; Intervjuperson C). Ett problem som beskrivs är mängden regler och normer som existerar i gatuplaneringen gällande exempelvis framkomlighet och bredd på bilvägar och parkering, vilket innebär att praxis ofta gör det svårt att implementera grönska (Furchtlehner et al., 2022; Intervjuperson A; Rodriguez-Valencia & Ortiz-Ramirez, 2021). Det finns till exempel ett skyddsavstånd gentemot ledningar i marken, byggnader och körbanan på 3, 5 respektive 1,5 meter att beakta, samtidigt som krav på fri sikt till trafikljus begränsar var träd får placeras (Intervjuperson A; IVL, 2026 B).

Att grönska underordnas innebär att det är utrymmet som styr hur grönska kan integreras, snarare än behovet av grönska i sig (Växjö kommun, 2020). Det saknas ofta definitioner, kvoter och krav för grönska på hårdgjord offentlig mark, däribland gator och torg. Det innebär att en stor del av dessa ytor uppfattas och tolkas som ytor för bilar och inte för sociala eller ekologiska ändamål (Furchtlehner et al., 2022). Det finns inte heller någon officiell aktör som representerar grönskan (Intervjuperson C). Särskilda tjänstepersoner kan ta på sig rollen att företräda och argumentera för grönska men det innebär att projektets framgång blir till stor del personbunden och därav kan försvinna om personen slutar (Intervjuperson D; Intervjuperson E).

Det är en utmaning att påvisa tydlig kostnadseffektivitet för grön infrastruktur jämfört med grå lösningar. Ofta är gröna lösningar kostnadseffektiva över längre tid men det rimmar inte med den kortsiktiga styrningsmodell som ofta råder i kommuner (Back & Collins, 2022). Att det är kortsiktigt kostsamt att skapa gröna gaturum kan innebära krav på högre exploateringsgrad inom det detaljplanerade området än vad som är möjligt för att väga upp den ökade kostnaden. Gröna gaturum är därav mer realistiska i mer attraktiva lägen där det går att sälja marken till ett högre pris, medan det i mindre attraktiva lägen kan vara svårt att få kostnaden att gå ihop (Intervjuperson C). Byggaktörer och fastighetsägare är inte alltid beredda att lägga pengar på att finansiera gröna gaturum och det finns en rädsla från kommunen med ökade kostnader av underhåll på en annars hårdgjord yta (Intervjuperson C; Intervjuperson E). *Intervjuperson C* beskriver att det är en utmaning att det inte finns någon väletablerad lösning på den ekonomiska aspekten. Mindre kommuner behöver oftare anpassa sig till byggaktörers idéer och krav för att det överhuvudtaget ska finnas någon som vill exploatera. Vidare lyfts att storstadskommuner ofta är mer attraktiva att exploatera, vilket medför större möjligheter att testa ny planeringspraxis och normer (Intervjuperson C).

På såväl nationell som regional och kommunal nivå finns det stora brister i svensk gatupolicy som kan samordna och inspirera till insatser för gröna gaturum (Spacescape, 2022). *VGU* är inte applicerbar på gator i tätort, särskilt inte i takt med att kraven på gaturummen har blivit mer omfattande, samtidigt som den utgörs av en daterad syn på transport med fordonstrafik i huvudfokus (Spacescape, 2022). *PBL* och *Trafik för en Attraktiv Stad (TRAST)* blir uddlösa som verktyg på grund av avsaknaden av konkreta krav och kvoter kopplat till utformningen av gaturummet. Detsamma gäller på kommunal nivå där en del storstadskommuner implementerar mer hållbara gatupolicys men saknar konkreta förslag på utformning och prioritet i praktiken (Back & Collins, 2022; Spacescape, 2022). Det saknas en svensk gatupolicy som visar ambition, tydlighet och normativitet. De riktlinjer, lagar och praxis som finns i Sverige speglar inte nationella mål och globala trender om en hållbar stadsutveckling (Spacescape, 2022). Svaga nationella policys behöver inte nödvändigtvis utgöra ett hinder för implementeringen av gröna gaturum men det kan bli ett hinder för en bredare omställning när det saknas ideal och normer att sträva efter, samtidigt som vägledningen och samordningen mellan kommuner och aktörer blir bristfällig (Back & Collins, 2022). Utmaningen är att påverka de övergripande normerna såsom bilens respektive grönskans plats i staden. Det kan vara en lång och svår process och inbegriper förändringar i många olika områden av planeringen (Intervjuperson E).

Intervjuperson B hävdar att det mest synliga hindret är att det finns en rädsla hos politiker att möta en högmäld opinion som vill behålla bilens utrymme, samt att den nationella planeringen inte samverkar med kommunernas planering. Den nationella politiken planerar utifrån att biltrafiken ska öka medan många kommuner har mål om att biltrafiken ska minska (Intervjuperson B). *Intervjuperson A* beskriver exempelvis att regeringen har förelagt att Sverige ska ha den lägsta ambitionen för implementeringen av EU:s naturrestaureringslagstiftning. Vidare beskrivs att ett annat hinder är att staten inte ger några riktade stöd för att göra staden grön, vilket hade kunnat accelerera en omställning, trots tydliga önskemål om det från myndighetshåll. Det innebär att varje träd måste rättfärdigas gentemot annat som en kommun kan och förväntas lägga pengar på. Det är svårt att hitta pengar för gröna gaturum när de måste tas från centrala verksamheter, vilket innebär att grönska blir ett sidoprojekt (Intervjuperson A).

Rådande praxis och visioner kopplat till täta miljöer är otillräckliga för att möjliggöra ytterligare grönska i stadsrummen (IVL, 2026 B). Trots att *3-30-300-visionen* ibland benämns som regel så är den endast vägledande. Det påverkar dess implementering, framförallt i relation

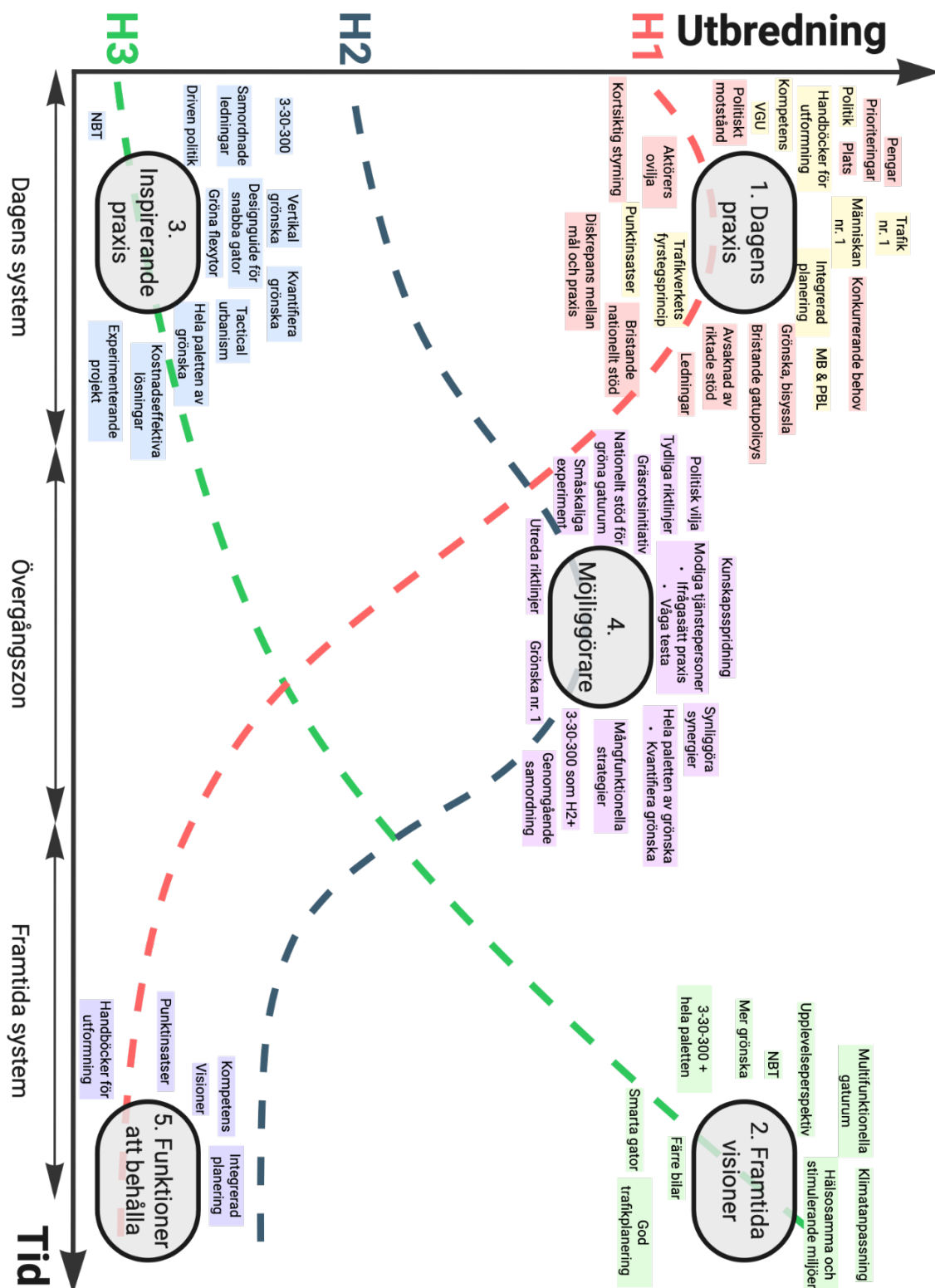
till andra aspekter av stadsplaneringen där urban grönska kan tendera att falla bort i prioriteringen (Konijnendijk et al., 2025). Regeln fungerar mer som riktlinje än som förpliktande regel, vilket innebär att dess implementering bygger på frivillighet (Konijnendijk, 2023). Det är ofta inte heller möjligt att applicera 3-30-300 överallt, med behov av att ta hänsyn till lokala förutsättningar och klimat (Intervjuperson A; Konijnendijk, 2023; Konijnendijk et al., 2025). I Malmö har majoriteten (över 90%) av staden närmare än 300 meter till närmaste grönområde men 30% krontäckning i staden är svårare att uppnå, vilket bland annat beror på den redan bebyggda miljön (Intervjuperson A). Det finns även en risk att 3-30-300-visionen inte är fullt tillräcklig i sin omfattning för att främja mängden grönska som i ändamålsenlig grad hade gynnat folkhälsan och ändrat lokalklimatet vid exempelvis värmeböljor (Intervjuperson D). Det som bland annat förbigås i 3-30-300 är att det finns mer grönska än träd som kan göra staden grönare, speciellt med tanke på att träd kan behöva lång tid för att växa (Intervjuperson A; Intervjuperson D). Att inte inkludera hela paletten av grönska med exempelvis klätterväxter, gröna tak och buskar innebär förlorade möjligheter till att infoga grönska i gaturum (IVL, 2026 A).

Intervjuperson C menar att det inte är politikernas eller myndigheternas reglering som är problemet, utan att det snarare ligger hos den kommunala tjänstepersonen som inte hanterar målkonflikter med nya lösningar utan väljer att planera utifrån en tryggare praxis (Intervjuperson C). Kommunala praktiker tar lång tid att förändra och som tjänsteperson kan det vara svårt att värdera trafikplaneringen gentemot grönska (Intervjuperson A; Intervjuperson D). Både *Intervjuperson A* och *Intervjuperson D* menar att det råder otydlighet gällande vad som ska prioriteras i praktiken, samtidigt som *Intervjuperson D* lyfter att det krävs en ödmjukhet gentemot det faktum att alla medborgare såväl som politiker inte vill ha grönska i staden. Det finns brister i kunskapsdelningen mellan kommuner för att testa nya strategier, bland annat genom Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) hävdar *Intervjuperson C*.

Planeringen av gröna gaturum är på många sätt mer komplex jämfört med grå gaturum och berör fler teknikområden i den kommunala organisationen (Växjö kommun, 2020). Oklara och motstridiga styrningstrukturer, prioriteringar, policys och bristfällig samverkan mellan förvaltningar kan leda till långa och ineffektiva processer när olika aktörer arbetar frikopplat från varandra (Back & Collins, 2022; Kumar et al., 2025). Det kan vara utmanande att samordna och strömlinjeforma den verksamhet som bedrivs, samtidigt som det ofta råder kunskapsbrist kring planeringen av gröna gaturum såväl som effektiv förvaltning (Växjö

kommun, 2020). *Path dependency* är ett institutionellt hinder som innefattar en motvillighet till att förändra praxis och pröva nya strategier, vilket kan påvisas genom hur äldre policys ofta ses som obligatoriska medan yngre ses som vägledande (Back & Collins, 2022; Perera et al., 2024). Även inom mer experimenterande projekt, såsom EU-finansierade *Urban Living Labs*, har *path dependency* observerats, vilket begränsar både effekten och potentialen i experimenterande planering. Fokus på att leverera konkreta och generaliserbara åtgärder riskerar att undergräva den öppensinnighet som krävs för att främja verklig omställning (Mukhtar-Landgren et al., 2026).

Gaturum omfattas av en stor komplexitet i planeringen med en mängd aktörer, intressenter och ansvarsområden (Furchtlehner et al., 2022). Att dessa aktörer kan ha motsatt intresse från varandra kan ytterligare begränsa möjligheten att ta fram planeringspolicys (Perera et al., 2024). *Intervjuperson E* lyfter att det kan finnas policys som framhäver grönska men att kommunen behöver backa från dem då exempelvis räddningsfordon har ett behov att komma förbi. Detta gäller även krav från ledningsägare och liknande som också är väldigt absoluta, beaktar det enskilda intresset och saknar ett helhetsperspektiv, medan kommunen ofta är mer öppen för att tumma på sina egna krav även om det är personbundet till viss del (*Intervjuperson C*; *Intervjuperson D*). Det försvårar planeringsprocessen av gröna gaturum, särskilt i och med att dessa aktörer ofta inte sitter med i den projektgrupp som tar fram ritningarna utan bara framför kraven som ofta är absoluta (*Intervjuperson C*). De underjordiska ledningarna har olika ägare och insatser samordnas ofta inte (*Intervjuperson D*; *Intervjuperson E*). Var ledningsnätet är positionerat är även sekretessklassat och kommunen behöver begära ut den informationen för varje projekt, vilket försvårar en effektiv samordning (*Intervjuperson D*). Perspektiv gås miste om och det blir ingen effektiv dialog, jämkning eller förhandling, samtidigt som projektet inte blir lika starkt förankrat (*Intervjuperson C*; *Intervjuperson D*).



Figur 8: Uppsatsens fynd illustrerat utifrån Tre Horisonter i fem steg. Under steg 1 (dagens praxis) indikerar gula textrutor nuvarande praxis medan röda rutor indikerar mer eller mindre entydiga utmaningar. I steg 2 (Framtida visioner) finns de framtida visionerna för gröna gaturum. Under steg 3 (Inspirerande praxis) visas praxis som kan inspirera en omställning. I steg 4 visas möjliggörare till en omställning och steg 5 innehåller funktioner att behålla från dagens praxis (illustrerad av författare, 2026, baserat på: Sharpe et al., 2016).

5. Hållbar omställning till gröna gaturum som praxis

I detta kapitel presenteras resultatet från intervjuer och kunskapsöversikt som beskriver förutsättningar, inspirerande praxis och möjliggörare för att främja en omställning till gröna gaturum som praxis. I punkt 3, 4 och 5 i *figur 8* illustreras det mer övergripande. Punkt 4 är särskilt viktig och utgör denna uppsats tydligaste bidrag till forskningen.

Det finns inspiration och kompetens att hämta i vissa nuvarande praxis, samtidigt som storslagna visioner om grönska kan ge upphov till en omställning till gröna gaturum som praxis (se punkt 3 och 5 i *figur 8*). Potentiella möjliggörare av en omställning omfattas av en vidareutveckling av de visioner som finns, ett skifte till *NBT*, modiga, nytänkande och experimenterande tjänstepersoner samt större samordning och kunskapsspridning (se punkt 4 i *figur 8*). Större finansiella stöd för grönska och konkreta riktlinjer är andra faktorer som kan främja en omställning eller på olika sätt fånga upp den förändring som initieras på annat håll.

Det finns mycket kompetens som kan driva en omställning till gröna gaturum som praxis men det som krävs är politisk vilja, ekonomiska medel och effektiv organisering (Intervjuperson D; Intervjuperson E). Initiativ till en omställning kan komma genom förändring i den politiska inriktningen där en politisk samsyn mobiliseras och nya visioner, mål, lagar och riktlinjer etableras (Intervjuperson A; Intervjuperson B; Intervjuperson D; Intervjuperson E). *Intervjuperson D* lyfter att det behövs en politisk riktning som konkurrerar med den befintliga och att en konkurrerande inriktning skulle kunna innebära en omställning av vad gatorna används till för att främja gröna gaturum. Lagstiftning är ett sätt att säkerställa att insatser för att främja gröna gaturum inte blir enskilda och personbundna (Intervjuperson E). Det finns ett behov av tydligare prioriteringar i såväl kommuner som på nationell nivå, samtidigt som det finns direktiv och förordningar från EU som kan främja frågan och bistå med finansiering (Intervjuperson A; Intervjuperson B; Intervjuperson E). *Intervjuperson B* hävdar att kommuner som har kommit långt med planeringen av grönska i staden har haft en politik som varit bestämd och driven i de frågorna, samtidigt som *Intervjuperson A* menar att mer stöd från nationellt håll skulle kunna accelerera omställningen markant. Strikta och konkreta riktlinjer kring exempelvis dagvattenhantering i detaljplaner eller trädkvoter skulle kunna främja urban grönska som lösning (Intervjuperson C; Intervjuperson E).

Generellt sett kan politisk press från civilsamhället utifrån upplevelseperspektivet av ett urbant fenomen driva igenom förändring (Mukhtar-Landgren et al., 2026). Där skulle svenska kommuners arbete med gröna gaturum kunna främjas om medborgare blev tillfrågade vad deras behov är (Intervjuperson B). Det är även viktigt att ta hänsyn till medborgarinvolvering och rättvisa för att skapa acceptans och långsiktig ändamålsenlighet i planeringen av gröna gaturum (Dinca et al., 2026). En politisk omställning skulle också kunna åstadkommas genom att framhäva positiva exempel på platser som omvandlats med mer grönska (Intervjuperson B; Intervjuperson E). Det kan handla om mindre innovationsprojekt som skapar förgreningar i planeringen, eller gräsrotsinitiativ där enskilda medborgare skapar grönska i staden som väcker positiva reaktioner (Intervjuperson E). Det behövs ännu tydligare uppmätta effekter av vad ett grönt gaturum bidrar med för att synliggöra forskningen kring grönska i staden och ställa det emot rådande normer (Intervjuperson B; Intervjuperson E). Det finns ansatser till kunskapsspridning inom och mellan kommuner men det är något som kan skalas upp ytterligare, bland annat genom att lyfta goda exempel på arbete med gröna gaturum (Intervjuperson C; Intervjuperson D; Intervjuperson E). Det behövs fler stegvisa skiftningar där små lyckade projekt mångdmässigt kan bidra till att momentum för en större omställning skapas (Intervjuperson C; Intervjuperson E). Exempelvis kan prisade projekt leda till att lösningar sprids vidare till nya projekt (Intervjuperson C). Det finns ett behov av att myndigheter såsom SKR skulle behöva fungera som en plattform där kommuner kan dela med sig av sina goda exempel (Intervjuperson C).

Initiativ till planering av gröna gaturum kan även komma från tjänstepersoner som börjar fundera över de praxis, regler och prioriteringar som tillämpas i planeringen utifrån den tekniska handboken, samt genom att testa och experimentera med att få in inslag av grönska i planeringen (Intervjuperson D; Intervjuperson E). *Intervjuperson C* menar att det på övergripande nivå och i politiken finns såväl visioner som planprogram som prioriterar grönskan högt, men att det är i detaljplaneringen som förändringar behöver ske för att tillämpa det i praktiken. Förändring sker inte i visionerna i sig, utan i de diskussioner som tas i processen av att genomföra projekt (Intervjuperson D). Det finns möjligheter för tjänstepersoner att agera som aktivister och driva igenom grönska i sitt arbete, vilket har potentialen att utmana rådande praxis i förlängningen (Intervjuperson E). För varje projekt som äger rum bygger tjänstepersoner på med ytterligare argument och strategier för att få in mer grönska i gaturummen och med tiden kan experimenterande åtgärder formaliseras i form av förändringar i policy (Intervjuperson D; Mukhtar-Landgren et al., 2026). En viss personbundenhet är dock

oundviklig när det kommer till att arbeta med förändring underifrån på det sättet (Intervjuperson E).

En omprövning av gaturummet inkluderar en rumslig omfördelning av den traditionella gatans ytmässiga uppdelning (Furchtlehner et al., 2022). En sådan omvärdering behöver inkludera en kvantifiering av grönska i gaturum med relevanta kvoter och krav för hur stora andelar av gaturummet som kan förväntas bestå av grönska (Furchtlehner et al., 2022). Gatuomvandlingsplaner kan skapa rumsliga strategier och långsiktiga mål för hur en kommun förvaltar och utvecklar sitt bestånd av gator, för att underlätta processen att identifiera gator som kan och/eller behöver omvandlas (IVL, 2024 A). Stadsplaneringen behöver skapa fler mångfunktionella strategier för att inkludera miljömässiga funktioner och balansera utveckling. Dessa strategier behövs även inom förvaltning som tar anspråk för den gröna miljöns långsiktiga tidsaspekt med övervakning, utveckling och underhåll, som även kan fungera adaptivt (Kumar et al., 2025). Det skulle även finnas ett värde i att visioner likt *3-30-300* omsätts till regler och bestämmelser för att bli mer verkställbara (Konijnendijk et al., 2025). Det kräver en nyansering av visioner likt *3-30-300* som har ett kvantitativt perspektiv på urban grönska, för att även belysa kvaliteten, mångfalden och flexibiliteten i grönskan samt vilka ytor som är mest relevanta att förgröna (Intervjuperson A; Konijnendijk et al., 2025).

Det kan behövas innovativa metoder för att möjliggöra grönska i trånga utrymmen och det är delvis därför det drivs en linje att målsättningarna kring grönska måste tänka bortom träd (Intervjuperson D; Kumar et al., 2025). Det finns stor potential att främja gröna gaturum genom samordningen av ledningar, men även att lägga de fysiskt närmre varandra för att ge mer plats till växtrötter (Intervjuperson D; Intervjuperson E). Ett annat exempel på en innovativ metod är att planera för grönska i vertikal riktning, exempelvis genom gröna fasader (McDonald et al., 2023). Att sänka grundhastigheten i staden är ett annat sätt att möjliggöra mer grönska för att när hastigheten begränsas kan motortrafikytorna minska som resultat (Spacescape, 2022). Det kan också behövas ett måttetal som tar höjd för en bredare palett av grönska som kan kartlägga omfattning och kvalitet i olika skalor samt skeden av exploateringsprocesser för att möjliggöra en omställning (IVL, 2026 A). Forskning behöver ske för att mäta hur stor mängd och vilken typ av grönska som finns utöver kronträdstäckning i staden för att ta reda på dess förväntade bidragande ekosystemtjänster. (IVL, 2026 A; IVL, 2026 B). Det finns även ett behov av att undersöka de trafikala riktlinjerna, ifall det finns möjligheter att jämka kraven eller sätt att uppnå riktlinjernas ändamål med andra medel (Intervjuperson A).

Gaturummets komplexitet medför ett behov av transdisciplinaritet, samverkan och struktur i planeringen (Furchtlehner et al., 2022). *Intervjuperson E* lyfter att för möjliggörandet av en omställning behöver ett antal systemdimensioner samverka. Det handlar om teknik, finansiering och policys och omställningen faller när en av systemdimensionerna inte samverkar (Intervjuperson E). Det finns ett behov av stärkt samordning mellan aktörer och policyramverk som stödjer den strategiska planeringen och en effektivisering av antagande processer för att förkorta dagens långsamma system (Kumar et al., 2025). Det krävs även tvärssektoriell samverkan mellan olika delar av kommunen och myndigheter samt mellan aktörer som har koppling till marken för att utmana den befintliga markens förutsättningar (Rodriguez-Valencia & Ortiz-Ramirez, 2021; IVL, 2026 B). För att underlätta samordningen mellan olika förvaltningar och tekniska områden behöver samtliga involverade hållas utbildade och informerade, samtidigt som projekten utgörs av en tydlig ansvarsfördelning (Växjö kommun, 2020). Det är viktigt att skapa tydliga samarbetsmiljöer och lyfta nödvändigheten med integrering av blågröna system. I detta fall kan det innefatta att lyfta dagvattenhantering som instrument för att få in mer grönska i gaturum. Dialog och samordning med ledningsägare behöver också äga rum för att kunna hitta sätt att integrera blågröna system i den hårdgjorda miljön med underjordiska ledningar (Växjö kommun, 2020).

Intervjuperson C beskriver att det finns exempel på när kommuner inte har gett vika på sina krav kring gaturummets utformning, utan istället fick andra aktörer att anpassa sig. Det skapade kreativitet och speciallösningar för att följa kommunens krav. Den strategin kräver tjänstepersoner som värderar grönska samt är drivna, modiga och erfarna och kan driva en tydlig riktning från början till slut i ett projekt (Intervjuperson C; Intervjuperson D). Andra städer i Europa har lyckats med att skapa en omställning till grönare gaturum med hjälp av tydliga ramverk om genomförandet. Processen behöver inkludera alla perspektiv, kompetenser och professionella roller i dialog från första skedet i ett projekt. Det skulle innebära möjligheter att tydligt etablera förutsättningarna, exempelvis relaterat till underjordiska ledningar, samt i ett tidigt skede etablera visioner och förslag på hur gatan skulle kunna omvandlas (Intervjuperson D).

För att främja en omställning finns det potential i att koppla samman och synliggöra synergier mellan planeringen av grönska och klimatomställning och annan planering, exempelvis näringslivsutveckling, beredskap och människors hälsa (Intervjuperson B;

Konijnendijk et al., 2025). Det skulle kunna bidra till starkare slagkraftighet och minska risken för att grönska faller bort i planeringen, samtidigt som det skulle kunna bidra till mer ändamålsenlig implementering, exempelvis utifrån socioekonomiska förutsättningar (Konijnendijk et al., 2025). För att finansiera urban grönska kan kommuner och staten arbeta med skatteavdrag eller andra subventioner, något som kan inbegripa integration gentemot nationella och internationella policys för att skapa legitimitet och tillgängliggöra finansiella medel (Konijnendijk et al., 2025).

6. Diskussion

I detta kapitel diskuteras resultat och fynd som ansetts viktiga från uppsatsens kapitel 4 och 5 kopplat till det teoretiska ramverket.

6.1 Lagar utan krav

Lagstiftning påtalar vikten av goda livsmiljöer och estetiskt tilltalande gaturum, bestående av gröna miljöer generellt men framförallt i tätorter och i anslutning till bebyggelse (MB 3 kap. 6§; PBL 2 kap. 3§; PBL 2 kap. 7§). I *MB* lyfts naturens positiva effekt på människan men även dess inbyggda skyddsvärde och självändamål (1 kap. 1§). Detaljplaneringen styr hur gator utformas, vilket kan ge kommunala tjänstepersoner stort inflytande (PBL 6 kap. 18§). Även om lagstiftningen som finns i den svenska planeringen lyfter gröna miljöer och att gaturum ska vara estetiskt tilltalande saknas krav om den faktiska implementeringen. Det är subjektivt huruvida grönska utgör en attraktiv estetik, vilket kan innebära svårigheter att använda lagen som argument för gröna gaturum. Det går att anse att *MB* och *PBL* saknar reella verktyg för implementeringen av gröna gaturum. Den svenska planeringen kommer att påverkas av EU:s naturrestaureringsförordning vilket kan begränsa bortfallet av grönska från den urbana miljön. Denna lagstiftning omfattar dock inte nyskapandet av grönska specifikt i gaturummet vilket leder till att denna förordning kan bli effektlös. Generellt sett går det även att anse att det finns en brist på lagstiftning som speglar mål om en hållbar stadsutveckling eller överhuvudtaget berör specifikt grönska i gaturum i rådande praxis, det vill säga H1-scenariot (dagens praxis för planering av grönska i gaturum).

6.2 Riktlinjer med trafik i fokus

Platsspecifika förutsättningar dikterar möjligheterna att infoga grönska i gaturum (Intervjuperson A). Det finns ofta brist på utrymme i befintliga gaturum och det är många olika funktioner som ska få plats (Intervjuperson A; Intervjuperson C). Grönska är ofta inte ett centralt mål utan när gator ska omvandlas är det den grå infrastrukturen, ledningar och trafikregleringar som prioriteras (Back & Collins, 2022; Intervjuperson A; Intervjuperson D; Intervjuperson E). Att det ofta inte finns en officiell representant för grönskan utgör ett annat hinder (Intervjuperson C). Det går att anse att de mer företrädda områdena i en planeringsprocess till större del får igenom sin vilja medan grönskan endast får plats om det finns plats, budget, tid och grönskan aktivt tas i åtanke.

Trafikverkets *fyrstegsprincip* samt *VGU* fokuserar främst på framkomlighet, tillgänglighet och sikt medan grönskan behöver samsas om samma ytor som exempelvis vägskyltar, cykelparkering och belysning (Trafikverket, 2024). Det faktum att det inte krävs bygglov för parkeringsplatser på mark som detaljplanerats som gata kan tolkas som en annan tydlig signal om trafikens prioritet (PBL 9 kap. 23§). De tekniska handböcker som styr dimensioneringen på kommunal nivå präglas av de nationella handböckerna. Rådande normer och praxis är till stor del otillräckliga för att möjliggöra grönska i gaturummet och även om normerna finns av en anledning går det att diskutera huruvida de reproducerar äldre praxis där fordonstrafiken premieras. Det finns en tydlig hierarki där grönskan underordnas trafiken och Trafikverkets principer kan utifrån det antas upprätthålla det nuvarande tillståndet, snarare än driva en omställning till ny praxis. Det finns möjligheter att driva en omställning genom att fokusera på just grönska, även om det finns en avvägning att göra mellan tillgänglighet, framkomlighet och grönska vilket till viss del kan anses ställa social och ekologisk hållbarhet mot varandra. Ur ett hållbarhetsperspektiv är det inte heller fördelaktigt att förändra den befintliga miljön för mycket, exempelvis ifall duglig infrastruktur rivs och resurser inte tas tillvara på.

I ett H3-scenario är biltrafiken och dess inflytande på planeringen kraftigt reducerad, vilket skulle innebära att ett H2-scenario behöver inkludera förändringar som leder till det. Att planera utifrån ett perspektiv där bilen inte är central är en strategi som med stor sannolikhet kan behövas i samklang med stora beteendeförändringar, där människor väljer andra sätt att transportera sig samtidigt som det finns tydliga alternativ som är bättre. *Scoones och kollegor (2020)* hävdar att en omställning där de övergripande normerna förändras är beroende av nya strukturer, praxis och beteenden till följd av fundamentala förändringar i samhällets sociala, tekniska och ekologiska system. Det indikerar att såväl planering som beteenden behöver förändras men en fråga är vad som kommer att driva vad i första hand, eller i vilka sammanhang planeringen behöver förändras för att beteendeförändringar ska uppstå och vice versa. Oförutsägbarheten som präglar framtidens förutsättningar utgör en utmaning för omställningsprocesser enligt *Sharpe och kollegor (2016)*, men medför även tröst i det faktum att framtiden är föränderlig och möjlig att påverka.

Både *fyrstegsprincipen* och *femstegsprincipen* innefattar lärandeprocesser (Spacescape, 2024; Trafikverket, 2021). Det går att anse att *femstegsprincipen* kräver ett stort antal tester för att hitta rätt form av förändring och att testerna kan ta lång tid vilket kan innebära dyra processer.

Det går att ifrågasätta huruvida det faktiskt innebär snabba och effektiva omvandlingsprocesser ifall ett flertal tester behöver ske och processen inte får önskvärd effekt. Att testa kan dock bidra med viktiga lärdomar samt att fler kommuner vågar ta steget att ifrågasätta gaturummet utifrån *femstegsprincipen* och genom denna lärandeprocess främja en omställning. Snabba lösningar är inte alltid de bästa på sikt, då tid kan behövas för en effektiv lärandeprocess samtidigt som förutsättningar ofta förändras med tiden.

6.3 Grönska som bisyssla

När grönska infogas i praktiken handlar det ofta om flexytor och multifunktionalitet (Intervjuperson C; Spacescape, 2022). Att integrera planering av grönska med planering för vattenhantering och grå infrastruktur är ett exempel på multifunktionalitet och förändring i praxis som i teorin kan främja mer grönska i städer, genom att integrera exempelvis klimatanpassning i form av dagvattenhantering (McDonald et al., 2023; Perera et al., 2024; Växjö kommun, 2020). Det går att koppla till ett synsätt där naturen är i samklang med staden, även om dagens multifunktionella planering kan ifrågasättas huruvida det prioriterar grönska lika högt som exempelvis ledningar och människans behov. Guider till blågröngrå infrastruktursystem, liknande den *Växjö kommun (2020)* tagit fram, signalerar en hierarki där grönskan främst ses som komplement eller "bisyssla". Det går att koppla till *VGU:s* riktlinjer där grönskan behöver samsas med exempelvis belysning och vägmärken i möbleringszonen. På så sätt kan dagens multifunktionella planering ses som en innovation att koppla till H2-, det vill säga icke omställningsdrivande. Om grönskan får ta större plats i multifunktionella ytor kan det främja en omställning till en symbios där staden och naturen har samma prioritet, i enlighet med *NBT*.

Gaturummets ytmässiga uppdelning kan behöva omprövas för att möjliggöra en omställning till gröna gaturum som norm. Det finns ur ett kortsiktigt perspektiv ett behov av att kvantifiera grönska i gaturum och införa konkreta kvoter och krav, samtidigt som kommuner skulle kunna arbeta mer med gatuomvandlingsplaner som visar på vilka gator som kan och är lämpliga att omvandlas (Furchtlehner et al., 2022; IVL, 2024 A). En utredning av rådande trafikala riktlinjer och referenshastigheten är också en förnödenhet (Intervjuperson A; Spacescape, 2022). Att kvantifiera grönska innebär till viss del att frågan främst integreras i nuvarande strukturer och praxis, vilket kan anses inte främjar en omställning, även om det kan vara en fördel för att kunna väga grönskan gentemot andra aspekter av planeringen och på kort sikt höja dess status. På samma sätt som det ofta finns absoluta krav och riktlinjer kopplat till skyddsavstånd och

framkomlighet skulle det kunna finnas absoluta krav på antal träd eller area av grönska. Eventuella riktlinjer och förändrade arbetssätt behöver vara tydliga och ändamålsenliga för implementeringen av gröna gaturum enligt ny praxis för att skapa en omställning. Exempelvis skulle 30 träd fördelat på tio gaturum inte bidra till ett konkret exempel av ett grönt gaturum, medan ett mer avgränsat projekt kan skapa tydligare exempel att replikera. Det går även att anse att det kan finnas ett behov av en större kvalitativ förståelse för grönska, exempelvis vilka ekosystem som skapas, hur det bidrar till livsmiljöer för andra arter och hur stadens nätverk av grönska kan fungera sammankopplat.

Bättre samordning inom kommunala organisationer såväl som med utomstående aktörer, med dialog och samarbete utifrån synergier som ledord, är fortsättningsvis en förutsättning för att bryta de organisatoriska silorna som marginaliserar grönskans roll i planeringen. I förlängningen, för att åstadkomma en verklig omställning, kan ett skiftat synsätt krävas där perspektivet blir mer långsiktigt och *NBT* blir mer vanligt förekommande. Att se grönska som ett långsiktigt behov, men framförallt som värdefullt i sig själv skulle kunna innebära en jämkning i planeringen. Det kan även finnas stora fördelar med långsiktigt större budgetar för skötsel och förvaltning för att möjliggöra en större andel grönska. Om budgeten inte ökar kan det finnas risker att grönskan försummas.

6.4 Ambitiösa visioner i sin linda

Många visioner påtalar att grönska och rekreation behöver ta betydligt större plats i gaturummet för att främja hälsosamma och gröna miljöer för människan, snarare än på bilens villkor som tidigare varit praxis (Intervjuperson B; Intervjuperson C; Rodriguez-Valencia & Ortiz-Ramirez, 2021; Spacescape, 2022). Till viss del präglas många nutida visioner av ett tänk som inte går i linje med *NBT*. Grönska ses till stor del som en resurs för mänskligt välbefinnande, exempelvis med fokus ekosystemtjänster som främjar klimatanpassning och välbefinnande utifrån ett mänskligt perspektiv. På så sätt går det att urskilja en koppling mellan hur dagens praxis ser ut och de visioner som tas fram. Ett antropocentriskt fokus kan innebära att grönska bortprioriteras när dess omedelbara positiva effekter för människan inte syns. På samma gång ska grönska som resurs för människan inte underskattas som argument för gröna gaturum, vilket i sig kan driva en stegvis omställning.

3-30-300 är den mest utbredda visionen och allt fler kommuner använder den, mycket på grund av att den är enkel att kommunicera och sätta mål utifrån (Intervjuperson A; Intervjuperson B;

Intervjuperson C; Intervjuperson D; Konijnendijk, 2023). Visionens framfart belyser vikten av enkelhet och kommunicerbarhet. För effektiv samordning och samverkan skulle det kunna tolkas som en nyckelfaktor att det finns greppbara visioner som bidrar till en gemensam inriktning inom och mellan organisationer. Även fördelarna med att kvantifiera grönska är något som lyfts i *3-30-300*, det vill säga möjligheten att införa konkreta kvoter och krav på grönska. Ur ett *NBT*-perspektiv går det att ifrågasätta huruvida grönskans egenvärde tas i beaktande, samtidigt som det också förekommer önskemål om mer nyanserade visioner som är mer ändamålsenliga för praktisk tillämpning på platser med skiftande förutsättningar. Träd tar även lång tid att växa till en optimal storlek och nå sin fulla potential som klimatanpassare och livsmiljö för andra växt- och djurarter. Det kan leda till att det sker en förändring men att den tar lång tid, vilket inte ger större effekter på dagens system som har brådskande behov. Ur ett längre tidsperspektiv finns det stora möjligheter, men det innebär ett behov av långsiktig planering.

3-30-300-visionen belyser grönska på en skala som omfattar enskilda grannskap och individer och behöver implementeras med olika rådande förutsättningar i beaktande (Konijnendijk, 2023). Att visionen omfattar enskilda grannskap och individer borde kunna bidra till större miljörättvisa genom mer jämlik fördelning av grönska, då grönska enligt *3-30-300* planeras för att uppnå målsättningarna i mindre geografiska enheter. Med rådande förutsättningar och praxis kommer *3-30-300* dock inte kunna uppnås överallt, vilket beror på att stadsdelar har olika förutsättningar och morfologi. En annan begränsning i visionen *3-30-300* är att den enbart belyser trädkrontäckning och inte hela paletten av grönska, vilket kan innebära begränsade möjligheter att ställa om till grönare gaturum. En anledning till det är att det saknas mätinstrument som mäter alla former av grönska i staden och därav beräknar dess effekt. *3-30-300* i sin nuvarande form skulle därför kunna tolkas som en innovation att förknippa med H2- (se *figur 3*), det vill säga en innovation som inte nödvändigtvis kommer främja en transformation till H3 utan riskerar att mynna ut i en återgång till H1. Visionen kan innebära ett begränsat perspektiv på grönska som skapar otillräckliga möjligheter för implementering, och om kommuner anammar det i en hög grad finns det en risk att nytänkande hämmas vilket innebär att befintliga strukturer reproduceras (H1). Samtidigt kan en problematisering av visionen ha betydelse för utvecklingen av perspektivet på grönska, för att inkludera hela paletten, vilket skulle kunna innebära en vision och innovation av H2+-karaktär. Det understryker H2- som potentiellt viktig i processen att urskilja möjliga åtgärder för en omställning, i enlighet med *Sharpe och kollegors (2016)* resonemang.

Många av visionerna som förespråkar grönska, vilket inkluderar 3-30-300, är endast vägledande. Det innebär att de lätt kan nedprioriteras gentemot andra aspekter av planeringen (Konijnendijk, 2023; Konijnendijk et al., 2025). Det går att ifrågasätta huruvida det beror på de övergripande normerna som präglar staden, det vill säga att det ska finnas tillgänglighet för bilen och att ledningsnätverken ska se ut på ett visst sätt. Visioner likt 3-30-300 skulle med fördel kunna vara mer förpliktigande för att sätta krav på en omställning till gröna gaturum. För det behövs en kvalitativ kartläggning av visionen såväl som en bredare palett av grönska i staden, dels för att synliggöra all grönskas bidragande effekt och dels för att nyansera visionen samt göra den mer praktiskt tillämpbar.

6.5 Grönska som affärsmodell

Ekonomiska påfrestningar, bristande budget för grönska och icke-existerande finansiella stöd från nationellt håll begränsar implementeringen och förvaltningen av grönska i gaturum (Back & Collins, 2022; Intervjuperson A; Kumar et al., 2025; Randrup et al., 2021; Rodriguez-Valencia & Ortiz-Ramirez, 2021). Att påvisa en tydlig kostnadseffektivitet för grönska är en svårighet, särskilt ur ett kortsiktigt perspektiv med tanke på den styrningsmodell som fastighetsägare och kommuner ofta förhåller sig till (Back & Collins, 2022). Ekonomiska påfrestningar medför ett behov av att väga upp ekonomin, vilket kan innebära negativa konsekvenser för planeringen när detaljplaner tas fram i dialog med eventuella exploatörer.

Som beskrivits tidigare vägs ofta grå infrastruktur före grön infrastruktur, vilket leder till att finansiella stöd ofta inte riktas mot den gröna infrastrukturen. Det leder till att visionerna om mer grönska i staden kan begränsas, vilket i förlängningen inte främjar *NBT*. Att kortsiktiga ekonomiska vinster premieras kan leda till att långsiktiga vinster för hälsa, välbefinnande och klimatanpassning förbigås. Det kan innebära större framtida kostnader för samhället relaterat till exempelvis sjukvård och hantering av extremväder.

Ofta behöver kortsiktiga kostnader för grönska exempelvis kompenseras genom högre exploateringsgrad, samtidigt som det till stor del är platsens attraktivitet utifrån ett marknadsföringsperspektiv som avgör hur stora krav en kommun kan ställa på en eventuell exploatör (Back & Collins, 2022; Intervjuperson C; Intervjuperson E). Det finns ur dagens perspektiv ett behov av att skapa affärsmodeller gällande grönska, vilket innebär att det kan vara svårt för en kommun att argumentera för gröna gaturum i mindre attraktiva stadsdelar där fastighetsägare och exploatörer inte kan ackumulera önskad vinst. Det kan leda till en orättvis

fördelning av grönska i staden, samtidigt som det finns risker för grön gentrifiering. Samtidigt har kommuner enligt lag möjlighet att beordra fastighetsägare att betala för gatuåtgärder som syftar att förse ett områdes behov av allmänna platser (PBL 6 kap. 24§). Det såväl som kommunens planmonopol påvisar kommunens makt att faktiskt ställa krav på fastighetsägare och exploatörer.

Det går i förlängningen att urskilja en friktion mellan den kortsiktiga styrningsmodell som kommuner behöver förhålla sig till jämfört med den långsiktighet som krävs för grön infrastruktur. Många av nyttorna med grönska i planeringen kan anses vara långsiktiga, vilket inte är kompatibelt med kortsiktigt ekonomiskt tänk. Ur ett kortsiktigt perspektiv kan det finnas ett behov av kostnadsfria argument för planeringen av grönska, men över tid kan det anses att synsättet på kortsiktig ekonomi behöver förändras för att främja en omställning. Att upprätta avtal med regeringen för att exempelvis främja klimatanpassning genom gröna gaturum, likt storstadspaketet som främjade stationsnära bebyggelse i kommuner, skulle kunna vara ett sätt att främja en omställning. Ekonomiska incitament kan utgöra H2+ ifall det leder till positiva exempel på gröna gaturum som mängdmässigt inspirerar till en omställning, samtidigt som det kan representera H2- ifall rådande strukturer som i slutändan undergräver grönska bibehålls.

6.6 Politiken som möjliggörare

Huruvida det är externa eller interna initiativ som främst kan accelerera en omställning går att diskutera. Externa initiativ som kan accelerera omställningen mot gröna gaturum kan exempelvis omfattas av lagstiftning, riktade finansiella stöd samt tydligare politiska prioriteringar och riktlinjer från nationellt håll (Intervjuperson A; Intervjuperson B; Intervjuperson E). Det går att anse att det på politiskt håll finns en rädsla för att gå emot bilismen och prioritera grönskan, samtidigt som det råder en diskrepans mellan nationell och kommunal politik där den nationella politiken inte prioriterar grönska. Samtidigt råder det en brist på tydliga politiska prioriteringar och en ändamålsenlig gatupolicy på nationell nivå. Det behöver inte vara ett hinder för enskild implementering att de nationella policyerna är vaga men det kan skapa ett hinder för en bredare omställning då vägledningen mellan kommuner och aktörer blir bristfällig och insatser som sker kan bli enskilda och lösryckta.

Medan *Intervjuperson C* anser att det redan finns en politisk samsyn i visioner och planprogram som prioriterar grönska högt, anser andra att inriktningen behöver bli mer riktad för att konkurrera mot den nuvarande normer. Det råder en oenighet kring om lagarna, normerna och

reglerna räcker. Denna oenighet går att relatera till grönskans subjektiva implementering. Lagarna förespråkar att grönska är värdefullt och behövs, men det går att anse att det behöver understrykas mer. Beroende på den tilltänkta omfattningen av implementeringen av grönska och personliga erfarenheter av politiken kan en uppfattning bildas.

Att vinna röster är det som ofta formar politiska kampanjer. Det innebär att synliga förändringar inom mandatperioden prioriteras, vilket kan påverka ifall grönska premieras samt vilken typ av grönska som implementeras (Back & Collins, 2022; Intervjuperson A). Politiken är folkvald och civilsamhället har därav en stor möjlighet att påverka genom val. Det betyder att civilsamhället skulle kunna skapa en förändring i samhället genom att sätta krav på politiken. I en eventuell övergångsperiod från H1 till H3 skulle en förändring i den politiska opinionen alltså kunna utgöra en viktig faktor. Att det är synliga förändringar inom mandatperioden som premieras kan medföra både möjligheter och begränsningar för gröna gaturum. Ett parti som aktivt förespråkar grönska skulle kunna driva frågan, vilket kunde innebära snabba förändringar i gaturummen. En omställning till gröna gaturum kan på det sättet i teorin ske relativt snabbt i och med att de folkvalda politikerna bara sitter under en mandatperiod åt gången, samtidigt som det skapar osäkerhet och kortsiktighet kopplat till de begränsade mandatperioderna. Det finns en risk att de åtgärder som genomförs sker på populistiska grunder, utan gediget förarbete. Det är viktigt att utreda och nyansera både visioner och praxis, så att den praktiska implementeringen faktiskt är ändamålsenlig.

Att Sveriges nationella gatupolicy saknar ambition och tydlighet, vilket bland annat framhålls av *Spacescape (2022)*, kan utgöra en problematik när det kommer till att främja en omställning. Det kan anses råda ett otydligt och daterat policy-landskap, vilket försvårar både effektiv vägledning för kommuner och tjänstepersoner samt samordning såväl inom som mellan kommuner och aktörer. Tydliga ambitioner med nya normer och praxis som förespråkar ett annat fokus i planeringen skulle kunna driva förändring på sikt, men utifrån *Mukhtar-Landgren och kollegors artikel (2026)* kan det härledas ett behov av att sådana normer etableras frikopplat från dagens teknokratiska system. Det lyfter frågan huruvida upphovet till sann transformativ förändring är möjlig på institutionell nivå, då dessa institutioner de facto verkar inom de institutionella ramar som råder. Ifall enskilda aktörer ger upphov till omställning kan institutionernas roll istället vara att anamma, ge stöd till och legitimera förändringen. Det kan ske genom såväl finansiella medel som lagstiftning och förändringar i praxis.

6.7 Tjänstepersoner som aktivister

Upphov till en omställning kan komma underifrån från såväl tjänstepersoner som enskilda medborgare. Som tidigare nämnts har inte grönska någon företrädare men om tjänstepersoner vågar företräda grönskan i förhandlingar, testa och fundera över dagens praxis och tillämpning i exempelvis planprocessen kan förändra praxis och normer över tid. Om tjänstepersoner står fast vid sina krav i planprocessen kan andra aktörer hitta kreativa sätt att möta dem, exempelvis genom att samordna ledningar eller integrera olika funktioner i gaturummen (Intervjuperson B; Intervjuperson C; Intervjuperson D; Intervjuperson E; Kumar et al., 2025; Växjö kommun, 2020).

Planprocessen ska avväga mellan olika intressen och prioriteringar. Det finns en stor mängd krav relaterat till vad som anses ska finnas i gaturummet men det är tjänstepersoner i kommunen som tolkar och förhåller sig till dessa krav, målkonflikter och prioriteringar i planeringsprocessen (Intervjuperson D). Kommunen har mandat att ställa krav på en mängd aktörer, beroende på hur pragmatisk ansvariga tjänstepersoner väljer att vara. Det medför en varians i hur gaturum planeras baserat på vilka diskussioner som tas och vilka avsteg gentemot kraven som sker av olika tjänstepersoner. Det kan därav vara personbundet hur gaturum utformas, till stor del beroende av enskilda tjänstepersoners värderingar och vilja att ta diskussioner samt föra grönskans talan.

Ofta är det trafikplanerare som har huvudansvaret för gatuprojekt, ett arbete som till viss del präglas av organisatoriska silor (Intervjuperson B; Intervjuperson C; Intervjuperson D). Det finns en mängd aktörer med olika intressen och ansvar som ofta motsätter sig varandra samt konkurrerande normer (Furchtlehner et al., 2022; Intervjuperson A; Intervjuperson D; Perera et al., 2024). Ledningar i marken är sekretessklassade och ledningsägare sätter ultimata krav på planeringen men deltar oftast inte i planprocessen (Intervjuperson C; Intervjuperson D; Intervjuperson E). Att arbeta frikopplat från varandra kan leda till ineffektiva, långsamma och icke-samordnade projekt, vilket begränsar såväl organisationens som projektens funktionalitet. Det kan i förlängningen innebära att de gröna gaturum som faktiskt implementeras inte håller med tiden. Samverkan och transdisciplinaritet är en viktig faktor för att möjliggöra en omställning och är något som behöver äga rum genomgående i hela processen, såväl inom den kommunala organisationen som med externa aktörer. Det går att anse att planering av grönska

kan behöva infogas redan i utbildningen för exempelvis fysiska planerare, dels för att uppnå större kunskap och dels för att främja normer och praxis som tar grönska i beaktande.

För att främja effektiv samordning behöver aktörer hållas informerade, utbildade och ansvariga gentemot varandra för att etablera tydliga förutsättningar (Furchtlehner et al., 2022; Intervjuperson D; Kumar et al., 2025; Växjö kommun, 2020). Det kan även vara en framgångsfaktor att synliggöra synergierna mellan olika facetter av planeringen. Det kan medföra instrument för att foga in grönska inom fler planområden, att grönska lyfts i fler sammanhang samtidigt som det börjar prioriteras högre och inte enbart ses som något som ska gynna människorna, utan som något med egenvärde. *Singh och kollegor (2021)* lyfter just synergier mellan förvaltningar och aktörer som en viktig faktor i att åstadkomma mer sammanhängande policys och en mer effektiv planering.

Intervjuperson C hävdar att det finns tydliga politiska visioner som förespråkar grönska men att dessa inte implementeras av tjänstepersoner i praktiken i tillräckligt hög grad. Det kan bero på *path dependency*, att kommunala praktiker tar lång tid att förändra och att det för tjänstepersoner saknas tydlighet över vilka aspekter som ska prioriteras i planeringen av gaturum och väga exempelvis grönska mot trafikplanering (Back & Collins, 2022; Intervjuperson A; Intervjuperson D; Mukhtar-Landgren et al., 2026; Perera et al., 2024). Det kan innebära att aktörer med intressen som går i samklang med äldre policys kan få företräde, exempelvis när det handlar om ledningar i marken, biltrafik och räddningsfordon. Så länge som gamla policys och praxis råder kan det vara svårt att åstadkomma en omställning.

För att främja en omställning handlar det om att undersöka rådande strukturer och vilka potentiella glipor som kan ha försummats i samband med de innovationer som skett, i enlighet med metaforen om dörrar och glipor kopplat till omställningsteori (Mukhtar-Landgren et al., 2026). När tjänstepersoner syftar till att öppna upp glipor startar den processen ofta informellt, just på grund av de institutionella begränsningarna som ofta präglar det formella styret. Experimenten måste tillåtas verka utanför de institutionella strukturer som råder, vilket inkluderar att testa såväl regler och lagar som olika strategier och åtgärder. Det är viktigt att processen tillåts "skena iväg" med frågvishet, utforskande och radikala föreställningar av hur en framtid kan se ut (Mukhtar-Landgren et al., 2026). Att främja öppensinnighet för att skapa upphov transformativa åtgärder och tankar kan innefatta mandat att testa, exempelvis i olika omställningslabbs. Denna typ av förändringsprocess kan anses vara central för att åstadkomma

fundamentala förändringar och nya strukturer som går utanför existerande systemramar, i enlighet med *Scoones och kollegor (2020)* och *Mukhtar-Landgren och kollegor (2026)*. På så sätt går det att argumentera för att en potentiell möjliggörare, i enlighet med *Sharpe och kollegor (2016)* och punkt 4 i *figur 8*, skulle kunna vara att främja öppensinnighet samt ge möjligheten att genomföra test och experiment utifrån nya idéer.

Det är viktigt att skapa konkreta goda exempel av gröna gaturum för att säkerställa att arbetet med gröna gaturum inte blir alltför personbundet och att projekten inte blir enskilda och lösryckta (Intervjuperson B; Intervjuperson E). Det kan även bidra till en mer omfattande kunskapsbas där tydliga effekter av gröna gaturum synliggörs för att kunna ställas emot rådande normer. Principiellt skulle handböcker för utformning kunna vara användbara och underlätta såväl planering som implementering och förvaltning. En omställning kan därigenom främjas av handböcker som utgår från en ny praxis, där grönska premieras i gaturum (se punkt 5 i *figur 8*). Effektiv spridning av kunskap och positiva exempel på gröna gaturum mellan kommuner och organisationer kan bidra till en lärandeprocess där planeringen stegvis skiftar i praxis, vilket kan skapa momentum till en omställning. På så sätt skulle enskilda insatser trots allt kunna bidra till en mängdmässig omställning, där punktinsatser renderar positiva exempel. Exempelvis kan det gå att relatera arbetet med gröna gaturum till arbetet med sommargator, vilket ger konkreta exempel på en typ av omvandling av gaturum att ta inspiration av.

7. Slutsats och vidare forskning

I detta kapitel presenteras uppsatsens slutsatser och förslag på vidare forskning samt en avslutande reflektion angående arbetsprocess och arbetsfördelning.

Svenska städer arbetar idag med gröna gaturum i begränsad utsträckning, där gaturum planeras och förvaltas utifrån lagar, riktlinjer och tekniska handböcker som innebär en praxis där trafik och underjordiska ledningar till stor del står i fokus i gaturummen, även om visionerna till viss del säger något annat. Politiken sätter tonen för praxis och från den nationella politiken är stödet bristande, både gällande policy och finansiering, vilket innebär svårigheter att samordna insatser mellan kommuner för att i förlängningen främja en större omställning. Den kommunala politiken förespråkar på många håll visioner om grönska och multifunktionalitet i städer, även om det råder varians mellan kommuner. 3-30-300 är den mest framstående visionen, mycket på grund av att den är effektiv att kommunicera och kvantifiera, men den skulle behöva nyanseras samt inkludera hela paletten av grönska för att bli mer effektiv, långsiktig och praktiskt tillämpbar.

I praktiken är det en stor del aktörer och intressen som behöver beaktas i gaturummet, vilket kan utgöra en utmaning för planeringen av gröna gaturum. Grönskan riskerar att falla bort på grund av ultimata krav kopplat till exempelvis underjordiska ledningar och framkomlighet som har tydliga företrädare, även om nämnda aktörer ofta inte deltar i planprocessen. Grönskan betraktas främst som ett komplement, även i multifunktionella ytor, och den långsiktiga förvaltningen präglas ofta av en otillräcklig budget. Att samordna dessa aktörer och den fysiska infrastrukturen, exempelvis genom ledningar i kulvertar, är en strategi för att hantera ett sådant hinder och frigöra mer utrymme för grönska. Samtidigt går det att anse att det råder en otydlighet kopplat till hur avvägningar ska utföras när det gäller att premiera grönska, samtidigt som grönskan ofta saknar en officiell representant i förhandlingarna.

De långsiktiga fördelarna och ekonomiska vinsterna kopplat till grönska i planeringen undergrävs i förhållande till den kortsiktiga lönsamhet som kommuner och fastighetsägare ofta behöver förhålla sig till, vilket innebär att grå infrastruktur ofta premieras för kortsiktig vinning. Grönska kan därigenom bli till en bisyssla som sällan prioriteras. En kvantifiering av grönskans effekt skulle kunna bidra med tydligare argument i avvägningen och i förlängningen medföra konkreta riktlinjer och kvoter, samtidigt som en omställning i grunden är beroende av

ett mer långsiktigt tänk och skifte närmre *NBT*. Det går att urskilja en friktion mellan ett kort och långt tidsperspektiv, vilket är något som kan kopplas till de begränsade mandatperioderna som präglar politiken.

Det finns tendenser som pekar på att en omställning utifrån *Tre Horisonter* skulle kunna ske, då denna uppsats resultat indikerar att det finns kunskap kring inspirerande praxis, visioner och möjliggörare för en omställning (se *figur 8*). Huruvida det är främst externa eller interna initiativ som krävs går inte att belägga. Genom diskussionen lyfts både externa och interna initiativ som möjliggörare för att skapa en omställning till gröna gaturum. Politiken kan ställa tydliga krav på grönska i planeringen, samtidigt som tjänstepersoner också kan driva en omställning genom att förespråka grönska i planeringen av gaturum och stå på sig i de frågorna. Att som tjänsteperson våga ompröva praxis och testa nya lösningar skulle kunna vara en strategi för att driva en omställning, där positiva exempel på gröna gaturum skapas och synliggörs. Punktinsatser som skapar positiva exempel är viktiga och principen att ta fram handböcker för att underlätta implementeringen är betydelsefull. Det saknas ofta effektiv samordning både inom och mellan kommuner som kan möjliggöra att relevanta kompetenser mobiliseras, samtidigt som kunskap och erfarenheter av projekt sprids. Att sprida kunskap och positiva exempel på gröna gaturum i och mellan kommuner skulle kunna facilitera en omställning över tid.

7.1 Vidare forskning

Uppsatsen tyder på att ytterligare forskning skulle kunna bidra till en ännu djupare förståelse kring omställningen till gröna gaturum som praxis. Forskning skulle dels kunna undersöka lagstiftningen i större detalj, exempelvis om det finns andra länder som lyckats med en omställning till gröna gaturum och hur det förhåller sig till lagstiftning och riktlinjer. Konkreta projekt kopplat till gröna gaturum eller andra gatuomvandlingar skulle också kunna undersökas, dels för att vidare utreda förutsättningarna men också för att bidra med konkreta exempel av gröna gaturum som skulle kunna vara del av att möjliggöra en omställning. Platsanalyser, exempelvis med jämförelser mellan gaturum med olika omfattningar av grönska, hade kunnat utföras för att skapa en mer detaljerad bild av hur gröna gaturum kan se ut och vilka platsspecifika förutsättningar, hinder och möjligheter som kan påträffas. Det skulle även kunna ske vidare forskning kring hur hela paletten av grönska påverkar gaturum, utöver träd som är fokus i *3-30-300*, vilket skulle kunna bidra till en större förståelse kring hur mycket och vilken typ av grönska som faktiskt behövs i staden. Vidare forskning kring kopplingen mellan

gröna gaturum och exempelvis trygghet, grön gentrifiering och andra sociala frågor skulle också kunna nyansera och problematisera frågan ytterligare.

7.2 Avslutande reflektion

Arbets sättet i detta arbete har till stor del varit beroende av tidsbegränsningen på cirka fem månader. Mer tid hade kunnat innebära möjligheter att inkludera ett ännu större omfång av intervju personer, dokument och annan empirisk data. Intervju personerna som inkluderats valdes ut för att spegla olika kompetenser inom planering, såväl som olika typer av organisationer. Ändå saknas kompetenser såsom planarkitekt och översiktlig planerare på kommunal nivå, vilket skulle ha kunnat ge en annan bild av den konkreta planeringen av gröna gaturum samt hur kommuner förhåller sig till visioner om grönska som finns i sin översiktsplanering. Det pågår just nu ett projekt som utreder och nyanserar *3-30-300* i form av *3-30-300+ mer än träd*, men rapporten är inte publicerad i detta nu. En sådan rapport hade varit intressant att inkludera i det empiriska materialet.

Gröna gaturum har varit ett intressant forskningsområde, dels då det är en aktuell fråga som för tillfället diskuteras och forskas kring i stor utsträckning men även på grund av den delvis begränsade mängden konkreta exempel på omfattande grönska i gaturum. Det är ett planeringsområde som präglas av många visioner men som behöver mer forskning och konkreta exempel för att kunna bli praxis. Denna uppsats har gett indikationer på vilka förutsättningar, utmaningar och möjligheter som kan finnas när det kommer till planeringen och implementeringen av grönska i gaturum, samt potentiella strategier för att främja en omställning från en praxis till en annan. Det är dock viktigt att bära med sig att denna uppsats omfattas av ett begränsat omfång av empirisk data, vilket medför ett behov av vidare forskning för att komplettera kunskapsunderlaget och vidare utreda de fynd som kan kopplas till denna uppsats.

I detta projekt har Fabian haft ett övergripande ansvar för teori, resultat och analys medan Mattias haft ett övergripande ansvar för metod, metoddiskussion och diskussion. Även fast ansvaret varit uppdelat som står ovan, har båda studenterna arbetat med alla delar och resterande arbetsuppgifter har delats upp sinsemellan. Upplägget har fungerat bra på grund av att författarna valt att träffas och arbeta tillsammans i största möjliga mån. Det har möjliggjort konstruktiva diskussioner och bra samordning.

Referenser

Afridi, M. A., Erlingsson, S., & Sjögren, L. (2023). Municipal street maintenance challenges and management practices in Sweden. *Frontiers in Built Environment*, 9.

<https://doi.org/10.3389/fbuil.2023.1205235>

Alamri, W. A. (2019). Effectiveness of qualitative research methods: Interviews and diaries. *International Journal of English and Cultural Studies*, 2(1), 65-70.

<https://doi.org/10.11114/ijecs.v2i1.4302>

Aram, F., García, E. H., Solgi, E., & Mansournia, S. (2019). Urban green space cooling effect in cities. *Heliyon*, 5(4). [https://www.cell.com/heliyon/fulltext/S2405-8440\(19\)30070-2](https://www.cell.com/heliyon/fulltext/S2405-8440(19)30070-2)

Ashinze, U. K., Edeigba, B. A., Umoh, A. A., Biu, P. W., & Daraojimba, A. I. (2024). Urban green infrastructure and its role in sustainable cities: A comprehensive review. *World Journal of Advanced Research and Reviews*, 21(2), 928-936.

<https://doi.org/10.30574/wjarr.2024.21.2.0519>

Back, P., & Collins, A. M. (2022). Negotiating the green obstacle course: Ranking priorities and problems for municipal green infrastructure implementation. *Urban Forestry & Urban Greening*, 67. <https://doi.org/10.1016/j.ufug.2021.127436>

Boverket. (2016). *Rätt tätt – en idéskrift om förtätning av städer och orter*.

<https://www.boverket.se/sv/om-boverket/publikationer/2016/ratt-tatt/>

Boverket. (2019). Grönska och vatten reglerar temperaturen vid värmeböljor.

<https://www.boverket.se/sv/PBL->

[kunskapsbanken/teman/ekosystemtjanster/naturen/betydelse/reglerar-temp/](https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/ekosystemtjanster/naturen/betydelse/reglerar-temp/)

Boverket. (2023). Utmaningar i grönplanering. <https://www.boverket.se/sv/PBL->

[kunskapsbanken/teman/gronplan/att-arbeta/utmaningar/](https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/gronplan/att-arbeta/utmaningar/)

Boverket. (2024). *Den byggda formens betydelse - Kunskap från forskning*.

<https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2024/den-byggda-formens-betydelse---kunskap-fran-forskning.pdf>

Boverket. (2025 A). Öppna data – Boverkets bostadsmarknadsenkät.

<https://www.boverket.se/sv/om-boverket/oppna-data/bostadsmarknadsenkaten/>

Boverket. (2025 B). Urbana ekosystem och nationell restaureringsplan.

<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/uppdrag/naturrestaurering/>

Boverket. (2026 A). Städer stöttar varandra för att accelerera hållbar stadsutveckling-

European Urban Initiative Peer Review i Malmö. (Hållbar stad).

<https://www.boverket.se/sv/hallbar-stad/aktuellt/stader-stottar-varandrafor-att-accelerera-hallbar-stadsutveckling/>

Boverket. (2026 B). *Att planera och gestalta trädgårdsstäder i modern tid*.

<https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2026/att-planera-och-gestalta-tradgardsstader-i-modern-tid.pdf>

Bryman, A., Nilsson, B., Clark, T., Foster, L., & Sloan, L. (2025). *Brymans samhällsvetenskapliga metoder; översättning: Björn Nilsson* (Fjärde upplagan). Liber.

Buckler, S. (2010). Normative theory. I *Theory and methods in political science*. (Tredje upplagan). 156-180.

Campbell, S. D., & Zellner, M. (2020). Wicked Problems, Foolish Decisions: Promoting Sustainability Through Urban Governance in a Complex World. *Vanderbilt Law Review*, 73(6), 1643-1685. <https://heinonline.org/HOL/P?h=hein.journals/vanlr73&i=1692>

Cinderby, S., De Bruin, A., Cambridge, H., Muhoza, C., & Ngabirano, A. (2021).

Transforming urban planning processes and outcomes through creative methods. *Ambio*, 50(5), 1018-1034. <https://doi.org/10.1007/s13280-020-01436-3>

Crabtree, B. F., & Miller, W. L. (1999). *Doing qualitative research*. (Andra upplagan). Sage publications.

Denscombe, M. (2018). *Forskningshandboken: för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna; översättning: Per Larson*. (Fjärde upplagan). Studentlitteratur.

Dinca, L., Murariu, G., Chira, D., & Opra, B. (2026). Green Street Management Practices and Performance: A Global Review Integrating Bibliometric and Qualitative Analyses. *Sustainability*, 18(4).. <https://doi.org/10.3390/su18041732>

Dowtin, A. L., Cregg, B. C., Nowak, D. J., & Levia, D. F. (2023). Towards optimized runoff reduction by urban tree cover: A review of key physical tree traits, site conditions, and management strategies. *Landscape and Urban Planning*, 239. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2023.104849>

FHM. (2024). *Grönskans kvaliteter och barns hälsa*. <https://www.folkhalsomyndigheten.se/contentassets/96b79377bc224dfcb94de3b4996b2d4a/gronskans-kvaliteter-barns-halsa-kunskapsstod.pdf>

FN. (2023 A). *Allt fler människor bor i städer*. <https://fn.se/wp-content/uploads/2023/09/3-23-Mal-11.pdf>

FN. (2023 B). Globala målen för hållbar utveckling. <https://fn.se/globala-malen-for-hallbar-utveckling/>

Furchtlehner, J., Lehner, D., & Lička, L. (2022). Sustainable streetscapes: design approaches and examples of Viennese practice. *Sustainability*, 14(2). <https://doi.org/10.3390/su14020961>

Geels, F. W. (2019). Socio-technical transitions to sustainability: a review of criticisms and elaborations of the Multi-Level Perspective. *Current opinion in environmental sustainability*, 39, 187-201. <https://doi.org/10.1016/j.cosust.2019.06.009>

Gupta, A., Mora, S., Preisler, Y., Duarte, F., Prasad, V., & Ratti, C. (2024). Tools and methods for monitoring the health of the urban greenery. *Nature Sustainability*, 7(5), 536-544. <https://doi.org/10.1038/s41893-024-01295-w>

Haaland, C., & van Den Bosch, C. K. (2015). Challenges and strategies for urban green-space planning in cities undergoing densification: A review. *Urban forestry & urban greening*, 14(4), 760-771. <https://doi.org/10.1016/j.ufug.2015.07.009>

Hölscher, K., Wittmayer, J. M., & Loorbach, D. (2018). Transition versus transformation: What's the difference? *Environmental innovation and societal transitions*, 27, 1-3. <https://doi.org/10.1016/j.eist.2017.10.007>

IVL. (2021). *Inte bara justering. Transformation!*
<https://www.ivl.se/projekt/att-fa-omstallning-att-handa/vad-sager-vetenskapen/vad-kravs/transformation.html>

IVL. (2024 A). *Framtidsgator - Miljöaspekter vid omvandling av gaturum*. <https://www.diva-portal.org/smash/record.jsf?dswid=6405&pid=diva2%3A1839693>

IVL. (2024 B). *Omställningsdialogen*.
<https://www.ivl.se/projekt/att-fa-omstallning-att-handa/sa-har-gor-du/omstallningsdialogen.html>

IVL. (2024 C). *Få hållbar omställning att hända*.
<https://www.ivl.se/projekt/att-fa-omstallning-att-handa/sa-har-gor-du/omstallningsdialogen.html>

IVL. (2026 A). *Mer grönska i den täta staden – en guide med utgångspunkt i 3-30-300*. IVL Svenska miljöinstitutet, Malmö Stad, Sveriges lantbruksuniversitet & Göteborgs botaniska trädgård. <https://www.ivl.se/download/18.9ea4e0e19c47c9d0a88dd8/1770916572197/Mer-gronska-i-den-tata-staden.pdf>

IVL. (2026 B). 3-30-300+ *Mer än bara träd? - Presentationsunderlag*. IVL Svenska miljöinstitutet & Malmö Stad.

https://www.ivl.se/download/18.9ea4e0e19c47c9d0a88301/1770901134467/3-30-300+_Presentationsunderlag-med-anteckningar.pdf

Jiang, W., Li, Q., Li, J., & Zhu, Z. (2025). Differentiated impacts of urban streetscapes on green mobility experiences. *Journal of Asian Architecture and Building Engineering*, 1-17.

<https://doi.org/10.1080/13467581.2025.2584647>

Jing, J. (2022). Seeing Streetscapes as Social Infrastructure: A Paradigmatic Case Study of Hornsbergs Strand, Stockholm. *Urban Planning*, 7(4), 510-522.

<https://doi.org/10.17645/up.v7i4.5776>

Klang. (u.å). *Europeisk AI för det viktiga samtalet*.

https://klang.ai/sv/?utm_source=google&utm_medium=cpc&utm_campaign=20179480503&utm_content=146302276301&utm_term=transkribering%20verktyg&gad_source=1&gad_campaignid=20179480503&gbraid=0AAAAAprZde1wkzaqTp4QdTDDJe-aLH16J&gclid=CjwKCAiAqprNBhB6EiwAMe3yhl07xaPBjFvH2N6rnPtlFcxLKwt6RzMU TT7tqj5-dZS2NLArr6-9vxoCAp8QAvD_BwE

Konijnendijk, C. C. (2023). Evidence-based guidelines for greener, healthier, more resilient neighbourhoods: Introducing the 3–30–300 rule. *Journal of forestry research*, 34(3), 821-830. <https://link.springer.com/article/10.1007/s11676-022-01523-z>

Konijnendijk, C. C., Lind, C., Littke, H., Voets, D., Oudin, A., Östberg, J., Ågren, K., Nässlander, G., Adamsson, G. V., Enger, P., Larson, A. M., Johnsrud, H., Scharin, E., Schoon, P., Thoresen, W., & Vogel, E. (2025). *Yggdrasil – the living Nordic city*. TemaNord 2025:520. Nordic Council of Ministers 2025. <https://doi.org/10.6027/temanord2025-522>

Kotzen, B. (2018). Economic benefits and costs of green streets. In *Nature based strategies for urban and building sustainability*, 319-331. Butterworth-Heinemann.

<https://doi.org/10.1016/B978-0-12-812150-4.00029-X>

Kumar, P., Sahani, J., Corada Perez, K., Ahlawat, A., de Fatima Andrade, F., Athanassiadou, M., Cao, S.-J., Collins, L., Dey, S., Di Sabatino, S., Halios, CH., Harris, F., Horton, C., Inostroza, L., Jones, L., Rodding Kjeldsen, T., McCallan, B., McNabola, A., Kumar Mishra, R., Kumar Mishra, S., Sperandio Nascimento, EG., Owen, G., Ravindra, K., Reis, N, C., Soebarto, V., Wenk, J., Wood, HS. & Yao R. (2025). Urban greening for climate resilient and sustainable cities: grand challenges and opportunities. *Front. Sustain. Cities* 7. <https://doi.org/10.3389/frsc.2025.1595280>

Kweon, B. S., Rosenblatt-Naderi, J., Ellis, C. D., Shin, W. H., & Danies, B. H. (2021). The effects of pedestrian environments on walking behaviors and perception of pedestrian safety. *Sustainability*, 13(16). <https://doi.org/10.3390/su13168728>

López-Rodríguez, M. D., Jiménez-Aceituno, A., Quintas-Soriano, C., Requena-Mullor, J. M., Garau, E., Alba-Patiño, D., Otamendi-Urroz, I., Aguiar, A. P. D., Cortés-Calderón, S. & Castro, A. J. (2024). Applying the Three Horizons approach in local and regional scenarios to support policy coherence in SDG implementation: Insights from arid Spain. *Global Environmental Change*, 89. <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2024.102922>

Malmö stad. (2026). Grönska för alla med modellen 3-30-300. <https://malmo.se/Stadsutveckling/Sa-utvecklar-vi-staden/Gronska-och-vatten/Gronska-for-alla-med-modellen-3-30-300.html>

Mercado, G., Ode Sang, Å., & Randrup, T. (2024). Supporting Nature-Based Solutions via Nature-Based Thinking across European and Latin American cities. *AMBIO: A Journal of the Human Environment*, 53, 79–94. <https://doi.org/10.1007/s13280-023-01920-6>

Monteiro, J., Sousa, N., Coutinho-Rodrigues, J., & Natividade-Jesus, E. (2024). Challenges Ahead for Sustainable Cities: An Urban Form and Transport System review. *Energies (Basel)*, 17(2). <https://doi.org/10.3390/en17020409>

McDonald, R. I., Aronson, M. F. J., Beatley, T., Beller, E., Bazo, M., Grossinger, R., Jessup, K., Mansur, A. V., Puppim de Oliveira, J. A., Panlasigui, S., Burg, J., Pevzner, N., Shanahan, D., Stoneburner, L., Rudd, A., & Spotswood, E. (2023). Denser and greener cities: Green interventions to achieve both urban density and nature. *People and Nature*, 5, 84–102.

<https://doi.org/10.1002/pan3.10423>

MSB. (2022). *Översvämningar - Rapport del 4*. <https://rib.msb.se/filer/pdf/30076.pdf>

Mukhtar-Landgren, D., von Wirth, T., Bertolini, L., & Torrens, J. (2026). Urban living labs as cracks, not doors: Reimagining experimentation in transport (and beyond). *Journal of Transport Geography*, 132. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2026.104598>

Nguyen, P. Y., Astell-Burt, T., Rahimi-Ardabili, H., & Feng, X. (2021). Green space quality and health: a systematic review. *International journal of environmental research and public health*, 18(21). <https://doi.org/10.3390/ijerph182111028>

Park, J., Kim, J. H., Lee, D. K., Park, C. Y., & Jeong, S. G. (2017). The influence of small green space type and structure at the street level on urban heat island mitigation. *Urban forestry & urban greening*, 21, 203-212.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1618866716301194#section-cited-by>

Perera, A. C. S., Davies, P. J., & Graham, P. L. (2024). A global review of urban blue-green planning tools. *Land use policy*, 140. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2024.107093>

Ramyar, R., Ackerman, A., & Johnston, D. M. (2021). Adapting cities for climate change through urban green infrastructure planning. *Cities*, 117.

<https://doi.org/10.1016/j.cities.2021.103316>

Randrup, T. B., Buijs, A., Konijnendijk, C. C., & Wild, T. (2020). Moving beyond the nature-based solutions discourse: introducing nature-based thinking. *Urban Ecosystems*, 23(4), 919-926. <https://doi.org/10.1007/s11252-020-00964-w>

Randrup, T. B., Svännel, J., Sunding, A., Jansson, M., & Sang, Å. O. (2021). Urban open space management in the Nordic countries. Identification of current challenges based on managers' perceptions. *Cities*, 115. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2021.103225>

Regeringskansliet (2025) *Ny strategi för levande och trygga städer* (Skr. 2024/25:96). Regeringen. <https://www.regeringen.se/contentassets/7b8cfa42805d4858957f31d44b4f9849/ny-strategi-for-levande-och-trygga-stader-skr.-20242596.pdf>

Rigolon, A., Browning, M. H., McAnirlin, O., & Yoon, H. (2021). Green space and health equity: a systematic review on the potential of green space to reduce health disparities. *International journal of environmental research and public health*, 18(5). <https://doi.org/10.3390/ijerph18052563>

RISE & Spacescape. (2025). *Guide till gatans varden*. https://www.spacescape.se/wp-content/uploads/2025/08/250423_Guide-till-gatans-varden.pdf

Rodriguez-Valencia, A., & Ortiz-Ramirez, H. A. (2021). Understanding green street design: Evidence from three cases in the u.s. *Sustainability*, 13(4), 1–19. <https://doi.org/10.3390/su13041916>

Sabbion, P. (2018). Green streets to improve water management. In *Nature Based Strategies for Urban and Building Sustainability*, 215-225. Butterworth-Heinemann. <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-812150-4.00020-3>

Samuelsson, K., Chen, T. H. K., Antonsen, S., Brandt, S. A., Sabel, C., & Barthel, S. (2021). Residential environments across Denmark have become both denser and greener over 20 years. *Environmental Research Letters*, 16(1). <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1748-9326/abcf7a>

SCB. (2015). Urbanisering från land till stad. <https://www.scb.se/hitta-statistik/artiklar/2015/Urbanisering--fran-land-till-stad/>

Schaal, T., Mitchell, M., Scheele, B. C., Ryan, P., & Hanspach, J. (2023). Using the Three Horizons approach to explore pathways towards positive futures for agricultural landscapes with rich biodiversity. *Sustainability Science*, 18(3), 1271-1289.

<https://doi.org/10.1007/s11625-022-01275-z>

Scoones, I., Stirling, A., Abrol, D., Atela, J., Charli-Joseph, L., Eakin, H., Ely, A., Olsson, P., Pereira, L., Priya, R., van Zwanenberg, P. & Yang, L. (2020). Transformations to sustainability: combining structural, systemic and enabling approaches. *Current Opinion in Environmental Sustainability*, 42, 65-75. <https://doi.org/10.1016/j.cosust.2019.12.004>

Sharpe, B., Hodgson, A., Leicester, G., Lyon, A., & Fazey, I. (2016). Three Horizons: a pathways practice for transformation. *Ecology and Society*, 21(2).

<http://dx.doi.org/10.5751/ES-08388-210247>

Shen, Y. S., Wu, X., Li, P. Y., Xu, L., & Liu, B. Q. (2026). Bibliometric Insights into Green Spaces and Mental Illness: Trends, Challenges, and Emerging Frontiers. *Urban Science*, 10(1), 35. <https://www.mdpi.com/2413-8851/10/1/35>

ShiftSweden. (2025). En integrerad fyrstegsprincip för ett resurseffektivt samhälle - 16 synergier mellan samhällsbyggnad och mobilitet.

<https://www.shiftsweden.se/Media/40wpo5dv/insiktsrapport-en-integrerad-fyrstegsprincip-for-ett-resurseffektivt-samhalle.pdf>

Sim, D. (2019). *Mjuk stad: täthet, mångfald och närhet i vardagslivet*. Island Press.

https://books.google.se/books?hl=sv&lr=&id=HjylDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=soft+city&ots=hQHZhiWeSe&sig=wA9ByhOWQbvy7WT0Tyn-OwsXcC0&redir_esc=y#v=onepage&q=soft%20city&f=false

Singh, G. G., Cottrell, R. S., Eddy, T. D., & Cisneros-Montemayor, A. M. (2021). Governing the land-sea interface to achieve sustainable coastal development. *Frontiers in Marine Science*, 8. <https://doi.org/10.3389/fmars.2021.709947>

SLU. (2026). *AI-stöd till studenter*.

<https://internt.slu.se/stod-service/utbildning/Pedagogik/ai-i-hogre-utbildning/AI-stod-till-studenter/>

Snyder, H. (2019). Literature review as a research methodology: An overview and guidelines. *Journal of business research*, 104, 333-339. <https://doi.org/10.1016/j.jbusres.2019.07.039>

Spacescape. (2022). *Designguide för smarta gator*. KTH, Chalmers, VTI, Spacescape, Sweco & White Arkitekter. ISBN: 978-91-8040-257-6.

<https://www.dropbox.com/scl/fi/egkszs8je3zmyy0k200s4o/Designguide-f-r-Smarta-gator.pdf?rlkey=ytlk7pjp6xqbj04npkp69dan&e=1&dl=0>

Spacescape. (2024). *Designguide för snabba gator*. Spacescape, Edge, Norconsult & IVL. ISBN: 978-91-531-1873-2.

<https://www.dropbox.com/scl/fi/vfe4hle2w17byoqprzn3u/Designguide-f-r-snabba-gator.pdf?rlkey=dua9i7pcoy3bki3l3m7df23td&e=1&dl=0>

Stewart, I., Capello, M. A., Mouri, H., Mhopjeni, K., & Raji, M. (2023). Three horizons for future geoscience. *Earth Science, Systems and Society*, 3(1).

<https://doi.org/10.3389/esss.2023.10079>

Sunding, A., Sang, Å. O., Nilsson, K., & Randrup, T. B. (2025). Planning and managing urban green infrastructure for human health: perspectives on collaboration and implementation from four Nordic cities. *Socio-Ecological Practice Research*, 7(2), 233-252.

<https://doi.org/10.1007/s42532-025-00214-3>

Tekniska verken. (u.å.). *Få ledningskoll innan du börjar gräva*.

<https://www.tekniskaverken.se/kundservice/ledningsanvisning/>

Tenny, S., Brannan, J. M., & Brannan, G. D. (2017). Qualitative study.

<https://europepmc.org/article/NBK/nbk470395>

Trafikverket. (2021). *Fyrstegsprincipen*. <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/fyrstegsprincipen/>

Trafikverket. (2024). *Vägars och gators utformning*.

https://puben.trafikverket.se/dpub/api/v1/Dokument/DownloadDokument?id=6f24d1e8-81bf-4e7a-948a-200e71c92f66&dokumentName=Krav%20TRVINFRA-00396%20Vaegars%20och%20gators%20ut%20v1_0.pdf

Trafikverket. (2025). *Väghållaransvar - Vem ansvarar för vägen?*

<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/vag/vem-ansvarar-for-vagen/>

Van Oijstaeijen, W., Van Passel, S., & Cools, J. (2020). Urban green infrastructure: A review on valuation toolkits from an urban planning perspective. *Journal of environmental management*, 267. <https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2020.110603>

Växjö kommun. (2020). *Levande gaturum – en handbok i Blågröngrå system*. (Version 2.0). Edge.

https://www.vaxjo.se/download/18.47028603185655e1eff424be/1672728976800/Handbok_BGG.pdf

Wang, R., Lu, T., Wan, C., Sun, X., & Jiang, W. (2023). Measuring the effects of streetscape characteristics on perceived safety and aesthetic appreciation of pedestrians. *Journal of Urban Planning and Development*, 149(3). <https://doi.org/10.1061/JUPDDM.UPENG-4314>

Whittemore, R., Chao, A., Jang, M., Minges, K. E., & Park, C. (2014). Methods for knowledge synthesis: an overview. *Heart & Lung*, 43(5), 453-461.

<https://doi.org/10.1016/j.hrtlng.2014.05.014>

Winston, N. (2022). Sustainable community development: Integrating social and environmental sustainability for sustainable housing and communities. *Sustainable Development*, 30(1), 191-202. <https://doi.org/10.1002/sd.2238>

Xu, C., Rahman, M., Haase, D., Wu, Y., Su, M., & Pauleit, S. (2020). Surface runoff in urban areas: The role of residential cover and urban growth form. *Journal of Cleaner Production*, 262. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2020.121421>

Zhang, L., Wang, L., Wu, J., Li, P., Dong, J., & Wang, T. (2023). Decoding urban green spaces: Deep learning and google street view measure greening structures. *Urban Forestry & Urban Greening*, 87. <https://doi.org/10.1016/j.ufug.2023.128028>

Personlig kommunikation

Intervjuperson A. (2026). Utredare blå och gröna miljöer, Malmö stad. Intervjun skedde på plattformen Teams den 03/03-2026 kl: 09:00-09:30.

Intervjuperson B. (2026). Verksamhetsledare, Klimatkommunerna. Intervjun skedde på plattformen Teams den 03/03-2026 kl: 14:00-14:30.

Intervjuperson C. (2026). Trafikplanerare, Spacescape. Intervjun skedde på plattformen Teams den 04/03-2026 kl: 10:00-10:30.

Intervjuperson D. (2026). Landskapsarkitekt, IVL. Intervjun skedde fysiskt på IVLs kontor i Malmö 04/03-2026 kl: 15:30-16:00.

Intervjuperson E. (2026). Forskningsledare, RISE. Intervjun skedde 19/03-2026 kl: 10:00-10:30.

Figur- och tabellförteckningar

Figur 1: Illustration av Tre Horisonter (egen illustration av författare, 2026, baserat på: Sharpe et al., 2016).

Figur 2: Analysverktyget *Tre Horisonter*s fem steg för omställning (egen illustration av författare, 2026, baserat på: Sharpe et al., 2016).

Figur 3: Illustration av potentiella främjande (H2+) och icke-främjande (H2-) innovationer för omställning i modellen Tre Horisonter (egen illustration av författare, 2026, baserat på: Sharpe et al., 2016).

Figur 4: Modell av samverkan i NBT (Mercado et al., 2024; original: Randrup et al. 2020). Med tillåtelse.

Figur 5: Modell av horisontell och vertikal samordning (illustrerad på svenska av författare, 2026; baserat på: Sunding, 2025 & Randrup, 2024; original Singh et al., 2021). Med tillåtelse.

Figur 6: Spacescapes *femstegsprincip* för omvandling (Spacescape, 2024). Med tillåtelse.

Figur 7: Illustration av 3-30-300 (egen illustration av författare, 2026).

Figur 8: Uppsatsens fynd illustrerat utifrån Tre Horisonter:s fem steg för omställning (egen illustration av författare, 2026, baserat på: Sharpe et al., 2016).

Tabell 1: Trafikverkets *fyrstegsprincip* (Trafikverket, 2021).

Bilagor

Bilaga 1: Kunskapsöversikt

Källa	Innehåll	Relevans till uppsatsen
Back & Collins, 2022.	Problem och prioriteringar kopplat till implementeringen av grön infrastruktur.	Lyfter vad kommuner värderar i planeringen av grönska samt hur kommunal och nationell politik påverkar.
Boverket, 2026 B	Planering av trädgårdsstaden.	Visa på visioner för grönska i staden .
Dinca et al., 2026.	Förvaltning av gröna gator.	Demografiska hinder för acceptans av gröna gaturum.
Furchtlehner et al., 2022.	Hållbara gaturum.	Belyser gaturummets förutsättningar och vad som kan krävas för att det ska bli hållbart.
IVL, 2024 A.	Framtidsgator och omvandling av gaturum.	Strategier för omvandling av gaturum.
IVL, 2026 A.	Mer grönska i den täta staden – guide med utgångspunkt i 3-30-300.	Kritisk nyansering av 3-30-300-visionen.
IVL, 2026 B.	3-30-300+ (mer än träd?).	Anpassning av 3-30-300-visionen för maximal grönska i gaturummet.
Konijnendijk, 2023.	Introduktion av 3-30-300-regeln för urban	Utvärdering av den mest vedertagna visionen för

	grönska.	planeringen av urban grönska.
Konijnendijk et al., 2025.	Yggdrasil – the living Nordic city.	Undersöker implementeringen av 3-30-300-visionen i nordiska städer.
Kumar et al., 2025.	Möjligheter och utmaningar kopplat till urban grönska.	Lyfter hinder, möjligheter, framtidsvisioner samt rådande perspektiv kopplat till grönska.
McDonald et al., 2023.	Gröna interventioner för en tät och grön stad.	Hinder och möjligheter kopplat till grönplanering i gator.
Miljöbalken.	Lagstiftning kopplat till planeringen av gaturum och grönska.	Belyser villkoren för planeringen av gaturum och grönska.
Mukhtar-Landgren et al., 2026	Urban Living Labs och omställningsteori.	Belyser organisatoriska förutsättningar för EU-projekt.
Perera et al., 2024.	Blågrön planering.	Belyser möjligheterna med samordning och samverkan inom planering av grönska.
Plan- och bygglagen.	Lagstiftning kopplat till planeringen av gaturum och grönska.	Belyser villkoren för planeringen av gaturum och grönska.
Randrup et al., 2021.	Förvaltning av offentlig	Belyser den långsiktiga

	yta i nordiska länder.	förvaltningen av grönska i staden.
Regeringskansliet, 2025.	Strategi för levande och trygga städer.	Regeringens perspektiv och visioner i relation till gröna miljöer och trafikplanering.
Rodriguez-Valencia & Ortiz-Ramirez, 2021.	Designen av gröna gator.	Lyfter rådande praxis, hinder och möjliga strategier.
Samuelsson et al., 2021.	Städer som blivit både tätare och grönare.	Strategier för planering av grönska samt klimatets skiftande förutsättningar.
ShiftSweden, 2025.	Kritisk reflektion kring fyrstegsprincipen.	Belyser vissa av fyrstegsprincipens begränsningar.
Spacescape, 2022.	Designguide för smarta gator.	Visioner för hur gaturummet kan se ut.
Spacescape, 2024.	Designguide för snabba gator.	Visioner för hur gaturummet kan se ut och potentialen till snabba omvandlingar.
Trafikverket, 2021.	Fyrstegsprincipen	Rådande förhållningssätt till utvecklingen av infrastruktur.
Trafikverket, 2024	Handbok för vägars och gators utformning	Rådande riktlinjer gällande utformning av gator och gaturum.

Växjö kommun, 2020.	Handbok för blågröngråa system i gaturum.	Belyser rådande praxis och prioriteringar i gaturummet samt lyfter visioner och strategier för att gynna gaturum med större multifunktionalitet och grönska.
---------------------	---	--

Bilaga 2: Intervjupersoner

Respondenter	Datum	Relevans till uppsatsen
Utredare blå och gröna miljöer, Malmö stad (Intervjuperson A).	03/03–2026	Kommunal tjänsteperson med erfarenhet av omställningsarbete
Verksamhetsledare, Klimatkommunerna (Intervjuperson B).	03/03–2026	Samordnare i utveckling och omställning för kommuner och regioner med höga ambitioner i klimatarbetet
Trafikplanerare, Spacescape (Intervjuperson C).	04/03–2026	Forskare inom trafik och gaturum
Landskapsarkitekt, IVL (Intervjuperson D).	04/03–2026	Expert på Svenska Miljöinstitutet, som bland annat leder arbetet med 3-30-300+
Forskningsledare, RISE (Intervjuperson E).	19/03–2026	Forskar bland annat om omställningsarbete på lokal och regional skala

Bilaga 3: Intervjuguide

1. På vilka sätt arbetar städer med att främja gröna gaturum idag? (5 min)

- Vad är gaturummet till för?
 - Vilka funktioner står i fokus?
 - Har detta ändrats över tid?

- Hur arbetas det med gaturum idag?
 - Vilka strategier implementeras?
 - Vilken praxis/vilka mönster är rådande inom planering av gaturum idag?

- Hur arbetas det med gröna gaturum idag?
 - Hur ser den organisatoriska uppdelningen ut? (strategisk organisering)
 - Vilken aktör/kompetens är involverad?

2. Hur ser visionen och målsättningarna för gröna gaturum som en långsiktig strategi för hållbar stadsutveckling ut? (5min)

- Vad är framtidens gröna gaturum till för och hur är de utformade?
 - Vilka funktioner står i fokus?

- Vilka visioner arbetades det utifrån?
 - Konkurrerande visioner?
 - Hur omfattande/paradigmskiftande är dessa?
 - Hur realistiska och vedertagna är visionerna?

- Vad gör gröna gaturum för en hållbarhetsomställning?
 - Hur ser ni på naturen i förhållande till staden och planering?

3. Vilka hinder finns för att möjliggöra en långsiktig strategisk utveckling av gröna gaturum? (10 min)

- Hur utvärderar ni möjligheterna till gröna gaturum som en långsiktig och genomförbar strategi?
 - Finns det några hinder eller utmaningar?

- Finns det några målkonflikter eller friktioner?
- Hur utvärderar ni planeringsprocessen i förhållande till gröna gaturum?

4. Vilka strategier/kompetenser/kapaciteter krävs för att hantera hindren och driva en omställning? (10 min)

- Hur kan dagens strategier/kompetenser/kapaciteter användas för att främja/hantera en omställning?
 - Finns det aspekter/tecken av dagens strategier som kan främja en omställning?
 - Är dagens strategier tillräckliga?
- Vad utgör en effektiv planeringsprocess för gröna gaturum?
 - Var ligger huvudansvaret?
 - Hur ser tidslinjen ut?
- Vad behöver ske för att uppnå framtidens visioner?
 - Vad utgör övergångsperioden mellan dagens praxis och framtida visioner?

Har ni något att lägga till innan vi avslutar?

- Är det någon annan ni tycker att vi borde kontakta