



## **Arbete för social hållbar mobilitet i stadsutvecklingssammanhang med processverktyget PRISMA**

Downloaded from: <https://research.chalmers.se>, 2026-05-08 14:45 UTC

Citation for the original published paper (version of record):

de Fine Licht, K., Molnar, S. (2021). Arbete för social hållbar mobilitet i stadsutvecklingssammanhang med processverktyget PRISMA. Socialt hållbar transportplanering: 207-223

N.B. When citing this work, cite the original published paper.

# 10 ARBETE FÖR SOCIALT HÅLLBAR MOBILITET I STADSUTVECKLINGSSAMMANHANG MED PROCESSVERKTYGET PRISMA

Karl de Fine Licht och Stefan Molnar

## 10.1 INLEDNING

UNDER DE SENASTE åren har det blivit vanligt att tala om social hållbarhet som ett övergripande mål i stadsutvecklingsprojekt. Exakt vilken betydelse som begreppet ska ha råder det dock delade meningar om. En återkommande tendens är att stadsutvecklingsaktörer avgränsar sin förståelse av begreppet till att enbart beröra de frågor de själva är intresserad av eller har kompetens inom (Ström m.fl., 2017). Aktörer här kan till exempel förstås som en fackförvaltning eller en enskild tjänsteperson. Detta är inget fel i sig. Men det kan bli problematiskt i de fall då det leder till suboptimering och att det övergripande sociala hållbarhetsperspektivet glöms bort.

Ett annat återkommande problem är att initiala sociala hållbarhetsambitioner urholkas under processens gång. De är ofta omfattande under den initiala delen av idéskedet, för att sedan stegvis skalas ner under efterföljande skeden. Dessutom är det många gånger så att det under tidiga skeden inte avsätts medel för genomförande och förvaltning av ambitionerna om social hållbarhet. Självklart är en delförklaring till att ambitionerna vad gäller social hållbarhet minskas under projektets gång avsiktliga: kostnaderna anses ibland inte kunna försvaras när prioriteringar måste göras. Men det uttrycks också av många tjänstepersoner med flera, att de sociala hållbarhetsambitionerna ”glöms bort”, vilket i sin tur verkar peka mot att existerande arbetssätt och processverktyg behöver uppdateras på något sätt.

Det var dessa problemställningar som fick oss att år 2015 påbörja arbetet med att ta fram det verktyg som är i fokus för den här texten, nämligen PRISMA (Processverktyg för social hållbarhet i stadsdelsomvandling) (de Fine Licht m.fl., 2019). Problemställningen uppstod ge-

nom att vi, i egenskap av praktiskt inriktade forskare, regelbundet i våra möten med aktörer i branschen fick frågan hur de skulle kunna gå tillväga för att översätta begreppet social hållbarhet till praktiskt genomförbara stadsutvecklingsprojekt. Samt hur de kunde göra detta i samarbete med andra aktörer vars intressen och förståelser för den sociala hållbarheten ofta skiljde sig från deras egna.

Resultatet blev PRISMA, ett verktyg som exempelvis kommuner, fastighetsbolag och konsultfirmor av olika storlek och karaktär, kan använda för att inom stadsutvecklingsprojekt formulera realistiska och lokalt överenskomna svar på den svåra frågan: ”vad är social hållbarhet för oss?”. I den här texten diskuterar vi den roll som PRISMA potentiellt skulle kunna fylla för att ge svar på en variant av samma fråga, nämligen: ”vad är en socialt hållbar mobilitetslösning för oss?”

## 10.2 PRISMA:S UTFORMNING

Rent konkret består PRISMA av ett interaktivt och ifyllbart PDF-dokument innehållandes analysfrågor på olika teman, bedömningskriterier och forskningsunderlag. Som bilaga till huvuddokumentet finns även ett Excelark som kan nyttjas för visualisering av de analyser som görs. Även om en enskild person kan använda PRISMA för sig själv, är huvudtanken att de organisationer, professioner och intressegrupper som är involverade i ett specifikt stadsutvecklingsprojekt gemensamt och över tid arbetar med verktyget i syfte att finna praktiskt förankrade lösningar på de knäckfrågor som dyker upp. Arbetet sker utifrån respektive deltagares kompetens samt relevanta utredningar, strategier och plandokument.

PRISMA består, till att börja med, av åtta tematiska avsnitt, vart och ett fokuserar på en viss aspekt av den byggda miljön. Temana är följande: Gårdar och torg; Service; Kulturvärden; Grönska och rekreation; Ljud och luft; Ljus; Bebyggelse, boende och täthet; samt Mobilitet. Den som ska använda PRISMA väljer ut de teman som är aktuella och arbetar sig successivt igenom dessa – ett efter ett.

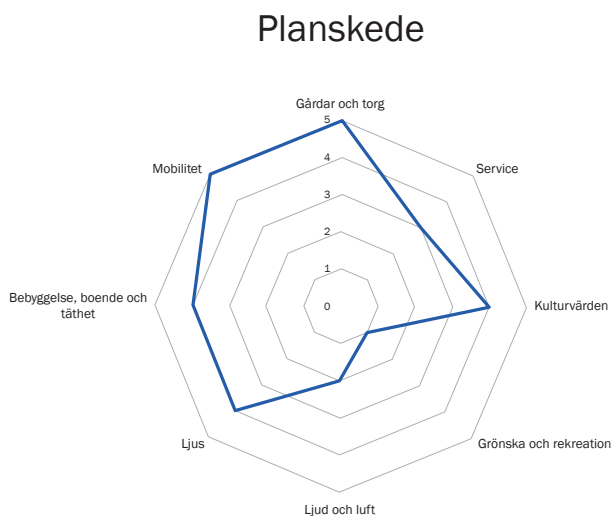
Varje tematiskt avsnitt inleds med en sida med forskningsresultat som diskuterar hur städer kan utformas för att bli mer socialt hållbara. Detta

med fokus på diverse ”sociala värden” så som hälsa, tillit, livstillfredställelse och social sammanhållning. Vi har valt ut forskningsresultat som bedöms vara av rimlig kvalitet, och relevanta för svenska städer och tätorter av olika storlek. Tanken är också att forskningssammanställningarna ska vara enkla att ta till sig, varför de är korta, kondenserade och skrivna i punktform. För den som vill läsa mer är det möjligt att klicka sig vidare till referenslistan och ta reda på vilken originaltexten är. Forskningen är inte heller tänkt att ersätta den expertis som deltagare i stadsutvecklingsprocesser redan besitter, utan ska snarare ses som ett sätt att ge aktörer med olika bakgrund och expertis ett gemensamt ”språk” samt en mer jämlik kunskapsbas att stå på.

För att ge ett exempel inleds delen om mobilitet med en forskningsbakgrund som tar sig an temat från olika perspektiv. Här går det bland annat att läsa om hur skapandet av kopplingar och stråk mellan områden kan vara ett sätt att generera mer promenad- och cykelvänliga städer, men att sådana insatser även tenderar att leda till ökad brottslighet och sämre social sammanhållning, bland annat på grund av att det helt enkelt rör sig fler människor i områdena och att de som bor där känner ett lägre ägandeskap. Det är därför viktigt att flöden av människor och fordon mellan platser kompletteras med insatser som genererar lokalt liv och grannskapskänsla. I forskningsbakgrunden kan vi också läsa om hur kollektivtrafik kan vara ett sätt att skapa mer jämlika livsvillkor i en stad ur en rad olika perspektiv. Men för att effekten ska uppstå krävs det i praktiken att kollektivtrafiken är såväl fysiskt som socioekonomiskt tillgänglig för människor med olika bakgrund. Ytterligare en sak vi kan lära oss från forskningsbakgrunden är att stora vägar, höga trafikvolymerna och snabba hastigheter inte bara tenderar att förstärka gränser mellan områden och deras invånare. Det tenderar också att leda till att människor vistas ute i lägre grad samt inte socialiserar och bygger vänskapsrelationer med sina grannar lika mycket. Exempel på andra ämnen som forskningsbakgrunden tar sig an är bottenvåningarnas roll för promenadvänliga städer och vikten av att gator och stråk är överskådliga för att generera trygghet för exempelvis fotgängare och cyklister.

Efter varje tematisk forskningsbakgrund följer fyra så kallade analysidor, en för respektive fas i en typisk stadsutvecklingsprocess (Idéskede, Planskede, Genomförandeskede och Förvaltning). När en analys ska genomföras öppnar användaren analysidan för den fas som stadsutvecklingsprojektet befinner sig i för tillfället. Varje analysida innehåller ett antal bedömningskriterier, det vill säga egenskaper som en plats i regel behöver uppfylla för att generera goda livsvillkor för människor. Bedömningskriterierna är utformade utifrån forskningsbakgrunden och är tänkta att göra analysen mer lätthanterlig. Kriterierna är relativt öppet formulerade för att PRISMA ska vara flexibelt och relevant på olika sorters platser.

Den som använder sig av PRISMA tar hjälp av bedömningskriterierna för att besvara en första analysfråga som lyder: ”Hur står sig platsen när det gäller mobilitet och hur kan den förbättras?”. Svaret på frågan dokumenteras i en textruta. I nästa steg besvarar användaren frågan: ”Vilka målkonflikter kan ni identifiera i relation till platsens mobilitet och hur kan dessa lösas?”. Slutligen besvarar användaren frågan: ”Vem ska ansvara



Figur 1. Värderos PRISMA.

för respektive förbättringsförslag och hur ska genomförande och drift finansieras?” Eftersom PRISMA är ett verktyg som är tänkt att kunna användas av en rad aktörer i olika sammanhang pekas inte specifika aktörer ut som ansvariga för att lösningar ska genomdrivas. Däremot är användaren (vem det nu än är) tvingad att peka ut en ansvarig aktör samt vad denna har ansvar att göra.

När användaren har analyserat de teman som är aktuella är tanken att den går vidare till slutet av dokumentet där det går att finna ytterligare en analysida som denna gång heter ”Sammantagen bedömning”. Här besvaras återigen tre frågor. Syftet är att användaren ska väga de analyser som så här långt har gjorts för respektive tema mot varandra. Det är först när det här har gjorts som ett sammantaget socialt hållbarhetsperspektiv kan sägas har lagts på projektet.

PRISMA genererar alltså framförallt kvalitativa och textbaserade analyser. Ibland kan det dock vara bra att i kommunikationssyfte ha möjlighet att presentera sina analyser i ett mer visuellt format. Därför erbjuder PRISMA, som en bilaga till huvuddokumentet, även ett separat Excelark där användare kan illustrera sina svar i en värderos (Figur 1).

I ytterligare en bilaga presenteras även ett stöd för hantering av målkonflikter. Stödet beskriver sex taktiker som användaren kan ta hjälp av för att hantera målkonflikter. Taktikerna är följande:

1. Att lyfta blicken bortom den aktuella platsen;
2. Att fundera på alternativa insatser på platsen;
3. Att prioritera insatser som gynnar dem som har det sämst ställt;
4. Att försöka skapa största möjliga livskvalitetsförbättring för störst antal människor;
5. Att fundera på om man skulle vara beredd att försvara förslaget även om det värsta inträffade, samt;
6. Att ta hjälp av en grupp välinformerade och representativa medborgare för att fatta beslut.

Taktikerna, vilka är hämtade från forskning kring beslutsfattande och riskhantering, används redan idag inom andra branscher i Sverige.

PRISMA är alltså ett ganska brett verktyg med vilket man kan ta sig an social hållbarhet ur en rad olika perspektiv och över stadsutvecklingsprocessens samtliga faser. I nästa avsnitt kommer vi att beskriva hur PRISMA kan användas i arbetet för socialt hållbar mobilitet i städer. Detta genom ett semifiktivt fall.

### **10.3 PRISMA OCH MOBILITETSPLANERING: ETT SEMIFIKTIVT FALL**

I det här avsnittet ska vi försöka ge läsaren en bild av hur det potentiellt skulle kunna se ut när en projektgrupp använder sig av PRISMA för att planera en plats mobilitet. Vi gör detta genom att skriva fram ett, vad vi kallar för, ”semifiktivt” fall. Fallet vi har valt är planerandet av stadsdelen Masthuggskajen i Göteborg. Vi har valt denna plats eftersom en av författarna under de senaste åren har följt och studerat arbetet (Molnar, 2020). Alla de nulägesbeskrivningar och framtidsplaner för Masthuggskajen som beskrivs i fallet stämmer överens med verkligheten. Däremot är den projektgrupp, vars användning av PRISMA vi får följa i fallet, fiktiv. Likaså är de handlingar och uttalanden som projektgruppens deltagare gör fiktiva. De är alltså inte modellerade efter saker som har hänt eller sagts på riktigt. Dock har vi försökt skriva fram fallet på ett sätt så att de händelser eller uttalanden som beskrivs i princip skulle kunna ha ägt rum på riktigt. Vi har med andra ord försökt göra fallet realistiskt, men inte verkligt.

Innan vi går vidare kommer här en kort beskrivning av vilken typ av område Masthuggskajen är idag, liksom är tänkt att bli inom en snar framtid. Masthuggskajen är ett gammalt hamnområde i centrala Göteborg på cirka 18 hektar som från 1960-talet och framåt stegvis har förlorat sin ursprungliga roll. Idag består området av en handfull byggnader innehållandes framförallt kontor, men även en del kulturverksamheter. På platsen finns dessutom två parkeringshus samt ett större område med parkeringsplatser. Norr om Masthuggskajen finner vi en större trafikled (Oscarsleden) samt Göta älv med Stenas Danmarksterminal. Genom hela området rör sig Masthamngatan samt Första Långgatan, den senare av vilka är trafikerad med spårvagns- och biltrafik som knyter samman

Masthuggskajen med stadsdelarna Linnéstaden och Majorna. Söder om Masthuggskajen finner vi det så kallade Långgatsområdet, som med sina många restauranger, caféer, barer och butiker under det senaste årtiondet har ökat snabbt i popularitet.

År 2008 påbörjade Göteborgs stad ett arbete med att, med angränsande stadsdelar som förebild, omvandla Masthuggskajen till ett traditionellt blandstadsområde. Detaljplanen, som antogs år 2018, utvecklades tillsammans med ett konsortium med fastighetsbolag. Planen innebär att existerande byggnader kompletteras med ett antal nya kvarter karaktäriserade av hög bebyggelse och lokaler i bottenplan. En del av bebyggelsen är tänkt att anläggas på en konstgjord halvö i älven. Två mindre parker kommer också att anläggas och offentliga ytor rustas upp. Förhoppningen är ett område kännetecknat av ett rikt stadsliv under dygnets alla timmar samt en variation av verksamheter, boende och besökare. Byggnationen påbörjades år 2019 och förväntas vara klar år 2028.

### **Social hållbarhetsbedömning av detaljplanen**

I vårt semifiktiva fall befinner sig planeringen av Masthuggskajen i slutet av detaljplaneskedet. En projektgrupp, bestående av planhandläggaren, tjänstepersoner från ett antal kommunala förvaltningar samt representanter för samtliga fastighetsbolag med deras konsulter, har nyligen bildats för att utvärdera detaljplanen med avseende på dess sociala hållbarhet. Projektgruppen har sammantrålat i ett mötesrum på kommunen. Gruppen, som leds av planhandläggaren, har redan veckan innan spenderat en heldag med PRISMA och gått igenom temana grönska, bebyggelse och boende, service samt gårdar och torg. Nu möts gruppen igen för att denna gång fokusera på mobilitetsfrågorna. Samtliga deltagare har var sin utskrivna version av PRISMA framför sig, samtidigt som planhandläggaren har en digital version öppen på sin dator, i vilken hon har i uppdrag att dokumentera de slutsatser som dras. Utslängt på bordet ligger allehanda kartmaterial, planer, ritningar och utredningar som deltagarna tar hjälp av kontinuerligt under dagen.

Planhandläggaren ber deltagarna bläddra fram till det tematiska av-

snitt som rör mobilitet under planskedet. Hon läser högt den första frågeställningen som lyder: ”Hur står sig platsen när det gäller mobilitet och hur kan den förbättras?” De närvarande ögnar tyst igenom de sju bedömningskriterierna varefter de börjar diskutera kriteriet kring: ”God komfort, fysisk tillgänglighet och rimliga kostnader i kollektivtrafiken”. Deltagarna har inga problem med att enas i sin analys om att Masthuggskajen redan idag har god tillgång till kollektivtrafik, inte minst tack vare att kollektivtrafiknoden vid Järntorget angränsar till planområdet. En representant från stadens trafikkontor påpekar att kopplingen till andra sidan Göta älv dessutom förväntas bli bättre framöver såtillvida att planerna på ett färjeläge för kollektivtrafik på halvön blir till verklighet. De delar av bedömningskriteriet som berör kollektivtrafikens ”kostnader”, ”komfort” och ”fysiska tillgänglighet” blir däremot föremål för intensiva diskussioner. Deltagarna enas slutligen om att frågor kring prissättning, komfort och tillgänglighet är frågor som bäst hanteras i genomföranderespektive förvaltningskedena, och då tillsammans med regionens kollektivtrafikleverantör, varför de går vidare till nästa kriterium.

Deltagarna fortsätter med bedömningskriteriet: ”Trevliga, spännande, trygga väntbås och stationer som erbjuder skydd mot väder och vind”. Representanten för Trafikkontoret tar återigen till orda och påminner övriga om att den inventering som hennes arbetsgivare lät genomföra för något år sedan visar att existerande hållplatser och väntbås i området ”lämnar mycket att önska”. Deras gestaltning och placeringar bidrar helt enkelt inte till den trygghet, stimulans och trivsel som forskningsbakgrunden beskriver som viktig för att skapa fysiskt och socioekonomiskt tillgänglig kollektivtrafik. Delvis, fortsätter hon, är detta dock ”...upphandlingsfrågor som vi får ta när planen är antagen”. ”Frågorna kring trygghet...”, menar hon vidare, ”...är kluriga att hantera” givet att området är, och fortsatt förväntas vara, nöjeskvarter med gott om rörelse och alkohol dygnet runt. De närvarande är dock eniga om att belysning samt placering och utformning av dörrar och fönster här blir viktiga instrument framöver.

Nästa bedömningskriterium handlar om: ”Begränsning av stora vägar med höga trafikvolymmer och snabb trafik”. En anställd vid ett av fastig-

hetsbolagen, en person som länge har arbetat på platsen, påminner övriga om hur hennes bolag ”redan för 10–15 år sedan” försökte förmå staden att däcka över Götaleden, den stora trafikled som löper norr om planområdet längst med vattnet. Samtliga närvarande är dock medvetna om att det inte kommer att bli frågan om någon överdäckning under en snar framtid. Däremot, påpekar representanten för Trafikkontoret, har staden ju i framtida Masthuggskajen planerat att leda om viss trafik, bort från Första Långgatan, för att underlätta för gångtrafikanter. Parkeringsnormen har även satts lägre än sedvanligt i kommunen i syfte att få ner trafikvolymerna och på så sätt ”stimulera till hållbara livsstilar”. En representant från ett av fastighetsbolagen hänvisar, inte utan visst missnöje i blicken, till att hans styrelse oroar sig över vad bristen på parkeringsplatser kan komma att innebära för företagets existerande hyresgäster, dock väl medveten om att frågan redan är beslutad om på kommunal nivå.

I nästa steg är diskussionen tillbaka till frågan om trafikbarriärer då planhandläggaren påminner sig själv och övriga närvarande om att de trafikanalyser som tidigare har genomförts visar på fortsatta trafikbarriärer i Masthuggskajens östra del. Detta kommer att försvåra mobilitet till cykel och fots, inte minst för personer med rörelsesnedsättningar, menar hon. ”Vi får också tänka på...”, flikar en representant från Stadsbyggnadskontoret in, ”...att genomförda simuleringar talar för att det framtida Masthuggskajen, trots bullerplank mot Oscarsleden, kommer att vara drabbat av visst buller och bekymmer med luftkvalitet. Hon läser innantill från forskningsbakgrunden i det tematiska avsnittet ”Ljud och luft”. Där beskrivs hur brister i luftkvalitet kan försvåra för vissa individer att röra sig i det offentliga rummet, exempelvis dem som har vissa former av allergier. Under tiden har en av fastighetsägarna bläddrat till samma tematiska avsnitt och säger till övriga: ”här står det att problem med ljud och luft kan mildras genom att bädda in växtlighet i bebyggelsen och använda ljuddämpande material. Är inte detta något som är värt att kolla vidare på?” Efter att idéer, frågor, kritik och motkritik har bollats fram och tillbaka under en stund antecknar planhandläggaren hur det här är en fråga för fastighetsbolag och förvaltningar att börja titta närmare på fram till nästa PRISMA-träff.

Från detta rör sig diskussionen över till bedömningskriteriet: ”Promenadvänlighet”. Denna gång ägnar de närvarande en minut till att, denna gång under tystnad, läsa igenom det som står om ämnet i forskningsbakgrunden. Här har de närvarande inga problem med att slå sig för bröstet och enas om att de har gjort mycket rätt när de arbetat med att förstärka kopplingar, stråk och arbetat för rejält tilltagna trottoarer samt verksamheter i bottenplan. Det senare är inte minst någonting som projektorganisationen för tillfället jobbar aktivt med i syfte att försöka skapa bottenvåningar karaktäriserade av ”mix”, det vill säga en blandning av hyresgäster och prisnivåer. ”Detta kan ju göra att området blir trevligare att promenera i för människor med olika bakgrund” påpekar representanten från stadens kulturförvaltning. En annan kommunal representant påpekar dock att det finns andra faktorer som i forskningsbakgrunden lyfts som viktiga för gångvänlighet där planen just nu ”bommar” eller åtminstone innehåller ”osäkerheter”. Det han talar om är behovet av regelbundna sittplatser, markbeläggning och kontrastmarkeringar som låter personer med rörelse- och synnedsättningar ta sig fram. Han får dock mothugg av en kollega från Park- och naturförvaltningen som menar att detta ändå ”är en fråga för genomförandeskedet” och inte aktuellt att gå djupare in på i nuläget.

Det sista bedömningskriterium som gruppen tar sig an berör: ”Kopplingar inom och mellan områden, samtidigt som genomflödet av människor genom området reduceras”. För att förstå vad som åsyftas läser planarkitekten högt från forskningsbakgrunden. Nu får de närvarande höra hur stora mobilitetsflöden tenderar att generera sämre social sammanhållning och ökad brottslighet på en plats, varför det är viktigt att balansera upp med lokalt liv. En målsättning från första början, konstaterar planhandläggaren ”har ju just varit att skapa kopplingar till omkringliggande stadsdelar som ett sätt att leda besökare in i, och genom, Masthuggskajen”. En representant från ett av fastighetsbolagen håller med och säger: ”Och det är ju också det vi har landat i, att om området ska erbjuda det här goa stadslivet som långgatorna gör så är det centralt att göra platsen attraktiv för besökare och konsumenter.” De närvarande



bullar därefter en del idéer fram och tillbaka om vilka potentiella hyresgäster som skulle vara möjliga att locka för att ge lite mer grannskapskänsla, men väljer av tidsskäl att lämna frågan därhän. Planarkitekten påpekar att ”de lär återkomma till frågan” när det är dags för ”programmering av lokalinnehåll” samtidigt som hon dokumenterar i PRISMA. Vid det här laget har de hållit på i drygt två timmar och det är dags för kaffepaus.

### **Hantering av målkonflikter**

Efter fikan samlas gruppen återigen för att denna gång besvara frågan: ”Vilka målkonflikter kan ni identifiera i relation till platsens mobilitet och hur kan dessa lösas?”. Här kan de närvarande ganska enkelt, med social hållbarhetsbedömningen de gjorde innan pausen som grund, enas om ett antal centrala målkonflikter som har med mobilitet att göra. Den konflikt de lägger mest tid på att diskutera är den mellan målet att å ena sidan skapa ett pulserande innerstadsområde som är attraktivt för människor att besöka och att å andra sidan generera ett område där barn och personer med olika funktionsnedsättningar kan röra sig fritt. ”Det är nämligen så...”, konstaterar en specialist på frågorna från en av stadens fackförvaltningar, ”...att det här med mycket folk och intryck gör det svårare för barn, äldre, personer med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar och utmattningssyndrom att vistas och orientera sig utomhus”.

Planhandläggaren, som under tiden har kopplat upp sin dator mot rummets projektor, tar nu fram den vägledning för hantering av målkonflikter som finns längst bak i PRISMA på skärmen. Enligt den första taktiken uppmanas de närvarande att fundera på om de kan upplösa målkonflikten genom att ”lyfta blicken” bortom den aktuella platsen. De enas om att detta inte är någon väg att lösa målkonflikten då även de anknytande områdena kommer att karaktäriseras av samma typ av puls och stadsliv som framtida Masthuggskajen förväntas göra. Deltagarna går därför vidare till nästa taktik som uppmanar dem att bedöma om det finns ”alternativa insatser” som de kan göra för att minska konflikten. Genom att läsa igenom forskningsbakgrunderna kring ”Ljud och luft”,

”Mobilitet” samt ”Grönska och rekreation” får deltagarna tips på diverse insatser som faktiskt kan genomföras i syfte att mildra målkonflikten. De kan exempelvis vara noga med att gestalta uterummen med tanke på trafiksäkerhet och fysisk tillgänglighet. Vidare kan gröna väggar och tak samt skapandet av små trädlundar och fickparker ha såväl ljuddämpande effekt som fungera som platser för återhämtning. Planhandläggaren dokumenterar resonemangen i PRISMA, men antecknar också att målkonflikten inte är helt upphävd: ”det är fortfarande så att området exempelvis inte erbjuder några tydliga lekmiljöer för barn”.

### **Ansvarsfördelning och finansiering**

Ansvarsfrågor är någonting de närvarande har kommit in på regelbundet under sitt arbete med PRISMA. Nu är det dock dags för dem att försöka enas om ett gemensamt svar på frågan: “Vem ska ansvara för respektive förbättringsförslag och hur ska genomförande och drift finansieras?”. Det blir ganska enkelt för deltagarna att enas om att det här med vad lokalerna ska innehålla är någonting som de blivande fastighetsägarna får ansvara för framöver. Här får dock planhandläggaren i uppdrag att undersöka om något av de kommunala fastighetsbolagen skulle kunna involveras för att skapa ett större verksamhetsutbud.

De förslag som på olika sätt berör allmän platsmark får Trafikkontoret och Fastighetskontoret i uppdrag att titta närmare på inom ramen för kommande projektering, dock i nära dialog med fastighetsbolagen och andra aktörer. Vidare tilldelas Park- och naturförvaltningen samt respektive fastighetsbolag i uppdrag att närmare utreda hur Masthuggskajens ljudmiljöer, luftkvalitet och rekreativa miljöer kan bli så välfungerande som det bara går. Hit hör också att inventera möjligheterna att finansiera såväl genomförande som förvaltning.

### **Sammantagen bedömning**

Vid det här laget har deltagarna varit igång i 3,5 timmar och det börjar bli dags för avslut. Innan dess är det dock läge att ta sig an en sista uppgift, nämligen den sida i verktygets bakre del som heter ”Sammantagen be-

dömning: Planskede”. Här får de närvarande först frågan hur planen för Masthuggskajen sammantaget står sig ur ett socialt hållbarhetsperspektiv. Med andra ord behöver de närvarande ställa sina slutsatser om platsens mobilitet i relation till de analyser som de en vecka tidigare har genomfört på temana grönska, bebyggelse och boende, service samt gårdar och torg. De bedömer att planen ger goda möjligheter för Masthuggskajen att uppnå målet att bli ett pulserande innerstadsområde med hög exploatering och en blandning av funktioner och mobilitetslösningar. Samtidigt kvarstår många frågetecken när det gäller hur det ska kunna bli en plats där resurssvaga kan vistas, bo och bedriva verksamhet.

De närvarande förväntas i nästa steg svara på en fråga om hur målkonflikterna mellan olika teman och aspekter av byggd miljö kan hanteras och vem som i så fall får i ansvar att lösa det. När det gäller mobilitet bedöms den stora målkonflikten fortsatt vara den mellan flöden utifrån och lokala flöden. Här är några av de närvarande inne på att det trots allt är det tidigare målet som bör vara prioriterat för Masthuggskajen. Efter en del argumenterande är samtliga deltagare eniga om att det inte går att komma ifrån att Masthuggskajen är ämnat att förbli en attraktion för hela staden. Dock med förbehållet att det är önskvärt att skapa en så bra miljö som möjligt även för boende i området.

När sessionen är klar får planhandläggaren i uppdrag att spara den ifyllda versionen av PRISMA i den gemensamma projektmappen samt kalla till ett nytt möte efter sommaren: denna gång för att gå vidare med genomförandeskedet.

## **10.4 AVSLUTNING: UTBLICK OCH FRAMTIDSPLANER**

I kapitlet har vi visat på möjligheterna att använda PRISMA för att hantera mobilitetsfrågans sociala aspekter. Det har vi gjort trots att PRISMA inte är ett renodlat mobilitetsverktyg. Verktöget erbjuder inte djuplodande bakgrundsinformation om mobilitetsfrågan. Inte heller är det skapat för att hjälpa användaren att genomföra omfattande och djupgående analyser i ämnet. På de här punkterna lämnar alltså verktöget en del att önska.

Men detta kan inte sägas vara något problem givet att PRISMA inte

tänkt att ersätta de verktyg, kunskapssammanställningar eller policys som redan existerar i branschen. PRISMA är framtaget för att ge ett övergripande socialt hållbarhetsperspektiv på stadsutvecklingsprojekt. Ur ett mobilitetsperspektiv blir alltså PRISMA:s roll att relatera mobilitetsfrågan till de många andra frågor som behöver tas i beaktande i stadsutvecklingsprojekt, såsom grönska, service, kulturvärden och boende. Förhoppningsvis kan PRISMA därför komplettera det arbete som redan görs inom mobilitetsplanering i Sverige.

Men hur ser framtiden ut för PRISMA? Vi som författare hoppas få möjlighet att regelbundet framöver genomföra såväl små som stora uppdateringar av verktyget. I ett nu pågående projekt undersöker vi exempelvis möjligheterna att uppdatera PRISMA med ytterligare information om tillgänglighetsfrågor och social inkludering.

Hur framtiden för PRISMA ser ut är också upp till läsare och/eller användare. Framtida uppdateringar av verktyget är beroende av erfarenheter från användarna, att de hör av sig med frågor, funderingar och förslag. Inte minst hoppas vi att de som har erfarenhet av att använda PRISMA i mobilitetsplanering berättar om erfarenheter och eventuella förbättringsförslag.

## REFERENSER

de Fine Licht, K., & Molnar, S. (2019). *PRISMA – Processverktyg för social hållbarhet vid stadsdelsomvandling*. Version 1.0 2019. Mistra Urban Futures.

Molnar, S. (2020). *Organisering för social hållbarhet – en fallstudie över Masthuggskajen i Göteborg*. Opublicerat manuskript.

Ström, L., Molnar, S., & Isemo, S. (2017). *Social hållbarhet ur ett samhällsplaneringsperspektiv – en kunskapsöversikt*. Rapport 2017:4. Mistra Urban Futures.