



Kulturstråk Nissan

En kvalitativ studie om inklusion och deltagande genom en kreativ utveckling av ett offentligt rum i staden Halmstad

Sabina Olsbacka och Bojana Zlojutro

Sociologi 15hp

Halmstad 2017-06-29

Förord

Denna uppsats är en kandidatuppsats, skriven på Högskolan i Halmstad under våren 2017. Genomförandet av arbetet har varit mycket intressant, lärorikt och intensivt och vi vill tacka alla som har ställt upp på intervjuer och Kulturförvaltningen i Halmstad som bidragit med information och en ingång till Kulturstråk Nissan. Utan er hade det inte blivit någon studie.

Vi vill även rikta ett stort tack till vår handledare Henrik Stenberg som under hela uppsatsprocessen visat engagemang och gett oss stöd!

Sist vill vi tacka varandra för ett gott samarbete som hjälpt oss att hålla motivationen uppe och skrivandet igång.

Tack!

Sabina Olsbacka & Bojana Zlojutro

Halmstad, 2017

Abstrakt

Städer är en plats där många individer lever tillsammans och det urbana offentliga rummet utgör en viktig plats där en rad olika utmaningar så som segregation påverkar hur individer möts. Halmstad kommun har tagit fasta på en kreativ och kulturell gestaltning när de ska förnya stadens kärna, Nissan. Målet är att sammanföra befolkning från båda sidorna av Nissan, istället för att vattnet ska vara en skiljande barriär. Detta ska de göra genom Kulturstråk, en slinga på åtta kilometer. Syftet med vår studie handlar om att undersöka hur medborgarna och projektledningen har upplevt sitt deltagande och inflytande över Kulturstråk Nissan samt hur projektet kan bidra till social sammanhållning och social hållbarhet för invånarna i Halmstad. I den teoretiska begreppsramen har vi använt oss av Jönhills (2012) begrepp exklusion/inklusion, Floridas (2006) teori om den kreativa klassen och Mitchells (2003) begrepp representation ur rätten till staden. Studien har tagit sin utgångspunkt i hermeneutiken med kvalitativa semistrukturerade intervjuer med 10 intervjupersoner. Resultatet visar att alla invånare inte varit inkluderade men att de som deltagit känt sig inkluderade.

Nyckelord: inklusion/exklusion, medborgardeltagande, kulturell gestaltning, offentliga rum, social hållbarhet, rätten till staden

Abstract

Cities are a place where many individuals live together and the urban public space is an important place where a variety of challenges such as segregation affect how individuals meet. The municipality of Halmstad has established a creative and cultural approach when renewing the city's core, which they mean is at Nissan. Their goal is to bring together the people from both sides of Nissan, instead of the water being a separating barrier. They will make this through a cultural passage, an area of eight kilometers. The purpose of our study is to investigate how the citizens and project management have experienced their participation and influence over Kulturstråk Nissan and how the project can contribute to social cohesion and social sustainability for the inhabitants of Halmstad. In the theoretical conceptual framework, we have used Jönhills (2012) concept exclusion / inclusion, Floridas (2006) theory of the creative class and Mitchell's (2003) concept representation in the theory of the right to the city. The study has taken its starting point in hermeneutics with qualitative semi-structured interviews. The result shows that all residents were not included but that those who participated felt included.

Keywords: inclusion/exclusion, public participation, cultural design, public space, social sustainability, right to the city

Innehållsförteckning

1. Inledning	1
1.2 Syfte och frågeställning	2
2. Bakgrund och tidigare forskning	2
2.1 Kulturstråk Nissan	2
2.2 Offentligt rum och kulturell gestaltning	4
2.3. Medborgardialog	4
2.4. Social hållbarhet	5
2.5 Inkludering och delaktighet i stadsutveckling	5
2.6 Stadsutveckling och social hållbarhet	7
2.7 Stadsutveckling genom kultur och kreativitet	8
2.8 Relevans till Kulturstråk Nissan	9
3. Teoretisk referensram	10
3.1 Inledning	10
3.2 Inklusion/Exklusion	11
3.3 Den kreativa klassen	12
3.4 Rätten till staden	14
4. Metod	15
4.1 Hermeneutisk metodansats	15
4.2 Metodval	16
4.3 Fördelar och nackdelar med intervjuer	16
4.4 Relationen mellan metod och vetenskapsteori	17
4.5 Urval	18
4.6 Tillvägagångssätt	18
4.7 Reliabilitet och validitet	19
4.8 Analysmetod	20
4.9 Etiska aspekter	20
5. Resultat	21
5.1 Inledning	21
5.2 Bakgrund	21
5.3 Ledningens deltagande och upplevelse av projektet	22
5.4 Medborgarnas deltagande och upplevelse av projektet	25
5.5 Resultatsammanfattning	31
6. Sociologisk analys	31
6.1 För vem är Kulturstråk Nissan representerad	32
6.2 Upplevelse av delaktighet i projektet	35

6.3 Framtiden	38
7. Avslutande sammanfattning och reflektion.....	40
Bilagor.....	45
Bilaga 1. Intervjuguide Projektledningen	45
Bilaga 2. Intervjuguide Medborgare	47

1. Inledning

Städer är en plats där många individer lever tillsammans och det urbana offentliga rummet utgör en viktig plats där individer kan träffas och interagera med varandra. Staden står dock inför många olika utmaningar bland annat segregation som påverkar den sociala hållbarheten och hur olika individer möts. För att bemöta dessa problem använder flera städer sig av en kreativ och kulturell gestaltning när de utformar och försöker föra samman alla individer i en stad. Halmstad kommun har tagit fasta på en kreativ och kulturell gestaltning när de skall förnya stadens kärna som de menar är vid Nissan. Deras mål är att föra samman befolkningen från båda sidorna av Nissan, Väster och Öster, istället för att vattnet ska vara en skiljande barriär. Detta ska dem göra genom ett Kulturstråk som omfattar Nissan och dess kajer från hamnen i söder till Slottsmöllan i norr, en slinga på drygt åtta kilometer (Halmstad kommun Kulturförvaltningen *Rapporten*: 2016).

Enligt Mitchell (2003) är det offentliga rummet i staden en representation av vissa sociala grupper i samhället som definieras av kön, klass och etnicitet. Detta bidrar till att exkludera och begränsa individer som inte är önskvärda. Det finns två visioner om det offentliga rummet, det ena vill ha ordning och kontroll medan det andra vill skapa ett rum för oförmedlad interaktion. Det finns även en viss problematik med en kulturell gestaltning i det offentliga rummet, som även belyses i en artikel i Svenska Dagbladet *Att gestalta med staden som scen* (Benér: 2008). Vems kultur och vems historier är det som ska förmedlas i staden? Utifrån vilken rumsuppfattning skapar vi städer? och hur ska man bäst förvalta och utveckla sina invånares mångfald och dynamik? Artikeln tar upp att en kulturell dialog om stadsrummet bör föras ut inte bara i centrum utan också utanför dess kärna till andra områden.

Medborgardialog handlar om inflytande och delaktighet i politiska processer som i sin tur innebär en viss maktfördelning och de idéer och förslag som stadens invånare vill få igenom måste på ett eller annat sätt gå att få igenom på ett socialt hållbart sätt som inkluderar alla sociala grupper i en stad. En genomförd forskning visar att det finns problem med att de som deltar ofta är de som redan är välbärgade, välutbildade och starka och inte de marginaliserade grupperna i samhället. Dessa dominerar i samtalen och blir de som styr i planering av det offentliga rummet (Stenberg 2013). Därför är det sociologiskt relevant att studera hur Halmstad kommun ska kunna skapa ett Kulturstråk Nissan som är inkluderande för en mångfald av invånare och därmed kunna bidra till en starkare social sammanhållning som

grundar sig i om samtliga invånare har varit med i utvecklingen av staden och haft inflytande över projektet.

1.2 Syfte och frågeställning

Syftet med vår studie är att ur ett sociologiskt perspektiv undersöka och få en ökad förståelse för på vilket vis projektet Kulturstråk Nissan kan bidra till att skapa möten och interaktion mellan olika sociala grupper i Halmstad och hur staden kan bli mer inkluderande och socialt sammanhållen. Vi har därför valt att inrikta oss på att se hur maktfördelningen och deltagande i projektet har sett ut mellan både medborgare och projektledningen. Detta genom att studera deras egna upplevelser av projektets planeringsfas samt hur de ser på dess framtid som ett sätt att verka för en socialt hållbar utveckling av staden.

Frågeställning

Hur kan Kulturstråk Nissan bidra till social sammanhållning och inkludering för alla invånare i Halmstad och hur har de deltagande invånarna och projektledningen upplevt sitt deltagande i och haft inflytande över projektet?

2. Bakgrund och tidigare forskning

I detta kapitel presenterar vi en kort bakgrund om projektet Kulturstråk Nissan, kulturell gestaltning i det offentliga rummet och en förklaring av medborgardialog som är relevant till vår studie eftersom man i Kulturstråk Nissan främst använts sig av detta verktyg i kontakten med invånarna i planeringen av stråket. Vi väljer att avsluta med en förklaring av social hållbarhet som är ett viktigt begrepp i denna studie eftersom det har en avgörande betydelse för det demokratiska samhället, samt att det är ett abstrakt begrepp som behöver förtydligas. Sedan presenteras tidigare forskning med fem vetenskapliga artiklar som har olika infallsvinklar gällande planering av staden, social hållbarhet och om kultur och kreativitet. Dessa artiklar används som analytiska verktyg i det sociologiska analys kapitlet tillsammans med den teoretiska referensramen.

2.1 Kulturstråk Nissan

Stråket som går från hamnen i söder till Slottsmöllan i norr har som syfte att föra samman invånarna från båda sidor av Nissan, Väster och Öster, och det har under många år legat i kommunens intresse att göra vattnet till en tillgång i staden. Kulturstråk Nissan är en

utredning utförd av Kulturförvaltningen som ger konkreta förslag på hur befintliga mötesplatser kan lyftas fram och hur nya mötesplatser skulle kunna skapas. Målet är att skapa ett levande stråk längs vattnet genom en kulturell gestaltning av den fysiska miljön som attraherar människor från hela Halmstad men även besökare, där olika tema-rum och aktiviteter ska äga rum. Projektet syftar till att ge förutsättningar för möten, aktiviteter, upplevelser och rekreation mellan kategorier av människor som inte normalt möts i privat-och yrkesliv. Detta ska knyta an till aktuella internationella processer och policy som betonar spatial rättvisa och rätten till staden. Halmstad kommun vill arbeta med kultur i offentliga miljöer för att åstadkomma önskvärd förändring av sociala processer och tillstånd (Kulturförvaltningen Halmstad kommun *Rapporten: 2016*).

Under sommaren 2016 fick tre feriearbetare i uppdrag att samla in förslag från Halmstadbor och där det även kom in förslag via en interaktiv karta på internet där invånarna kunde beskriva platser som de tycker om samt lämna förslag på utvecklingsmöjligheter. Idéer och synpunkter har även samlats in via dialoger och workshops som hållits med kulturaktörer, målgruppen unga, kulturförvaltningens personal samt presidier, förvaltnings- och bolagschefer. Syftet med Kulturstråk Nissan är att en mångfald av Halmstadbor och besökare ska hitta dit och där det längs stråket kan ske oväntade möten mellan olika individer men också med konst och kultur. För att man ska kunna uppnå detta är det viktigt att stråket utvecklas till att bli något mer än bara en transportsträcka. Längs stråket finns idag flera offentliga platser och parker som fungerar som mötesplatser men som kommunen nu vill utveckla vidare för att skapa en starkare social sammanhållning och en hållbar stad (Halmstad kommun Kulturförvaltningen *Rapporten: 2016*).

På sidan om projektet Kulturstråk Nissan har det även pågått ett konstprojekt som heter Ljud vid Nissan, där det handlar om ljudkonst i det offentliga rummet. Detta arrangerades under 2016 i Halmstad av Harp Art Lab som involverade en stor mängd invånare och där konstnärer, arkitekter, politiker och tjänstemän bjöds in att delta i en serie av sju ljudpromenader och ljudinstallationer längs Nissan. Efteråt uppstod diskussioner som lade grunden för en kartläggning av stadsmiljön längs Nissan (Halmstad kommun Kulturförvaltningen *Bilaga 2: 2016*).

2.2 Offentligt rum och kulturell gestaltning

I artikeln *Att gestalta med staden som scen* skriven av Theresa Benér (2008) lyfts det fram att den kulturella dialogen behöver föras ute på gator och torg, samt i stadens övergivna eller själlösa områden. Frågan som ställs är hur införlivar man kulturen i själva stadsmiljön? Detta lyfts fram i konst och teaterprojektet Metropolis, som är ett projekt som pågått i Köpenhamn under en tioårsperiod. Frågor som intresserar projektet är hur man bäst skulle kunna integrera den kulturella och kreativa kommunikationen i utvecklingen av själva stadsmiljön och hur man gör städer till levande konstverk? Den kanadensiske konsulten Tim Jones lyfter fram en kulturell renässans i Toronto, där man valde att satsa på traditionella institutioner, festivaler och där man även byggt om gamla industriområden till aktivitetscentra som blandar konst, idrott och folkrörelser. Projektet Artscape har skapat kulturkvarter i ombyggda fabriker och i nya byggnader där det erbjudits billiga ateljéer och konstnärsbostäder. Detta gör att konstnärer kan verka i urbana miljöer, där de i sin tur anses ha ett gynnsamt, vitaliserande inflytande på omgivande kvarter. Genom detta förankras kultursatsningarna i staden genom en mer långsiktig aktivitet som placeras i dialog med olika grupper av invånare. I Köpenhamn har man avsett att utöva något som kallas kulturell akupunktur där man fokuserar på specifika men anonyma stadsmiljöer och laddar de med en konstnärlig anda som väcker medskapande associationer hos de som vistas på platsen (Benér: 2008).

2.3. Medborgardialog

I en stad pågår en ständig utveckling av de offentliga rummen och för att göra det hållbart krävs det att invånarna får sin röst hörd, ett sätt att göra detta är genom medborgardialog. Detta innebär att offentliga aktörer på olika sätt involverar medborgare i planeringen och utformningen av platser och städer. Det finns olika former av delaktighet med olika grad av inflytande. Det kan handla om allt ifrån att lyssna på stadens invånare till att samla in synpunkter genom till exempel workshops, enkäter, intervjuer, eller att delegera makten att fatta beslut i en fråga till de människor som deltar i processen (Lindholm et al: 2015).

Medborgardialog ska leda till att invånarna i en stad blir engagerade och inkluderade i olika politiska processer och verka för alla människors bästa, öka tilliten till och demokratin i samhället. Dialogerna är tänkta att skapa demokratiska kvaliteter såsom respekt, tolerans och solidaritet bland invånarna. Det kan även kallas för deltagardemokrati eller kommunikativ planeringsmodell då planering måste ske med olika samhällsaktörer. Kunskapen som skapas ses som en produkt av samtal, diskussion och interaktion mellan de olika aktörerna där det ska

ske en konsensus, det vill säga genom diskussion finna en lösning som är godtagbar för alla (Forsberg Malmsten: 2015). När det gäller planering, politiska beslut och när det talas om rationalitet behöver medborgarna och deras kreativitet, kraft och förmåga att ta ansvar erkännas både på ett professionellt som på ett fritt personligt plan. Detta gäller både dåtiden, nutiden som för framtiden. Det finns skarp kritik mot att det ofta enbart är de invånare som är högutbildade och med hög inkomst som får sin röst hörd och inte de invånare som befinner sig i marginaliserade områden. Detta resulterar i svårigheter med att utföra en inkluderande och deltagande medborgardialog (Stenberg: 2013).

2.4. Social hållbarhet

Social hållbarhet handlar i grunden om att bygga det hållbara samhället där man har framtiden i åtanke när samtida frågor hanteras och löses samtidigt som man blickar bakåt. Det handlar om att bygga ett stabilt och dynamiskt samhälle där grundläggande mänskliga behov uppfylls. Social hållbarhet handlar om ett samhälle där mänskliga rättigheter respekteras. Det handlar om att skapa miljöer där individer kan utvecklas och tillgodogöra sig kunskap och en god hälsa. Tillgodoses inte allas rättigheter riskerar man att det uppstår en socialt ohållbar situation (Andersson: 2013). Begreppet social hållbarhet används mycket i dagens samhälle men det är ett svårt begrepp som inte har någon given definition om vad den generella innebörden innebär. Folkhälsomyndigheten (2014) beskriver att begreppet social hållbarhet har sitt ursprung i Brundtlandskommissionens rapport *Vår Gemensamma Framtid* (1987). I rapporten definieras hållbar utveckling som: *En hållbar utveckling är en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov* (Folkhälsomyndigheten: 2014). Begreppet social hållbarhet definieras även i Folkhälsomyndighetens programförklaring genom denna beskrivning:

Social hållbarhet har en avgörande betydelse för det demokratiska samhället och är helt nödvändig ur ett samhällsekonomiskt perspektiv [...] Det är ett samhälle med hög tolerans där människors lika värde står i centrum, vilket kräver att människor känner tillit och förtroende till varandra och är delaktiga i samhällsutvecklingen (Folkhälsomyndigheten: 2014).

Tidigare forskning

2.5 Inkludering och delaktighet i stadsutveckling

I artikeln *Commons-based Governance in Public Space: user Participation and Inclusion* skriven av Parker & Schmidt (2016) undersöker författarna två konkreta park-projekt i den svenska staden Malmö; Stapelbäddsparken, en skatepark och Plantparken, ett odlings initiativ,

för att se hur de kan verka inkluderande för invånarna och vad det finns för problem. Studien riktar sig mot frågan om hur vissa former av deltagarstyrning i parkallmänningar kan vara förenligt med inkluderande offentliga rum genom att utforska användargrupper och den offentliga sektorn. De tar upp allmän-baserad styrning som ett sätt att utveckla empowerment bland invånarna och förbättra anpassningen till lokala behov och samla lokala resurser. De offentliga parkerna innehåller en blandning av delade resurser med vissa användarbegränsningar, där studien vill påpeka att det finns en stor risk för exkluderande processer eftersom det finns en tendens att parkernas användningsområden endast främjar utvalda organiserade och inflytelserika grupper som lägger in egna värden i parkerna och stärker sin position på bekostnad av andra. Stapelbäddsparken och Plantparken planerades och skapades med och av en speciell grupp i åtanke, skateboardåkare respektive odlingsintresserade. Parkernas syfte var att verka som en mötesplats öppen för en mångfald av användargrupper där de skulle kunna träffas och interagera med varandra men resulterade i att det begränsades och dominerades av de som har intresse av skateboardåkning och odling (Parker & Schmidt 2016:117ff). Resultaten av studien visar att spatiala gränser produceras av faktorer som ligger utanför själva platsen och att karaktären av dessa gränser kan variera. I båda fallen bidrar användarna till att skapa och begränsa tillträde till delade resurser och dessa användare är en utvald grupp. Ingen av de båda fallen kan ses som en förebild i avseende med att skapa en inkluderande mångfald (Parker & Schmidt 2016:134f). För att få fram empiriskt material i studien har författarna använt sig av en kvalitativ metod.

I artikeln *Integrating the community in Urban Design and Planning of Public Spaces: A Review in Malaysian cities* skriven av Wan (2015) tas det upp att utformningen och planeringen av Malaysiska städer görs av landskapsarkitekter och stadsplanerare och där man valt att inkludera samhällets deltagande. Genom att låta stadens invånare vara delaktiga i utformningen av det offentliga rummet kan det göras att dessa individer får en känsla av delaktighet vilket kan leda till en starkare gemenskap. Enligt studien har man funnit att samhällets deltagande skall bygga på en filosofi där dess betoning finns i delaktighet, jämlikhet, tillit och lärande. Den Malaysiska regeringen menar att allmänhetens deltagande är en integrerad del av en hållbar utveckling och för ett gott styre. Genom olika insatser från myndigheter blir allmänhetens deltagande en viktig del i regeringens beslutsfattande och deras planeringsprocesser (Wan 2015:358ff). Detta stöds av Omar & Leah (2009) som genom undersökning kommit fram till att allmänhetens deltagande inte bara är ett bättre alternativ för bättre planering utan även är ett krav som anges i planeringslagen. Invånarna har även rätt att

både veta samt delta i beslutsfattande som berör samhället och dess område där de bor och arbetar i. Allmänhetens deltagande är viktig för att man skall kunna säkerställa att lokala frågor som berör invånarna åtgärdas och att det inkluderar offentliga utfrågningar, medborgarforum och gemenskap. Utifrån resultatet har man kommit fram till att det är viktigt att ställa frågor till de individerna som det berör, som bor och arbetar i området. Ett exempel är att man i grannskap kan samarbeta och dela sina tankar och idéer för att förbättra staden. Invånarnas roll och bidrag i utvecklingen av det offentliga rummet har skapat en växande oro inom stadsområden eftersom det finns en tveksamhet om det är tillräckligt tydligt, mångsidigt, effektivt och tillförlitligt men genom stadsplaneringen är det offentliga rummet tänkt att förbättra det sociala livet, förbättra samspelet mellan stadsbor och bygga ett starkare samhälle i staden (Wan 2015:363f). I studien har författaren gjort en textgranskning för att få fram det empiriska materialet till resultatet.

2.6 Stadsutveckling och social hållbarhet

I artikeln *Sustainability and New Communities: Moving from Concept to practice in the UK* skriven av Woodcraft (2012) lyfts det fram hur social hållbarhet är ett framväxande område inom stadspolitik och planeringen av verksamheter. Gällande social hållbarhet läggs det i allmänhet stor fokus på att definiera samt teoretisera tolkningar av begreppet så som social rättvisa, jämlikhet och relatera idéer om samhällets sociala kapital och egenmakt. I artikeln har man istället valt att lägga fokus åt de praktiska och operativa aspekterna av social hållbarhet, som innebär att förstå hur begreppet översätts av olika aktörer och används som motivering för att fatta beslut om insatser och investeringar i den materiella och sociala strukturen i staden. Begreppet social hållbarhet etablerades för 25 år sedan i Brundtlandsrapporten men det är ett relativt nytt tillskott inom den politiska diskussionen och inom akademiska världen (Vallance et al. 2011; Murphy (2012). Hållbara städer är platser där individer vill leva och där man får stöd från invånarna. En radikal tillämpning av social hållbarhet i planeringen skulle kunna ske genom att öppna upp möjligheter för nytänkande mellan sambanden mellan social erfarenhet, urban utveckling, ekonomisk tillväxt och ekologiska system. Sammanfattningsvis skrivs det i artikeln att det krävs en mer strikt hållning till att definiera och teoretisera social hållbarhet. Det krävs mycket arbete för att undersöka hur idén distribueras i planeringen och hur det översätts av olika aktörer och används som motivering för att göra beslut om insatser och investeringar i den materiella och sociala strukturen i städerna (Woodcraft 2012:30ff). I studien har man använt sig av en blandning av kvantitativ och kvalitativ metod för att ta fram det empiriska materialet.

2.7 Stadsutveckling genom kultur och kreativitet

I artikeln *Social innovation and creativity in cities: A socially inclusive governance approach in two peripheral spaces of Barcelona* skriven av García (2015) tar författarna upp att kultur och kreativitet i det offentliga rummet bidrar till social hållbarhet och social sammanhållning i städer men att det finns en viss kritik att det också är en trend som bidrar till ett kapitalistiskt ekonomiskt konkurrensverktyg och marknadsföring av staden mot andra städer, som i sin tur inkluderar den ”kreativa klassen” ett begrepp från Richard Florida, på bekostnad av att de invånare som bor i de marginaliserade stadsdelarna blir exkluderade. Detta bidrar till ytterligare en rumslig segregering av staden då dessa kulturella kreativa inslag fokuserar på de centrala delarna i en stad, där den övre medelklassen ofta är lokaliserad, och inte dess ytterområden (García 2015: 93ff). Ett sätt att motarbeta denna trends negativa inslag och inkludera alla invånare i en stad, även de som bor utanför centrum, är att jobba med sociala innovationer (SI) genom ”bottom-up” strategier i den kulturella sfären. Detta refererar till processer som bland annat genererar tillit och empowerment för de marginaliserade invånarna och förändrar de maktrelationer som skapar den sociala exklusionen genom andra styrningsmekanismer. En nyckelfaktor för att skapa en socialt hållbar och inkluderande stad genom kulturell och kreativ gestaltning är att inte bara involvera kulturaktörer, tjänstemän och den ”kreativa klassen” utan också en kulturell mångfald av invånare som aktivt deltar, samt att det ska finnas plats för lärande i de kulturella produktionerna (García 2015:96ff). Det empiriska materialet togs fram genom att man utförde två fallstudier i två bostadsområden i Barcelona.

I artikeln *The roles of artists in the emergence of creative sustainable cities: Theoretical clues and empirical illustrations* skriven av Kirchberg & Kagan (2013) tar författarna upp tre empiriska fallstudier i Hamburg, Tyskland för att illustrera en ohållbar kreativ stad. Hamburg är enligt artikeln en neoliberal stad med en ohållbar stadsutvecklingsstrategi. Fallen belyser en rad överkorsningar av artistiska, sociala och politiska objektiva. De presenterar olika grad av motstånd mot en ohållbar stadsutvecklingspolitisk ekonomi med ett ohållbart grepp på kreativitet. Artikeln försöker analysera en ohållbar kreativ stad och med hjälp av kritisk urban sociologi och kulturell hållbarhet lägger denna artikel grund för att förstå konstnärers urbana sociala rörelser. För att förstå fenomenet använder sig författarna av teorierna från Lefebvre (1991) om representationer av rummet, rätten till staden, Molotch (1987) tillväxtmaskin och Smith (1996) gentrifiering (Kirchberg & Kagan 2013:137ff). Den empiriska frågan i artikeln handlar om att hur man ska förstå processerna och betydelsen av den politisk-artistiska

rörelsen i Hamburg. Det empiriska materialet samlades in genom att 10 studenter från ett nyckelseminarium om urban kultur och sociala rörelser utförde expertintervjuer med 8 nyckelpersoner runtomkring tre centrala områden i Hamburg (Kirchberg & Kagan 2013:143). I resultatet framkommer det att de artister som ska verka för en kreativt hållbar stad egentligen endast bryr sig om sin egen konstverksamhet och den plats de behöver för att utöva detta istället för att kämpa mot de neoliberala -och tillväxtmaskinens krafter i staden. Enligt artikeln krävs det att man tar vara på botten-upp grannskap i fler bostadsområden och att det mänskliga samhället består av en naturkulturell dynamik. Författarna riktar kritik mot Floridas teori om den kreativa klassen (Kirchberg & Kagan 2013:149f).

2.8 Relevans till Kulturstråk Nissan

Artikeln skriven av Parker & Schmidt (2016) styrker vår förförståelse om att utformning av offentliga rum ofta kan gynna vissa individer och grupper på bekostnad av andra. Det finns tydliga problem med att integrera alla invånare i ett specifikt offentligt rum. Artikeln ger underlag för frågor hur ett begränsat deltagande/inflytande från invånarna kan motverkas samt belyser det centrala temat makt. I artikeln skriven av Wan (2015) tas det upp att det offentliga rummet är tänkt att förbättra det sociala livet, förbättra samspelet mellan stadsbor samt bygga ett starkare samhälle i staden. Det är därför viktigt att invånarna är deltagande då de är en viktig del av förbättringen av de offentliga platserna. Detta belyser att även Kulturstråk Nissan bör inkludera alla invånare och att det sker genom ett gemensamt deltagande från invånarna för att de skall kunna känna sig inkluderade i staden och dess utvecklingsprocesser. I artikeln skriven av Woodcraft (2012) skrivs det att det krävs en mer strikt hållning till att definiera och teoretisera social hållbarhet. Det krävs mycket arbete för att undersöka hur idén distribueras i planeringen och hur det översätts av olika aktörer och används som motivering för att göra beslut om insatser och investeringar i den materiella och sociala strukturen i städerna. Vi ser att artikelns relevans till vår studie är att den behandlar begreppet social hållbarhet och hur det ska tolkas i olika planeringsprojekt av olika verksamheter, något som även vårt undersökningsområde berör, då de vill göra en stad som inkluderar alla invånare och stärker den sociala sammanhållningen genom en gränsöverskridande social interaktion. Till vår studie relateras artikeln skriven av García (2015) på det sättet att den belyser problematiken med en kulturell gestaltning i det urbana offentliga rummet, det vill säga att den ofta är förenad med exkluderande processer för vissa grupper i samhället men att det inte alltid behöver vara så. Vår studies syfte och frågeställning tar upp frågan om Kulturstråk Nissan är inkluderande för alla invånare i Halmstad och hur projektet skall göras socialt

hållbart genom att titta på vilka som varit delaktiga i planeringen av stråket. Artikeln skriven av Kirchberg & Kagan (2013) kan relateras till vår studie då det handlar om att utforma det offentliga rummet genom en kulturell gestaltning utförd av kreativa aktörer som exempelvis konstnärer där de utformar den offentliga platsen som ett sätt att utöva och uttrycka sin egen konstform och som den kreativa upplevelsebaserade klassen får användning och gynnas av i det dagliga livet.

Vi valde dessa tidigare studier eftersom de behandlar utvecklingen av offentliga rum i staden med specifik inriktning på kulturell gestaltning och hur social hållbarhet används i verksamhetens planeringsprojekt. Detta är något som används i Kulturstråk Nissan och artiklarna belyser även vikten av ett gemensamt invånardeltagande och inflytande i stadens utveckling där det tydligt finns problem med olika exkluderingsprocesser. De tidigare studierna ökar vår förståelse av fenomenet och ökar relevansen av att undersöka hur Halmstad kommun har arbetat med ett inkluderande invånardeltagande och pekar på svårigheter i stadsutvecklingen som behöver uppmärksammas och tas i åtanke i en fortsatt utveckling av Kulturstråk Nissan.

3. Teoretisk referensram

3.1 Inledning

Detta kapitel presenterar och redogör för de teorier och begrepp som utgör vår referensram och har arbetats fram utifrån den empiriska materialinsamling vi gjort kring Kulturstråk Nissan. Dessa är Jönhills (2012) begreppspar inklusion/exklusion, Floridas (2006) teori om den kreativa klassen och Mitchells (2003) begrepp representation ur rätten till staden. De ligger till grund för det sociologiska analyskapitlet och kompletterar varandra. I projektet Kulturstråk Nissan vill vi studera upplevelsen hos de som varit delaktiga och haft inflytande i projektet samt hur det ska vara en del av att skapa inkludering och social sammanhållning för invånarna i Halmstad genom en kulturell gestaltning av det offentliga rummet. Florida (2006) används för att förstå den kreativa och kulturella gestaltningen av stråket och om det har att göra med framväxten av den kreativa klassens vilja att skapa en plats för unika upplevelser och uttrycka den kreativa identiteten, samt ett sätt för det kapitalistiska systemet att skapa ekonomisk tillväxt bland annat. Detta kopplas vidare till Jönhills (2012) begrepp

inklusion/exklusion för att se om den kreativa klassen och den kulturella gestaltningen påverkar de inkluderande eller exkluderande processerna i utvecklingen av det offentliga rummet Kulturstråk Nissan. Jönhill menar att en individ som blir inkluderad och får sin röst hörd ökar självkänslan, delaktigheten och förtroendet mot samhället. Detta är viktigt eftersom städer är en plats där många individer lever tillsammans och där det urbana offentliga rummet utgör en plats där individer kan interagera med varandra. I vår studie reflekterar vi djupare kring hur inkluderade både projektledningen och de deltagande medborgarna har varit i projektet. Vi kopplar teorin den kreativa klassen och begreppen inklusion/exklusion till Mitchells (2003) begrepp representation för att se vilka Kulturstråk Nissan är till för, vem har rätt till staden och hur kan Kulturstråk Nissans kulturella gestaltning bidra till inkludering och social sammanhållning för alla individer i staden och inte bara för en viss specifik grupp.

I analysen har vi utformat tre olika teman, den första tar sin grund i Mitchells teori om representation i rätten till staden som handlar om vilka som projektet egentligen är till för och kopplar det till den kreativa klassen och exkludering/inkludering. Det andra temat berör delaktighet och inklusion/exklusion i projektets planering, där deltagarnas egen upplevelse av sitt och andras deltagande tolkas. Det avslutande temat handlar om framtiden och grundar sig i rätten till staden och den kreativa klassen där vi försöker tolka hur projektet blir i framtiden genom intervjupersonernas egna perspektiv.

3.2 Inklusion/Exklusion

Jan Inge Jönhill benämner begreppet inklusion att i sin helhet handla om att människor ska bli integrerade i samhällssystemet, att tillhöra gemenskapen och därmed skapa en social sammanhållning. Alla människor ska ha lika rätt till kommunikationschanser som Jönhill menar är likhet i förutsättningarna, i fördelningen av möjligheter att kommunicera och handla som sammanfattningsvis innebär lika fördelning av makt (Jönhill 2012:33f). Inklusion är i normalfallet en nödvändighet för de flesta människor för att överleva men är inte givet att det alltid bör eller måste eftersträvas (Jönhill 2012:42f) Att vara inkluderad innebär också att ha ett medlemskap av olika slag i olika system i samhället och en förmåga att kunna kommunicera (Jönhill 2012:80f). Inklusion påverkas av att samhället är mångkulturellt och det ses även som normen. Kultur kännetecknas av skillnader, mångfald och att det är unikt. En mänsklig mångfald består av en enorm variationsrikedom av kulturella uttrycksformer samtidigt som förändringar i individers identitet utmanar de kulturella värderingarna och

normerna som gäller i en region. Detta kan leda till svårösliga problem i samhället där en förutsättning för att samhället ska hålla samman är en social och kulturell homogenitet så att de mångkulturella skillnaderna inte skapar exkludering och konflikter (Jönhill 2012:139ff).

Begreppet exklusion kommer ursprungligen från en fransk statstjänsteman år 1974 där han tog upp att var tionde fransman var exkluderad på grund av fattigdom och funktionsnedsättning. Exklusion kan enkelt definieras som att personer blir utstötta eller förhindrade att tillträda ett samhällssystem (Jönhill 2012:52f). Jönhill definierar begreppet exklusion så som att individer kan stå utanför stora grupper i samhället, till exempel killar och tjejer där det finns de som är sportintresserade och de som inte är det eller att man står utanför en liten homogen grupp, till exempel kompisgänget. Jönhill tar upp att begreppen inklusion och exklusion ses parallellt mellan varandra, eftersom finns det inte exklusion så finns det inte inklusion och tvärtom. Individen som blivit exkluderad riskerar att hamna i utanförskap och en konsekvens av detta är sociala problem av olika slag. Exklusion påverkar de individer som vill vara med i gruppen men av olika anledningar inte blir inkluderade i gruppens gemenskap (Jönhill 2012:39ff). Exklusion handlar också om marginalisering; att stå på samhällets sociala ytterkant, en process mot social exklusion och gränsen av det sociala systemet. Exkludering kan innebära en rumslig differentiering där exkluderade individer ofta befinner sig i andra områden än de som är inkluderade. Jönhill menar också att vara exkluderad är också att inte ha tillgång och få möjlighet att utöva makt, en maktlöshet som innebär att individer har begränsade möjligheter till inflytande över beslut och politisk makt, däribland beslut om resurser och kommunikation (Jönhill 2012:47ff).

Distinktionen mellan begreppen inklusion/exklusion handlar om individers tillhörighet eller icke tillhörighet i förhållande till det sociala systemet. Inklusion och exklusion handlar om ett flerdimensionellt fenomen där det krävs en komplex samhällsvetenskaplig teori och analysmetod för att kunna använda det. Begreppen är redskap för att observera och beskriva förhållanden gällande tillhörighet eller avsaknad av tillhörighet till samhällets olika delar. De kan klargöra en problematik som idag kännetecknar det moderna samhället (Jönhill 2012:39ff).

3.3 Den kreativa klassen

Richard Florida beskriver att framväxten av den kreativa ekonomin har förändrat sättet att dela in människor i sociala grupper eller klasser. En ny kreativ klass har vuxit fram där

grunden är den ekonomiska funktionen som är högst väsentlig för dess medlemmars sociala och kulturella livsstil. Människorna i denna kreativa klass bidrar genom sin kreativitet till ett ökat ekonomiskt värde för samhället. Florida menar inte att denna nya ekonomiska klass äger något materiellt utan äger en egen kreativ kapacitet. Dessa människor kan delas upp i två grupper där den ena är en superkreativ kärna med till exempel forskare, konstnärer och arkitekter och där den andra gruppen består av människor som arbetar i en bred skala av kunskapsdrivande branscher (Florida 2006:101ff). Den kreativa klassen värdesätter individualitet och självförverkligande, meritokrati där olika slag av meriter uppskattas och mångfald samt öppenhet som till viss del handlar om en elitistisk mångfald som begränsas till välutbildade och kreativa människor (Florida 2006:111ff).

Florida menar att den kreativa klassens livsstil domineras av en passion för upplevelser. Deras mål är ett liv med intensiva, högkvalitativa och mångdimensionella upplevelser som både kan stärka och spegla deras egna kreativa identitet. Dessa människor föredrar att själva delta i aktiviteter och uppskattar en naturlig gatukultur (Florida 2006:208). Det som gör kulturen naturlig är miljön och de som står för det kulturella utbudet bor ofta i närheten av denna miljö. Varför det kallas gatukultur beror på att den ofta samlas längs vissa gator med mötesplatser och där det inte bara handlar om att betrakta olika konstformer utan det är också socialt och interaktivt. Florida menar dock att det finns fallgropar med den upplevelsebaserade världen och det handlar om att upplevelserna ofta kan bli kommersialiserade och därmed också tömda på sitt genuina kreativa innehåll, denna kommersialisering kan komma att smyga sig in i de olika områdena utan att det var meningen från början (Florida 2006:226ff).

Mångfald och kreativitet skapar innovation och ekonomisk tillväxt och det stimulerar också befolkningstillväxt och är drivkraften bakom tillväxt på arbetsmarknaden (Florida 2006:311f). Enligt Florida dras många individer i den kreativa klassen sig till platser som är intellektuellt och kulturellt toleranta. En öppen plats där man kan känna sig trygg och få en känsla av gemenskap. Denna mångfald handlar också om spänning där de kreativa individerna vill uppleva olika sorters kulturella influenser genom till exempel musik, konst eller andra människor. Människor uppskattar också platser som bär på autenticitet och är unika, som bär på en äkthet och speciella kulturella attribut. Platsen är också viktig för människor då den bär på individers identitet och de kreativa människorna vill använda platsen som ett sätt att skapa och spegla sin egna kreativa identitet (Florida 2006:271ff).

3.4 Rätten till staden

Don Mitchell menar att det offentliga rummet ofta utgår från att vara en representation av rummet som till exempel en offentlig park, en gata eller ett shoppingområde. När människor använder dessa rum så blir de också representativa utrymmen. Det offentliga rummet skapas av sociala interaktioner mellan människor. Dess status som offentlig skapas och upprätthålls genom motsättningar om visioner utifrån de som ena handen söker ordning och kontroll och andra handen de som söker ett rum för att kunna utöva politiska aktiviteter och oförmedlad interaktion. Det offentliga rummet är en nödvändighet för funktionen av den demokratiska politiken och samhället, det är en plats för konkurrerande ideologier om vad som ska inrättas gällande en ordnad och kontrollerad interaktion eller en fri och "farlig" interaktion. Invånarna använder de offentliga rummen i staden; parker, gator och torg som en plats att samlas och diskutera viktiga frågor och utbyten av olika slag. Offentligheten är normativ, där alla olika sociala grupperingar bör få tillgång till maktstrukturerna i ett samhälle. Det offentliga rummets syfte är att verka som en materiell plats där interaktioner och aktiviteter hos samhällets alla invånare av "allmänheten" kan ske, det vill säga så är det offentliga rummet allmänheten. Möjligheten för invånare att flytta mellan privat egendom och offentligt utrymme bestämmer typen av offentlig interaktion. Dessa offentliga gator och torg har dock aldrig helt varit platser för en fri och oförmedlad interaktion utan snarare har de varit utrymmen för uteslutning och begränsning definierad av kön, klass och etnicitet (Mitchell 2003:128ff).

En konsekvens av den samtida stadsplaneringen är att det har skett en ökning av "döda offentliga rum" bestående av karga affärscentrum där en motåtgärd är att det har skapats "festliga offentliga rum" som lockar till ökad konsumtion. I planering av de offentliga rummen sker en homogenisering som ofta leder till en "disneyfiering" av den offentliga platsen som i sin tur skapar ett landskap där varje interaktion är noggrant planerad utifrån specifika "övertaskningar" som människor ska möta. Denna "disneyfiering" av platsen ökar alienationen hos människor och minskar möjligheten att kunna utföra en oförmedlad social interaktion. De ekonomiska- och sociala aktörernas kontroll över produktionen och användandet av det offentliga rummet har ökat i styrka. Under 2000-talet har det som en princip i stadsplaneringen införts begränsningar och kontroll över den spatials interaktionen. Den territoriella segregationen har lösts med en spänd mångfald av det offentliga rummet som är försiktigt utformat och består av ett kontrollerat "spektakel". I den moderna stadsplaneringen är tecken och bilder av kontakt mer naturligt och önskvärt än själva

kontakten i sig. De kontrollerade "spektaklen" definierar och smalnar av vilka människor som är lämpliga att utforma det offentliga rummet. Detta medför en exkludering och uteslutning av de människor som inte är önskvärda, till exempel hemlösa (Mitchell 2003:137ff).

4. Metod

I detta kapitel tar vi upp vilken metodologisk utgångspunkt vi använt oss av när vi gick in i studien, vilken metod vi använde när vi samlade in det empiriska materialet, nack- och fördelar med intervju, reliabilitet och validitet, relationen mellan vetenskapsteori och metod, urval och tillvägagångssätt, analysmetod samt etiska aspekter.

4.1 Hermeneutisk metodansats

Uppsatsen är utformad utifrån en hermeneutisk utgångspunkt i syfte att skapa en förståelse för vårt undersökningsområde som handlar om på vilket vis projektet Kulturstråk Nissan är inkluderande och kan skapa social sammanhållning för invånarna i Halmstad samt hur de deltagande medborgarna och projektledningen har upplevt sitt deltagande och inflytande på Kulturstråk Nissan.

Själva ordet hermeneutik har en grekisk härstamning och kommer från teologin med betydelsen "tolkning av bibliska texter". Idag definieras hermeneutiken såhär "allmän tolkningslära". Hans-Georg Gadamer som har kommit med viktiga bidrag till hermeneutiska vetenskapen menar att hermeneutiken "som en gång var en teologisk och filosofisk hjälpdisciplin, genomgick under 1800-talet en systematisk utveckling, som gjorde den till grundval för den samlade humanvetenskapliga verksamheten". Hermeneutiken blev ett alternativ till positivismen och det naturvetenskapliga idealet, eftersom man tog avstånd från tanken att det skulle upprättas en enhetsvetenskap. Att enbart det positivistiska skulle vara vetenskapligt intressant ville hermeneutiken tillbakavisa där socialvetenskapernas uppgift inte skulle vara att formulera allmängiltiga lagar (Andersson 2014:19).

Hermeneutik handlar om att tolka samt förstå meningsfulla fenomen och undersöka mänskliga sociala relationer som exempelvis handlingar och normer, utifrån en social aktörs ögon (Gilje 2007:171ff). Denna metodologiska utgångspunkt passade vår studie då vi ville undersöka hur det planerade projektet Kulturstråk Nissan skulle kunna skapa en social sammanhållning och inkludering för invånarna på båda sidorna av Nissan istället för att vattnet skulle vara en

barriär. Vi vill även veta hur de deltagande medborgarna och projektledningen upplevt sitt eget och andras inflytande och deltagande i projektets planering. Hermeneutik är en tolkningsmetod som innefattar den hermeneutiska cirkeln och den bygger på att olika delar skapar en helhet och att helheten enbart kan förstås av de olika delarna (Gilje 2007:187). Genom att undersöka individernas upplevelse av inflytande i deltagande av projektet Kulturstråk Nissan har vi tittat på delar som skapar en förståelse för hela projektet och planeringen av det. En annan viktig aspekt inom hermeneutiken är förförståelsen vilket innebär att individer möter världen med förutfattade meningar. En nackdel med denna metodologi är att det finns en risk att man som forskare omedvetet kontrollerar sin empiri utifrån sin förförståelse (Gilje 2007:179ff). I vår studie hade vi en förutfattad mening om att detta projekt enbart inkluderat en viss grupp individer som kommer från området kring centrum och att man glömt bort individer från andra stadsdelar så som Vallås och Andersberg. För att vi inte skulle styra empirin för mycket var vi tvungna att vara öppna och medvetna om vår förförståelse av det ämne vi studerade.

4.2 Metodval

Den metod vi valt att använda oss av för att samla in empiriskt material är en kvalitativ semistrukturerad intervju på cirka 30-45 minuter med sammanlagt tio stycken intervjupersoner som både varit med och planerat projektet Kulturstråk Nissan och medborgare som varit med i workshops och intervjuer. Vi valde dessa individer eftersom vi ansåg att vi kunde få svar på vårt syfte och frågeställning genom dessa personer. Den semistrukturerade intervjun söker förstå intervjupersonernas levda vardagsvärld utifrån en tolkning av innebörden av fenomenet ur deras egna perspektiv. Formen på intervjun är lik ett öppet vardagssamtal och inte ett slutet frågeformulär. I den professionella intervjun är den halvstrukturerad, dvs. varken eller. Intervjun utförs genom en intervjuguide som innehåller förslag till frågor och de utskrivna intervjuerna utgör det material som sedan ska analyseras. Denna form av intervju är lättare att tematisera och analysera (Kvale 2014:44ff).

4.3 Fördelar och nackdelar med intervjuer

Det finns både styrkor och svagheter med att välja intervju som metod, detta tar Ahrne (2011) upp i boken *Handbok i kvalitativa metoder* då han menar att genom intervjuer kan man få fram individers reflektioner, upplevelser och erfarenhet kring ett samhällsfenomen utifrån deras egna perspektiv. Det kan dock vara svårt att förstå vad en utsaga från en intervjuperson egentligen betyder och om forskaren tolkar det på samma sätt, samt att en intervju ger en

begränsad bild av ett fenomen och måste också behandlas därefter. Intervjuns styrka är att den går relativt snabbt att utföra och skapar ett fylligt material att utgå ifrån, dock är den också ett resultat från ett samtal som ägt rum på en viss plats och vid en viss tidpunkt som kan ge en annan mening än vad forskaren tänkt sig från början. Intervjuer som spelas in ska också transkriberas och detta är tidskrävande och bör göras så fort som möjligt med stöd av eventuella förda anteckningar (Ahrne 2011:54ff). Vi har tagit hänsyn till dessa svagheter och styrkor i intervjuerna när vi samlade in det empiriska materialet och har därför avsatt tid för att hinna med att transkribera det inspelade materialet.

4.4 Relationen mellan metod och vetenskapsteori

Det finns ett samband mellan metod och teori då det redan utifrån valet av metod har öppnats upp för vissa teorier som kan användas vid analys av det empiriska materialet. Genom att använda dessa teorier som analytiska verktyg skapas fler perspektiv på hur man kan se på olika fenomen i samhället, man kan hitta nya mönster och därmed skapa en ny förståelse för fenomenet. I en studie måste man därför fråga sig själv vad det är man ska undersöka innan man vet hur det ska gå till. Forskningsobjektet är teoretiskt bestämt och valet av metod är därför beroende av de teoretiska utgångspunkterna eftersom de förser studien med variabler som är viktiga för att kunna förstå och förklara ett fenomen. Detta kan även peka på vilken forskningsstrategi som är lämplig att använda sig av (Lundin 2008:85ff). När vi valt att studera upplevelsen av deltagande och inflytande hos invånarna i projektet Kulturstråk Nissan genom en kvalitativ metod med hermeneutisk utgångspunkt har vi också automatiskt inriktat oss på vissa teorier och begrepp. Dessa är Mitchells (2003) Representation, Floridas (2006) Den kreativa klassen och begreppen inklusion och exklusion utifrån Jönhill (2012) och tidigare forskning som utgår från en kvalitativ metod har valts med inriktning på inklusion, social hållbarhet och kreativitet i stadsutveckling.

Den hermeneutiska utgångspunkten har sitt fokus på den upplevande och tolkande subjektiva individen för att kunna förstå den sociala verkligheten där epistemologiska frågor är i centrum, det vill säga hur människor vet saker samt mänskliga relationer. Det intersubjektiva är också viktigt och handlar om samspelet mellan människor. Denna metodologiska utgångspunkt strävar efter att uppnå ny förståelse genom den gamla förståelsen utifrån tolkningar av det som studeras. Metoder som kan tolkas är till exempel intervjuer, observationer och texter. För att kunna uppnå en ny förståelse för ett fenomen måste man i tolkningsprocessen utgå från en hermeneutisk spiral, det vill säga att växla mellan att se både

till del och helhet om vartannat (Lundin 2008:102f) Syftet med vår studie var att se hur de deltagande medborgarna samt projektledarna har upplevt sitt eget deltagande och inflytande i projektet Kulturstråk Nissan samt tolka hur socialt hållbart projektet är för Halmstad. Vi har därför använt oss av både ett helhetsperspektiv samt undersökt delarna för att kunna uppnå en förståelse för fenomenet medborgardialog och kulturell gestaltning i det offentliga rummet. Vi har använt oss av semistrukturerade intervjuer för att samla in empiriskt material att tolka, där de teorier vi använt oss av fungerat som analytiska verktyg utifrån både del- och helhet.

4.5 Urval

Vårt urval har skett utifrån de personer som är ansvariga över projektet Kulturstråk Nissan där vi fått information och kontaktuppgifter till intervjupersoner utifrån dessa. Vi ansåg att dessa individer hade möjlighet att svara på de frågor vi ställde utifrån syfte och frågeställning eftersom det handlar om ett specifikt projekt. Vårt urval begränsades till intervjupersoner som är bosatta i Halmstad då projektet handlar om invånare i staden. I och med detta så är urvalet inte slumpmässigt eftersom intervjupersonerna är valda utifrån det specifika projektet och vi har kommit i kontakt med dessa genom en kontaktperson, så kallad "Gate keeper". Detta kallas för tvåstegsurval, då man först har kontaktat en specifik verksamhet som man sedan har fått godkännande att ha med i undersökningen. Sedan har man samarbetat med någon ansvarig på verksamheten och fått tag i ytterligare kontaktuppgifter på intervjupersoner att ha med i studien (Ahrne 2011:42). Vi tog först kontakt med en ansvarig person på Kulturförvaltningen som sedan gav uppgifter på andra personer som varit delaktiga i planeringen av Kulturstråk Nissan. Dessa personer har sedan tipsat oss vidare till andra intressanta personer som deltagit i projektet. Detta urval kallas för snöbollsurval, vilket innebär att man intervjuar en person som man fått kännedom om som sedan tipsar om en annan person som kan vara relevant att intervjua för just det syfte och ämne som studien behandlar (Ahrne 2011:43).

4.6 Tillvägagångssätt

Vi fick reda på projektet Kulturstråk Nissan genom vår examinator Marta Cuesta och läste sedan in oss på en projektrapport som Kulturförvaltningen i Halmstad har publicerat på sin hemsida (halmstad.se). Efter att vi hade läst oss in på vad det handlade om så skrev vi syfte och frågeställning, som vi sedan utifrån utformade en första intervjuguide till ett första möte med ansvarig person på Kulturförvaltningen. Denna person berättade mer ingående om vad projektet handlar om och hur de har gjort när de planerade det samt hur framtiden ser ut. Vi

fick på detta möte mer material om projektet i form av dokument. Vi fick även fler kontaktuppgifter till personer vi kan intervjuas och att en av dessa eventuellt skulle ha uppgifter till de ungdomar som varit med i planeringen av Kulturstråk Nissan i form av workshops, något som vi också ville ha då vi vill få in invånarnas perspektiv på hur de har varit delaktiga i planeringen. Vi fick dock inte tag i dessa ungdomar och vände oss istället till personer som kan definieras som medborgare med specifika intressen från näringslivet och föreningslivet. Vi fick på detta vis ett bredare åldersspann på intervjupersonerna. Vi utförde en telefonintervju som vi spelade in eftersom en av intervjupersonerna inte hade möjlighet att närvara fysiskt och vi kände att det var en viktig person att ha med i vår studie. Resterande intervjuer skedde genom bokade grupprum på både högskolan och stadsbiblioteket samt på intervjupersonernas arbetsplats. Under själva intervjun presenterade vi oss själva och syftet med vår undersökning, att det var frivilligt att delta och det insamlade materialet kommer att behandlas konfidentiellt samt att vi frågade om vi fick spela in intervjun och det fick vi. Vi utgick från fyra teman i intervjun där vi anpassade frågorna till ledningen och medborgarna, så det blev två intervjuguider. Vi fick hjälpa till att föra intervjun vidare med följdfrågor när intervjupersonerna fastnade på någon fråga. Överlag gick intervjuerna bra och intervjupersonerna tyckte det var intressant att vi ville intervjuas just dem.

4.7 Reliabilitet och validitet

Två grundläggande begrepp för en kvalitativ bedömning av forskning är reliabilitet och validitet. Reliabilitet handlar om forskningsresultatens tillförlitlighet och konsistens, detta innebär om samma resultat kan återskapas av andra forskare vid andra tidpunkter och om intervjupersonerna kommer att ändra och ge andra svar till olika intervjuare. Att öka intervjuresultatens reliabilitet kan motverka godtycklig subjektivitet (Kvale 2014: 296). Det finns även en intern reliabilitet som är viktig att ta hänsyn till då det handlar om hur två forskare påverkar varandra i hur de tolkar det som de ser och hör i en undersökning och att det finns en överensstämmelse emellan (Bryman 2011:352). Validitet handlar om forskarens metod verkligen undersöker det den är avsedd att undersöka och om det finns en giltighet i sanningen som är ett hållbart, försvarbart och övertygande argument. I validitet bör det också finnas ett gott etiskt förhållningssätt (Kvale 2014:296f). Vi utförde intervjuerna på intervjupersonernas arbetsplats samt bokade grupprum och var medvetna om att miljön kunde påverka de svar som vi fick från intervjupersonerna. Vi var båda två uppsatspartner med på intervjuerna och tolkade materialet tillsammans. Vi avsåg att undersöka projektledningen och medborgarnas upplevelse av deltagande och inflytande på Kulturstråk Nissan och var även det

som intervjupersonerna gav svar på under intervjuerna. När man väljer att intervjua ett antal människor kan man därefter inte generalisera på samma sätt som i en kvantitativ metod (Ahrne 2011:11f). Det empiriska materialet vi samlat in genom den kvalitativa metoden kan inte på samma sätt generaliseras så som en kvantitativ metod eftersom den bygger på färre forskningsobjekt, därför var vi noggranna med hur intervjuguiden utformades så att vi ändå kunde få rikligt med material.

4.8 Analysmetod

Det finns flera sätt att analysera ett insamlat och bearbetat empiriskt material, ett av dessa är intervjuanalys med fokus på meningen. I en meningstolkning breddas den ursprungliga texten genom hermeneutiska skikt som gör det möjligt att förstå meningen bakom orden. Uttolkaren blir medskapare av de tolkade meningarna genom sina egna antaganden och sina analytiska frågor till texten och utvecklar strukturer och relationer som inte framträder omedelbart i texten (Kvale 2014:245ff). Vi analyserade det empiriska materialet utifrån de teorier och tidigare forskning vi valt till vår studie genom att använda en hermeneutisk meningstolkning. Utifrån det byggde vi upp analysen i teman som bygger på både den teoretiska begreppsramen samt en koppling till studiens frågeställning.

4.9 Etiska aspekter

Det finns flera etiska principer som man måste förhålla sig till när man gör en kvalitativ studie, dessa är: Informerat samtycke som betyder att man tydligt ska informera intervjupersonerna om det allmänna syftet med studien, hur den är upplagd och vilka risker samt fördelar som finns med att delta i en intervju. Intervjupersonerna har rätt till frivilligt deltagande och har rätt att dra sig ur när som helst (Kvale 2014:107f). Vi har redan i förhand informerat Kulturförvaltningen genom att skicka ut mail angående varför vi ville besöka dem och vad syftet med besöket var. De blev informerade om att vi ville utföra intervjuer för att vi är intresserade av på vilket vis projektet Kulturstråk Nissan är inkluderande och sammanförande av de båda sidorna av Nissan med fokus på medborgardeltagande.

Det bör även finnas respekt för intervjupersonens mänsklighet och frihet. Vi följde fyra grundläggande krav gällande forskning; informations-, samtyckes-, konfidentialitets- och nyttjandekravet (Vetenskapsrådet: 2002). Vi började intervjun med att informera våra intervjupersoner om studiens syfte och om att deras deltagande är frivilligt och att de fick avbryta sin medverkan när de själva ville. Intervjupersonerna fick bestämma över sin

medverka innan vi påbörjade intervjun. Det empiriska materialet ska behandlas konfidentiellt, vilket syftar till att det finns en överenskommelse mellan intervjupersonen och forskaren gällande den data som skapas. Det handlar om att man inte ska avslöja den privata data som identifierar intervjupersonerna i undersökningen utan att det först finns ett samtycke om det (Kvale 2014:109f). Vi har endast hanterat det inspelade materialet mellan oss uppsatspartners och efter att det transkriberats så raderades inspelningarna. Vi var noga med att använda oss av fiktiva namn i resultatet och skrev inte ut känslig personlig information om intervjupersonerna.

5. Resultat

5.1 Inledning

I detta kapitel kommer vi att ta upp det som kom fram på intervjuerna med personer som både har haft ansvar och planerat Kulturstråk Nissan men även de medborgare som har varit med och tyckt till. Vi använder oss av två teman som handlar om intervjupersonernas bakgrund, ledningens deltagande och upplevelse av projektet samt medborgarnas deltagande och upplevelse av projektet. Vi har delat upp resultatet i två delar med de som varit ansvariga över projektets planering och de som varit tillfrågade medborgare för att kunna se skillnad i upplevelsen av deltagande och inflytande i projektet samt kunna svara på vår frågeställning. De namn som presenteras är fiktiva och intervjupersonerna heter något annat i verkligheten.

5.2 Bakgrund

I projektet Kulturstråk fanns en styrgrupp som bestod av Eva, Gustav, Carolina och Julius. I projektgruppen har styrgruppens medlemmar kompletterats med Anders samt Johanna som kommer från en annan organisation. Eva var projektledare i projektet, Gustavs roll var att ta fram all form av bakgrundsmaterial kring vad som gjorts, Johanna höll i workshopen för unga samt hade en informell kontakt med dem som jobbade med det. Carolinas roll i projektet har varit att ha hand om det fysiska och stadsmiljön runt eftersom det varit 50/50 kultur och stadsplanering i projektet. Anders roll var att arbeta med Sommarkrafts ungdomar och Julius var ansvarig för dataintaget av olika gruppers intresse i projektet.

De intervjuade medborgarna består av Anton, Emma, Gunnar och Karl. Anton är kulturarbetare och jobbar med olika kulturprojekt. I projektet Kulturstråk Nissan var han delaktig på en workshop utifrån ett ungt inflytande. Emmas vanliga yrkesroll är som VD på

en verksamhet längs Nissan och hon var med och deltog i projektet under hösten 2016. Gunnar är aktiv i en handelsförening och i projektet Kulturstråk Nissan var han med under hela tiden och har haft kontakt med Kulturförvaltningen under resans gång och varit inblandad mycket kring själva processen och hur arbetet leds. Karl är till vardags konstnär och arbetade parallellt med ett sidoprojekt samtidigt som han var med i workshops för Kulturstråk Nissan.

5.3 Ledningens deltagande och upplevelse av projektet

Intervjupersonerna blev inbjudna att delta i projektet eftersom deras yrke var relaterat till detta men Johanna blev inbjuden av projektledaren när projektet satt igång. Om de haft någon tidigare kunskap gällande stadsplanering skiljer sig svaren åt eftersom vissa är mycket kunniga inom detta område medan andra inte har så stor kunskap. Gällande samarbetet mellan de olika aktörerna var både individerna från ledningsgruppen samt styrgruppens medlemmar eniga om att det funkat väldigt bra och alla gick helhjärtat in i projektet. Anders var väldigt positiv till detta samarbete och menar:

Absolut, alla som ingick i det här kände vikten av att samarbeta. Många gånger har man tagit fram en sak i kommunen i en förvaltning men så har inte nästa förvaltning varit med. För att utnyttja varje skattekrone på rätt sätt är det viktigt att man samverkar. Alla gick in med öppna ögon, här måste vi göra någonting så att. Positivt och en ambition, ett positivt resultat som blivit av skriften som kommit fram... - Anders

Gällande om hur deltagarna såg på samverkan mellan projektledarna, kommunen, medborgarna, konstnärer och kulturarbetare samt hur pass fria eller styrda de känt sig så är de flesta av intervjupersonerna eniga om att samverkan mellan de olika grupperna fungerade bra. De anser att det varit väldigt fritt gällande vilka frågor som ställs och hur man sedan väljer att styra dem eller inte och i workshopen som hölls var det få individer vilket gjorde att stämningen var bekväm och dialogerna var bra mellan individerna. Alla har även fått ge sina synpunkter med vad de kan bidra med gällande den kompetens de innehar, alla har med andra ord fått vara delaktiga på något sätt. Viktigaste gruppen anses vara medborgarna eftersom de satt ut 700 punkter på kartan som fanns ute på Halmstad kommuns hemsida.

På frågan om hur intervjupersonerna upplevde sitt eget deltagande och inflytande i projektet menar alla att de blivit hörda samt inkluderade i projektet. Hur intervjupersonerna upplevde

invånarnas engagemang skiljer sig svaren åt mycket. Några anser att deras engagemang varit mycket stort och där andra ställer sig helt emot detta och menar att de varit alldeles för lite delaktiga. En brist är att återkopplingen varit dålig eftersom planeringen genomfördes förra sommaren och fortfarande har det inte kommit någon återkoppling och det kan vara en fara. När man bjuder in unga eller medborgare överhuvudtaget till dialoger är det viktigt att det händer någonting och inte bara läggs på hyllan. En del ungdomar har även hört av sig efter workshopen och undrat vad som händer. Johanna menar att man hade kunnat välja att bjuda in medborgare i ett senare stadie. Hon menar att det är ett demokratiskt problem om man har varit delaktig och sedan känner att ingenting händer eftersom tilltron gentemot kommunen då riskerar att minska samt viljan att delta igen. De andra intervjupersonerna menar att invånarnas deltagande varit stort och att feriearbetarna blivit positivt bemötta och att många invånare tyckte det var bra att de var ungdomar som intervjuade och inte äldre människor. Eva lyfte även fram att det hade varit bättre med mer djupintervjuer.

På frågan om hur viktigt det är att inkludera stadens invånare i stadsutvecklingen är alla mycket eniga om att det är viktigt att invånarna blir inkluderade eftersom det är en förutsättning men att det är ett område som det finns förbättringspotential i. Intervjupersonerna menar även att invånarna inte kan vara med och tycka till om allting men att i vissa frågor kan de ändå vara med.

Jag tror på att vi får ett mer socialt hållbart samhälle ifall vi inkluderar våra medborgare i våra olika områden som växer fram och våra olika processer som vi gör. Men sen handlar det om att vi gör det på rätt sätt och att vi inte bjuder in om frågan inte är påverkbar. Då är det bättre att informera om att det här händer liksom. Jag tror jätte mycket på att ska vi leva i ett hållbart samhälle behöver vi ha med medborgarna i fler frågor...- Johanna

När intervjupersonerna föreställer sig hur Kulturstråk Nissan ska bidra till en inkluderande stad menar Eva att hon inte tror att det kommer bidra till detta eftersom politikerna inte vill ta konsekvenserna. Hon tror inte att det kommer hända någonting och att själva utredningen av projektet inte kommer ge slag. Frågan är svår men en del menar att attraktiva platser förhoppningsvis lockar invånare från hela staden. Det är även viktigt att skapa många olika aktiviteter så alla målgrupper kan ta del av stråket.

På frågan om vad inklusion betyder för intervjupersonerna blev svaren mycket lika, där alla var eniga om att det handlar om att alla ska vara delaktiga och att de ska kunna påverka. Det är viktigt att man tittar på helheten och i det här fallet centrum eller stråket samt att det finns någonting som passar alla. Det ska attrahera många människor och det ska inte exkludera någon oavsett etnisk bakgrund, funktionsnedsättning eller hudfärg. Julius belyser det här med att man ska tillåta individer och grupper att interagera i det offentliga rummet eftersom det skapar inklusion. Frågan om vad begreppet social hållbarhet betyder för intervjupersonerna var svår att definiera eftersom de flesta inte visste vad begreppet innebär. Anders förklarar att oavsett individens ekonomi ska den ändå ha tillgång till det offentliga utan att de ska kosta en massa pengar att ta sig dit.

På frågan om hur intervjupersonerna ser på att använda kultur och kreativitet för att uppnå en inkluderande stad menar Johanna att det är viktigt eftersom det är platsens själ och identitet som är viktig för att människor ska vilja bo och trivas i Halmstad. Erik menar att kultur är ett begrepp som handlar om det som vi har gemensamt och att det finns värden som existerar mellan husets väggar och gatan samt mänskliga värden. Kultur är en bred definition eftersom det inte bara talas om kulturformerna så som dans, teater utan även om social sammanhållning. Gustav menar att det är mycket bra att ha använt sig av kultur eftersom det är en förvaltning som försöker se helheten så mycket som möjligt. Förvaltningen försöker även komma in på andra områden och samhällsbyggnadsfrågor. På frågan om de upplever att det kommer vara ett stråk för en mångfald av människor menar Eva att hon inte tror det eftersom det inte kommer vara så konkret. Hon menar att området längs Nissan redan är levande och ifrågasätter varför man just valt det eftersom det finns andra områden som man kunnat lägga energi på.

Gällande om varför intervjupersonerna tror att Halmstad har varit/är en uppdelad stad skiljer sig svaren åt. Johanna betonar att det varit tanken från början med stråket kring öst och väst där det ska erbjudas bra aktiviteter även på den östra sidan eftersom det varit en delare i staden. Det handlar även om att skapa lekplatser för barn som gör att man åker till andra platser och möter andra människor då Johanna från egen erfarenhet menar att när man har barn så pratar man med ”främlingar”. En utmaning med integration är att när det kommer in människor från en annan kultur ska vi snarare anamma deras sköna kultur istället för att de ska assimileras in i den svenska kontexten.

På frågan om hur de tror att framtiden ser ut för Kulturstråk Nissan är svaren väldigt eniga eftersom alla menar att de inte vet hur det kommer att bli men hoppas att det realiserar eftersom man lagt ner mycket energi och tankearbete bakom projektet. De lyfter även fram att eftersom man haft över 700 invånare som valt att engagera sig i detta, bör någonting hända annars har det varit onödig tid som lagts på detta och invånarna tappar förtroende för kommunen och tjänstemännens arbete. På frågan hur de vill att Kulturstråk Nissan ska se ut i framtiden lyfter Eva fram att man kunde ha lagt fram tre förslag som man verkligen använde och som var enkla att arbeta med, så som ljus, roliga skyltar och bänkar. Dessa är saker som inte kostar så mycket men är enkla att utföra. Intervjupersonerna menar även att man ska fortsätta att ha dialoger och involvera medborgarna i projekt.

På frågan gällande ifall Kulturstråk Nissan kommer att sätta Halmstad på kartan och öka stadens attraktivitet menar intervjupersonerna att ifall det realiserar kommer det att sätta Halmstad på kartan samt öka stadens attraktivitet. De har försökt att trycka in att det ska vara någonting ut över det vanliga, det ska vara spännande och inte bara en vanlig plats i staden utan det ska hända någonting och det ska det vara föränderligt. Johanna menar att det är viktigt att jobba med delaktigheten under hela processen för det tror hon kan hjälpa till att sätta det på kartan. Julius vet inte ifall det kommer att hända, men upplever att kultur i sig har visat sig vara en stark identitetsskapare och att kultur i det offentliga är bäst.

Det är de jag hoppas, hoppas är ju samma som att tro och tro är ju samma som att inte veta men vill politiken att det ska bli så, så gör man det på rätt sätt. Det genom att man har ett underlag och vissa saker är ju lättare att genomföra än andra, men om man bygger på en strategi på några år framåt så kan vi nog vara klara 2020-2025. Men när vi väl är där borta är vi supernöjda för vi är en inflyttningskommun. - Anders

5.4 Medborgarnas deltagande och upplevelse av projektet

Gunnar och Karl var med på flera möten och workshops och tog kontakt med projektledningen på Kulturförvaltningen på egen hand. Anton var med på en workshop för unga och Emma var med på en diskussion och intervju som projektledningen höll i. Om de haft någon tidigare kunskap om stadsplanering innan de var med i projektet så svarar två av intervjupersonerna att de endast har erfarenhet av stadsutveckling genom den egna verksamheten.

Gällande hur deltagarna såg på samverkan mellan projektledarna, kommunen, medborgarna, konstnärer och kulturarbetare samt hur pass fria eller styrda de tycker att projektet varit så menar de flesta av intervjupersonerna att det har funnits en bra, givande och fri samverkan mellan de olika aktörerna men att det fanns vissa punkter som kunde ha gjorts annorlunda. Antons erfarenhet om medborgardeltagandet är att det mest är ett system för kommunen att sätta bock på att nu har de genomfört en dialog med medborgarna men att det sedan brister i uppföljningen på hur arbetet fortgår och att det aldrig ges någon återkoppling. Styrkan i uppdraget är att det är en förvaltningsövergripande samverkan med tjänstemän som tagit fram beslutsunderlagen med hjälp av olika aktörer i staden utan allt för mycket inblandning och styrning av politiken.

På frågan om hur intervjupersonerna upplevde sitt eget deltagande och inflytande i projektet så menar alla att de blivit lyssnade på och att det funnits ett intresse av att inkludera de i projektet. De nämner också att det har funnits en god möjlighet att även påverka och komma med yttranden som invånare i kommunen genom den kartfunktion som har funnits ute på internet. Två av intervjupersonerna menar dock att det är svårt att veta om och hur deras idéer verkligen har förts vidare i projektet då de inte fått någon återkoppling. Anton menar att det varit delaktighet i själva workshops men att det sedan i det stora hela inte händer så mycket. Karl känner att han har varit delaktig och haft inflytande på Kulturstråk Nissan.

Hur intervjupersonerna har upplevt invånarnas engagemang och deltagande hänvisar alla intervjupersoner till de 700 invånarna i kommunen som har bidragit med synpunkter och idéer genom kartverket, där de menar att det är ett stort deltagande. Karl har i och med sidoprojektet till Kulturstråk Nissan upplevt att det varit ett stort engagemang och deltagande även i det. Emma berättar att hon inte känt av att det varit någon i hennes närhet som har uppmärksammat projektet och att man kunde vara med och delta i planeringen av det. Genom egen erfarenhet blev hon uppmärksammat ganska sent om projektet, vad det handlade om och att man kunde delta som medborgare. Det var inte förens hon fick förfrågan från Kulturförvaltningen som hon uppmärksammade projektet. Detta kan vara en orsak till att inte fler har deltagit och tyckt till då hon menar om fler känner som henne eller inte har märkt eller uppmärksammat det så kanske det hade blivit ännu mer åsikter och yttranden, som hon menar kanske kan göra materialet mer svårhanterligt men ännu mera intressant. Intervjupersonerna påpekar att det är en stor utmaning att sprida ut information om vad som händer i staden och

engagera invånarna att delta och tycka till. Karl upplevde till exempel att det inte var så stor aktivitet på bland annat ett plank som hade satts upp i centrum där man fick komma in med synpunkter på post-it lappar. Ett sätt enligt honom hade varit om de haft en person som fick betalt för att gå runt i de olika bostadsområdena i Halmstad och lyssnat på folks tankar om projektet. Ett öppet tillvägagångssätt där man lär känna invånarna för att de ska känna sig tillräckligt trygga för att kunna öppna upp sig.

När intervjupersonerna funderar över om det är viktigt att inkludera stadens invånare i stadsutveckling så menar Emma att det är en förutsättning eftersom det är de som ska bo och verka i staden och att det inte spelar någon roll vad som görs om det inte är till för vad invånarna i samhället vill och gläds av. Utvecklar stadens invånare detta tillsammans så blir det förhoppningsvis något de kan vara nöjda med och fler goda idéer kan komma in och om det är vissa saker som blir mindre bra så kan man få stå för det eftersom man varit med och påverkat i frågan. De andra intervjupersonerna är lite tveksamma om det verkligen fungerar att inkludera invånarna i stadsplaneringen, om det ger någon bra effekt eller bara är ett system för syns skull och som ska se bra ut på papper. Att de som planerar i kommunen redan har lämnat ut ett förslag med förutbestämda idéer och att dialoger endast används som ett sätt att bocka av att det är gjort, där uppföljning ofta uteblir. Att använda idéerna och tankarna är svårare än att samla in dem. Intervjupersonen Gunnar är skeptisk mot enkäter som skickas ut och frågar kommunens invånare om hur man vill ha det i staden eftersom det blir en stor mängd svar som spretar åt olika håll, allt från seriösa förslag till mindre seriösa.

De svar man får är som ett hagelskott, jag menar hur ska man samordna det här, det är massa idéer. De som skulle behövas generellt i kommunen, det är att man kommunicerar med det man håller på med i kommunen på ett helt annat sätt. Och då behöver man göra om hela kommunikationstjänsten i kommunen. Detta är ett visionsarbete och det är egentligen nu man ska börja kommunicera det här. – Gunnar

När intervjupersonerna föreställer sig hur Kulturstråk Nissan ska bidra till en mer inkluderande stad menar de alla att man ska flytta kärnan lite mer mot Nissan och att det då blir ett mer naturligt vandringsstråk som bryter den symboliska gräns som har funnits mellan Nissans båda bostadsdelar. Nissan är en knutpunkt i Halmstad. Att man då bygger symboliska broar och skapar en fin miljö för människor att kunna mötas är alla intervjupersonerna

överens om att det kommer bidra till en mer inkluderande stad. För Emma betyder inklusion att [...] *det är ju allt ifrån att man inte ska exkluderas på grund av något funktionshinder, allt ifrån syn till att ha det svårt att ta sig fram, till att det ska vara kultur som intresserar inte en smal grupp utan som fler har intresse av och där man känner man kan känna samhörighet.* Om man genomför detta projektet så tror de alla att det kommer bli ett mycket bra och inkluderande stråk. Karl menar att om man inkluderar invånarna för mycket kanske det blir svårt att fatta beslut och att det bästa är att man även plockar in influenser utifrån för att hitta lösningar.

På vilket sätt ska kultur och kreativitet fungera som ett sätt att uppnå en inkluderande stad? Anton tycker att det är en förutsättning för att man ska kunna uppnå till de målen som ställs kring Kulturstråk Nissan. Trösklarna när man talar om kultur och kreativitet kan vara ganska stora då man talar om ljud, konst och att det ska vara svårt. Istället ska man försöka ha låga trösklar, att man inte går för mycket ”all in” och skapar grejer som är svåra att förstå och ta sig över. Ska man uppnå målet om ett levande stråk och centrum så måste man skapa en kultur enligt Gunnar. En hållbar stad för honom är att det finns en kultur. En kultur som människor får en upplevelse av.

Vi som invånare ska kunna säga att när vi är där så upplever vi någonting, vi tycker att det är fint, vi beundrar det och vi har respekt för det. Det drar oss dit, vi vill dit, vi flyr inte från det, men idag är det så att vi inte har den kulturen i city idag, vi flyr från city idag om vi inte har ett ärende. - Gunnar

Karl menar att det är en bra insäljning för dem som funderar på att flytta till Halmstad, besöker eller vill uppleva konst och kultur. Närheten till vattnet i staden är en tillgång och om man bygger en gångbro från öst till väst blir det enklare för fler att utnyttja detta stråk.

Alla ska känna att de ser värdet i det på något sätt och kan använda sig av det. Man ska försöka hålla en stad organiskt öppen så att man inte stänger den någonstans, det är väl det bästa, att det är mindre murar. Knyta ihop parkerna så att det blir naturliga gångstråk, för människor gillar ju parker. – Karl

På frågan om intervjupersonerna upplever att det kommer vara ett stråk för en mångfald av människor så menar Anton att bara för att man talar om att använda kultur och kreativitet så

behöver det inte vara att man bygger en amfibieteater någonstans längs vägen som överklassen skulle gilla utan det räcker att man skapar en plats. *det är bättre att börja i den lilla klassen och jobbar med kultur i smått och faktiskt bygga en skapande, eller bygga en inkluderande led där man möter olika människor.* Gunnar menar att ett av kriterierna är att stråket ska vara till för alla men att det ännu inte finns ett svar om det verkligen kommer bli så och att dessa tydligt ska finnas med när kommunen tittar på hur staden ska utvecklas i fortsättningen.

På frågan om varför Halmstad har varit eller fortfarande är en uppdelad stad så menar alla intervjupersonerna, när de får fundera fritt, att det har en naturlig förklaring, det har att göra med de geografiska förutsättningarna, med miljön och bebyggelsen men även att det är en gammal tradition då människor gärna grupperar sig och den sociala strukturen är fantastiskt stark. Intervjupersonerna menar att den fysiska miljön kring vissa delar av Nissan är exkluderande och behöver bättre tillgänglighet, belysning och fler broar. Anton menar att det beror på miljonprogrammet ute vid Andersberg, att när de byggdes skulle de vara många och billiga boenden och därmed skulle de byggas på samma område. När det är billiga boenden så blir det automatiskt att de som tjänar mindre bosätter sig där och det skapas ett segregerat område. De som har en högre inkomst väljer mer attraktiva platser som exempelvis längs med havet. Varför dessa två sociala grupper inte möts beror på att det finns fördomar och rädslor om de båda sidorna och det är ett gammalt problem enligt Anton.

Om Kulturstråk Nissan kommer att locka till sig människor från stadens ytterområden som till exempel Andersberg eller Vallås så menar de alla att det kommer vara ett naturligt stråk man kan gå när man är i centrum, för de påstår att alla är i centrum någon gång för olika ärenden. Kulturstråk Nissan blir ett konkurrensmedel eftersom det inget en mysfaktor inne i centrum.

Så det ska ju vara en attraktiv mötesplats, du kanske köper med dig en kaffe inne i stan och påbörjar din promenad med din vän eller då lekplatserna om du kommer som barnfamilj och möts på en av lekplatserna efter att du tagit din promenad så att absolut jag ser det som att, våra parker är ju populära så det är ju en mötesplats ju. – Emma

Hur projektet kommer bli får framtiden avgöra och intervjupersonerna har liknande syn på det. Det ena handlar om vad de tror och det andra om vad de vill. Anton hoppas att det börjar hända saker snart och att invånarna involveras och nyttjas som den resurs de faktiskt är och att de får sätta sin prägel på sin Nissan. Karl menar att projektet inte tar ett helhetsgrepp, de har gjort en analys som är lite för lös i fogarna och de skulle behövt vara mer tydliga vad de

menar med modellen om alla tema-rum och att de istället skulle utgå ifrån förutsättningarna. Gunnar menar att underlag för politiken är ärendefokuserade och i detta fall måste det leda på ett annat sätt än normalt då det i vanliga fall leds fragmenterat. Emma tycker att man i projektet kunde ha tagit upp att man skulle kunna förlänga stråket efter bron vid Slottsmöllan då det kunde ha gynnat fler bostadsområden som kan kopplas ihop, till exempel Vallås och Frennarp. Att man inte stänger den möjligheten helt eftersom det även finns ett nytt bostadsområde som utvecklas längre upp längs Nissan. Stängs detta så blir det återigen svårigheter med att mötas mellan de olika bostadsområdena. Emma menar att det blir naturligt för människor från de båda sidorna att mötas då man blandar olika typer av mötesplatser för till exempel barnfamiljen, ungdomar och joggaren. Ett citat ur rapporten beskriver hur Emma tänker kring frågan; *där man gör plats för människor där kommer dem, det tycker jag var jättebra*. Emma hoppas att det kommer bli ett tillgängligt och belyst stråk för alla människor som också skapar trygghet och en vacker miljö. Att det också kommer vara en plats för kommersiellt bruk för olika aktörer att skapa sin verksamhet på.

[...] själva regelsystemet hos kommunen och polistillstånd gör det svårare. Låt människor göra saker så händer det också saker. Och det en kommun kan underlätta med är att det ska vara mindre regler, låt det vara lättare att få tillstånd att göra saker osv.- Karl

En annan viktig punkt är att det kan vara ett mycket viktigt värde i att Kulturstråk Nissan blir förverkligat då det finns en viss oro inför den förändring som händer i centrum. Detta eftersom att många näringslivsaktörer flyttar ut till Eurostop som ligger utanför centrum och att många invånare väljer att lämna centrum. Stråket som en attraktiv miljö och mötesplats kan då bli ett värde som gör att människor kanske väljer att mötas i centrum för att tillsammans uppleva saker och inte bara ta del av ett materiellt utbud. En drivkraft att föra projektet vidare.

När intervjupersonerna funderar på om Kulturstråk Nissan kommer att sätta Halmstad på kartan och öka stadens attraktivitet så är det blandade reaktioner. Anton tror inte att Kulturstråk Nissan kommer vara det som enskilt skapar detta utan kommer vara en del i ett större arbete i utvecklingen av stadskärnan. Att Halmstad inte bara förknippas med Tylösands stränder utan att det finns ett fint city med olika kultur. Emma ser Kulturstråk Nissan som en självklarhet, att det bara ska vara ett vackert lyft för invånarna då det är en mycket viktig plats. För Gunnar är det solklart att stråket kommer göra en inverkan på stadens attraktivitet.

Ibland tycker jag att det är viktigare att locka hit smålänningar än att göra oss kommuninvånare nöjda här. Man glömmer detta och det är typiskt i politiken. Karl menar att det är en insäljning för de som flyttar hit, speciellt de människor som har mycket pengar.

5.5 Resultatsammanfattning

Resultatet visar att alla intervjupersonerna var eniga om att samverkan mellan de olika aktörerna och grupperna i projektet fungerade bra, detta eftersom alla deltagarna har fått vara med och ge sina synpunkter och vad de kan bidra med. Det var tydligt att kommunikationen emellan fungerade och detta var ovanligt eftersom det även var gränsöverskridande samverkan mellan olika förvaltningar. Den viktigaste gruppen i projektet har varit invånarna, där de deltagande invånarna och projektgruppen upplever sitt eget deltagande samt inflytande olika. Gemensamt är dock att de är eniga om att de blivit hörda samt inkluderade i projektet. Det finns en delad upplevelse angående resten av invånarnas engagemang och inklusion i projektet, där en del av intervjupersonerna anser att dessa blivit inkluderade medan andra tycker att det har varit alldeles för lite delaktiga. En brist i projektet har varit att återkopplingen till de som deltagit har varit dålig eftersom projektet gjordes förra sommaren och det fortfarande inte har kommit någon återkoppling från politikerna i staden. Detta anses som ett demokratiskt problem som kan riskera att tilltron minskar gentemot kommunen samt viljan att delta igen då deltagarna känner att ingenting händer. Resultatet visar att det är viktigt att inkludera invånarna i stadsutvecklingen men att det måste göras på rätt sätt. Intervjupersonerna tror att vi får ett mer socialt hållbart samhälle ifall invånarna inkluderas i de olika områdena som växer fram och de olika processerna som sker i staden samt att de aktivt får delta i utvecklingen av det framtida Kulturstråk Nissan.

6. Sociologisk analys

I detta kapitel analyserar vi det resultat som har kommit fram och använder oss av en teoretisk begreppslig referensram som består av Jönhills (2012) begreppspar exklusion/inklusion, Floridas (2006) teori om den kreativa klassen samt Mitchells (2003) begrepp representation ur teorin om rätten till staden. De vetenskapliga artiklarna kommer också att användas för att fördjupa analysen. Intervjupersonerna från projektledningen och medborgarna presenteras i tre olika teman om vem som har rätt till staden där den huvudsakliga teorin är Mitchell (2003), intervjupersonernas upplevelse av delaktighet med huvudsakligt begreppspar från Jönhill (2012) samt projektets framtid med en kombination av teorierna från Florida (2006)

och Mitchell (2003). Vi ställer de olika intervjugrupperna mot varandra för att se om det finns några likheter eller skillnader mellan de båda. Alla tre teorier har använts i de olika temana eftersom de hör ihop och kompletterar varandra.

6.1 För vem är Kulturstråk Nissan representerad

Denna del handlar om vilka som egentligen har rätt till staden, för vem är den representerad. Enligt Mitchell (2003) är det offentliga rummet en representation av allmänheten och det skapas av de sociala interaktioner som äger rum och dess status upprätthålls av olika motsättningar som vill utnyttja rummet på olika sätt, antingen genom kontroll och ordning eller en oförmedlad fri interaktion mellan människor, där ekonomiska och sociala aktörers kontroll över produktionen och användandet av det offentliga rummet skapar begränsningar (Mitchell: 2003). Kulturstråk Nissans syfte är att föra samman invånarna från båda sidor av Nissan, Öster och Väster och skapa mötesplatser där olika sociala grupper kan interagera med varandra istället för att vattnet ska vara den skiljande barriär som den så länge setts som. Varför Halmstad är en uppdelad stad menar intervjupersonerna har att göra med de geografiska förutsättningarna eftersom den fysiska miljön kring Nissan är exkluderande och behöver bättre tillgänglighet. Intervjupersonerna förklarar att det sedan länge varit så att människor grupperar sig och det beror dels på att miljonprogrammet Andersberg byggdes med billiga boenden där individer med lägre inkomst bosätter sig. Ett segregerat område skapas då de med högre inkomst ofta väljer att bosätta sig på mer attraktiva områden såsom längs med havet. Varför dessa två socioekonomiska grupper inte möts beror också på att det finns fördomar och rädslor mellan dem och detta är ett gammalt problem enligt intervjupersonerna. Jönhill (2012) menar att de människor som är exkluderade står på samhällets sociala ytterkant och även om det finns individer som vill vara med i gemenskapen så blir de inte det av olika anledningar. I Halmstad har det pågått en exkluderingsprocess där de som bor i till exempel Andersberg har blivit marginaliserad och detta påverkar i sin tur interaktionen mellan de olika stadsdelarna.

Mitchell (2003) menar att det offentliga rummet ofta utgår från att vara en representation av rummet som till exempel en offentlig park, gata eller ett shoppingområde. När individer använder dessa rum blir det också representativa utrymmen, det offentliga rummet skapas av sociala interaktioner mellan individer och grupper. Därför är det viktigt att skapa många olika aktiviteter så att alla målgrupper kan ta del av stråket och vara en del i representationen av det offentliga rummet, där intervjupersonerna tar upp att de tror att attraktiva platser drar mer

människor till sig. Johanna pekar på att tanken med stråket kring öst och väst är att det ska erbjudas bra aktiviteter på den östra sidan eftersom det varit delaren i staden. Ett exempel som hon tar upp är att det bör skapas fler lekplatser för barn som gör att man väljer att åka till andra platser. Eva är dock kluven till hur pass väl Kulturstråk Nissan kommer att bidra till en inkluderande stad eftersom politikerna är rädda för att ta konsekvenserna och istället tror hon att projektet kommer att läggas ner. Enligt Wan (2015) är invånarnas roll och bidrag till det offentliga rummet en växande oro inom stadsområden då det finns en tveksamhet till att det inte är tillräckligt tydligt, mångsidigt, effektivt och tillförlitligt men genom stadsplaneringen är det offentliga rummet tänkt att förbättra och stärka samhället. Intervjupersonerna påpekar att det är viktigt att man studerar helheten i centrum och stråket samt att det finns platser och aktiviteter som passar alla. Det ska inte exkludera någon oavsett etnisk bakgrund, funktionsnedsättning eller hudfärg. Julius menar även att man ska tillåta individer och grupper att interagera i det offentliga rummet eftersom det skapar inklusion. Vi anser därför att det är extra viktigt att stråket innefattar en bred grupp av invånare som får vara med i utvecklingen av stråket.

Enligt de intervjuade medborgarna så kommer Kulturstråk Nissan att bidra till en mer inkluderande stad då man flyttar båda sidorna lite närmare Nissan som är kärnan i Halmstads centrum och att det blir ett naturligt stråk som bryter den symboliska gräns som har funnits länge mellan de båda stadsdelarna. Där det byggs symboliska broar och skapas en vacker miljö där möts människor. Enligt Mitchell (2003) är det i den moderna stadsplaneringen mer önskvärt och naturligt med bilder av kontakt än själva kontakten i sig. Detta kan vi se att det finns en tendens till när det talas om en vacker plats och broar som symboler för kontakt mellan människor i samhället istället för en riktig interaktion mellan olika sociala grupper. Enligt Emma är en inkluderande plats den som bjuder in allt från den funktionshindrade till en kultur som omfattar ett bredare område och intresserar fler grupper av människor där man kan känna samhörighet. Enligt Mitchell (2003) är det möjligheten för invånare att flytta mellan privat egendom och offentligt utrymme som bestämmer typen av offentlig interaktion, men eftersom det har skett en ”disneyfiering” av platsen där den ekonomiska och de sociala aktörernas kontroll över produktionen och användandet av det offentliga rummet har ökat så finns det en risk med att den oförmedlade sociala interaktionen mellan invånarna begränsas i Kulturstråk Nissan.

Utifrån Florida (2006) så har samhället blivit allt mer influerat av den kreativa klassen som genererar ett ökat ekonomiskt värde genom deras kreativitet. Dessa människor värdesätter en livsstil som domineras av intensiva och mångdimensionella upplevelser som stärker deras egna kreativa identitet. De uppskattar en naturlig gatukultur och bor ofta i närheten av de platser som innehar detta. Att kultur och kreativitet är något som ska användas för stråket är tydligt men hur det ska göra staden mer inkluderande och socialt hållbar är en annan sak. Johanna anser att platsens själ och identitet är viktig för att individer ska vilja bo och trivas i Halmstad. Erik tar upp att kultur är ett begrepp som handlar om det vi har gemensamt och att det finns värden som existerar i alla delar av samhällets funktioner. Kultur är en bred definition eftersom det inte bara talas om kulturformerna såsom dans och teater utan att det även talas om social sammanhållning. Gustav menar att det är en stor fördel att använda sig av kultur eftersom Kulturförvaltningen försöker se helheten så mycket som möjligt, de försöker även komma in på andra områden och på samhällsbyggnadsfrågor. De intervjuade invånarna tycker att det är en självklarhet att använda kultur och kreativitet men att det krävs låga trösklar, inte någon svår konstform som är svår att förstå. För att uppnå projektets syfte och mål om en mer inkluderande stad så krävs det även att det skapas en kultur som människor får en upplevelse av och inte flyr ifrån, som de beundrar och respekterar. En av intervjupersonerna menar att kultur och kreativitet är en insäljningsteknik för de som vill uppleva konst och kultur, men att alla ska känna att de ser värdet i det på något sätt och kan använda sig av det. Att man håller staden organiskt öppen och att det är mindre murar. Enligt Jönhill (2012) handlar inklusion/exklusion om att känna eller inte känna tillhörighet och ifall man inte har ett intresse av något i samhället kan man bli exkluderad eftersom det inte finns någon stark känsla av tillhörighet. Vi ser att Kulturstråket kan komma att bli representerad av de som är intresserade av kultur och upplevelser av olika slag, det finns därför en risk att andra grupper som inte är intresserade av det blir exkluderade från stråket då de inte känner någon tillhörighet till just den kultur som representeras i de olika rummen.

Enligt artikeln skriven av García (2015) bidrar kultur och kreativitet i det offentliga rummet till social hållbarhet och social sammanhållning i städer. Det finns dock en viss kritik att det också är en trend som bidrar till ett kapitalistiskt ekonomiskt konkurrensverktyg och marknadsföring av staden mot andra städer, som i sin tur inkluderar den ”kreativa klassen” på bekostnad av att de invånare som bor i de marginaliserade stadsdelarna blir exkluderade. Vi kan se att det finns ett dilemma i hur man ska lyckas skapa ett kulturstråk för en mångfald av människor, för hur ska man utforma ett stråk som olika individer och grupper kan dra nytta av

när samhället består av en stor variation av kulturell mångfald. Intervjupersonerna menar att framtiden får avgöra det och om man utformar stråket på rätt sätt kommer det att bli bra. Eva tror dock inte att Kulturstråk Nissan kommer vara ett stråk för en mångfald av människor eftersom det inte kommer vara så konkret vad det handlar om. Hon anser att området kring Nissan redan är ett levande stråk och ifrågasätter varför man just valt det eftersom det finns andra områden som man kunnat lägga mer energi på. Vi ser att detta kan bidra till ytterligare en rumslig segregering av staden då dessa kulturella kreativa inslag fokuseras på de centrala delarna i en stad, där den övre medelklassen ofta är lokaliserad, och inte dess ytterområden. Där den kulturella aspekten agerar som ett konkurrensverktyg istället för att genuint skapa en inkluderande stadsdel för invånarna i staden. Enligt Mitchell (2003) är det offentliga rummet; en gata eller park en representation av rummet och när människor använder rummet så blir de också representativa utrymmen, dessa är ofta uteslutande och begränsas att definieras av till exempel kön, klass och etnicitet. De andra intervjupersonerna menar att bara för att man tänker använda kultur och kreativitet så behöver det inte vara att man bygger en amfibieteater som överklassen kommer att tycka om utan det räcker att man skapar en vandringsled där man möts, att börja i den ”lilla” klassen och jobba med kultur i smått där man bygger ett inkluderande stråk. Intervjupersonerna menar att kriterierna med själva stråket är att det ska vara till för alla kategorier av människor men att det behöver tas i beaktning när stråket utvecklas i framtiden. Intervjupersonerna anser att stråket kommer att locka till sig invånare från stadens ytterområden såsom Andersberg och Vallås eftersom det kommer att vara ett naturligt gångstråk när man är i centrum för olika ärenden. Det kommer att bli ett konkurrensmedel eftersom det inget mysfaktor i centrum. Vi ser att det finns en tendens att detta stråk kan komma att bli representerad av de som redan enligt Parker & Schmidt (2016) innehar makt och status i centrum eftersom det finns en tendens att parkernas användningsområden endast främjar utvalda och inflytelserika grupper. De lägger in egna värden i parkerna och stärker sin position på bekostnad av andra och detta skapar en begränsning till de delade resurserna som ett stråk längs Nissan faktiskt är.

6.2 Upplevelse av delaktighet i projektet

Denna del handlar om intervjupersonernas upplevelse av sitt eget och andras delaktighet och inflytande samt inklusion i planeringen av projektet Kulturstråk Nissan.

Enligt Jönhill (2012) ökar självkänslan hos individer som blivit inkluderade och fått sin röst hörd samt deras upplevelse av delaktighet och förtroendet den har gentemot samhället. Alla intervjupersoner från projektledningen är eniga om att de har upplevt sig mycket inkluderade i

projektet och fått föra fram sina åsikter. De upplevde att samverkan mellan de olika grupperna och aktörerna fungerade bra och de lyfter fram att det i hög grad varit fritt gällande vilka frågor som ställs och hur man sedan väljer att svara på dessa. På workshopen för unga som hölls medverkade inte så många individer vilket medförde att stämningen var mycket bekväm och dialogerna var god mellan individerna. Vikten av delaktighet har en stor betydelse och Jönhill (2012) lyfter fram att alla individer ska ha lika rätt till kommunikationschanser, d.v.s. lika fördelning av möjligheter att kommunicera och handla som sammanfattningsvis innebär lika fördelning av makt. Svaren mellan intervjupersonerna skilde sig åt en aning om hur de har upplevt invånarnas engagemang och deltagande i projektet då vissa menade att de blivit inkluderade medan andra menar att de varit alldeles för lite inkluderade. Jönhill (2012) menar att om individer inte känner att deras röst spelar någon större roll finns det en risk att de väljer att inte ställa upp mer eller att de känner att samhället exkluderar dem och detta kan påverka individer som vill vara med i sammanhanget. Vi ser att detta är något som kan hända i projektet fortsättningsvis eftersom intervjupersonerna tydligt påpekade att det brustit vid återkopplingen från stadens politiker då den varit dålig och princip inte funnits alls. Detta är ännu mer tydligt då Kulturförvaltningen tog kontakt med invånarna sommaren 2016 och det fortfarande inte har kommit något beslut om Kulturstråk Nissans framtid. Johanna menar att man kunde ha valt att bjuda in invånarna senare i projektet och att det är ett demokratiskt problem om man varit delaktig och sedan känner att ingenting händer eftersom tilltron till kommunen då riskerar att minska.

Jönhill (2012) menar att människor är inkluderade när de blir integrerade i samhällssystemet och tillhör gemenskapen, där alla har lika rätt och chans att kommunicera och handla där makt är lika fördelad. Alla fyra intervjuade medborgarna upplevde sig som deltagande och hade visst inflytande i projektet, de menar att det fanns ett intresse av att inkludera dem. Vi ser dock att det finns en viss skillnad i fördelningen av hur mycket intervjupersonerna var med i projektet då endast två var med fler gånger och tog även egna initiativ. Flera av intervjupersonerna menar också att de inte fick någon återkoppling och vet därför inte om deras idéer verkligen har förts vidare. I Antons erfarenhet är medborgardeltagande mest ett system för kommuner att sätta bock på att det genomförts en dialog. Detta kan i längden minska känslan av inklusion hos de medborgare som faktiskt har varit med i projektet. Intervjupersonerna upplevde invånarnas engagemang och deltagande som stort då de hänvisar till att det kommit in 700 tankar och idéer från allmänheten men att det kunde ha varit större. Emma blev till exempel uppmärksam och inbjuden att delta ganska sent i

planeringsprocessen av Kulturstråk Nissan. Hon kände att detta kan vara avgörande i hur många som faktiskt deltog och Karl bidrar med tanken om att hade en anställd person gått runt i de olika bostadsområdena i Halmstad och lyssnat på invånarnas tankar om projektet på ett öppet tillvägagångssätt så hade det inkluderat många fler invånare. Enligt Mitchell (2003) är offentligheten normativ, eftersom det är där olika sociala grupperingar borde få tillgång till maktstrukturerna i samhället, men att det ofta begränsas till etnicitet och klass. I projektet Kulturstråk Nissan ser vi att det finns en tendens att det inte har varit en jämn fördelning av kommunikation och makt mellan invånarna i Halmstad och att det finns en risk att invånare i andra delar av Halmstad har blivit exkluderade i processen. Jönhill (2012) menar att som exkluderad kan man bli förhindrad att tillträda ett samhällssystem och inte ha tillgång till och få möjlighet att utöva makt och vara med och besluta om resurser, där exkluderade personer ofta befinner sig i andra områden än de inkluderade och detta skapar en rumslig differentiering. Detta är något vi ser har skett i detta projekt eftersom man inte riktat insatser i alla bostadsområden, specifikt ytterområdena av staden.

Mitchell (2003) menar att invånarna använder de offentliga rummen i staden; parker, gator och torg som en plats att samlas på och diskutera viktiga frågor och utbyten av olika slag, där de tillsammans kan utveckla staden. Intervjupersonerna från både projektledningen och medborgarna menar att det är viktigt att inkludera invånarna i stadsutvecklingen eftersom det är en förutsättning då det är dem som ska bo och verka i staden där det inte spelar någon roll vad som görs om det inte är till för vad samhällets invånare vill och gläds åt. Om invånarna utvecklar staden tillsammans så kan alla känna sig nöjda och fler goda idéer kan komma fram. Det är dock ett område som det finns förbättringspotential i. Johanna påpekar att vi får ett mer socialt hållbart samhälle ifall invånarna inkluderas i stadsutvecklingen men att det är viktigt att det görs rätt och att de inte bara bjuds in utan att det sker någon förändring. I artikeln skriven av Wan (2015) lyfts det fram att deltagarna både ska ha rätt till att veta samt kunna delta i beslutsfattande som berör samhället. Utifrån ett hållbarhetsperspektiv är allmänhetens deltagande en viktig del i ett gott styre och utvecklingen av en stad och ett bättre alternativ för planering enligt en utförd undersökning av Omar & Leah (2009). Det är även ett sätt att säkerställa att lokala behov som berör invånarna åtgärdas och kan bidra till att skapa en starkare gemenskap i samhället och mellan människor. Enligt intervjupersonerna finns det en risk att om man inkluderar invånarna för mycket blir det svårare att fatta beslut eftersom det kommer in en stor mängd av olika idéer om hur invånarna vill ha det i en stad och att de spretar åt olika håll. Detta ser vi kan bero på som Jönhill (2012) menar att samhället är

mångkulturellt och kultur kännetecknas av skillnader, mångfald och en enorm variationsrikedom av kulturella uttrycksformer, värderingar och normer. Dessa kan skapa exkludering och konflikt kring stråket i längden. Invånarna är en viktig del men däremot menar intervjupersonerna att man inte kan vara med och tycka till och välja hur det ska bli i alla frågor. Jönhill (2012) menar att vara exkluderad är också att inte ha tillgång och få möjlighet att utöva makt, en maktlöshet som innebär att dessa individer har begränsade möjligheter till inflytande över beslut och politisk makt. Det intervjupersonerna menar är att invånarna inte kan vara med och tycka till om allting eftersom vissa frågor styrs av politisk makt. Detta förhållningssätt kan vara en del i varför inte alla områden av Halmstad har blivit inkluderade i planeringen av Kulturstråk Nissan.

6.3 Framtiden

Denna del handlar om intervjupersonernas tankar om hur de tror och vill att Kulturstråk Nissan ska bli i framtiden samt om det kommer bidra till att sätta Halmstad på kartan och öka stadens attraktivitet. Enligt Mitchell (2013) är det offentliga rummet en nödvändighet för funktionen av den demokratiska politiken och samhället, det är en plats för konkurrerande ideologier om vad som ska inrättas gällande en ordnad och kontrollerad interaktion eller en fri och ”farlig” interaktion. Intervjupersonerna är eniga om att de inte vet hur Kulturstråk Nissan kommer att bli i framtiden men hoppas att projektet kommer att realiseras eftersom man lagt ner mycket tid och tankearbete bakom projektet. Intervjupersonerna anser därför att någonting bör hända för annars har man enbart lagt ner onödig tid på detta och invånarna tappar förtroende för kommunen och tjänstemännens arbete. Wan (2015) tar upp att det offentliga rummet är tänkt att förbättra det sociala livet, förbättra samspelet mellan stadsbor samt att bygga ett starkare samhälle i staden. Intervjupersonerna belyser det med att man ska fortsätta ha dialoger och involvera medborgarna i projektet eftersom det stärker samspelet mellan individer och skapar inklusion och stärker den sociala sammanhållningen. De intervjuade medborgarna har ingen aning om hur framtiden kommer att bli men även dem menar att det måste börja hända något snart och att invånarna bör involveras mera och användas som den resurs de faktiskt är och att de får sätta sin prägel på Kulturstråk Nissan. Allmän-baserad styrning ska verka som ett sätt att utveckla empowerment bland invånarna och förbättra anpassningen till lokala behov och samla lokala resurser (Parker & Schmidt: 2016). Vi ser att det brustit i hur man använt invånarna som en resurs i utvecklingen av det specifika Kulturstråk Nissan och att det kan påverka den sociala hållbarheten. De intervjuade medborgarna menar att projektet behöver vara mer tydligt i hur modellen om olika tema-rum

ska göras bra och att det måste tas ett mer helhetsgrepp om stråket och utnyttja förutsättningarna mer, att man inte stänger möjligheterna att förlänga stråket längre upp längs Nissan så att både nuvarande och kommande bostadsområden kan kopplas ihop där invånarna har chansen att mötas. *Där man gör plats för människor där kommer dem* är ett citat ur rapporten och belyser hur Emma tänker kring stråkets framtid. Att det ska bli en tillgänglig, vacker och trygg plats är viktigt, men även att det kommer bli en plats för kommersiellt bruk för olika aktörer att skapa sin verksamhet vid. Florida (2006) menar att det finns en risk att den upplevelsebaserade världen ofta kan bli kommersialiserad och i detta fall kanske det kan bli så och ytterligare exkludera till exempel de människor som har mindre ekonomiskt kapital. Projektet måste ledas på ett annat sätt än vad politikerna är vana vid, inte på ett fragmenterat sätt som de brukar göra i många fall. Det finns en viss tveksamhet om projektet verkligen kommer att bli av men intervjupersonerna menar att om stråket skapas så kan det bli ett stort värde då invånarna möts i centrum och nyttjar dess resurser istället för att de åker ut till det nyutvecklade Eurostop vid Andersberg. Kulturstråk Nissan blir en plats för upplevelser och inte bara konsumtion. Enligt Woodcraft (2012) krävs det mycket arbete för att undersöka hur idén om social hållbarhet ska distribueras och definieras av olika aktörer i planering, detta är något vi anser bör göras även med Kulturstråk Nissan i det fortsatta arbetet med projektet.

Enligt Garcia (2015) kan kultur och kreativitet verka för social hållbarhet och social sammanhållning i städer men också bidra till ett kapitalistiskt ekonomiskt konkurrensverktyg och marknadsföring av staden mot andra städer. De flesta av intervjupersonerna menar att om stråket realiserar kommer det att sätta Halmstad på kartan samt öka stadens attraktivitet. Julius menar dock att han inte riktigt vet ifall Kulturstråk Nissan kommer att öka attraktionsvärdet för Halmstad men att kultur i sig har visat sig vara en stark identitetsskapare och att kultur i det offentliga är det som passar bäst. Johanna påpekar att det är viktigt att man arbetar med delaktigheten under hela processen eftersom det kan hjälpa till att sätta både Kulturstråket och staden på kartan. Det finns en blandad reaktion om Kulturstråk Nissans attraktionsvärde bland de intervjuade medborgarna. En av dem ser att stråket kommer vara en del av ett större arbete i utvecklingen av stadskärnan, en annan ser det som en självklarhet att det ska finnas till för invånarna. Det är viktigare att locka hit människor från andra städer än att göra kommunens invånare nöjda och stråket kommer att tillföra detta. Det är också en insäljning för de som redan har gott om pengar och tänkt flytta till staden.

7. Avslutande sammanfattning och reflektion

Syftet med studien har varit att ur ett sociologiskt perspektiv undersöka hur projektet Kulturstråk Nissan ska verka som en inkluderande och sammanförande plats för invånarna från båda sidor av vattnet där vi ville se hur de deltagande medborgarna samt projektledningen har upplevt sitt inflytande och deltagande över dess planering samt att hur projektet ska kunna bidra till en god social sammanhållning och hållbar utveckling av Halmstad. Vi formulerade en frågeställning som försöker svara på syftet: *Hur kan Kulturstråk Nissan bidra till social sammanhållning och inkludering för invånarna i Halmstad och hur har de deltagande invånarna och projektledningen upplevt sitt deltagande i och haft inflytande över projektet?*

Sammanfattningsvis kan vi se att de intervjuade medborgarna och projektledningen som har varit delaktiga känt sig inkluderade och kunnat påverka planeringen av stråket men att resten av invånarna inte har varit så pass delaktiga som de skulle behövt vara. Vi ser att det brister där eftersom de inte har inkluderat alla bostadsområden i staden då det kom fram att man främst har fokuserat på att göra utfrågningar i Halmstad centrum kring Nissan. Detta är en kritik från oss då det finns en risk att det inte är så många invånare från stadens ytterområden som man riktat sig till och inkluderat i planeringen av Kulturstråket. Jönhill (2012) menar att exkluderade individer ofta befinner sig i andra områden än de inkluderade och detta skapar en rumslig differentiering. Vi anser att det borde ha varit fler riktade insatser mot andra bostadsområden eftersom man då skulle kunna ha fått ett bredare invånardeltagande. Vi kan se att det skett en exkludering av dessa individer eftersom det är en ojämlik fördelning av makt och möjligheterna att kommunicera och delta i politiska frågor. Detta är något som lyfts fram under intervjuerna med ledningen och något som vi anser att man bör ta i beaktning i fortsatt arbete. Eftersom dessa invånare inte varit delaktiga så finns det en risk att de inte känner sig nöjda och litar på kommunens arbete och där dessa individer kan komma att känna sig exkluderade från platsen i framtiden. En annan aspekt som kom fram är att man valt att lägga ner mycket tid och resurser på planeringen men att ledningen inte vet om det kommer bli något av stråket i framtiden. Detta kan ifrågasättas eftersom vad är det man egentligen gör med invånarnas engagemang och samhällets gemensamma ekonomi? För en inkluderande stad krävs det att alla invånare har möjlighet att delta i viktiga samhällsfrågor och utvecklingen av staden för att olika gruppers behov ska bli tillfredsställda och för att öka integrationen och minska segregationen. Vi anser att en ökad social integration leder till en ökad förståelse för olika gruppers livsvillkor och bidrar till starkare social sammanhållning.

Utifrån Florida (2006) så har samhället blivit allt mer influerat av den kreativa klassen som genererar ett ökat ekonomiskt värde genom deras kreativitet i staden. Dessa individer värdesätter en livsstil som domineras av mångdimensionella upplevelser och som stärker deras egna kreativa identitet. Det tas upp av både ledningen och medborgarna att kultur och kreativitet ska verka för ett levande stråk och anser att det är en förutsättning för att olika människor ska kunna mötas. Det talas om upplevelser, en vacker miljö, symboliska överbyggande broar och kultur genom låga trösklar. Enligt Mitchell (2003) blir det offentliga rummet en representation när människor använder det och är en plats där alla sorter av sociala grupper bör få tillgång till samhällets maktstrukturer men där det ofta begränsas och definieras av till exempel klass, kön och etnicitet. Vi ser därför att det bör arbetas vidare om vad kultur egentligen innebär eftersom det just nu är ganska abstrakt och att man involverar flera aktörer samt invånare i detta arbete för att det ska bli en gemensam plats för flera människor eftersom att samhället består av en kulturell mångfald. Detta belyses även från artikeln skriven av Kirschberg & Kagan (2013) som menar att det kreativa inslaget i utvecklingen av en socialt hållbar stad kan komma att bli ett ekonomiskt konkurrensverktyg istället för en inkludering av alla invånare.

Ett problem vi såg genom alla intervjuer med både projektledningen och de intervjuade medborgarna är att de inte kunde definiera social hållbarhet och detta kan ha påverkat hur de utformade workshopen och dialogerna för att komma fram till hur stråket kan utformas. Detta är något som de skulle kunna arbeta vidare med tillsammans med begreppet kultur.

Eftersom denna studie har varit tidsbegränsad har vi tyvärr inte kunnat fördjupa oss mer genom att intervjua flera invånare, där även de som inte varit med i planeringen av stråket hade kunnat ge ytterligare perspektiv på projektet. Detta är något som man kan undersöka i framtiden eftersom det är relevant för vidareutvecklingen av stråket. Den stora frågan är ifall det kommer bli något av Kulturstråk Nissan, kommer politikerna att kunna ta beslut om hur det ska bli och kommer det bidra till att sammanföra båda sidorna av Nissan vilket är syftet med projektet?

Referenslista:

Böcker

Ahrne, Göran. Svensson, Peter. (2011). *Handbok i kvalitativa metoder*. Liber AB. Malmö.

Andersson, Sten. (2014). *Om positivism och hermeneutik*. Studentlitteratur AB.

Bryman, Alan. (2011). *Samhällsvetenskapliga metoder*. Liber AB. Malmö.

Florida, Richard. (2006). *Den kreativa klassens framväxt*. Bokförlaget Daidalos AB. Stockholm.

Gilje, Nils & Grimen, Harald. (2007). *Samhällsvetenskapernas förutsättningar*. Göteborg. Bokförlaget Daidalos AB. Göteborg.

Jönhill, Jan Inge. (2012). *Inklusion och exklusion: En distinktion som gör skillnad i det mångkulturella samhället*. Liber AB. Stockholm.

Kvale, Steinar. Brinkmann, Svend. (2014). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Studentlitteratur AB. Lund.

Lindholm, Teresa. Oliveira e Costa, Sandra. Wiberg, Sofia. (2015). *Medborgardialog - demokrati eller dekoration? 12 röster om dialogens problem och potential i samhällsplaneringen*. ARKUS.

Lundin, Elin. (2008). *Konsten att hitta sin teori*. Sjöberg Katarina & David Wästerfors. Uppdrag forskning. Liber AB. Malmö.

Mitchell, Don. (2003). *The Right to the City: Social Justice and the Fight for Public Space*. Guilford Publications. New York.

Vetenskapliga artiklar

García, Marisol. Eizaguirre, Santiago. Pradel, Marc. 2015 "Social innovation and creativity in

cities: A socially inclusive governance approach in two peripheral spaces of Barcelona.” *City, Culture and Society*, vol. 6, no 4, pp. 93-100. doi: doi.org/10.1016/j.ccs.2015.07.001

Kirchberg, Volker. Kagan, Sacha. 2013. “The roles of artists in the emergence of creative sustainable cities: Theoretical clues and empirical illustrations”. *City, Culture and Society*, vol 4, no 3, pp. 137-150. doi: doi.org/10.1016/j.ccs.2013.04.001

Parker, Peter. Schmidt, Staffan. 2016. “Commons-based Governance in Public Space: User Participation and Inclusion”. *Nordic Journal of Architectural Research*, vol. 3, pp. 117-135. <https://muep.mah.se/bitstream/handle/2043/22198/857-3220-1-PB.pdf?sequence=2&isAllowed=y> (Hämtad 2017-03-06)

Wan, Azlina. Wan, Ismail. 2015 “Integrating the Community in Urban Design and Planning of Public Spaces: A Review in Malaysian Cities”. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, vol. 168, no 9, pp. 358-363. doi: doi.org/10.1016/j.sbspro.2014.10.241

Woodcraft, Saffron. 2012 “Sustainability and New Communities: Moving from Concept to practice in the UK”. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, vol 68, no 19, pp. 30-42. doi: doi.org/10.1016/j.sbspro.2012.12.204

Webbsidor

Andersson, Björn. 2013. *Social hållbarhet inom Riksbyggens projekt Positive Footprint Housing: En första rapport.*

http://www.johannebergsciencepark.com/sites/default/files/pfh_social_hallbarhet.pdf

(Hämtad 2017-03-17)

Benér, Theresa. 2008. Att gestalta med staden som scen. *SVD*. 11 juli.

<https://www.svd.se/att-gestalta-med-staden-som-scen> (Hämtad 2017-03-15)

Folkhälsomyndigheten. 2014. *Social hållbarhet*.

<https://www.folkhalsomyndigheten.se/motesplats-social-hallbarhet/social-hallbarhet/#Definitioner> (Hämtad 2017-05-02)

Forsberg Malmsten, Johanna. 2015. *Ett effektivt medborgardeltagande?*.

<http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordOid=5436233&fileOid=5469470> (Hämtad 2017-05-02)

Halmstad kommun Kulturförvaltningen. 2016. *Rapporten Kulturstråk Nissan*.

<https://www.halmstad.se/byggabomiljo/planerochmarkfragor/kulturstraknissan.19179.html>

(Hämtad 2017-02-06)

Halmstad kommun Kulturförvaltningen. 2016. *Bilaga 2 - Idéer och tankar från Harp Art Lab från Ljud vid Nissan*.

<https://www.halmstad.se/download/18.5e5edab51588449940d2fb34/1484222600238/Bilaga2-kulturstrak-Nissan-Ljud-vid-Nissan-Harp-art-lab.pdf> (Hämtad 2017-04-23)

Stenberg, Jenny. Abrahamsson, H. Benesch, H. Berg, M. Castell, P. Corkhill, E. Danielsson, S. Fridén, A. Heed Styffe, R. Jadelius, L. Larberg, V. Tahvilzadeh, N. 2013. *Framtiden är redan här – Hur invånare kan bli medskapare i stadens utveckling*. Majornas Grafiska AB, Göteborg. <http://www.mistraurbanfutures.org/sv/node/468> (Hämtad 2017-03-10)

Vetenskapsrådet. 2002. *Forskningsetiska principer inom humanistisk-samhällsvetenskaplig forskning*. <http://www.codex.vr.se/texts/HSFR.pdf> (Hämtad 2017-03-24)

Bilagor

Bilaga 1. Intervjuguide Projektledningen

Intervjuguide 1 Kulturstråk Nissan- Tjänstemän/kulturarbetare/workshopledare

Syftet med uppsatsen är att vi ur ett sociologiskt perspektiv vill studera på vilket vis projektet Kulturstråk Nissan, (som Kulturförvaltningen i Halmstad planerat), är inkluderande och hur det ska skapa social hållbarhet. Fokus i vår uppsats ligger på att studera vilka de är som varit med och deltagit i planering och utformning av det kommande Kulturstråk Nissan. Vi har en inriktning på medborgardeltagande men även tjänstemän/kulturarbetare/workshopledare.

Det är frivilligt att delta och materialet kommer hanteras konfidentiellt. Får vi spela in intervjun (bara vi som lyssnar på det)?

Tema 1 Bakgrund

Vad har du för yrkesroll?

Om utbildning, vad har du för någon?

Vad har varit din roll i projektet Kulturstråk Nissan?

Hur länge var du med i projektet?

Har du varit med från början av projektet?

Om du inte är med i projektet längre, varför?

Tema 2 - Planeringens tillvägagångssätt

Om du har varit med från början av projektet, hur gick Ni tillväga när ni startade projektet?

Hur blev du inbjuden att delta i projektets planering?

Vilken kunskap hade du om stadsplanering innan?

(Har ni inspirerats av andra städer som genomfört liknande projekt, i så fall hur?)

Fanns det ett bra samarbete mellan olika aktörer tycker du?

Hur såg du på samverkan mellan projektledarna/kommunen, medborgarna och konstnärer/kulturarbetare? (Hur pass fria/styrda har dessa deltagare varit i arbetet?)

Hur ofta träffades Ni och arbetade med projektet tillsammans?

Tema 3 Delaktighet/inklusion (makt)

Hur har du upplevt ditt deltagande och inflytande i projektet?

Hur har du upplevt invånarnas deltagande i projektet Kulturstråk Nissan? (styrkor & brister)

Har ni haft en konstruktiv dialog med grupper av invånare från olika områden i Halmstad?

(Om ja, på vilket sätt har de varit deltagande och vilka grupper har varit representerade?)

Är det viktigt att inkludera stadens invånare i stadsutvecklingen?

Hur föreställer du dig att Kulturstråk Nissan ska bidra till en mer inkluderande stad?

- Vad betyder inklusion, social sammanhållning och en socialt hållbar stad för dig?

- Vad anser du om att använda kultur/kreativitet som ett sätt att uppnå detta?

- Upplever du att det kommer vara ett stråk för en mångfald av människor?

Varför tror du att Halmstad har varit/är en uppdelad stad?

Tema 4 Framtid och vidareutveckling av projektet

Upplever du att rapporten Kulturstråk Nissan som är publicerad för allmänheten ger en rättvis bild av det förarbete ni gjort?

Hur tror du framtiden ser ut för Kulturstråk Nissan?

Hur vill du att Kulturstråk Nissan ska se ut i framtiden?

Kommer Kulturstråk Nissan att sätta Halmstad på kartan och öka stadens attraktivitet tror du?

Kommer du vara med i projektet något mera?

Är det något som du tycker vi har missat att ta med eller övriga synpunkter?

Bilaga 2. Intervjuguide Medborgare

Intervjuguide 2 Kulturstråk Nissan- Medborgare

Syftet med uppsatsen är att vi ur ett sociologiskt perspektiv vill studera på vilket vis projektet Kulturstråk Nissan, (som Kulturförvaltningen i Halmstad planerat), är inkluderande och hur det ska skapa social hållbarhet. Fokus i vår uppsats ligger på att studera vilka de är som varit med och deltagit i planering och utformning av det kommande Kulturstråk Nissan. Vi har en inriktning på medborgardeltagande men även tjänstemän/kulturarbetare/workshopledare.

Det är frivilligt att delta och materialet kommer hanteras konfidentiellt. Får vi spela in intervjun (bara vi som lyssnar på det)?

Tema 1 Bakgrund

Vad har du för yrkesroll?

Om utbildning, vad har du för någon?

När var du med och deltog i projektet av Kulturstråk Nissan?

Tema 2 - Planeringens tillvägagångssätt

Hur blev du inbjuden att delta i projektets planering?

Vilken kunskap hade du om stadsplanering innan?

(Har ni inspirerats av andra städer som genomfört liknande projekt, i så fall hur?)

Hur såg du på samverkan mellan projektledarna/kommunen, medborgarna, näringsliv och konstnärer/kulturarbetare?

Hur pass fria/styrda har Ni fått vara i projektet?

Tema 3 Delaktighet/inklusion (makt)

Hur har du upplevt ditt deltagande och inflytande i projektet?

Hur har du upplevt invånarnas engagemang/deltagande i projektet Kulturstråk Nissan?
(styrkor & brister)

Hur ser ni på att ha en konstruktiv dialog med grupper av invånare från olika områden i Halmstad?

Är det viktigt att inkludera stadens invånare i stadsutvecklingen?

Hur föreställer du dig att Kulturstråk Nissan ska bidra till en mer inkluderande stad?

- Vad betyder inklusion, social sammanhållning och en socialt hållbar stad för dig?

- Vad anser du om att använda kultur/kreativitet som ett sätt att uppnå detta?

- Upplever du att det kommer vara ett stråk för en mångfald av människor?

Varför tror du att Halmstad har varit/är en uppdelad stad?

(Hur upplever du att Kulturstråk Nissan kommer att locka till sig människor från stadens ytterområden såsom Andersberg, Vallås med mera?)

Tema 4 Framtid och vidareutveckling av projektet?

Har du läst rapporten Kulturstråk Nissan som är publicerad för allmänheten?, Hur ser du på den? (styrkor/brister)

Hur tror du framtiden kommer se ut för Kulturstråk Nissan?

Hur vill du att Kulturstråk Nissan ska se ut i framtiden?

(Upplever du att det även i framtiden finns behov av att inkludera stadens invånare i utvecklingen av Kulturstråk Nissan?)

Kommer Kulturstråk Nissan att sätta Halmstad på kartan och öka stadens attraktivitet tror du?

Kommer du eller vill du vara med i projektet något mera?

Bojana Zlojutro

Sabina Olsbacka



Besöksadress: Kristian IV:s väg 3
Postadress: Box 823, 301 18 Halmstad
Telefon: 035-16 71 00
E-mail: registrator@hh.se
www.hh.se