



Att möjliggöra möten

– En studie av gatans sociala kvaliteter

Making meetings possible – the social qualities of the street

Moa Rosin

Självständigt arbete • 15 hp
Sveriges lantbruksuniversitet, SLU
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Landskapsarkitekturprogrammet
Alnarp 2022

Att möjliggöra möten – en studie av gatans sociala kvaliteter

Making meetings possible – the social qualities of the street

Moa Rosin

Handledare: Karl Lövré, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Examinator: Matilda Alfengård, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 15 hp
Nivå och fördjupning: G2E
Kurstitel: Självständigt arbete i landskapsarkitektur
Kurskod: EX0845
Program/utbildning: Landskapsarkitekturprogrammet
Kursansvarig inst.: Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Utgivningsort: Alnarp
Utgivningsår: 2022

Nyckelord: gatan, social interaktion, social potential, möten, offentliga platser, sociala platser

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Publicering och arkivering

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver godkänna publiceringen. Om du kryssar i **JA**, så kommer fulltexten (pdf-filen) och metadata bli synliga och sökbara på internet. Om du kryssar i **NEJ**, kommer endast metadata och sammanfattning bli synliga och sökbara. Fulltexten kommer dock i samband med att dokumentet laddas upp arkiveras digitalt.

Om ni är fler än en person som skrivit arbetet så gäller krysset för alla författare, ni behöver alltså vara överens. Läs om SLU:s publiceringsavtal här: <https://www.slu.se/site/bibliotek/publicera-och-analysera/registrera-och-publicera/avtal-for-publicering/>.

JA, jag/vi ger härmed min/vår tillåtelse till att föreliggande arbete publiceras enligt SLU:s avtal om överlåtelse av rätt att publicera verk.

NEJ, jag/vi ger inte min/vår tillåtelse att publicera fulltexten av föreliggande arbete. Arbetet laddas dock upp för arkivering och metadata och sammanfattning blir synliga och sökbara.

Sammanfattning

Denna uppsats undersöker hur gatan utformas med avseende på sociala kvaliteter inom dagens stadsplanering. Frågeställningen besvaras med hjälp av en kvalitativ ansats bestående av litteraturstudier och fallstudier. Fallstudierna byggs upp av dokumentstudier som innefattar planprogrammen för två områden i Malmö. Planprogrammen är Amiralsgatan och station Persborg (PP6051) samt Norra Sorgenfri (PP6020). Planprogrammen analyseras med en kvalitativ innehållsanalys vars syfte är att klargöra hur Malmö stad resonerar kring gatans sociala potential och roll i staden. Litteraturstudiens syfte är att sammanfatta kunskapsläget kring gatan som en social plats i staden och består av ett antal kategorier som anses främja gatans sociala kvaliteter. Resultatet från de två innehållsanalyserna jämförs med varandra och sätts mot det teoretiska ramverket för att klargöra strukturer i empirin. Detta synliggör hur gatan utformas med avseende på sociala kvaliteter inom dagens stadsplanering med fokus på Malmö stad.

Resultatet synliggör ett antal planeringsförfaranden som kan kopplas till gatans utformning med avseende på sociala kvaliteter inom dagens stadsplanering. Inom ramen för detta lyfts den fotgängarvänliga staden, behovet av blandade funktioner, vikten av bottenvåningarnas utformning, känslan av trygghet samt ett stråk- och nätverksperspektiv fram som betydande aspekter för gatans sociala kvaliteter och potential. Uppsatsen belyser vikten av att betrakta gatan ur ett brett perspektiv som innefattar både gatan som ett enskilt vistelserum och som ett nätverk som kopplar samman staden.

Nyckelord: gatan, social interaktion, social potential, möten, offentliga platser, sociala platser

Abstract

This bachelor thesis explores how the street can be planned to generate social qualities within modern day city planning. By adapting a qualitative approach consisting of literature studies and case studies the research question will be answered. The case study explores the planning strategies for two areas in Malmö, Amiralsgatan and Station Persborg (PP6051) and Norra Sorgenfri (PP6020). The planning strategies will be analyzed with a qualitative content analysis with the purpose of clarifying the discourse around the social qualities and the roll of the street within the city of Malmö. The literature studies aim to summaries the existing level of knowledge regarding the street as a place for social encounters and consists of categories that are considered to support social behaviour on the street. The results from the two case studies will be compared to each other and to the literature background to highlight structures in the empiric material. This will clarify how the city of Malmö designs and plans the street with regards to social encounters and qualities.

The result presents planning approaches that can be related to the street as a social space within modern day city planning. The planning approaches include an emphasis on the pedestrian, a need for mixed uses, the design of the ground floor, the sense of safety and the importance of connectivity. The essay highlights the importance of viewing the street from a broad perspective that includes the street as a room for staying as well as a network that connects the city.

Keywords: street, social interaction, social potential, meetings, public space, social space

Förord

Denna uppsats är resultatet av kursen ”Självständigt arbete inom landskapsarkitektur” och skrivs inom ramen för Landskapsarkitekturprogrammet på Sveriges lantbruksuniversitet SLU Alnarp.

Jag vill tacka min handledare Karl Lövrje för engagerad och god handledning under arbetsprocessen.

Innehållsförteckning

1. Inledning	9
1.1. Bakgrund	9
1.2. Syfte och mål	11
1.3. Frågeställning	11
1.4. Avgränsning	11
2. Material och metod	12
2.1. Forskningsansats	12
2.2. Litteraturstudier	12
2.3. Fallstudier	13
2.4. Dokumentstudier och kvalitativ innehållsanalys	13
3. Litteraturstudie	15
3.1. Gatan – en begreppsdefinition.....	15
3.2. Gatan som rum och nätverk	17
Behovet av målpunkter och blandade funktioner	17
Möjligheten att vistas på gatan	18
Fokus på fotgängaren	19
Bottenvåningarnas roll	20
Gatan som nätverk	21
4. Fallstudier och analys – Norra Sorgenfri samt Amiralsgatan och station Persborg.....	23
4.1. Norra Sorgenfri	23
Bakgrund.....	23
Resultat av innehållsanalys.....	24
4.2. Amiralsgatan och station Persborg	27
Bakgrund.....	27
Resultat av innehållsanalys.....	28
4.3. Diskussion	30
Bottenvåningarnas utformning	30
Fotgängarperspektivet	31
Behovet av blandade funktioner	32

Den sammankopplade staden.....	33
5. Slutsats	34
6. Reflektion	35
6.1. Reflektion av resultat.....	35
6.2. Metodreflektion	37
6.3. Förslag på fortsatt forskning	38
7. Referenser.....	39
Bilaga 1: Exempel på den kvalitativa innehållsanalysen.....	42

1. Inledning

1.1. Bakgrund

Detta arbete undersöker stadens gator och dess potential att alstra samhörighet och möten. I planprogram presenteras ofta visionsbilder på den aktiva stadsgatan, en gata som myllrar av folk på väg till och från vardagsaktiviteter. En gemenskap. Hur översätts visionen om den aktiva, sammanhållna staden i praktiken med gatans utformning i fokus?

Över hälften av världens befolkning bor i städer och för den hållbara stadsutvecklingen måste staden garantera tillgång på inkluderande offentliga platser och grönområden (Globala målen 2021). I rapporten ”Mångfunktionella gator” redogör Boverket (2019) för ett ökande behov av fungerade, sociala gaturum då staden blir tätare och befolkningen växer. Arbetet undersöker hur gatan utformas med avseende på möten och samvaro. Gatan utgör en stor del av stadens offentliga miljö, en miljö som dessutom binder samman staden. Dess potential att alstra möten och samhörighet blir därför viktig i strävan mot ett socialt hållbart samhälle.

Arkitekten och stadsplaneraren Jan Gehl (2010) anser i boken ”Cities for people” att en stor del av gatans sociala roll är att erbjuda lågintensiva sociala kontakter. Dessa kontakter och möten innefattar att se och höra varandra i vardagen och utgör grunden för djupare sociala relationer. Denna form av kontakter kan främjas genom omsorgsfull stadsplanering, fortsätter Gehl och påpekar vikten av att styrka den sociala dimensionen av stadens offentliga rum i strävan mot ett socialt hållbart och demokratiskt samhälle.

I Malmö stads översiktsplan presenteras visionen om Promenadstaden (Malmö stad 2018). I Promenadstaden lyfts fotgängarperspektivet som en central punkt där den promenadvänliga staden anses generera stadsliv. Genom att koncentrera gångtrafiken till stråk ska kommersiella verksamheter och kvartersliv främjas. Detta ska bidra till arbetet med social hållbarhet. Malmö stad presenterar ett antal strategier som ligger till grund för Promenadstaden. Dessa strategier berör bland

annat vikten av tillgänglighet, utformning av stråk samt sammankoppling av målpunkter för en förenad och socialt sammankopplad stad. Fotgängarperspektivet ska gynnas genom att främja rörelse i staden. Detta görs genom att motarbeta barriärer samt genom att utforma gaturummet som både en plats för uppehåll och rörelse (Malmö stad 2018).

Malmö stad (2012) har också tagit fram dokumentet "Fotgängarprogram 2012 – 2018 Malmö – den gångvänliga staden". Genom att göra Malmö stad mer gångvänligt ska vistelse- och mötesmöjligheterna på stadens gator främjas och resultera i en levande stad. Även i detta dokument finns fokus på gatan som både transport- och vistelserum. Den enskilda gatans vistelsekvaliteter kopplas till det större perspektivet och visionen om en tät blandad stad där målpunkter inom korta avstånd uppmuntrar till gångtrafik. Med avseende på detta görs följande uttalande:

Om inte de grundläggande förutsättningarna i stadens struktur finns så är det mycket svårt att kompensera för detta på detaljnivå. (Malmö stad 2012: 15)

I artikeln "Gatan som kultur", från tidskriften Stad utgiven av tankesmedjan Movium vid Sveriges lantbruksuniversitet framhäver Caroline Dahl (2019), i likhet med Malmö stad, gatan som både ett rum och system. Begreppet system syftar till gatans transport – och kommunikationsegenskaper och kan därför kopplas till ett nätverksperspektiv. Begreppet rum syftar till gatan som en vistelseplats som medborgaren kan ta i anspråk och forma efter egna behov och preferenser. Dahl ställer sig kritisk till att gatans sociala kvaliteter till stor utsträckning förlitar sig på de kommersiella verksamheternas förmåga att generera folkliv i en tid då internet och externhandeln expanderar och framhäver vikten av att utforma gatan utifrån ett bredare perspektiv.

Det är av vikt för planerare och landskapsarkitekter att förstå de förutsättningar för social interaktion som skapas genom gestaltnings- och planeringsförfaranden. Denna uppsats undersöker hur gatan utformas inom dagens stadsplanering med avseende på sociala kvaliteter. Även om fokus kommer läggas på gatan som vistelserum menar jag, i likhet med Malmö stad och Dahl, att ett bredare perspektiv måste antas som innebär att gatan betraktas utefter en större kontext. Detta för att skapa en nyanserad bild av hur gatans sociala aspekter påverkas av dess rumsliga förutsättningar och sammanhang och hur detta översätts till dagens stadsplanering. Det är ur detta perspektiv denna uppsats tar avstamp och kan bidra med fördjupad förståelse till det system som är gatan.

1.2. Syfte och mål

Arbetets syfte är att öka förståelsen för de aspekter som anses främja sociala beteenden i gaturummet inom dagens planeringsdiskurs samt undersöka hur detta relaterar till ett teoretiskt ramverk. Således bidrar detta arbete till att sammanfatta och utveckla kunskapsläget kring gatan som social plats i staden.

Målet med arbetet är att öka förståelsen för gatans sociala potential och kvaliteter i urbana sammanhang samt belysa hur Malmö stad aktivt arbetar med gatan för att främja social interaktion med utgångspunkt i planprogrammen för Amiralsgatan och station Persborg samt Norra Sorgenfri. Det är med andra ord *resonemangen* kring gatans utformning med avseende på sociala kvaliteter inom dagens planering som utreds.

1.3. Frågeställning

Hur resonerar Malmö stad kring gatans utformning med avseende på sociala kvaliteter med utgångspunkt i planprogrammen för Amiralsgatan och station Persborg samt Norra Sorgenfri?

1.4. Avgränsning

Arbetet avgränsas till en planeringskontext och undersöker hur gatan planeras och betraktas som ett rum för social interaktion. Studien avgränsas med andra ord till resonemangen kring gatan som social plats i staden och ämnar inte utvärdera gestaltungsprinciper. Vidare begränsas arbetet av ett urbant sammanhang där gatans utformning i staden står i fokus. Uppsatsen avgränsas till att undersöka stadsgatan som präglas av blandtrafik och fördjupar sig därför inte exempelvis i motortrafikleden eller gågatans utformning. Uppsatsen grundar sig i fallstudier, dessa fall är lokaliserade i Malmö och är centralt belägna. Inom ramen för denna studie syftar begreppet ”sociala kvaliteter” till sociala interaktioner och agerande. Begreppet inrymmer både de ytliga formerna av social kontakt som att se och höra varandra och de djupare sociala kontakterna som inkluderar de mer aktiva mötena.

2. Material och metod

2.1. Forskningsansats

Denna uppsats har en metod som grundar sig i en kvalitativt ansats. Jan Hartman (2004) menar att en kvalitativ ansats grundar sig i en strävan efter att utveckla förståelse för hur något förhåller sig. En kvalitativ metod har ett förhållande till kunskap som innebär att upprepande tolkningar och omtolkningar utförs i syfte att närma sig förståelse för ett fenomen. Här tangerar den kvalitativa metoden vid det hermeneutiska förhållningsättet till vetenskap som grundar sig i tolkning och en cirkulär inläring fortsätter Hartman. Inom hermeneutiken nås förståelse genom tolkning och tolkningen berättigas i relation till helhetsintrycket. Därmed bildas ny förståelse för ett fenomen som i sin tur möjliggör vidare tolkning och omtolkning (Hartman 2004). Denna uppsats tar stöd i detta perspektiv då arbetet grundar sig på upprepande tolkning av innehållet i planeringsdokumenten i syfte att vidareutveckla förståelse för ämnet. Vidare skiftar arbetet mellan att betrakta de enskilda delar mot helheten och vice versa.

2.2. Litteraturstudier

Uppsatsen inleds med en litteraturstudie som har för avsikt att kategorisera diverse aspekter som påverkar gatan som en socialt interaktiv miljö i staden. Syftet är att urskilja gemensamma teman som utgör grund för analys och jämförelse. Teorin utforskar hur gatan kan förstås som en plats för sociala beteenden.

Litteraturen inhämtas genom nyckelbegrepp och sökningen sker via Sveriges lantbruksuniversitets söktjänst primo. Sökord som används är: street, street social, gata och offentliga platser. Även referenslitteratur i böcker och uppsatser undersöks. Litteraturstudien baseras också på rapporter och strategiska dokument som tagits fram av myndigheter. Litteraturstudien mynnar ut i ett antal kategorier som redogör för gatan som en social plats och fungerar som analysunderlag för empirin.

2.3. Fallstudier

Empirin i detta arbete grundar sig i undersökning av två fall i Malmö stad och består av vägledande planeringsdokument. Fallen är planprogrammen för Amiralsgatan och station Persborg (PP 6051) samt Norra Sorgenfri (PP 6020). Valet av fall baseras på områdenas geografiska position i staden. Dessutom är områdena aktuella i dagsläget (våren 2022). Planprogrammet för Norra Sorgenfri är från 2008 men används fortfarande för att ta fram detaljplaner och området är under konstruktion. Planprogrammen för Amiralsgatan och station Persborg är aktuellt eftersom det färdigställdes i december 2021. Planprogrammen blir därför intressanta och relevanta för uppsatsen syfte.

En fallstudie fokuserar ofta på en undersökningsenhet som ger djup istället för bredd till forskningen enligt Martyn Denscombe (2018). Enheten som undersöks inom ramen för fallstudien är utvald efter dess typiska natur. Resultatet av fallstudien har därför potential att appliceras på liknande fall och bidra till en generell kunskap inom ämnesområdet.

Fallstudien som metod har dock kritiserats för dess bristande potential att generera vetenskapliga generaliseringar enligt Robert K. Yin (1994). Hur kan *ett* fall utgöra en generell grund för ett komplex fenomen? Yin menar att en fallstudie kan jämföras med ett enskilt experiment som bidrar till att bygga en vetenskaplig grund och att en fallstudie därför har som syfte att utveckla och generalisera teorier. Denscombe (2018) redogör för ett liknande synsätt och menar att resultatet av en fallstudie ska utveckla teoretiska grunder och därför inte ska ses som definitiva, men som preliminär och utforskande. Idéerna som utvecklas i denna uppsats ska, i ljuset av detta, betraktas som en del av en fortlöpande kunskapsutveckling av gatans sociala kvaliteter. Detta är samtidigt ett mindre forskningsprojekt vilket ställer krav på arbetets förmåga att översättas till liknande typsituationer för trovärdighet (Denscombe 2018).

2.4. Dokumentstudier och kvalitativ innehållsanalys

Studien undersöker hur gatan utformas med avseende på sociala kvaliteter med utgångspunkt i två fall i Malmö Stad. Fallstudien grundas därför i dokumentstudier som innefattar planprogrammen för Amiralsgatan och station Persborg samt planprogrammet för Norra Sorgenfri. Planprogrammen erbjuder en insikt i stadens resonemang kring gatans utformning med avseende på sociala kvaliteter. Enligt Denscombe (2018) ger dokumentstudier möjlighet till detaljerad läsning och tolkning av innebörd. På så vis kan underliggande aspekter av ämnet uppdagas.

Planerna för områdena tolkas med hjälp av en *kvalitativ* innehållsanalys. Enligt Denscombe (2018) kan innehållsanalysen användas för att finna gömda budskap och teman i en text. Innehållsanalysen ger utrymme för att studera och granska hur ett ämne eller fenomen omnämns i ett dokument. Planprogrammen studeras i det första stadiet med ett helhetsperspektiv i syfte att förstå sammanhanget, därefter kartläggs relevanta sökord för att på ett djupare plan undersöka hur gatan omnämns i text. Dessa sökord är: gata, gatu och gato. Genom denna process identifieras stycken som är relevanta för frågeställningen, dessa stycken utgör en meningsenhet. Därefter kortas styckena ner under rubriken ”kondenserad meningsenhet” för att slutligen kodas och kategoriseras efter innehåll för att klargöra hur ämnet resoneras kring. Detta förfarande baseras på Berit Lundmans och Ulla Hällgren Graneheims (2008) tillvägagångsätt som illustreras i tabellen nedanför.

Meningsenhet	Kondenserad meningsenhet	Kod	Underkategori	Kategori

Figur 2: Tabell som använts för att tolka innehållet i planprogrammen. Baseras på Lundmans och H. Graneheims (2008) metod. Se bilaga 1 för exempel.

Data tolkas sedan med hjälp av den teoretiska grunden för att tydliggöra strukturer inom det empiriska datamaterialet. Studien relaterar därför till en abduktiv ansats. En abduktiv ansats förutsätter att empirin tolkas i förhållande till den teoretiska grunden för att kartlägga strukturer inom datamaterialet. Alvesson och Sköldberg (2008) beskriver processen följande:

Under forskningsprocessen sker således en alternering mellan (tidigare) teori och empiri, varpå båda successivt omtolkas i skenet av varandra. (Alvesson & Sköldberg 2008: 56)

Ett skiftande fokus mellan empirin och teorin är med andra ord centralt inom den abduktiva ansatsen och tillåter att empirin tolkas med hjälp av befintlig kunskap. Alvesson och Sköldberg menar att en abduktiv ansats är vanligt förekommande i fallstudier och förutsätter att ett fall ska testas mot nya fall för att bekräfta slutsats och resultat. På så sätt stärks befintlig data genom jämförelse med ny (Alvesson & Sköldberg 2008). Analysen grundar sig således i jämförelse *mellan* fallen och i jämförelse mellan fallen *och* teorin.

3. Litteraturstudie

Detta kapitel inleds med att undersöka begreppet *gata*. Därefter följer en teoretisk översikt över faktorer som främjar gatans sociala kvaliteter. Teorin redogör för det enskilda gaturummets vistelsekvaliteter samt det större perspektivet som kopplar an till staden och gatan som ett nätverk.

3.1. Gatan – en begreppsdefinition

I inledningen uppdagades olika sidor av gatans roll och funktion i staden. Å ena sidan utgör gatan ett nätverk å andra sidan utgör gatan i sig själv ett viktigt offentligt rum i staden. Detta genererar ett behov av att utforska begreppet *gata* innan arbetet fortlöper. I boken ”Public streets for public use” problematiserar arkitekten Amos Rapoport (1987) begreppet *gata* och menar att definitionen beror på den jämförelse som önskas utföras. Han beskriver gatan på följande sätt:

Streets are the more or less narrow, linear spaces lined by buildings found in settlement and used for circulation and, sometimes, other activities. (Rapoport 1987: 81)

Definitionen berör både gatans fysiska utformning samt gatans möjlighet att bli en plattform för aktiviteter. För att förstå vilka aktiviteter en *gata* kan husera krävs en förståelse för hur den byggda miljön relaterar till kulturella normer menar Rapoport. Detta eftersom beteenden är ett resultat av oskrivna regler, en aspekt Rapoport tydligt klargör i sin text. Kultur formar beteenden och förklarar därför hur människan brukar offentliga platser, i detta fall gatan, men han redogör också för att en fysisk miljö kan uppmuntra ett visst beteende (Rapoport 1987). I boken ”The street: A quintessential Social Public Space” menar stadsplaneraren Vikas Mehta (2013) i likhet att beteenden påverkas av relationen mellan människan och miljön men han förhåller sig också ödmjuk inför den specifika miljöns förmåga att uppmuntra ett visst beteende.

Mehta (2013) framhäver i hög grad gatans sociala roll i staden i sitt synsätt på gatan. Mehta menar att en av gatans viktigaste roller som offentlig plats är att utgöra en plattform för en mångfald av sociala aktiviteter. Han belyser vikten av att gatan ska

vara tillgänglig för allmänheten och lägger upp en diskurs runt begreppet Sociable streets.

A sociable street is defined as a street that is open to the public, where people are present throughout the day and week, engaged— individually or in groups— in a variety of active or passive social behaviors that are predominantly stationary and sustained in nature. (Mehta 2013: 24)

Mehta lägger med andra ord stor betoning på gatan som ett socialt offentligt rum i sin definition av begreppet. Stadsbyggnadsförfattaren Jane Jacobs advocerade tidigt för gatans, i synnerhet trottoarens, sociala funktion och riktade stark kritik mot modernismens planeringsideal. I sin bok ”The death and life of great American cities” belyser Jacobs (1962) att gatans funktion i städerna sträcker sig bortom rörelse- och transportaspekten. Hon menar att gaturummet är den viktigaste offentliga platsen i staden.

Streets and their sidewalks, the main public places of a city, are its most vital organs. Think of a city and what comes to mind? Its streets. (Jacobs 1962: 29)

Jacobs (1962) menar att gatans sociala funktion är minst lika viktig som dess funktion att bära fordon och trafik då en stor del av människans vardagsliv utspelar sig här.

Gatan fungerar som ett viktigt socialt rum i staden men de aktiviteter som utspelar sig i gaturummet är en produkt av flera faktorer som kan kopplas till ett bredare perspektiv. Därför är det viktigt att förstå den enskilda gatans kvaliteter i relation till ett större nätverk. Stadsplaneraren Anne Vernez Moudon (1987) menar i antologin ”Public streets for public use” att gatubilden kan beskrivas på två sätt. Antingen undersöks den enskilda gatan som ett rum eller så betraktas gatan som ett nätverk. När gatan betraktas som ett nätverk kan användningen kopplas till tid och rum. Moudons synsätt ger ytterligare en dimension till begreppet gata. Denna dimension berör inte enbart gatan som ett rum eller som ett transportsystem men innefattar också historiska och kulturella aspekter. Gatans utformning är en spegling av den kontext och det samhälle som den uppkom ur (Moudon 1987). Även landskapsarkitekten Mark Francis (1987) beskriver hur en gata, genom att återge minnen och koppla an till historiska aspekter, kan bli älskad.

Sammanfattningsvis är det viktigt att utforska gatan både som socialt rum för vistelse och som en plats för rörelse och kommunikation för att kartlägga gatan som en social plats i staden. Nedan följer därför en fördjupning av gatans sociala kvaliteter kopplat till gatan som vistelserum och gatan som nätverk i staden. Det

har dock också blivit tydligt att gatan måste betraktas ur ett ännu bredare perspektiv för att förstå begreppets komplexitet.

3.2. Gatan som rum och nätverk

Behovet av målpunkter och blandade funktioner

Jacobs (1962) skriver att en fungerande gata brukas under olika tider på dygnet. Jacobs framhäver målpunkternas förmåga att generera rörelse i staden och menar att en variation av målpunkter och attraktioner på kvartersnivå är nödvändigt. Jacobs talar om de primära funktionerna. Dessa innefattar exempelvis bostäder, affärer och arbeten. Dessa funktioner drar naturligt till sig människor. De primära aktiviteterna genererar i sin tur sekundära aktiviteter. Målpunkterna ger orsak att vistas på gatorna och bidrar därför till ögon på gatan vilket genererar en känsla av trygghet fortsätter Jacobs.

I likhet beskriver Gehl (2011) i boken "Life between buildings" två former av aktiviteter som genererar sociala beteenden på en offentlig plats. Dessa beskriver han som nödvändiga aktiviteter respektive valfria aktiviteter. De nödvändiga aktiviteterna innefattar exempelvis att gå till arbetet eller skolan, att handla eller vänta på bussen och kan därför jämföras med Jacobs syn på gatans primära funktioner. Gehl menar att dessa aktiviteter sker oberoende av yttre faktorer. Gehl beskriver också en annan form av aktivitet, valfria aktiviteter. Valfria aktiviteter kan innefatta rekreativa promenader och dylikt. De valfria aktiviteterna kan jämföras med Jacobs syn på de sekundära funktionerna då de utspelar sig när de yttre faktorerna är uppmuntrande. Detta sätter krav på den offentliga miljöns yttre faktorer då en stöttande miljö genererar en större variation av mänsklig aktivitet vilket gynnar de sociala funktionerna (Gehl 2011). Gehl (2010) fortsätter med att i boken "Cities for people" beskriva att upplevelsen av trygghet kan främjas genom att fler människor spenderar tid i stadens offentliga rum. Han menar i likhet med Jacobs att en gata kan upplevas säker genom att erbjuda en blandning av funktioner som innefattar bland annat bostäder, verksamheter och aktiva bottenvåningar.

Mehta (2013) framhäver i överensstämmelse, de passiva och aktiva aktiviteternas förmåga att främja sociala värden. Han understryker, likt Gehl och Jacobs, vikten av att stötta olika former av aktivitet men lägger stort fokus på de kommersiella gatornas potential att generera möten i staden. Genom att erbjuda en mångfald av verksamheter och funktioner kan gatan bli en plats där människor från olika delar av staden med olika bakgrund möts, fortsätter Mehta. Likt Jacobs menar Mehta att de blandade funktionerna möjliggör att gatan brukas under olika delar av dagen.

Antropologen Gloria Levitas (1978) beskriver i antologin ”On Streets” gatans potential att alstra mångfald som en viktig faktor för det urbana livet. Levitas betonar, i likhet med tidigare teoretiker, behovet av en variation av funktioner som stöttar olika typer av beteende. Levitas anser däremot att synen på gatans mångfald i för stor uträkning förlitar sig på konsumtion och kommersiella verksamheter.

Of course, a variety of small shops has its uses – but the focus of consumption activities in the streets tends to restrict the definition of the participants either to salespersons or consumers. (Levitas 1978: 236)

Levitas menar att gatan måste kompletteras med andra funktioner än de kommersiella. Exempel på sådana funktioner är utställningslokaler, platser för lek, sittmöbelemang och öppna utrymmen. Levitas nämner även värdet av löst programmerade platser som tillåter människan att delta i olika sammanhang och forma miljöer. Genom denna process kan möten uppkomma mellan människor vilket kan generera förståelse för varandra (Levitas 1978).

Även Boverket (2019) beskriver behovet av flexibla gator. Genom mångfunktionell design kan gatan bli en viktig plattform för möten och kultur. Boverket beskriver i likhet med Levitas hur gatan ska ge utrymme för en blandning av funktioner som innefattar bland annat offentliga bottenvåningar och medveten möblering. Även Kommissionen för ett socialt hållbart Malmö (2013) beskriver hur stadens fysiska utformning kan främja möten och tillit i staden. Genom att etablera målpunkter i ett område kan den sociala interaktionen inom området främjas samtidigt som målpunkterna kan locka människor från olika delar av staden. I rapporten lyfts kultur- och idrottsverksamheter som särskilt viktiga generatorer för social gemenskap (Kommissionen för ett socialt hållbart Malmö 2013).

Möjligheten att vistas på gatan

Rapport (1987) anser att fotgängarens bruk av gatan kan relateras till två typer av aktiviteter: dynamiska och statiska. De dynamiska aktiviteterna relaterar till rörelse och de statiska till vistelse. Rapport anser att miljöns fysiska förutsättningar ska stötta det önskade beteendet. De statiska ytorna kan exempelvis erbjuda sittplatser, god utsikt och växtlighet. Gehl (2010) resonerar också kring gatans potential att bli en plats för vistelse och han poängterar vikten av att skapa möjligheter att uppehålla sig i gaturummet. Det räcker inte med att bjuda in till rörelse, ett offentligt rum måste också erbjuda möjligheten att stanna upp. Detta beskriver Gehl som en viktig faktor för en aktiv och levande stad.

Mehta (2013) beskriver också hur en social gata, utöver att möjliggöra rörelse, ska bjuda in till vistelse. Han beskriver exempelvis hur breda trottoarer genererar en

trivsamt miljö för fotgängaren och uppmuntrar sociala beteenden. Den breda trottoaren har potential att husa en mängd aktiviteter utöver dess rörelsefunktion (Mehta 2013). Samtidigt ska bredden anpassas efter den enskilda gatans förutsättningar, kontext och egenskaper. En av trottoarens främsta förespråkare var Jane Jacobs. Jacobs (1962) ansåg att en av trottoarens främsta egenskaper är dess förmåga att förena människor. Jacobs lyfter den breda trottoaren som en plats för barnuppföstran. Genom att tillgodose utrymme kan trottoaren bli en plattform för barnlek om de yttre faktorerna är stöttande. Här observeras en parallell till Mehtas ställningstagande för den breda trottoarens möjlighet att främja sociala beteenden.

Gehl (2010) redogör vidare för möblemangens förmåga att generera sociala beteenden. Han anser att möblerna måste placeras med omsorg för att gynna vistelse. Han beskriver kantzoner, bra utsikt och behagligt klimat som viktiga faktorer. De rumsliga förutsättningarna och möblernas förmåga att bidra till sociala kvaliteter på gatan diskuteras av fler teoretiker. Mehta (2013) beskriver gatans offentliga sittmöjligheter som:

One of the most important characteristics to support social behavior on streets. The presence of public seating on the street conveys a basic respect for the pedestrian. (Mehta 2013: 191)

Mehta (2013) menar att möblemang på gatan uppehåller människan och stöttar sociala beteenden. Han framhåller att sittmöbler i gaturummet har flera användningsområden och beskriver barnlek som ett exempel på möblernas varierande funktion och förmåga att främja sociala beteenden. Både enskilda och grupperade sittplatser ska erbjudas (Mehta 2013). Boverket (2019) redogör också för gatamöblernas möjlighet att brukas för både fysisk aktivitet och vila. Detta kan uppmuntra en variation av beteenden och attrahera olika brukargrupper. Möblering kan exempelvis brukas för återhämtning men också fysisk aktivitet. Här observeras med andra ord ett brett synsätt på gatans rumsliga gestaltning som ska locka olika brukargrupper samt möjliggöra en variation av aktiviteter.

Fokus på fotgängaren

Gehl (2010) menar att stadsplanering måste utgå från de behov som finns i staden och därför måste planering ske utefter den mänskliga dimensionen. Det innebär att det fotgängarvänliga perspektivet samt staden som social plats måste lyftas i urbana sammanhang för att främja social hållbarhet. Grundförutsättningarna för en levande stad är att människor färdas till fots då det främjar sociala värden fortsätter Gehl.

But in cities there is so much more to walking than walking! There is direct contact between people and the surrounding community, fresh air, time outdoors, the free pleasures of life,

experiences and information. And at its core walking is a special form of communion between people who share public space as a platform and framework. (Gehl 2010: 19)

Med detta citat lyfter Gehl den sociala dimensionen av gångtrafik som anknyter till en samhörighet uppkommen ur de gemensamma offentliga platserna. Genom att planera för fotgängaren främjas stadslivet (Gehl 2010).

Mehta (2013) anser också att fotgängarens behov är viktiga och beskriver höga hastigheter på fordon som en missgynnande faktor för social interaktion på gatan. Hög närvaro av fordon inskränker människans upplevelse av gemenskap och tillhörighet i grannskapet. Upplevelsekvaiteter begränsas till den uträkning att gatan enbart brukas för nödvändiga aktiviteter, fortsätter Mehta. Fordonshastigheten måste reduceras för att gynna vistelsekvaiteter och garantera säkerhet för fotgängaren. Samtidigt menar Mehta att fordonstrafiken inte ska exkluderas från gatan. Detta eftersom fordon gör gatan tillgänglig för fler och genererar aktivitet. Det är med andra ord hastigheten på fordonstrafiken som måste begränsas för att gynna stadslivet.

I handboken "Trafik för en attraktiv stad" beskrivs det centrala gaturummet som vår tids motsvarighet till torg (Boverket, Sveriges Kommuner och Landsting & Trafikverket 2015). Det finns en ambition att utforma gatan för fotgängaren för att gynna det urbana livet. Genom att anpassa biltrafiken efter fotgängarens villkor kan gaturummet utformas med avseende på mänsklig kontakt och vistelse.

Bottenvåningarnas roll

I avsnittet om blandade funktioner berördes bottenvåningarnas påverkan på det sociala livet. Denna aspekt måste fördjupas för bredare förståelse. Gehl (2010) beskriver vikten av upplevelsemässig kontakt mellan bottenvåningen och gatan och menar att denna möjliggör interaktion. Gehl skildrar mötet mellan byggnad och gata som en plats där inomhusaktiviteterna möter den offentliga sfären. Öppna och aktiva fasader har stor påverkan på de aktiviteter som utspelar sig på gatan (Gehl 2010). Denna aspekt berör även Mehta (2013) som förklarar att människan är interaktiv i sin natur och anser därför att aktiva bottenvåningar inbjuder till att stanna upp. En aktiv fasad som tillåter visuell kontakt mot gatan främjar därför social interaktion.

Francis (1987) redogör också för relationen mellan gata och bottenvåning. Francis menar att en social kontakt mellan det offentliga och privata gynnar stadslivet. Den offentliga gatan ska socialt sammankoppla bottenvåningen med gaturummet anser Francis. Francis menar vidare att det är positivt när de boende upplever att de kan vara med och forma gatan. I denna process sipprar den privata sfären ut i gatan och

den offentliga sfären. Mehta (2013) framhäver i likhet vikten av att tillåta medborgaren att forma utrymmet mellan byggnad och gata. När brukaren ges möjligheten att forma och bruka gatan efter sina egna behov främjas det sociala livet i grannskapet. I kontrast anser Jacobs (1962) att det måste finnas en tydlighet i vad som är en privat zon respektive en offentlig zon på stadens gator.

Gatan som nätverk

Moudon (1987) har två synsätt på gatan, antingen fungerar den som ett rum för urbana aktiviteter eller som ett nätverk som kopplar samman staden. Denna del av arbetet ämnar fördjupa kunskapen om gatan som ett nätverk.

Det finns ett antal principer som Gehl (2010) anser gynnar stadslivet. Dessa principer innefattar tydliga och logiska färdvägar, småskaliga platser och en tydlig hierarki i stadsrummen. Staden ska ha en tydlig struktur som garanterar korta avstånd, varierande funktioner och fungerande offentliga platser. Genom att anta denna utgångspunkt i planering av offentliga rum och gator kan platserna designas omsorgsfullt. Det är även av vikt att strategiskt placera ut målpunkter. Dessa principer resulterar i ett kortare mentalt avstånd. Med detta resonemang förankrar Gehl gatan både i ett större sammanhang samtidigt som han lyfter den enskilda platsens kvaliteter.

Mehta (2013) redogör för hur den sociala gatan måste erbjuda god tillgänglighet inom kvarteret men också vara sammankopplad med staden på en större skala. Detta eftersom en social gata ska vara tillgänglig för en stor andel av befolkningen. Mehta lägger stor betoning på den kommersiella gatans förmåga att generera sociala kvaliteter i staden och menar att gatans placering är av vikt för att säkra tillgängligheten för invånarna. En tillgänglig gata kan vara placerad inom ett område där viktiga stråk möts eller på gränsen mellan två olika områden för att tillgodose båda områdenas behov. Mehta anser att kommersiella gator som planeras som en del av ett nätverk av offentliga platser har potential att bli en plattform där grannskapet möter staden och det urbana livet.

Boverket (2010) skriver i rapporten ”Socialt hållbar stadsutveckling” att det krävs ett allomfattande perspektiv när staden ska utvecklas med avseende på sociala aspekter. Det räcker inte med att arbeta isolerat med ett område, områdets relation till hela staden måste tas i beaktning fortsätter Boverket. En aspekt som vidare framhålls som viktig är att skapa en fysiskt sammanhållen stad då detta främjar den sociala gemenskapen. Genom att förenkla rörelse mellan olika delar av staden och länka samman stadsdelar kan goda förutsättningar för möten skapas. I denna process beskrivs kollektivtrafik, stråk och målpunkter som viktiga faktorer (Boverket 2010). Även i handboken ”Trafik för en attraktiv stad” beskrivs hur en

sammankoppling av gaturummen kan bidra till ett system som uppmuntrar gångtrafik och vistelse (Boverket, Sveriges Kommuner och Landsting & Trafikverket 2015).

4. Fallstudier och analys – Norra Sorgenfri samt Amiralsgatan och station Persborg

Först presenteras en kort bakgrund över planprogrammets syfte och historia. Därefter redovisas resultaten av de kvalitativa innehållsanalyserna och slutligen diskuteras och jämförs upptäckterna från dokumentstudierna med varandra och det teoretiska ramverket under rubriken *Diskussion*.



Figur 2: Karta över planområdena. De rosa markeringarna baseras på information från planprogrammet för Amiralsgatan och station Persborg (Malmö stad 2021). Det blå området baseras på information från planprogrammet för Norra Sorgenfri (Malmö stad 2008).
Bakgrundskarta: Flygbild © Lantmäteriet (u.å.).

4.1. Norra Sorgenfri

Bakgrund

Detta avsnitt av studien baseras på planprogrammet för Norra Sorgenfri, PP6020 som godkändes 2008. Området består av nio kvarter och är under omvandling (Malmö stad u.å.a). Malmö stad (2008) beskriver hur området ska utvecklas till en stadsdel med tät blandad bebyggelse. Området ska utgöra en länk mellan centrala

och östra Malmö. När stadsutvecklingen är färdig ska 2500 nya bostäder etablerats. Planprogrammet för Norra Sorgenfri fungerar som ett vägledande dokument för detaljplanerna som fortfarande tas fram för delar av området. Det finns ett stort fokus på att utveckla Industrigatan till ett aktivt stadsstråk som kopplar samman Malmö (Malmö stad 2008). Industrigatan löper längs med planområdets södra del.

Malmö stad (2022) redogör för att Norra Sorgenfri är Malmös äldsta industriområde. Områdets industrihistoria går tillbaka till slutet av 1800-talet och stadsdelen huserade flertalet industrier under 1900-talet. Stora delar av Norra Sorgenfri ägdes av staden innebärande att offentliga institutioner inrättades i området. Sedan 1990-talet har rivningar av områdets bebyggelsestruktur utförts men än finns bebyggelse med industriell karaktär som bevaras under områdets omvandling (Malmö stad 2022).

I planprogrammet för Norra Sorgenfri (Malmö stad 2008) framgår det att utvecklingen av Norra Sorgenfri är förankrat i dess historia. Gatorna har en tydlig historisk anknytning genom bevarandet av kulturhistoriska byggnader, gatustrukturer och gatunamn. Det finns en ambition att genom gatumöblemang, och materialval förankra gaturummets gestaltningen i områdets industrihistoria. Den historiska dimensionen ska ge karaktär och identitet till området (Malmö stad 2008).

Resultat av innehållsanalys

Nedan redovisas resultatet från den kvalitativa innehållsanalysen av planprogrammet för Norra Sorgenfri (Malmö stad 2008). Genom analysen har fyra aspekter som anses gynna sociala beteenden på gatan identifierats.

Den aktiva bottenvåningen

I Norra Sorgenfri ska alla hus ha kontakt med gatan. Entréer läggs mot både gatan och gården. Husen längs större stråk, platser och på gathörn ska vara utformade så att bottenplan kan användas som verksamhetslokaler. (Malmö stad 2008: 16)

Citatet belyser två synsätt på de aktiva bottenvåningarnas funktion som präglar resonemangen kring dess potential att generera sociala beteenden på gatan. Resonemangen berör entréernas förmåga att generera rörelse samt den sociala funktionen av aktiva bottenplan.

Genom att placera byggnadernas entréer mot gatan och gården ska livet på gatan stimuleras vilket främjar möjligheterna att mötas och upplevelsen av trygghet. Entréernas frekvens och utformning nämns som viktiga faktorer. De ska vara

många till antal och medvetet gestaltade. Samtliga byggnader ska präglas av aktiva fasader med fönster som vetter mot gatan i syfte att skapa en trygg gatumiljö. Upplevelsemässig kontakt mellan den privata innergården och den offentliga gatan är ytterligare aspekter som beskrivs stötta social interaktion. Den visuella förbindelsen mellan de olika sfärerna ska generera en känsla av gemenskap och trygghet.

Bottenvåningarna ska präglas av en offentlig karaktär. Särskilt i anslutning till betydande platser och stråk. Industrigatan benämns som ett viktigt stråk som kopplar samman Malmö. Här läggs betoning på offentliga verksamheter, handel och butiker i bottenplan. Verksamheterna ska införliva rörelse och liv på gatan och i området.

Prioritering av fotgängaren

Stråket ska utformas så att människor lockas att röra sig längs hela Industrigatan, och till och med lockas att strosa utan specifik målpunkt. Detta kan endast åstadkommas om stråket i östvästlig riktning får en tydlighet i prioritering av fotgängare samt en attraktiv utformning av själva gaturummet. Människor ska lockas att uppehålla sig på och längs Industrigatan. (Malmö stad 2008: 29)

Det finns ett fokus på fotgängaren i planprogrammet men främst i relation till Industrigatan som ett verksamhetsstråk, vilket är kontexten för citatet. Verktygen som nämns i syfte att främja fotgängarförhållandena är en tydlighet i stråkuppbbyggnaden samt platsbildningar längs med gatan som inbjuder till vistelse. Gestaltningen av gaturummet nämns som en viktig faktor som uppmuntrar rörelse längs med hela stråket.

Det presenteras sektioner i planprogrammet som berör Industrigatans trottoarbredd, cykelbana, körbana, vegetation och byggnadernas uttryck men stadsrummets gestaltningsmässiga kvaliteter specificeras inte närmre. Däremot beskrivs generella principer som ska gynna vistelse och fotgängarförhållandena och därmed främja gatans sociala kvaliteter. Materialval för fasader och gatubeläggning nämns som element som genererar en spännande gatumiljö. Principerna innefattar också sittmöjligheter mot gator och platser med publika egenskaper samt etablering av belysning för ökad trygghetskänsla. Upplevelsen av trygghet benämns som en viktig faktor för det sociala livet på gatan. Vidare ska vegetation skapa behagliga gaturum som uppmuntrar till vistelse. Gångfartsgator nämns också som ett verktyg för att skapa säkra och spännande fotgängarmiljöer.

Målpunkter och funktionsblandning

Med utgångspunkt i det som redan finns i området och med tillägg av en stor bredd av funktioner och platser skapas en intressant och levande stadsmiljö. (Malmö stad 2008: 20)

Citatet redogör för att det finns ett fokus på att utveckla en blandning av målpunkter i Norra Sorgenfri. Området ska erbjuda blandade funktioner som lockar människor med olika bakgrund från olika delar av Malmö. Genom att erbjuda en mångfald av aktiviteter ska möten och stadsliv uppkomma. Industrigatans utformning och betydelse för området är genomgående i planprogrammet. Industrigatans bottenvåningar ska präglas av aktivitet och det finns en betoning på kommersiella verksamheter, caféer och handel. Det finns också en strävan efter att etablera offentliga målpunkter längs Industrigatan, med särskild fokus på stråkets östligaste och västligaste delar. De varierande målpunkterna ska generera rörelse längs med hela stråket och aktivitet i området.

Stråk som Industrigatan kan när de laddas med intressanta och attraktiva verksamheter bli en attraktion i sig. Ett stort antal besökare lockar till sig människor som vill njuta av folkliv. (Malmö stad 2008: 22)

Här framgår en ambition att utveckla Industrigatan till ett viktigt offentligt rum i staden som i sig själv bjuder in människor till vistelse. Blandade funktioner och målpunkter betraktas med andra ord som viktiga verktyg för att skapa stadsliv och möten på gatan.

Stråkets roll i gatunätet

Genom att tidigt i omvandlingsprocessen utveckla Industrigatan till ett tryggt och intressant stråk för fotgängare och cyklister stärks den fysiska kopplingen mellan östra Malmö och centrum. (Malmö stad 2008: 22)

Resonemangen kring gatan i relation till ett större perspektiv som innefattar stadens gatunät i sin helhet, förankras i stor utsträckning i Industrigatans stråkegenskaper. Genom att omvandla Industrigatan till ett stråk ska barriärer i staden brytas vilket skapar närhet mellan Malmös centrum och Malmös östra delar. Industrigatan beskrivs som länken som sammankopplar Malmö och möjliggör möten i staden genom sin gestaltning, planering och utformning. Även Östra Farmvägen nämns som ett viktigt stråk i området. Följande citat belyser hur gatans sociala egenskaper i stor utsträckning förankras i stråkens utformning och förankring till övriga staden:

Industrigatan blir tillsammans med Östra Farmvägen de två viktigaste urbana stråken i Norra Sorgenfri och spelar därmed en avgörande roll för det kommersiella, kulturella och sociala livet

i området. Det är viktigt att tidigt i processen lyfta stråken, deras utformning och utveckling, för att skapa en arena för det sociala livet. (Malmö stad 2008: 28)

På stadsdelnivå betraktas också gatan som ett nätverk. De historiskt stora kvarteren bryts upp i mindre beståndsdelar för att skapa en mer varierad och småskalig stadsdel. På så vis kan stimulerande och sammankopplade gatumiljöer upprättas och erbjuda goda stadsmässiga kvaliteter. Det beskrivs hur stadens offentliga platser ska vara sammankopplade för att bilda ett system. Det ska vara enkelt att förflytta sig från de större stråken till kvarterets mindre gator.

4.2. Amiralsgatan och station Persborg

Bakgrund

Detta avsnitt av studien baseras på planprogrammet för Amiralsgatan och station Persborg, PP 6051. Planprogrammet godkändes i december 2021. Planområdet är lokaliserat till de östra delarna av Malmö och innefattar två områden. Det ena är Amiralsgatan som ansluter till Inre Ringvägen, Rosengårds centrum och Rosengårds station. Amiralsgatan löper hela vägen från Inre Ringvägen till Station Rosengård och därefter vidare bort om planområdet in mot centrala Malmö (se figur 2). Det andra delområdet är Station Persborg som ligger i anslutning till Jägersrovägen och området Persborg. Båda delområdena ligger i stadsdelen Rosengård. (Malmö stad 2021).

Rosengård angränsar till Inre Ringvägen i Malmös östra delar och stadsdelens bebyggelse- och stadsstruktur karaktäriseras av miljonprogrammets planeringsförfaranden under 1960–70 talet. Stadsstrukturen präglas i stor utsträckning av miljonprogrammets flerfamiljshus och trafikseparation. (Malmö stad 2021). Idag bor cirka 34 000 personer i området (Malmö stad u.å.b).

Syftet med planprogrammet är att skapa bättre förbindelser mellan övriga staden och stadsdelen och därmed främja känslan av trygghet, integration och hälsa (Malmö stad 2021). Amiralsgatan omvandlas till en stadshuvudgata med ny bebyggelse, fler kopplingar till omgivande gatunät och nya funktioner vilket ska skapa möjligheter för möten. Station Persborg utvecklas också med ny bebyggelse och service vilket ska stärka platsen som en viktig nod i området. Totalt ska 3 000 nya bostäder och 1 500 nya arbetsplatser skapas. Genom att omvandla Amiralsgatan till en stadshuvudgata förbättras gatans vistelsemiljö och förbindelsen till övrig stadsstruktur (Malmö stad 2021).

Resultat av innehållsanalys

I detta avsnitt redovisas resultatet från den kvalitativa innehållsanalysen av planprogrammet för Amiralsgatan och station Persborg (Malmö stad 2021). Analysen har synliggjort fyra aspekter som kopplas till gatans sociala kvaliteter.

Bottenvåningarnas utformning

En god utformning av den nya bebyggelsen, särskilt bottenvåningarna, är av avgörande betydelse för ett levande stadsrum. (Malmö stad 2021: 16)

Bottenvåningarnas utformning ska aktivera gaturummet. Genomgående entréer och passager till bakomliggande stadsstruktur utformas för att generera rörelse. Rörelse och liv längs med Amiralsgatan stimuleras av gaturummets kontakt med bebyggelsens entréer. Genom att skapa utrymme för verksamheter i bottenvåningarna ska stadsmässigheten gynnas. Det skapas utrymme för handel, service, fritidsaktiviteter, hälsa och kommersiella verksamheter i strategiska lägen.

Relationen mellan gata och byggnad blir viktig och byggnaderna ska nås från gatan. Därför blir en bearbetning av områdets nivåskillnader en viktig faktor för ett aktivt stadsrum. Nivåskillnader ska bearbetas för att skapa trivsamma, tillgängliga och aktiva gaturum där byggnader har kontakt med gatan. Exempelvis ska trappor och ramper tillgängliggöra gaturummet och bidra till en attraktiv och trygg miljö.

En gångvänlig stadsdel

Den gångvänliga stadsdelen har en hög prioritet och ses vägledande i planeringen med närhet till nya offentliga rum och gångstråk där människor gärna möts och uppehåller sig. (Malmö stad 2021: 12)

Det finns, som citatet antyder, en ambition om att göra Amiralsgatan gångvänlig i syfte att generera möten. Amiralsgatans barriäreffekt ska reduceras genom att skapa fler tvärgående kopplingar och korsningsmöjligheter. Detta kopplar samman områden och uppmuntrar rörelse vilket leder till tryggare och aktivare gatumiljöer. Fotgängarperspektivet ska gynnas genom att avståndet till målpunkter minskas.

Gångvänligheten i stadsdelen ska främjas genom en behaglig och varierande gatumiljö. En behaglig gatumiljö skapas genom flera olika åtgärder. Till förmån för fotgängaren och stadsrummets vistelsekvaliteter anpassas fordonshastighet efter de gåendes villkor. Samtidigt samsas trafikslagen om ett gemensamt gaturum men med tydliga, separata zoner för bil- och kollektivtrafik med avskilda cykel- och gångbanor. Detta ska främja en aktiv och stadsmässig gatumiljö. Vidare gynnas gångvänligheten genom varierande bebyggelsestruktur som huserar en mångfald av

funktioner och genererar upplevelsemässiga kvaliteter. Det finns dessutom en betoning på vegetationens förmåga att skapa trivsamma och gångvänliga gaturum. Gatans möblering, byggnadernas fasad, material och trottoarens bredd nämns kortfattat som faktorer som gynnar fotgängarförhållanden men redogörs inte mer detaljerat för.

Vidare tillskrivs Amiralsgatan stråkegenskaper och dess utformning består av en serie stadsrum och platsbildningar som sammankopplas av gatan. Platsbildningar längs med Amiralsgatan framhäver dess stråkegenskaper och skapar behagliga och spännande fotgängarmiljöer.

Funktionsblandning

En funktionsblandning eftersträvs utmed huvudstråken för att möjliggöra ett stadsliv längs gatan där bostäder, handel, service, lokaler för kultur-/ fritid och kontor blandas (Malmö stad 2021: 9)

Citatet redogör för att aktivitet ska uppkomma på områdets huvudgator genom att erbjuda ett brett utbud av funktioner. Områdets nuvarande funktionsseparerade karaktär ska reduceras och ersättas med variation. Bostäder och arbetsplatser blandas med kommersiell handel och service, fritids- och kulturlokaler samt samhällsservice. Kollektivtrafiksnoder som station Rosengård och station Persborg framhävs också som viktiga målpunkter som genererar aktivitet. Genom att erbjuda varierande funktioner som är taktiskt placerade är det en förhoppning att fler människor ska röra sig på gångstråken och i gaturummet under olika tider av dygnet vilket skapar förutsättningar för möten. Gatumiljöerna och gångstråken ska med andra ord befolkas och aktiveras genom att erbjuda varierande funktioner och mötesplatser.

Att sammankoppla staden

Förslagets bärande del är att bygga om Amiralsgatan till en mer trygg miljö och införliva området i stadens övriga stadsstruktur med nya kvarter och fler tvärgående kopplingar i gatuplan. (Malmö stad 2021: 3)

Ambitionen om att omvandla Amiralsgatan till en stadshuvudgata grundar sig i en vilja att sammankoppla staden. Det läggs stor vikt vid att sammankoppla viktiga stråk för rörelse med resten av staden vilket ska skapa förutsättningar för nya bekantskaper och mer aktivitet i området och på gatorna. Det ska, som citatet antyder, etableras fler tvärgående kopplingar över Amiralsgatan i syfte att bryta barriärer och sammankoppla olika områden. I nuläget präglas de övergångar som finns av gång- och cykelbroar, förslaget föreslår att dessa ska kompletteras med

passager i nivå med gatan. Åtgärderna ökar sammankopplingen och närheten vilket ska avspeglas i goda fotgängarmiljöer som främjar trygghet, stadsliv och aktivitet i området. Sammankoppling ska därav bland annat bidra till mer levande stadsrum.

4.3. Diskussion

Nedanför jämförs resultaten från fallstudierna med varandra och sätts i relation till det teoretiska ramverket i syfte att förankra och synliggöra strukturer i empirin. Utifrån upptäckterna kan frågeställningen slutligen besvaras.

Bottenvåningarnas utformning

I planprogrammet för Norra Sorgenfri beskrivs den visuella kontakten mellan innergård och gata som en socialt stöttande aspekt (Malmö stad 2008). Detta synsätt stöttas av Gehl (2010) som anser att den öppna och aktiva fasaden stöttar socialt liv på gatan genom att erbjuda upplevelsemässig kontakt. I samklang redogör Mehta (2013) att aktiva fasader är inbjudande och främjar sociala beteenden. Även Francis (1987) redogör för hur kontakt mellan den offentliga gatan och de privata byggnaderna kan generera sociala beteenden. Kontakten mellan innergården och gatan framhävs mer i planprogrammet för Norra Sorgenfri där kontakten mellan den privata och offentliga sfären ska främja social interaktion och gemenskap (Malmö stad 2008), men även planprogrammet för Amiralsgatan och station Persborg berör ytligt denna aspekt (Malmö stad 2021).

Det läggs också fokus på entréernas frekvens och utformning samt på de offentliga bottenvåningarna i gatuplan (Malmö stad 2008; Malmö stad 2021). Planprogrammets ställningstagande kring entréernas utformning är överensstämmande. Ambitionen i båda planprogrammen är att entréernas utformning, frekvens och relation till gatan ska aktivera gaturummet och bidra till en trygg och levande miljö. Entréer med tydlig kontakt med gatan och hög frekvens kan relateras till Gehls (2010) ställningstagande kring mötet mellan byggnad, fasad och gata och hur en medveten gestaltning av denna zon har förmågan att främja social aktivitet. En annan faktor som nämns i samband med entréernas utformning och täthet i planprogrammet för Amiralsgatan och station Persborg är passager till bakomliggande bebyggelse (Malmö stad 2021).

Båda planprogrammen betonar behovet av varierande funktioner i bottenvåningarna som kan aktivera gaturummet (Malmös stad 2021; Malmö stad 2008). Bottenvåningarnas förmåga att skapa spännande gatumiljöer och främja liv på gatan lyfts av bland annat Gehl (2010) och Mehta (2013). Även Boverket (2019)

beskriver hur aktiva bottenvåningar som ger utrymme för varierande verksamheter är positivt för livet på gatan.

I planprogrammet för Amiralsgatan och Station Persborg beskrivs en aspekt som inte nämns i Norra Sorgenfri. Denna aspekt innebär bearbetning av nivåskillnader för att skapa tillgängliga och levande gaturum (Malmö stad 2021). Behovet av denna åtgärd kan härledas till miljonprogrammets planeringsideal och funktionsseparering som präglar Rosengård (Malmö stad u.å.b) vilket skulle förklara skillnaden. Däremot finns det en ambition om att skapa kontakt mellan byggnaderna och gaturummet i båda planprogrammen.

Fotgängarperspektivet

Innebörden av en gångvänlig stadsdel skiljer sig åt i de olika planprogrammen. I planprogrammet för Amiralsgatan och station Persborg ligger stort fokus på ett mer övergripande perspektiv där närhet och sammankoppling av olika områden står i fokus (Malmö stad 2021). Strävan efter att uppnå en gångvänlig stadsdel grundas i att skapa fler tvärgående kopplingar över Amiralsgatan samt i att skapa närhet till viktiga målpunkter och noder. Amiralsgatan ges dessutom stråkegenskaper. Det finns med andra ord en utgångspunkt i ett nätverksperspektiv som stötts av exempelvis Gehl (2010) som anser att en tydlig struktur med korta avstånd och logiska förbindelser främjar stadslivet. I planprogrammet för Norra Sorgenfri läggs visserligen fokus på att skapa en tydlighet i stråkets utformning och koppling till staden men fotgängarperspektivet i planprogrammet för Norra Sorgenfri präglas av en större detaljskärpa för gaturummets gestaltning till förmån för gångtrafikanter (Malmö stad 2008). I relation till detta kan Rapoports (1987) resonemang kring stöttande miljöer och dess påverkan på beteenden tas i beaktning.

Båda planprogrammen lyfter vegetationens förmåga att generera behagliga gatumuljöer (Malmö stad 2021; Malmö stad 2008). Däremot läggs blygsam uppmärksamhet på möblering och materialval i planprogrammet för Amiralsgatan och station Persborg, aspekter som i kontrast lyfts mer frekvent i planprogrammet för Norra Sorgenfri inom ramen för fotgängarperspektivet. Möblemangens funktion, flexibilitet och förmåga att stötta sociala beteenden lyfts av såväl Mehta (2013), Gehl (2010) och Boverket (2019). Gemensamt för båda planprogrammen är ambitionen att skapa platsbildningar och zoner för vistelse längs med gatan (Malmö stad 2021; Malmö stad 2008). Detta kan kopplas till Gehls (2010) och Mehtas (2013) ställningstagande om att en gata ska erbjuda plats för rörelse och vistelse vilket främjar social interaktion.

Gemensamt för de två planprogrammen är att fordonstrafikens hastighet ska begränsas och trygga fotgängarzoner etableras (Malmö stad 2021; Malmö stad

2008). Begränsning av fordonshastigheten i förmån för fotgängaren förespråkas av både Boverket, Sveriges Kommuner och Landsting & Trafikverket (2015) och Mehta (2013) då det anses främja ett levande stadsliv. Båda källorna framhäver dessutom blandtrafikens fördelar för en levande stad, en idé som kan kopplas till strävan efter att minska trafikseparationen inom planprogrammet för Amiralsgatan och Station Persborg (Malmö stad 2021).

Behovet av blandade funktioner

En gemensam ambition i de två planprogrammen är att erbjuda blandade funktioner i syfte att attrahera en bred publik (Malmö stad 2021; Malmö stad 2008). Det finns en strävan efter att skapa unika målpunkter som lockar människor från olika delar av staden. Båda planprogrammen vill skapa förutsättningar för levande huvudstråk som, genom en stor variation av funktioner, i sig själv kan bli en viktig plats.

Planprogrammet för Amiralsgatan och station Persborg (Malmö stad 2021) har ett något mer detaljerat perspektiv där målpunkternas karaktär tydligt vittnar om en bredd av funktioner och aktiviteter längs med gatan. Handel och kommersiell service nämns som viktiga funktioner men det läggs också fokus på fritids- hälso- och kulturverksamheter. Dessutom nämns kollektivtrafiken och dess hållplatser som viktiga noder. Här kan en parallell dras till Levitas (1978) som anser att gatans mångfald måste innefatta mer än en variation av kommersiella verksamheter och till Kommissionen för ett socialt hållbart Malmö (2013) som särskilt betonar vikten av fritids- och kulturverksamheter. Även Jacobs (1962) understryker vikten av en variation av primära funktioner som befolkar gatan under olika tider av dygnet. Detta genererar en känsla av trygghet och gemenskap vilket stöttar gatans sociala funktioner.

Det är viktigt att poängtera att planprogrammet för Norra Sorgenfri också redogör för ett behov av varierande funktioner på gatu- och stadsdelsnivå och lägger, i likhet med planprogrammet för Amiralsgatan och Station Persborg, fokus på exempelvis kultur- och fritidslokaler (Malmö stad 2008). I Norra Sorgenfri läggs däremot mycket fokus på Industrigatans utformning och funktion när gatans sociala kvaliteter diskuteras och inom ramen för detta framhålls kommersiella verksamheter och handel som betydande för Industrigatans karaktär. Det finns å andra sidan också en ambition att etablera offentliga målpunkter längs med Industrigatan för att främja stadslivet och locka en bred publik. Ett fokus på de kommersiella verksamheterna kan kopplas till Mehta (2013) som också förespråkar varierande funktioner och målpunkter men samtidigt lägger stor tilltro till de kommersiella gatornas potential att bli en plattform för det sociala livet.

Den sammankopplade staden

Det finns en gemensam ambition att utforma och förena rörelsestråk i syfte att bryta barriärer och sammankoppla staden. Detta ska generera en fysisk och mental närhet i Malmö. (Malmö stad 2021; Malmö stad 2008). Boverket (2010) understryker just denna aspekt då de anser att man genom att koppla samman stadsdelar kan skapa möjligheter för möten och främja integrationen. Stråk kan därmed bli viktiga plattformar för det sociala livet. I planprogrammen läggs stor vikt vid att samla rörelser till stråk som kopplar samman staden vilket överensstämmer med Boverkets ställningstagande.

I Norra Sorgenfri ska koppling skapas i längsgående riktning samtidigt som det ska underlättas att röra sig mellan de stora stråken och de mindre gatorna (Malmö stad 2008). Här observeras ett fokus på relationen mellan olika stadsrum och dess påverkan på varandra. I planprogrammet för Amiralsgatan och station Persborg ska koppling inte enbart skapas i längsgående riktning, fler tvärgående kopplingar ska också etableras (Malmö stad 2021). Det kan observeras en viss skillnad i synen på gatans sammankopplande utformning men den kan härledas till platsspecifika egenskaper och historiska planeringsideals påverkan på stadsstrukturen. Däremot finns en gemensamt tendens att vilja tillgängliggöra och koppla samman gatunätet över olika skalor. Mehta (2013) beskriver tillgängligheten till viktiga gator som betydande och förespråkar att kopplingen mellan olika gaturum ska sträcka sig över olika skalor för att säkerställa att en bredd av brukare kan använda platsen.

I båda planprogrammen finns en ambition om att skapa en serie stadsrum. Dessa kopplas samman med hjälp av gatan (Malmö stad 2021; Malmö stad 2008). Detta kan relateras till ett nätverksperspektiv fast på en mindre skala och knyter an till Gehl (2010) som förespråkar en tydlighet i stadsrummens riktning och hierarki i strävan mot en levande stad. Boverket, Sveriges Kommuner och Landsting & Trafikverket (2015) redogör också för hur ett system av gaturum stöttar gatans sociala kvaliteter. Även Mehta (2013) talar om vikten av att tillgängliggöra viktiga gator, platser och stråk med hjälp av sammankopplande åtgärder. Detta ökar möjligheterna för sociala beteenden och främjar gatans egenskaper som en plats för social interaktion.

5. Slutsats

Under denna rubrik kopplas resultatet till studiens syfte och målsättning genom att besvara frågeställningen utifrån de upptäckter som gjorts inom studien.

Hur resonerar Malmö stad kring gatans utformning med avseende på sociala kvaliteter med utgångspunkt i planprogrammen för Amiralsgatan och station Persborg samt Norra Sorgenfri?

Gatans sociala kvaliteter kopplas i stor utsträckning till begreppet *stråk*. Stråken ska koppla samman staden, fungera som offentliga platser samt samla rörelser i ett förenat gaturum. Detta ska främja den sociala interaktionen inom området och i staden. Gatans sociala kvaliteter kopplas med andra ord till ett nätverksperspektiv som ska skapa goda grundläggande förutsättningar för möten.

Vidare beskrivs en blandning av funktioner och målpunkter som en viktig faktor. Varierande funktioner lockar en bredd av människor och befolkar därmed stadens gator, något som främjar den sociala interaktionen, trygghetskänslan och gemenskapen.

Relationen mellan byggnad och gata har beskrivits som viktig där bottenvåningarnas utformning och entréernas frekvens har en betydande roll. Det grundar sig i vikten av upplevelsemässig kontakt med bottenvåningen och i en strävan efter att aktivera gaturummet med hjälp av entréer.

Gatans sociala kvaliteter främjas genom att skapa trygga miljöer. Trygghet nämns i båda planprogrammen upprepande gånger som en viktig faktor som bidrar till ett aktivt gaturum. Trygghet uppkommer genom rörelse, aktivitet och visuell kontakt mot gatan.

Slutligen finns det en gemensam ambition om att skapa en fotgängarvänlig stad. Den fotgängarvänliga staden innefattar närhet, fotgängaranpassade fordonshastigheter och varierande och stimulerande gatumiljöer där exempelvis fasadernas utformning och vegetation är viktig. Gatan ska ge utrymme för vistelse så väl som rörelse i den fotgängarvänliga staden.

6. Reflektion

I detta kapitel diskuteras först utmärkande aspekter av studiens resultat. Därefter diskuteras metodvalet och slutligen ges förslag på vidare forskning.

6.1. Reflektion av resultat

Under arbetsgången har begrepp som *stadsmässighet*, *stadsliv*, *levande gaturum*, *gatuliv* och *folkliv* påträffats i dokumenten. Dessa begrepp nämns ofta i relation till gatans sociala liv och kvaliteter. Det finns dock en otydlighet i vad dessa ord egentligen betyder och vilken innebörd de faktiskt inrymmer. Genom att inte ha en tydlig bild av vad dessa begrepp innebär inom kontexten för stadsplanering blir det svårt att dra slutsatser kring vilka sociala kvaliteter som önskas uppnås genom planeringsförfarandena. Vokabulären inom planeringen präglas ofta av en öppen karaktär och kan upplevas användas slentrianmässigt. Vidare har det observerats att liknande ord inryms av olika betydelser och värden beroende på sammanhang och kontext.

Dahl (2019) och Levitas (1978) ifrågasätter det stora fokuset på handel och kommersiella verksamheter när gatan utformas. Planprogrammet för Amiralsgatan och station Persborg har ett synsätt på gatan där gatan tydligt inrymmer en bredd av funktioner och målpunkter. Även planprogrammet för Norra Sorgenfri beskriver behovet av blandade funktioner trots att det finns ett mer uttalat fokus på de kommersiella verksamheternas förmåga att främja stadslivet och gatans sociala kvaliteter. Dahl (2019) drar en parallell till hur extern- och internethandeln har förändrat våra konsumtionsvanor och minskat gatans roll som handelsplats i staden. Genom att istället strategiskt placera ut verksamheter och skapa utrymme för en bredd av funktioner kanske gatan kan inrymma fler värden och utgöra en social roll i staden trots de förändringar i samhället som tiden oundvikligen genererar. Ur detta perspektiv är det spännande att betrakta hur båda planprogrammen ämnar samla rörelser till välintegrerade gator som erbjuder en variation av målpunkter samt möjlighet till vistelse och därmed främjar gatans sociala kvaliteter. Detta ger gatan en mer varierande funktion i staden och lyfter gatan som ett viktigt offentligt rum som besitter en bredd av värden och funktioner.

Studien har belyst behovet av att skifta skalor när gatan utformas med avseende på sociala kvaliteter. Den övergripande skalan på stadsdelsnivå tenderar ha till syfte att koppla samman staden och stadsdelen. Områden ska länkas samman och möten uppkomma genom att samla rörelser till specifika stråk. Dessa stråk blir en plattform för möten och gaturummet blir i sig ett viktigt offentligt rum. Detta synsätt kan utläsas i båda planprogrammen (Malmö stad 2021, Malmö stad 2008). Stråken och dess målpunkter lockar människor och genererar möten och sociala kvaliteter i staden, förutsättningarna för social interaktion skapas med andra ord på en övergripande nivå. Därefter beskrivs gatans möjlighet att utgöra en koppling mellan en serie stadsrum, ett synsätt som stöttas av Gehl (2010) och som går att finna i båda planprogrammen. Slutligen måste den detaljerade skalan betraktas och utformas omsorgsfullt för att uppmuntra vistelse och främja social interaktion. Inom ramen för detta blir gatunöje, trottoarens bredd, fasadens utformning och kontakt med gaturummet centralt. Aspekter som berörs av Mehta (2013) såväl som av Gehl (2010; 2011). Att utveckla en vördnad och förståelse för de olika skalorna kanske är en av de mest centrala färdigheterna för en landskapsarkitekt i strävan efter att främja sociala möten i staden. Det handlar om att förstå det enskilda rummet och dess relation till omgivande stadsstruktur.

I planprogrammen kopplas gatans sociala kvaliteter i stor utsträckning till stråkens egenskaper. Det hade dock varit spännande att ta del av den andra gatans sociala kvaliteter, den gata som inte lämpar sig som ett verksamhetsstråk på grund av dess förhållande till gatunätet. Går det att genom platsanknytning, breda trottoarer, vegetation och flexibilitet främja sociala beteenden även på den mindre tvärgatan? Kanske är det genom en känsla av tillhörighet och anknytning samt en möjlighet att forma sin miljö som denna form av gaturum kan aktiveras och brukas för sociala beteenden under rätt förutsättningar. Detta synsätt stöttas av Mehta (2013) som anser att människan ska vara medskapare i gatumiljöns uttryck och av Francis (1987) som menar att tillhörighet och möjligheten att forma sin gatumiljö är positivt för den demokratiska staden.

I planprogrammet för Norra Sorgenfri påträffas ett stort fokus på områdets historia som lyfts fram genom bevarandet av kulturhistoriska byggnader och med gatunamn som anspelar på områdets industrihistoria (Malmö stad 2008). Detta fokus är spännande utifrån Moudons (1987) synsätt på gatan som ett nätverk som sträcker sig över tid och rum där platsens historia och kontext lyfts fram. Även Francis (1987) beskrivning av gatans anknytning till historiska aspekter blir här spännande. Kanske handlar det om att känna samhörighet till platsen genom att koppla dagens bruk av gatan till dess historiska funktion och roll i staden. Denna aspekt har inte

undersökts på djupet inom denna uppsats men skulle vara spännande att utforska vidare.

Ytterligare en spännande upptäckt från studien är fokuset på vegetation som lyfts i planprogrammen. Vegetationen beskrivs som en viktig del av den gångvänliga stadsdelen då vegetationen skapar behagliga och säkra miljöer vilket i sin tur gynnar stadslivet. Denna upptäckt kan bidra till det teoretiska ramverket och vidareutveckla synsättet på gatan som social plats.

Under studiens gång har en förståelse skapats för att gatans utformning med avseende på sociala kvaliteter är ett brett ämne. Utformningen är också platspecifik och begreppens innebörd skiftar beroende på sammanhang. Hela bredden av ämnet går inte att inrymma inom ramen för denna studie men, för att återkoppla till syftet som ämnar att undersöka hur planeringsdiskursen ser ut, har en djupare förståelse för hur gatan betraktas och planeras med avseende på sociala kvaliteter etablerats. Lärdomen av studien är att ett brett synsätt på gatan bör antas när gatan utformas med avseende på sociala kvaliteter som innefattar både gatan som nätverk och som rum.

6.2. Metodreflektion

Mycket av den litteratur som använts i denna uppsats är uppkommen ur en annan geografisk och tidsmässig kontext. Jacobs (1962) drog sina slutsatser genom att observera New Yorks gatuliv. Mehtas (2013) forskning har också till stor uträkning grund i ett amerikanskt perspektiv. Gehls (2010; 2011) forskning befinner sig visserligen närmre geografiskt men hans forskning baseras i stor utsträckning på Köpenhamn som är en storstad. Är det möjligt att applicera dessa idéer i en helt annan kontext? Det har varit en ambition att basera det teoretiska ramverket på ett stort utbud av källor med varierande ålder och geografisk utgångspunkt för att öka tillförlitligheten samt för att etablera ett brett perspektiv. De idéer som många av teoretikerna i denna uppsats framhåller har stor spridning och är så pass vedertagna att de är fullt rimliga att applicera på denna studies sammanhang. Detta med förbehåll och förståelse för att den geografiska och tidsmässiga kontexten påverkar innehållet i forskningen. Vidare innefattas litteraturstudien bland annat av dokument från Boverket, Trafikverket och Malmö stad. Dessa dokument är inte skrivna inom en vetenskaplig kontext men de bedöms komplettera övrig teori och blir för studiens syfte relevanta.

Planprogrammets funktion är att vara ett översiktligt och vägledande planeringsdokument. Därför är det svårt att dra slutsatser och få förståelse för hur den detaljerade skalan planeras trots att den detaljerade skalan är en viktig del av

denna uppsats teoretiska ramverk. Vidare bör det resoneras kring planprogrammets ålder. Planprogrammet för Norra Sorgenfri är från 2008 men i och med att planprogrammet idag fortfarande används som det vägledande dokumentet för utvecklingen av områdets detaljplaner bedöms dokumentet spegla dagens stadsbyggnad och är därför, trots dess ålder, relevant för detta arbete.

Slutligen är det av vikt att redogöra för problematiken kring inhämtning av data. Inom ramen för den abduktiva ansatsen tillåts ett skiftande fokus mellan teori och empiri där det teoretiska ramverket används för att belysa strukturer inom empirin. Empirin används sedan för att omtolka och addera till den teoretiska grunden. Kunskapen som inhämtas genom litteraturstudien formar därför bearbetningen av data, en aspekt som ryms inom den valda metoden men som bör tydliggöras. För att uppnå en tillförlitlighet i resultatet har därför upprepade granskningar av datamaterialet utförts.

6.3. Förslag på fortsatt forskning

Planprogrammets syfte är att fungera som visionsdokument och angriper ofta staden på ett övergripande plan. Det hade varit spännande att undersöka hur dessa planer översätts till detaljplaner. Detta skulle innebära en djupare förståelse för hur gatan utformas med avseende på sociala kvaliteter på en detaljerad skala. Det skulle också vara givande att undersöka relationen mellan planprogram och verklighet i syfte att utvärdera om de planeringsförfarandena som antas i planprogrammen översätts till och fungerar i verkligheten.

Studien skulle vidare gynnas av intervjuer med planerare från Malmö stad. Det skulle ge en djupare inblick och förståelse för hur gatan betraktas som en social plats i staden. Slutligen skulle studie av fler plandokument bidra till en mer övergripande bild av gatan som social plats.

7. Referenser

Alvesson, M. & Sköldbberg, K. (2008). *Tolkning och reflektion vetenskapsfilosofi och kvalitativ metod*. Uppl 2, Lund: Studentlitteratur.

Boverket (2010). *Socialt hållbar stadsplanering – en kunskapsöversikt*. Karlskrona: Boverket.

<https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2010/socialt-hallbar-stadsutveckling.pdf>

Boverket (2019). *Mångfunktionella gator*. (2019:7). Karlskrona: Boverket.

<https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2019/mangfunktionella-gator.pdf>

Boverket, Sveriges Kommuner och Landsting & Trafikverket (2015). *Trafik för en attraktiv stad – Handbok*. Uppl. 3.

https://www.trafikverket.se/contentassets/347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f/trafik3_handbok_ny.pdf

Dahl, C (2019). Gatan som kultur. *Movium*, 9 september.

<https://www.movium.slu.se/gatan-som-kultur> [2022-02-11]

Denscombe, M. (2018). *Forskningshandboken: för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. Uppl 4, Lund: Studentlitteratur.

Francis, M. (1987). The making of democratic streets. I: Moudon, A. V. (red.) *Public streets for public use*. New York: Van Nostrand Reinhold. 23-39.

Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Washington, D.C: Island P.

<https://ebookcentral.proquest.com/lib/slub-ebooks/reader.action?docID=3317503>

Gehl, J. (2011). *Life between buildings: using public space*. Washington, DC: Island Press.

Globala målen (2021). *Hållbara städer och samhällen*.

<https://www.globalamalen.se/om-globala-malen/mal-11-hallbara-stader-och-samhallen/> [2022-03-09]

Hartman, J. (2004). *Vetenskapligt tänkande*. Uppl 2, Lund: Studentlitteratur.

Jacobs, J. (1962). *The death and life of great American cities*. London: Jonathan cape.

Kommissionen för ett socialt hållbart Malmö (2013). *Malmöns väg mot en socialt hållbar framtid, hälsa, välfärd och rättvisa*.

<https://mau.diva-portal.org/smash/get/diva2:1405328/FULLTEXT01.pdf>

Lantmäteriet (u.å.) *Malmö. SWEREF 99 TM RH 2000*. Flygfoto [Kartografiskt material] <https://minkarta.lantmateriet.se/> [2022-03-09]

Levitas, G. (1978). *Anthropology and Sociology of Streets*. I: Anderson, S. (red) *On streets*. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press. 225–239.

Lundman, B. & Graneheim U. H. (2008). Kvalitativ innehållsanalys. I: Granskär, M. & Höglund – Nilsson B. (red.) *Tillämpad kvalitativ forskning inom hälso-och sjukvård*. Lund: Studentlitteratur. 159–172.

Malmö stad (2008). *Norra Sorgenfri planprogram*. Malmö: Malmö stadsbyggnadskontor.

https://malmo.se/download/18.af27481124e354c8f1800020125/1491302549563/Norra%20Sorgenfri%20planprogram_reviderat.pdf

Malmö stad (2012). *Fotgängarprogram 2012–2018 – Malmö den gångvänliga staden*. Malmö: Gatukontoret.

<https://malmo.se/download/18.4cc94c3815be8cd0d0b1bd33/1497268366647/Fotg%C3%A4ngarprogram+2012-2018.pdf>

Malmö stad (2018). *Översiktsplan för Malmö - Planstrategi*.

https://malmo.se/download/18.4f363e7d1766a784af162af/1610100094509/%C3%96VERSIKTSPLAN%20F%C3%96R%20MALM%C3%96_antagen_31maj2018.1%C3%A5g.webb.pdf

Malmö stad (2021). *Planprogram Amiralsgatan och station Persborg*. Malmö: Malmö stadsbyggnadskontor.

<https://malmo.se/download/18.43617cca17dc8b8d15ea1b/1640762405082/Pp%206051%20Planprogram%20godk%C3%A4nnande%20211216.pdf>

Malmö stad (2022). *Malmös äldsta industriområde*.
<https://malmo.se/Stadsutveckling/Stadsutvecklingsomraden/Sorgenfri/Malmos-aldsta-industriomrade.html> [2022-03-04]

Malmö stad (u.å.a). *Sorgenfri*.
<https://malmo.se/Stadsutveckling/Stadsutvecklingsomraden/Sorgenfri.html> [2022-03-04]

Malmö stad (u.å.b). *Rosengård*.
<https://malmo.se/Stadsutveckling/Stadsutvecklingsomraden/Rosengard.html>
[2022-03-04]

Mehta, V. (2013). *The street: a quintessential social public space*. Abingdon, Oxon; Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203067635>

Moudon, A. V. (1987). Pedestrian street use: culture and perception. I: Moudon, A. V. (red.) *Public streets for public use*. New York: Van Nostrand Reinhold. 13-19.

Rapoport, A. (1987). Pedestrian street use: culture and perception. I: Moudon, A. V. (red.) *Public streets for public use*. New York: Van Nostrand Reinhold. 80-92.

Yin, R.K. (1994). *Case study research: design and methods*. Uppl 2. Thousand Oaks, CA: Sage.

Bilaga 1: Exempel på den kvalitativa innehållsanalysen

Meningsenhet	Kondenserad meningsenhet	Kod	Underkategori	Kategori
”Förslagets bärande del är att bygga om Amiralsgatan till en mer trygg miljö och införliva området i stadens övriga stadsstruktur med nya kvarter och fler tvärgående kopplingar i gatuplan.” (Malmö stad 2021, s. 3)	Amiralsgatan ska bli en tryggare miljö och införlivas i övrig stadsstruktur med nya kvarter och kopplingar.	Skapa trygg miljö och sammankoppla	Sammankoppla	Nätverk
”Flygbilden över Amiralsgatan visar hur nya korsande gator knyter an mot Amiralsgatan och omgivande stråk som i sin tur kopplar området till den övriga stadsväven. I bilden utpekas även nya målpunkter som kan bidra till starkare rörelseflöden in och ut genom stadsdelen.” (Malmö stad 2021, s. 13)	Flygbilden visar nya gator som knyter an till Amiralsgatan och övriga stadsväven samt nya målpunkter som kan stärka rörelseflöden.	Nya målpunkter och gator som knyter an till Amiralsgatan.	Sammankoppla	Nätverk
”Livsmiljön i gaturummen är även kvaliteter som ökar gångvänligheten. Med bebyggelse i varierande uttryck, skalor och funktion, trädplanteringar längs gator och gröningar skapas en livsmiljö som även attraherar gångvänligheten.” (Malmö stad 2021, s. 22)	Genom varierande bebyggelse, gröningar samt trädplanteringar längs med gatorna skapas en livsmiljö i gaturummet som ökar gångvänligheten.	Variert miljö i gaturummet	Skapa gångvänlighet i gaturummet	Fokus på fotgängaren
”Nya gator på fotgängares villkor etableras in mellan de nya och befintliga bostadskvarteren. Här finns även utrymme för bostadsgårdar för uppehåll och lek.” (Malmö stad 2021, s. 37)	Nya gator på fotgängarens villkor etableras mellan bostadskvarter och bostadsgårdar ger plats för lek och vistelse.	Gator för fotgängaren och bostadsgårdar för lek etableras	Gator för fotgängaren	Fokus på fotgängaren