



Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds-
och växtproduktionsvetenskap

Stadsgatans utformning

- En undersökning av faktorerna som styr gatans utformning och om *shared space* i en framtida förtätad stad.

Zara Persson

Stadsgatans utformning

- En undersökning av faktorerna som styr gatans utformning och om shared space i en framtida förtätad stad.

The design of the city street

- An examination of the factors that underlie street design and of shared space in a future densified city.

Zara Persson

Handledare: Patrik Olsson, SLU, Institutionen för Landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Linn Osvalder, SLU, Institutionen för Landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 15 hp

Nivå och fördjupning: G2E

Kurstitel: Självständigt Arbete i Landskapsarkitektur

Kursansvarig inst.: Institutionen för Landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Kurskod: EX0845

Ämne: Landskapsarkitektur

Program: Landskapsarkitektprogrammet

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2020

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: Bilsamhället, stadsplanering, gatuutformning, hållbarhet, shared space, förtätning

Samtliga bilder är tagna av författaren i syfte att användas i denna uppsats.

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet
Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Sammandrag

I takt med att staden ska bli mer hållbar och urbaniseringen gör att staden förtätas kan nya prioriteringar behöva göras. Hållbara transportmedel så som gående, cykel och kollektivtrafik kan behöva större utrymme i en förtätad stad och bilens framkomlighet kan behöva begränsas. *Shared space* är en teori inom stadsplaneringen som handlar om att prioritera oskyddade trafikanter högre och även låta gatan bli en plats för vistelse. Denna teori har förekommit i liten skala runt om i världen sedan 1970-talet och är kanske idag mer aktuell än någonsin.

Faktorerna som påverkar utformningen av stadens gator är många och komplexa. Utformningen är ett resultat av vilka faktorer som har prioriterats högst. Prioriteringen hänger samman med rådande ideal, politiska strömningar och trender vilka förändras över tid. Trafikplaneringen är ett trögt system som tar tid att utveckla, men är samtidigt en stor investering som bör förvaltas till kommande generationer. Förändringar i trafiksystemet kan få stora effekter för människors vardagsliv genom att trafikflöden är avgörande för mänsklig rörelse.

På majoriteten av gatorna i staden idag har bilen och trafiksäkerheten varit de avgörande faktorerna som prioriterats. Utrymmet som tas upp av körbanor och parkeringsplatser för bilen är omfattande. Att så stor del av invånarnas gemensamma yta upptas av biltrafik kan ses som ett demokratiskt problem eftersom inte alla har tillgång till bil.

Abstract

As the city is to become more sustainable and the urbanization leads to a more densified cities, new priorities may need to be made. Sustainable means of transport such as pedestrian, bicycle and public transport may need more space in a denser city and the accessibility of the car may need to be limited. *Shared space* is a theory in urban planning that is prioritizing unprotected road users higher and also letting the street be a place for everyday activity. This theory has existed on a small scale around the world since the 1970s and is perhaps more relevant today than ever.

The factors that influence the design of the city's streets are many and complex. The design is a result of which factors have been given the highest priority. Priority is linked to prevailing ideals, political positions and trends that change over time. Traffic planning is a slow system that takes time to develop, it is also a great investment that should be managed for future generations. Changes in the traffic system may have major effects on people's everyday lives because traffic flows are crucial for human movement.

In the majority of the streets in the city today, car and road safety have been the deciding factors that have been prioritized. The space occupied by carriageways and car parking spaces is extensive. The effect that residents' common area is occupied by car traffic can be seen as a democratic problem since not everyone has access to a car.

Innehållsförteckning

1.	Inledning.....	1
1.1	Nulägesbeskrivning	1
1.2	Problemformulering.....	1
1.3	Syfte & Mål	2
1.4	Frågeställning	2
1.5	Avgränsning	2
1.6	Material & Metod.....	2
1.7	Begreppsförklaring.....	3
2.	Litteraturstudie.....	4
2.1	Gatan	4
2.2	Människan	5
2.3	Politiken.....	7
3.	Platsobservationer	14
3.1	Claesgatan	15
3.2	Rundelsgatan	18
3.3	Salongsgatan.....	20
4.	Avslutning	22
4.2	Diskussion.....	22
4.3	Slutsats	24
5.	Referenser	26
5.1	Tryckta källor	26
5.2	Otryckta källor	28

1. Inledning

1.1 Nulägesbeskrivning

Gaturummen i dagens Malmö är huvudsakligen planerade utifrån en traditionell dimensionering, det vill säga en gata där trottoarer är upphöjda i kanterna och biltrafiken och cykeltrafiken kör tillsammans i körfältet i mitten. Denna dimensionering har länge ansetts vara det säkraste sättet att planera trafik och är mest troligt en bra utformning för en gata som är hårt trafikerad (Holmberg & Hydén, 1996). Samtidigt finns det många gator i Malmö som nästan uteslutande används till att parkera bilar på och för att nå bostadshus. Dessa bostadsnära gator är ofta planerade på samma sätt som de större vägarna och har samma hastighetsbegränsningar. Det finns dock några undantag där gatumiljö har planerats för att ge större utrymme åt människor som färdas till fots eller på cykel och som även inbjuder till vistelse. Detta fenomen kallas *shared space* och är ett trafikplaneringsgrepp där olika trafikslag samexisterar på en gemensam yta och som syftar till att demokratisera gaturummet och samtidigt göra gatumiljön mer attraktiv. Genom att integrera olika trafikantgrupper på samma yta och samtidigt utforma gatan så att den bjuder in till vistelse hävdas det att gatans funktionalitet och sociala hållbarhet ökar, vilket hjälper till att skapa en stad där människor mår bra av att vistas (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman, 2008).

I dagens stadsplanering är hållbarhet en av de allra viktigaste trenderna som genomsyrar hela planeringsprocessen på alla nivåer, såväl lokalt som nationellt och internationellt. Detta märks inte minst genom att Malmö stad har en uttalad strategi att förtäta stadens bebyggelse som ett sätt att möta den fortsatta urbaniseringen, men samtidigt undvika att exploatera på värdefull jordbruksmark (Malmö stad, 2018). I praktiken innebär detta att tomma ytor i staden bebyggs för att fler människor ska kunna bo i staden, vilket i förlängningen medför ett ökat tryck på stadens offentliga platser - däribland gatorna. I detta avseende skulle *shared space* kunna vara en planeringsstrategi som effektiviserar markanvändningen i staden.

Sverige vill vara världsledande när det kommer till hållbarhet och utöver förtätningen arbetar man med detta på alla nivåer, man siktar exempelvis mot att vara det första helt fossilfria landet i världen och att bli ett förebildsland i hållbarhetsarbetet. Mål 11 i FN:s hållbarhetsmål Agenda 2030, som förklaras närmare under rubriken *Politiken*, syftar till att belysa vikten av hållbar stadsutveckling (Regeringskansliet, 2018). Trots detta är bilismen ständigt närvarande i dagens urbana liv och är ett av de största problemen som städer världen över tampas med. Utsläpp av avgaser, dålig luft och höga bullernivåer är resultat av den omfattande biltrafiken och Malmö stad har därför tagit fram strategier för att förbättra tillgängligheten för alternativa transportmedel till bilen så som cykel och kollektivtrafik.

1.2 Problemformulering

Ökad urbanisering kräver nya lösningar för att skapa långsiktigt hållbara städer. Det ligger i tiden att tala om förtätning som ett sätt att minska klimatpåverkan men vad händer med staden

när utrymme blir en bristvara? Gator är offentliga rum som idag tar stort utrymme i anspråk men dimensioneringen av gatan är sådan att den huvudsakliga ytan är till för bilen. Gaturummet är för de allra flesta det mest bostadsnära offentliga rummet och kanske det som i allra största grad påverkar vardagslivet. Gaturummet är trots detta relativt outnyttjat och odemokratiskt, ytfördelningen mellan olika trafikantgrupper i många fall är ojämlig. Finns det sätt att planera gaturummen så att det blir en plats för människan i staden?

1.3 Syfte & Mål

Målet med uppsatsen är att ta reda på varför gaturummen ser ut som de gör idag och hur de kan komma att se ut i framtiden. Jag vill reda ut vilka faktorer som påverkar gatans utformning och se hur dessa faktorer prioriterats historiskt. Jag vill undersöka gaturummens potential att bli viktiga offentliga rum i framtidens Malmö och hur gatans utformning och funktioner kan bidra till detta. Slutligen vill jag undersöka *shared space*-teorin för att se hur en sådan utformning påverkar olika faktorer. Syftet med detta är att ifrågasätta gängse ideal och planeringsstrategier för att komma fram till en framtida lösning som bättre bidrar till att skapa en levande stad där människor trivs och mår bra.

1.4 Frågeställning

Vilka faktorer påverkar gators utformning?

Kan *shared space* bidra till att skapa en mer säker, attraktiv och hållbar stad?

1.5 Avgränsning

I denna studie kommer jag framförallt att undersöka bostadsnära gator därför att det är dessa som mest påverkar människors vardagsliv. Gators utformning påverkar tillgängligheten för människor med funktionsvariationer men detta är en aspekt som jag inte närmare kommer att beröra.

Jag kommer inte beröra eldrivna fordon som exempelvis elsparkcyklar och elmopeder utan endast studera gående, cyklister och bilister.

Det historiska perspektivet sträcker sig endast tillbaka till andra världskrigets slut, detta på grund av att det var först då som privatbilismen fick sitt stora genomslag.

1.6 Material & Metod

Min metod har delvis inspirerats av examensarbetet *Gator för människor – undersökning och utformning av shared space* som är ett examensarbete skrivet av Malin Aldén och Hedvig Sacks på Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur i Uppsala. Jag har valt att fokusera min analys på platsobservationer av tre *shared space*-gator i Malmö i kombination med en litteraturstudie.

I Aldén och Sacks uppsats studerades fyra referensgator för att ge en bild av hur olika trafikantgrupper använder *shared space*-gator. Jag studerar tre befintliga *shared space*-gator i

Malmö för att nå samma resultat. Aldén och Sacks valde sina referensobjekt utifrån aspekten att de var existerande *shared space*-gator med olika utformning. Eftersom mitt fokus ligger på att undersöka bostadsnära gator har denna aspekt varit viktigt i mitt val av referensgator. Precis som Aldén och Sacks har jag valt två centralt belägna gator med stort folkflöde, detta på grund av att antalet *shared space*-gator i Malmö är begränsat, men endast en lugnare bostadsgata. En annan aspekt som låg till grund för valet av platser var att få med både en gata i ett helt nybyggt område och upprustade gator i anslutning till befintlig bebyggelse.

Platsobservationerna ska ligga till grund för att undersöka vilka utformningsstrategier som bidrar till att skapa ett levande och demokratiskt gaturum samt hur användningen av gaturummet ser ut. Vid platsobservationerna iaktas hur olika trafikanter använder gaturummet samt hur de interagerar med varandra. På plats görs en inventering av gaturummets beståndsdelar och utformning. Det utförs även en inventering av funktioner och verksamheter på gatan. Skisserna över gaturummet är inte precisa utan baserade på min upplevelse och mina intryck från att ha varit där.

Litteraturstudien syftar till att utgöra ett underlag för att stärka argumentationen för att gaturummet kan bli viktiga offentliga rum. Den är också ett sätt att försöka förstå varför gatorna ser ut som de gör och vilka historiska och funktionella aspekter som ligger till grund för utformningen av stadens gaturum. Studien delas upp i de tre delarna *Gatan, Människan och Politiken*. Uppdelningen ska verka för att tydliggöra de olika faktorerna som undersöks. Litteraturen som studerats berör framförallt trafikplanering, hållbarhetsstrategier och det sociala livet i staden. Myndighetsdokument har använts för att studera de råd och rekommendationer som regering, regioner och kommuner tagit fram som hjälp för trafikplaneringen och hållbarhetsarbetet.

1.7 Begreppsförklaring

<i>Agenda 2030</i>	17 globala mål för hållbar utveckling som syftar till att utrota fattigdom och hunger, förverkliga mänskliga rättigheter, uppnå jämställdhet och att säkerställa ett varaktigt skydd för planeten och dess naturresurser.
<i>Förtätning</i>	Att exploatering sker inom bebyggt område och inte tar nya landområden i anspråk.
<i>Gaturum</i>	Offentligt rum i staden avsett för rörelse och transporter.
<i>Heterogena grupper</i>	Att individer skiljer sig åt och det finns en mångfald inom gruppen.
<i>Hållbar utveckling</i>	Att utvecklingen tillfredsställer dagens behov såväl som kommande generationers behov ekologiskt, ekonomiskt och socialt.
<i>Mobility management</i>	Metod som syftar till att främja hållbara transporter genom att förändra resenärers attityder och beteende.
<i>Peak-car</i>	Teori som menar att bilanvändningen i världen har nått sin kulmen, dels genom att se till det totala antalet körda kilometer dels genom att se till det totala antalet bilar.

<i>SCAFT</i>	Trafikplaneringsmodell som syftade till att öka trafiksäkerheten bland annat genom trafikseparering.
<i>Shared space</i>	Ett stadsrum som är ett gemensamt utrymme för skyddade och oskyddade trafikanter och som inbjuder till vistelse och rörelse.
<i>Tillgänglighet</i>	Den lätthet med vilken medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå det utbud och de aktiviteter som de har behov av.
<i>Trafikseparering</i>	Trafikplaneringsstrategi där olika trafikantgrupper separeras för att öka säkerheten.

2. Litteraturstudie

2.1 Gatan

Människan har ända sedan romartiden byggt vägar i stor skala men det var först under andra delen av 1900-talet, med det modernistiska stadsbyggnadsidealet som dagens utbredda vägnät tog plats i staden (Falkeman, 2008). Dagens gatunät är uppbyggt med många olika typer av gator. I en stad kan man dela upp gatunätet i huvudnät och lokalnät. Huvudnätet är de gator som utgör infarter till staden, genomfartsgator som leder trafiken genom staden och huvudgator för trafik mellan olika grannskap. Lokalnätet är de gator inom grannskapet och omfattar uppsamlingsgator och lokalgator. Bostadsnära gator ingår oftast i lokalnätet. Uppdelningen ligger till grund för hur stort trafikflödet på de olika gatorna förväntas vara och detta påverkar dess utformning. Lokalgatorna är de gator med minst trafik och är främst till för att man ska nå målpunkter längs gatan (Holmberg & Hydén, 1996). Det finns olika typer av lokalgator som är dimensionerade på olika sätt och som har olika trafikregler. Som nämnts i inledningen är den vanligaste dimensioneringen av gator idag att upphöjda trottoarer finns i gatans kant medan körbanan finns i mitten. Det finns inga generella regler för hur lokalgator bör utformas, framkomligheten för bilar kan begränsas men det är viktigt att åtkomligheten till bostadshusen är god (Holmberg & Hydén, 1996).

Vägar och gator i staden är en förutsättning för nästan alla transporter och har till uppgift att göra staden tillgänglig för människor och skapar möjlighet för utveckling. Transporter har under historien varit viktiga ur flera samhälleliga aspekter så som makt, klass, världsbild och livsstil. Att människor har transporterat sig till fots, häst eller med sjöfart har varit avgörande för att språk och kultur har kunnat sprida sig och detta har bidragit till kunskapsutbyte i alla tider, så även idag (Falkeman, 2006). Spridningen av kunskap, kultur och språk har säkerligen varit avgörande för demokratiseringens spridning och på så sätt kan man se transporter och transportvägar som en viktig del av demokratin. Fortfarande idag är gatorna ett nätverk som är nödvändigt för att kunna förflytta sig i staden, vilket i förlängningen möjliggör möten mellan människor och därigenom utbyte av kunskap, kultur och idéer (Malmö stad, 2016).

2.2 Människan

2.2.1 Urbanisering

På 1950-talet var det första gången som en majoritet av Sveriges befolkning bodde i städerna. Detta blev en milstolpe i den utdragna urbaniseringsprocess som pågått sedan början av 1800-talet. 1880 nådde befolkningen på landsbygden sin kulmen och har sedan dess minskat. Under industrialismen var inflyttningen till städerna stor och fler och fler tog arbete i den stadsnära industrin (Ahlberger, 2001). Idag bor 85 procent av Sveriges befolkning i tätorter och invånarantalet i städerna ökar fortfarande, inte till följd av inflyttning från landsbygden utan på grund av ökande barnafödelse och inflyttning av människor från andra delar av världen (SCB, 2011).

När fler människor flyttar till staden ställer detta höga krav på stadsplaneringen. Att planera en stad som alla människor kan känna sig hemma i är svårt men viktigt och att planera för en mångfald av funktioner bidrar till detta. Genom att planera för en heterogenitet, alltså att människor är olika och har olika behov, är avgörande när det kommer till att skapa social hållbarhet när fler människor bor i staden (Loit, 2014).

Om man applicerar ovanstående argument på trafikplaneringen kan ökad mångfald av funktioner på gatan bidra till att fler människors behov tillfredsställs. Det kan dels handla om hur fördelningen av utrymme för olika trafikantgrupper ser ut men även vilken typ av vistelse som gatan erbjuder.

2.2.2 Demokrati

I plan- och bygglagen står att läsa att planläggningen ska syfta till att främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden. Dessa sociala aspekter har historiskt varit dåligt representerade i planeringen. Några orsaker till detta kan vara att markanvändningsplaneringen och förvaltningen under lång tid präglats av tekniska och naturvetenskapliga förhållningssätt som bättre passar in i ett rationellt och kvantitativt förhållningssätt och att män, som i stor utsträckning tenderar att grunda sina beslut i tekniska och ekonomiska ställningstagande, varit överrepresenterade som planerare. Erfarenhetsbakgrunden hos planeraren påverkar prioriteringen i planeringen och en större variation av erfarenheter hos planeraren skulle kunna tillföra nya dimensioner. Ett större fokus på omgivningens betydelse för vardagslivet och de sociala aspekterna av fysisk planering skulle kunna vara dimensioner som medför större jämlikhet till det offentliga rummet (Nyström & Tonell, 2012).

Jag tror på att planerarens erfarenheter påverkar vilka förslag som denne presenterar men i Sverige är det politiker som tar de avgörande besluten när det kommer till stadsplaneringsfrågor. Politiker sätter ramverket för de strategier och riktningar som ska prägla stadsutvecklingen och det är således politikernas erfarenheter som är avgörande för inriktningen och i slutändan är det demokratiska val som avgör.

Jämställdhet i samhällsplaneringen är ett nationellt mål som syftar till att tydliggöra kvinnor och mäns lika värde och möjlighet att forma samhället och sina egna liv. Länsstyrelsen Skåne har tagit fram en vägledning för jämställd fysisk planering som bland annat tar upp att kvinnor i större utsträckning än män reser till fots, på cykel eller med kollektivtrafik. Att män och kvinnor generellt har olika livs- och förflyttningmönster är en parameter som bör tas i beaktande vid planering av offentliga miljöer för att skapa rumsliga förutsättningar anpassade till båda könen (Andersson & Lhådö, 2017).

En annan viktig demokratifråga är tillgänglighet och att samhället ska vara tillgängligt för alla är ett annat nationellt mål som också är en grundläggande uppgift för trafiksystemet. Alla fördelar hos alla trafikslag bör tillvaratas så att de medverkar till stadsutvecklingen men tillgängligheten för gående, cyklister och kollektivtrafiksresenärer bör prioriteras (Trafikverket, 2015).

Den kanadensiska ideella organisationen *8 80 Cities* driver ståndpunkten att en stad som är bra för åttaåringar och åttioåringar är bra för alla och att gatorna i staden tillhör alla invånare oavsett kön, ålder och social klass och att det därför är ett demokratiskt problem att biltrafiken får så stort utrymme (Penalosa & O'Rourke, 2015).

2.2.3 Stadslivet

Som Penalosa och O'Rourke lyfter fram är stadens utformning avgörande för hur det sociala livet i det offentliga yttrar sig. Jan Gehl (2003) skriver i *Livet mellem husene* att utomhusaktiviteter i staden kan delas upp i tre kategorier: nödvändiga, valfria och sociala. Dessa ställer olika höga krav på den fysiska miljön. De nödvändiga aktiviteterna är sådana som vi gör oavsett hur utomhusmiljön ser ut, exempel på detta är att röra sig mellan hemmet och jobbet, skolan eller affären. Valfria aktiviteter är de som man gör om man har lust till dem och som det offentliga rummet möjliggör. Det kan exempelvis handla om att gå en promenad eller sitta ute i solen. Gehl menar att dessa aktiviteter ställer högre krav på utemiljön och de fysiska förhållandena på en plats måste vara relativt höga för att någon ska vilja slå sig ner. De sociala aktiviteterna innefattar alla de aktiviteter där människor interagerar med varandra, barn som leker med andra barn eller människor som hälsar på varandra på gatan. Helt enkelt aktiviteter där människor ser och hör varandra (Gehl, 2003). Detta sociala liv där människor ser och hör varandra är ett slags klimaxstadium för en plats. Att känna de människor som finns runt om sig skapar en känsla av att befinna sig i ett sammanhang och medför en känsla av omsorg för platsen. Ett socialt levande gatuliv förmedlar även en större trygghetskänsla (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman, 2008). Gehl (2003) menar vidare att de sociala aktiviteterna sker av sig själv där människor möts och dessa aktiviteter är indirekt kopplade till hur utformningen ser ut. På en plats med god utformning där valfria aktiviteter äger rum blir chansen att möta andra människor högre på grund av att fler människor väljer att vistas på platsen.

Gällande människors vistelse i utemiljön finns det mycket belägg för att bostadsgårdar är betydelsefulla för människor som bor i staden och att utformningen av dessa har stor påverkan på hur ofta och länge de boende vistas där. Kan den bostadsnära gatan bli en förlängning av bostadsgårdarna, där människor från olika hus kan mötas? En offentlig plats som tangerar den mer privata bostadsgården men som ger en mjuk övergång till stadens mer urbana delar? Enligt Eva Kristensson (2007), som forskat på bostadsgårdens historia, finns det fyra funktioner som är viktiga vid utformningen av en bostadsgård. Dessa är att bostadsgården ska innehålla ett uterum, en lekmiljö, vackra miljöer och mötesplatser (Kristensson, 2007). Möjligen skulle dessa fyra funktioner kunna inspirera till utformningen av en bostadsnära *shared space*-gata.

När det gäller närheten till och natur är just avståndet en avgörande faktor till användandet men även tillgängligheten är avgörande när det kommer till att röra sig mellan stadens parker och bostaden. Tillgängligheten innebär delvis att det ska finnas säkra och trygga vägar som leder till grönområdena (Boverket, 2019).

2.3 Politiken

2.3.1 Hållbarhet

Hållbarhet är en av de allra viktigaste trenderna i vårt moderna stadsbyggande. Grundläggande handlar det om att utvecklingen ska tillfredsställa dagens behov såväl som kommande generationers behov ekologiskt, ekonomiskt och socialt. Dessa tre aspekter är ibland motstridiga och kan även påverka varandra vilket medför att varje situation får avgöra vilken utveckling som är mest gynnsam. FN tar upp vikten av att skapa hållbara städer i sina klimatmål Agenda 2030. Mål 11 i de globala hållbarhetsmålen syftar till att världens städer ska vara inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara. I delmålen tas det upp olika parametrar som är viktiga ur hållbarhetssynpunkt och bland dessa finns exempelvis att tillgängliggöra hållbara transportsystem för alla, minska städernas klimatpåverkan och att urbaniseringen ska vara inkluderande och hållbar (Regeringskansliet, 2018).

I målen finns inga lösningar utan det är upp till varje land och stad att ta fram nationella, regionala och lokala hållbarhetsstrategier som ska visa vägen framåt. Malmö stads översiktsplan genomsyras av hållbarhetsmålen och de återfinns i stadens trafik- och mobilitetsplan som kommer att utgöra en viktig del av denna undersökning. Att planera städerna mer effektivt och prioritera andra transportmedel, exempelvis kollektivtrafik och cykel, högre än bilen är ett exempel som tas upp för att staden ska bli hållbar (Malmö stad, 2016).

Att andra transportmedel ska prioriteras högre betyder inte att bilanvändandet ska minska. I Malmö stads trafikstrategier finns ingenting som syftar på att Malmö stad genom aktiva insatser vill verka för att minska bilanvändningen i staden. Exempel på sådana insatser skulle kunna vara trängselavgifter eller höjda parkeringsavgifter. Att Malmö stad inte tar upp några sådana åtgärder kan bero på att biltrafiken fortfarande spelar en viktig roll för samhällsekonomin, och att man tror att en förändring måste ske succesivt. Ett första steg är att öka tillgängligheten för alternativa och hållbara transportmedel.

Det kan tyckas att många fenomen i vår samtid inte stämmer överens med hållbarhetsmålen. Bilismen är ständigt närvarande i det urbana livet och ett av de största problemen som städer världen över tampas med är utsläpp av avgaser, dålig luft och höga bullernivåer som ett resultat av den omfattande biltrafiken. Förtätningen och minskat bilanvändande bör ske parallellt för att staden ska bli hållbar. En metod som används både nationellt och internationellt är *shared space*. Genom att integrera olika trafikantgrupper på samma yta och samtidigt utforma gatan så att den bjuder in till vistelse hävdas det att gatans funktionalitet och betydelse för människors vardagsliv kan öka.

2.3.2 Förtätning

I Malmö stads översiktsplan (2018) står att läsa ”En övergripande prioritering är att Malmö främst ska växa inåt, innanför Yttre Ringvägen. Staden kan därmed få en rumslig organisation som främjar möten mellan människor, som bidrar till att minska Malmös miljöbelastning och

”som ökar attraktiviteten”. Den täta staden är ett ideal på frammarsch och hoppet från planerare och politiker är att det ska lösa många av de svåra hållbarhetsproblem som städer runt om i Sverige och världen står inför.

Problemen som kan lösas genom förtätning är många, dels handlar det om att fler människor vill bo i staden och fler bostäder behövs. Istället för att exploatera i stadens utkanter och låta staden växa till ytan, som var brukligt under 1960-talet, anses det mer hållbart att förtäta staden och låta den växa inåt. Att städer expanderar medför också att bilberoendet ökar, ju längre sträckor människor måste transportera sig för att ta sig till olika funktioner i staden desto sämre. En annan aspekt är att förtätning kan leda till att den sociala hållbarheten i staden ökar genom att det blir lättare att ta sig mellan olika aktiviteter och sannolikheten att möta andra människor blir större. Det sista argumentet för förtätning är att det kan användas för att bättre länka samman olika stadsdelar i



Bild 1. Exempel på en gata i ett förtättningsprojekt i Malmö.

staden och på så sätt skapa mindre segregation (Boverket, 2016). Idéerna om förtätning kan vara en motreaktion mot funktionalismens och modernismens funktionsseparerade stadsbyggnadsideal. Under efterkrigstiden växte många svenska städer till ytan i och med att helt nya stadsdelar byggdes upp från grunden i städernas utkanter. De nya stadsdelarna planerades utifrån deras funktioner och städerna delades upp i olika zoner vilket skulle bidra till att skapa ett rationellt och funktionellt liv för de som flyttade dit. De nya stadsdelarna med nya funktionella bostäder var ett medel för den starka socialdemokratin att förverkliga sitt folkhemsbygge. Tanken var att detta sätt att planera och bygga bostäder skulle minska klassklyftorna i samhället och bidra till demokratisering. Tillgång till bra bostäder ansågs vara grundläggande i skapandet av den klasslösa staden (Ahlberger, 2001).

2.3.3 Trafikplanering

Under miljonprogramsåren och tiden efter det var det en skrift utgiven 1968 av planverket, idag boverket, tillsammans med vägverket som var vägledande och rådgivande i utformningen av vägar i Sverige. Denna skrift kallades *SCAFT* efter den arbetsgrupp på Chalmers som hade utarbetat den och var tillämpbar för exploateringar av nya områden, vilket förekom i omfattande skala under denna period. Dess riktlinjer syftade nästan uteslutande till att skapa så säkra trafiksituationer som möjligt och hade, till skillnad från *shared space*-teorin, inte människans upplevelse utan säkerhet i första rummet (Holmberg & Hydén, 1996). *SCAFT* blev en del i strategin för att möta den ökande bilismen i samhället som tog fart efter andra världskriget och bilen blev då en symbol för frihet och demokratisering (Falkeman, 2006). Mellan åren 1945 och 1995 ökade antalet bilar i Sverige från 50 000 till 3,6 miljoner. Samtidigt fick det modernistiska stadsbyggnadsidealet fäste vilket tillsammans med möjligheten att transportera sig längre medförde att industri och bostäder kunde ligga längre ifrån varandra och städerna kunde växa sig större till ytan (Holmberg & Hydén, 1996). Städerna delades upp i olika zoner utifrån funktion och tanken var att denna nya stadsutformning skulle leda till ökad demokrati,

funktionalitet och rationalitet (Ahlberger, 2001). Nybyggnationer av bostäder förlades framförallt i stadens utkanter men man rev även hela kvarter i många stadskärnor för att ge plats åt exempelvis varuhus, vägar och parkeringsplatser. Att ha gott om parkeringsplatser och vägar i centrum ansågs viktigt för att ge möjlighet för människor att transporteras bekvämt från bostaden till centrum (Ahlberger, 2001). Synen på bilismen under modernismen var att den skulle bidra till ökad välfärd och människor skulle bli friare i valet av bostad och arbete (Holmberg & Hyden, 1996). I Gunnar Falkemans bok *Politik, mobilitet och miljö* (2006) diskuteras detta som en del av bilens självförverkligande mekanismer. Att privatbilismen möjliggör längre resor medför att stadsplaneringen inte är lika geografiskt begränsad. Detta ger i sin tur upphov till utglesning av många städer. Ytterligare ett mer modernt exempel var den ökning av stormarknader som under 2000-talets början förlades i städernas utkanter och förutsatte att människor kunde transportera sig dit med bil. Att kunna transportera sig till dessa blev sedan en anledning för många att införskaffa bil. Det blir alltså svårt att se vad som är orsak och verkan. Detta tillsammans med andra effekter av bilen medförde sedan att stadskärnorna urholkades och behovet av att ta sig utifrån staden blev större.

Malmö stad (2018) har idag som mål att förtäta staden vilket är motsatsen till det som Falkeman (2006) nämner i sin bok. En möjlig slutsats att drar av detta är att utvecklingen i så fall blir det motsatta. Om staden förtätas borde bilberoendet minska och om fler väljer att avstå från att ha bil, blir efterfrågan på en välfungerande innerstad högre. I detta resonemang skulle bilens självförverkligande mekanismer istället bli självförstörande.

En annan självförverkligande mekanism som Falkeman (2006) tar upp är beroende av bostadsförsörjningen. Om man har tillgång till bil blir möjligheten att bosätta sig utanför staden större och vid bostadsbrist är det många som tvingas till att bo långt ifrån sitt arbete eller långt ifrån stadskärnan, vilket medför ett ökat bilberoende som i sin tur är ett incitament till att nya bostadsområden kan förläggas utanför staden. Minskad tillgänglighet för bilen i staden skulle då möjligen leda till ökad polarisering mellan de som bor i staden och de som bor utanför. Om inte goda alternativ erbjuds i form av kollektivtrafik skulle den minskade tillgängligheten för biltrafik kunna leda till att allt färre människor som bor utanför staden har möjlighet att ta anställning i staden eller åka dit för att ta del av stadslivet.

Bilberoendet är för många människor idag stort och tillgången till bilen är ofta en förutsättning för att få vardagslivet att gå ihop (Falkeman, 2006). Det var precis så man resonerade under 1960-talet men istället för att se på det negativt, som vi gör idag, sågs det under modernismen som en möjlighet för människor att få ett bra liv med tillgång till goda bostäder och bra funktioner. Bilen är och har historiskt varit viktig för människors vardagsliv och även om miljonprogrammet har blivit hårt kritiserat finns det mycket som varit till godo.

Under början av 2000-talet ökade antalet bilar i Sverige fortfarande och infrastrukturen som krävdes för att rymma all trafik och parkerade bilar var dominerande inslag i stadsbilden. Detta medförde att det blev en stor skillnad mellan de som hade och inte hade bil. Ju mer staden anpassas efter bilen desto mer begränsat rörelseutrymme får de som inte har bil (Berglund, Sjöström & Åström, 2004).

De senaste åren har man i många västerländska länder sett en avmattad ökning av det privata bilanvändandet och då främst i urbana miljöer. Detta fenomen kallas ibland *peak-car* och mäts på två sätt, dels genom att se till det totala antalet körda kilometer dels genom att se till det totala antalet bilar. Orsakerna som tros ligga bakom den avmattade ökningen är såväl ekonomiska, kulturella som sociala, bilen som statusmarkör är inte längre lika självklar.

Hushållens ekonomiska förutsättningar och bensinpriser är ekonomiska variabler som påverkar bilanvändandet. Detta tillsammans med ökad kollektivtrafik och förtättningsprojekt i städerna kan vara troliga orsaker till minskat användande av bilen i många västerländska städer (Trafikanalys, 2015).

I en avhandling av Anne Bastian (2015) vid KTH i Stockholm undersöks fenomenet *peak-car* ur en svensk kontext. Bastian menar där att den viktigaste faktorn för om bilanvändandet ökar eller minskar handlar om ekonomin och att förändringar i bilanvändande kan härledas till skiftningar i bensinpriser samt BNP (Bastian, 2015).

För att få en långsiktig minskning av bilanvändandet måste alltså goda alternativ ges så som kollektivtrafik och säkra cykelvägar samt att arbetet med attitydförändringar angående bilen eftersträvas. I Malmö stads planstrategi (2018) står att läsa att man kan se ett minskat bilnehav och trafikmängd i stora delar av staden. I strategin framhåller Malmö stad vikten av att satsa på att minska trafikens påverkan på miljön och att det ses som en viktig uppgift att skapa ett jämställt och jämlikt trafiksystem. Det framhålls att stadens gator är betydelsefulla för den vardagliga rörelsen i staden, såväl för de som rör sig till fot, på cykel och i bilen. Därför vill man skapa attraktiva och hälsosamma gaturum som bidrar till ett levande stadsliv och att föra samman stadens invånare. Resultatet av en resvaneundersökning som utfördes av Malmö stad under hösten 2013, där 2500 malmöbor fick svara på frågor om vad de önskade för trafikmiljö, visar att 80 procent av Malmös invånare önskar en mer restriktiv biltrafik och parkeringstillgång i innerstaden och att nästan hälften av de tillfrågade ville se en mer långtgående förändring där fotgängare, cyklister och kollektivtrafik prioriteras högre (Malmö stad, 2016). För att nå detta mål lyfter man fram att konventionella dimensioneringar mellan olika trafikantgrupper bör ifrågasättas så att gatan kan rymma fler funktioner (Malmö stad, 2018). Nya riktlinjer för trafikplanering har tagits fram och idag är skriften TRAST, trafik för en attraktiv stad, som är framtagen av Boverket, Banverket, Vägverket och Sveriges kommuner och landsting vägledande. Denna skrift lyfter fram värdet av att skapa gaturum som är inkluderande och attraktiva. Förtätningen medför att stadens offentliga yta behöver planeras mer effektivt och i detta hänseende är det relevant att se till hur stor yta olika transportmedel tar i anspråk. Gång-, cykel- och kollektivtrafik är alla mer yteffektiva än bilen både gällande rörelseytor och parkeringsytor (Malmö stad, 2016).

2.3.4 Shared space

Begreppet *shared space* är ett förhållningssätt där olika trafikslag samexisterar på en gemensam yta. Grundtanken handlar om att kombinera olika trafikslag och funktioner på en offentlig plats istället för att separera dem som ett sätt att förbättra och skapa mer liv i den offentliga miljön utan att behöva förbjuda biltrafik (Ruiz-Apilánez, Karimi, García-Camacha & Martín, 2017). *Shared space* kan ses som en radikal teori som erbjuder en alternativ syn på vad en gata kan och bör vara. Gators utformning har historiskt bestämts av ingenjörer som har haft säkerheten och trafikflödet i fokus. Att gå ifrån detta och istället prata om gatan som ett viktigt offentligt rum som i första hand bör vara socialt kan ses som kontroversiellt. Men av *shared space*-förespråkare kommer säkerheten som ett resultat av att gatan blir mer social. Istället för att se *shared space*-teorin endast som ett nytt sätt att utforma gator, kan man se det som ett helt nytt sätt att tänka på offentliga platser (Peters, 2017).

Att öka det sociala livet i det offentliga rummet är ett primärt mål och tron på att den fysiska planeringen har stor inverkan på det detta är essentiell, biltrafik skapar inte mer liv utan det är de långsamma trafikanterna som bör prioriteras. Ett annat viktigt mål är att effektivisera markanvändandet i staden så att fler funktioner ryms inom en och samma yta, detta för att staden ska kunna förtätas utan att invånarna går miste om viktiga gröna och sociala mötesplatser i staden.

Gestaltningen av en multifunktionell yta ska i första hand vara sådan att det underlättar det sociala livet. De oskyddade trafikanterna, gående och cyklister, prioriteras framför bilister och de ska sätta ramen för alla trafikanters tempo. I teorin ska detta medföra ett större liv till gaturummet och blir ett sätt att skapa en mer levande stad och ge tillbaka lite av gaturummet till människorna. Samspelet mellan olika trafikgrupper ska bestämma reglerna i den aktuella situationen (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman, 2008). Det finns stor osäkerhet i forskningen över *shared space*-gators inverkan på det offentliga livet. Att olika länder har olika lösningar och olika begrepp för *shared space*-gator gör det svårt att jämföra. *Shared space*-begreppet är tämligen nytt men förekomsten av multifunktionella gator är gammal, detta medför svårigheter att avgränsa sig till vilka typer av situationer som omfattas av *shared space*-begreppet (Ruiz-Apilánez et al., 2017).

Trots osäkerheten påstås det att *shared space* ska medföra social aktivitet på en plats, men olika platser tenderar att få olika typer av sociala aktiviteter. En bostadsnära gata som görs om till en *shared space*-gata skulle framförallt medföra sociala aktiviteter från de som bor på gatan, där är det framförallt vardagliga aktiviteter som kommer att ske. Exempel på detta kan vara att barn leker på gatan medan föräldrarna sitter ner och håller koll eller att en boende tar med sitt morgonkaffe ut och läser tidningen (Peters, 2017). I så fall bör utformningen av gatan vara sådan att det uppmuntrar till vistelse. Sittplatser, lekutrustning och skyddande växtlighet skulle kunna utgöra element som skulle skapa lämplig rumslighet och möblering.

I artikeln *Shared space streets: design, user perception and performance* (2017) undersöks faktorer som påverkar fotgängares upplevelser av olika *shared space*-gator i London. Där menar författarna att inrapporterade olycksfall från *shared space*-gator runt om i världen har varit låg och att strategin att låta olika trafikslag interagera och samsas har bidragit till att minska olycksstatistiken. Artikeln lyfter samtidigt fram att den huvudsakliga kritiken som riktas mot *shared space*-gator är att fotgängare tenderar att uppleva otrygghet och osäkerhet över hur de ska röra sig på gatan och därmed undviker gatan helt och hållet, vilket kan vara en anledning till de minskade olyckstalen (Ruiz-Apilánez et al., 2017)

Att bedöma en gatans säkerhet enbart på hur höga olyckstalen är ger inte en nyanserad bild. Det är lätt att få fram siffror och statistik på hur många människor som skadas och dödas av olycksfall i trafiken, men hur många som far illa till följd av höga bullernivåer eller luftföroreningar är svårare att mäta. En del av syftet till att anlägga en *shared space*-gata är att hastigheten sänks, vilket medför minskade bullernivåer. Att färre skulle köra på gatan skulle i förlängningen medföra både reducerat buller och luftföroreningar.

En annan aspekt som tas i beaktande i artikeln *Shared space streets: design, user perception and performance* (2017) är huruvida brukarnas vana av att vistas på en *shared space*-gata avgör hur trygga de känner sig där. Osäkerheten är en faktor som krävs för att *shared space*-konceptet ska fungera. Att trafikanter blir uppmärksamma och iakttar varandra för att tillsammans i stunden komma överens om hur en situation ska lösas. Ytterligare en viktig aspekt som tas upp i rapporten handlar om det faktum att mycket av den forskning som gjorts på ämnet handlar om

att utvärdera ett redan utfört projekt och inte att undersöka själva processen att skapa ett *shared space*. Textförfattarna menar att det inte längre är intressant att diskutera huruvida *shared space*-gator i sig är säkra eller bra sätt att utforma gator på. Utan att man måste gå in på detaljnivå och undersöka utformningen i varje enskild del för att få reda på vilka element eller lösningar som fungerar (Ruiz-Apilánez et al., 2017).

2.3.5 Shared space i praktiken

Shared space är ett nytt begrepp men företeelsen att olika trafikslag samsas om en yta är gammal, ofta har det säkert uppstått spontant och inte varit något som det planerats för. Olika begrepp används i olika länder för att beskriva gator där fotgängaren har företräde (Trafikverket, 2011).

I forskningen återkommer man ofta till *woonerf*-gatorna i Nederländerna som på 1970-talet blev det första exemplet på planerade *shared space*-gator. *Woonerf* betyder ungefär *beboelig gata* och den nya typen av utformning skulle anläggas på just bostadsnära gator som inte var genomfartsleder. Utformningen av dessa skulle medföra sänkta hastigheter, ökad säkerhet och vackrare gaturum och biltrafiken skulle ske på gångtrafikanternas villkor. Gatornas utformning skulle lösa de problem som uppstått till följd av den ökade bilismen och dess negativa konsekvenser så som ökade bullernivåer och ökad trängsel. Den första gatan som benämndes som en *shared space*-gata anlades 1985 i Oudehaske i Holland och trafikplaneraren som planerade gatan anses vara en av begreppets skapare. Här spelade en smalare bilväg, bredare trottoarer och ny markbeläggning stor roll för att ge fotgängare och cyklister större utrymme. När man ser gatan idag skulle man inte tänka att det var en *shared space*-gata på grund av den traditionella uppdelningen, men den kan ses som ett första steg i utvecklingen mot ett mer demokratiskt gaturum. Sedan år 1985 har många exempel på *shared space*-gator utformats i Nederländerna och landet är pionjärer på området. I Christiansfeld i Danmark valde man att möta de ökade olycksfallen i trafiken med att ta bort vägmärken, varningsmarkeringar i marken och trafiksignaler och istället anlägga en enhetlig markbeläggning i form av kullersten och sätta upp lampor för att skapa en centrumkänsla. Detta medförde ökad uppmärksamhet och samspel mellan fotgängare, cyklister och bilister och olyckstalen sjönk. Det finns fler exempel på detta i andra länder så som Norges *gatetun* som är en motsvarighet till Sveriges gårdsgator (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman, 2008).

I Sverige finns det några olika gatutyper som kan ses som *shared space*-gator. Den övergripande likheten är att de generella trafikreglerna gäller, men att fotgängare får röra sig fritt över hela gatan. De generella trafikreglerna innefattar bland annat att trafikanten ska iaktta den omsorg och varsamhet som krävs för att undvika trafikolyckor, och visa särskild hänsyn till barn, äldre, skolpatruller och personer som uppvisar funktionshinder eller sjukdom som hindrar dem i trafiken. Denna regel gäller för alla trafikanter på gatan, även cyklister innefattas. De generella trafikreglerna reglerar även var på körbanan olika fordon ska framföras och var man ska gå om man går på vägen, att hastigheten ska anpassas till situationen och väjningsplikten i olika trafiksituationer. Utan att gå in djupare i lagstiftningen kan man säga att de generella trafikreglerna gäller på alla gator i Sverige om inte dessa regleras bort med lokala trafikregler. Gångfartsområden är inspirerade av de nederländska *woonerf*-gatorna och där sker all trafik på de gåendes villkor. Denna typ av gata är vanligt förekommande i tätorters centrala delar. För att en väg ska få bli ett gångfartsområde krävs det att gatan är utformad på ett sätt så

att det tydligt framgår att gående nyttjar hela gatan samt att motortrafik ska hålla gångfartshastighet (Trafikverket, 2011).

Ett känt exempel på *shared space* i Sverige är Skvallertorget i Norrköping som år 2000 byggdes om från en traditionell signalreglerad korsning till ett torg där olika trafikanter befinner sig på lika villkor och som inbjuder till vistelse. Ombyggnationen kom till stånd på grund av att torget skulle få fler gående, till följd av att universitetet i Norrköping skulle etableras i direkt anslutning till torget. Målet med ombyggnationen var att skapa en säkrare passage för fotgängare, minska buller och luftföroreningar och att förbättra utformningen av gatan så att förutsättningar för möten mellan människor skulle stärkas. De viktigaste åtgärderna för ökad säkerhet är de hastighetsdämpande åtgärderna. För att öka säkerheten på torget och få bilar att sänka hastigheten, höjdes torgytan upp så att in- och utfarten till torget blev farthinder. Hela torgytan fick en enhetlig markbeläggning och inga markeringar eller skyltar förekommer inom området. Förutom ombyggnationen gjordes även omfördelning av biltrafiken till andra gator så att det inte längre var möjligt att därifrån nå centrum via bil. Sedan ombyggnationen har inga allvarliga olyckor rapporterats och antalet olyckor över lag har minskat kraftigt. I *Shared space: trafikrum för alla* (2008) intervjuas brukare av gatan och i dessa framkom att den upplevda tryggheten hos fotgängare då hade minskat. Det största problemet med torget är att personer med funktionshinder, framförallt synskadade, i intervju har uppgett att torget upplevs som rörigt och att torget är för grått och flyter samman. Alternativa övergångar med mer traditionell utformning finns i nära anslutning till torget (Wallberg, Stjärnkvisst & Ahlman, 2008). Intervjuerna skedde åtta år efter gatans anläggande och som nämnts ovan kan vana påverka upplevelsen. Av den anledningen hade nya intervjuer behövt genomföras för att få fram tillförlitliga resultat.

2015 vann konstnären och landskapsarkitekten Monika Gora en tävling om att få designa Stallgatan i Ursvik utanför Stockholm. Resultatet blev en gångfartsgata och kallas idag för park-i-gata eller pocketpark. Stallgatan i Ursvik är en bostadsnära gata med begränsad trafik och bilarna ska färdas på de gåendes villkor. Det som gör gatan till en pocketpark är att stora öar av metall är utplacerade längs gatan och i dessa är träd och växter planterade och en mängd ljusskulpturer lyser upp gatan. Målet med gestaltningen var att skapa en gata där människor kan uppehålla sig och där finns gott om sittplatser. I grunden var omgestaltningen av gatan ett konstnärligt projekt, men i det färdiga konstverket är det idag svårt att avgöra var konsten upphör och övrig gestaltning och funktioner tar vid (Wetterberg, 2015).

I Växjö har man sedan en tid tillbaka satsat på att utöka antalet gångfartsgator i staden och en gata som sticker ut är Klostergatan som beskrivs som en lekfull gata. Gatan ligger i centrum och var från början utformad som en traditionell gågata. Gatan är utrustad med en 80 meter lång lekskulptur i trä som ska locka barn och människor i alla åldrar att stanna till (Drougge, Kling & Westermark, 2016).

3. Platsobservationer

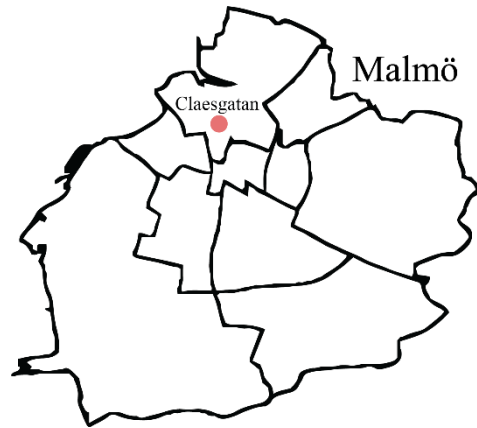
Nedan följer resultatet av observationer av utformning, rörelse och vistelse på Claesgatan, Rundelsgatan och Salongsgatan.

Det första steget i observationen var att göra en inventering av utformning, funktioner och möblering som kan vara viktiga faktorer till hur gatan används och upplevs. En snabb planskiss över gatans olika element gjordes på plats för att utgöra ett underlag till observationen. Denna skiss användes sedan som underlag för figurerna som är bifogade under varje rubrik, detta för att underlätta läsbarheten. Efter genomförd rumsbeskrivning genomfördes observationer av rörelsen på platsen. Först observerades hur många gående som befann sig i rummet under en 10 minuters period och om de rörde sig till någon målpunkt på gatan eller bara passerade. Därefter observerades cyklisters rörelse på gatan, även denna trafikantgrupp iaktogs under en 10 minuters period. Slutligen observerades bilisternas rörelse över gatan under en 10 minuters period. Utöver att titta på trafikslagen separat undersöktes även interaktionen mellan trafikanterna och särskilt utmärkande situationer antecknades. Vistelsen observerades även den under en 10-minuters period i ett försök att beskriva vad människor uppehåller sig med på platsen.

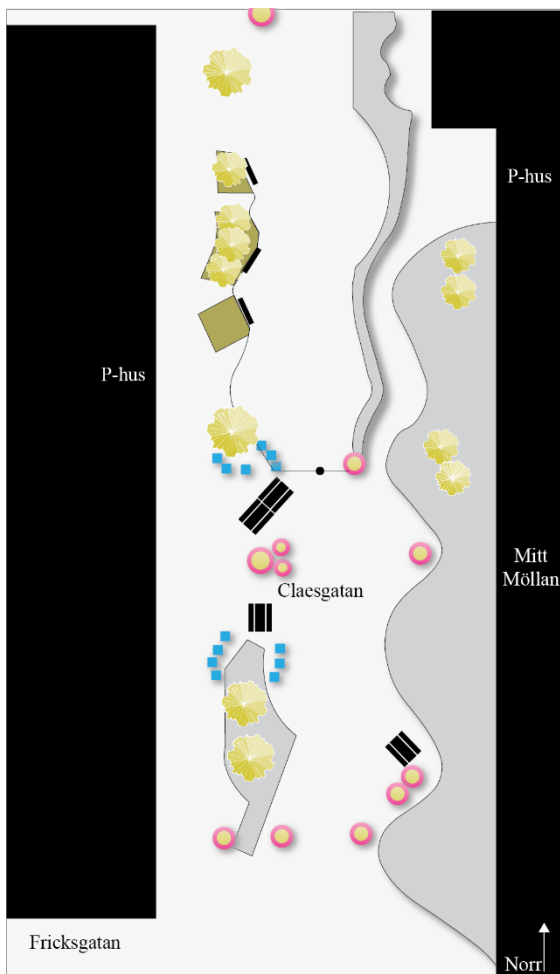
För varje gata presenteras först vilken typ av gata det är och vilken regleringsform gatan har i lagtext. Därefter presenteras när observationen ägde rum samt vilka väderförhållanden som rådde följt av en geografisk beskrivning av gatans placering i Malmö.

3.1 Claesgatan

Gatutyp: Stadsgata
Regleringsform: Gångfartsområde, återvändsgata.
Observation: Lunchtid fredag 2020-04-24.
Väder: Soligt ca 15 grader.
Rörelsemönster observerades en gång per trafikslag (gående, cykel och bil). Observationen pågick under 10 minuter per trafikslag mellan klockan 12:00-13:00. Vistelsen observerades under 10 minuter kl. 12:30-12:40



Figur 1. Claesgatans läge i Malmö.



Figur 2. Claesgatans utformning med träd, rabatter, planteringsurnor, bänkar, bord, och betongklossar.



Bild 2. Claesgatan är en sommargata och genomfarten är avstängd mellan april-oktober.



Bild 3. Planteringsurnor och pollare är utplacerade för att hindra genomfart av biltrafik.



Bild 4. Biltrafiken är tillåten på delar av gatan.

Vanligtvis är Claesgatan i Malmö ett gångfartsområde med genomfart men eftersom den är en av Malmö somrargator har halva gatan, genom utplacering av temporära planteringskärl och mer stationära pollare, stängts av från biltrafik från april till oktober. Trots att genomfarten är avstängd valde jag att observera hur trafiken fungerade på platsen eftersom det finns infart till två parkeringsgarage från gatan som används frekvent. I byggnaderna som tangerar gatan ligger entrén till handelscentrumet *Mitt Möllan* med många lunchrestauranger. Här finns även bostäder, livsmedelsbutiker och andra blandade funktioner. Två restauranger som inte hade öppet har uteservering på gatan. Bostadshuset är fyra våningar och handelscentrumet är 1 våning. Gatan är välmöblerad med både temporära planteringsurnor och långsiktiga planteringar. Bord med bänkar är utplacerade på den del av gatan som är avstängd från biltrafik. Det finns många sittplatser på gatan, både primära sittplatser i form av bänkar och sekundära sittplatser i form av murar och betongklossar. Markbeläggningen är enhetligt i tegel med inslag av smågatsten. Längs handelscentrumets fasad finns en upphöjning med flera trappor från gatan. Utformningen tillsammans med utplacerade odlingsurnor gör att sikten är skyddad och biltrafik måste köra sicksack för att ta sig fram. De största skillnaderna mellan denna gata och en traditionellt dimensionerad gata är att markbeläggningen tillsammans med trappans form gör att utformningen känns mer organisk. Det finns därtill mer möbler på gatan vilket får den att kännas mer som ett torg än en gata. Växtligheten är inte särskilt imponerande och växterna i planteringsurnor och rabatter mår inte särskilt bra och ger inga direkta gröna värden till platsen.

3.1.1 Analys av rörelse

Trots att gatan har en enhetlig utformning och markbeläggning är gatans ytterkanter, där de traditionella trottoarerna ligger, skyddade. Längs bostadshuset kan man gå bakom planteringsytorna och längs handelscentrumet går man på en upphöjd platta. Det kan alltså kännas tryggare att röra sig där på grund av att det inte förekommer någon bil- eller cykeltrafik. Lite fler än hälften av de gående rörde sig längs gatans kanter medan lite färre än hälften rörde sig mitt i gatan. Att människor rör sig längs gatans kant kan bero på att det känns tryggast men kan också bero på att personerna hade sin målpunkt i någon av funktionerna och att gå längs kanten är den närmaste vägen. Den huvudsakliga upplevelsen av gatan är att människor rör sig relativt obehindrat till fots. På den delen där biltrafik är tillåten sker den i gångtrafikanternas tempo och med stor uppmärksamhet från bilisterna. Däremot kommer cyklisterna i hög fart och de cyklisterna som passerar igenom platsen gör detta i mitten av gatan. När jag observerade trafiken skedde inga interaktioner mellan fotgängare och cyklisterna men i teorin skulle jag kunna se att sådana kan hända. Det är möjligt att anta att cyklisterna inte på samma sätt som bilisterna känner att de behöver anpassa sig efter gångtrafikanternas rörelse.

Bilarna som kör på gatan gör detta antingen för att vända eller för att köra in till parkeringsgaraget. Vid flera tillfällen stod människor i grupp och pratade framför garageinfarten och bilen som skulle köra in där fick vänta på att gruppen långsamt flyttade på sig. Biltrafiken är begränsad vilket kan vara en förutsättning för att människor till fots känner sig fria i att röra sig över hela ytan.

3.1.2 Analys av vistelse

Tiden för observationen inföll samtidigt som många kom till handelscentrumet för att handla lunch. Det var under denna tid ett tiotal personer som satt vid de utplacerade borden och åt sin

lunch tillsammans. Borden och bänkarna är placerade i solen vilket jag tror påverkade människors vilja att slå sig ned. Det var även befolkat av människor på de flesta bänkarna på gatan, där fanns både människor som satt för sig själva i solen och de som satt tillsammans och pratade. Jag observerade 12 personer som stod två och två och pratade längre än fem minuter. Slutsatsen jag drar av detta är att platsen är en form av mötesplats, åtminstone lunchtid när många människor rör sig i området.

3.1.3 Övergripande analys av platsen

Intrycken från platsen är att den är fylld av liv och rörelse under lunchtid. Den temporära möbleringen bidrar till platsen och sittplatserna är välutnyttjade. Då gatan sammanbinder Södervärn, som är en kollektivtrafiksnod, med Möllevångstorget, är den hårt trafikerad av gående och cyklister, vilket medför ett gott underlag till att skapa ett levande gaturum. Det är tydligt att det är biltrafikanterna som känner sig mest osäkra när de rör sig över gatan och att de anpassar såväl hastighet som uppmärksamhet på de gående. Det största problemet som jag ser är hur cyklister använder platsen. Många cyklar snabbt och får parera mellan bilar och gående. Bättre planerad och mer växtlighet på platsen skulle kunna bidra till en mer attraktiv gata, men det är viktigt att inte växter placeras så att de skuggar gatan för mycket eftersom solen verkar dra människor till sig.

3.2 Rundellsgatan

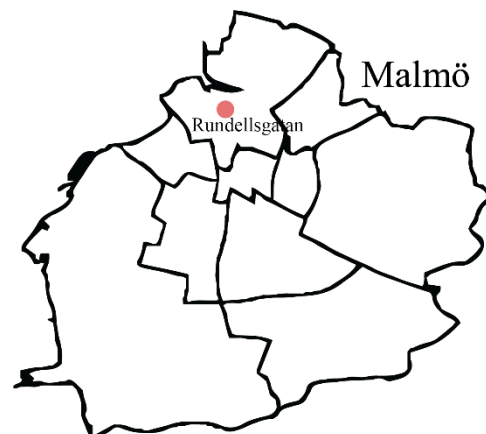
Gatutyp: Stadsgata

Regleringsform: Gågata.

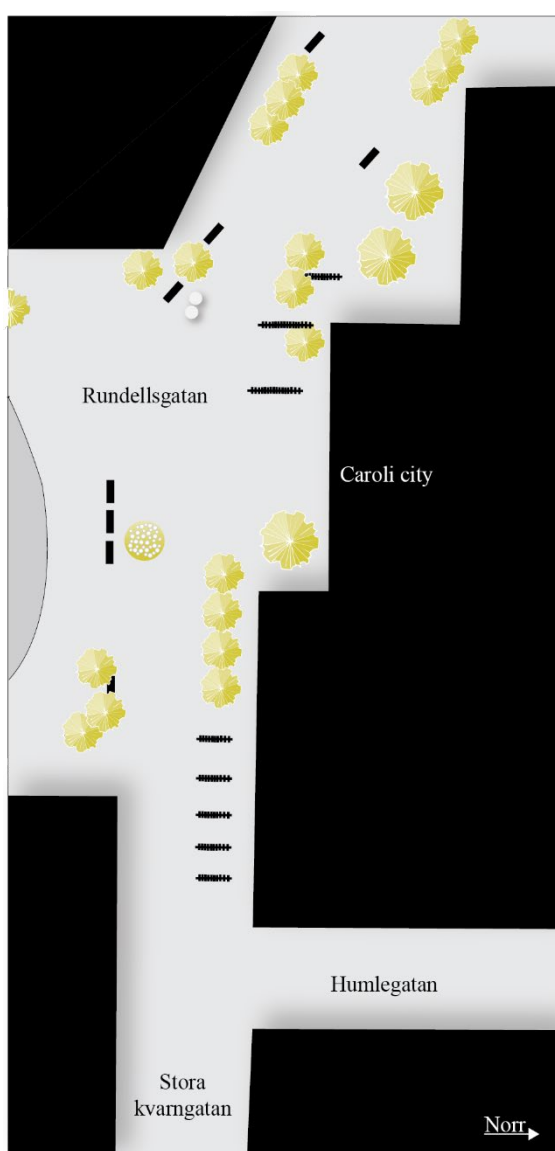
Observation: Lunchtid onsdag 2020-05-13.

Väder: Soligt ca 11 grader.

Rörelsemönster observerades en gång per trafikslag (gående, cykel och bil). Observationen pågick under 10 minuter per trafikslag mellan klockan 11:00-12:00. Vistelsen observerades under 10 minuter kl. 11:20-11:30



Figur 4. Rundellsgatans läge i Malmö.



Figur 5. Rundellsgatans utformning med bänkar, växtlighet och cykelställ.



Bild 5. På platsen finns olika typer av sittplatser och ett konstverk.



Bild 6. Biltrafik är tillåten på gatan men endast för genomfart eller med tillstånd för varutransporter.



Bild 7. Valet av nyplanterade träd på platsen tillsammans med bevarade gamla träd bidrar till attraktiviteten.

Rundelsgatan är en gata som ligger intill handelscentrumet *Caroli City* i Malmö. Gatan har ett mycket centralt läge och är en viktig passage till och från tågstationen. På handelscentrumet finns flertalet lunchrestauranger och livsmedelsbutiker. Gatan har blivit uppmärksammas för sin speciella växtlighet som framförallt utmärks av hur träden är placerade och att man lyckats bevara gamla och stora träd när man byggde om gatan. Markbeläggningen är väldigt varierad med olika stora granitplattor, smågatsten och det finns ledstråk som leder till handelscentrumets entré. I mitten av gatan finns ett konstverk med lampor i olika höjder och detta omges av bänkar. Det finns även sittplatser längs kanten av de upphöjda planteringarna, i vilka gamla och stora plataner står. Sekundära sittplatser i form av betongklumpar står utplacerade. Det finns många cykelställ som är välanvända. Eftersom det är en gågata får bilar endast passera men med särskilda tillstånd får varutransporter stanna och lasta av. Det finns inga markerade platser att stanna bilen på. Trädens placering hindrar sikten i västlig riktning. Eftersom gatan är en gågata är det inte primärt biltrafiken som påverkar rörelsen på platsen utan det är avsaknaden av uppdelning mellan gående och cyklister.

3.2.1 Analys av rörelse

Det kör inte särskilt många bilar på platsen. Under observationen kom det tre bilar körandes. Två av dessa var varuleveranser som parkerade på olika ställen på den öppna ytan i mitten. De körde sakta och iakttog både gående och cyklister. En bilist körde in och verkade tro att det var förbjudet att köra på gatan varpå den vände om och körde ut igen. Det mest intressanta att observera var samspelet mellan cyklister och gående. Det finns ingen del av gatan som är vigd åt cyklisterna och jag uppfattade en osäkerhet från många var de skulle cykla. En del cyklister färdades mycket snabbt och fick köra sicksack mellan de gående. Ett stort antal av de som kom med cykel hade handelscentrumet som sin målpunkt men nästan lika många passerade igenom platsen. Det var många gående som rörde sig över ytan och mer är dubbelt så många gick till handelscentrumet som passerade igenom. De gående tog hela ytan i anspråk och eftersom många vägar leder dit, kom människor från flera olika håll.

3.2.2 Analys av vistelse

De som vistades på platsen satt på bänkarna och njöt av solen. Flertalet satt tillsammans två och två. Jag observerade ett spontant möte mellan en förbipasserande med hund och en kvinna som satt på en bänk. Ytan är, till skillnad från Claesgatan, inte utformad för att människor ska vilja uppehålla sig där för länge, utan det är framförallt rörelsen som är central.

3.2.3 Övergripande analys av platsen

Jag upplevde platsen som väldigt välbesökt för att ta sig till och från handelscentrumet. Det var inte så många som vistades på platsen men några satt på bänkarna som fanns placerade i solen. Platsen sammanbinder viktiga cykelstråk till och från centralstationen men det är otydligt var på gatan man ska cykla.

3.3 Salongsgatan

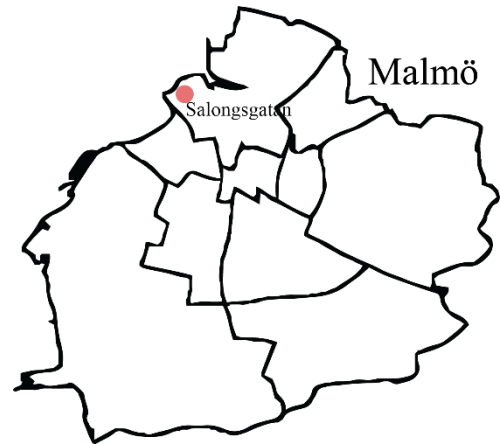
Gatutyp: Stadsgata

Regleringsform: Räddningsväg

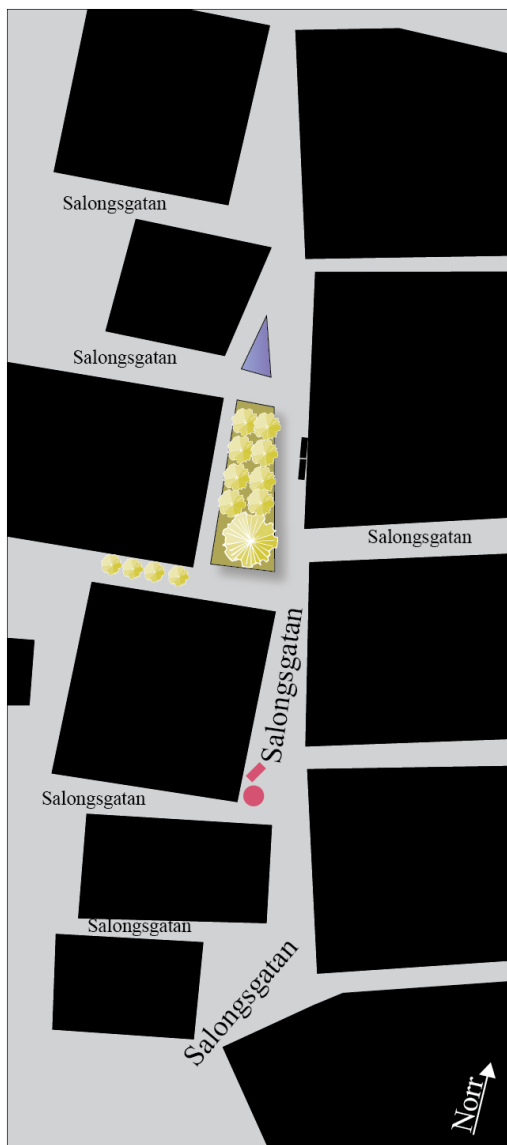
Observation: Lunchtid onsdag 2020-05-13.

Väder: Soligt ca 11 grader.

Rörelsemönster observerades en gång per trafikslag (gående, cykel och bil). Observationen pågick under 10 minuter per trafikslag mellan klockan 11:00-12:00. Vistelsen observerades under 10 minuter kl. 11:20-11:30



Figur 6. Salongsgatans placering i Malmö.



Figur 7. Salongsgatans utformning som visar på husens placering, växtligheten, dammen och lekutrustning.



Bild 8. Basketkorg och bandymål som kan förflyttas så att de kan användas av barnen som bor på gatan.



Bild 9. Den upphöja pocket-parken ligger intill gatan.



Bild 10. Dammen är en viktig del av gestaltningen och husen har ingång direkt ut mot gatan.

Salongsgatan är en bostadsgata i Västra Hamnen i Malmö. Det är en gata med olika bostadstyper i form av tre- och fyrvåningshus med lägenheter och radhus i olika utföranden. Det är stor variation i utformningen av bostadshusen. De flesta husen är placerade med entréer ut mot gatan och har fönster i nivå med gatan, men det finns även hus vars bostadsgård ligger intill gatan. Skyltarna visar att gatan är en räddningsväg, vilket innebär att gatan är anpassad så att räddningstjänstens fordon ska kunna ta sig fram och gatan får inte blockeras. Markbeläggning är enhetlig i gult betongtegel och det finns inga uppdelningar av var man ska gå, cykla eller köra bil. Gatan saknar parkeringsplatser, vilket gör den öppen och tillgänglig. Invid gatan finns en upphöjd gräsmatta med träd och buskar och längs gatan finns bänkar utplacerade. Mitt emot denna finns en triangelformad damm med vattenväxter.

Observationen genomfördes lunchtid en vardag, vilket medförde att det inte var särskilt många människor i rörelse då de flesta arbetar eller är i skolan. Jag observerade att det fanns en basketkorg och bandymål på gatan vilket tyder på att det förekommer lek och idrott under andra tidpunkter.

3.3.1 Analys av rörelse

Under tiden för observationen passerade 6 personer förbi varav ungefär hälften passerade igenom platsen och hälften gick in i något av bostadshusen. Det var ingen som cyklade eller körde bil på gatan under tiden för observationen.

3.3.2 Analys av vistelse

Under tiden för observationen förekom ingen vistelse men jag kunde se spår av lek på platsen. I pocket-parken finns bord och bänkar som bjuder in till vistelse och längs gatan finns flera bänkar utplacerade.

3.3.3 Övergripande analys av platsen

Utformningen av gatan är mycket intressant och husens placering bidrar till att gaturummet känns som flera olika rum. Att pocket-parken är upphöjd och att det finns många träd och annan växtlighet där gör att den känns skyddad från gatan. Det är den enda platsen på gatan som skänker skugga. Att detta är en bostadsnära gata som inte ligger så centralt, märks på att det inte passerar så många människor.

4. Avslutning

4.2 Diskussion

4.2.1 Resultat

Undersökningen visar att trafikplaneringen är komplex och tar lång tid att utveckla. Arbetet med att få fram välfungerande trafiksituationer handlar i mångt och mycket om prioriteringar mellan olika intressen. Trafiksystemet som vi ser idag är ett resultat av lång tids omarbetning och omprioritering som påverkats av vilka ideal, politiska inriktningar och tekniska förutsättningar som varit rådande. Stadens trafik är grundläggande för att människan ska kunna leva ett fungerande liv och att bilen idag har så stort utrymme är resultatet av att den under lång tid varit högt prioriterad. Som nämns i litteraturstudien har bilens självförverkligande mekanismer bidragit till att människan under historien haft ett stort behov av den (Falkeman, 2016). Under efterkrigstiden var bilen prioriterad och synen på privatbilismen som det primära transportmedlet för stadens invånare var positiv. Om vi ser på detta idag, när vi prioriterar hållbarhet och miljöfrågor, är det i många fall resultatet av modernismens stadsbygge som vi vill förändra. Därför är det viktigt att trafiksystemets omformning får ta tid. De åsikter som vi har idag och de prioriteringar som vi gör kan över tid bli omoderna och visa sig ha andra effekter än de vi vill uppnå. I slutändan handlar trafikplaneringen om att tillgodose mänskliga behov, både på lång och kort sikt (Malmö stad, 2016). Därmed speglar dagens trafikplanering de behov som vi prioriterar just nu.

När jag läser om hållbarhet inser jag att även detta handlar om prioritering. Att det skulle vara mer hållbart att omgestalta massvis av gator i staden för att ge ökat utrymme för oskyddade trafikanter blir svårt att argumentera för ur ett ekonomiskt och ekologiskt perspektiv medan det skulle vara mer förenligt med den sociala hållbarheten. Utifrån det ekologiska perspektivet är det framförallt materialen som används vid anläggandet av gator som är problemet, eftersom exempelvis asfalt kräver stora energiresurser vid framställning. Därtill är trafiksystemet idag summan av lång tids investeringar som ska förvaltas på bästa sätt för att ge goda förutsättningar till kommande generationer. De goda förutsättningarna handlar i korta drag om att utveckla trafiksystemet så att det fungerar även när stadens befolkning ökar och att tillgängligheten för alla människor bibehålls och ständigt förbättras.

När det gäller säkerhet är troligtvis det allra bästa sättet för att minska olyckor att separera trafiken. Framförallt när det gäller gator med höga hastigheter, men om vi väljer att prioritera yteffektiva lösningar kan detta bli svårt. I vissa situationer där många människor rör sig till fots kan integrerade lösningar ha viktiga fördelar för att låta fotgängare ta plats och samtidigt behålla tillgängligheten.

När jag valde att skriva uppsatsen om *shared space* gjorde jag det dels av nyfikenhet men också på grund av att jag trodde att det skulle vara lösningen på trafikproblemen i Malmö och att det per automatik skulle bidra till positiva effekter för cyklister och gående i stadens. När jag vid platsobservationerna insåg att det finns problem med att gående och cyklister delar på samma yta blev jag mer ifrågasättande. Om jag tänker mig att fler människor i en framtida förtätad stad transporterar sig med cykel skulle detta kunna innebära stora risker om inte dessa trafikanter har ett eget utrymme. För att det ska fungera måste systemet utvecklas under lång tid så att det hinner ske en kulturförändring som bidrar till att sätta upp regler för hur samspelet ska fungera. Under platsobservationerna insåg jag även att *shared space* idag gör störst nytta där flest människor rör sig till fots och utformningen har en given plats i en situation där människor som går behöver stort utrymme. Att anlägga en *shared space*-gata på en plats där väldigt få människor rör sig måste bidra till något annat för att vara ekonomiskt försvarbart. Exempel på detta kan vara en plats där många barn rör sig och där bilister därför behöver ha ökad uppmärksamhet. Om man jämför Salongsgatan i Västra hamnen med något av miljonprogrammets trafikseparerade bostadsområden skulle jag ändå säga att miljonprogrammet har större fördelar när det gäller utrymme i utemiljö för barn och säkerheten i förhållande till bilen.



Bild 11. Skylt som uppmanar cyklister i Malmö att ta hänsyn till gående.

Men när man tittar på *shared space* plats i den förtätade staden, där utrymmet är en bristvara har det sina poänger. Det blir ett ställningstagande som vår generation måste göra och det verkar som att politikerna har bestämt sig. Förtätningen är det primära och staden måste anpassa sig efter det. Då blir det svårt att liksom miljonprogrammen bygga stora sammanhängande bostadsgårdar där barn kan leka. Jag tror inte att samma värden kan uppnås på en liten yta. Utrymmet har ett värde i sig. Men inom de ramar som hållbarhetsarbetet satt upp måste det lösas och hållbara transporter utvecklas och ges plats på stadens gator. Den största positiva effekten av *shared space* kanske inte uppnås genom att olika trafikslag blandas, utan av att människor kan vistas på gatan och att utformningen har en trafiklugnande effekt. Om bilismen minskar kan ytan omfördelas på ett mer jämlikt sätt.

I Aldén och Sacks (2017) undersökning diskuterar de att tydligheten i gatans formspråk är viktig därför att gatan upplevs som tryggare om människor vet vem som får röra sig var. De föreslår även att bilen kanske behöver ha kvar en tydlig zon där den får röra sig men att cyklister och fotgängare kan röra sig mer fritt. I min undersökning drar jag en annan slutsats som menar att interaktionen mellan biltrafikanter och gående inte är det stora problemet på en *shared space*-gata, utan snarare cyklister i förhållande till bilen och de som går. Min upplevelse från platsobservationerna var att bilister i större utsträckning än cyklister anpassade sin uppmärksamhet och hastighet efter gatans förutsättningar. Om cykeltrafiken i framtiden förväntas öka tror jag att den trafiken behöver bättre planerade cykelvägar i Malmö.

4.2.2 Metod

Att jag valde att kombinera min litteraturstudie med platsobservationer tror jag har gett en större förståelse för hur *shared space* fungerar i praktiken. Litteraturen och forskningen på området är fortfarande inte särskilt omfattande och mycket av den tillgängliga informationen var utgiven av myndigheter. Eftersom fenomenet inte testats i särskilt stor skala eller under så lång tid är det utifrån litteraturen svårt att dra slutsatser som är beprövade. För att få ett än mer tillförlitligt resultat skulle det vara intressant att observera fler gator som är mer utpräglade *shared space*-gator och som funnits under en längre tid och kombinera observationer med intervjuer med olika trafikantgrupper som använder gatan. För att få en bättre bild hur platserna används hade återkommande besök och observationer bidragit till tillförlitligheten.

4.2.3 Vidare forskning

En av de mest intressanta aspekterna som framkom under undersökningen var hur Malmös gator kan bli grönare. De gator som jag studerat i litteraturstudien och de som observerades var alla i huvudsak hårdgjorda. Att forska vidare på hur växtligheten kan placeras på gatorna så att de bidrar till ekosystemtjänster i staden skulle kunna bidra till att gatorna används än mer effektivt.

En annan aspekt att studera vidare är hur nya transportmedel så som eldrivna sparkcyklar ska interagera på stadens gator. Idag finns det en osäkerhet på hur dessa fordon kan komma att påverka stadens övriga trafikanter och forskningen på området är knapphändig.

Den sista delen som behöver undersökas närmare är hur olika funktionsvariationer påverkas av gatans utformning. Som jag konstaterat är gatan en viktig plats för människors vardagsliv och ett viktigt mål är tillgängligheten. För att inte vissa grupper i samhället ska stängas ute från det offentliga behöver denna fråga utredas vidare.

4.3 Slutsats

Gators utformning påverkas av ett flertal faktorer, de jag identifierat genom denna undersökning är:

- Demokrati
- Ekonomi
- Gatans syfte & placering
- Byggnaders placering
- Hållbarhet
- Ideal
- Jämlikhet
- Människans behov
- Mänsklig aktivitet
- Planerarens erfarenheter
- Politiska ställningstagande

- Prioriteringar
- Tid
- Tillgänglighet
- Trafiksäkerhet
- Trender
- Urbanisering
- Utrymme
- Vistelse
- Hastighet

Utifrån dessa faktorer drar jag slutsatsen att en *shared space*-gata framförallt bidrar till att skapa en gata som är anpassad för gåendes behov och behoven hos människor som vistas på gatan. När det gäller säkerhetsaspekten finns det motstridiga argument om hur säker en *shared space*-gata verkligen är (Ruiz-Apilánez et al., 2017). Vad jag kan konstatera är att sänkt hastighet bidrar till ökad säkerhet och är den faktor som är viktigast. När det gäller utformningen och gatans attraktivitet så tillåter *shared space*-formatet större variation i gaturummet vilket kan tillåta mer intressant design. Att det inte finns parkeringsplatser på gatan bidrar i hög grad till attraktiviteten.

5. Referenser

5.1 Tryckta källor

Ahlberger, C. (2001). *Den svenska staden : vinnare & förlorare* . 1. uppl. Stockholm: Riksantikvarieämbetets förl.

Aldén, M. & Sack, H. (2017). *Gator för människor : undersökning och utformning av shared space* . Uppsala: SLU.

Andersson, J. & Lhådö, S. (2017). *Vägledning för jämställd fysisk planering* . Malmö: Länsstyrelsen Skåne.

Bastian, A. (2015). *Peak Car in Sweden?*. Stockholm: KTH. Tillgänglig på: <http://kth.diva-portal.org/smash/get/diva2:800126/FULLTEXT01.pdf>

Berglund, K., Sjöström, J. & Åström, B. (2004). *Hela staden : från mellanrum till stadsrum* . Stockholm: Svensk byggtjänst.

Boverket (2016). *Rätt tätt – en idéskrift om förtätning*. Karlskrona: Boverket. Tillgänglig på: <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2016/ratt-tatt-en-ideskraft-om-fortatning-av-stader-orter.pdf> [Hämtad 2020-04-08]

Drougge, Å., Kling, A. & Westermark, K. (2016). *Landskap nu! : samtida svensk landskapsarkitektur : contemporary Swedish landscape architecture* . Stockholm: Sveriges arkitekter.

Falkemark, G. (2006). *Politik, mobilitet och miljö : om den historiska framväxten av ett ohållbart transportsystem* . Möklinta: Gidlund.

Gehl, J. (2003). *Livet mellem husene : udeaktiviteter og udemiljøer* . 5. udg. København: Arkitektens forlag.

Holmberg, B. & Hydén, C. (1996). *Trafiken i samhället : grunder för planering och utformning*. Lund: Studentlitteratur.

Loit, J. (2014). *En stad i världsklass – hur och för vem? en studie om Stockholms sociala stadsplanering* . Uppsala: Kulturgeografiska institutionen.

Malmö stad (2016). *Trafik- och mobilitetsplan*. Malmö: Malmö stad. Tillgänglig på: https://malmo.se/download/18.16ac037b154961d0287b3d8/1491303428445/MALM_TROM_P_210x297mm_SE.pdf

Malmö stad (2018). *Översiktsplan för Malmö*. Malmö: Malmö stad. Tillgänglig på: https://malmo.se/download/18.270ce2fa16316b5786c18924/1528181608562/%C3%96VERSIKTSPPLAN+F%C3%96R+MALM%C3%96_antagen_31maj2018_lowres.pdf [Hämtad 2020-04-08]

Nyström, J. & Tonell, L. (2012). *Planeringens grunder : en översikt*. 3., [utök. och uppdaterade] uppl. Lund: Studentlitteratur.

Penalosa, G. & O'Rourke, A. (2015) *The 8 80 city – stad med plats för alla*. Tidskriften STAD No 11. Tillgänglig på : <https://www.movium.slu.se/tidskriften-stad?article=8-80-city-stad-med-plats-alla&page=8&texttyp=Tidskriften-Stat>

Peters, S. (2017). The domestication of planning ideas – the case of Shared Space. *FormAkademisk - Forskningstidsskrift för Design Og Designdidaktikk*, 10(3). Tillgänglig på: <https://doi.org/10.7577/formakademisk.1675>

Regeringskansliet (2018). *Handlingsplan Agenda 2030 : 2018-2020*. Stockholm: Regeringskansliet. Tillgänglig på: <https://www.regeringen.se/49e20a/contentassets/60a67ba0ec8a4f27b04cc4098fa6f9fa/handlingsplan-agenda-2030.pdf> [Hämtad 2020-04-20]

Ruiz - Apilánez, B., Karimi, K., García - Camacha, I. & Martín, R. (2017). *Shared space streets: design, user perception and performance*. URBAN DESIGN International,. Tillgänglig på: http://discovery.ucl.ac.uk/1541184/1/Karimi_Ruiz-Apilanez%20et%20al.%202017%20Shared%20Space%20Streets%20UDI%20Repository1.pdf

Trafikanalys (2015). *Peak car i sikte? Statistik och analys över Sveriges personbilsflotta och dess användning*. Stockholm: Trafikanalys. Tillgänglig på: https://www.trafa.se/globalassets/pm/2011-2015/2015/pm-2015_14-peak-car-i-sikte-statistik-och-analys-over-sveriges-personbilsflotta-och-dess-anvandning.pdf

Trafikverket (2011). *Attraktivt stadsrum för alla – Shared Space*. Borlänge: Trafikverket. Tillgänglig på: https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11524/RelatedFiles/2010_122_attraktiva_stadsrum_for_alla_shared_space.pdf [Hämtad 2020-04-07]

Trafikverket (2015). *Trafik för en attraktiv stad – handbok*. Tillgänglig på: https://www.trafikverket.se/contentassets/347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f/trast3_handbok_ny.pdf

Wallberg, S., Stjärnkvist, A. & Ahlman, L. (2008). *Shared space : trafikrum för alla*. Stockholm: Sveriges kommuner och landsting.

5.2 Otryckta källor

SCB (2011). *Fortsatt stor ökning av befolkning i tätorter* . Tillgänglig på: <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/miljo/markanvandning/tatorter/pong/statistiknyhet/tatorter-2010-arealer-befolkning-korrigerad-2011-06-20/> [Hämtad 2020-04-28]

Wettergård, A. (2015) *Pocket park nominerad till arkitekturpris*. Stockholm: Sundbyberg direkt. Tillgänglig på: <https://www.stockholmdirekt.se/nyheter/pocket-park-nominerad-till-arkitekturpris/dbbojn!Et5kmMPfMLDEnrkJJHXb0A/>