

Människan i centrum

En studie om klimatförändringars påverkan i stadsmiljöer med Helsingborgs stadskärna som fallstudieobjekt

VICTOR BÄRRING 2019
MVEM30 EXAMENSARBETE FÖR MASTEREXAMEN 30 HP
MILJÖVETENSKAP | LUNDS UNIVERSITET

INTERN HANDLEDARE: MICHAEL JOHANSSON, SERVICE MANAGEMENT, LUNDS
UNIVERSITET



Victor Barring
MVEM30 Examensarbete för uppfyllandet av masterexamen i Tillämpad
Klimatstrategi 30 HP, Lunds Universitet.

Handledare: Michael Johansson, Institutionen för service management och
tjänstvetenskap, Lunds Universitet.

CEC – Centrum för miljö- och klimatforskning,
Lunds Universitet
Lund, Sverige, Juni 2019.



WWW.CEC.LU.SE
WWW.LU.SE

Lunds universitet

Miljövetenskaplig utbildning
Centrum för miljö- och
klimatforskning
Ekologihuset
223 62 Lund

Abstract

This study aims to summarize some of the climate change related challenges for city centers in Sweden by using the city Helsingborg as an example. The approach is wide and includes three different dimensions: City planning, shopping in city centers and mobility. By doing so the reader will see climate change related challenges from different perspectives which all affect each other. Shopping and mobility is two of many more activities that occurs in city centers. The reason why these two are highlighted is because they are both activities that has a big impact for humans in cities and also for the fact that they need a lot of space. With climate change there will be a lot of different challenges to handle, in this study focus is to highlight warmer temperatures and heavy rainfalls. These challenges can be handled through different solutions and in the study some potential solutions will be presented. The solutions that will be highlighted have humans in focus and aims to make the place more resilient for climate change and at the same time give the place qualities that humans tend to like. That brings space back to the subject, to make room for climate adaptation some activities (such as shopping and mobility) needs to give space for example green infrastructure.

The empirical material includes observations in Helsingborg's city center and documents from the organization Helsingborgs Stad. In the study it will be argued that Helsingborg's city center has room for improvement concerning climate adaptation regarding heat and water from heavy rainfalls. There is a lack of green infrastructure which can bring several positive functions such as cooling the temperature or delay water from heavy rainfalls. Bringing more green infrastructure to the place will besides those functions also improve the place for people, which in their turn is critical for shops profitability. This study shows that climate adaption strategies can fill a multipurpose from social aspects (human's wellbeing) to aspects concerning engineering (water management). We know that climate change is going to happen and planners now have to ask them self how city center's will handle future challenges. In the study it will be argued that collaboration between different actor is one key factor for success and also that planners will have the future in mind and avoid short-term solutions. For example doesn't lack of car parking spaces in city centers need to be handled with more parking spaces if the purpose is better access with cars, more likely the solution will include long term strategies to get more people to avoid driving car to the city center.

Keywords:

Urban planning, climate change, city center, adaptation and mobility.

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	1
1.1 Disposition.....	2
1.2 Syfte.....	3
1.3 Frågeställningar.....	3
1.4 Avgränsning.....	3
1.5 Forskningsetik.....	4
1.6 Ordlista.....	5
2. Metod.....	6
2.1 Vetenskaplig metod.....	6
2.2 Dokumentstudie.....	7
2.2.1 Stadsplan 2017.....	8
2.2.2 PM Klimatanpassning.....	8
2.2.3 Grönstrukturprogram.....	10
2.2.4 Vattenhantering.....	11
2.2.5 Klimat och energiplan.....	12
2.3 Kvalitativa observationer.....	13
2.4 Fallstudie.....	14
2.4.1 Fallstudieobjekt Helsingborg.....	15
2.4.2 Tidigare studier där Helsingborgs centrum varit fallstudieobjekt.....	17
3. Teoretisk bakgrund.....	19
3.1 Planering och klimatanpassning.....	19
3.1.1 Offentlig samhällsplanering.....	19
3.1.2 Grönt är skönt.....	20
3.1.3 Utmaningar med bebyggda miljöer.....	21
3.2 Centrumhandel.....	23
3.2.1 Centrumhandel då och nu.....	23
3.2.2 Centrumhandel med bilar.....	24
3.2.3 Centrumhandel utan bilar.....	26
3.3 Mobilitet.....	26
4. Resultat och diskussion.....	29
4.1 Vatten och värme.....	29
4.1.2 Värme i Helsingborgs stadskärna.....	34
4.1.3 Hantera vatten i stadskärnan.....	35

4.2	Individens mobilitet, med eller utan fordon.....	38
4.2.1	Mobilitet i Helsingborgs stadskärna.....	38
4.2.2	Bilister i stadskärnan.....	40
4.2.3	Attraktivt, hälsosamt och hållbart	41
4.2.4	Bilism och konsumtion.....	42
4.3	Planera för människor.....	44
4.3.1	Människorna i Helsingborgs stadskärna.....	44
4.3.2	Stadskärnan en plats för flera olika besökare.....	45
4.3.3	Gör plats för gröna miljöer i stadskärnan	46
4.4	Diskussion.....	48
4.4.1	Anpassning till nya förhållanden.....	48
4.4.2	Mobilitet med individen i centrum.....	49
4.4.3	Att möta klimatförändringar i planeringen.....	50
5.	Slutsatser	52
	Källförteckning.....	54
	Bilaga 1	61
	Bilaga 2	64

“A couple of decades ago, it was perfectly normal to smoke cigarettes inside,” Ms. Marcussen said. “Today, very few would do that. I think it’s the same with cars in the city center. One day we will look back and ask ourselves why we ever thought that was a good idea.”

Wolfe, 2018.

1. Inledning

Jordens klimat har ändrats radikalt flera gånger under dess existens och det har förekommit såväl kalla som varma perioder. Till skillnad från tidigare sker klimatförändringar snabbt nu, ökningen av växthusgaser påverkas av mänskliga aktiviteter så som markanvändning eller utsläpp av växthusgaser (SMHI, 2019). Det är direkt omöjligt att förutsäga alla framtida konsekvenser av ett varmare klimat, däremot är det enkelt att förutsäga vissa kausala händelseförlopp. Två av dem är 1) varmare klimat leder till att behovet av kylande miljöer ökar (SMHI, 2011), 2) vi kan förvänta oss kortare men mer intensiva skyfall (Olsson & Foster, 2013).

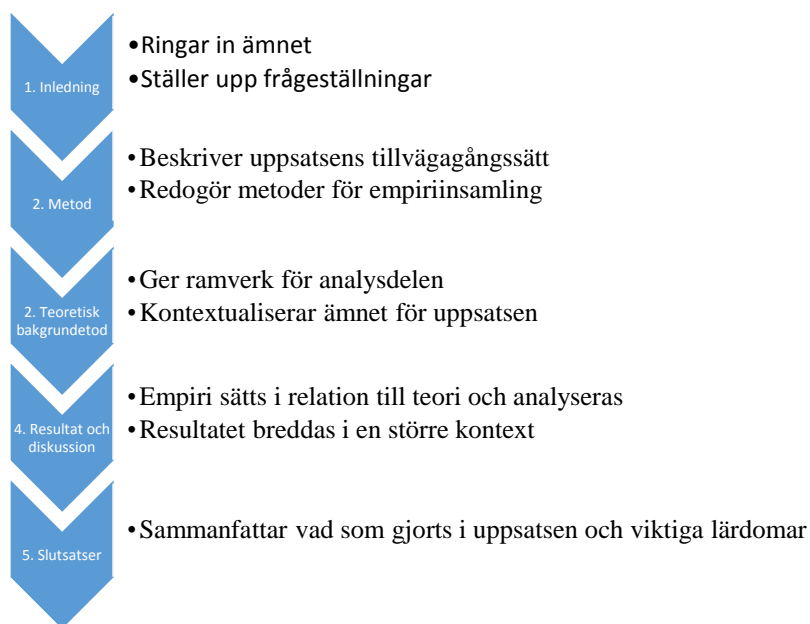
Eklund (2009) beskriver hur Sverige är ett av de länder som delvis kommer gynnas av klimatförändringar då vi kommer få något varmare klimat och lantbrukare kan således odla på bördiga åkermarker längre perioder under året. Dessutom så kan det något varmare klimatet bidra till att det rent generellt blir något mer trivsamt vädermässigt att vistas i Sverige större delar av året (Eklund, 2009). Det finns även nackdelar med varmare klimat och det handlar om att platser med mycket hårdgjorda ytor och/eller platser utan skugga kan bli obehagligt varma. Utöver att de kan upplevas som obehagligt varma kan de bli direkt livsfarliga för olika grupper i samhället vid längre värmeböljor (Olsson & Foster, 2013). Därför är klimatanpassning något som är högaktuellt för stadskärnor då de med nuvarande utformning i hög grad kan tänkas påverkas negativt med klimatförändringar.

Stadskärnor har flera funktioner och många olika intressenter vilket gör dessa platser till laddade platser när det kommer till förändringar. Svenska städer börjar nu märka av värdet på markytor i centrala stadsdelar, både rent ekonomiskt men även ur perspektivet att kunna få plats. En av de aktiviteterna som tar mest hårdgjord yta i anspråk är bilism vilket lett till att den tidigare dominerande bilorienterade stadsplaneringen problematiseras allt mer. Johansson (2017) beskriver *Det fria tillträdes tragedi* i kontext bilism som att behovet av vägnät är svårt att mätta då antalet bilar kommer öka med nya bilvägar (Johansson, 2017). Det finns således indikationer att det behövs nya sätt för angripandet av mobilitet i centrala stadsdelar. Mycket troligt kommer antalet bilar behöver minska, vilket framförallt gäller för städer som växer befolkningsmässigt. Bilen är ett viktigt transportmedel som bland annat förstärker kundunderlaget till centrumhandel och underlättar individers vardagsliv, därför är ämnet

komplext. Centrumhandel fyller många goda funktioner för städer så som arbetstillfällen, servicefunktioner, mötesplatser och annat men samtidigt så står städer inför reella utmaningar i att anpassa sina städer till kommande utmaningar. Till denna studie har den skånska staden Helsingborg studerats närmare för att sätta klimatanpassningsåtgärder i praktisk kontext.

1.1 Disposition

Uppsatsen har disponerats genom att den delats upp i fyra olika avsnitt, som alla hänger ihop, för att komma till studiens femte avsnitt: Slutsatserna. Figur 1 illustrerar i korthet de olika avsnitten och vilken funktion de har för uppsatsen. Det är viktigt att poängtera att alla delarna hänger ihop och tillsammans har betydelse för uppsatsens utfall. Ett exempel på det är hur en del text från avsnitt tre återkommer senare i liknande form i avsnitt fyra. I avsnitt tre är funktionen att beskriva tidigare forskning medan samma material sedan i del fyra ligger till grund för att analysera den empiri som används. Det för att kunna besvara de frågeställningar som ställts upp och slutligen kunna komma fram till slutsatser.



Figur 1. Kortfattad beskrivning av de olika delarna i uppsatsen och vilken funktion de har.

1.2 Syfte

Syftet med denna uppsats är att ringa in utmaningar, gällande hantering av vatten från kraftiga skyfall samt varmare temperaturer, som väntar platser med mycket hårdgjorda ytor. Fokus för studien är stadsmiljöer och hur klimatanpassningsåtgärder kan göras med låg påverkan på nuvarande aktiviteter.

1.3 Frågeställningar

Frågeställningarna för denna uppsats ska vara till hjälp för att besvara studiens syfte genom att dela upp ämnet i olika frågor.

- Vilka är några av de risker som finns förenade med varmare klimat och kraftigare skyfall kopplade till individers vistelser i stadskärnor?
- Hur kan städers mobilitetsutmaningar mötas utan att upplevas som större uppostringar för individer?
- På vilka sätt kan klimatanpassningsåtgärder i stadskärnor utformas så att de ger förutsättningar för positiva synergieffekter till platsen?

1.4 Avgränsning

I denna uppsats berörs främst aspekter som härrör till fysiska ytor av olika slag, utmaningar i form av luftkvalité berörs mycket kortfattat. Läsaren bör känna till att det inom bilindustrin sker teknikutveckling som gör att nuvarande fossilbaserade förbränningsmotorer inom kort kan försvinna allt mer till förmån för motorer som drivs med elkraft eller olika former av gas som drivmedel. Det gör att samma antal bilar kan släppa ut mindre mängder växthusgaser/utsläppspartiklar om utvecklingen går i den riktningen, men samma antal bilar kommer ta lika stor yta i anspråk och grundproblemet kvarstår.

Klimatförändringar är komplext och så är även anpassningsstrategier, i denna studie nämns några utmaningar och lösningar för att anpassa platser. Uppsatsens ansats är att tvärvetenskapligt belysa framtidsutmaningar för att väcka brett intresse i ämnet. Det gör att den som vill fördjupa sig i någon av de utmaningar eller lösningar som anges i uppsatsen antagligen kommer behöva söka sig vidare till mer nischade studier än denna.

1.5 Forskningsetik

Pripp (2011) belyser vikten av att använda lämpliga etiska förhållningssätt i vetenskapliga sammanhang. Det kan innebära att en författares material ska vara transparent och mångsidigt i bemärkelsen att flera perspektiv lyfts istället för bara det som uppskattas av författaren själv. Framförallt kan det handla om att förhålla sig rimligt till andra studier eller egna resultat istället för att övervärdera någon/några resultat (Pripp, 2011). Ett etiskt försvarbart förfarande är en förutsättning för att vara trovärdig och att en studies resultat ska kunna vinna verklig legitimitet. Alla har egna personliga preferenser och dessa behöver författare till vetenskapliga studier få utlopp för i forum som insändare, samtal med vänner eller andra liknande situationer. En vetenskaplig studie är ingen plats för sådant utan där är syftet att sprida kunskap, inte åsikter. Nilsson (2017) lyfter problem som kan uppstå gällande intressekonflikter och belyser vikten av att tydligt kommunicera eventuella intresser som kan påverka studien. Att en studie har potentiella intressekonflikter måste i sig inte innebära större utmaningar gällande kunskapsspridning eller att något är vetenskapligt inkorrekt utfört, men resultatet kan absolut färgas av intresser (Nilsson, 2017). Jag som författare till denna studie har inga intresser som är involverade i uppsatsen, däremot har jag en del andra etiska aspekter att ta hänsyn till. 1) Jag bor i Helsingborg och är väldigt bekant med staden vilket kan påverka mitt förhållningssätt. 2) Jag äger ingen bil och kan därför inte riktigt sätta mig in i dess bekvämligheter. Dock en sanning med modifikation då jag vuxit upp med fri tillgång till bil samt ägt en bil när jag bodde i centrala Helsingborg för fem år sedan. 3) Jag är intresserad av politik och medlem i ett politiskt parti.

För att neutralisera de tre ovan nämnda på förhand identifierade problem relaterade till etiska aspekter har jag 1) valt att utgå från Stortorget/Kullagatan som den platsen i stadskärnan av störst värde. Det för att platsen dels har relativt god billtillgänglighet med såväl körväg och parkeringsplatser av olika slag samt dels för att de största butikskedjorna etablerat butiker här vilket indikerar på ett bra affärsläge med många potentiella kunder. 2) Fokus ligger inte på att förbjuda biltrafik utan istället är utgångspunkten att ge inblick i vad som påverkar val av transportmedel samt förutsättningar för att välja bort bilen. Bilkörning är bekvämt och kommer fortsatt under en tid framöver vara en viktig del av många individers transportvanor. 3) Genomgående i studien undviker jag att ta ställning i situationer där det förekommer olika politiska ställningstaganden. Exempelvis är infrastruktur för bilar en fråga som blivit av allt mer politisk karaktär där en del partier aktivt verkar för medan andra verkar emot. I denna

uppsats försöker jag nyansera och påvisa såväl positiva som negativa effekter av bilinfrastruktur i centrala stadsmiljöer.

1.6 Ordlista

Aktiva transporter – Sätt att färdas på som involverar egen fysisk kraftansträngning, exempelvis cykel eller gång.

Centrum – Samlingsnamn för tätt bebyggt område med handel och andra funktioner så som arbetsplatser eller bostäder.

E-handel – Att handla varor på internet som sedan hämtas ut hos ombud eller blir hemlevererat.

Externa handelsplatser – Handelsplatser som vuxit upp i perifera områden kring städer.

Landborgen – En kraftig landhöjning som går parallellt med Öresund genom Helsingborg.

Mikrolokala effekter – Något som sker på den specifika platsen och i dess direkta närhet.

Stadskärna – Den plats i centrum där koncentrationen av handel och folkliv är som störst.

Vertikal grönska – Växtodling längs exempelvis väggar på byggnader.

Öresund – Sundet mellan Sverige och Danmark som löper längs Helsingborgs västra del.

2. Metod

2.1 Vetenskaplig metod

För att kunna bedriva vetenskaplig forskning som förhåller sig till akademiska riktlinjer behöver forskaren presentera och motivera sitt tillvägagångssätt. Syftet med det är att läsaren ska kunna granska hur resultat har nåtts eller för att göra det möjligt att upprepa studien för att testa dess styrka. Patel & Davidsson (2003) använder Newtons studerande av ett fallande äpple i en figur för att beskriva ett exempel på en ideal forskningsprocess. Det fallande äpplet är problemet som studeras av en observerande forskare. För att utreda problemet behöver forskaren inskaffa kunskap och därefter avgränsa problemet (ibid). Därefter bestämmer forskaren sig för upplägg till undersökningen, genomför undersökningen, bearbetar material och slutligen redovisar (Patel & Davidsson, 2003). Förfarandet till denna studie har inte gjorts enligt samma strukturerade tillvägagångssätt även om ambitionen på förhand var så.

Jag började med att hitta det ämne som skulle studeras genom att tänka tillbaka på vad jag gjort under mina tidigare studieår. Det ämnet som valdes var således inte helt nytt för mig utan en hel del är påbyggnad från sådant som jag tidigare skrivit om. Fördelen med det var att momentet att skaffa kunskap gick relativt snabbt men å andra sidan förde de med sig nackdelen att ämnet var svårt att avgränsa då jag hade förhållandevis mycket förkunskaper. Det krävdes en hel del sållande och avgränsande för att uppsatsämnet inte skulle bli för brett. När väl ämnets avgränsning blivit tydligare var det enklare att sälla bland de olika undersökningsmetoderna. Själva genomförandet mötte hinder som problem vid utdelning av enkäter (Bilaga 1) och därför valdes annan metod än den som först tänktes. Det påverkade i sin tur hela uppsatsens syfte och mycket av det förarbetet som gjorts behövde omarbetas. Att bearbeta material och redovisa har jag tränat under flera år nu på universitet så när processen väl kommit dit mötte jag färre motgångar. Med det sagt vill jag belysa min medvetenhet av att den på förhand tilltänkta forskningsprocessen inte alltid är den som uppnås och så har även varit fallet för denna studie.

Denna uppsats bär av kvalitativ karaktär vilket Bryman (2008) beskriver som lämplig i studerandet av att skapa förståelse kring hur saker och ting förhåller sig till varandra. Syftet med uppsatsen är att undersöka förhållandet mellan klimatförändringar och individers

aktiviteter i centrummiljöer. Klimatförändringar är ett ämne där det inte råder konsensus kring hur utmaningar ska mötas och uppenbart finns det metoder som tilltalar mig som författare mer än andra. Ejvegård (2009) belyser hur viktigt det är att sträva efter objektivitet genom att inte blanda in egna förutfattade meningar. I denna uppsats kommer bilism behandlas relativt neutralt genom att exempelvis beskriva dess positiva egenskaper för såväl handelsmiljöer som individers vardagsliv. Det speglar inte riktigt hur utmaningar inom mobilitet bör lösas enligt mina förutfattade meningar men bidrar till en mer objektiv syn på ämnet.

2.2 Dokumentstudie

Bryman (2008) beskriver farhågor med att använda sig av dokument författade av en organisation. Det finns risk att författare till sådana dokument har vissa förutbestämda åsikter eller agendor vilket kan leda till att innehållet i ett dokument kan bli skevt framställt (Bryman, 2008). I denna studie studeras dokument från Helsingborgs stad vilken är en offentlig organisation där invånare har rätt till betydande insyn kring vad som genomförs eller beslutas. Det är i sig ingen garanti för att dokumenten är helt fria från felaktigheter, överdrifter eller vagheter som nyttjas på olika vis. Till skillnad från ett privat företag utan krav på att tillgängliggöra sitt arbete för andra intressenter så granskas Helsingborg stad något hårdare och därför råder antagligen försiktighet i deras dokument. Dokument från en organisation kan med fördel kombineras med insyn i dess verkliga betydelse för en organisation för att undvika eventuella förvrängningar (Bryman, 2008). I denna studie har det inte gjorts några kompletterande intervjuer då dokumenten behandlats av såväl tjänstepersoner som politiker i flera fall (Helsingborg, 2012; Helsingborg, 2014; Helsingborg, 2018) vilket tyder på god genomarbetning. Dokumenten är i sig inte heller bindande utan vägledande inom organisationen och därmed finns inte heller några riktiga krav att leva upp till utan istället talas det mer om ambitioner vilket inte bedömdes behöva styrkas från eventuella intervjurespondenter.

Syftet med att studera dokument från organisationen Helsingborgs stad handlar om att skapa insyn i vilka planeringsstrategier som förekommer i staden. Det finns en mängd olika dokument med relevans för denna studie och de dokument som valts belyser några delar av det klimatanpassningsarbete som genomförs. Dokumenten i sig har vidare gemensam nämnare i att de är kopplade till det stadsövergripande dokumentet Stadsplan 2017.

2.2.1 Stadsplan 2017

Stadsplanen beskriver utvecklingen av Helsingborg fram till år 2035 och visar hur vi bäst kan använda ytan för att skapa livskvalitet för 175 000 helsingborgare. Det handlar om många stora och viktiga frågor, till exempel att det finns bostäder till alla, att barnen har skolor och förskolor nära hemmet, att det finns gröna miljöer att röra sig i, att vi kan ta hand om regnvatten, att det finns utrymme för arbetsplatser och att vi kan ta oss fram smidigt med kollektivtrafik, cykel eller bil och så vidare.

Helsingborg, 2019a.

Stadsplan 2017 (Helsingborg, 2017) är ett dokument som ska vägleda politiker och planerare gällande stadens utveckling. Det är inte en översiktsplan utan den rådande översiktsplanen är från 2010. Det går däremot anta att Stadsplan 2017 (ibid) kommer vara del i en uppdaterad översiktsplan inom överskådlig framtid. Oavsett vilket är Stadsplan 2017 (ibid) antagen i kommunfullmäktige och därför ett inom organisationen Helsingborgs stad legitimt dokument som beskriver stadens planerade utveckling. Stadsplan 2017 (ibid) har en del fördjupningsdokument som syftar till att beskriva en del ställningstaganden tydligare än det annars något mer introducerande huvuddokumentet. Till denna uppsats studeras främst några av de fördjupningsdokument som ligger till grund för Stadsplan 2017 och även nyare dokument.

2.2.2 PM Klimatanpassning

PM Klimatanpassning (Helsingborg, 2012) är ett dokument som belyser att de som planerar staden i flera decennier verkat förebyggande till att kunna hantera utmaningar kopplade till klimatförändringar. Med detta dokument (ibid) fanns ett mer specifikt riktat fokus i hur stadens planering ska kunna möta utmaningar i form av exempelvis översvämningar och hanteringar av värmeböljor. För att vinna bred legitimitet så är dokumentet (ibid) utarbetat av en bred skara tjänstepersoner men även antagen av stadens politiker i kommunfullmäktige. Bland de strategiska åtgärder som nämns märks en hög ambitionsnivå vilket syns i citatet här nedan:

En annan viktig uppgift är att informera fastighetsägare och byggherrar om förväntad klimatutveckling, osäkerheter i prognoser, risker och strategier för skydd.

Helsingborg, 2012, sida 5.

Att samordna kommunens egna förvaltningars planering är en stor uppgift då klimatförändringar kommer påverka brett genom organisationen. Därtill ta sig an uppgiften att verka för klimatanpassning hos de som bygger och förvaltar byggnader, vilket nämns i citatet ovan, är viktigt för helheten men resurskrävande. I Helsingborg (2012) anges en del skarpa verktyg för att integrera klimatanpassning inom organisationen. Citatet nedan visar på hur organisationen Helsingborg ska planera staden för att minska effekten av höjda havsnivåer.

Detaljplaner och bygglovprövning behöver omfatta säkerhetshöjande åtgärder. Hundra år har hittills varit en rimlig planeringshorisont för större projekt och viktiga funktioner och därför föreslås den dimensionerande havsnivån sättas till +3,5 meter generellt och +4 meter för samhällsviktiga anläggningar.

Helsingborg, 2012, sida 5

Att planera för +3,5 meter havsnivå som nämns i citatet ovan är inte helt enkelt att förhålla sig till i alla lägen då det kan konkurrera med andra intressen. Det framgår i en tidningsartikel från 2015 (Andersson, 2015) där kommunala planerare problematiserar hur en plats med hög översvämningsrisk inte heller kan lämnas utan någon form av tillväxtpotential. Därför gav kommunala planerare godkänt till bygglov trots att det fanns översvämningsrisk. Länsstyrelsen motsatte sig och ärendet gick till regeringen som i sin tur valde kommunens linje (Andersson, 2015). I andra fall är +3,5 meter väl integrerat i planeringen, exempelvis detaljplanen *Gamla staden 1:1 med flera, Oceanhamnen, Söder* (Helsingborg, 2015). Detaljplanen (ibid) rör nybyggnation i direkt anslutning till vattnet och det anges att alla bostadshus ska vara dimensionerade för +3,5 meter vattennivåhöjning. Vidare nämns att det kan tillkomma extrema situationer där +3,5 meter inte kommer räcka och därför behöver avrinning av vatten fungera väl (Helsingborg, 2015).

Det är inte bara havsnivåhöjningar som påverkar översvämningsrisker utan intensiva skyfall som främst lär uppstå under sommartid nämns som en betydande risk i samband med framtida klimatförändringar (Helsingborg, 2012). För att kunna hantera den typen av risk beskrivs (ibid) hur bevarandet av grönytor är den mest robusta och enklaste åtgärden. Grönytor är något som också nämns som viktigt i hanterandet av framtida värmeböljor som tenderar att slå hårt mot äldre människor vilka har svårare att hantera långvarig värmeperiod (Helsingborg, 2012). I nästa del (2.2.3 *Grönstrukturprogram*) ska vi titta vidare på stadens Grönstrukturprogram (2014) vilket är ett policydokument med klara kopplingar till stadens klimatanpassningsstrategier genom dess fokus på gröna miljöer.

2.2.3 Grönstrukturprogram

I denna del ska vi närmare bekanta oss med dokumentet *Grönstrukturprogram för Helsingborg* (Helsingborg, 2014) vilket är ett kunskapsunderlag för organisationen Helsingborgs stad. Precis som *PM Klimatanpassning* (Helsingborg, 2012) är *Grönstrukturprogram för Helsingborg* (Helsingborg, 2014) antaget i kommunfullmäktige och således ett dokument som behandlats av såväl politiker som tjänstepersoner. Dokumentet punktar upp tre ledord (*Attraktivare, Hälsosammare och Hållbarare*) för att konkretisera nyttorna med gröna miljöer och framförallt sätta in dessa i perspektivet att de fyller en viktig funktion för den framtida befolkningsökningen som spås i Helsingborg (ibid). Det finns inom organisationen Helsingborg en vision att synliggöra gröna miljöers värden, bland annat ekonomiska värden i form av ökad turism eller att bostadspriser tenderar att stiga om de har nära till gröna miljöer (ibid, 2014).

Kopplingar mellan klimatförändringar och gröna miljöer läggs under *utmaningar* i dokumentet (Helsingborg, 2014). Där (ibid) nämns liknande utmaningar som de i *PM Klimatanpassning* (Helsingborg, 2012) vilket innebär bland annat ökad nederbörd och höjda lufttemperaturer. Det beskrivs i dokumentet (Helsingborg, 2014) att dess syfte inte är att detaljstudera områden eller fastslå prioriteringar utan snarare är det av översiktlig karaktär som ska verka till att sprida kunskap om gröna miljöer brett inom organisationen. Vidare ska dokumentet (ibid) vara vägledande inom planering med fokus på förtätning och det kan i viss mån även användas i samband med översyn av befintlig markanvändning. I dokumentet (ibid) framgår den befolkningsökningen i Helsingborg som skett, pågår, under en längre period nu börjar ge upphov till problemställningar om markanvändning. I miljöer där det finns mycket hårdgjorda ytor och bebyggelse kan vertikala odlingar längs väggar eller gröna tak vara lösningar för att få gröna inslag (ibid). Dokumentet (ibid) måste göra en del avgränsningar av naturliga skäl och en av dessa belyser de med följande mening:

Grönområden i anslutning till arbetsplatser och verksamhetsområden har inte behandlats även om vissa gröna stråk ut mot naturområden pekats ut. Närhet till grönområden och promenadstråk vid arbetsplatser har ändå betydelse och påverkar hälsa och stress. För många är lunchrasten den enda möjligheten att ta en promenad i dagsljus under årets mörkare delar.

Helsingborg, 2014, sid 38-39.

Citatet ovan tyder på medvetenhet inom organisationen att användandet av gröna miljöer kan vara väldigt heterogent och att det därför behövs en mångfald av olika tillgängliga miljöer. I nästa del sätts fokus på vattenhantering i centrala Helsingborg vilket redan nämnts som en av de utmaningar staden har att hantera kopplat till framtida klimatförändringar.

2.2.4 Vattenhantering

Vi måste arbeta aktivt med utjämning av dagvattenflöden, sekundära avrinningsvägar och, vid behov, rening av dagvatten. Det är också av betydelse att integrera vattnet i staden och skapa attraktiva uppehållsmiljöer med hjälp av genomtänkt gestaltungsarbete. Det är ett komplext arbete som kräver samverkan mellan aktörer både inom och utanför den kommunala verksamheten.

Helsingborg & NSVA 2015a, sida 3.

Vid planering av dagvattenhantering är det viktigt att fråga sig vilken den primära funktionen är, fördröjande eller renande, då det bör styra den fysiska utformningen (Helsingborg & NSVA, 2015a). I centrala Helsingborg rinner det mesta vattnet via rör ut i Öresund vilket i sin tur påverkar vattenkvaliteten negativt (ibid). De senaste somrarna har badvattnet i centrala Helsingborg stundtals haft bekymmer med för höga halter av bakterier (Törnqvist, 2018). Det dagvatten som forsar direkt ut i Öresund påverkar främst halten av metaller, vilket i sig inte påverkar halten bakterier (Helsingborg & NSVA, 2015a). Vattnet i Öresund drabbas således av flera föroreningar som blir mer eller mindre synliga för individer. Det finns i dagvattenplanen (ibid) en uttalad målsättning om att förbättra vattenkvaliteten i Öresund till *god status* vilket inte uppfylldes när dagvattenplanen skrevs (ibid, 2015a).

Avrinning från hårdgjorda ytor kan skapa stora problem i städer och tätorter. Helsingborg drabbades hårt 2007, då ca 340 fastigheter i olika grad fick problem med översvämningar i samband med långa och kraftiga regn. Mycket har gjorts sedan dess. Fördröjningsdammar har anlagts, vissa ledningssträckor har bytts ut till större dimensioner och man arbetar aktivt med att åtgärda felkopplingar samt att bygga om från kombinerat till separerat system.

Helsingborg & NSVA, 2015a, sida 28.

Det finns inte utrymme för fördröjningsdammar i Helsingborgs stadskärna utan med citat vill jag snarare belysa hur det redan nu märks av ett behov av hantering av dagvatten samt att frågan verkar prioriterad då åtgärder genomförs. I Helsingborg & NSVA (2015a) beskrivs några åtgärdsförslag som exempelvis att göra om kulverterade ledningar till öppna eller skapa mångfunktionella ytor. När det kommer till rening av dagvatten ges (ibid) förslag om att

områden med centrumbebyggelse kan ha grönytor som reningsmetod och att större parkeringsplatser kan behöva diken eller genomsläppligt material (Helsingborg & NSVA, 2015a). Markbeläggning är något som hamnar i fokus för platser i centrum både gällande vattenhantering men även i att kunna få plats med grönska.

2.2.5 Klimat och energiplan

Helsingborgs plandokument *Klimat- och energiplan för Helsingborg 2018-2024* (Helsingborg, 2018) inleds med att sätta klimatfrågor i kontext genom att belysa stadens långsiktiga generella ambitioner. Mycket handlar då om att skapa en attraktiv plats för många människor samt företag. För att lyckas med det krävs en hållbar utveckling som vilar på sociala, ekonomiska och ekologiska aspekter (Ibid). Resonemanget är hämtat från den så berömda Brundtlandrapporten (Brundtland, 1987) där FN klargör hur hållbar utveckling bör ske. För att konkretisera på lokal nivå i Helsingborg redogörs i plandokumentet (Helsingborg, 2018) sex prioriterade områden. För denna studie har jag valt att titta närmare på *Transporter och resor* vilket är det ämne med mest relevans för uppsatsens syfte och frågeställningar.

Transporter och resor:

I plandokumentet (ibid) framgår att kommunen har högre ambitioner om att minska koldioxidutsläpp från vägtransporter än vad som finns på nationell nivå. Fokus ligger inte på att begränsa val av färdmedel utan snarare görs bara klart att färdmedel som drivs med fossila bränslen ska fasas ut (ibid). Viss indikation mot att problematisera det numerära antalet bilar ges i form av att olika nya projekt ska ha ambitionen att minska behov av förflyttningar (ibid). I plandokumentet (ibid) belyses vikten av att följa upp arbetet och därför fick en av stadens förvaltningar uppgiften att ansvara för uppföljningen. Uppföljningen ska dock inte bara handla om det som redan nu gett effekter utan förändringar kan vara av mer långsiktig karaktär och det ska även det lyftas (ibid).

Bland bilagorna redogörs plandokumentets (ibid) relevans för redan befintliga dokument samt de globala, nationella och regionala mål som finns att förhålla sig till. I bilaga 5 (ibid) konkretiseras i viss mån hur transportrelaterade ambitioner ska uppnås. Som brukligt nämns kollektivtrafik, cykel och gång som viktiga delar (ibid). Samlad handel så att det går att skapa noder är ett verktyg som nämns, ett annat är digitalisering vilket kan minska behovet av förflyttningar (ibid). För att stärka incitamenten inom organisationen punktats det i bilaga 9

(ibid) upp en mängd olika positiva effekter som kan tänkas uppstå om de lyckas med uppsatta ambitioner. Vilket på många vis är genomgående i dokumentet (Helsingborg, 2018) som på liknande premisser som Parisavtalet handlar om att undvika detaljstyrning utan istället låta drivkraften komma från utföraren och se till vad den kan åstadkomma.

2.3 Kvalitativa observationer

Tjora (2012) redogör hur metoden observation har fördelar när det kommer till att få tillgång till sociala situationer. Vidare betonar författaren (ibid) att en observation innebär att studera vad individer faktiskt gör snarare än att studera vad de säger att de gör (som i exempelvis intervjuer). Av den anledningen bör observation användas som metod i studier som syftar till att undersöka vad individer gör (Tjora, 2012). Det ter sig rätt givet att en väl genomförd observation utan påverkan från den som genomför observationen bör kunna få svar på hur individer beter sig. Att istället hypotetiskt fråga en individ hur den skulle agera i precis samma situation lär ge ett resultat som tydligare visar hur en individ skulle vilja agera. Tjora (2012) beskriver det som att forskare genom observation kan få tillgång till sociala situationer utan att individen själv reflekterar över sammanhanget (Tjora, 2012). Vid en observation där individerna inte vet att de är observerade minskar sannolikt behovet från individerna att framhäva sig på ett sätt som förmedlar den bild som överensstämmer med dess självbild. Istället kan individerna agera mer naturligt och representativt i bemärkelsen hur de brukar agera.

Observationerna (fyra stycken, Bilaga 2) för denna studie har genomförts av mig som författare och jag har haft en dold deltagande roll. Tjora (2012) belyser dock hur en observatör inte helt styr sin roll då det inte går att utesluta medvetenhet om min observation från de som observerats. Därför handlar det om att vara medveten om att vissa handlingar kan vara kopplade till att individer upplever sig observerade, *observationseffekt* (Tjora, 2012). Min dolda deltagande roll har gått till på så vis att jag dels vandrat i centrala Helsingborg inom ett avgränsat område (Bild 2). Fältanteckningar har gjorts så diskret som möjligt genom att de skrevs när individerna som observerats var utom synhåll och med min telefon så att det skulle kunna tolkas som att jag skrev ett meddelande eller annat mer vardagligt mobilanvändande.

Tjora (2012) belyser vikten av att välja observationstillfälle med omsorg för att kunna samla in empiri till att besvara problemställningen. Det innebär att problemet måste vara inringat innan observationer genomförs så att observatören vet vilken typ av information som ska samlas in (Tjora, 2012). Denna studies problemformulering handlar om att studera de möjligheter som finns för att klimatanpassa centrummiljöer och därigenom vinna positiva synergieffekter för individer. Människan är därmed i centrum för denna studie och det är då viktigt att förstå centrummiljö ur ett människoperspektiv genom att ställa frågor som; Vilka är användarna? Hur används platsen? Finns det några inslag som uppskattas mer än andra?

Genom att använda fältanteckningar som dels är beskrivande och dels vad Tjora (2012) kallar *undrande* skapar jag som observatör en något spekulativ bild om människorna i centrum. Fokus låg på att studera fenomen för att då lägga till ytterligare dimensioner till ämnet utöver den mer teoretiska i form av dokumentstudie. Därmed lämpade det sig väl med den undrande formen av fältanteckningar då det hade varit svårt att fånga dessa aktiviteter med en mer standardiserad metod. Det finns dock stor subjektivitet inbyggd i det sättet att föra fältanteckningar och risker finns i att mina spekulationer är helt felaktiga. Av den anledningen tillämpas stor försiktighet i resultatet från observationerna och spekulationer är snarast av formen denna fiktiva beskrivning ”*En person joggar längs Kullagatan klockan 12:15, kanske någon som jobbar i stadskärnan och har svårt att hinna med träning och därför använder lunchen för det?*”. För empiriinsamlingen innebär det att Helsingborgs stadskärna kan beskrivas som en plats där individer i viss mån motionerar. Däremot vet vi inte säkert att individen i fråga jobbar i centrum men det är hypotetiskt möjligt och därtill rätt sannolikt att individen av någon anledning uppehåller sig i stadskärnan dagtid snarare än Kullagatan valts som den bästa platsen för jogging.

I 4. *Resultat och diskussion* kommer resultat från de genomförda observationerna presenteras under rubrikerna 4.1.1 *Platsen Helsingborgs stadskärna*, 4.2.1 *Mobilitet i Helsingborgs stadskärna* och 4.3.1 *Människorna i Helsingborgs stadskärna*.

2.4 Fallstudie

Genomgående i denna studie tillämpas försiktighet i form av att effekter vid planeringsåtgärder kan skiljas sig åt på olika platser av en mängd olika faktorer. En given svårighet är att alla städer har säregna förutsättningar även om dess stadskärna kan vara

identiska, sådant som regionalt omfång eller lokalt väder kan vara påverkande faktorer. Merriam (1994) beskriver sammanhang där det kan vara lämpligt med fallstudie som metod och belyser hur ett avgränsat studieobjekt kan ge viss generaliserande effekt om det väljs ut noggrant. Fördelen med fallstudie är att mest fokus läggs på en situation och viktiga samspel kan då framgå tydligare (Merriam, 1994). Ejvegård (2009) beskriver metoden fallstudie likt ett enskilt verk ur en konstnärs kollektion. Genom att studera ett enskilt verk går forskaren en genväg och kommer inte kunna förklara hela kollektionen. Däremot kan forskaren få antydningar om kollektionen genom att studera ett verk och inleder arbetet med att lära sig mer om ett större ämne än just ett enskilt verk (Ejvegård, 2009).

I denna studie har fenomenet klimatanpassningsstrategier i centrala urbana miljöer valts som studieobjekt. Klimatanpassningsstrategier kan skilja sig mycket och därför valdes svensk kontext för att avgränsa området. Även mellan svenska städer finns stora variationer och det skulle krävas en omfattande dokumentanalys för att använda dem alla i en uppsats. Av den anledningen valdes en svensk stad ut, valet föll på Helsingborg i nordvästra Skåne.

2.4.1 Fallstudieobjekt Helsingborg

Helsingborgs stad är beläget i nordvästra Skåne (Bild 1)

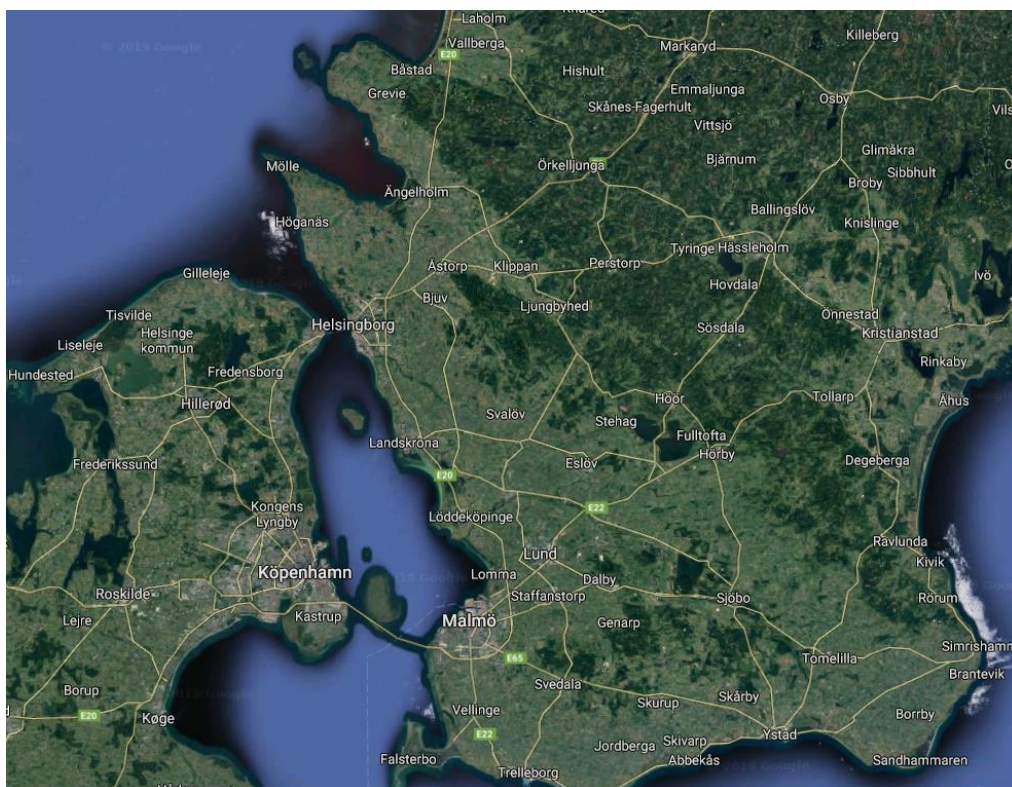


Bild 1. Satellitfoto över Skåne och angränsande landskap/land. Källa: Google Maps.

och karakteriseras bland annat genom sin långsmala stadskaraktär som löper mellan Landborgen och Öresund. Sedan stadens tillkomst har närheten till Danmark varit central och än idag spelar förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör en betydande roll för många människor. Då var det framförallt ett militärt strategiskt läge som av den anledningen gav förutsättningar för stadens tillväxt som sedermera accelererade efter kommunsammanslagningar (Schönbeck, 2000). Orter utanför Helsingborg som tidigare hade egna handelscentrum har försvunnit allt mer och det mest är förlagt till centralorten. Inom centralorten finns det vidare framförallt två olika handelsplatser som dominerar: stadskärnan och Väla köpcentrum. de Wit Sandström & Fredriksson (2010) belyser den konflikt som funnits mellan de båda handelsområdena. Konflikten har visat sig vara kontraproduktiv något som lett till att de båda platserna nu allt mer ser varandra som kompletterande (ibid). Helsingborgs stadskärna har under 2000-talet haft gott rykte som handelsplats och från stadens håll har det funnits flera initiativ till att stärka platsen som mötesplats (de Wit Sandström & Fredriksson, 2010). Helsingborgs centrum kan definieras på olika vis men den mest återkommande definitionen är att det finns en stadskärna och en fortsättning norrut samt en fortsättning söderut. För denna uppsats ligger fokus på den mest centrala delen av stadskärnan vilken illustreras i bild 2 och det är den platsen som kommer menas när det i uppsatsen refereras till ”stadskärnan”.



Bild 2. Vy över Helsingborgs stadskärna, området innanför markering utgör plats för observation. Källa: Google Maps.

2.4.2 Tidigare studier där Helsingborgs centrum varit fallstudieobjekt

Johansson (2015a) skriver i sin masteruppsats om förtätning som en möjlighet för att klara byggandet av fler bostäder utan att göra allt för stora ingrepp i Helsingborgs stadsmiljö. Författaren (ibid) ger bland annat exempel på hur en galleria med parkeringsdäck på taket skulle kunna bli plats för nya bostäder (Johansson, 2015a). Johansson (2015b) studerar en annan del av Helsingborg i sin masteruppsats där hon undersöker möjligheterna för samnyttjande av centrala parkeringsytor. I uppsatsen (ibid) framgår det att det finns stora möjligheter att arbeta med samnyttjande av parkeringsytor för att på så vis kunna få utrymme för människor i centrum (Johansson, 2015b). Både Johansson (2015b) och Johansson (2015a) påvisar de möjligheter som finns i centrala Helsingborg för att kunna möta nya utmaningar. Bilparkeringar tar mycket plats i anspråk men de fyller också viktiga funktioner för tillgängligheten i Helsingborgs centrum. Genom att verka för lösningar som skapar

tillgänglighet för bilar men även aktiviteter utan bilar kommer flera intressen tillgodoses (Johansson, 2015a; Johansson, 2015b). André & Hall (2018) beskriver i sin masteruppsats olika skånska städers centrumhandel, en av städerna i studien är Helsingborg. I studien (ibid) framgår det att centrumhandel på många ställen är i förändring där servicehandel blir allt mer dominerande i centrala stadsmiljöer medan handel av varor flyttar ut i mer perifera områden eller till internet (André & Hall, 2018).

Alla tre uppsatserna sätter individen i fokus för centrummiljöer genom att belysa hur det behövs bostäder i stadskärnan, platser för människor i centrala Helsingborg och att handel med varor redan nu fått minskad roll för centrumhandel. Denna studie har också som ambition att sätta individen i fokus för hur centrala Helsingborg ska kunna möta framtida utmaningar, denna gång i form av klimatanpassningsåtgärder.

3. Teoretisk bakgrund

I denna del kommer tidigare forskning presenteras inom fälten: Planering, centrumhandel och mobilitet. Ansatsen är att du som läsare efter ha läst denna del fått inblick i hur dessa tre skilda fält hänger samman i kontexten klimatanpassning i stadskärnor. De referenser som används i denna del ligger sedan till grund för analysen i nästa del (*4. Resultat och diskussion*).

3.1 Planering och klimatanpassning

I denna del behandlas först nationell planering för att sedermera gå ner på mer lokal nivå. Det kommer även behandlas varför gröna inslag är av betydelse för städer och slutligen ges några konkreta exempel på utmaningar kopplade till klimatförändringar.

3.1.1 Offentlig samhällsplanering

Hildingsson & Johansson (2016) belyser hur policymakare och beslutsfattare kan vinna synergieffekter gällande policys för att minska koldioxidutsläpp inom energisektorn. Författarna (ibid) tar även upp några av de konflikter som kan uppstå när energisektorn försöker nå sina miljömål samtidigt som de inte tar hänsyn till andra miljömål. I Sverige finns det många olika miljömål¹ att ta hänsyn till men i praktiken saknas tillräcklig styrning centralt gällande miljömålen för att de ska kunna uppfyllas separat utan att konkurrera (ibid). Exempelvis är vindenergi en bra metod för att utvinna energi på ett fossilfritt sätt men om vindkraftverk sätts i en icke väl genomtänkt miljö kan andra miljömål som estetik eller tysthet förloras (Hildingsson & Johansson, 2016).

Det kan uppstå konflikter när en planering tillåts dominera en annan. Langemeyer (2015) exemplifierar en sådan och menar att det är av betydelse att tydliggöra skillnader inom planering beroende på vilka personer som förväntas gynnas. Turister i en stad värdesätter antagligen platser annorlunda kontra invånarna, vilket innebär att en för invånarna viktig parkyta kan vara helt betydelselös för turister. Författaren (ibid) beskriver vidare hur planerare och politiker har ett stort ansvar i att balansera vilka som gynnas så att såväl vardagliga

¹ Naturvårdsverket har i uppdrag att leda arbetet med att uppnå 16 miljömål (Naturvårdsverket, 2019).

aktiviteter som turism får utrymme i planeringen. Vidare gäller det att ta hänsyn till olika biologiska värden, ett träd kan ge värden i form av upptagning av växthusgaser men det kan också ge ett högt socialt värde för enskilda individer (Langemeyer, 2015). Harvey (2011) är starkt kritiskt till stadsplanering som sätter turism före invånare vilket framförallt kommer i uttryck genom stadsförnyelseprojekt som drabbar platser med högt värde för låginkomsttagare. Resonemanget grundas i att städer numera konkurrerar mera med varandra än tidigare vilket privata aktörer utnyttjar genom att locka offentliga aktörer till kortsiktiga lättimiterade investeringar. Mer konkret menar författaren (ibid) att offentliga aktörer måste akta sig för naiva sammanslutningar med syfte att göra en stad mer attraktiv då privata aktörer drivs av vinstmaximering och således kan ha helt annat uppsåt än stadsplanerare (Harvey, 2011).

3.1.2 Grönt är skönt

Wolf (2004) har studerat vilken inverkan grönska kan ha för handel och belyser hur gröna miljöer allt mer försvunnit från städer för att istället återfinnas i mer perifera bostadsdistrikt. Utvecklingen kan dels bero på att handlare i stadsmiljöer tenderat att undervärdera värdet av gröna miljöer och istället fokuserat på sådant som är lättare att mäta monetärt värde från. Författaren (ibid) beskriver hur invånare som bor nära centrumhandel ser positivt på gröna inslag i form av bland annat estetik och skuggning. Anmärkningsvärt från studien (ibid) är att invånarna värderade gröna miljöer betydligt mycket högre ur alla aspekter än vad näringsidkare gjorde. På liknande manér var näringsidkare mer benägna att beskriva gröna inslag som problematiska gentemot vad invånare var. Författaren (ibid) är dock noga med att belysa hur forskningsmetoden har varit att studera visuella preferenser vilket inte måste vara det samma som faktiskt beteende då handel är komplext (Wolf, 2004). I en annan studie av Wolf (2003) framkommer att potentiella kunder är villiga att betala ungefär 12 % mer när handelsområden har gröna inslag. Återigen rör det sig om potentiella kunder som gör hypotetiska antaganden om sitt beteende snarare än faktiskt beteende. Den ökade betalningsviljan verkar vidare vara kopplad till grönska oavsett utformning vilket tyder på att även enklare gröna inslag kan ha betydelse (Wolf, 2003).

Jansson et al. (2013) har gjort en kunskapssammanställning ämnad för kommunala planerare i ämnet gröna och blå miljöer i städer. Författarna (ibid) belyser att städer med grönt och blått

upplevs som såväl attraktiv som stadsmässig av människor. Med gröna inslag ökar även incitament till att välja bort bilen för de resor det är möjligt till förmån för aktiva transporter (ibid; Schantz, 2012). Det har vidare visat sig att träd längs bilvägar kan ha flera positiva effekter så som att förare kör saktare eller att den upplevda säkerheten förhöjs (Jansson et al., 2013). Gröna miljöer nära arbetsplatser har visat sig (ibid) kunnat bidra till sänkt stressnivå vilket kan förbättra människors hälsa. För företag innebär det mer produktiva människor som kan utföra bättre jobb och vidare så finns indikationer mot att fastighetsägare med närliggande grönmiljö kan ta ut högre hyra (ibid). Städer med betydande gröna och blå inslag som håller hög kvalité kan vinna fördelar i att locka turister något som i sin tur genererar olika positiva värden för städer (ibid). De gröna miljöerna fyller vidare funktionerna i att kunna fördröja regnvatten och om de förläggs nära byggnader kan de spela en viktig roll för lufttemperaturen på den lokala platsen (Jansson et al., 2013). Mårtensson et al. (2014) belyser förutsättningarna för att anlägga vertikala gröna miljöer i södra Sverige. Resultatet visar på att det finns goda förutsättningar för att skapa vertikal grönska som komplement där det finns ont om markytor men att det troligtvis är av betydelse vilka arter som väljs (Mårtensson et al., 2014).

3.1.3 Utmaningar med bebyggda miljöer

Grimmond (2007) beskriver hur städer dels är skyldiga till cirka 90 % av de antropogena utsläppen av kol och dels är de platser vars lokala klimat påverkas mest. Den största anledningen till de båda är markanvändningen och effekterna av att låta hårdgjorda ytor ta plats till förmån för exempelvis grön växtlighet. Författaren (ibid) beskriver vidare hur det generellt är 1-3 grader varmare i städer än rurala områden men att variationen under vissa omständigheter kan överstiga hela 10 grader. En av de förklarande faktorerna är att hårdgjorda ytor absorberar mer värme och att vid tät bebyggelse kan värmen få svårt att stråla tillbaka från marken (ibid). Det uppstår i städer lokala skillnader i temperatur och dessa kan vara så pass lokala att det är varmare på ena sidan en väg (ibid). Det beror på en mängd olika faktorer så som hur en byggnad är konstruerad eller vilken takbeläggning som förekommer på byggnaden (ibid). Varmare temperatur i städer har flera gånger visat sig öka mortaliteten hos äldre och det leder även till ökad användning av energi till avkylande apparater (ibid). Författaren (ibid) föreslår bland annat lösningar i att använda mer naturliga inslag i stadsmiljöer för att komma till rätta med dels värme relaterade utmaningar och dels utmaningar kopplade till vatten (Grimmond, 2007).

Taleghani & Berardi (2018) belyser vilken betydelse färg på hårdgjorda ytor kan ha för värmeförhållanden hos fotgängare i städer. Det visar sig i studien (ibid, 2018) att bara genom att byta till beläggning med annan färg kan bidra till betydande skillnader i temperatur på grund av olika albedo. Vidare visade studien att genom att integrera öppna vattenlösningar i stadsmiljön kunde temperaturen sänkas på mikrolokal nivå (Teleghani & Berardi, 2018). I en rapport från Svenskt Vatten (2016) beskrivs vattenrelaterade utmaningar i städer, det framgår genomgående att gröna miljöer är av stor betydelse för att hantera större vattenmängder. Att planera för kommande utmaningar kräver ett holistiskt perspektiv då ingen enskild aktör kan tänkas klara av saken på egen hand. Det gäller att såväl privata som offentliga aktörer förstår sin roll och att ansvar inte skjuts över på någon vid olika exploateringar som påverkar dagvattenhantering (ibid). Den metod som förespråkas i Sverige som lösning för att möta hantering av dagvattenmassor belyser vikten av mikrolokalt omhändertagande på privat mark för att sedan fördröja vattnets väg till en samlad fördröjningsplats (ibid). På kommunal nivå är det önskvärt att kommunicera strategier genom dokument som sedan andra aktörer kan ta till sig (Svenskt Vatten, 2016). Boverket (2019) förklarar mer konkret varför det är viktigt att ha med planering för att fördröja vattenmassor inom samhällsplanering. Som exempel används när Malmö år 2014 fick ett mycket kraftigt skyfall vilket ledde till översvämningar (ibid). För att bygga ut avloppssystemet så att det kan hantera den mängden vattenmassorna kräver investeringar på cirka sex miljarder kronor (ibid). Stora träd är billigare och kan som komplement hantera rikliga mängder vatten vilka fördröjs i kronverket och en hel del avdunstar till och med innan det når marken, mindre träd har givetvis lägre kapacitet (Boverket, 2019).

Lindholm (2017) belyser hur visualiseringar av områden kan ge skev representation när endast vissa grönytor representeras som gröna medan andra klumpas samman med hårdgjorda ytor beroende på vem som äger marken. Istället menar författaren (ibid) att det kan behöva ses över vilka metoder som används för att planera grön infrastruktur i samhällen så att mer korrekta funktioner framgår. Ett exempel på det skulle vara kartor där privata markägares grönområden visualiserades som gröna för att ge en bättre uppfattning om hur mycket grönska det finns (Lindholm, 2017).

3.2 Centrumhandel

Centrumhandel är en av de primära funktionerna i centrala stadsmiljöer. Det innebär inte att platsen endast är till för konsumenter utan kan även locka barn eller andra individer utan köpkraft/köpintresse. Däremot kan det antas att någon i de flesta gruppkonstellationer som rör sig i centrummiljöer har någon form av avsikt till konsumtion och därför är just konsumtion centralt även för den som inte tänkt köpa något själv. I denna del beskrivs främst centrumhandelns utveckling (3.2.1 *Centrumhandel då och nu*) samt centrumhandel med eller utan bil (3.2.2 *Centrumhandel med bilar* & 3.2.3 *Centrumhandel utan bilar*).

3.2.1 Centrumhandel då och nu

Centrumhandel har gått från att vara en betydande faktor i städers framväxt och den enskilt bästa platsen för handeln i en given region till att numera utstå konkurrens om konsumenterna. Det som en gång fick centrummiljöer att växa var infartsleder så att tillresta konsumenter fick enklare att nå handelsplatser men Thufvesson (2017) belyser hur samma typ av planering sedan gav upphov till ny konkurrens. Under 1960 talet infördes en allt mer bilorienterad stadsplanering i Sverige vilket yttrade sig i att nya handelsplatser utanför stadskärnor kunde växa fram (Thufvesson, 2017). Från att ha närmast monopol på handel till att numera konkurrera är såklart förenat med svårigheter och behov av anpassning. Inget kan te sig mer naturligt för precis som Aslan & Fredriksson (2017) belyser så är detaljhandel en föränderlig bransch som präglas av ständiga förändringar.

De senaste åren har framförallt externa handelsplatser samt e-handel konkurrerat med centrumhandel och såväl planerare som lokalpolitiker och invånare blir berörda av utvecklingen. Thufvesson (2017) lyfter hur flera aktörer varit inblandade i att stärka Helsingborgs centrummiljö som handelsplats. Ett konkret exempel är hur stadens planerare gemensamt med Cityföreningen² försökt åtgärda barriärer som kan hämma flanerande konsumenter (Thufvesson, 2017). Den som någon gång varit på en föreläsning med Ola Thufvesson har garanterat fått höra resonemanget om att ”folk drar folk” och förstår därför den positiva aspekten av att ha individer som rör sig i centrumhandeln.

² ”Helsingborgs Cityförening representerar handlare, restaurang- och caféägare, banker, hotell med flera med kommersiell verksamhet i centrala Helsingborg – från Söder till Vikingstrand. Vårt mål är att Helsingborgs stadskärna ska bli så stark och levande som möjligt. Och att de näringsidkare som bedriver verksamhet i city ska kunna göra det under bästa möjliga förhållanden och därmed öka sin omsättning.” (Visithelsingborg.se, 2019).

Spierings (2013) är kritisk till stadsplanering som ämnar bygga om stadskärnor med primärt syfte att stärka dessa som handelsplatser till konsumenterna som är allt mer dynamiska. De allt mer dynamiska konsumenterna har gett upphov till en konkurrens mellan städer som upprätthålls genom olika former av investeringar i byggnader eller gatunät. Författaren (ibid) beskriver kritiskt hur det brukar förekomma hypoteser om att individer är ekonomiskt rationella i att de fattar beslut baserat på vad som är mest ekonomiskt fördelaktigt. Något som i centrumhandel yttrar sig genom att alla former av barriärer ger upphov till ett val hos individen där den överväger risker i att fortsätta sin shopping på andra sidan barriären (Spierings, 2013). Aslan & Fredriksson (2017) ger en något mer komplex bild över konsumentbeteende och menar att en konsument är allt annat än konsekvent. Det kan handla om helt olika beteenden på vardagar gentemot helger eller att konsumenten en dag är mån om att spara pengar för att vid ett annat tillfälle vara ointresserad av priset (Aslan & Fredriksson, 2017).

Wärnhjelm (2010) lyfter en annan aspekt genom att framhäva goda exempel med funktionsblandning i stadsmiljöer runt om i svenska tätorter. I Lomma (tätort i Skåne) har ett helt nytt område vuxit fram som en förlängning av stadens äldre centrumgata, den nya delen innehåller bostäder, arbetsplatser och butiker som löper längs en å som flyter genom Lomma (Wärnhjelm, 2010).

3.2.2 Centrumhandel med bilar

Till att börja med ska det beläggas att det har varit något svårt att hitta studier som genomförts i syfte att beskriva betydelsen av bilar för centrummiljöer i kontext lik Sverige. Mest troligt råder det snarare någon form av kunskapslucka än att bilar ska vara helt betydelselöst i sammanhanget. Källorna Wärnhjelm (2010) och Lycksele (2018) i denna del är något svaga vetenskapligt men är däremot av stor betydelse i att förstå praktisk tillämpning.

Wärnhjelm (2010) belyser bilparkeringars betydelse genom kvantitativa generella ekonomiska effekter vid nyetablering av butiksverksamhet på gatuplan. Författaren (ibid) beskriver vilket parkeringsbehov en viss typ av verksamhet kan tänkas ha och utgår då från att närheten till parkering är av hög betydelse. Mer konkret uppstår negativ handelseffekt när parkeringsplatser är mer än 10 meter från ingången och att om avståndet mellan parkering och butik överstiger 200 meter då försvinner alla potentiella kunder (ibid). Beroende på om

butiken är liten eller stor behöver parkeringen utformas olika och givetvis ska den vara utformad på ett vis som gör att det finns platser under tider det finns behov. Hur parkeringen är utformad kan för dagligvaruhandel påverka försäljningen med 5-10 % och i herrklädesbutiker kan hela 50 % hotas om parkeringsplatser inte finns tillgängliga (Wärnhjelm, 2010).

Mingardo & van Meerkerk (2012) studerar sambandet mellan parkeringsplatser och handel i Nederländerna. Författarna (ibid) finner slutsatser i att parkeringsplatser är klart mer komplext än att parkeringsavgift ska vara en särskilt betydande faktor. Motsatt visade det sig att det fanns ett samband i att ju högre parkeringsavgiften var desto bättre blev omsättningen. Författarna (ibid) är inne på att sambandet mest troligt har att göra med attraktivitet, genom att en bra handelsplats kan ta högre parkeringsavgift då besökarna tycker det är värt i förhållande till andra alternativ. När det gäller tillgång till parkeringsplatser så finns inga samband på lokal nivå men för handelsplatser av mer regional karaktär är utbud av parkeringsplatser en påverkande faktor. Författarna (ibid) är dock något försiktiga i att uppmuntra till investeringar i parkeringsplatser då dessa tenderar att ha svårt att bära sina kostnader (Mingardo & van Meerkerk, 2012).

I Lycksele kommun testades att ge bilister bättre tillgänglighet i stadskärnan genom att göra om en gågata till gångfartsområde. Uppföljningen som gjordes (Lycksele Kommun, 2018) hade litet underlag från näringsidkare i centrum och det är därför svårt att se vilka effekter förändringen ledde till gällande handel. Klart står att medborgarna som svarat på en uppföljningsenkät varit missnöjda med försöket, vilket kan bero på att endast 5% av bilisterna körde i laglig hastighet (ibid). Arbetsprocessen hade kunnat göras bättre för att vinna legitimitet hos medborgarna i Lycksele vilket är den återkommande poängen i utvärderingen (Lycksele Kommun, 2018). Även om försöket i Lycksele inte verkar varit särskilt framgångsrikt så går det att ta lärdomar till framtida försök med att utveckla tillgängligheten för bilister i centrala stadsmiljöer. Den här typen av försök med att experimentera med mobilitet i centrum har gjorts på flera platser däribland Dublin. King et al. (2011) belyser hur bilars buller ofta nämns som något problematiskt och studerade därför ett försök i Dublin där bilar förbjöds på en central gata. Bullermässigt skedde inga större förändringar då det körde fortsatt mycket bussar som i sig bidrog till höga bullernivåer (King et al., 2011).

3.2.3 Centrumhandel utan bilar

Nieuwenhuijsen & Khreis (2016) visar i en studie hur minskad tillgänglighet för bilister kan vara en del i att höja lönsamheten för centrumhandlare. Vidare argumenterar författarna (ibid) för minskad bilism i centrala stadsdelar för att kunna frigöra plats för annat än fordon. Centrala stadsdelar kan då bli mer attraktiva att bo i och den frigjorda platsen kan exempelvis användas till bostäder. Det är dock en politiskt laddad fråga och för att ett så långsamt projekt ska kunna lyckas krävs politiskt medhåll från flera håll så att visionen förblir den samma oavsett styre (Nieuwenhuijsen & Khreis, 2016). Neergard & Bergman (2003) belyser hur konfliktfyllt det kan vara att införa restriktioner mot bilisters tillgänglighet och menar att kommunala planerare har förtvivlat svårt att möta den negativa opinionen. Vidare finns indikationer som tyder mot att bilburna konsumenter generellt handlar för högre belopp per tillfälle än de som använder aktiva transporter. Däremot, och mer betydelsefullt för näringsidkares lönsamhet, står individer som valt aktiva transporter för betydligt större kundunderlag i centrumhandeln och är därför en betydligt mycket viktigare kundgrupp än bilister (Neergard & Bergman, 2003).

Dávalos et al. (2016) belyser hur bilinfrastuktur tar mycket mark i anspråk vilket gör att det kan bli svårt att få plats med gångbanor eller grönytor. Det uppstår en orättvisa där de som bor i centrum får en klart undermålig miljö till förmån för de som transporterar sig in till centrum (Dávalos et al., 2016). Därutöver beskriver Szarata et al. (2016) hur reduktion av bilar i centrummiljöer kan skapa större vitalitet och bidra till att individer uppehåller sig längre på platsen. Författaren (ibid) har studerat olika handelsplatser som fått reducerad tillgänglighet med bil och ser då att förändringen lockade nya entreprenörer samt att en majoritet av butiksägarna är nöjda med förändringen (Szarata et al., 2016). Eskilsson & Thufvesson (2017) beskriver i en studie hur handel inte behöver vara beroende av bilkörning utan att den bästa lokaliseringen för en butik bör vara där flera olika transportmedel möts. Ett butiksläge där det finns kollektivtrafik, cykelvägar och bilinfrastuktur kan vara nog så bra läge som de mest finns bilinfrastuktur (Eskilsson & Thufvesson, 2017).

3.3 Mobilitet

Hälsoproblem som är kopplade till låg grad av fysisk aktivitet är ett allt mer återkommande problem och flera studier belyser hur aktiva transporter kan bidra till en sundare livsstil (Cohen et al., 2014). Danielsson (2008) förklarar vikten av daglig motion och menar att det är

viktigt att göra någon pulshöjande aktivitet minst 30 minuter dagligen. Mellan 50-75 % av invånarna i Sverige löper risk för ohälsa kopplad till utebliven motion och främsta anledningen är att vardagsaktiviteter inte ger upphov till någon pulshöjning. Genom att välja annat än bil eller buss för att transportera sig kan individer enkelt få in dagliga moment med motion, även om de inte uppgår till 30 minuter kan de ha betydande skillnad för individers hälsa (Danielsson, 2008).

Nordfjærn et al. (2016) har studerat bilister i sex olika norska städer och försökt ta reda på varför de väljer bilen som transportmedel. Aktiva transporter visar sig i studien (ibid) vara ett lockande alternativ för respondenterna men de upplever logistiska utmaningar vilket gör att de istället väljer bilen (Nordfjærn et al., 2016). Söderlindh (2011) beskriver på samma tema det som direkt farligt att cykla med mer än en matkasse. Vidare har den bildominerade samhällsplaneringen lett till att få bor nära kollektivtrafik och därför är bilorienterad handel också det enda realistiska att planera efter. Av den anledningen har planerare en skyldighet att upprätta rimlig infrastruktur för bilism då vardagslivet inte går ihop annars (Söderlindh, 2011).

Beckx et al. (2013) studerar potentialen i att få bort resor kortare än 8 km med bil. Författarna (ibid) lägger då in variabler som att passagerare ska hämtas upp eller att tunga varor ska transporteras vilket ska representera bilresor bättre än att bara se till antal resor eller distanser. Det framgår i studien (ibid) att de kortare resor som skulle kunna göras med annat än bil är mycket få, dessutom så poängteras att de antagligen är ännu färre än vad studien visar då faktorer som väder eller belysning inte beaktas (Beckx et al., 2013). Något, i sammanhanget, motsägelsefullt menar Mårtensson & Smidfelt Rosqvist (2018) att ungefär 14% av bilresorna i städer är så pass korta att de enkelt skulle kunna bytas ut. Författarna (ibid) menar att andra faktorer än exempelvis väder är viktigare för att förklara bilkörning och belyser betydelsen av individers inkomst, bränslepris och urbaniseringsgrad (Mårtensson & Smidfelt Rosqvist, 2018).

Gardner & Stern (2002) beskriver vikten av att förstå individers incitament till att välja en viss typ av mobilitet. Mer konkret behöver en aktör som vill minska privat bilkörning skapa förståelse för varför individerna väljer just bilen. Författarna (ibid) belyser då hur några av de bestraffande incitamenten för bilkörning kan vara bilköer eller ökade kostnader medan belönande incitament kan vara sådant som kortare restid och flexibilitet. Att förändra

incitamenten kommer krävas långsiktiga strategier då dagens samhällen på många vis belönar bilism och att förändringar tar tid (Gardner & Stern, 2002). Vi människor verkar generellt ha rätt enkelt för att förändra resvanor vilket Goetzke & Rave (2009) belyser i en studie från Tyskland som förklarade vikten av hur andra individer i ens sociala nätverk betar sig. Studien (ibid) visar att en individs sociala nätverk framförallt kan påverka andelen cykelresor till shopping eller rekreation. Det kan liknas vid att individer föredrar en restaurang om det är mycket folk där och på liknande vis upplevs cykling mer attraktivt om många andra cyklar (Goetzke & Rave, 2009).

Kerr et al. (2016) belyser hur infrastruktur som prioriterar fotgängare inte behöver påverka cyklister positivt. Fotgängare är generellt en något mer tålig grupp då de inte verkar påverkas särskilt mycket av upplevd säkerhet till skillnad från cyklister (Delso et al., 2018; Kerr et al., 2016). Att cykla nära bilar och känna oro över trafiksäkerheten är något som skapar mentala barriärer för att cykla och att individen istället väljer bilkörning (Delso et al., 2018). Det blir något av en ond cirkel då fler bilar i en för cykling eftersatt väginfrastruktur kommer göra att platsen upplevs ännu mera osäker för cykling om inte åtgärder vidtas. För att öka trafiksäkerheten kan planerare exempelvis fokusera på att sänka hastigheten hos bilister. Gonzalo-Orden et al. (2016) ger konkreta förslag på vilken effekt en viss trafiklugnande åtgärd har. Det framgår i studien (ibid) att upphöjda övergångsställen samt smalare vägar är det som ger bäst effekt (Gonzalo-Orden et al., 2016).

4. Resultat och diskussion

I denna del kommer uppsatsens frågeställningar och syfte besvaras. Underrubrikerna 4.1.1, 4.2.1 och 4.3.1 beskrivs fallstudieobjektet Helsingborg utifrån fältstudier i form av observationer (Bilaga 2). Därefter används empiri (dokument från organisationen Helsingborgs stad och observationer) och teori (Del 3) för att analysera klimatanpassning i stadskärnan. Slutligen avslutas denna del med 4.4 där resultaten diskuteras utifrån ett bredare perspektiv.

4.1 Vatten och värme

Frågeställning:

Vilka är några av de risker som finns förenade med varmare klimat och kraftigare skyfall kopplade till individers vistelser i stadskärnor?

4.1.1 Platsen Helsingborgs stadskärna

Stortorget:



Bild 3. Foto över Stortorget taget från Landborgen. Källa: Författaren.

Markbeläggningen domineras av grå kullersten. Glesa rader med träd samt större blomkrukor är de offentliga gröna inslagen och därtill finns framförallt en uteservering (ej i Bild 3) med relativt stort inslag av grönska. Västerut (på Bild 3 rakt fram) finns inga byggnader som skuggar platsen medan det såväl norr som söder om finns flervåningsbyggnader som skapar skugga. Stortorget är konstant sluttande från ost till väst och dess nedre del domineras av bilar genom en parkeringsplats samt infart/utfart till Drottninggatan. Den solupplysta platsen mitt på bilden (Bild 3) är där Kullagatan börjar.

Kullagatan:



Bild 4. Bild från Kullagatan. Notera de olika markbeläggningarna samt de temporära gröna inslag som förvaltas av butik eller Helsingborgs stad. Källa: Google Maps.

Från Stortorget är det lätt att identifiera vart en ska gå för att komma till butiker och centrumhandel genom utmärkande ljusare markbeläggning leds besökare in på Kullagatan. Längs Kullagatan finns enbart tillfällig växtlighet som placerats ut av kommunen eller butiksinnehavare vilket syns på bilden (Bild 4). Byggnaderna på den västra sidan är inte tillräckligt höga för att skugga hela gågatan och därför används automatiska markiser för att skugga den östra delen. Det finns en hel del bänkar placerade längs Kullagatan och dessa är alla placerade längs östra sidan av gågatan dit solljus stundtals når.

Konsul Olssons plats:



Bild 5. Foto från Kullagatan med blick över Konsul Olssons plats. Källa: Författaren.

Bilden (Bild 5) visar Konsul Olssons plats taget från den östra delen. Här bryts Kullagatan av med en torgliknande plats där det finns en restaurang med uteservering. Uteserveringen riktas mot en yta där det finns en liten scen, lekplats och en offentlig toalett med vertikal växtodling. Utöver de enstaka välvuxna träden är det den offentliga toaletten med sin vertikala växtodling (Bild 6) som ger grönska till platsen.



Bild 6. Foto från Konsul Olssons plats och dess offentliga toalett med vertikal grönska. Källa: Författaren.

Konsul Olssons plats omgärdas av byggnader i alla riktningar och det är förhållandevis enkelt att hitta någon skuggad plats flera tider på dygnet. Markbeläggningen varierar mellan gummimaterial på lekplatsen och ljus kullersten på övriga platser.

Drottninggatan:



Bild 7. Foto från Drottninggatan i sydlig riktning. Det pågår fortfarande ombyggnad på platsen men cykelbanan och gångbanan är färdig. Källa: Författaren.

Här pågår en omfattande ombyggnad som främst påverkar bilkörning och kollektivtrafik vilket gör den svårstuderad när denna uppsats skrivs. Gångbanan har fått gul markbeläggning i materialet tegel medan cykelbanan är i mörk asfalt. Bilden (Bild 7) visar att det har planterats rader med träd längs gatan vilket bland annat separerar cyklister från fotgängare.

4.1.2 Värme i Helsingborgs stadskärna

I centrala Helsingborg kan det komma att bli varmt då markbeläggningen främst består av hårdgjorda ytor som alstrar värme samtidigt finns det ytterst få inslag av grönt/blått som kan ha temperaturdämpande effekter mikrolokalt. Den hårdgjorda beläggningen som finns i Helsingborgs stadskärna är allt som oftast ljus vilket gör att mindre värme alstras och mer strålar tillbaka snabbare. Flera platser har redan idag lösningar för skuggning i form av byggnader, markiser eller välvuxna träd. Stortorget är en stor plats där det just nu saknas skuggning i västlig riktning där solen är som mest aktiv. Med tanke på att Stortorget sluttar från Landborgen i öster ner mot Öresund i väster skulle det krävas ordentligt höga träd för att lyckas skugga stora delar av Stortorget. Utöver att det blir obehagligt varmt på Stortorget när solen steker som värst så påverkas även lufttemperaturen mikrolokalt när en plats får så starkt solinsläpp. Först en bit in på Kullagatans södra del kan det tänkas att lufttemperaturen blir mer behaglig om inte energislukande luftkonditionerings apparater sätts på högvarv.

Att klimatanpassa Stortorget skulle kontroversiellt nog kunna handla om att bygga ett parkeringshus eller åtminstone en byggnad som i sin tur skuggar Stortorget. Med ett nytt parkeringshus på Stortorget kan platsen få mer skuggade miljö vilket gynnar såväl individer som gröna strukturer. Samtidigt kan fler köra bil till stadskärnan i Helsingborg utan att stressa över parkeringsplats och förmodligen lär en del tomgångskörning försvinna (Bilaga 2). Det kan vara svårt att finansiera parkeringsplatser och därför bör andra intäktsmöjligheter finnas att tillgå i ett eventuellt hus för att locka intressenter att vilja bygga samt förvalta. Dock bör inte den som förvaltar vara rädd för att ta betalt för parkering då parkeringsavgift inte verkar vara den förklarande faktorn till att handel i städer får minskad lönsamhet (Mingardo & van Meerkerk, 2012).

De markiser som idag finns på Kullagatan skyddar snarare butikerna från att bli varma än att skugga individer men med relativt enkla metoder lär det kunna lösas skugga där. Enklaste

lösningen kan tänkas vara att sätta bänkar även på den västra delen av Kullagatan så att det även finns skuggade sittplatser. På Drottninggatan planteras nu en hel del träd som förhoppningsvis kan bidra med skuggning men även hjälpa till att akut fördröja större regnmassor vilket också är en framtida utmaning.

4.1.3 Hantera vatten i stadskärnan

Helsingborg är en kustnära stad där de blåa inslagen för människor i stadskärnan är anmärkningsvärt få gällande synliga blåa miljöer. Öresund går att skymta mellan byggnader på sina håll men det vatten som leds ut dit från land hålls gömt under marken. Utmaningar relaterat till rent vatten är något som sällan märks av för människor i stadskärnan men en utmaning för organisationen Helsingborgs Stad som har en ambitiös målsättning (Helsingborg & NSVA, 2015a). Ett sätt att hantera vattenrelaterade utmaningar i centrala stadsmiljöer vore att öka de gröna markytorna för att på så vis fördröja vattnets väg mikrolokalt. Den målbild kring grönstrukturer som återges i stadens grönstrukturprogram (Helsingborg, 2014) visar bara utvald grönska. Något som resulterar i att stadskärnan missvisande blir helt grått, mer korrekt borde det vara mestadels grått.

För att förverkliga stadens vision och grönstrukturprogrammets mål behöver grönområdena bli fler, större, sammanhängande och med högre kvaliteter. Det kräver ett fortsatt engagemang från stadens förvaltningar, näringsliv, markägare och inte minst helsingborgarna själva.

Helsingborg, 2014, sida 3.

Citatet ovan belyser vikten av samverkan mellan offentliga och privata aktörer, ett led i sådan samverkan är att bättre synliggöra båda aktörernas grönska. I planeringen för en stadskärna i Helsingborgs centrum som ska kunna hantera större vattenmängder är det fördelaktigt om även privata aktörer kan få medvetenhet om sin betydelse. Karteringar som mer detaljrikt visar mindre områden, så som stadskärnan, för att konkretisera var vattenmassor fördröjs mikrolokalt så att olika funktionerna synliggörs i ett större perspektiv hade kunnat öka förståelsen för grönska i stadskärnan. Exempelvis skulle den vertikala odling som finns på Konsul Olssons plats kunna synliggjorts som grön och vilken växtlighet som går att finna där istället för att som nu vara helt grått på bilden (Bild 8).

Målbilden är summan av de stråk och områden som finns föreslagna utifrån behoven av rekreation och biologisk mångfald. Karaktär och utformning preciseras i det fortsatta arbetet.

Tre större rekreationsområden pekas ut där åtgärder som höjer natur- och rekreationsvärden ska prioriteras.

Flera områden har en särskild användning idag, bland annat kyrkogårdar och koloniområden. Dessa ska ses som en grön resurs även i framtiden.

Målbilden redovisar inte grönstruktur i privata trädgårdar eller grönytor på kvartersmark.

Stråken visar på viktiga samband rekreativt och/eller ekologiskt. Linjerna i kartan markerar funktionen och är inte exakt avgränsade.

Målbild för grönstrukturen i centralorten 2035

-  Rekreationsområden som ska utvecklas
-  Föreslagna nya grönstråk
-  Befintliga grönstråk

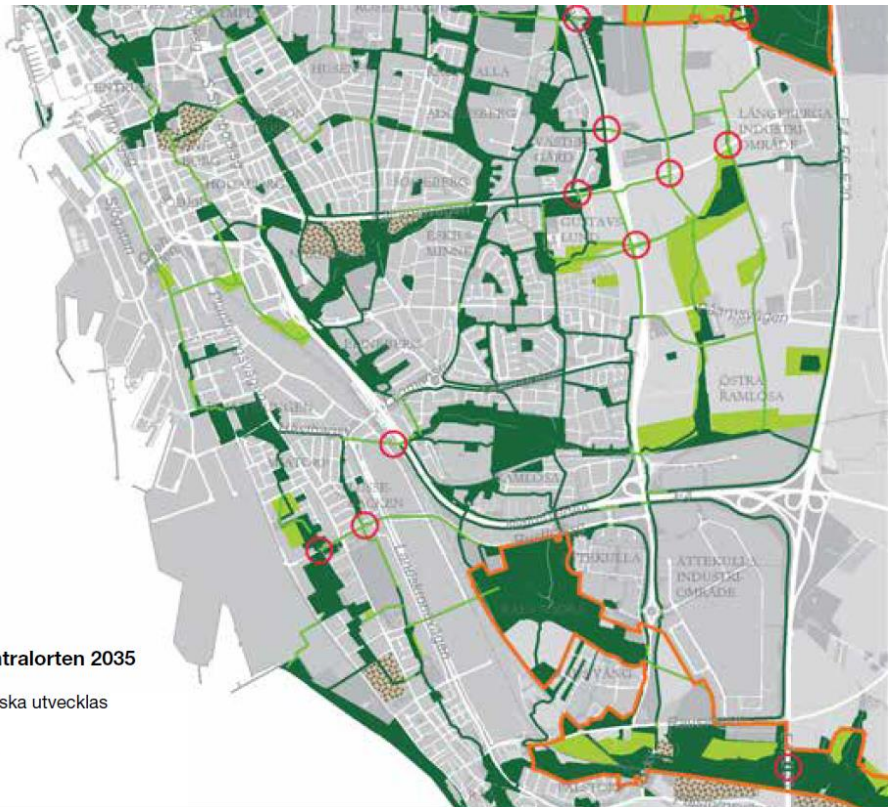


Bild 8. Bild illustrerar målbild över Helsingborgs grönstruktur till år 2035, stadskärnan är högt till vänster. Källa: Helsingborg, 2014.

Vattenhanteringen i stadskärnan kan behöva utvecklas för att möta klimatförändringar, ett sätt att möta utmaningar är mer öppen dagvattenhantering. Människor tenderar att gilla inslag av vatten i stadsmiljöer (Jansson et al. 2010) och öppen dagvattenhantering löser då såväl vattenrelaterade utmaningar i form av avloppssystem som utmaningar i att skapa en trivsamt miljö för människor i stadskärnan. På bilden (Bild 9) visas exempel på hur öppna dagvattenlösningar används för att leda besökare i centrala stadsmiljöer vilket även fyller estetisk funktion och i viss mån avlastar avloppssystem.

SYNLIG VATTEN I STADSMILJÖ



28



29

Bild 9. Olika former av synlig dagvattenhantering i stadsmiljöer. Källa: Helsingborg & NSVA, 2015b.

Öppen dagvattenhantering har potential att minska byggda barriärer i städer utan större ingrepp i stadsmiljön. Genom att skapa tydlighet i ett gångstråk så vet individer att de är på rätt väg istället för att riskera gå ”fel”. Att Konsul Olssons plats i viss mån är att betrakta som en barriär för potentiella konsumenter till butiker längs den norra delen av Kullagatan belyser (Thufvesson, 2017). För de intressenter som är involverade i att utveckla handelsmiljön i Helsingborgs stadskärna kan öppen dagvattenhantering vara ett sätt att leda besökare på samma sätt som görs genom avvikande markbeläggning på Kullagatans södra del. Samtidigt som stadskärnan anpassas för att möta nya klimatförhållanden blir den mer estetiskt tilltalande för individer och minskar barriäreffekter i stadsmiljön. Hur sådan ledande dagvattenlösning ska ledas behöver planeras med de kommunala tjänstepersonerna som planerar ur ett mer långsiktigt perspektiv än näringsidkare. Den typen av anpassning kan med rätt utformning bidra till en mer trivsam stadskärna med tydligare gångstråk samtidigt som avloppssystemet avlastas.

4.2 Individers mobilitet, med eller utan fordon

Frågeställning:

Hur kan städers mobilitetsutmaningar mötas utan att upplevas som större uppoffringar för individer?

4.2.1 Mobilitet i Helsingborgs stadskärna

Stortorget:

Längs den östra, södra och västra delen av Stortorget förekommer biltrafik medan det mitt på torget är bilfritt (eller starkt reglerat). Bilparkeringen i den västra delen används flitigt och det var under observationerna oftast fullt. En hel del parkeringsytor upptas dagtid av yrkesbilar eller varutransporter vilket leder till att privata bilister får svårt att hitta lediga platser. I den nordvästra delen förekommer det att bilister ställer sig felaktigt parkerade längs vägen medan de antingen väntar på en ledig parkeringsplats eller gör ett snabbt ärende. Det leder till onödig tomgångskörning samt stressfyllda situationer för de som kamperar om lediga parkeringsplatser (Bilaga 2). Cykelställen är inte fyllda, inte heller tomma. Vid observationerna (Bilaga 2) är det få cyklister på Stortorget, de som finns går med cykeln eller har parkerat cykeln intill en bänk där de vilar sig i solen. Det är högt flöde med fotgängare som rör sig i olika riktningar, övergångsstället in på Bruksgatan är upphöjt och samspelet med

bilister fungerar utan anmärkning vid observationerna. Under en tiominutsperiod uppmättes vid observation 22 bilar och en moped som körde längs den genomfartsled som skär genom Stortorget.

Kullagatan:

På Kullagatan fanns det under observationerna ett fåtal cyklister men en hel del individer som gick med sina cyklar för att parkera cykeln utanför en viss butik. De bilar som finns längs gatan är varutransporter och boende/näringsidkare som har särskilt tillstånd. De bilister som observerats har kört mycket försiktigt och har inte sett ut att vara något särskilt störande moment i omgivningen. Bilister som kör längs Kullagatan behöver vid Stortorget använda en enhet vilken gör att hinder från vägen åker ner i marken tillfälligt vilket visas på bilden (Bild 10).



Bild 10. Foto från Stortorget där en bil precis passerat hinder vid Kullagatans inlöp. Källa: Författaren.

Den vanligaste besökaren är fotgängare, barnvagnar har under observationerna varit ett mycket vanligt inslag. Fotgängarna rör sig generellt långsamt i stadskärnan och de som har bråttom får när folkflödet är högt ”gå slalom” för att ta sig fram.

Konsul Olssons plats:

Här finns det en hel del cyklar parkerade vid de olika cykelställen, även om de inte är helt fyllda så märks det att dessa används. Den norra delen av Konsul Olssons plats består av en väg där såväl bilister som cyklister kommer körande. Sikten är något skymd för fotgängare

vilket gör att såväl förare som fotgängare behöver vara på sin vakt när gångbanan möter bilvägen. Uteserveringen och lekplatsen gömmer sig bakom en mur så att de inte störs särskilt av den passerande biltrafiken.

Drottninggatan:

Drottninggatan är en högt trafikerad väg med bland annat biltrafik och en mängd olika stadsbussar. Olika delar av Drottninggatan har etappvis byggts om så att det nu finns en separat bussfil i varje riktning samt bredare cykelväg längs den västra delen av gatan. Gångbanans nya beläggning med marktegel fyller bland annat en funktion i att tydliggöra plats för fotgängare och plats för cyklister (cykelbanan är i mörk asfalt). Under observationerna har det varit få cyklister samtidigt som det varit många bilister.

4.2.2 Bilister i stadskärnan

Inom organisationen Helsingborgs stad finns uttalade ambitioner om att minska koldioxidutsläpp relaterade till transport vilket ska nås med bland annat utfasning av fossila bränslen (Helsingborg, 2018). Att inte problematisera användning av bil är en bekväm ingång då bilen som är en stor frihetssymbol hade varit kontroversiell att reglera dess tillgänglighet. För i varje bil sitter minst en unik individ som har sin specifika anledning till att välja transport med bil. Även om det finns studier som indikerar att det finns lockande alternativ till bilkörning (Nordfjærn et al. 2016) så stärks incitamenten till att köra bil med studier som belyser logistiska utmaningar (Söderlindh, 2011; Beckx et al., 2013). Rent krasst är det en svår fråga att bemöta då kontext är av stor betydelse och att det är svårt att generalisera individers behov. Att från Helsingborgs stad ha ambitionen att få individer att se över val av bränsle är en god insats för att minska transportrelaterade utsläpp av koldioxid men om antalet bilar ökar kan en del andra mål hämmas.

Bilar kräver hårdgjord yta och tar dessutom mycket mark i anspråk, något som rimmar illa med målet om fler gröna miljöer. Inom organisationen Helsingborgs Stad finns en strävan efter att minska behovet av förflyttningar genom bland annat digitalisering (Helsingborg, 2018). Det är definitivt ett sätt att minska privatpersoners bilkörande och låta yrkessamma inom logistik sköta de aktiviteter som tidigare krävt förflyttningar. E-handel är ett växande fenomen och det är möjligt att vi just nu befinner oss i en tid där konsumtionsplatser kan komma att förändras på samma sätt

som externhandel under en period vuxit på bekostnad av centrumhandel. Vid observationer (Bilaga 2) i Helsingborgs stadskärna framgick det att konsumenterna främst köpte lättburna varor som enkelt gick att bära i påsar eller i cykelkorg. Skrymmande varor verkar redan i hög grad ha försvunnit från stadskärnan, utan det är handel med mer lätthanterligt gods som dominerar. Den bild som Söderlindh (2011) målar upp att handel i stadskärnor är beroende av lastkapacitet i bilar kan redan nu vara förlegad vilket i viss mån stärks av det misslyckade försöket med att få in bilar i Lyckseles stadskärna (Lycksele kommun, 2018).

Observationerna (Bilaga 2) visade på hög omsättning av bilar vid Stortorget i Helsingborg något som tyder på att en del besökare med bil gör tidsmässigt korta ärenden. Att parkeringen på Stortorget redan innan klockan 10 har hög beläggning (Bilaga 2) tyder på att parkeringsplatserna används av andra än konsumenter. Genom att se över möjligheten till snävare tidsbegränsade parkeringsplatser kan tillgängligheten för konsumenter stärkas. Wärnhjelm (2010) belyser just tillgängliga parkeringsplatser som en viktig del för butikers lönsamhet. Av den anledningen är det viktigt att konsumenter har möjlighet att parkera sina bilar något som planerare, individer och handlare tillsammans behöver se över hur just det behovet tillgodoses. Att bygga fler parkeringsplatser behöver inte lösa problemet utan istället kan det behövas andra åtgärder som främjar än högre omsättning på befintliga parkeringsplatser (Bilaga 2).

4.2.3 Attraktivt, hälsosamt och hållbart

I Helsingborg (2014) går det läsa om tre ledord (Attraktivare, Hälsosammare och Hållbarare) vilka ska samspela i harmoni med gröna miljöer och befolkningsökning. Genom att låta dessa tre ledord få en allt mer konkret synlig effekt kan det tänkas att mobilitetsvanor kan förändras.

Attraktivare:

För fotgängare kan en mer attraktiv miljö handla om att utforma en sträckning på ett vis så att barriärer övervinns genom att förändra stadsmiljön (Spierings, 2013). Medan det för cyklister kan handla desto mer om att utveckla trafiksäkerheten genom trafiklugnande åtgärder som minskar risker för kollisioner med bilister (Delso et al., 2018; Gonzalo-Orden et al., 2016). Att klumpa ihop grupperna cyklister och fotgängare är problematiskt då det bör leda till olika

kompromisser som gör att ingen upplever någon ökad attraktivitet vid planeringsåtgärder. Att istället förstå deras olika behov bör stärka möjligheterna till att nå attraktivare stadsplanering.

Hälsosammare:

Flera människor rör på sig för lite, vilket är ett hälsoproblem och till viss del kan det förklaras genom att bilen väljs som transportmedel i allt för hög omfattning (Danielsson, 2008). Att byta ut bilen mot cykling eller gång någon resa om dagen kan tänkas spela roll för individens hälsostatus om den inte motionerar på annat sätt. Vilka bilresor som är utbytbara är individuellt betingat, för någon kan det vara resan till jobbet medan det för någon annan kan vara en resa till restaurangen och så vidare. Den som vill förenkla för individer att göra mer aktiva val gällande transporter kan börja med att fokusera på mjuka värden i form av sociala beteenden. Människor verkar ha en tendens att göra som andra i sin omgivning och vårt val av transportmedel kan påverkas av hur vänner eller bekanta väljer färdmedel (Goetzke & Rave, 2009).

Hållbarare:

Den hållbarare staden kan inte avsätta allt för mycket yta åt hårdgjorda ytor utan kommer behöva gröna inslag, att bilar kräver mycket hårdgjord yta leder således till att någon form av begränsning för bilar måste komma till. Sådan begränsning behöver se till att minska de positiva inslagen med att köra bil så att alternativ upplevs mer lockande. Att öka restiden och stundtals låta bilköer uppstå kan leda till att individer får sämre upplevelse att välja bilen (Gardner & Stern, 2002). Den typen av åtgärder kan komma bli tvungna att genomföras innan andra faktorer som får individer att mer aktivt välja sätt att transportera sig har hunnit slå genom. Det är viktigt att ha fortsatt tillgång med bil in till stadskärnan för att platsen ska bli tillgänglig för flera men det är också viktigt att fler gör mer aktiva beslut om färdmedel när de ska transportera sig.

4.2.4 Bilism och konsumtion

I Helsingborgs stadskärna bedrivs handel både längs den icke trafikerade Kullagatan och den högt trafikerade Drottninggatan. Bilar står för en del av det buller som gör att de båda konsumtionsplatserna skiljer sig mycket åt miljömässigt bullret men än mer väsentligt är

antagligen att se till buller från busstrafik. När Drottninggatan nu byggs om kommer bilisters tillgänglighet bli något sämre och busstrafik kommer få mycket bättre tillgänglighet. Det går i linje med mål inom organisationen Helsingborgs stad för att minska transportrelaterade utsläpp av växthusgaser (Helsingborg, 2018). Däremot kan det tänkas att just buller består och platsen ur det perspektivet inte förändras nämnvärt för de individerna som rör sig i centrum. En åtgärd som däremot kan tänkas påverka är byggandet av trädrader längs Drottninggatan, något som kan leda till bättre trafiksäkerhet genom sänkta hastigheter. I Helsingborg (2018) nämns även att det finns ambitioner om att öka cyklandet och resor med gång, något som kan vara bra för handelsplatsen Helsingborgs stadskärna om de lyckas.

Medan det i Tyskland efter att de första gågatorna byggts blev vanligt att butiks innehavare drev på planerna att bygga om gator till gågator (se bl a Nilesen 1997) har butiks innehavare i Sverige ofta varit tveksamma. Ett av undantagen är dock Helsingborg. Där var det två handlare som var starka pådrivare för en gågata (Svensk handel och SHR, 2001). Ströget i Köpenhamn var en viktig förebild. Kullagatan blev Sveriges första renodlade gågata.

Neergard & Bergman, 2003, sida 4.

Citatet ovan visar på hur Helsingborg Stads organisation tidigare varit framgångsrika i att våga testa förhållandevis annorlunda metoder för att skapa goda förutsättningar för näringsidkare. Nu står stadskärnan i Helsingborg för nya utmaningar i såväl konkurrens från andra handelsplatser som förändrat klimat. Ett led i att möta klimatrelaterade utmaningar är att se över markanvändning och minska utsläpp av växthusgaser, det kan i sin tur på flera sätt vara del i lösningen för att möta den uppkomna konkurrensen bland handelsplatser. Att minska bilinfrastruktur i centrala stadsdelar och på så vis göra plats åt exempelvis attraktiva boendemiljöer eller grönska har flera fördelar.

Att bli av med delar av de nuvarande bilsterna behöver i sig inte påverka handel negativt då det finns indikationer mot att bilister handlar för högre belopp per köptillfälle men att exempelvis cyklister handlar oftare och därmed för högre totalbelopp (Neergard & Bergman, 2003). Rent logiskt borde handel i stadskärnor gynnas av att fler individer bor och vistas i centrum frekvent snarare än att det ges goda förutsättningar att med bil besöka platsen vid behov. Bilister verkar måna om logistik (Söderlindh, 2011) och ur det perspektivet är det en oerhört jobbig konkurrenssituation att möta externhandel som uppkommit för att möta ökad bilism. Snarare bör det rimliga vara att möta de kunder som bor nära centrum och få dessa att bli än mer frekventa besökare samt utnyttja det strategiska läget med att ha många olika

former av kollektivtrafik i Helsingborgs centrum. Att förändra mobilitetsförutsättningar i stadskärnan kan i sin tur vara något positivt då det på andra platser visat sig bidra till synergieffekter som att individer vistas längre i handelsmiljön eller att nya entreprenörer etablerar sig (Szarata et al., 2016).

Genom att fokusera på individerna i centrum snarare än att ge transporter allt för stor betydelse kan en stadskärna vinna många synergieffekter som gynnar handel. Det innebär inte att bilister är oviktiga för Helsingborgs stadskärna utan dessa kommer fortsatt vara en viktig grupp som behöver kunna ta sig till stadskärnan. Däremot är de inte den enskilt betydande gruppen som kommer kunna förklara stadskärnans framtida framgångar eller motgångar som handelsplats.

4.3 Planera för människor

Frågeställning:

På vilka sätt kan klimatanpassningsåtgärder i stadskärnor utformas så att de ger förutsättningar för positiva synergieffekter till platsen?

4.3.1 Människorna i Helsingborgs stadskärna

Stortorget:

På Stortorget finns en hel del bänkar som används när solen är framme. Utöver bänkarna finns en mer kreativt utformad sittyta (som även fungerar som lekredskap (Bilaga 2)) runt ett träd. Det finns även en uteservering som används flitigt och där det under observationer visat sig kunna uppstå spontana möten mellan kaffedrickare och flanerare från Kullagatan. Stortorget har rent generellt visat sig vara en plats för möten då det vid ett observationstillfälle fanns både radioreporter och en person samlade in namnunderskrifter för folkomröstning. Stortorget är också en plats som kan bli ordentligt blåsig till skillnad mot platser som skyddas mot vind i form av exempelvis byggnader.

Kullagatan:

Kullagatan är en renodlad shoppinggata som inleds med välkända butikskedjor och ett för den lokala omgivningen mycket känt konditori med stark historisk koppling till platsen. Längs denna del av Kullagatan spelas musik och det är allmänt en mycket inbjudande omgivning.

Flera individer uppehåller sig till synes planlöst för att bara studera sin omgivning medan andra är mer av väntande karaktär då de bestämt möte med någon. Det är en i princip bilfri miljö vilket gör den lämplig för barn och unga att röra sig i, under observationer sågs bland annat en förskolegrupp och en grupp danska skolbarn.

Konsul Olssons plats:

Det rör sig mycket barn i Helsingborgs stadskärna, framförallt är det mycket småbarn i barnvagn. På Konsul Olssons plats finns en lekplats för att underhålla barn i en för dem annars rätt tråkig omgivning. Lekplatsen är främst anpassad för äldre barn som kan klättra själva även om mindre barn kan använda några av redskapen med hjälp från vuxen.

Drottninggatan:

Drottninggatan är under observationerna en mycket högljudd plats från såväl trafikrelaterat buller som buller från arbetsmaskiner. Således är det också ganska enkelt att förstå varför det inte är lika mycket folk som går just på Drottninggatan under observationerna. Mest folk ses vid busshållplatsen där det passerar en rad olika stadsbussar. Vid Rådhuset finns det en del bänkar som nyttjas av personer som tagit paus i solskenet. Rådhuset i sig är en pampig byggnad som varje hel timme bjuder på ett charmigt klockspel. Kopplingen mellan Drottninggatan och Kullagatan är inte helt given.

4.3.2 Stadskärnan en plats för flera olika besökare

Externa handelsområden ses ibland som en direkt konkurrent till den handel som bedrivs i stadskärnor vilket såväl invånare som kommunala planerare stundtals blir nostalgiska över. Stadskärnan i Helsingborg är utan tvekan en plats av stor betydelse för individer då det under observationerna (Bilaga 2) visat sig vara välbesökt. En stadskärna är till för konsumenter, flanörer, människor som vill träffa människor, barn i alla åldrar och många fler. Trots det har Helsingborgs stadskärna i viss mån behandlats som en plats främst för konsumtion och när platsen ska utvecklas är det näringsidkare som är den dominerande rösten (Thufvesson, 2017) snarare än invånarna. Att främst planera Helsingborgs stadskärna för konsumenter har en rad brister och den kanske mest uppenbara är konflikten gällande vem platsen är till för. Att

planera i försök för att locka kapital eller möta privata aktörers krav behöver inte vara något som gynnar stadens invånare. Det i sig innebär inte att samarbete mellan privata aktörer och kommunala planerare är negativt utan belyser snarare att de har väldigt olika verksamheter. Stadsplanering är en långsam process medan handel enligt Aslan & Fredriksson (2017) är en ständigt föränderlig process där förutsättningarna ständigt skiftar. En stadskärna med handel är positivt ur många aspekter och näringsliv tillsammans med kommunala planerare kan med fördel hjälpas åt för att skapa möjligheter för att fortsätta bedriva handel. Det bör göras under premisser att konsumenter behandlas som irrationella varelser som den ena dagen resonerar på ett sätt för att den andra dagen agera på ett helt annat sätt, för det är så konsumenter verkar vara (Aslan & Fredriksson, 2017). Vidare behöver de som är involverade i stadsplanering även se till att bejaka andra intressenter i stadskärnan. Planering som främst främjar de korta besöken kan leda till konflikter (Dávalos et al., 2016; Langemeyer, 2015) och därför kan det vara bra att fråga sig vilka planeringsåtgärder som gjorts för att skapa en bra miljö för boende i Helsingborgs stadskärna.

Den lekplats som finns på Konsul Olssons plats är klart underdimensionerad för att kunna hantera större mängder av barn. Stadskärnan i sig är en plats där det finns få inslag av lekmiljöer vilket gör att boende får röra sig till angränsande områden för lekmöjligheter. Med tanke på att det under observationerna (Bilaga 2) visat sig vara många barn som vistas i stadskärna kan en fråga sig om platsen verkligen är utformad efter dess besökare. Det saknas även större gröna inslag vilket dels påverkar platsens anpassningsmöjligheter till ett förändrat klimat och dels kan göra platsen mindre trivsamt. Konsul Olssons plats har en del större träd som bidrar med grönska men framförallt är det den offentliga toaletten med vertikal grönska som sticker ut. Den gjuter hopp om att det med relativt enkla medel, det vill säga utan några markförändringar, går att skapa betydande gröna inslag. Något som kan tänkas gynna såväl individer (Jansson et al., 2013) som handel (Wolf, 2003; Wolf, 2004) och kanske främst är det ett sätt att göra stadskärnan mer anpassad för klimatförändringar (Boverket, 2019).

4.3.3 Gör plats för gröna miljöer i stadskärnan

Runt om i Helsingborgs stadskärna går det att se enskilda initiativ för att stärka grönskan i området genom såväl större som mindre arrangemang. Framförallt finns det en uteservering på Stortorget som verkligen ger grönt inslag på en annars grå plats. Längs Kullagatan finns det butiker som satt ut egna krukor med små växter och från kommunalt håll har det satts ut

stora krukor med blommor. En butik sticker ut med ett arrangemang där markis, krukor och blommor tillsammans ger ett enhetligt väl genomtänkt estetiskt inslag. Dessa inslag vittnar såväl som en avsaknad av grönska men även en förståelse från butiksägare kring vad människor uppskattar. Wolf (2003; 2004) visar på hur människor tenderar att värdera handelsmiljöer med grönska högre än platser där grönska saknas. Uppsatsen har tidigare behandlat fördelar med att få in gröna inslag i stadskärnan men då av karaktär för att möta ett förändrat klimat. Att det även finns mer direkta ekonomiska vinster att vinna genom grönska i stadskärnor borde stärka incitamenten än mer för att se över såväl markanvändning som olika växtodlingsmöjligheter. Redan nu finns initiativ från kommunala planerare och privata aktörer att stärka naturinslag i stadskärnan (Bilaga 2). Bättre samordning och mer genomtänkta arrangemang kan tänkas stärka handeln genom en mer trivsam miljö.

Vidare bör de blå inslagen i Helsingborgs stadskärna kunna stärkas. Öppen dagvattenhantering har redan nämnts som en potentiell åtgärd, en annan kan vara att förbättra kopplingen till Öresund. Lokala exempel finns på samma tema i form av Lomma som förlängde sin befintliga stadskärna med ett stråk som karakteriseras av vattennära miljö (Wärnhjelm, 2010). I Helsingborg är kopplingen från stadskärnan till vattnet svag³, jämfört med exempelvis Lomma, och insatser som binder ihop dessa borde gagna stadens karaktär och människorna som rör sig i stadskärnan. Alla aktörer som berörs av Helsingborgs stadskärnas utveckling bör se till alla de positiva synergieffekter vilka kan uppstå i samband med klimatanpassningsåtgärder. Att isolera grön/blå inslag till något som skapar trivsam miljö eller hanterar vatten mikrolokalt är ett allt för enkelt synsätt. Snarare bör ett mer holistiskt angreppssätt vara att rekommendera då klimatanpassningsåtgärder inte bara möter ett förändrat klimat utan även kan vara ett led i att platsutveckla handelsmiljöer. Främst av allt handlar det om att människor i stadskärnan och deras behov ska stå i centrum.

³ Den 24 maj 2019 testas ett nytt angreppssätt där en sandstrandsmiljö anläggs intill Drottninggatan i Helsingborg (<https://helsingborg.se/event/sandstrand-pa-sundstorget/?date=20190524150000>).

4.4 Diskussion

Syfte:

Syftet med denna uppsats är att ringa in några av de utmaningar som väntar platser med mycket hårdgjorda ytor. Fokus för studien är platser med mycket människor och hur klimatanpassningsåtgärder kan göras med låg påverkan på nuvarande aktiviteter.

4.4.1 Anpassning till nya förhållanden

Helsingborgs stadskärna kommer i nuläget ha svårt att möta ett förändrat klimat i form av utmaningar kopplade till värme och vatten. Det innebär mer konkret att ifall Helsingborgs stadskärna ska användas på liknande sätt i framtiden som idag, även om de högintensiva skyfallen blir fler och lufttemperaturen varmare, så kommer anpassningar av platsen behövas. Alternativet att istället mana till ändrad användning så som att undvika platsen vid extrem värme är antagligen inte det mest fördelaktiga för de näringsidkare på platsen vilka hoppas på kundunderlag. Hauge et al. (2019) bringar optimism genom att belysa hur flera aktörer tillsammans kan organisera sig för att möta klimatförändringar. De framgångsfaktorer som författarna (ibid) lyfter fram handlar främst om att vinna legitimitet i arbetet samt skapa bred acceptans (Hauge et al. 2019). Utifrån de premisserna torde Helsingborg ha goda förutsättningar att kunna anpassa stadskärnan till att möta klimatanvändningar då Helsingborgs stads organisation redan tagit fram flera vägledande dokument inom fältet (exempelvis Helsingborg, 2012; Helsingborg, 2014; Helsingborg, 2018). Nästa steg handlar om att involvera fler aktörer än de inom organisationen Helsingborgs Stad så att bred acceptans vinn.

Montin (2009) poängterar vikten av medborgares engagemang för att lyckas med planering som ämnar främja sådant som är till gagn för klimatanpassning. Planerare behöver ha medborgare i fokus för att kunna lyckas med planering som gör att de ska agera på ett sätt som går i linje med åtgärder (Montin, 2009). Exemplet från Lycksele kommun där bilister skulle få ökad tillgänglighet visade på hur en svag kommunikationsprocess kan påverka ett helt projekt (Lycksele, 2018). Det hade varit spännande att se hur projektet mottagits om medborgarna känt sig involverade och förstått syftet istället för som nu när projektet från start karakteriserades av negativ attityd. Planerare och politiker i Helsingborg fick känna på en liknande upplevelse när de vill kombinera mer parkeringsplatser med att göra det enklare för

fotgängare/cyklister att ta sig upp/ner för Landborgen. Saken var inte förankrad politiskt eller bland invånarna och stort missnöje uppstod genom bland annat namninsamlingar till folkomröstning (Ferm, 2017). Till slut dog projektet ut (Kristiansson & Svensson, 2018) och direkt efteråt fick tjänstepersoner i uppdrag att leta efter ny lokalisering för bilparkeringar i centrum (Helsingborg, 2019b). Det är mycket möjligt att det finns behov av parkeringsplatser i centrum precis som det finns behov av klimatanpassningsåtgärder, med holistiskt genomtänkt planering kan bådas behov antagligen kunna tillgodoses istället för att ses som varandras motparter. Framförallt gäller det att inte marginalisera betydelsen av att förankra projekt inom den egna organisationen, politiken och bland invånarna.

4.4.2 Mobilitet med individen i centrum

Bilkörning har blivit allt mer ifrågasatt som något självklart vilket är rimligt med tanke på att just bilinfrustruktur under en längre tid fått mycket resurser medan annan transportinfrastruktur får betydligt mycket mindre (Koglin & Rye, 2014). Skillnaden mellan att cykla eller köra bil handlar inte bara om deras beskaffenheter ger olika fördelar och nackdelar. Det handlar även om osäkerheten kring ifall det finns säker cykelväg att tillgå vilket skiljer sig radikalt från infrastruktur kopplad till bilism. Av den anledningen är det rimligt att ifrågasätta om bilism behöver än mer resurser. Att bilar ska förbjudas från stadskärnor är knappt realistiskt/önskvärt inom en snar framtid då det skulle försämra många individers tillgänglighet avsevärt. Individer i centrum kan däremot inte vara en helt passiv aktör i denna fråga utan dessa behöver kunna påverka sin omgivning och de som planerar ska i sin tur kunna förvänta sig visst ansvarstagande.

Individer tenderar att vanemässigt välja bilen utan större reflektioner vilket leder till att resor som kunnat göras till fots eller cykel istället körs med bil. Det blir ett bekymmer när Helsingborgs stadskärna nu är mättad på hårdgjorda ytor. För vissa är bilen en viktig pusselbit för att få livspusslet att gå ihop och att dessa ska behöva kampas på begränsad yta med bilister som av flera skäl kunnat välja andra sätt för transport behöver problematiseras. En första åtgärd för att minska bilkörningen i stadskärnan är att skapa bra alternativ, vilket är under konstruktion i Helsingborg genom Drottninggatan där cyklister fått bättre cykelinfrastruktur och kollektivtrafik prioriterats. Utöver den fysiska infrastrukturen är sociala dimensioner värda att beakta och det handlar om att låta individer påverka varandra.

Shaming förekommer i situationer där privatpersoner vill påverka något genom att helt enkelt skuldbelägga som metod. Besley et al. (2009) beskriver hur metoden visade sig fungera när det handlade om att påverka köer inom sjukvården. Det kan också handla om andra ämnen så som att skuldbelägga flygresenärer (Törnmalm, 2019). Genom att stärka de negativa konsekvenserna av något, och framförallt om starka förebilder uppmanar till något, kan individer påverkas mer än vid traditionella kampanjer (Hammarskiöld & Cosar, 2019). För att minska korta bilresor i Helsingborgs stadskärna kan inflytelserika personer exempelvis sprida information om negativa konsekvenser med bilkörning. Exempelvis från Gössling (2015) där det framkom att varje körd kilometer med bil kostar samhället sex gånger så mycket kontra en resa med cykel, vill de som cyklar verkligen betala för det?

En annan metod än shaming handlar istället om att göra det enkelt och attraktivt att välja transportsätt mer aktivt. Trivector (2019) har studerat mobilitetshubbar för att hjälpa nya aktörer att etablera fler välfungerande mobilitetshubbar. Mervärden i form av paketutlämning kan vara en del i att bygga en mobilitetshubb samtidigt som ett centralt läge är viktigt (Trivector, 2019). Handelsplatser har en gång uppstått för sin egenskap som en centrerad plats där individer får värde av ett besök. Helsingborgs stadskärna står inför mobilitetsutmaningar om ytor för klimatanpassning ska kunna ta plats. Att möta utmaningarna med individen i centrum kan vara nyckeln för att stadskärnan fortsatt ska vara en viktig plats för invånare och besökare.

4.4.3 Att möta klimatförändringar i planeringen

Genomgående i uppsatsen har ambitionen varit att sätta klimatanpassningsåtgärder i kontexten vilka mer effekter som kan uppstå till gagn för människor i centrum. Det är slående hur positivt gröna och blå miljöer kan vara dels för klimatanpassning men också kanske främst för hur det uppskattas av människor. Hur kan det då vara att Helsingborgs stadskärna har så få inslag av grönt eller blått? Det är en fråga som denna uppsats inte kan besvara men hoppfullt kan konstatera att det redan nu finns intresse från såväl kommunens tjänstepersoner som butiksägare. De temporära inslag av grönska som finns i krukor belyser kanske snarare avsaknaden av grönska än faktiskt göra märkbar skillnad för individer. Vertikal grönska på väggar har potential att på riktigt ge betydande gröna inslag som märks med såväl fördröjning

av regnvatten som estetik med alla de fördelar det genererar för individer.

Det finns studier som visar på att utomhusklimat påverkar besök i stadskärnor (Hornant et al. 2013; Parsons, 2001) vilket påverkar främst centrumhandel som är beroende av kundunderlag. Precis som att inomhusmiljö kan upplevas olika kan även utomhusmiljöer vara olika. Idag är Stortorget i Helsingborg en blåsig plats vilket gör den mer eller mindre inbjudande beroende på väder. Watanabe et al. (2017) visar på hur byggnader kan användas som verktyg för att påverka exempelvis vind i stadsmiljöer. Det finns olika sätt att möta kommande utmaningar med klimatförändringar och utifrån premissen att så lite som möjligt av dagens infrastruktur ska påverkas finns det relativt enkla metoder. Med en anpassad stadsmiljö i form av både byggnader och ekologi för att möta såväl värme som andra obekväma inslag stadskärnor tänkas fortsatt vara en trivsamt plats för individer även när klimatet förändras.

5. Slutsatser

Klimatförändringar kommer påverka människor på planeten jorden i någon mening och det finns flera metoder för att anpassa samhällen så att dessa kan hantera nya utmaningar. För Helsingborg i södra Sverige är några av de kommande utmaningarna att det kan bli betydligt mycket varmare på vissa platser samt att det kan bli vanligare med kraftiga skyfall. Gröna miljöer kan verka såväl temperaturdämpande som vattenhanterande något som gör att platser med mycket grönska kan tänkas få mildare konsekvenser av klimatförändringar. Helsingborgs stadskärna är däremot en plats där de gröna inslagen är väldigt få vilket gör den sårbar. En stadskärna tjäna flera syften även om handel är en den dominerande aktiviteten, det ställer i sin tur komplexa krav på platsens utformning då näringsidkare och boende inte alltid har samma preferenser. I denna uppsats har ambitionen varit att lyfta positiva synergieffekter som kan uppstå till fördel för flera grupper av individer som vistas i Helsingborgs stadskärna när platsen samtidigt klimatanpassas.

Inom organisationen Helsingborg finns redan nu flera vägledande dokument som teoretiskt gör Helsingborg mer robust för klimatförändringar och en del praktiska åtgärder tillämpas redan skarpt medan andra är mer vagt formulerade. För att komma vidare i arbetet behöver fler aktörer än organisationen Helsingborg Stad vara delaktiga och det finns redan nu blygsamma initiativ från exempelvis näringsidkare som bidrar med grönska i den annars gråa stadskärnan. Större gröna inslag är något som näringsidkare kan ha svårt att se det fulla värdet i och där behöver planerare agera mer långsiktigt. Individer och platsen Helsingborgs stadskärna behöver mer fasta gröna inslag.

De människorna som rör sig i stadskärnan verkar trivas bra men det är oklart hur dessa reagerar om platsen blir betydligt mycket varmare eller blötare. Med nuvarande utformning kommer Helsingborgs stadskärna få problem med såväl hantering av kraftiga skyfall som värme på olika platser. Åtgärder mot dessa utmaningar kan inte vänta tills det är försent då det kommer påverka handeln i stadskärnan avsevärt. Platsen behöver anpassas för nya förhållanden vilket kan göras utan att försämra dagens kvalitéer utan snarare stärka dem.

Slutligen är mobilitet en återkommande diskussionsfråga när det kommer till handel i stadskärnor och det kan kort beskrivas som att vissa menar att bilister är direkt avgörande för handel medan andra menar att bilen är utbytbar. I denna uppsats antas att sanningen ligger någonstans mittemellan och ambitionen hos planerare bör ligga i att få individer att själva göra mer aktiva beslut om transportmedel. Mer konkret innebär det att vanemässigt beteende behöver brytas och istället ska det skapas incitament till individer att mer aktivt välja transportmedel. Problemet idag är inte ointresse eller förakt mot aktiva transporter utan problemet ligger snarare i att infrastrukturen har varit eftersatt samt att bilkörning i låg utsträckning har ifrågasatts. Med färre bilresor ges plats för markanvändning som i högre utsträckning kommer gynna stadskärnan i Helsingborg. Bilister tar idag mycket plats trots att de är förhållandevis olönsamma konsumenter i relation till exempelvis cyklister.

Källförteckning

- Andersson, E. 2015. På Råå är hotet från vattenmassorna akut. *Helsingborgs Dagblad*. 9 januari. <https://www.hd.se/2015-01-09/pa-raa-ar-hotet-fran-vattenmassorna-akut?redirected=1>. Hämtad: 2019-05-27.
- André, M. & Hall, R. 2018. *Cityhandelns konkurrens från externhandel och e-handel – Vilka är framgångsfaktorerna och hoten för en fungerande cityhandel?* Masteruppsats. Lunds Universitet.
<http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordOid=8948074&fileOid=8948088>. Hämtad: 2019-05-27.
- Aslan, D. & Fredriksson, C. 2017. *Handelsstad i förändring*. Lund: Lunds universitet.
- Beckx, C., Broeckx, S., Degraeuwe, B., Beusen, B. & Int Panis, L. 2013. Limits to active transport substitution of short car trips. *Transportation Research Part D*. Vol. 22. Pp. 10-13.
- Besley, T., Bevan, G. & Burchardi, K. 2009. *Naming and shaming: The impacts of different regimes on hospital waiting times in England and Wales*. CEPR discussion paper DP7306.
- Boverket. 2019. *Parker och grönområden reglerar vatten vid skyfall och översvämning*. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/Allmant-om-PBL/teman/ekosystemtjanster/naturen/betydelse/reglerar/>. Hämtad 2019-04-24.
- Brundtland, G. 1987. *Our common future*. <http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf>. Hämtad: 2019-05-27.
- Bryman, A. 2011. *Samhällsvetenskapliga metoder*. Upplaga 2:5. Stockholm: Liber AB.
- Cohen, J. M., Boniface, S. & Watkins, S. 2014. Health implications of transport planning, development and operations. *Journal of Transport & Health*. 1. Pp. 63-72.
- Danielsson, O. 2008. Få upp pulsen 30 minuter per dag. *Medicinsk Vetenskap*. Nr. 3. <https://ki.se/forskning/fa-upp-pulsen-30-minuter-per-dag>. Hämtad: 2019-05-27.
- Dávalos, D., Maldonado, D. & Jácome Polit, D. 2016. The hidden potential behind the city planned for cars. *Procedia Engineering*. Vol. 145. Pp. 924-931.
- de Wit Sandström, I. & Fredriksson, C. 2010. *Handelsplats Helsingborg*. Plattformen.
- Delso, J., Martin, B. & Ortega, E. 2018. Potentially Replaceable Car Trips: Assessment of Potential Modal Change towards Active Transport Modes in Vitoria-Gasteiz. *Sustainability*. Vol. 10. No. 3510.
- Ejvegård, R. 2009. *Vetenskapliga metoder*. Lund: Studentlitteratur.
- Eklund, K. 2009. *Vårt klimat – ekonomi, politik och energy*. Stockholm: Nordstedts Akademiska Förlag.

- Eljertsson, G. 2014. *Enkäten I praktiken – En handbook I enkätmetodik*. Upplaga 3:4. Lund: Studentlitteratur.
- Eskilsson, L. & Thufvesson, O. 2017. Konsumtion i farten : En studie av transportval vid inköpsresor. I Aslan, D. & Fredriksson, C (red.). 2017. *Handelsstad i förändring*. Lund: Lunds universitet.
- Ferm, P. 2017. Därför blir det ingen folkomröstning om Landborgsgaraget. *Helsingborgs Dagblad*. 13 december. <https://www.hd.se/2017-12-13/ingen-folkomrostning-om-landborgsgaraget>. Hämtad: 2019-05-27.
- Gardner, G.T. & Stern, P.C. 2002. Environmental problems and human behavior. Andra upplagan. Boston: Pearson Custom Publishing.
- Goetzke, F. & Rave, T. 2009. Bicycle Use in Germany: Explaining Differences between Municipalities with Social Network Effects. *Urban Studies*. Vol. 48. No. 2. Pp. 427-437.
- Gonzalo-Orden, H., Rojo, M., Perez-Acebo, H. & Linares, A. 2016. Traffic calming measures and their effect on the variation of speed. *Transportation Research Procedia*. 18. Pp. 349-356.
- Grimmond, S. 2007. Urbanization and global environmental change: local effects of urban warming. *The Geographical Journal*. Vol. 173. No. 1. Pp. 83-88.
- Gössling, S. 2015. Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles. *Ecological Economics*. Vol. 113. Pp. 106-113.
- Hammarskiöld, E. & Cosar, S. 2019. Därför hänger anonyma instagramkontot ut influencers. *Sveriges Television*. 29 januari. <https://www.svt.se/nyheter/inrikes/de-vill-gora-influencers-uppmarksamma-pa-sin-klimatpaverkan>. Hämtad: 2019-05-27.
- Harvey, D. 2011. *Ojämlighetens nya geografi*. Stockholm: Bokförlaget Atlas.
- Hauge Lappegard, Å., Sandkjær Hanssen, G. & Flyen, C. 2019. Multilevel networks for climate change adaptation – what works?. *International Journal of Climate Change Strategies and Management*. Vol. 11 No: 2. Pp. 215-234.
- Helsingborg. 2012. *PM Klimatanpassning – Fördjupningspromemoria om Helsingborgs stads klimatanpassning*. Stadsbyggnadsförvaltningen, Avdelningen för strategisk planering. file:///C:/Users/Admin/Downloads/PM_Klimatanpassning_KF.pdf. Hämtad: 2019-05-27.
- Helsingborg. 2014. *Grönstrukturprogram – För Helsingborg*. Stadsbyggnadsförvaltningen, Översiktsplaneavdelningen. file:///C:/Users/Admin/Downloads/Gronstrukturprogram_sid1_47_webb-sbf.pdf. Hämtad: 2019-05-27.
- Helsingborg & NSVA. 2015a. *Dagvattenplan – Helsingborgs stad*. http://www.nsva.se/globalassets/dokument/trycksaker/nsva_dagvattenplan_helsingborg.pdf. Hämtad: 2019-05-27.

Helsingborg. 2015. *Detaljplan för del av fastigheten Gamla staden 1:1 med flera, Oceanhamnen, Söder, Helsingborgs stad*. Diarienummer: 1806/2012.
https://download.icatsserver.com/ark/yoda/external/helsingborg/icatsserverca6e97e474de9948c4eb9bd19e9c584fd366c556eaff3eabb50ecc0b588be25e19488486b1bf76ffb140b57fbadb9bbcca8392e4a3fc37cc053fdc855ce1f090_pr_1283k-17465_doc-270007.pdf Hämtad: 2019-05-27.

Helsingborg. 2017. *Stadsplan 2017*.
<http://kartor.helsingborg.se/stadsplan/src/index.html?appid=8d8be12f83ee43408e834ceab5634b67>. Hämtad: 2019-05-27.

Helsingborg. 2018. *Klimat- och energiplan för Helsingborg, 2018-2024*. Helsingborgs stad, Avd. för strategisk samhällsutveckling vid stadsledningsförvaltningen.
<file:///C:/Users/Admin/Downloads/antagen-klimat-och-energiplan-kf-181211-c2a7181.pdf>. Hämtad: 2019-05-27.

Helsingborg. 2019a. *Stadsplan 2017*. <https://helsingborg.se/trafik-och-stadsplanering/planering-och-utveckling/oversiktsplanering/gallande-oversiktsplaner/stadsplan-2017/>. Hämtad 2019-05-22.

Helsingborg. 2019b. *Utredningsbeskrivning – Fördjupad utredning om tillgängliga parkeringar i centrum*. Diarienummer: 187/2019.
http://diariet.helsingborg.se/download/document?filename=U0JOIHV0cmVkbmluZy5wZGY%3D&id=31014&session_id=B09E6B9B5D649FA71E3BDE8A554C80D2960DB99740&fbclid=IwAR1jrK0WNwxiKEWtsxpHV6iMJ6SKSX2_ewcaAMyCjt9uS21s4bgS2ONYXYg. Hämtad: 2019-05-27.

Hildingsson, R. & Johansson, B. 2016. Governing low-carbon energy transitions in sustainable ways: Potential synergies and conflicts between climate and environmental policy objectives. *Energy Policy*. 88. Pp. 245-252.

Hornant, T., Phithakkitnukoon, S., Leong, T.W., Sekimoto, Y. & Shibasaki, R. 2013. Weather Effects on the Patterns of People's Everyday Activities: A Study Using GPS Traces of Mobile Phone Users. *PLoS ONE*. Vol. 8. No. 12. e81153.

Jansson, M., Persson, A. & Östman, L. 2013. *Hela staden – argument för en grönblå stadsbyggnad*. Stad & Land. Nr. 183.
<http://www.movium.slu.se/system/files/news/9265/files/helastaden-1.pdf>. Hämtad: 2019-05-27.

Johansson, E. 2015a. *Staden på taket – En förtätningsstudie av Helsingborgs stadskärna. Examensarbete i arkitektur*. Masteruppsats, Lunds Universitet.
<http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordOid=8837732&fileOid=8837733>. Hämtad: 2019-05-27.

Johansson, J. 2015b. *Stadsmiljöfrämjande parkering – mindre ytor för parkering genom ökat samutnyttjande*. Masteruppsats, SLU, Alnarp.
https://stud.epsilon.slu.se/8896/1/johansson_j_160306.pdf. Hämtad: 2019-05-27.

Johansson, M. 2017. *Hållbar mobilitet – Miljöstrategiska effekter på grönytor och ekosystemtjänster I samband med urbana förtätningsprocesser*. Diss., Lunds Universitet.

Kerr, J., Emond, J. A., Badland, H., Reis, R., Sarmiento, O., Carlson, J., Sallis, J. F., Cerin, E., Cain, K., Conway, T., Schofield, G., Macfarlane, D. J., Christiansen, L. B., Van Dyck, D., Davey, R., Aguinaga-Ontoso, I., Salvo, D., Sugiyama, T., Owen, N., Mitáš, J and Natarajan, L. 2016. Perceived Neighborhood Environmental Attributes Associated with Walking and Cycling for Transport among Adult Residents of 17 Cities in 12 Countries: The IPEN Study. *Environmental Health Perspectives*. Vol. 124. No. 3. Pp. 290-298.

King, E.A., Murphy, E. & Ricem H.J. 2011. Evaluating the impact on noise levels of a ban on private cars in Dublin city centre, Ireland. *Transportation Research Part D*. Vol. 16. Pp. 532-539.

Koglin, T. & Rye, T. 2014. The marginalisation of bicycling in Modernist urban transport planning. *Journal of Transport & Health*. Vol. 1. No. 4. Pp. 214-222.

Kristiansson, U. & Svensson, T. 2018. Landborgskopplingen går i graven – 20 miljoner kronor kastas i sjön. *Helsingborgs Dagblad*. 22 november. <https://www.hd.se/2018-11-22/landborgskopplingen-gar-i-graven-sd-sager-ett-avgorande-nej>. Hämtad: 2019-05-27.

Langemeyer, J. 2015. *Urban Ecosystem Services – The Value of Green Spaces in Cities*. Diss., Stockholms Universitet.

Lindholm, G. 2017. The Implementation of Green Infrastructure: Relating a General Concept to Context and Site. *Sustainability*. Vol. 9. No. 4.

Lorentsson, J. & kristiansson, U. 2018. Landborgsgaraget – en gammal idé som alltid kommit tillbaka. *Helsingborgs Dagblad*. 21 januari. <https://www.hd.se/2018-01-21/landborgsgaraget-en-gammal-ide-som-alltid-kommit-tillbaka>. Hämtad: 2019-05-27.

Lycksele Kommun. 2018. *Utvärdering av gångfartsområde*. <http://www.lycksele.se/globalassets/dokument/6-kommun-och-politik/ovrigt-material/utvarderingsdokument-oppnande-av-gagatan.pdf>. Hämtad: 2019-05-27.

Merriam, S.B. 1994. *Fallstudien som forskningsmetoden*. Lund: Studentlitteratur.

Mingardo, G. & van Meerkerk, J. 2012. How Does the Perceived Retail Environment Influence Consumers' Emotional Experience? Evidence from Two Retail Settings. *Journal of Retailing and Consumer Services*. 19. Pp. 195-201.

Montin, S. 2009. Klimatpolitik och kommunerna. I Ugglå, Y. & Elander, I (red.). *Global uppvärmning och lokal politik*. Stockholm: Santérus.

Mårtensson, L-M., Wuolo, A., Fransson, A-M. & Emilsson, T. 2014. Plant performance in living wall systems in the Scandinavian climate. *Ecological Engineering*. Vol. 71. Pp. 610-614.

Mårtensson, M. & Smidfelt Rosqvist, L. 2018. *Drivkrafter resandeutveckling med bil. Underlag till SOFT-samarbetet*. Rapport 2018:7 från Trivector Traffic AB. file:///C:/Users/Admin/Downloads/Rapport_Drivkrafter_resandeutveckling_1.0.pdf. Hämtad: 2019-05-27.

Naturvårdsverket. 2019. *Miljömålssystemet*. <https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Sveriges-miljomal/Miljomalssystemet/> . Hämtad 2019-03-01.

Neergard, K. & Bergman, L. 2003. *Bilfria centrumgator – litteraturstudie och enkät i svenska kommuner*. Trivector rapport 2003:42. Lund: Trivector.

Nieuwenhuijsen, M. & Khreis, H. 2016. Car free cities: Pathway to healthy urban living. *Environment International*. Vol. 94. Pp. 251-262.

Nilsson, M. 2017. *Tvivel - En bok om faktaförvirring*. Nurret bokförlag.

Nordfjærn, T., Simsekoglu, Ö. & Rundmo, T. 2016. Active transport, public transport and electric car as perceived alternatives in a motorized Norwegian sample. *Transportation Research Part F*. No. 42. Pp. 70-79.

Olsson, J. & Foster, K. 2013. *Extrem korttidsnederbörd i klimatprojektioner för Sverige*. SMHI: Klimatologi Nr. 6. https://www.smhi.se/polopoly_fs/1.29658!/Klimatologi_6.pdf. Hämtad: 2019-05-27.

Parsons, A.G. 2001. The Association Between Daily Weather and Daily Shopping Patterns. *Australasian Marketing Journal*. Vol. 9. No. 2. Pp. 78-84.

Patel, R. & Davidsson, B. 2003. *Forskningsmetodikens grunder – Att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. Tredje upplagan. Lund: Studentlitteratur AB.

Pripp, O. 2011. Reflektion och etik. I Kaijser, L. & Öhlander, M. (red). *Etnologiskt fältarbete*. Upplaga 2:3. Lund: Studentlitteratur.

Schantz, Peter. 2012. Fysisk aktivitet, hälsa och hållbar utveckling. *Svensk idrottsforskning*. No.4. <http://gih.diva-portal.org/smash/get/diva2:579509/FULLTEXT01.pdf>. Hämtad 2019-05-27.

Schönbeck, Boris. 2000. *Helsingborg kring sekelskiftet 1900 – Införlivningar, markförhållanden och bebyggelse i skärningspunkten mellan stad och land*. Göteborg: Chalmers tekniska högskola.

SMHI. 2011. *Värmeböljor i Sverige*. SMHI: Faktablad Nr. 49. https://www.smhi.se/polopoly_fs/1.16889!/webbFaktablad_49.pdf. Hämtad: 2019-05-27.

- SMHI. 2019. *Klimatförändringen är tydlig redan idag*.
<https://www.smhi.se/kunskapsbanken/klimat/klimatforandringarna-marks-redan-idag-1.1510>.
Hämtad: 2019-05-27.
- Spierings, B. 2013. Fixing missing links in shopping routes: Reflections on intra-urban borders and city centre redevelopment in Nijmegen, The Netherlands. *Cities*. No. 34. Pp. 44-51.
- Svenskt Vatten. 2016. *Avledning av dag-, drän- och spillvatten – Funktionskrav, hydraulisk dimensionering och utformning av allmänna avloppssystem Del 1 – Policy och funktionskrav för samhällens avvattning*. Publikation P110.
http://vav.griffel.net/filer/p110_del1_jan2016.pdf. Hämtad: 2019-05-27.
- Szarata, A., Nosal, K., Duda-Wiertel, U. & Franek, L. 2017. The impact of the car restrictions implemented in the city centre on the public space quality. *Transportation Research Procedia*. Vol. 27. Pp. 752-759.
- Söderlindh, J. 2011. *Handeln bygger staden – Om handeln som stadens avvecklare och utvecklare. Del 1*. Market.
- Taleghani, M. & Berardi, U. 2018. The effect of pavement characteristics on pedestrians' thermal comfort in Toronto. *Urban Climate*. Vol. 24. Pp. 449-459.
- Thufvesson, O. 2017. Attraktiv stadskärna: Exemplet Helsingborg. I Aslan, D. & Fredriksson, C (red.). 2017. *Handelsstad i förändring*. Lund: Lunds universitet.
- Tjora, A. 2012. *Från nyfikenhet till systematisk kunskap: kvalitativ forskning i praktiken*. Lund: Studentlitteratur.
- Trivector. 2019. *Så bygger du en riktigt bra mobiltetshubb*. <https://www.trivector.se/nyhet/sa-bygger-du-en-riktigt-bra-mobilitetshubb/>. Hämtad: 2019-05-27.
- Törnmalm, K. 2019. Klimatdebatten är fylld av skam. *Fokus*. 22 februari.
<https://www.fokus.se/2019/02/klimatdebatten-ar-fylld-av-skam/>. Hämtad: 2019-05-27.
- Törnqvist, S. 2018. Inga bad på Fria bad – kommunen varnar för bakterier i vattnet. *Helsingborgs Dagblad*. 28 juni. <https://www.hd.se/2018-06-28/inga-bad-pa-fria-bad-kommunen-varnar-for-bakterier-i-vattnet>. Hämtad: 2019-05-27.
- Visithelsingborg.se. 2019. <https://www.visithelsingborg.com/hbgcity/om-oss/helsingborgs-cityforening/> Hämtad: 2019-05-24.
- Watanabe, N., Setoguchi, T., Maeda, K., Iwakuni, D., Guo, Z. & Tsutsumi, T. 2017. Sustainable Block Design Process for High-Rise and High-Density Districts with Snow and Wind Simulations for Winter Cities. *Sustainability*. Vol. 9. No. 11.
- Wolfe, J. 2018. Oslo Puts Up a Stop Sign. *The New York Times*.
<https://www.nytimes.com/2018/12/19/travel/oslo-restricts-cars-in-city-center.html>. Hämtad: 2019-05-27.

Wolf, K. L. 2003. Public response to the urban forest in inner city business districts. *Journal of Arboriculture*. Vol 29. No. 3. Pp. 117-126.

Wolf, K.L. 2004. Nature in the Retail Environment: Comparing Consumer and Business Response to Urban Forest Conditions. *Landscape Journal*. Vol. 23. Pp. 40-51.

Wärnhjelm, M. 2010. *Funktionsblandade stadskvarter – En idébank för politiker, planerare, fastighetsägare och byggare*. Trafikverket, Publikationsnummer: 2010:087.

Bilder och figurer

Bild 1. Google Maps:

<https://www.google.se/maps/@55.9409485,12.9115992,148597m/data=!3m1!1e3> Hämtad: 2019-05-27.

Bild 2. Google Maps:

<https://www.google.se/maps/@56.0473075,12.6930673,284m/data=!3m1!1e3> Hämtad: 2019-05-27.

Bild 3. Författaren.

Bild 4. Google Maps:

<https://www.google.se/maps/@56.047137,12.6947863,3a,75y,330.09h,82.73t/data=!3m6!1e1!3m4!1stmZn7aLSupNA7ovMIUrBA!2e0!7i13312!8i6656> Hämtad: 2019-05-27.

Bild 5. Författaren.

Bild 6. Författaren.

Bild 7. Författaren.

Bild 8. Helsingborg. 2014. *Grönstrukturprogram – För Helsingborg*. Sida 20.

Stadsbyggnadsförvaltningen, Översiktsplaneavdelningen.

file:///C:/Users/Admin/Downloads/Gronstrukturprogram_sid1_47_webb-sbf.pdf Hämtad: 2019-05-27.

Bild 9. Helsingborg & NSVA. 2015b. *Dagvattenprogram Helsingborgs stad. Dagvattenpolicy NSVA*. Sida 44.

http://www.nsva.se/globalassets/dokument/dagvattenpolicy/nsva_dagvattenpolicy_helsingborg.pdf Hämtad 2019-05-27.

Bild 10. Författaren.

Figur 1. Författaren.

Bilaga 1

Eljertsson (2014) beskriver att de som är föremål för en enkätundersökning brukar kallas *population*, vilket kan vara av väldigt skiftande karaktär beroende på problemställning. Det kan vara svårt att dela ut enkäter till en hel population som ska undersökas och därför kan forskare istället använda ett stickprov av respondenter. Författaren (ibid) belyser vikten av att ha ett representativt stickprovsurval för att kunna beskriva en population. Mer konkret innebär det att underlaget måste utgöra en rimlig skildring av populationen som ska undersökas och att tillräckligt många besvarar enkäten (Eljertsson, 2014). Ambitionen till denna studie var tidigt att använda sig av enkätinsamling för att beskriva besökarna i Helsingborgs stadskärna. Däremot upptäcktes tidigt svårigheter med att använda enkäter för att beskriva besökarna i Helsingborgs stadskärna. Svårigheterna bestod i att respondenterna skulle representera en bred population av de som brukar besöka Helsingborgs stadskärna och därför valdes vardag då det kan antas att turister samt sällan besökare är färre då. Dessa besökare var svåra att få kontakt med då de bar hörlurar eller tidigt avböjde medverkan. Att missa de som är stressade eller ointresserade av yttre kontakter hade mest troligt gett en skev bild av besökarna i Helsingborgs stadskärna och resurserna för denna uppsats var begränsade till att inte kunna låta insamlandet ta allt för lång tid.

Den enkät som konstruerades för studien (nedan) grundade sig på att vara enkel för respondenten. Patel & Davidsson (2003) beskriver fördelar med att använda svarsalternativ då det förenklar kvantitativa analyser. Författarna (ibid) belyser även vikten av att variera svarsalternativens ordning då det finns risk att respondenten annars svarar efter ett bestämt mönster (Patel & Davidsson, 2003). Kanske kan enkäten (nedan) vara till nytta för någon annan liknande studie och det arbete som lagts inte varit helt förgäves.

Enkätfrågor till Masteruppsats i Tillämpad klimatstrategi vid Lunds Universitet

Jag som skriver uppsatsen heter Victor Barring och anledningen till att denna enkät delas ut är för att jag vill lära mig mer om hur du tar dig till centrum, vad du gör i centrum och vad du tycker om centrum. Uppsatsens titel är *Människan i centrum* och syftet är att se till vilka möjligheter som finns kopplade till att stärka Helsingborgs centrum som en attraktiv plats i samband med att platsen kan klimatanpassas. **Du som respondent är helt anonym i uppsatsen och dina svar kommer endast användas som primärkälla i denna uppsats.** Jag önskar att du svarar ärligt i uppsatsen och avstå hellre en fråga än att ge ett felaktigt svar.

Har du frågor om uppsatsen eller om enkäten så svarar jag gärna på dina frågor!

Bakgrundsfrågor

Ålder

Kön

Vilket postnummer bor du på

Alternativt: Ort Om Helsingborg, vilken stadsdel.....

Vilket av följande alternativ beskriver bäst hur du tog dig hit? Välj ett alternativ

- Gick
- Cyklade
- Kollektivtrafik
- Egen bil
- Blev körd hit (exempelvis taxi eller vän/annan relation)
- Moped, motorcykel eller annat fordon med någon form av motor
- Annat

Vad är fördelarna med att transportera sig på det sättet?

Har du något speciellt mål med ditt besök?

- NEJ
- JA

Om du svarat JA. Är målet med besöket något av följande? Välj 0 eller flera:

- Shopping och/eller restaurangbesök
- Arbete och/eller uträtta ärenden
- Träffa någon du känner

Vad tycker du stämmer om centrum i Helsingborg? Välj en eller flera

- Här kan jag köpa det jag behöver

- Jag trivs med att gå planlöst i centrum
- Jag träffar ofta någon jag känner i centrum
- Det finns trevliga restauranger i centrum
- Är en attraktiv plats

Om du fick förändra Helsingborgs centrum vad hade du velat ha MER av? Välj max tre

- Träd eller annan grönska
- Parkeringsplatser för bilar
- Parkeringsplatser för cyklar
- Butiker
- Enklare att ta sig till vattnet
- Restauranger
- Lekplatser
- Bänkar
- Annat

Vilket stämmer bäst? Ringa in ett fetmarkerat svarsalternativ för varje påstående

Jag köper kläder	E-HANDEL	CENTRUM	PÅ VÄLA
Restaurangmat är bäst	PÅ VÄLA	E-HANDEL	CENTRUM
Smidigast att handla är	E-HANDEL	CENTRUM	PÅ VÄLA
Det jag gillar bäst är	CENTRUM	E-HANDEL	PÅ VÄLA

Beskriv fritt dina tankar om Helsingborgs centrum

Stort tack för din medverkan! Vill du läsa den färdiga uppsatsen? Fråga mig så berättar jag hur du gör

Bilaga 2

Observation Helsingborgs centrum den 26 mars 2019 kl 10-1130

Väder: Soligt, kallt i luften och blåsigt.

Människorna i centrum: De allra flesta var klädda med varma jackor och mössor. Folkflödet varierade under observationstiden från att vara lågt med enstaka individer till att stundtals vara högt flöde. De flesta butikerna var öppna medan flera restauranger var stängda.

Observationen gick till på så vis att jag rörde mig på Stortorget, Kullagatan, Fågelsångsgatan och delen av Drottninggatan som går parallellt med Kullagatan. Sista 15 minuterna satt jag på Stortorget och blickade mot parkeringen för att främst observera parkerade bilar och de bilar som kom körande in mot Stortorget. Jag förde korta stödanteckningar på mobilen och renskrev sedan anteckningarna på dator direkt efter observationen.

Observationen:

Klockan 10 öppnar de flesta butikerna längs Kullagatan och det märks att butikspersonalen inte förväntar sig en anstormning vid öppning. Flera butiker håller på att öppna butiken en bra bit efter klockan 10 och mycket riktigt är kundunderlaget vid den tiden lågt. Redan kl 1010 ser jag en man som med raska steg går från Kullagatan med en vara i handen. Han har nog varit i behov av en specifik produkt som han vet finns i en av butikerna längs Kullagatan och därför haft ett klart syfte med just sitt besök. Det har även en kvinna som är på väg ut ur en butik där hon genomfört ett köp men till skillnad från mannen som raskt försvunnit därifrån så uppehåller sig kvinnan i butiken för att samtala med butikspersonalen. Inne på Kullagatan lyser solen, det blåser betydligt mycket mindre än på Stortorget och för att förhöja stämningen än mer så spelas det trivsamt musik längs hela Kullagatan. En förskoleklass kommer gående på led med personal längst fram och längst bak i ledet, jag är helt övertygad om att personalen valt just Kullagatan som vandringsled för att undvika biltrafik. Barn i förskoleålder är inte en särskilt köpstark kundgrupp men de representerar däremot en grupp som behöver tillgängliga offentliga miljöer. Jag undrar hur barnen upplever Kullagatan och tänker på McDonalds konceptet med att göra en plats attraktiv för barn så att de ska tjata på sina föräldrar om att de vill komma tillbaka. Är Kullagatan en plats barn gärna uppehåller sig vid eller är det snarare en plats som är tråkigt vuxenanpassad?

När jag vandrar vidare längs Kullagatan och kommer till Konsul Olssons plats upplever jag en av de så berömda barriäreffekterna där osäkerhet infinner sig. Den förstärks av bilarna och cyklarna som kommer från Långvinkelgatan, de håller vad jag upplever en för hög hastighet än vad som vore lämpligt. Det märks annars att platsen har rustats upp på senare tid och den har många goda kvalitéer. Uteserveringen mot lekplatsen och scenen ser väldigt inbjudande ut men tiden på dygnet och vädret är nog förklarande faktorer till varför det är tomt. Vidare längs Kullagatan minskar folkflödet markant och det är klart lägre igenkänningsfaktor på butikerna, men fortsatt en mycket trevlig miljö att vistas i. Uppenbart är ICA ett stort dragplåster på den här delen av Kullagatan. Här längs denna delen av Kullagatan ser jag även en person som varit ute och rastat sin hund, han går med bestämda steg till den port där han bor. Det är slående hur lätt det är att se när en individ flanerar fritt eller har ett förutbestämt mål.

Jag vänder runt och går tillbaka längs Drottninggatan. Det pågår en stor ombyggnad längs denna delen av Drottninggatan där markbeläggningen gjorts om, gatlampor byts ut, träd planterats och bussfil har byggts. Här är folkflödet än mindre och jag passerar enstaka individer. Busshållplatserna lockar en del individer som står där och väntar på någon stadsbuss. Jag reagerar framförallt på vilket oljud som råder här längs Drottninggatan, både bilar och bussar är väldigt högljudda. När jag åter kommer tillbaka till Kullagatan slås jag av hur väldigt tyst det är där, nästan så att jag tror musiken fungerar som en ljudkuliss för att undvika total tystnad när det är glest med besökare.

Allt eftersom tiden går ökar antalet besökare och längs Kullagatan ser jag nu hur bänkarna i solläge börjar användas mer och mer. På en plats där det finns två bänkar intill varandra sitter en kvinna på den ena bänken och en man på den andra. Kvinnan ser ut att njuta av solen samtidigt som hon är observant för vad som händer runt om henne. Hon tar antagligen en paus efter promenaden till centrum där hon har något ärende, hon har likt de flesta andra i centrum inte bråttom. De många mammorna som går med sina barnvagnar ser inte heller ut att ha bråttom utan de njuter av att kunna vara ute och träffa andra vuxna eller kombinera utevistelse med shopping. På den andra bänken sitter en man med sin mobil och är helt ovetande om vad som händer runt omkring honom. Stereotypiskt brukar shopping vara främst för kvinnor och sedan behöver man komplettera med något som gör att även männen trivs, exempelvis som att bygga en sportbar på Ullared. Så tänker jag direkt om denna mannen som inte själv har intresse i att gå i butiker och därför valde alternativet att sitta utanför på en bänk i solen med sin mobil. Mycket riktigt så kommer en kvinna snart till mannen och berättar att hon är redo

att gå vidare. Jag tänker återigen på McDonalds konceptet, är centrum anpassat så att de männen som undviker butiker trivs och därför inte stressar sin respektive att skynda i butikerna?

På Stortorget är det mycket bilar, det är alltid någon bil i rörelse som söker parkeringsplats eller som kör upp mot Fågelsångsgatan. Däremot är det slående hur få cyklar jag ser. Det absolut vanligaste är fotgängare som kommer från Bruksgatan eller Södra Storgatan. När jag efter ha vandrat runt på Stortorget kommit tillbaka ser jag att en person med reflexväst har tagit plats där Stortorget möter Kullagatan. Personen bedriver insamling av namnunderskrifter för att verka för en folkomröstning huruvida det kommunala bolaget Öresundskraft ska säljas eller inte. Det är många som tillfrågas om att skriva under (jag tillfrågas ej trots att jag passerar personen tre gånger) och en del skriver under medan andra avböjer. Några få uppehåller sig föra diskussion om saken med personen. En kvinna uppehåller sig extra mycket runt personen och även hon lockar till en del samtal med de som passerar, jag blir inte riktigt klok på hennes roll. Jag sitter på en bänk vid Stortorget när kvinnan kommer gående mot mig. Det visar sig att hon är radioreporter och gör ett inslag om Helsingborgs IFs comeback i Allsvenskan till helgen.

Jag försökte observera Kullagatan närmare när nästan alla butikerna hade öppnat och såg då att endast ett fåtal hade varor utanför butiken. De som hade varor utanför butiken lyckades i viss mån få personer att stanna och känna. Jag såg bland annat hur en av de butiker med varor utanför butiken fick stor nyfikenhet när de såg att andra personer uppehöll sig utanför butiken för att kolla på varor. Folk drar folk. Därefter kollade jag på den gröna miljön i observationsområdet. Längs Stortorget finns två hotell som båda har sittplatser utanför sina ingångar, de hade också ordnade blomsterarrangemang. Framförallt den ena hade ett verkligt genomtänkt växtarrangemang som såg väldigt inbjudande ut. Annars finns det några butiker med egna krukor utanför ingångarna samt kommunala blomsterarrangemang och en del träd (som just nu inte var särskilt gröna). På Kullagatan löper även där ett stråk med kommunala blomsterarrangemang. Därutöver finns en del krukor med växtlighet, ofta rätt mörka som inte sticker ut eller bjuder till någon riktig estetik. En butik längs Kullagatan har ett litet men genomtänkt blomsterarrangemang utanför sin butik. En annan butik har ett större väldigt blickfångande arrangemang, krukor, blommor och persienner har alla samma ljusa färg. Generellt var det många butiker som hade någon form av växtlighet vid sin butiksingång. På Konsul Olssons plats lockas blicken till den offentliga toaletten med vertikal växtlighet, det är platsens absolut grönaste inslag denna tiden på året. Annars finns en del träd och kommunala

blomsterarrangemang. Längs Fågelsångsgatan finns två barer som har palmer på sin uteservering vilket är ett spännande inslag. Annars är det de två tygbutikerna som båda stoltserar med vars en blomkruka. Därutöver finns mitt emot Gamlegård en trädgård med mest gråa inslag och en kruka utställd av tandläkaren som har mottagning i byggnaden bredvid.

Sista 15 minuterna ägnar jag åt att sitta på Stortorget och blick ner mot parkeringen för att se på bilarna. Det är slående hur mycket yrkesrelaterade bilar som finns på Stortorget. Jag räknar det till 4 uppenbara yrkesbilar (hantverkare eller taxi) och en stor lastbil med varuleverans. Dessa tog tillsammans upp cirka 7 parkeringsplatser klockan 11:15. Parkeringsplatser är till för alla men godare samordning hade säkert kunnat ge utrymme till fler av de bilister som letade parkeringsplatser vid den tiden. Det står rätt klart att efterfrågan på parkeringsplatser vid Stortorget under min observation var högre än utbudet. Många var de som på chans fick köra vidare upp mot Fågelsångsgatan och jag kan tänka mig att det inbjuder till visst stressmoment att behöva leta under så ostrukturerade förhållanden som råder. Jag gläds över att min handledare Michael Johansson berättade om ett forskningsprojekt med syfte att förenkla just parkeringsletandet i centrum.

Rent generellt är Helsingborgs centrum en plats med mycket liv och rörelse. Det blev extra tydligt när jag gick hem den dryga kilometern från Stortorget som jag bor. Under min promenad hem mötte jag väldigt få människor utan det var närmaste folktomt (med undantag för busshållplatser) trots att det längs Kullagatan nu började bli rätt stort flöde av människor.

Detta observationstillfälle gav främst insikter i hur centrum används de timmar som inte präglas av shopping. Att observera platsen när butikerna är stängda skulle göra att jag fick se platsen när den främst är en offentlig plats, att observera under de mest intensiva shoppingtiderna skulle förskjuta fokus mot shopping. Valet av tidpunkt ger en mix av besökare som både använder den som offentlig plats men även shopping. Det skulle vara spännande att studera andra tider på dygnet men den typen av observationer överlåter jag till framtida studier med andra syften än min studie.

Observation Helsingborgs centrum den 27 mars 2019 kl 1330-1430

Väder: Soligt/molnigt, kallt i luften och blåsig.

Människorna i centrum: De allra flesta var klädda med varma jackor och mössor. Alla butiker och restauranger öppna längs kullagatans södra del, annars några få restauranger som var stängda. Jämnt flöde med människor, aldrig folktomt längs Kullagatan söder.

Idag lägger jag märke till elskåpen längs Kullagatan som är utsmyckade med färgfoto från Helsingborg, jag noterade hur en äldre person stannade upp vid en sådan. Annars såg jag även kompletterande att butiker längs Långvinkelgatan mellan Kullagatan och Fågelsångsgatan hade fina inbjudande gröna inslag med sittplats. Längs den norra delen av Kullagatan hade en second hand butik blommor i ett par använda skor, butiken mittemot hade ett färgglatt blomsterarrangemang. Lite längre bort finns en juvelerare med pampiga krukor med stora buskar. En restaurang har en inbjudande grönmiljö på sin uteservering.

Konsul Olssons plats är för det mesta tom, vid ett tillfälle ser jag några barn leka i klätterställningen med en oroad mamma som ständig observatör. Lekplatsen är definitivt utformad för större barn vilket är synd med tanke på att det rör sig väldigt många föräldrar med småbarn. Faktum är att det är väldigt mycket barnvagnar längs Kullagatan. Längs Kullagatan möter jag en grupp med danska barn som är på utflykt med skolan, tre stycken lärare är med och försöker se till att de inte försvinner. Det är slående hur utåtriktade de danska barnen var och de sökte aktivt kontakt med oss som gick förbi dem. Framförallt reagerade jag på en kille som gick och sökte en fistbump (utan särskilt lyckat resultat), han såg en chans att i folkvimlet leka skojare inför sina vänner. Det fick mig att tänka på en uppsats på Service Management där jag skrev om attraktivitet i städer, då gav jag förslag om att ha en öppen yta för spontant (eller ordnat) showande i centrum. Mitt på Kullagatan står en Faktumförsäljare och försöker sälja tidningar. Det väcker verkligen en spännande tanke om var försäljning får göras, bredvid honom är dyra butikslokaler medan han inte betalar någon hyra men ändå tar del av ett mycket bra affärsläge. Bänkarna vid de absolut bästa läget längs Kullagatan är som vanligt upptagna, denna gången av en slösurfande person som snart reste sig och gick samt en mycket spanande person som fast iaktog det som hände i hans omgivning, den personen satt kvar över 10 minuter. På Stortorget finns en stor polisbil parkerad. Ett barn leker runt på sittytor och kollar med beundran på miniatyren i brons över Helsingborgs stad. På parkeringen är minst 8 platser tagna av uppenbara yrkesbilar.

Jag vänder tillbaka längs Kullagatan och möter först ordningsvakter sen polis ett stycke bakom. Faktumförsäljaren är nu borta. Blombutiken har ställt ut väldigt mycket blommor på gatan vilket lockar flera till att stanna.

Fågelsångsgatan är riktigt öde, ett par bilar passerar och någon enstaka individ, i princip ingen cykel. Går ner längs Strömgränden och förvånas över vilken outnyttjad yta det är. En passage helt utan bilar (den enda jag stött på i observationsområdet) bred nog att få plats med såväl fotgängare som något som kan höja platsens kvalité.

Åter på Kullagatan, tempot är väldigt lågt, jag går och skriver samtidigt men i princip ingen passerar mig. Jag möter den första som jag reagerat på med klirrande systemet påse.

Cykelställen längs Stortorget har plats för många fler cyklar. Likaså finns platser vid Konsul Olssons plats, ja det finns inget fullt cykelställ. Vid St Jörgens plats upplever jag kaos, bilar kommer körande från båda hållen, jag har inget givet promenadstråk att följa, det finns spännande grönmiljö åt höger och åt vänster syns höga ljusa byggnader och där bakom skymtas sundet. Längs Drottninggatan på väg tillbaka till Stortorget ser jag en del hundar, någon bärs av sin ägare. Någon kommer gående från Kullagatan med träningskläder. Många väntar vid busshållplatsen, mycket bilar och någon enstaka cyklist. Rådhusorget är en mycket fin ordnad plats med såväl blomsterarrangemang som fina sittplatser, endast två A-lagare sitter vid bänkarna. Utanför Rådhuset sitter en man väl påpälsad och lyssnar på i sina hörlurar samtidigt som han blundar mot den nu framskymtande solen. Från Kullagatan kommer ännu en sportklädd person joggandes, denna springer till sin bil och kör snabbt iväg. Med tanke på att personen hade shorts antar jag att den besökt gymmet längs Kullagatan och nu hade bråttom till något. På Stortorget sitter nu flera soldyrkare. Massa barnvagnar. På en bänk sitter en äldre person, den har ställt sin cykel bredvid. Ser ut som en härlig paus. Bänkarna vid AA-läget där sitter nu en person som är djupt inne i ett samtal. Några bänkar bort sitter två barn och äter glass samtidigt som de vaktar shoppingpåsar. En äldre person i permobil röker en cigarill och njuter av solen på Konsul Olssons plats, en person i total lugn som bara njöt av sin cigarill i solen.

Jag cyklar hem längs Drottninggatan, väldigt mycket bilar och det uppstår en bilkö, samtidigt är jag ensam på den breda cykelvägen.....

Observation Helsingborgs centrum den 29 mars 2019 kl 1030-1130

Väder: Soligt, vårvärme och blåsig.

Människorna i centrum: Vissa var klädda för vinter medan andra mer uppenbar klädsel. De flesta butikerna var öppna. Jämnt flöde med människor, aldrig folktomt längs Kullagatan söder.

Väldigt mycket barnvagnar, både föräldrar som går själva eller i grupp. Det dyker upp en del spontana möten, vilka kommer i uttryck genom hälsning eller frågan ”allt bra” i olika former. Få spontana möten leder till att de blir stående utan oftast avhandlas mötet snabbt. Det är väldigt ofta minst en bil på Kullagatan. Två personer råkar ut för ett spontant möte, uppenbart inte det första för idag då den ena kvinnan snabbt poängterar att den nu hunnit uträtta ärenden. Kanske vill hon inte kopplas ihop med de som bara flanerar runt planlöst i centrum utan hon är en upptagen person som minsann har annat för sig.

Det sker inte mycket nytt idag utan det mesta är likt övriga observationerna. Jag sätter mig på en bänk där folkflödet är som högst. Rätt snabbt därefter kommer en man cyklande och parkerar sin cykel bakom bänken för att göra samma sak som mig, bara sitta på en bänk och studera sin omgivning. Jag tycker han verkar märklig, varför sätter en person sig här utan ärende? Antagligen tänker personen samma om mig. Kl 1058 ringer klockorna i Rådhuset, det är verkligen ett charmigt inslag till stadsmiljön. Kyrkligt klingade fast med melodi.

Rådhusklockorna i kombination med den ”parmiddag”-inspirerade musiken längs gågatan är ett spännande inslag. 1102 fälls automatiska persienner ut, påverkar inte min soltillgång och fyller funktion att butikerna inte blir allt för solutsatta. Jag ser flera personer som har olika former av rullvagn för att transportera eventuella varor. En person kommer ut från sin butik med en välfylld cykelkorg. Längs Fågelsångsgatan uppstår det märkligaste mötet då en person har valt att kombinera sin motionstur med alkoholinköp och nu visade upp sitt inköp med glädje för en person den planerat möte med.

Observation 23/4 kl 1115-12

Soligt, stark vind och över 10C i luften.

Första 25 minuterna satt jag stilla Kullagatan/Stortorget. Mellan 1130-1140 räknade jag antalet bilar som körde österut från Stortorget's parkering. Mellan klockan 1142-1152 satt jag vid Stortorget's parkering och räknade bilar som snurrade runt längs parkeringen.

Många människor sitter i solen på bänkarna och alla bänkarna används. De i skuggan står tomma. Halva (södra) stortorget är skuggigt. De första bänkarna vid Kullagatan/Stortorget är en samlingsplats, en kvinna bestämmer träff till platsen och dess sällskap dyker upp ett tag senare. Det uppstår spontanmöten mellan en person som går längs Kullagatan och ett sällskap som sitter på kaféet med uteservering längs Kullagatan/Stortorget. En familj kommer gående över Stortorget med stora resväskor, semester på gång? Väldigt få har shoppingpåsar utan de flesta är tomhänta eller har smoothie-mugg. Flera hundägare som rör sig i området, de sitter på bänkar utanför butiker eller på uteservering. En gammal person är ute och motionerar med gångstavar, stannar upp för att gå in på H&M. Efter en kort stund kommer personen ut igen och blir då stående utanför butiken i 15 minuter för att observera sin omgivning. Det är väldigt blåsigt på Stortorget, de som har långt hår har uppenbara bekymmer med vinden. På Kullagatan är det klart lugnare. Barnvagnar dominerar näst vanligaste gruppen är äldre personer. En person går runt med barnvagn och försöker få sitt barn att vila. En hel del skolungdomar går i grupper.

Mellan 1130-1140 passerar det 22 bilar och en moped.

Mellan 1142-1152 tar 17 bilar ”snurren”. 6 st hittar P-plats. 8 st står olagligt. 3 st hittar ingen plats. En person som stod och väntade på en p plats fick motorstopp precis när den skulle köra ut och ta en plats som blev ledig, en annan bil hann då ta platsen istället, personen som fick motorstopp blev väldigt frustrerad. Det är väldigt hög rullians på bilar på parkeringen. Många stannar för kortare besök och de olagliga stoppen görs ofta genom att en person sitter kvar i bilen medan den andra är borta i några minuter. Det är mycket tomgångskörning.