



Stämmer Jan Gehls teorier?

En studie om livet mellan husen i Malmö.

Sebastian Hammarsten

Självständigt arbete • 15 hp

Sveriges lantbruksuniversitet, SLU

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Landskapsarkitekturprogrammet

Alnarp 2023



Stämmer Jan Gehls teorier? En studie om livet mellan husen i Malmö.

Is Jan Gehl's theories correct? A study about life between buildings in Malmo.

Sebastian Hammarsten

Handledare: Love Silow, Sveriges lantbruksuniversitet SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Johan Wirdelöv, Sveriges lantbruksuniversitet SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 15 hp
Nivå och fördjupning: Grundnivå, G2E
Kurstitel: Självständigt arbete i landskapsarkitektur
Kurskod: EX0845
Program/utbildning: Landskapsarkitektprogrammet
Kursansvarig inst.: Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Utgivningsort: Alnarp
Utgivningsår: 2023
Omslagsbild: Illustration av Sebastian Hammarsten
Upphovsrätt: Alla bilder används med upphovspersonens tillstånd.

Nyckelord: Urban design, rörelsemönster, gågator, Gehl, Malmö

Sveriges lantbruksuniversitet

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

Sammanfattning

Att röra sig i städernas gaturum till fots hör för många till vardagen men varför och hur rör man sig? Jan Gehls *Life Between Buildings* går igenom just detta och ger förklaringar på vad som lockar människor till gaturum men även hur människor beter sig i gaturummen. Denna uppsats syfte är att undersöka ifall Gehls teorier om livet mellan huskroppar stämmer överens med vad som händer på två av Malmös mest gångtrafikerade gator. Detta åstadkoms genom att först undersöka hur Malmö stad arbetar med sina gaturum, undersöka mer precist vad Gehl skriver om livet mellan hus och två platsstudier där människors rörelse och beteende observeras utifrån tre kategorier. Resultatet visar att Malmö stad i skrift på många sätt försöker främja det som Gehl föreslår attraherar fler människor till gaturummen men att de brister i utförandet på sina gator. Det observerade beteendet och rörelserna på gatorna går i linje med det som Gehl i sitt verk beskriver och man kan tydligt se vart människor väljer att gå, sitta eller stå. Vidare tar uppsatsen upp vad Malmö stad hade kunnat arbeta mer med utifrån vad Gehl skrivit. Uppsatsen avslutas med en del som tar upp faktorer som kan ha påverkat studiernas resultat.

Abstract

Moving around the city on foot is part of many people's everyday life, but why and how do they move? Jan Gehl's *Life Between Buildings* goes through this and provides explanations to what attracts people to the street as well as how people behave in the streets. The purpose of this essay is to investigate whether Gehl's theories about life between buildings agree with what happens on two of Malmö's most pedestrianized streets. This was achieved by first examining how Malmö city works with its open spaces, examining more precisely what Gehl writes about life between buildings and two case studies where people's movement and behavior are observed based on three categories. The results show that Malmö city in many ways tries to implement what Gehl suggests promotes more people to use the street in text but that they fall short when it comes to execution of what they have written. The observed behavior and movement on the streets correlate to what Gehl describes in his work and you can clearly see where people choose to walk, sit, or stand. Furthermore, the essay addresses what Malmö city can improve in their open spaces based on what Gehl has written. The essay is concluded by a section that addresses factors which may have influenced the results of the studies.

Innehållsförteckning

Tabellförteckning	7
Figurförteckning	8
1. Inledning/Bakgrund	9
1.1 Inledning	9
1.2 Offentliga rum genom tiden	11
1.3 Gågatan.....	13
1.4 Malmö stad	14
1.5 Metod.....	15
1.6 Avgränsningar	16
2. Malmö stads utformning av gaturum	17
2.1 Attraktivitet.....	17
2.2 Komfort	18
2.3 Orienterbarhet	19
3. Litteraturstudie	20
3.1 Livet mellem husene	20
3.1.1 Tre utomhusaktivitets kategorier	20
3.1.2 Människans attraktion av andra människor.....	21
3.1.3 Att gå, stå och sitta.....	22
3.1.4 Vädrets påverkan	26
4. Exempelstudier	27
4.1 Södra Förstadsgatan (Davidshallsbron – Triangeln).....	28
4.2 Södergatan	30
4.3 Rytmen	32
4.4 Stående	34
4.4.1 Södra Förstadsgatan.....	34
4.4.2 Södergatan.....	35
4.5 Sittandes	36
4.5.1 Södra Förstadsgatan.....	36
4.5.2 Södergatan.....	37
5. Diskussion	38
5.1 Malmö stad	38

5.2	Förklaringar utifrån Jan Gehls teorier.....	40
5.3	Vad kan förbättras utifrån Jan Gehls teorier?.....	42
5.4	Vad kan ha påverkat resultatet?.....	43
	Referenser.....	44

Tack 45

Tabellförteckning

Tabellerna är författarens egna

Tabell 1. Antalet observerade stående utefter kategorier.....	34
Tabell 2. Antalet observerade stående utefter kategorier.....	35
Tabell 3. Antalet observerade sittandes utefter kategori	36
Tabell 4. Antalet observerade sittandes utefter kategori	37

Figurförteckning

Figureerna är författarens egna

Figur 1. Övergripande plan på centrala Malmö som placerar in gatorna i samband till varandra men även omgivningen.....	27
Figur 2. Plan över Södra Förstadsgatan.....	28
Figur 3. Beläggning på Södra Förstadsgatan. Beläggning mot fasad åt höger och mitten av gatan åt vänster.....	29
Figur 4. Plan över Södergatan.....	30
Figur 5. Beläggning Södergatan. Beläggning mot fasad åt höger och mitten av gatan åt vänster.....	31
Figur 6. Antal passerande fotgängare under olika klockslag.....	32
Figur 7. Observerad rörelse (i svart) på Södra Förstadsgatan.....	33
Figur 8. Observerad rörelse (i svart) på Södergatan.....	33
Figur 9. Observerade stående (som cirklar) på Södra Förstadsgatan.....	34
Figur 10. Observerade stående (som cirklar) på Södergatan.....	35
Figur 11. Observerade sittande (som cirklar) på Södra Förstadsgatan.....	36
Figur 12. Observerade sittande (som cirklar) på Södergatan.....	37

1. Inledning/Bakgrund

1.1 Inledning

Tidigt i utbildningen blev vi i klassen introducerade till Jan Gehl och speciellt hans bok *Livet mellem husene*. Den pratades om inte bara vid stadsplanering utan även vid analyser av platser och hjälp till hur man skall tänka vid gestaltningen av offentliga miljöer.

Jan Gehl är i grunden en dansk arkitekt som inriktat sig på urban design. Han skrev sin första bok 1971 vilket blev *Livet mellem husene*. Denna bok har sedan getts ut i olika upplagor samt blivit översatt till engelska och heter då *Life between buildings*. Gehl har haft stort inflytande på stadsplanering och urbandesign med hans många verk som studerar staden. De flesta av hans verk är översatta till flera olika språk däribland "Cities for People" (2010) som har översatts till hela 37 språk. Målet med denna uppsats är att undersöka om man med hjälp av Gehls bok "Livet mellem husene" kan förklara hur människor beter sig i gaturum och varför de gör det utifrån vad som är skrivet.

Gehl har haft stort inflytande på stadsplanering och urbandesign med hans många verk som studerar staden. De flesta av hans verk är översatta till flera olika språk däribland *Cities for People* (2010) som har översatts till hela 37 språk. Gehl är medgrundare av Gehl Architects som arbetar med urbanforskning och designrådgivning med kontor runt om i världen. Gehl Architects har arbetat med flera olika stora städer och utfört undersökningar samt i vissa fall gett strategiska rekommendationer. Gehl Architects arbetar

utifrån den mänskliga skalan och mycket är baserat på Gehls undersökningsmetoder och slutsatser som han presenterat i sina verk. En av de stora städerna som de arbetat med är New York City där de hjälpte till med att omforma och planera om Broadway Boulevard. Den personcentrerade data och undersökning av New York Citys offentliga tillstånd fungerade som grund för denna förändring av gaturummet som i sin tur gjort boulevarden mer attraktiv och säkrare för fotgängare samtidigt som volymen motordriven trafik minskade. (Gehl Architects, 2013)

Syftet med den här uppsatsen är att undersöka ifall Gehls teorier om livet mellan huskroppar från över 50 år sedan faktiskt stämmer överens med vad som händer på två av Malmös mest gångtrafikerade gator. Anledningen till att jag tycker det här är viktigt att undersöka är då Gehls teorier härstammar ifrån 70-talet och att människans beteende mellan stadens byggnader kan ha förändrats sedan dess. Världen har förändrats mycket på 50 år och teknologin har gjort stora framsteg. Kan detta ha påverkat människors rörelse och beteende i staden såpass mycket att Gehls teorier är utdaterade?

Vad jag vill uppnå med denna uppsats är en fördjupad kunskap om hur människan faktiskt rör sig i stadens gaturum idag samt vad som påverkar denna rörelse. Det som kommer studeras är något som jag vet kan vara nyttigt att ha med sig vidare i utbildningen likaväl som efter färdig utbildning. Arbetat kan förhoppningsvis även vara till någon nytta för andra studenter eller liknande som antingen vill se och läsa om människans rörelse i gaturum eller som stöd vid vidare utforskning inom urban planering eller design.

Frågeställningen som kommer försöka besvaras genom uppsatsen är: *Hur står sig Gehls teorier från om liv mellan hus från 70-talet i Malmö?*

1.2 Offentliga rum genom tiden

Staden är uppbyggd av en rad olika offentliga rum som parker, torg, huvudgator, vilka har en stor betydelse för huruvida staden uppfattas som levande och attraktiv eller inte. De offentliga rummen har olika funktioner i staden som kan variera med tiden.

Vikas Mehta (2013) beskriver hur gatorna på medeltiden var smala och labyrinth-liknande och användes i religiösa, kommersiella, politiska samt kommunala ändamål. En plats där människor sålde, köpte, predikade, förhandlade, socialiserade sig, med mera samtidigt. Med andra ord skedde i stort sett all dagens aktiviteter i stadens gaturum vilket betydde en enorm mängd människor som rörde sig på en och samma plats. Gehl (2011) betonar, när han skriver om medeltidens stadsutformning, hur staden inte planerades där och då utan att den genom en lång process växte till vad den blev genom fortsatt anpassning gentemot den fysiska miljön.

Mehta (2013) fortsätter beskriva hur människan under renässansen och barocken började utforma stadens gaturum efter visuella uttryck, byggnader samt stadsrums utseende i samband med lösningar på stadens försvar och transport. För att anpassa sig till det förändrade sociala och ekonomiska liv som växt fram blev boulevarder och avenyer planeringsvärdet i stället för medeltidens grannskapsvärde. Gatustrukturen blev också alltmer geometrisk i samband med att trafik på hjul blev allt vanligare. Det var vid den här tidpunkten som den första moderna trottoaren framträdde. Med den nya gatustrukturen och trafik som tog alltmer plats försvann stora delar av det gatuliv som en gång funnits. Boulevarderna blev den nya samlingspunkten för människorna i staden och det var där människor samlades för att visa upp sig, socialisera sig, observera olika aktiviteter med mera.

Nästkommade stora förändring i planeringen av de offentliga rummen var på 1800-talet i samband med den industriella revolutionen. Den industriella revolutionen betydde att samhället gick från ett jordbrukssamhälle till industrisamhälle. Mehta (2013) skriver att städernas befolkning, under denna tid, växte i oroväckande fart. Många städer klarade inte av den våg av nya invånare och de sociala problem som följde. Fattigmanskvarter växte fram runtom städerna och människor bodde allt för tätt. Användandet av gaturummen som en mötesplats sågs på negativt då den kopplades till bland annat fattigdom och brottslighet. Den ökande befolkningen och brist om boende betydde att människor sökte sig ut på gatorna för att göra allt från att prata till att slåss. Genom att ändra på de krokiga gatorna till linjära och begränsa deras funktioner, för att fungera som en slags indelningssystem, ”städade” man upp gatorna i hopp om att det skulle bota gatorna från vad de utvecklades till.

Runt 1900-talets början växte ett nytt tankesätt kring hur staden planeras fram i och med de avancemang människan gjort inom teknologin som tillät människan massproducera och i sin tur ersätta hantverkare och liknande med effektiva maskiner. Mehta (2013) skriver om hur en av de mest omtalade planerarna från denna tid var Le Corbusier. Det Le Corbusier ville åstadkomma var att dela in staden i ett rutnät där höghus stod tätt uppradade sammankopplade med ett vägnät som baserades på hierarki, vilket innefattade allt ifrån supermotorvägar till gånggator. Funktioner skulle vara uppdelade och inte överlappa med varandra över huvud taget. Där det fanns bostäder fanns bara bostäder och där det fanns handel fanns bara handel och så vidare. Mehta (2013) fortsätter med att beskriva hur varje höghus skulle erbjuda tillräckligt med yta, ljus samt tillgång till natur för att tillfredsställa de boende och alla dagliga bekvämligheter skulle tillhandla tillhandahållas inom lägenhetskomplexet. På detta sätt kunde man eliminera de tidigare labyrintlika gångarna då de inte längre skulle behövas. Dessa planer och tankesätt visualiserades aldrig till fullo men präglade och präglar fortfarande delar av planering, till exempel miljonprogrammet.

Vid efterkrigstiden skedde ännu en stor förändring av planeringen och speciellt kring gatornas utformning och syfte i staden förklarar Mehta (2013). Han fortsätter beskriva att denna förändring skedde på grund av de motordrivna fordon som blev mer och mer vanliga och framför allt viktiga för hushållen. Under denna tid planerades det inte längre efter människor som rör sig till fots i staden och deras behov utan i stället efter bilen och dess framkomlighet i staden. Gator och ytor i staden som tidigare använts dagligen för dagliga aktiviteter transformerades till vägar och ytor för motordrivna fordon. Gatan gick från att vara en plats att vistas på till att enkelt sett bli en plats utan användning för människor.

1.3 Gågatan

Gågatan är en gata där fotgängaren sätts i första hand. Motordrivna fordon är förbjudna, med undantag för trafik som korsar gatan eller leveranser av olika slag på gatan, men det är hur som helst på fotgängarens villkor.

Anledningen till att gågator existerar är på grund av bilismens expansion runt efterkrigstiden. Svensson (2001, s.9–10) skriver om hur Sveriges gatunät, i början av 1960-talet, var helt öppet för biltrafik och hur "... gamla salu- och paradtorgen användes som parkeringsplatser". Runt denna tid uppmärksammades bilismen som ett problem och en fara för de som transporterar sig i staden till fot. Han fortsätter med att skriva om hur man som första åtgärd ledde genomfartstrafik utanför innerstaden för att sedan stänga av den motordrivna trafiken på särskilda gator. Detta var födelsen av de första gågatorna i Sverige.

Gehl (2011) beskriver hur man kan observera den omgivande kvaliténs påverkan på dagliga och sociala aktiviteter i staden genom att studera existerande urbana miljöer där gågator eller trafikfria zoner har etablerats.

Man kan där se fler människor som rör sig utomhus, människor är utomhus längre och flertalet olika utomhusaktiviteter äger rum.

Gehl (2011) nämner även hur kritiker var skeptiska till omvandlingen av Ströget i Köpenhamn från motortrafikerad gata till gågata. De menade på att gatan skulle bli övergiven då gågator inte hörde till den skandinaviska traditionen. Gatan som idag vid vissa tillfällen är fyllt till brädden av människor som gör allt från att flanera till att spela musik även på vinterhalvåret. Han skriver även om hur Köpenhamn, genom att omvandla fler gator till gågator, observerade en kvadrupel ökning i sociala och rekreativa aktiviteter under två decennier.

1.4 Malmö stad

Hur jobbar Malmö stad för fotgängare och utformningen av sina gaturum? Malmö stad (2018, s.40) skriver i sin översiktsplan om Malmö som "Promenadstaden" och en strategi för att nå detta är att "rörelsefriheten i staden stimuleras genom att minska olika barriäreffekter, tillgodose behov av tillräckliga ytor för rörelse, upplevelser, mötesplatser och vistelse i gatumiljöer, samt öka trygghet och trafiksäkerhet". Malmö stad har även två separata dokument om just hur de ska arbeta med gångstråk och fotgängare som heter: *Gångstråksplan* (Malmö stad, 2014) och *Fotgängarprogram 2012–2018* (Malmö stad, 2012).

Fotgängarprogrammet (Malmö stad, 2012) är ett program som startades för att främja fotgängare och på så sätt få en trivsammare stad med mindre biltrafik och har som mål att om att göra Malmö till en mer "hållbar, attraktiv och framgångsrik stad". I programmet lyfts det övergripande fram vad Malmö stad gör i nuläget, strategier för planering, samt vad som är bristande och behöver åtgärdas i staden. Mycket av det som nämns i programmet är kopplat till säkerhet och tillgänglighet.

Gångstråksplanen (Malmö stad, 2014) går in mer specifikt på hur de arbetar med utformningen och planeringen av sina gaturum. Gångstråksplanen tar stöd i Mariela Alfonzo (2015) och hennes modell *Hierarchy of walking needs*. Alfonzos modell är uppbyggd av:

1. Genomförbarhet - är det rimligt att gå.
2. Tillgänglighet – hur lätt är det att ta sig från A – B.
3. Säkerhet – hur säker man känner sig från att bli utsatt för brott.
4. Bekvämlighet – kvalitéer i omgivande miljö som antingen främjar eller åtminstone avlägsnar faktorer som kan göra promenaden obekväm.
5. Njutning – attraktiv omgivning som berikar gången till exempel, livlighet, diversitet och sammanhängande arkitektur.

Malmö har en egen indelning, vilket de beskriver till stora delar inspirerats eller rent av baserats på Alfonzos modell, som de utgår ifrån vid planering samt inventering av gaturum (Malmö stad, 2014 s.17). Deras indelning är: *attraktivitet*, *komfort* och till sist *orienterbarhet*. Varje kategori har underkategorier som är kopplade till en text om vad de vill framhäva samt vad de behöver göra för att få fram det resultat som önskas.

1.5 Metod

För att kunna besvara frågeställningen undersökte jag i uppsatsen hur Malmö stad arbetar med sina gaturum utifrån sin gångstråksplan, Jan Gehls verk *Life Between Buildings* (2011) samt en platsstudie där människors beteende på gatorna Södergatan och Södra Förstadsgatan observerades. Vad som observerades i platsstudierna är baserat på Gehls indelning av gående, stående och sittande.

För att mäta antalet gående räknade jag var tredje timme, från 09.00-18.00, varje fotgängare som korsade en tänkt linje över gaturummet under tio minuters tid. Efter detta markerade jag ut en uppskattning av fotgängarnas

gångmönster genom att stå mitt i gaturummet och observerade var människor valde att gå och var människor valde att undvika gå.

För att mäta antalet stående och sittande markerade jag på ett kartunderlag vart folk stod och satt under 10 minuter. De stående delades upp i kategorierna: väntade/rökande/mobil, pratandes/socialiserade, eller om de kollade i skyltfönster (fönstershopping). De sittandes delades in i primär sittning, såsom på bänkar eller stolar, sekundär sittning, såsom på trappor eller andra objekt vars syfte inte är att sitta på, och uteserveringar.

1.6 Avgränsningar

För att inte arbetet ska bli alldeles för brett och omfattande har ett fåtal aspekter om just människors beteende på två gator som återfinns i centrala Malmö valts att undersökas. Undersökningen jämförs sedan även enbart mot en persons teorier, utifrån ett verk, vilket avgränsar ytterligare.

2. Malmö stads utformning av gaturum

Hur arbetar Malmö stad vid utformningen av gaturum och vad fokuserar de på? Malmö stad arbetar som sagt efter kategorierna, attraktivitet, komfort och orienterbarhet i *Gångstråksplanen* (Malmö stad, 2014), men vad innebär det mer specifikt?

2.1 Attraktivitet

Malmö's tolkning av attraktivitet innehåller arkitektur, mötesplatser, aktivitet, estetik och trygghet. De nämner i *Gångstråksplanen* (Malmö stad, 2014 s.21) hur: "En attraktiv färdväg med god arkitektur, variation och vacker, grön utformning upplevs ofta som kortare än en monoton sträcka med tråkig arkitektur och grå utformning".

Genom att tydliggöra och även på ställen där avståndet mellan korsningspunkter är större än 100 meter addera korsningspunkter ska man underlätta för fotgängare att röra sig mot sitt mål utan omvägar. På så sätt är tanken att man kan få fler att välja att gå i stället för annan transport vilket kan leda till ökad attraktivitet av gatorna.

För att öka attraktiviteten vill de även framhäva och synliggöra viktiga målpunkter och mötesplatser: kultur, bibliotek, handel, stadsdelscentrum med mera. Exempel på hur de kan göra detta innefattar att, tydligt signalera verksamheter på husfasader, ta bort element i gaturummen som kan skymma eller bryta visuell kontakt såsom stolpar, vegetation och reklamskyltar samt att belysa gatorna väl på kvällstid.

Malmö stad hänvisar till Gehl (2007) där han skriver om att fotgängares visuella uppmärksamhet till stor del är på marken. Därav försöker Malmö stad att hålla hög kvalitet på markbeläggningen och att den ska vara platt- eller stenlagd. I innerstaden vill de på gångstråk i största mån använda natursten och i andra delar betongplattor.

De vill även jobba med trygghet för att skapa attraktivare gatumiljöer. För att göra gatumiljöerna tryggare, jobbar de med att få in blandade funktioner i området för att få rikt människoliv på fler tidpunkter på dygnet. De arbetar även aktivt med belysning på gatorna i sig, men även från bottenvåningar med belysta fönster/skyllfönster samt omgivande miljöer under natten så att platserna upplevs säkrare och på så sätt får människor att känna sig säkrare att välja just den vägen.

2.2 Komfort

För att göra gatumiljöer så bekväma som möjligt arbetar Malmö stad med att försöka skapa mikroklimat på utsatta ytor. Då Malmö är väldigt vindpinat arbetar de med att skapa lä-zoner genom att plantera eller placera in vegetation samt skapa vindskyddade sittplatser i sol såväl som skugga där människor kan vila.

De arbetar även med att minska den motordrivna trafiken i syfte att skapa en bekvämligare gatumiljö med bättre luftkvalité och lägre ljudnivå. Där det finns motordriven trafik arbetar de med vad de kallar möbleringszoner som separerar gångbana eller liknande från motordriven väg för att skapa avstånd mellan de två vilket i sin tur leder till en behagligare trafikmiljö.

För att se till att så många som möjligt kan ha nytta av platsen på ett smidigt och behagligt sätt, arbetar de med att se till att det är god vägkvalitet. De skriver att "Alla gångytor ska utformas så att personer med nedsatt rörelse-

eller orienteringsförmåga kan ta sig fram och så att personer med rullstol kan förflytta sig utan hjälp” (Malmö stad, 2014 s.28). För att ytterligare underlätta för de som brukar gatumiljön försöker de samla skyltar, bänkar och cykelställ i de tidigare nämnda möbleringszonerna. Bänkar bör även vara placerade med max 50 meters avstånd från varandra, för de som kan behöva viloplatser, till exempel äldre människor, och i samband med där det finns andra funktioner som kan uppmuntra till en sittpaus.

2.3 Orienterbarhet

Malmö stad (2014 s.32) skriver att: ”Vår benägenhet att röra oss till fots hänger ihop med vår förmåga att orientera oss och att skapa överblick, en stad med hög orienterbarhet inger också en större känsla av trygghet”. För att öka orienterbarheten arbetar de med att skapa fler och väl synliga målpunkter samt, även här, ta hjälp av gatumiljöns belysning för att förstärka orienterbarheten.

De arbetar även med att förtydliga och placera ut tydliga vägvisningar. Detta kan vara orienteringskartor, som visar var man är men även vad som finns i närheten, eller vägvisningsstolpar, som visar på vilka vägar som leder var och så vidare.

Malmö stad skriver också att de med en tydlig och sammanhängande utformning ska förmedla gångtrafik i gatumiljö. Detta åstadkoms med hjälp av natursten eller betongplattor då det skiljer sig från asfalten där i första hand fordonstrafik är tänkt röra sig. Utformningen ska även på ett enkelt sätt leda fotgängare till där de är tänkta röra sig.

3. Litteraturstudie

I detta avsnitt utförs en litteraturstudie av Jan Gehls *Livet mellem husene*. Litteraturstudien kommer ligga till grund för och användas i analys av det som observerats under exempelstudierna. Vad som lyfts fram av boken väljs beroende på om det kan användas för att förklara vad som undersöks i exempelstudierna. Detta kommer sedan summeras och användas för att besvara frågeställningen i del 5: Diskussion.

3.1 Livet mellem husene

Den kommande texten kommer vara utvalda fakta, som är relevant för att besvara frågeställningen, från Gehls *Livet mellem husene*. Boken gavs ut 1971 och är ett resultat av fem års stadsstudier i hans hemstad Köpenhamn. Originalspråket är på danska och boken innehåller Gehls grundteorier om stadsrummets påverkan på människor.

3.1.1 Tre utomhusaktivitets kategorier

Gehl förenklar och delar in utomhusaktiviteter i tre olika kategorier: nödvändiga, frivilliga och sociala. Han beskriver att de olika kategorierna kräver olika mycket från sin omgivande miljö.

Den första kategorin, som är nödvändiga aktiviteter, förklaras som de aktiviteter som människan i stort sett måste göra. Det kan inkludera att gå till jobbet, handla matvaror, vänta på bussen, gå ärenden och liknande. Utav de tre kategorierna är denna kategori den som involverar mest gående då man i stort sett måste utföra det. På grund av att man "måste" göra

aktiviteten spelar också väder, årstid och omgivande miljö lite roll och den utförs oavsett. (s.9)

Den andra kategorin, som är frivilliga aktiviteter, förklaras som de aktiviteter som människan gör ifall den vill göra det. Det kan inkludera att flanera, sola, stå och uppskatta livet och liknande. Denna kategori är, enligt Gehl, extremt beroende på väder och omgivande miljö och inträffar bara vid gynnsamma väderförhållande och god omgivande miljö. Han fortsätter med att beskriva hur människor vid en gata med dålig fysisk miljö skyndar sig hem, i kontrast till hur en gata med god fysisk miljö öppnar upp för ett spektrum av olika mänskliga aktiviteter. (s.9–11)

Den sista kategorin, som är sociala aktiviteter, förklaras som aktiviteter där människan möter andra människor. Det inkluderar aktiviteter såsom lekande barn, konversationer av olika slag, träffar av olika slag och passiv kontakt vilket är att bara se och höra andra människor i sin omgivning. Denna kategori kan även förklaras som resulterande av de två tidigare nämnda kategorierna då det i stort sett bara händer i samband med någon av de aktiviteterna. Genom bättre omgivande miljö och fler frivilliga aktiviteter ökar även sannolikheten att en social aktivitet ska inträffa. (s.12)

3.1.2 Människans attraktion av andra människor

Gehl beskriver att där det finns människor, om det så är i byggnader, kvarter, stadens centrum, rekreationsområden eller liknande, är det generellt sant att människor och människors aktivitet attraherar andra människor. Människor samlas, rör sig samlade, söker sig till platser där människor samlats samt att nya aktiviteter börjar i närheten av andra pågående aktiviteter. I valet mellan att gå på en övergiven eller livlig gata skulle de flesta välja att gå på den livliga gatan eller om valet står mellan en

privat baksida kontra en semiprivat framsida på ett hus skulle människor tendera till framsidan där det finns mer att se. (s.23–25)

Gehl fortsätter med att beskriva hur man kan se en trend av att människor väljer att sätta sig på bänkar som tillhandahåller bra översyn på omgivande aktiviteter jämfört med bänkar som tillhandahåller mindre eller ingen översyn. Han skriver även om hur undersökningar från Tivoli Garden och trafikerade torg i Köpenhamn har visat att människor väljer att sätta sig vid och orienterade mot de fartfyllda trafikerade delarna än tvärtom. (s.27)

Han hänvisar även till en studie som utförts på Ströget i Köpenhamn där man fokuserade på var fotgängare stannade upp och varför. Studien visade minst stopp utanför platser såsom banker, kontor, och utställningslokaler för till exempel porslin, kontorsmöbler med mera. Flertalet stopp återfanns vid butiker och lokaler som hade en direkt koppling till människor såsom nyhetskiosker, fotografiutställning och klädesaffärer men mest stopp återfanns kring mänsklig aktivitet på gatan i sig såsom gatumusikanter eller lekande barn. (s.28–29)

3.1.3 Att gå, stå och sitta

För att ett gaturum ska ha ett liv behövs mänsklig aktivitet av någon form äga rum. Gehl förklarar hur aktiviteterna gå, stå och sitta fungerar som en startpunkt för andra aktiviteter. Han menar att anledningen till detta är då de flesta aktiviteterna kräver att man antingen går, sitter eller står. Detta betyder alltså att om en plats främjar samt gör det attraktivt för gående, sittandes och ståendes, är sannolikheten att fler aktiviteter framkommer såsom, lek, gatuartister med mera. (s.131)

Gående

Enligt Gehl går människor för att göra ärenden, ta in omgivning, bara gå eller alla de tidigare nämnda sammanslagna, vilket kräver ett visst utrymme. Människor måste kunna gå runt relativt fritt utan att bli avbruten eller behöva tränga sig fram och väja för andra. Vad som räknas som fritt och tolererbart är beroende på person till person, folkgrupper och även situationer emellan. Detta kan göra planering svårt då gaturummet helst ska vara smalt nog för att upplevas som livfullt samtidigt som det behöver vara brett nog för människor att ska kunna gå utan att trängas. Gehl tar upp en maxgräns av fotgängare som rör sig i gaturum vilket är 10–15 per minut per kvadratmeter vilket blir 100–150 fotgängare per minut på en 10 meter vid gata. Vid högre intensitet än så menar han att gångtrafiken delas upp i tvåfiligt system och att sannolikheten för sociala aktiviteter minskar drastiskt då människor går bakom varandra i led. (s.133–134)

Trafiken på gatan är väldigt beroende på markbeläggning och markens skick skriver Gehl. Markbeläggningar såsom smågatsten, sand, grus, skapar en ojämnhet som kan skapa problem för fotgängare men speciellt för de med rörelseförhinder. Människor undviker allmänt om möjligt, rörelseförhindrade eller ej, markytor som är ogynnsamma eller svårframkomliga såsom, hala, blöta eller ojämna. (s.135)

Gehl har observerat, genom en stor mängd enkäter, att för de flesta människor som rör sig till fots, är 400 till 500 meter den acceptabla längden att gå i vardagliga situationer. Denna acceptabla längd kan variera beroende på gatans utformning. En rak gata på 500 meter utan några större kvalitéer kan upplevas som lång och tröttande medan en lika lång gata som svänger och har fler kvalitéer längs vägen kan upplevas som mycket kortare. Gehl menar på att acceptabel längd i gångsammanhang inte nödvändigtvis enbart handlar om det fysiska avståndet utan även det upplevda avståndet spelar in. (s.137)

Han betonar hur människor helst inte tar några omvägar när de är ute utan hellre går raka vägen eller genar. Endast stora hinder såsom tung trafik, murar och liknande verkar stoppa människor från att ta den kortaste vägen. Han hänvisar till en undersökning som hade gjorts på ett torg i Köpenhamn med en nedsänkt del. Människor observerades där gå diagonalt över torget trots att det betydde att de var tvungna att gå i två trappor snarare än att gå runt. Endast människor som gick med cyklar eller barnvagnar valde att gå runt om den nedsänkta delen. (s.137–138)

Gehl förklarar hur gågator som passerar mellan huskroppar bör vara dimensionerade främst utefter antalet tänkta användare så att människor rör sig i ett intimt gaturum snarare än i ett stort halvtomt gaturum. Han fortsätter med hur smalare mindre gaturum kan hjälpa med att skapa meningsfulla rumsliga kontraster. Till exempel får en gata som är 3 meter bred som leder ut till ett gaturum som är 20 meter brett får, i kontrast, känslan av ett torg. (s.141)

Han skriver om hur människor rör sig längs med kanten av ett gaturum i stället för att korsa eller röra sig i de mellersta delarna av gaturummen. Att gå längs med kanten av gaturummet möjliggör att se både de små och de stora aspekterna av gaturummet såsom detalj längs fasaden av en byggnad samtidigt som man kan observera allt annat som händer i gaturummet. Längs med fasaden får människor bättre översyn och känner sig mer skyddade än i de mellersta delarna. (s.142)

Ståendes

Enligt Gehl ingår de flesta stående aktiviteterna i de tidigare nämnda nödvändiga aktiviteterna. Att stanna och prata med en bekant räknas som nödvändig då det hade varit otrevligt om man inte gjorde det eller att man stannar för att vänta på någon med mera. Ett spontant möte mellan bekanta,

att stanna för att knyta skorna eller liknande kan ske var som helst i gaturummet där människor rör sig.

Människor som väljer att ställa sig någonstans över en längre tid går enligt Gehl inte att säga samma sak om. För längre stående stopp försöker människor välja ut bra ställen att stå på. De mest populära ställena att stå på är kring byggnadsfasader eller i anknytning till en korsning mellan två gaturum där man kan se båda gaturummen samtidigt. Vid bygghusfasader och korsningar är människor mindre blottade och löper därmed mindre risk att vara i väg för någon eller något. När man står längs husfasaden, eller liknande, med ryggen till kan man bara bli närmad framifrån och på så sätt känner man sig mer säker. (s.149)

Platser som människor annars brukar stanna längre på är där det går att vila eller luta sig emot något skriver Gehl. Detta kan vara mot lite allt möjligt som man återfinner i gaturum såsom: lyktstolpar, portgångar, träd, pollare och så vidare. (s.151)

Sittandes

Gehl beskriver att bara när möjligheterna att sitta finns stannar människor upp under en längre tid. Om platserna för att sitta är fåtaliga eller rentav dåliga, går människor bara förbi utan att skänka det en andra tanke. Tillgång till bra sittmöjligheter är en ingångsport till en rad aktiviteter som att: äta, läsa, sola, prata, observera andra med mera. Det krävs däremot relativt mycket för att få människor att sätta sig ner och stanna upp. För att få någon att sätta sig en längre tid krävs oftast att externa faktorer, såsom plats, väder, ljudnivå, är i personens fördel. (s.155)

Även bland sittande föredras det att befinna sig vid gaturummens kanter. Människor sitter gärna inte i mitten av gaturummet om de inte måste. Var man väljer att placera ut sittplatser bör dessutom väljas ut baserat på

kvalitéerna i gaturummet. Där det finns en bänk bör också finnas någon omgivande kvalité till exempel ett trevligt mikroklimat, säkerhet, med mera. (s.158–159)

Han skriver om hur många behöver en riktig sittplats, såsom en bänk eller stol, för att ens överväga att sitta ner. Dessa sittplatser kallar Gehl för primära sittplatser. För många äldre är det viktigt att sittplatserna är praktiska att ta sig upp och ner ur samt sköna att sitta i under en längre tid. Sedan finns det vad Gehl kallar för sekundära sittplatser, vilket är ställen där människor sitter som inte är ämnat för att sitta såsom, trappsteg, lådor, piedestaler och så vidare. Dessa platser är också viktiga för de dagar då det är hög efterfrågan på sittplatser. Viktigt är däremot att det finns en bra sittplats att vila på åtminstone var 100 meter. (s.159–161)

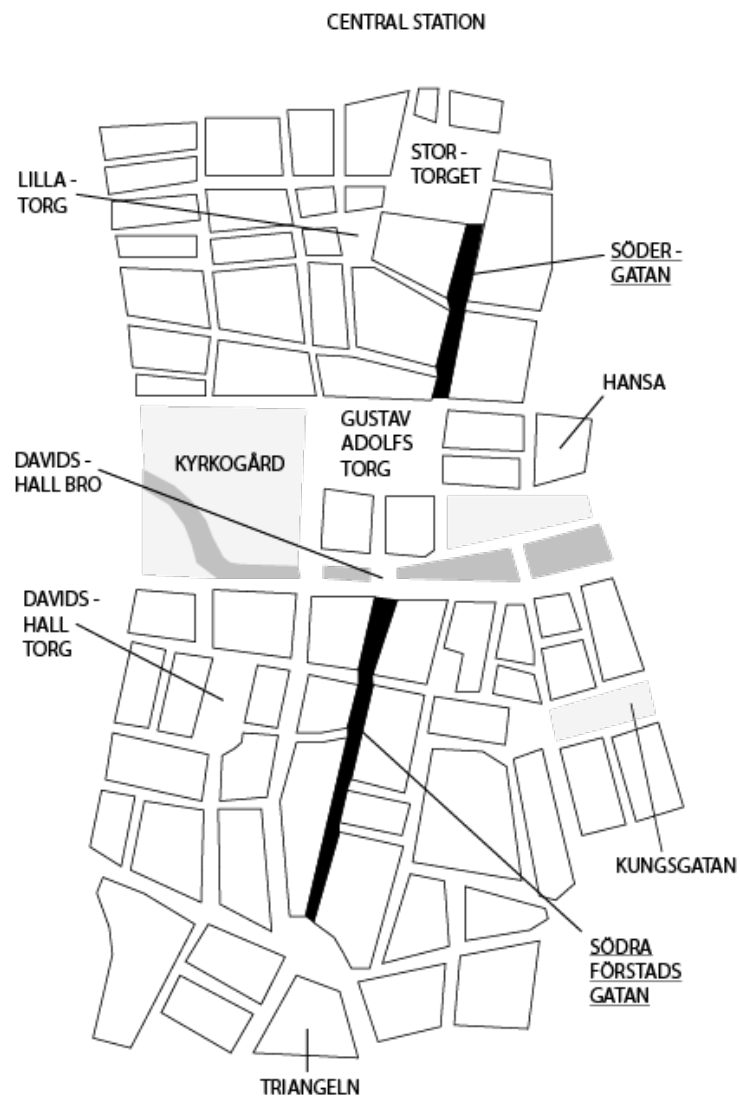
3.1.4 Vädrets påverkan

Gehl beskriver det skandinaviska klimatets påverkan på antalet användare samt vad användarna gör i gaturummen. Utifrån undersökningar på gågator i Köpenhamn kunde dubbla antalet fotgängare samt trefaldigt antalet stående observeras från januari till juni. Detta berodde på längre och oftare stopp i gaturummen i juni än i januari. Antalet sittande var på sin lägsta punkt i januari mätt till noll och gaturummets sittplatser började användas frekvent först när temperaturen var högre än 10 grader Celsius. Under denna period observerades även en ändring i karaktären på de stopp som gjordes på gatorna då ätande, drickande, och dylikt, ökade i antal. (s.175)

Han betonar även vikten av ett bra mikroklimat i gaturummet för att behålla aktiviteter, speciellt kring sittplatser. Mikroklimatet på plats kan förbättras genom småskaliga åtgärder såsom att placera in vindskydd, träd, häckar och så vidare där det behövs mest. (s.178)

4. Exempelstudier

Exempelstudierna kommer utgå ifrån två av Malmös mest trafikerade gator, Södra Förstadsgatan och Södergatan. De båda gatorna är gågator och belägna i centrala Malmö. Södergatan ligger däremot mer centralt än vad Södra Förstadsgatan gör.



Figur 1. Övergripande plan på centrala Malmö som placerar in gatorna i samband till varandra men även omgivningen.

4.1 Södra Förstadsgatan (Davidshallbron – Triangeln)

Längd: 420 m

Störst bredd: 23 m

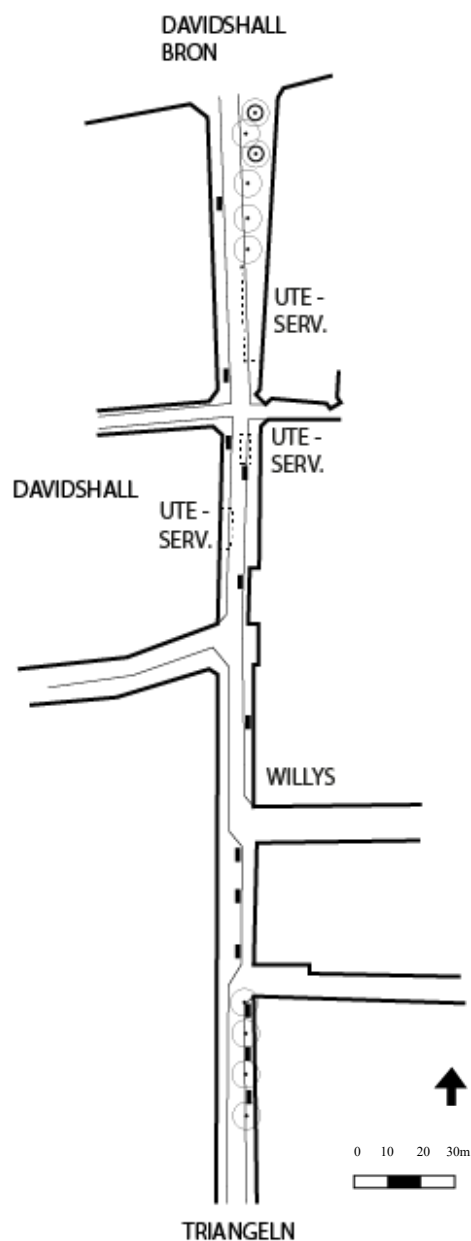
Minst bredd: 11 m

Bakgrund:

Södra Förstadsgatan är belägen i centrala Malmö och sträcker sig ifrån Davidshallbron till Dalaplan (ca 1800 m). Gatans ursprungliga sträckning var Davidshallbron till Triangeln men har blivit ändrad ett fåtal gånger sedan dess för att bli vad den är idag. På 1800-talets slut började omgivningen runt gatan bebyggas och en affärsgata växte fram. Gatan har trafikerats av hästspårvagn, spårvagn, buss och bil. Vägen mellan Davidshall bron och Triangeln stängdes 1989 biltrafik av helt och transformerades till en gågata medan resterande del fortsattes bestå av motordriven trafik. (Malmö stad, 2011)

Utformning och möblering:

Södra Förstadsgatan är till största del, med undantag från den nordligaste delen, jämt smal och upplevs växelvis som relativt intim. Den växlande känslan av intimitet är på grund av planteringar, uteserveringar, butikers skyltningar och klädställningar som tar plats i gaturummet. Uteserveringarna som finns tillgängliga till de flesta restauranger och kaféer är ofta utsmyckade med



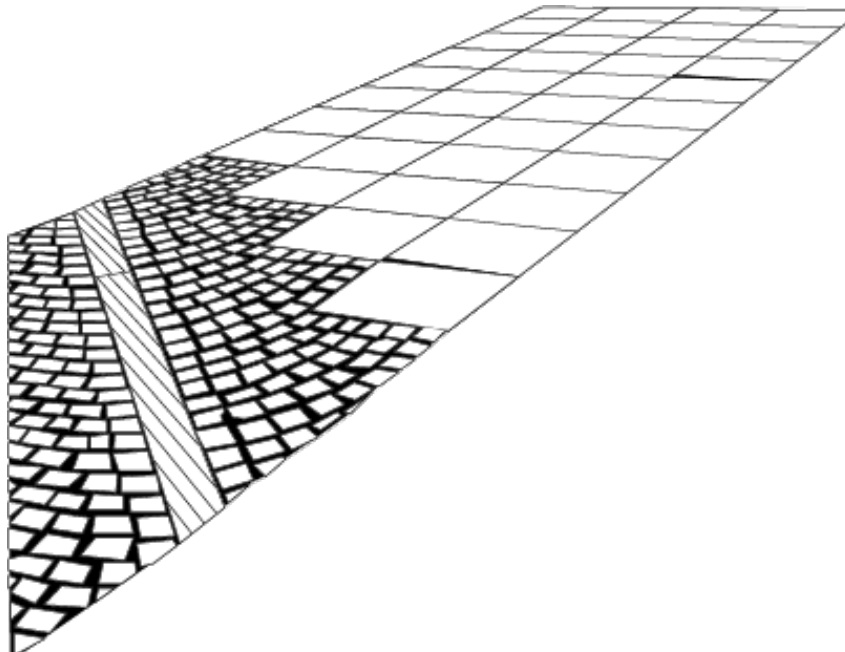
Figur 2. Plan över Södra Förstadsgatan

vegetation i planteringslådor eller krukor. Gaturummet har även flertalet bänkar, urnor, reklamskyltar och lyktstolpar som står utplacerade med jämna mellanrum på vardera sida av gaturummet. Våningshöjden på byggnaderna är mellan två till fem våningar och i varierande arkitektur från olika tidsåldrar.

Södra Förstadsgatan har också ett stort utbud av service såsom matvarubutik, bokaffär, klädesaffär, optiker, kaféer, restauranger, biograf med mera. Bottenplan på alla byggnader är i stort sett i kommersiellt bruk med kontor eller bostad ovanpå.

Beläggning:

Beläggningsen består av kvadratiska betongplattor och smågatsten. Betongplattorna markerar tydligt gångbana längs kanterna av gaturummet. Mellersta delen av gatan är av smågatsten som flyter samman något med gångbanan då de överlappar på sina ställen. En grå färgad smågatsten används i pil-lik formation pekande in mot centrum av gatan.



Figur 3. Beläggning på Södra Förstadsgatan. Beläggning mot fasad åt höger och mitten av gatan åt vänster.

4.2 Södergatan

Längd: 265 m

Störst bredd: 21 m

Minst bredd: 14 m

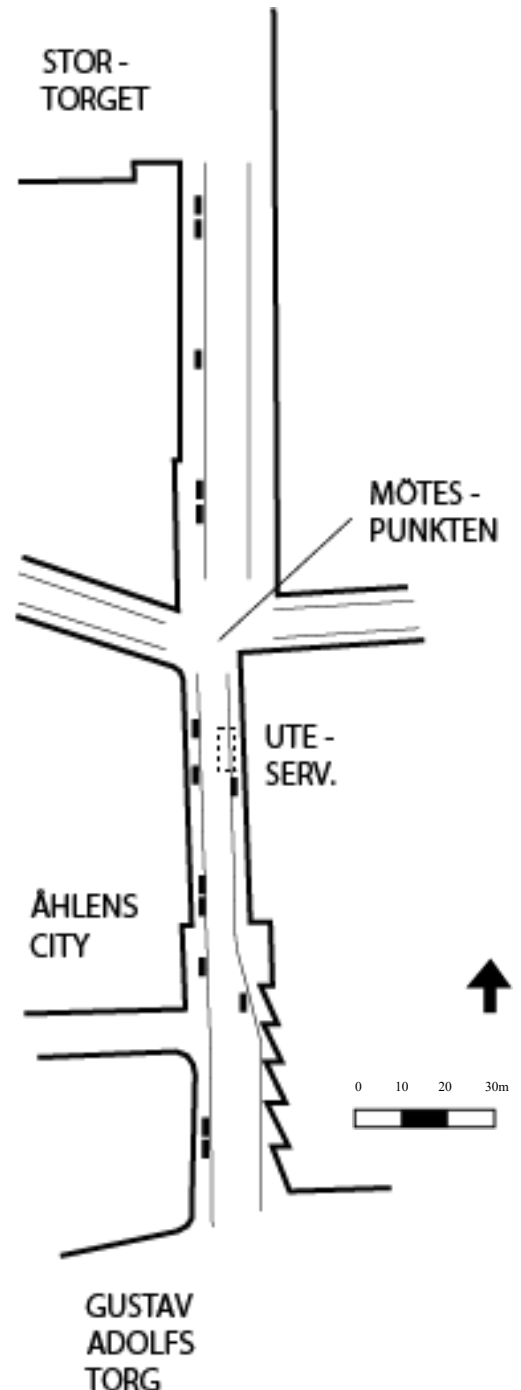
Bakgrund:

Södergatan är belägen i centrala Malmö och är en av Malmös äldsta huvudgator. År 1978 planerades gatan om och invigdes sedan som Malmös första gågata. Den an knyter till Stortorget och Gustav Adolfs torg. Orienterade i nord-sydlig riktning.

Utformning och möblering:

Södergatan är bred och storskalig men också trängre och intim. Den nordliga delen av gatan är bred och ger mycket utrymme för människor att röra sig på. I den sydliga delen finns en del som är betydligt smalare och detta förstärks med en uteservering som tar upp delar av gaturummet vilket begränsar var man kan röra sig. Byggnaderna är från två- till sexvånings hus i varierande ålder. Där finns byggnader som det Flensburgska huset (1596) och Baltzar City (2002) vilket skapar stora kontraster med hänsyn till form och arkitektur.

Gaturummet är sparsamt utsmyckat med bänkar, blomsterurnor, reklamskyltar, lyktstolpar, vägvisningsstolpar, postlådor och en uteservering. Bristen av cykelställ präglar gaturummet då



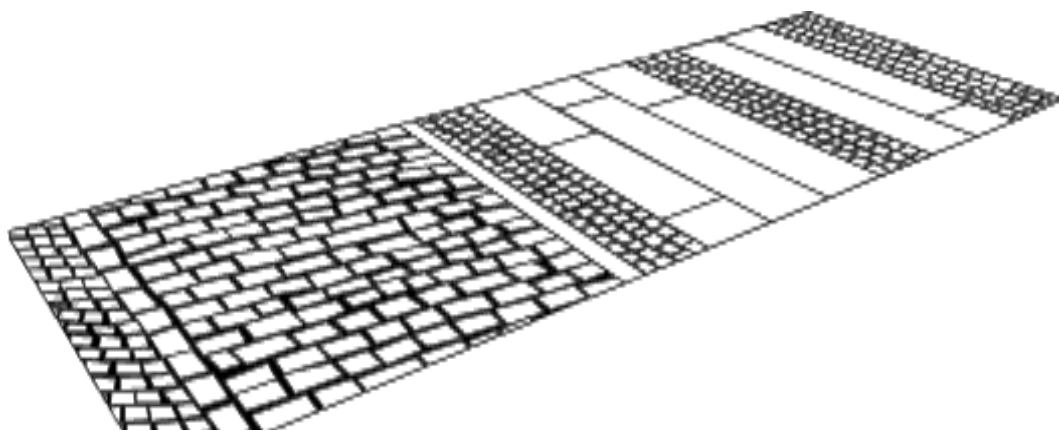
Figur 4. Plan över Södergatan

det står cyklar parkerade vid, och emellan, varenda lyktstolpe, urna och bänk på gatan. Vid sommartid brukar det oftast tillkomma fler uteserveringar till restaurangerna och ytterligare blomsterarrangemang/planteringslådor som varierar från år till år.

Södergatan är en av Malmös shoppinggator och har till stor del kommersiella verksamheter i samtliga byggnadernas bottenplan med bostad eller kontor ovanpå. Utbudet av service är stort då det erbjuds lite av allt möjligt såsom internet kafé, restaurang, klädesaffär, inredningsaffär, varuhus, kontor, teater med mera.

Beläggning:

Gaturummets markbeläggning består av smågatsten, storgatsten och granithällar i olika sammanställningar. Granithällarna används längs sidorna av gaturummet i samspel med smågatsten och förmedlar en känsla av en gångbana. Smågatsten används primärt i mellersta delarna av gatan och förmedlar en känsla av en vägbana. Mellan mellersta delen av gaturummet och de yttersta finns storgatsten som delar av de olika delarna. Denna storgatsten känns som en skiljeremsa mellan en vägbana och trottoar. Känslan av skiljeremsa förstärks även av att placeringen av urnor, bänkar och belysning finns i denna del av gaturummet.



Figur 5. Beläggning Södergatan. Beläggning mot fasad åt höger och mitten av gatan åt vänster.

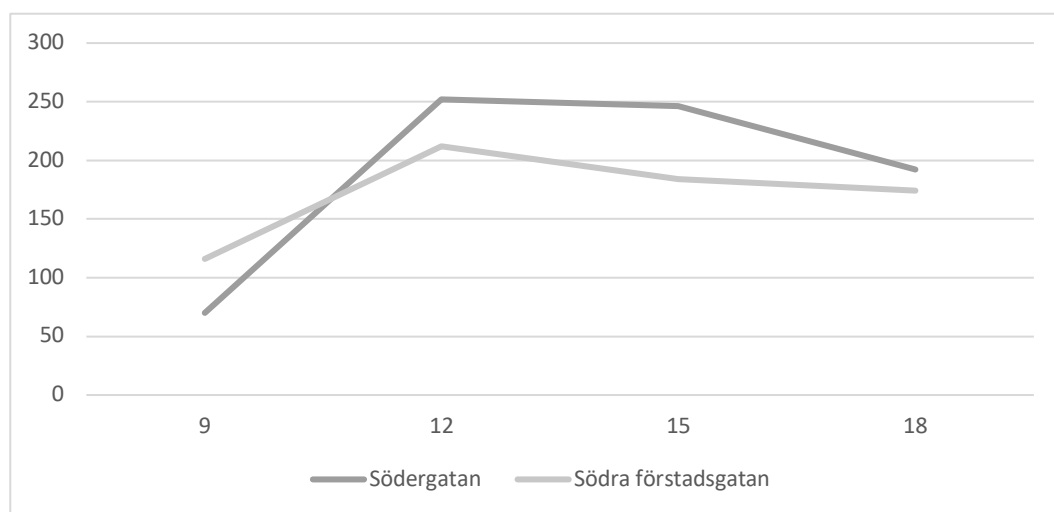
4.3 Rytm

När brukas gågatan?

Södra Förstadsgatan: 2022-02-08, tisdag. Soligt +2–5 °C

Södergatan: 2022-02-09, onsdag. Växlande molnighet +1–4 °C

Diagrammet visar antalet passerande under tio minuters tid vid fyra olika tillfällen under en dag.



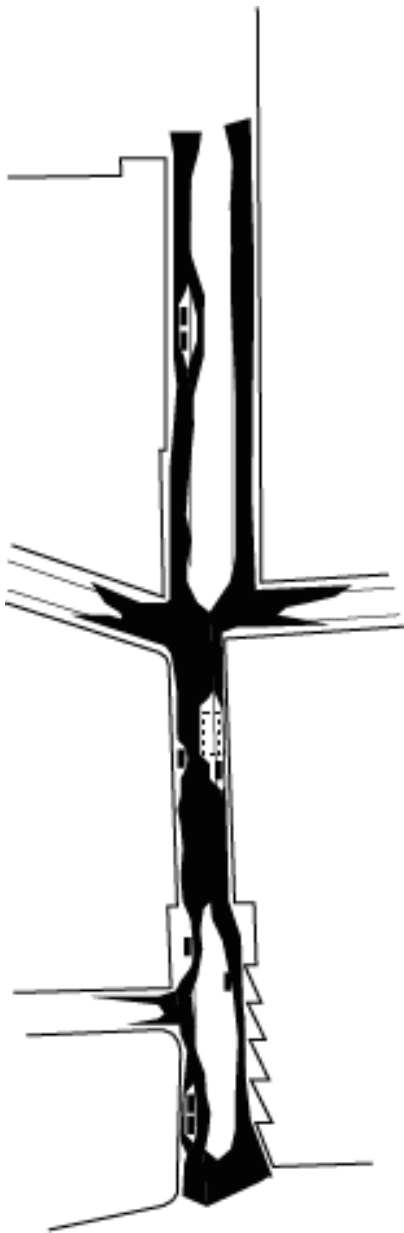
Figur 6. Antal passerande fotgängare under olika klockslag

Majoriteten av affärer öppnar vid 10.00 och stänger vid 18.00 i Malmö. Den mest markanta skillnaden mellan passerande fotgängare sker mellan 09.00 och 12.00. Vid 09.00 gick människor ofta ensamma och målmedvetna, med ett uppskattat raskt tempo, gentemot vid 12.00 då man kunde se flertalet sällskap av socialiserande människor som var ute för att köpa med sig eller sätta sig och äta lunch i ett allt långsammare tempo än tidigare. Det långsammare tempot fortsatte till 15.00 och människor verkade då mestadels vara ute och strosa, socialisera eller för att handla diverse varor. Det raska tempot återkom vid 18.00 då de flesta affärer stängde och uteserveringarnas möblering kunde observeras plockas in över natten. Det återfanns ett antal flanörer men mestadels verkade det som människor med en klar destination på annat håll använde gaturummen som genomfart.

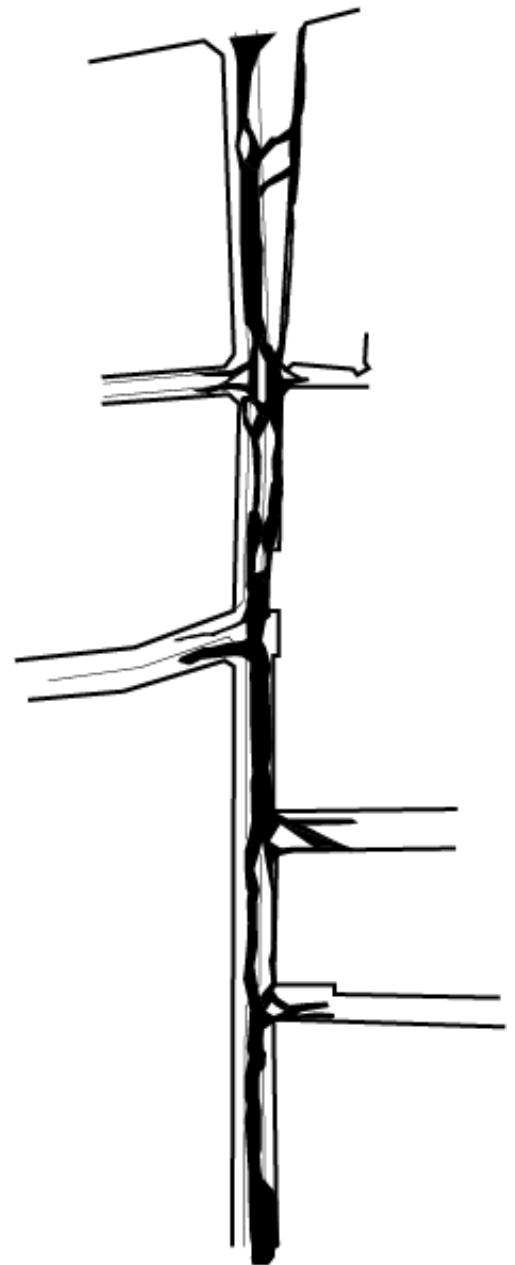
Gångmönster:

Södra Förstadsgatan:

Människor tenderar att hålla sig till fasaderna av byggnader men använder vid mycket gångtrafik, eller bara möte, hela gatan. Människor genar flitigt genom uteserveringar.



Figur 8. Observerad rörelse (i svart) på Södergatan



Figur 7. Observerad rörelse (i svart) på Södra Förstadsgatan

Södergatan:

Människor tenderar att hålla sig längs fasaderna av byggnaderna vid de breda delarna av gatan, speciellt i de norra delarna, men där den smalnar

av används hela gatan flitigt.

4.4 Stående

4.4.1 Södra Förstadsgatan

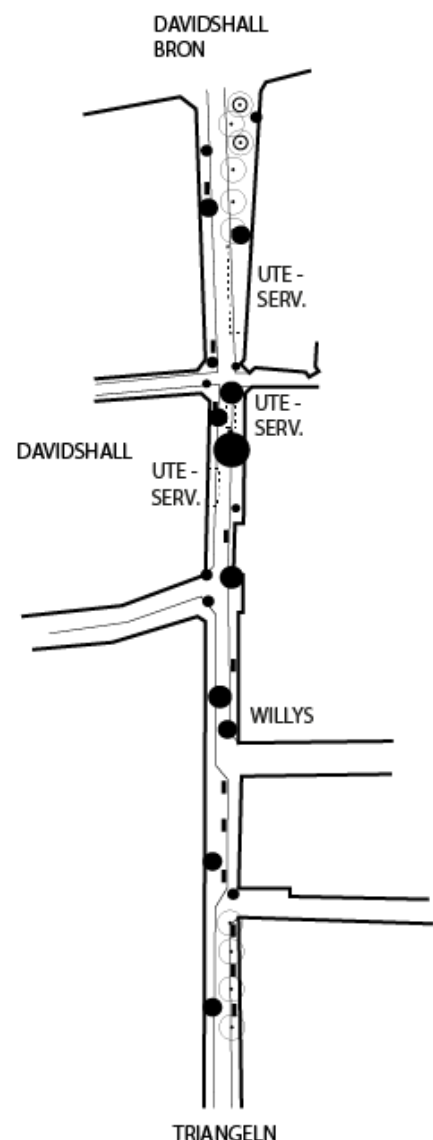
Tabell 1. Antalet observerade stående utefter kategorier

	Södergatan	Södra förstadsgatan
Vänta	17	10
Prata	36	26
Skyltfönster	55	28
Totalt	108	64

På Södra Förstadsgatan var att se i skyltfönster den mest vanligt förekommande aktiviteten men bara med en hårsån. Inom kategorin "skyltfönster" räknas även stopp där människor ser på klädställningar, skyltningar och dylikt som återfinns i gaturummet. Det är främst kring klädesaffärer och heminredning som människor stannar upp för att se vad som erbjuds.

Där flest människor stannade upp för att prata var längs fasaderna vid vägkorsningarna och främst vid den första vägkorsning efter Davidshallbron. Människor som stannade där verkade prata om vardagliga ting. De flesta som inte stod vid vägkorsningarna observerades stå runt restauranger/kaféer och klädesaffärer och då diskuterande om huruvida de skulle gå in eller inte.

Där flest människor stod och väntade var utanför diverse affärer på gatan och då på en partner, kamrat, familjemedlem eller liknande som var inne i affären.



Figur 9. Observerade stående (som cirklar) på Södra Förstadsgatan

4.4.2 Södergatan

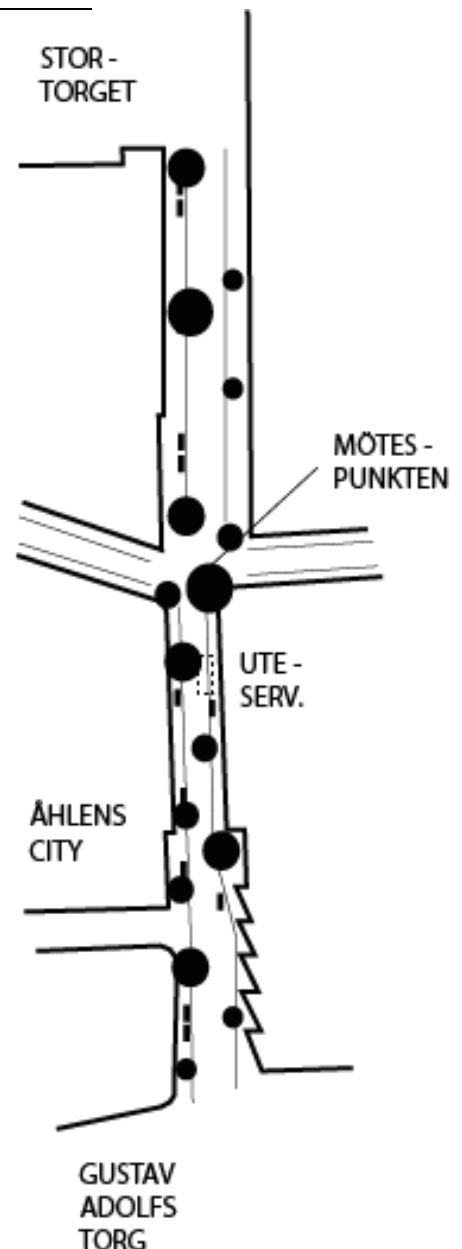
Tabell 2. Antalet observerade stående utefter kategorier

	Södergatan	Södra förstadsgatan
Vänta	17	10
Prata	36	26
Skyltfönster	55	28
Totalt	108	64

På Södergatan var att se i skyltfönster den mest vanligt förekommande aktiviteten. Flera stopp gjordes för att se vad olika affärer hade att erbjuda. Det var främst kring affärer som hade rak insyn eller skyltning i fönster som människor stannade kring. Stadium till exempel som inte hade någon direkt skyltning mer än en faktiskt skylt på gatan som visade på deras erbjudande hade få stopp utanför medan en möbelaffär mot stortorget till hade människor som stannade upp för att kolla vad de hade att erbjuda genom fönstret.

Där flest människor stannade upp för att prata var den delen som jag valt kalla mötespunkten vilket är där Södergatan, Skomakaregatan och Baltzargatan möts. Här observerades människor stanna upp och prata om allt möjligt från arkitektur till vardagliga livet. Vid mötespunkten observerades även ett fåtal spontana möten inträffa.

Där flest människor stod och väntade var även här utanför diverse affärer på gatan och då på en partner, kamrat, familjemedlem eller liknande som var inne i affären.



Figur 10. Observerade stående (som cirklar) på Södergatan

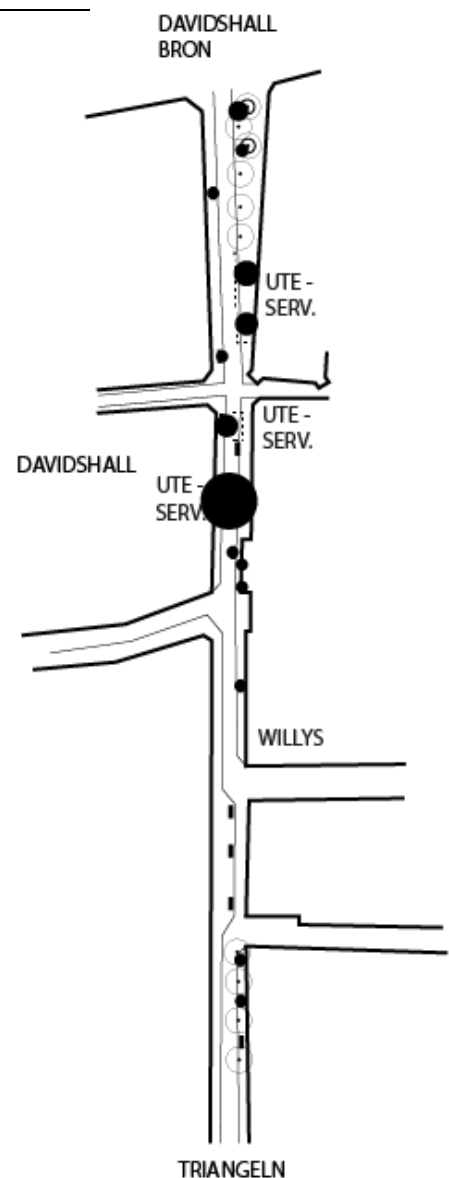
4.5 Sittandes

4.5.1 Södra Förstadsgatan

Tabell 3. Antalet observerade sittandes utefter kategori

	Södergatan	Södra förstadsgatan
Primärt sittande	12	12
Sekundärt sittande	1	2
Uteservering	-	29
Totalt	13	43

Södra Förstadsgatan hade vid undersökningen 14 bänkar och 8 uteserveringar. Bänkarna stod riktade mot gatans mitt förutom 2 som stod i mitten. De 2 bänkarna som stod i mitten av vägen användes inte under dagens undersökning. På denna gata satt flest människor på uteserveringar och gassade i solen. Det var främst på en uteservering som människor satt och den tillhörde ett kafé. På bänkarna satt människor utspritt över hela gatan men främst på den västra delen av gatan. Det var 2 personer som observerades sitta sekundärt på gatan, 1 längs med en husfasad och 1 på ett trappsteg, båda rökandes.



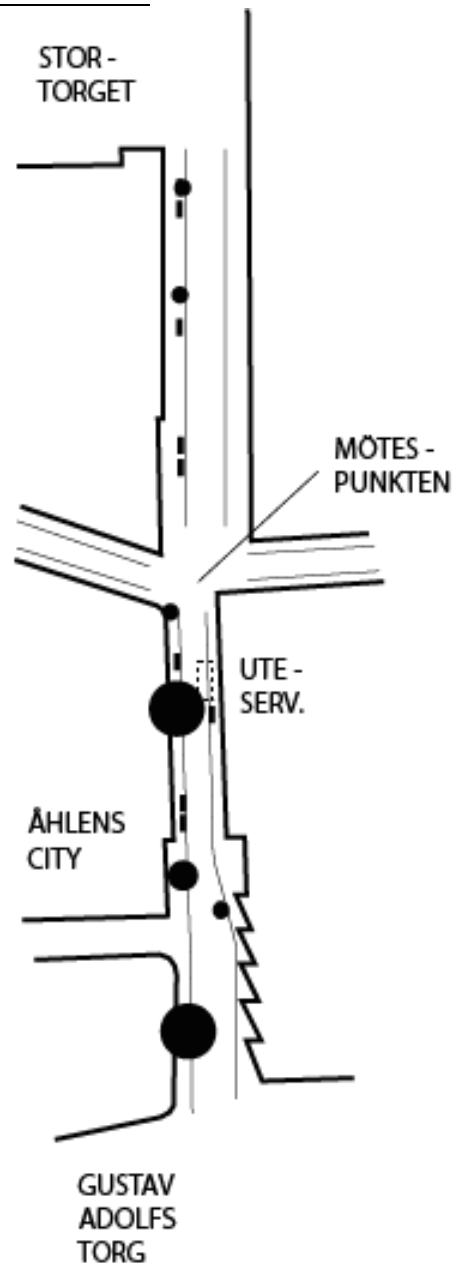
Figur 11. Observerade sittande (som cirklar) på Södra Förstadsgatan

4.5.2 Södergatan

Tabell 4. Antalet observerade sittandes utefter kategori

	Södergatan	Södra förstadsgatan
Primärt sittande	12	12
Sekundärt sittande	1	2
Uteservering	-	29
Totalt	13	43

Södergatan hade vid undersökningen 14 bänkar riktade mot gatans mitt utplacerade spritt längs gatan. Där fanns bara en uteservering, som mer eller mindre var placerad i mitten av gaturummet med möjligheter för trafik på vardera sida, tillhörande ett kafé. Denna uteservering användes inte alls vid undersökningen. Där människor observerades sitta, förutom en person, var på den västra sidan av gaturummet. Sittplatserna användes i syfte av att vila, sola eller att äta. En person observerades även sitta sekundärt, på ett elskåp, rökandes.



Figur 12. Observerade sittande (som cirklar) på Södergatan

5. Diskussion

Syftet med den här uppsatsen har varit att undersöka ifall Gehls teorier om livet mellan huskroppar faktiskt stämmer överens med vad som händer på två av Malmös mest gångtrafikerade gator.

5.1 Malmö stad

Baserat på vad Malmö stad skriver i gångstråksplanen (Malmö stad, 2014) är det mycket som enligt Gehl hade främjat aktiviteter av olika slag på gatorna. Det är i utförandet av vad de skriver som det brister då det på gatorna i vissa fall går att önska mer. Nedan kommer en del om vad som gått att observera på platserna som bidrar till samt var det brister gällande utformningen av gatorna.

Malmö stad arbetar i sina gaturum efter attraktivitet, komfort och orienterbarhet (Malmö stad, 2014) men hur förhåller de sig till det på Södergatan och Södra Förstadsgatan? Båda gatorna har bra grundförhållanden gällande utformning och arkitektur. De gamla byggnaderna och gatunätet tillhandahåller många korsningspunkter, god arkitektur och variation vilket är delar av vad de anser viktigt och strävar efter (Malmö stad, 2014). Handeln är på båda gatorna väl synliga i fasad såväl som ute på gatorna och det finns inte riktigt något som skymmer verksamheterna i gatumiljön. Markmaterialet är på Södergatan enbart av natursten, vilket är vad de vill ha i innerstaden, och i gott skick vilket rimmar väl med kringliggande arkitektur. På Södra Förstadsgatan är det däremot blandat betongplattor och natursten där betongplattorna kunde varit i bättre skick då de varierar lite i höjd. Gatorna och verksamheterna är väl belysta

från tidig morgon till sen kväll vilket de vill arbeta med för att få människor att känna sig säkrare vid mörkare tider. Malmö stad (2014) nämner att de vill arbeta med varierande funktioner i bottenplan för att öka antalet människor på gatan under dygnets olika timmar. Detta stämmer inte riktigt överens med någon av gatorna och speciellt Södra Förstadsgatan, då alla verksamheter på gatorna, med undantag för några få, är öppna mellan 10–18. Internetkaféet på Södergatan har öppet till natten men av erfarenhet brukar de som använder internetkaféerna inte vistas särskilt mycket utomhus. Värt att nämna är däremot att omkringliggande ytor såsom lilla torg på Södergatan och Davidshallstorg erbjuder en rad funktioner som främjar vistelse efter 18.00. Detta kan i sin tur leda till att fler folk vistas på gatorna då de erbjuder bra förbindelser till och från omkringliggande delar av staden.

Då de båda gatorna är gågator finns där ingen, eller nära till ingen, motordriven trafik på gatorna vilket de arbetar med för en bekvämligare miljö med bättre luftkvalité och lägre ljudnivå. Sittplatser finns på båda platserna inom 50 meters avstånd från varandra och ofta på vardera sida av gaturummet för att kunna erbjuda plats i skugga såväl som sol. Huruvida bänkarna är placerade där det finns andra funktioner som kan uppmuntra till en sittpaus vet jag inte mer än som väntplats på individer vid handel. Enligt min upplevelse från platserna var även de flesta sittplatserna väldigt utsatta för vind, speciellt Södergatan. De pratar om att skapa lä-zoner och vindskyddade sittplatser men det är inget som jag kunde observera på plats.

Malmö stad (2014, s.28) vill även att "Alla gångytor ska utformas så att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga kan ta sig fram och så att personer med rullstol kan förflytta sig utan hjälp". Detta är något som jag inser att de inte uppfyller till hundra procent på någon av gatorna. Mindre delar längs fasaderna av byggnaderna är av naturstenshällar eller betongplattor som går att förflytta sig på utan hjälp men stora delar av gaturummet är antingen storgatsten eller smågatsten vilket kan innebära problem (se figur 3 och 5). De nämner även att man på gatorna gärna ska

samla cykelställ, skyltar och bänkar i möbleringszoner på gatorna vilket de i största drag gör. På Södergatan lyser däremot bristen utav cykelställ igenom då det står cyklar bredvid varje lyktstolpe, bänk och urna som står i möbleringszonerna. Beträffande vägvisande stolpar eller liknande finns det mer att önska utifrån vad de har skrivit i sin plan men det finns två vägvisarstolpar placerade på Södergatan. Gatorna är väl belysta med lyktstolpar som står med jämna mellan rum vilket skapar ett gaturum där människor kan känna sig säkrare att vistas även när det mörknar.

5.2 Förklaringar utifrån Jan Gehls teorier

Frågeställningen som uppsatsen ska svara på är: *Hur står sig Gehls teorier om liv mellan hus i Malmö?* Denna del av uppsatsen kommer att ta upp exempelstudiernas resultat och jämföra med det som tagits upp i kapitel 3 av uppsatsen för att se om resultataten går att förklara med hjälp av Gehls teorier.

Om man analyserar exempelstudiernas resultat utifrån Gehl (2011) kan man observera hur det på dygnets olika timmar skiljer sig till varför människor rör sig i gaturummen. På morgonen och kvällen verkade det vara flest människor från den nödvändiga kategorin som befann sig i gaturummet. Spekulationer ledde till att detta beror på att människor rör sig till och från jobb eller lämnar gaturummet mot hemmet då affärerna stänger vid den observerade tiden. Under lunch och eftermiddag kunde däremot människor som var ute för att ta något att äta, sola, prata, med mera, observeras vilket faller in under den frivilliga kategorin. Tempot var under denna tid mycket lugnare och fler människor syntes i gaturummet. Enligt Gehl (2011) attraherar människor andra människor vilket betyder att människors närvaro, i samband med deras vardagliga liv, kan leda till att fler människor söker sig till gaturummet. Detta kan vara en förklaring till den varierade mängden människor som observerats under de fyra klockslagen.

Rörelsemönstret i gaturummet visade hur människor tenderade att gå längs med fasaderna och då speciellt vid de vidare delarna av gaturummen, såsom mot stortorget på Södergatan. Detta beskriver Gehl (2011) att människor gör för att få bättre översyn och känna sig tryggare. Att gå längs med kanterna av gaturummet tillåter även människan att se detaljer i fasaden samtidigt som man ser gaturummet i sin helhet. I de trängre delarna av gatorna kunde man däremot se människor gå tätt över hela gaturummet vilket Gehl (2011) menar är positivt då människor föredrar att gå i intima gaturum. Detta förmedlar även känslan av ett välanvänt gaturum då det minskar öppna ytor utan folk vilket i sin tur kan leda till att fler väljer den vägen. Människor genade även igenom uteserveringarna titt som tätt vilket Gehl (2011) förklarar är naturligt då människan oftast tar den kortaste möjliga vägen för att nå sitt mål.

De stående observerades stå längs kanterna av byggnader och speciellt längs med kanterna av byggnader som ligger intill en korsning. Gehl (2011) förklarar att människor står där för att de känner sig tryggare då de får bra översikt över gaturummen samtidigt som ryggen är skyddad. Människor är även mindre blottade och man kan se men inte bli sedd och risken att vara i vägen för någon eller något minskar. Gehl (2011) skriver att människor också stannar runt lyktstolpar och andra element i gaturummet som man kan luta sig och vila emot men detta är inget som observerades i någon högre grad under undersökningarna.

De sittandes observerades på Södra Förstadsgatan mestadels på uteserveringar. Då det var bra väder och solen låg på, satt många människor runt lunch och eftermiddag för att ta en bit mat eller dryck med vänner och/eller kollegor. Gehl (2011) menar att bra sittmöjligheter ofta leder till att människor sätter sig ner vilket i sin tur kan locka fler människor att sätta sig då människor attraherar människor. Detta kunde vi se då den uteservering som var mest använda var de som hade direkt solljus och fylldes på allt eftersom fler satte sig där. På Södergatan fanns det en

uteservering men som inte användes. Detta kan bero på att sittplatserna var placerade på en plats som inte var i direkt solljus. De bänkar i gaturummet som användes mest var de som var i direkt solljus. Vid användning av bänk i skugga var det främst i väntande syfte utanför en affär eller av äldre människor som med största sannolikhet vilade sig. Sittplatser i mitten av gaturummet med trafik bakom ryggen användes inte alls under undersökningarna. Gehl (2011) förklarar att dessa sittplatser enbart används vid behov och brist på annan sittplats. Detta kopplas till att människor vill ha bra översikt över vad som händer på gatorna för att känna sig säkrare.

Ett sammanfattande svar på frågeställningen är att Gehls teorier till stora delar stämmer än idag och går att tillämpa och användas vid planering, i alla fall på två av Malmö stads gågator. En intressant fortsättning hade varit att jämföra hur människors beteende skiljer sig, eller inte, mellan de olika storstäderna i Sverige.

5.3 Vad kan förbättras utifrån Jan Gehls teorier?

För att öka antalet människor på Södergatan och Södra Förstadsgatan hade man kunnat se över markmaterialet och se till att det är anpassat i enlighet med hur de säger att de ska. Med bättre markmaterial kan människor med rörelsesvårigheter, såsom rullstolsburna och äldre, använda gatan i större utsträckning. Malmö stad hade även kunnat se till att gaturummet blir behagligare vid förhållanden av vind, speciellt kring sittplatserna. Detta kan åstadkommas med hjälp av vindskydd och vegetation. Södra Förstadsgatan har en del träd i början och slutet på gatan men inget däremellan medan Södergatan inte har några alls. Genom att tillägga ett par träd hade man även kunnat placera in sittplatser under träden så att de fungerar som solskydd under de allra varmaste sommardagarna.

5.4 Vad kan ha påverkat resultatet?

Vädret och årstiden är något som påverkar antalet människor som rör sig på gatorna samt har stor påverkan på vad människor gör på gatorna. Antalet observerade sittandes, ståendes och gåendes hade med garanterat varit högre om undersökningarna utförts under sommarhalvåret än som nu på vinterhalvåret. Gehl (2011) beskriver hur antalet gåendes fördubblas och ökar ännu mer inom de andra två kategorierna på sommaren kontra vintern.

En annan sak som kan påverka resultatet är tidpunkterna på dagen som gatorna observerades. För att få ett mer exakt och bredare resultat skulle varannan timme samt kanske några fler tidpunkter läggas till. Till exempel 08–20 för att få in hur det skiljer sig under hela dagen. På så sätt hade man även kunnat jämföra de olika klockslagen med bättre framgång.

Värt att nämna är även att undersökningarna är till del baserat på spekulationer och observationer gjorda utifrån vad jag sett vilket kan ses som partiskt. En annan person som hade gjort exakt samma undersökning hade kanske sett på det ifrån en annan vinkel och uppfattat situationen annorlunda men jag har försökt att hålla det så opartiskt som möjligt.

Referenser

- Alfonzo, M. (2005): To walk or not to walk: The hierarchy of walking needs. *Environment and behavior*, 37, 6, 808-836.
DOI:10.1177/0013916504274016
- Gehl, J. (2011). *Life between Buildings: Using public spaces*. 6 uppl. Washington, D.C: Island Press.
- Gehl Architects. (2007). *Strategi Karlskrona*
- Gehl Architects. (2013). *These are some of the cities we have worked with*.
https://issuu.com/gehlarchitects/docs/ga_major_projects_book_single_pages [2023-03-30]
- Malmö stad (2012). *Fotgängarprogram 2012–2018: Malmö- den gångvänliga staden*. Malmö: Gatukontoret.
- Malmö stad (2014). *Gångstråksplan*. Malmö: Gatukontoret
- Malmö stad (2021). *Södra Förstadsgatan*. <https://malmo.se/Uppleva-och-gora/Arkitektur-och-kulturarv/Malmos-historia/Platser-och-byggnader/Gator-broar-och-vagar/Sodra-Forstadsgatan.html> [2023-02-19]
- Malmö stad (2018). *Översiktsplan*. Malmö: Malmö stad
- Mehta, V. (2013). *The Street: A Quintessential Social Public Space*. New York: Routledge
- Svensson, Tomas (2001). *Konsekvenser för restriktioner för biltrafik i städer*. VTI notat 40–2001. Linköping: Väg- och transportforskningsinstitutet: 7 - 32. Väg och Transportforskningsinstitutet.

Tack

Speciellt tack till min handledare Love Silow, vid SLU Alnarp, som har varit en stor hjälp genom hela uppsatsen.

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. Även om du inte publicerar fulltexten kommer den arkiveras digitalt. Om fler än en person har skrivit arbetet gäller krysset för samtliga författare. Du hittar en länk till SLU:s publiceringsavtal på den här sidan:

- <https://libanswers.slu.se/sv/faq/228316>.

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.