



Levande gator – det goda gaturummet

Ett bidrag till kunskap om gatan

Viktor Adolfsson

Självständigt arbete • 15 hp

Sveriges lantbruksuniversitet, SLU

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Landskapsarkitektprogrammet

Alnarp 2025



Levande gator – det goda gaturummet. Ett bidrag till kunskap om gatan.

Vibrant streets – the good streetscape. A contribution to knowledge about the street.

Viktor Adolfsson

Handledare:	Nina Vogel, Sveriges lantbruksuniversitet, institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Examinator:	Caroline Dahl, Sveriges lantbruksuniversitet, institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Omfattning:	15 hp
Nivå och fördjupning:	Grundnivå, G2E
Kurstitel:	Självständigt arbete i landskapsarkitektur
Kurskod:	EX0845
Program/utbildning:	Landskapsarkitekturprogrammet
Kursansvarig inst.:	Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Utgivningsort:	Alnarp
Utgivningsår:	2025
Omslagsbild:	Viktor Adolfsson. (2025). Friisgatan, Malmö.
Upphovsrätt:	Alla bilder används med upphovspersonens tillstånd.
Nyckelord:	Levande gata, gator, gaturum, stadsutvecklingsideal, Friisgatan

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Förord

Denna uppsats är ett kandidatarbete på landskapsarkitektprogrammet SLU Alnarp. Det har varit väldigt svårt att välja endast ett ämne när de finns så mycket intressant att undersöka men till slut landade arbetet i något som handlar om gator. Ett ämne som är ganska kärt för mig efter otaliga fina minnen från promenader längs med olika gator i flertalet städer.

Det har varit väldigt intressant att fördjupa sig i ett ämne på detta sätt och jag vill rikta ett stort tack till min handledare Nina Vogel för allt engagemang, alla råd och goda lästips. Jag vill även tacka min seminariegrupp för kloka ord och motläsning vilket hjälpt att ta arbetet vidare. Till sist vill jag tacka alla nära och kära som gett råd och hjälpt mig genomsöka arbetet efter språkliga missar.

Stort tack!

Viktor Adolfsson

Alnarp den 13 mars 2025

Sammanfattning

Gatan kan beskrivas som stadens viktigaste rum och förändras ofta i takt med att staden byggs om, exempelvis ska Friisgatan i Malmö göras om till en gånggata. Ofta beskrivs förändringar av stadsmiljöer och gator med att skapa en *levande* plats. Regeringen publicerade nyligen en strategi för levande och trygga städer vilket leder tankarna till vad dessa mål och ideal innebär för stadens gator. Uppsatsen grundas i en nyfikenhet med målet att förklara vad en levande gata är med stöd i olika målbildstyper, dessutom ska gatans roll i dagens stadsutvecklingsideal undersökas. Vidare kommer arbetet spekulera vad framtidens levande gator kan tänkas behöva. Syftet med detta är att öka förståelsen för gatan som fenomen och undersöka vad en levande gata är, för att uppmärksamma dess betydelsen i staden. Arbetet bygger på en litteraturstudie med intervjuer för att ge ett erfarenhetsbaserat perspektiv och lokala exempel med förankring i Friisgatan. Gators roll i dagens stadsutvecklingsideal för levande och trygga städer fungerar som mobilitetsfunktion och offentligt rum, där gatan svarar på människans behov. Levande gator kan förklaras med hjälp av tre kvalitetskriterier; folkliv, livlighet och socialt utbyte. Den viktigaste aspekten för levande gator är människan där människor lockar varandra till vistelse. Vad framtidens levande gator behöver spekuleras om för att tillgodose framtida behov inom samhällsplanering, men det går att fastställa att människor som social varelse framöver också kommer ha ett socialt behov. Levande gator kan sägas kräva liknande funktioner i framtiden som nu, men vissa skillnader som hur människor lockas till vistelse kan förändras. Spekulationer och utpekade trender från intervjuer tyder på att gaturummet är i en tid av omprioriteringar med bland annat klimatförändringar och tätare städer som drivkraft.

Nyckelord: levande gata, gator, gaturum och stadsutvecklingsideal.

Abstract

The street can be described as the city's most important space and often changes as the city is redeveloped. For example, Friisgatan in Malmö is set to be transformed into a pedestrian street. Changes to urban environments and streets are often framed as efforts to create vibrant places. The Swedish government recently published a strategy for vibrant and safe cities, which raises questions about what these goals and ideals mean for urban streets. This thesis is driven by curiosity, aiming to define what constitutes a vibrant street by drawing on different vision types. Additionally, it explores the role of streets within contemporary urban development ideals. Furthermore, the study speculates on what future vibrant streets might require. The purpose is to deepen the understanding of the street as a phenomenon and examine what a vibrant street is, highlighting its significance in the urban context. The study is based on a literature review supplemented by interviews to provide an experience-based perspective and local examples rooted in Friisgatan. In the current urban development ideals for vibrant and safe cities, streets serve both as mobility functions and as public spaces, reflecting human needs. Vibrant streets can be defined through three key quality criteria: public life, liveliness, and social interaction. The most crucial aspect of vibrant streets is people, as they attract one another. Speculations on the needs of future vibrant streets aim to address evolving societal planning demands. However, as social beings, people will continue to have social needs. While vibrant streets will likely require similar functions in the future as they do today, the ways in which people are drawn to these spaces may shift. Speculations and identified trends from interviews suggest that urban streets are currently undergoing a period of reprioritization, driven by factors such as climate change and increasing urban density.

Keywords: vibrant street, streets, streetscapes and urban development ideals.

1.	Inledning	6
1.1	Bakgrund.....	6
1.2	En introduktion till gatan som begrepp	7
1.3	Begreppsförklaring.....	7
1.4	Syfte & frågeställning	8
1.5	Målsättning.....	8
1.6	Avgränsning	8
2.	Metod och material	9
2.1	Litteraturstudie	9
2.2	Intervjuer	9
3.	Levande gata och stadsutvecklingsideal	11
3.1	Levande och trygga städer	11
3.2	Gatans funktion och betydelse i staden.....	12
	3.2.1 Mobilitet och transport	14
	3.2.2 Gatan som offentligt rum	16
3.3	Målbildstyper	17
	3.3.1 15-minutersstaden	18
	3.3.2 Shared space.....	20
	3.3.3 Sociable streets	21
	3.3.4 Sommargator	22
3.4	Att närma sig levande gator	23
4.	Arbete mot framtidens gaturum i Malmö.....	26
4.1	Friisgatan – en tolkning av levande gata	26
4.2	Levande gata i praktiken – arbetsprocessen	27
4.3	Förändring i intresset för gatan – drivkraft och trender.....	29
4.4	Levande gator och framtidsperspektiv	30
5.	Diskussion – framtidens levande gator	32
5.1	Gatan, en plats mellan husen	32
5.2	Levande gator som det goda gaturummet.....	33
5.3	Metoddiskussion	36
6.	Avslutning & reflektion.....	38
	Referenser.....	39
	Bilaga 1.....	43

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Nio av tio svenskar bor i en stad eller tätort (SCB 2024), därav är gaturummet något som majoriteten upplever när de börjar dagen och kliver ut från sitt hem. Balgård (1997) menar att gatan är stadens viktigaste rum eftersom det knappt går att nämna städer utan att tala om dess gator och skriver ”Kanske är gatan platsen för stadens själ”. Gator byggs ofta om i takt med att stadsmiljön förändras. I Göteborg får gator nya utformningar vid förändrade riktlinjer för uteserveringar (Andersson 2024), i Malmö förvandlas Friisgatan till en gågata (Malmö stad, u.å.) och syftet med förändringarna handlar ofta om att skapa en levande stad.

Sveriges regering presenterade nyligen en ny inriktning för stadsutvecklingspolitiken med syfte att stärka kommuners möjlighet att utveckla levande, trygga och robusta stadsmiljöer (Regeringen 2025). Med uttrycket ”levande stad” avser regeringen en stad med hög livskvalitet, varierat utbud av aktiviteter som främjar gemenskap och samhörighet samt en attraktiv stadsmiljö där människor trivs (Regeringen 2025). Den levande staden beskrivs vidare som en målbild med tilltalande stadsmiljöer. Kulturen ska tas tillvara och verksamheter som hotell, restauranger och kaféer är en viktig del ihop med nattlivet. Grönska ska bidra både till folkhälsan och stadens attraktivitet. Valfungerande gångstråk och hållbara transportlösningar skapar tillgänglighet till, samt från omgivande målpunkter (Regeringen 2025).

Boverket (2019) skriver att många kommuner arbetar med att göra sina stadsmiljöer attraktivare samt inhysa fler funktioner, speciellt i stadens centrala delar. Den hårda konkurrensen om yta i täta städer, förklarar Boverket (2019) medför en diskussion där gatans utformning och funktion ofta hamnar i mitten. Det är möjligt att skapa mer levande stadskärnor med ökat antal boende när de transporteffektiva färdssätten prioriteras och de negativa miljöeffekterna av biltrafiken minskar menar Boverket (2019). Ett exempel på förändring är ArkDes (2023), som genomfört projektet Street Moves som arbetat med tillfälliga designlösningar för att skapa gator som är levande. Detta leder till en nyfikenhet kring begreppet *levande gator*, samtidigt som det väcker funderingar kring gatans roll i staden, både i nutid och hur det kan komma att se ut i framtiden.

1.2 En introduktion till gatan som begrepp

Det finns många uppfattningar och tolkningar av vad gatan är, dels är gatan en del av vardagliga samtal och uttryck, till exempel 'gammal som gatan', 'öppen gata', 'på gator och torg', dels en vardaglig plats i staden. Mehta (2013) visar på detta med engelska exempel såsom "Wall street", "street smarts" och "word on the street", författaren menar även att gatan är för vissa, en plats för sociala missförhållanden och samtidigt en plats för offentligt liv, en plats att se människor eller en plats att uppleva staden. Gehl (2011) beskriver en vanlig dag på en vanlig gata, hur fotgängare promenerar på trottoaren, barn leker kring ytterdörrar, människor sitter på bänkar, brevbäraren lämnar post och grupper konverserar. Detta är en beskrivning med stort fokus på människan och de sociala aspekterna, Björk et al. (2018) beskriver gaturummet som "Gatan är golv, de omgivande husen bildar väggar och himlen tak". Detta är mer en direkt beskrivning av gatans fysiska gränser och inte särskilt beskrivande av funktion, men användning kan i sin tur vara en beskrivning av gatan. I den tidstypiska staden, utvecklar Björk et al. (2018), är gaturummet en körbana för biltrafik kantad av trottoarer intill kringliggande husfasader. Centralt, är stadskärnors gator en plats för olika funktioner, där det finns önskemål om utrymme för gående, biltrafik, nya trädplanteringar, cykelbanor, angöringsplatser och busskörfält. I många städer har konflikter mellan biltrafik och önskemål om gaturum på gåendes villkor lett till bilfria gator och gågator med karaktär av långsträckta torg (Björk et al. 2018). Stadens gator förkroppsligar relationen mellan mobilitet och offentlig plats, samt de spänningar som uppstår (von Schönfeld & Bertolini 2017). Beskrivningen av gatan kan snabbt bli spretig och komplex när funktioner på gatan, konflikt om utrymme, olika gatutyper eller gatan i uttryck tas i beaktning.

1.3 Begreppsförklaring

Gata - Det krävs ett förtydligande kring begreppen gata och gaturum, eftersom de kan betyda olika saker men ändå liknande, som i avsnittet ovan beskrivs gatan av Björk et al. (2018) som en del av gaturummet. Liknande förklarar Högström och Berglund-Snodgrass (2024) gaturummet som gränsen var människor och fordon kan röra sig i en stadsmiljö, där persontransporter får ett stort utrymme men det utgör även en mötesplats för människor och aktiviteter i staden. Till skillnad från detta beskrivs gata i samma ordbok som "en väg i en stadsmiljö" (Mukthar-Landgren et al. 2024). I denna uppsats kommer begreppen användas synonymt och syfta på en betydelse som liknar beskrivningen av gaturum, gatan i denna uppsats är en plats mellan byggnaderna med en mängd funktioner och användningsområden.

Målbildstyper – används i denna uppsats som ett paraplybegrepp för att benämna olika typer av teorier, ideal, mål eller koncept kring hur en stadsmiljö, gata, stad eller plats ska vara, fungera eller utformas.

1.4 Syfte & frågeställning

Syftet med uppsatsen är att undersöka levande gata, närma sig en definition och samtidigt öka förståelsen för gatan som fenomen. Uppsatsen ämnar därav förstå gatan kopplat till nutida stadsutvecklingsteorier och resonera om framtidens utmaningar kring levande gator. Målet med detta är att bredda förståelsen och uppmärksamma betydelsen av gatan i staden utifrån den sociala aspekten. Syftet leder till följande frågeställning:

1. Vad är gatans roll i dagens stadsutvecklingsideal för levande och trygga städer?
2. Hur kan begreppet levande gata förklaras med hjälp av kvalitetskriterier utifrån olika målbildstyper?
3. Vad behövs för levande gator i framtiden?

1.5 Målsättning

I uppsatsen ska begreppet levande gata förklaras, vad det är och spekulativt besvara hur framtida levande gator kan komma se ut. Levande gator ska undersökas med en litteraturstudie och intervjuer för att ta in olika typer av information och perspektiv.

1.6 Avgränsning

Arbetet fokuserar på gator i staden, de undersöks främst i en svensk kontext med en lokal förankring i Friisgatan, Malmö. Gatans roll i dagens stadsutvecklingsideal i sin helhet är inte möjligt att undersöka eftersom det finns många stadsutvecklingsideal, därav baseras detta arbete på främst vad som faller in under regeringens strategi för levande och trygga städer, men även olika målbildstyper som behandlar olika nivåer i staden. Vidare ämnar inte detta arbete beskriva hur en ”levande gata” utformas, det är dock en aspekt som är viktig för en förklaring av vad begreppet innebär men inget som vidare undersöks.

2. Metod och material

I uppsatsen studeras gatan och levande gator. Arbetet bygger på en datainsamling med litteratur och intervjuer. För att förklara fenomenet ”levande gata” undersöks olika målbildstyper med en innehållsanalys. En innehållsanalys skapar kunskap och förståelse för det undersökta fenomenet genom att på ett strukturerat sätt koda och identifiera teman eller mönster i textmaterial (Funck och Karlsson 2021). För att beskriva dagens stadsutvecklingsideal och olika målbildstyper inkluderas dokument från regeringen, myndigheter och Malmö stad. Intervjuerna är tänkta att komplettera litteraturen med en erfarenhetsbaserad ingång till ämnet och framtidsperspektiv. Detta för att ge en nyanserad bild från flera olika perspektiv.

2.1 Litteraturstudie

Litteraturen har sin grund i det som rör gator och stadens offentliga rum. Urvalet av källor har påverkats av dagens stadsutvecklingsideal och speglar debatten kring att skapa mer levande stadsmiljöer. Ämnen som trafik och mobilitet, stadsmiljöer och det offentliga rummet, stadsbyggnad och stadens historia samt om gatan och olika studier av gatumiljöer berörs. Informationen kommer från vetenskapliga artiklar, tryckta verk, tidningsartiklar, rapporter, elektroniska källor och policydokument. I uppsatsen är förstahandskällor prioriterade, men på grund av arbetets omfattning och tidsspann har detta skett i mån av tid, andrahandskällor som förekommer hjälper placera förstahandskällan i sitt sammanhang. Litteraturen söktes fram med nyckelord och kombinationer av orden; gata, gaturum, levande gata, shared space, street och streetscapes genom sökmotorerna; Google Scholar, ScienceDirect, Web of Science och Primo. Litteratur har även insamlats via referenser från lästa verk.

2.2 Intervjuer

Intervjuerna i arbetet är semistrukturerade med förberedda frågor med möjlighet att fördjupa samtalet genom intressanta samtalspunkter. Intervjuerna tillför erfarenhetsbaserade perspektiv och framtidsperspektiv, vilket i samband med litteraturstudien ger en bredd av olika typer av synsätt.

Intervjufrågornas teman baseras löst på Yins (2015) bok om kvalitativ forskning, där intervjuer kan bygga på att först, etablera kontexten kring deltagarens perspektiv genom att ta upp personlig bakgrund och yrkesroll. Sedan får deltagaren återberätta sitt perspektiv kring ämnet och sist reflekterar deltagaren kring betydelsen av

och hur det berör framtidsaspekter. Detta utifrån uppsatsens frågeställning har lett till att intervjufrågorna berör tre teman;

1. Bakgrund och yrkesroll kopplat till begreppet levande gator och hur eventuella projekt har bidragit till att skapa levande gator.
2. Ideal och strategi som ett tillvägagångssätt vid planering och gestaltning samt eventuella referenser vid projektering.
3. Framtidsaspekter och eventuell avsaknad av verktyg för att arbeta med begreppet levande gator.

De fullständiga intervjufrågorna återfinns som *Bilaga 1*. Intervjuerna pågick ungefär 30–45 minuter och spelades in för att sedan transkriberas manuellt och med Microsoft Word. Urvalet av intervjuade personer har baserats på deras koppling till arbete med Friisgatan och konceptet sommargator i Malmö. De intervjuade har olika yrkesroller, se nedan, och har arbetat med olika projektstadier. Detta ger en bredare bild av hur arbetet med gaturummet går till samt ger ett perspektiv från branschen på levande gator. Samtliga intervjuade har godkänt att deras namn finns med i uppsatsen:

Emmi Sundén – Landskapsarkitekt, projektledare för sommargator, Malmö stad

Tina Giannopoulou – Arkitekt, utvecklingssamordnare för medborgarinvolvering Malmö stad

Agneta Sallhed Canneroth – Landskapsarkitekt, enhetschef stadsmiljöenheten, Malmö stad

3. Levande gata och stadsutvecklingsideal

Mötet med en stad är mötet med dess gator. Gatan ger oss stadens stämning. Gaturummen rymmer människor, rörelse, ljud och dofter, och varje gata är ”historisk mark med dunkla erinringar om dunkla tider”. Begrepp som storstad och småstad, trästad och stenstad, finns levande som gatubilder i vårt inre. (Balgård 1997)

Gatan hör tätt samman med staden och stadsutvecklingsideal, precis som Balgård (1997) fångar i sin målande beskrivning ovanför kan föreställningar om gatan och vad den är vara levande uppfattningar.

3.1 Levande och trygga städer

Regeringens strategi för levande och trygga städer utlyser det nationella målet att Sveriges städer ska utifrån egna förutsättningar utvecklas till levande, trygga och robusta livsmiljöer där människor trivs och vill vistas (Regeringen 2025). En levande stad definierar regeringen med ett fokus på upplevd livskvalité, varierat utbud av aktiviteter som bjuder in till gemenskap och samhörighet med välfungerande hållbar mobilitet. De förutsättningar som regeringen ser som viktigast kan sammanfattas som det offentliga rummet, mobilitet och planeringsprocesser (Regeringen 2025). Med detta menas kortfattat:

- Stadens offentliga rum påverkar människors livskvalité och platsers möjlighet till utveckling (Regeringen 2025). Funktionella livsmiljöer, natur och väl gestaltad närmiljö ökar välbefinnande, hälsa och bidrar med mötesplatser. Vidare menas att stadens attraktivitet beror på mer än husfasader, det innefattar även gaturum, torg och parker, alltså det offentliga rummet (ibid.).
- Mobilitet, tillgänglighet och transport är viktigt i staden och Regeringen (2025) understryker vikten av goda kommunikationsmöjligheter till och från stadskärnan. Transportsystemets utformning handlar om tillgänglighet inom staden men även till omgivande tätorter eller gles- och landsbygd (ibid.).
- Planeringsprocesser syftar till Regeringens (2025) uppmaning att tidigt inkludera handel och besöksnäring i stadens planering. En samverkan mellan olika aktörer anses viktigt eftersom kulturella och handelsverksamheter bidrar till platsskapande. Det handlar även om ett holistiskt trafikslagsövergripande perspektiv och en samverkan mellan kommun och region. Den le-

vande stadskärnan kännetecknas av flöden av människor under dag- och kvällstid (ibid.).

Levande och trygga städer hör ihop. Regeringen (2025) skriver att när färre människor vistas utomhus kan risken för brott öka samtidigt som attraktiviteten i utomhusmiljöer minskar. Boverket har en viktig roll i att förhindra otrygghet och arbetar på olika sätt för trygghetsaspekten inom fysisk planering (Regeringen 2025). Det offentliga rummet behöver ge invånare trygga platser, som är tillgängliga för alla och som främjar möten. När fler aktörer engageras i brottsförebyggande och trygghetsskapande arbete kan mer utrymme ges till folkliv, möten, kultur och ett lokalt näringsliv. Blandningen av olika funktioner skapar förutsättningar för en levande stadsmiljö där människor vill vara, som samtidigt bidrar till trygghet (Regeringen 2025).

En annan förändring inom stadsutveckling handlar om en klimat- och mobilitetsomställning. Ståhle et al. (2022) noterar i en undersökning av kommunala policies att en förändring i hållbar riktning är märkbar men främst av storstadskommuner. Författarna (ibid.) skriver att i exempel på gatusektioner lämnas mer plats åt gång, cykel och kollektivtrafik jämfört med idag men i policydokumenten visar textbeskrivningen mer vilja än konkreta utformningsförslag. Det finns en önskan om en ”levande stadsmiljö” som prioriterar människor framför fordon, även fast det i verkligheten visat sig svårare att få till en sådan förändring (Ståhle et al. 2022). Det kan bero på planeringspraxis, opinion och kompetens, men även på dagens lagstiftning och regelverk från Vägars och Gators Utformning (VGU), resonerar Ståhle et al. (2022). Förändringar gällande design och planering gör att utemiljöer byggs om för att passa dagens stadsutvecklingsideal. Innovationsprojektet Street Moves, som bedrivs av den statliga myndigheten ArkDes (u.å.), omvandlar gaturum genom smarta designlösningar. Tillsammans med kommuner, designteam och medborgare utvecklar Street Moves innovativa gatulösningar med hjälp av metoder och verktyg för att öka gators anpassningsförmåga. Målet är att skapa levande, hållbara och hälsosamma gator med syfte att undersöka framtidens gaturum med tillfälliga installationer (ArkDes u.å.).

3.2 Gatans funktion och betydelse i staden

Till stadens gator hör liv och rörelse skriver Balgård (1997), och menar att själva stadens idé eller sinnebilden av stad, är många människor sammanträngda på liten yta. Gatan är både livsnerv och scen samtidigt, ”den är stadens viktigaste rum” (Balgård 1997). Denna beskrivning förklarar gatan som ett stadsrum, en levnadsplats. Till skillnad från detta beskriver Boverket (2023) ”gata” som en allmän plats

avsedd både för fordonstrafik och gång- och cykeltrafik. Gatan beskrivs utifrån olika funktioner, möjligtvis beroende på olika synsätt, både utifrån gatan som plats för människan eller plats för mobilitet. Gatan förenar båda och är ett rum i staden med plats för rörelse.

Ofta uppfattas gator endast utifrån sin roll som mobilitetsfunktion, som huvudkanaler där flöden av människor och varor som är väsentliga för städer främjas, trots att de uppfyller flera funktioner som offentlig plats (von Schönfeld & Bertolini 2017). Gators mobilitetsfunktion kan ses som vedertagen och därav skriver Bertolini (2020) att stadens gator är också platser där andra nyckelfunktioner än just mobilitet sker, såsom handel och lek, socialt umgänge och fritid, kreativitet och politik. Särskilt sedan biltrafiken kom till har dessa övriga användningsområden blivit åsidosatta för att gynna motoriserad trafik (Bertolini 2020). Dessa andra användningsområden som åsidosatts är en viktig roll av det offentliga rummet och därmed gatan.

Den privata bilen har medfört mycket individuell frihet med dagens resmöjligheter, men Biddulph (2008) menar att det också medför ojämlika konsekvenser, eftersom friheten att pendla in och ut ur en tätort till arbetet leder till att trafik påtvingas andra människor. Friheten en individ får av att köra bil, kan snabbt minska ett barns möjlighet att leka utanför hemmet, eller äldres vilja att gå till en lokal butik eller park (Biddulph 2008). Gator, som plats för trafik, kan förknippas med rörelse eller mobilitet och vikten av rörelse för människor understryker Hartman och Prytherch (2015), när de menar att promenader är grunden till kroppsligt och socialt liv. För att gatan ska vara en rättvis plats måste alla användare inkluderas, men Hartman och Prytherch (2015) vill lyfta fram fotgängaren eftersom det är den väsentliga, sårbara användaren. Om gatan är säker, välkomnande och rättvis för fotgängaren, är det sannolikt att detsamma gäller övriga användare (Hartman & Prytherch 2015).

Över historiens spann och genom olika kulturer har gator bidragit till otaliga nivåer av socialt engagemang. Gator har länge varit platser där människor träffas, umgås, delar en gemenskap och uttrycker sig (Mehta 2013). Gehl (2011) menar att utemiljöers kvalité, på gator och stadsrum, har en viktig roll för stadslivet. Om kvalitén är låg, kommer endast nödvändig aktivitet ske, men vid en god utformning kan valfria aktiviteter ske såsom att promenera, sola, uppehålla sig och liknande aktiviteter för rekreation. Social aktivitet uppstår spontant som ett resultat när människor möts eller är ute i stadsrummet och på gator. Detta innebär att gator bidrar till ett socialt liv när det offentliga rummet ger rätt förutsättningar (Gehl 2011). Varför spontana möten och de sociala aspekter i allmänna ytor är viktiga menar Mehta (2013) beror på mötet mellan människor. I gaturummet kommer människor i kontakt med främlingar, människor med olika bakgrund och som kan ha andra världsåskådningar. Att dela utrymmet med främlingar är viktigt, det är så

människor blir toleranta, lär sig nya perspektiv, ser världen med andra ögon och blir innovativa. Gaturummet är även en plattform för en bredd sociala beteenden och upplevelser, trots att alla händelser inte är särskilt intima, intensiva eller exceptionella så kan de flesta vara betydelsefulla för oss som sociala varelser (Mehta 2013). Gatan är en arena för gemenskap och där olika världsåskådningar samsas, men det krävs att rätt förutsättningar upprätthålls.

Vid planering av gator inom kommuner rekommenderar Trafikverket (2021) att en gaturumsbeskrivning utförs, denna delas lämpligen upp i delarna; gaturummets anspråk, trafikens anspråk och hänsyn till viktiga aspekter. Gaturummets anspråk handlar om hur stadsutveckling delvis ger staden ett ökat innehåll av mänsklig aktivitet och att livet mellan husen är nyckeln till en socialt hållbar stad. Trafikens anspråk är de krav som behövs för grundläggande tillgänglighet och framkomlighet för alla färdssätt. Viktiga aspekter menar Trafikverket (2021) är att stadens gator är en del av det offentliga rummet och att utrymme behövs för vistelse. Gatan påverkas av stadsutvecklingen och definieras efter sin kontext, gatan hör alltid till en stadstyp eller plats.

Ytterligare en slutsats är att gator kan ha många funktioner och att de behöver samsas på en begränsad yta, att i vissa fall missgynnar de varandra och ibland är de stärkande. Hartman och Prytherch (2015) förklarar gatan som både funktionell infrastruktur och offentligt rum, det är en plats vars reglering och design förenar det rumsliga med det sociala i en arena av motsatta rättigheter och makt. Detta leder till kommande två underavsnitt, där redogörs för två av gatans viktigaste funktioner, gatan som mobilitetsfunktion och gatan som offentligt rum.

3.2.1 Mobilitet och transport

Att förstå mobilitet och transport är viktigt för att förstå gatans roll som mobilitetsfunktion och Cresswell (2006) konstaterar att mobilitet har flera olika betydelser som cirkulerar i västvärlden. Begreppet menar Cresswell (2006) har uppstått som ett kunskapsobjekt med en stor bredd av metoder från fysiologi till internationell rätt och arkitektur. Ett grundläggande signalement för att något är mobilitet menar Cresswell (2006), är klassiska A till B.

A -----> B

Figur. A till B. Figur skapad av författaren med inspiration från Cresswell (2006).

Mobilitet involverar en rörelse mellan lägen, dessa kan vara orter, städer eller positioner i närheten av varandra (Cresswell 2006). Rörelse är betydelsefullt och skapar möjligheten att förflytta människor och varor i olika skalor, något som både

är makt och en produkt av det. Cresswell (2006) skriver om en analytisk åtskillnad av rörelse (*movement*) och mobilitet (*mobility*). Rörelse är det fysiska skeendet av förflyttning och mobilitet är rörelse med betydelse, en dynamisk ekvivalent av plats. Begreppet ”plats” används vardagligt och i många olika teoretiska framställningar. En plats beskrivs som ett centrum av betydelse som människor upplever, vi fäster oss vid dem, försvarar dem och exkluderar folk från dem menar Cresswell (2006). Detsamma går inte att säga om en position (Cresswell 2006). Utifrån Cresswells (2006) beskrivning går det att dra slutsatser om att mobilitet har många betydelser och det handlar om rörelse, men författaren vill även göra en åtskillnad i att mobilitet är något mer än bara rörelse, precis som en plats betyder mer än en position på en karta. Mobilitet är ett sätt att vara i världen och människor i rörelse är komplexa – de kan vara dansare och fotgängare, förare och atleter, flyktingar och invånare, turister och affärsmän (Cresswell 2006).

Mobilitet beskriver Mukthar-Landgren (2024) som ett ”grundläggande mänskligt villkor”, och spekulerar i att det kanske därav definieras på olika sätt. Möjligheten och tillgången till mobilitet är ojämnt fördelad mellan människor och varierar över deras liv. Tillgången, eller bristen, på mobilitet framhålls som en stor utmaning för vår tid (Mukthar-Landgren 2024).

Banister (2008) menar att framtiden med fortsatt fokus på transport inom stadsplanering, leder till bilberoende och ökad decentralisering vilket i sin tur är svåra processer att vända. Banister (2008) menar att hållbar mobilitet är ett alternativt tanke-sätt där komplexiteten av staden undersöks samt kopplingen mellan markanvändning och transport förstärks. Det finns två fundamentala principer för transport, nämligen att resor uppstår av efterfrågan och inte för att människor vill resa för resans egen skull. Det är värdet av aktiviteten i resmålet som resulterar i resor. Den andra principen är att människor försöker minska sina resor, vilket i praktiken handlar om en kombination av resans kostnad och tid (Banister 2008). Ljungberg (2022), grundare av företaget för transport- och mobilitetslösningar Trivector, instämmer i att resan eller transporten är ett medel, inte ett mål i sig. Ljungberg (2022) beskriver tydligt begreppen, ”Mobilitet betyder rörlighet. Vilket alltså är möjligheten till förflyttning. Förflyttning mellan platser är transport. Och upprepade transporter är trafik.”

Mobilitet finns bland annat i formen av trafikanter, förare och fotgängare som samlas i stadsrummet. Bertolini (2020) skriver att begränsade stadsrum behöver ta emot växande och konkurrerande flöden av olika typer av mobilitet, både motoriserad och icke-motoriserad, enskild och kollektiv, snabb och långsam. Det finns en stor efterfrågan från samhället på en övergång till hållbar mobilitet, som motsvaras av anspråk på en omprioritering av gaturummet i favör av transportsätt såsom cykel, promenad eller kollektivtrafik, och bort från privata motorfordon (Bertolini 2020).

Mobilitet är ett något svårplacerat begrepp men det går att dra slutsatser kring att de har mer associationer än transport eller rörelse som oftast endast syftar på förflyttning och gatan är en plats med mobilitetsfunktion.

3.2.2 Gatan som offentligt rum

Stadens offentliga rum formar och formas av samhället, dess maktrelationer, prioriteringar och rädslor (Carmona 2010). Iveson (1998) börjar i sin förklaring av det offentliga rummet med att fråga ”vad är offentligt rum” och menar att svaren kompliceras av de flertaliga betydelserna i ordet ”offentlig”. Begreppet ”offentligt” menar Iveson (1998) kan användas för statligt som åtskillnad mot ”privata” marknaden, eller för att benämna allt utanför det ”privata” hemmet. Människor kan bli benämnda kollektivt som ”offentligheten” och att använda dessa definitioner av ”offentligt” kan ge väldigt olika uppfattningar av det samtida offentliga rummets natur. För att ge exempel på detta menar Iveson (1998) att statligt ägande av en plats är mer väsentligt i avgörandet om något är offentligt för några av dessa definitioner än det är för andra.

Carmona (2010) skriver att många har försökt klassificera det offentliga rummet och förklaringarna har bakgrund i bland annat sociokulturella- och designperspektiv. I litteratur om design är rum karaktäriserat av dess fysiska egenskaper och funktion. Över många år har morfologi varit typologin för klassifikation av stadsrum, alltså har utformningen styrt benämningen av platsen (Carmona 2010). Men problemet med grunden i morfologin är att de olika platstyperna är nästintill oändliga i sin komplexitet. Därav är det enklare att kategorisera utifrån designad funktion och gatan är ett exempel på en sådan funktionstyp (Carmona 2010).

Med de sociokulturella perspektiven, är typologierna fokuserade på användarna av det offentliga rummet och deras uppfattning av platsen. Carmona (2010) sammanställer teorier som definierar offentligt rum som ett rum för opersonliga och abstrakta relationer, och motstående teorier om proxemik, där rum kontrolleras av kultur (Carmona 2010). Hur användare nyttjar rum ger också en grund för en typologi, till exempel platser av betydelse, vardagliga platser eller sociala miljöer. Det kan variera från olika användare vad som är betydelsefullt, vardagliga miljöer där människor möts kan vara stora delar av det offentliga rummet och sociala miljöer är ofta utformade för att främja både ytliga och mer betydelsefulla möten (Carmona 2010). Gatan är en del av det offentliga rummet, som i sin tur har en stor variation i uppfattning och Mehta (2013) instämmer i att det finns flertalet definitioner av offentligt rum som kännetecknas av ägandeskap, kontroll, tillgänglighet och användning. Det offentliga rummet innefattar inte bara ytan mellan byggnader utan

också objekt, artefakter och byggnadernas yttre som definierar de fysiska gränserna av rummet.

För att förstå gatan och offentligt rum ger Mehta (2013) en insyn. Offentligt rum är ett rum av delaktighet. Det är en arena för den kollektiva rösten och gemensamma intressen, men även platsen där olikheter och konflikter av olika grupper utspelas. Därför är gatans förmåga att parallellt vara en plats för en mångfald grupper en viktig roll i det offentliga rummet (Mehta 2013).

Gatan är en plats för människor och ”Olika människor har olika behov av det offentliga rummet” skriver Kärrholm (2024) och menar att det beror på vår livssituation, vilka resurser vi har – eller inte har. Kärrholm (2024) diskuterar offentlighet utifrån begreppet territorialitet, en analys av hur stadsrum kan tas i anspråk av olika grupper eller individer, men också utifrån regleringar och konventioner, symboliska laddningar och representationsspråk, samt hur dessa stöds i den byggda formen. Kärrholm (2024) menar att de både finns formella och informella territorier, alltifrån cykelställ och uteserveringar, till sittplatser, mötesplatser och plats för sol. Territorier kan verka rytmiskt såsom övergångsställen, där anspråk till ytan delas i turer mellan fotgängare och fordon. Andra territorier kan ta stöd i mobila materialiteter som bord, stolar eller den egna kroppen. Samma gata, torg eller bänk, det offentliga rummet, kan fungera som en ”scen” för olika typer av användare och användningsområden. Det offentliga rummet kännetecknas av en territoriell komplexitet, en mängd olika ianspråktaganden som kan överlappa i tid och rum samt delvis verka oberoende av varandra (Kärrholm 2024). Gatan kan vara en tillfällig plats för offentlig användning, hur användning sker varierar och av vem eller vilka. Gatan är en del av det offentliga rummet och som andra offentliga platser i staden är det en viktig del av samhället som både formar och formas därefter.

3.3 Målbildstyper

Känslan att något försvunnit när gatorna lämnats till fordonstrafik, är en vanlig utgångspunkt för arbeten om gator konstaterar Biddulph (2008). Gehl (2011) instämmer med att något saknas i det offentliga rummet och skriver att kritik mot funktionalismen, nya tätortsområden och vidsträckta förorter har riktats mot förstörelsen, försummandet eller avsaknaden av det offentliga rummet. Flera av följande ideal härstammar från förslag på hur problem som uppstått, av bland annat den moderna trafiken, ska lösas.

Följande målbildstyper har valts för att ge förståelse för gatan och vad levande gata kan innebära i olika skalor och kontexter. Målbildstyperna är utvalda eftersom de speglar perspektiv från olika skalor men de alla grundar sig i en vilja att förbättra

staden och gatan. *15-minutersstaden* är ett övergripande koncept, *shared space* handlar om platser i staden, *sociable street* handlar om gatan som offentligt rum och *sommargata* är ett koncept med gatan som testplats.

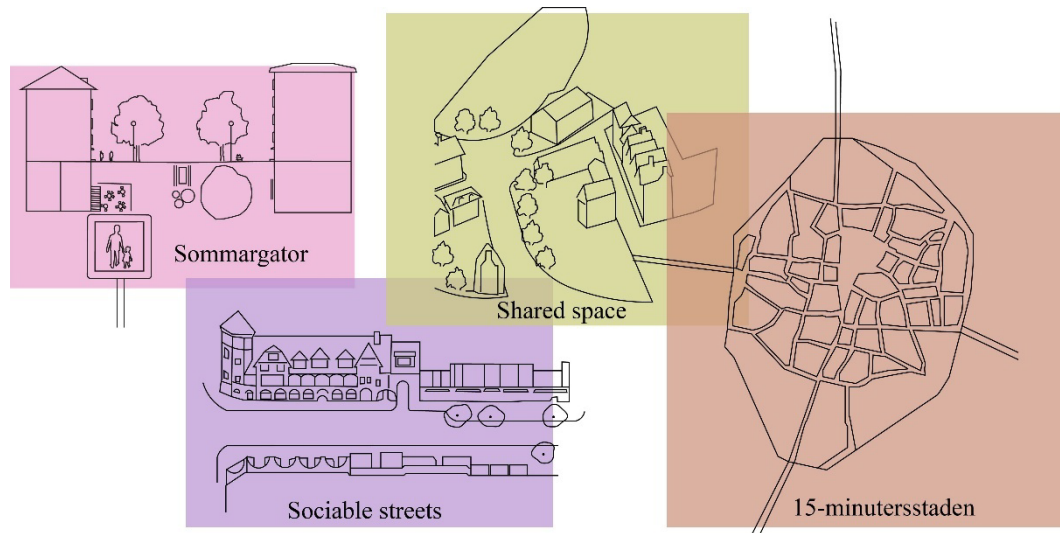


Illustration. Målbildstyper. Illustrationen beskriver de fyra målbildstyper som tas upp i uppsatsen och visar schematiskt hur de relaterar skalmässigt till varandra. Skapad av författaren.

3.3.1 15-minutersstaden

Medan uppkomsten av bilen firades av de stora möjligheter den medförde i form av mobilitet, handel och social klasstillhörighet, så har den haft flertalet dokumenterade negativa och allvarliga verkningar på den socioekonomiska väven (Moreno et al. 2021). I städerna förändrade bilen dynamiken inom stadsplaneringen och den stora tillgängligheten på fordon bidrar till fyllda gator. Detta har lett till fortlöpande negativa konsekvenser för både biodiversitet och livskvalité kopplat till mer trafikstockningar vilket förutom psykologisk och social affekt, överförs till ekonomiska och tidsmässiga förluster. Det finns även kopplingar till försämrad luftkvalité på grund av högre utsläppsnivåer och stora energi- och driftkrav att hålla fordonen på vägen. Utvecklingen av stadsmiljöer anpassade för bilar ledde till en efterfrågan av fordonsberoende städer, en efterfrågan som förstärktes genom massproduktionen av bilar. Detta har paradoxalt nog, gått i linje med den globala agendan kring industrialisering och oljeberoende – en epok som senare kommer förstås som den tid då utsläppen eskalerade klimatförändringarnas effekt (Moreno et al. 2021).

15-minutersstaden är ett koncept med närhetsbaserad service som grund. Konceptet uppstod ur behovet av radikal förändring i samtida städer tillsammans med socioekonomiska problem. Detta ledde till samhällsplaneringsstrategier som syftar bevara

stadens livskvalitet (Moreno et al. 2021). Khavarian-Garmsir et al. (2023) skriver att konceptet 15-minutersstaden ämnar skapa självförsörjande stadsdelar med de nödvändiga funktionerna för levnad, arbete, handel, sjukvård, utbildning och nöje inom en kvarts gångavstånd. Carlos Moreno, som introducerade begreppet, föreställde sig städer som täta och sammankopplade med socialt och funktionellt blandade stadsdelar i mänsklig skala för att uppmuntra cykel och gång som färdssätt (Khavarian-Garmsir et al. 2023). Det finns sju grundläggande principer för konceptet 15-minutersstaden identifierade av författarna (ibid.). De sju är, närhet, täthet, mångfald, digitalisering, mänsklig skala, flexibilitet och anslutning (ibid.). Dessa begrepp talar inte helt för sig själva utan behöver sin kontext. Khavarian-Garmsir et al. (2023) förklarar dem kortfattat enligt följande:

1. Närhet i 15-minutersstaden handlar om närhetsbaserade strategier som fokuserar på omplacering och omfördelning av stadens resurser och tjänster. Det gör att invånare får tillgång till grundläggande funktioner inom en kvarts gång eller cykeltur (Khavarian-Garmsir et al. 2023).
2. Tätheten ska se till att varje invånare har tillräcklig tillgänglighet till dagliga nödvändigheter utan att behöva förlita sig på privata bilar (ibid.).
3. Mångfalden i stadsdelar ska öka på två olika sätt i 15-minutersstaden. Det första handlar om att skapa samhällen som representerar en mångsidig bredd av kultur, etnicitet och ekonomiska samt sociala klasser. Sedan handlar det andra sättet om att skapa multifunktionella bostadsområden som inkluderar användning för boende, handel och rekreation (ibid.).
4. Digitalisering och smart teknologi hjälper planerare ta del av realtids data och invånare att använda vatten och elektricitet effektivare (ibid.).
5. Mänsklig skala i stadens utformning. Skalan och formen av 15-minutersstaden är definierade utefter mänskliga behov och karaktär. Konceptet förespråkar en omformning av det offentliga rummet för att främja medborgare före bilar och investeringar i gång- och cykelvägar (ibid.).
6. Anslutning mellan bostadsområden via kollektivtrafik hjälper mot isolering och utsatta områden. Det försäkrar en fortlöpande integration av individuella stadsdelar i den bredare stadsstrukturen. Aktiva mobilitetstyper såsom gång och cykel är kombinerat med kollektivtrafiken vilket ökar allmänhetens transporteffektivitet (ibid.).
7. Flexibilitet ska finnas i staden och en omvandling av monofunktionella offentliga och semi-offentliga rum till multifunktionella områden för att maximera utnyttjandet av byggnader och utrymmen. Ett exempel är platser som har en tydlig funktion men bara vid särskilda tillfällen, såsom i Paris där vissa skolgårdar blir öppna parker när skolan är stängd (ibid.).

Khavarian-Garmsir et al. (2023) drar slutsatser efter sin litteratursammanställning att 15-minutersstaden har blivit kritiserat för att vara fysiskt deterministiskt, att anta en "one-size-fits-all" metod och missa beaktningen av olika behov av demografiska och socioekonomiska grupper. Konceptet kritiseras även för att ignorera eller inte ta upp miljöskydd, biodiversitet, energieffektiva strukturer, kultur och arv (Khavarian-Garmsir et al. 2023). I 15-minutersstaden får inte gatan särskilt mycket uppmärksamhet, men mobilitet och färd sätt såsom cykel och gång vilket tidigare konstaterats sker på gator relaterar gatan indirekt till konceptet. Gatan är även en del av stadens offentliga rum som 15-minutersstaden vill omvandla för att förbättra livskvalitén.

3.3.2 Shared space

Shared space betyder delad yta skriver Trafikverket (2011). Begreppet handlar om platser där olika trafikgrupper delar samma yta utan tydliga uppdelningar. Det anses också att platsen ska utformas för att vara tilltalande att vistas eller umgås på. Att dela ytan, *shared space*, är ett nytt koncept för en gammal företeelse, olika trafikslag har länge delat yta på den gamla landsvägen, torg eller parkeringsplatser (Trafikverket 2011). *Shared space* är en teori om hur gaturum ska användas, som många teorier har den en grund i en problematik. Hamilton-Baillie (2008) skriver att gatorna och stadsrummen som bildar majoriteten av vår offentliga miljö spelar en allt större roll för de ekonomiska och sociala grunder våra städer bygger på. Samtidigt, växer missnöjet av barriärerna och oljudet från konventionell trafik (Hamilton-Baillie 2008). Från en rapport om *shared space* förklaras uppkomsten som en reaktion mot sänkt kvalitet i offentliga rum och livsmiljön för människor, denna försämring beror på trafik- och transportmål som styrt utformningen (Shared space 2005).

Hamilton-Baillie (2008) förklarar funktionerna i stadens offentliga miljö utefter två kategorier, de som handlar om rörelse och transport, och de som handlar om socialt utbyte och interaktion. Balansen mellan dessa komplementära funktioner, och den offentliga sfärens natur, utformning och användning, tycks både reflektera och avgöra människors sociala värderingar, samt grundligt påverka aktivitetsmönster och beteende. Motorfordonens intåg förändrade hur allmänna ytor används och höga hastigheter inom transport ledde till nya idéer, teknik och politik för att hantera säkerheten samt tillgänglighet. Gator blev alltmer reglerade av staten genom regler, kontrollsystem och markeringar. Det ledde till en separation av trafik från fotgängare och sociala aktiviteter (Hamilton-Baillie 2008). Gatutrafikens segregation verkar ha bidragit till en drastisk minskning av fotgängare och cyklister i staden.

För att bidra till större användning av gator och det offentliga rummet, för att röra sig mot *shared space*, menar Hamilton-Baillie (2008) att en reduktion i hastighet

för trafik är den enskilt viktigaste åtgärden. Författaren menar även att den största kulturella förändring som behöver ske, för att återställa spontan mänsklig aktivitet, är acceptansen av vikten kring risk som väsentlig del av aktivitet och interaktion. Policyn kring trafikseparation har antagit att risker ska minimeras för att öka säkerheten, men bland annat Adams (1995) poängterar att risk är nödvändig för mänsklig aktivitet och därmed även vid skapandet av framgångsrika offentliga rum (Hamilton-Baillie 2008). Det offentliga rummet är av stor vikt att förbättra inom *shared space*, framför allt sociala aspekter, detta främjas genom åtgärder mot trafik på platser där omprioriteringar ger mer yta åt människor vid en delning av stadsrummet. *Shared space* behandlar inte direkt gator, utan snarare stadsrum och offentliga miljöer, vilket gator faller in under.

3.3.3 Sociable streets

Mehta (2013) fastställer tidigt i sin definition av *sociable streets* att gatan har en viktig roll i staden som offentligt rum. För en definition av *sociable streets* beskrivs *sociable* bland annat som; att njuta av eller behöva sällskap av andra och förtjust i sällskap. Vissa gator är livliga och högljudda sent in på natten, medan andra verkar övergivna stora delar av dagen. Skillnad i fysisk form och storlek, om några är en esplanad eller har träd, eller om en gata är en boulevard eller aveny, är oviktigt menar Mehta (2013). Gator, oavsett utformning eller storlek, som stödjer aktiv och passiv social aktivitet en större del av dagen och veckan räknas som *sociable streets*.

För att definitionen ska bli mer omfattande behöver en annan viktig aspekt av gatan belysas, nämligen tillgång, beroende på utformning och förvaltning kan gator vara offentliga, semiprivata eller privata. Detta innebär att gator riktar sig mot olika användare (Mehta 2013). Andra faktorer som påverkar tillgängligheten är funktionen, Mehta (2013) ger exempel på Manhattan i New York, där det är möjligt för besökare att gå på nästan varenda gata. Alla gator har inte samma mängd människor eller aktivitet, författaren menar därmed att byggnadstypen, kan påverka hur tillgänglig en gata är eftersom många besökare saknar anledning att gå runt i bostadsområden. Därför är tillgänglighet mer än utformning och tillträde, det beror också på gatans funktion (Mehta 2013).

För att förtydliga definitionen av *the sociable street* förklarar Mehta (2013) att detta inte handlar om gator som utifrån kan se livliga ut som ett resultat av att många går förbi eller aktivitet kring speciella planerade event som "farmers' markets" eftersom definitionen innefattar mänsklig närvaro större delen av dagen och veckan. *Sociable street* är när grannskapets invånare, besökare, arbetare och människor som benämner gatan som hem, använder gatan på otaliga sätt för socialisering, daglig

varuhandel, middag, promenader, firanden, protester, överlevnad och för att bara vara. Som ett ständigt närvarande offentligt rum, är gatan tillgänglig för många och betyder olika för olika människor. Kärrholm (2024) instämmer, som tidigare nämnt, att det offentliga rummet har olika användare med olika behov, och att det beror på individers egna resurser eller brist därav. Dessa idéer är inte nya menar Mehta (2013), litteratur från förr refererar ofta till denna typ av gata eller liknande platser och *sociable streets* har liknande kvalitéer som Jacobs (1961, se Mehta 2013) uppskattade på gatorna och trottoarerna i Greenwich Village. Sådana gator är en önskvärd del av vilken blandstadsdel som helst, och därmed för alla goda städer.

Människor finner avkoppling i att vara ensamma bland andra i det offentliga rummet och att stå som åskådare eller i sin ensamhet resulterar ofta i avslappning (Carr et al. 1992, se Mehta 2013). Många förknippar avslappning i offentligheten med att äta, dricka, läsa eller betrakta människor i sin omgivning och Mehta (2013) sammanställer flera författare som associerar avslappning med parker, torg och andra viloplatser snarare än med ytor för rörelse. Däremot visar Mehta (2013) med en litteratursamanställning att människor också söker avslappning på platser som vanligtvis är utformade och lämpliga för aktiva funktioner. I stadsområden när människor söker avslappning vill de inte ha en fullständig tillflyktsort och separation från stadslivet, snarare letar de efter livlighet och aktivitet. Mehta (2013) upptäckte det samma i sina egna studier, tydliga tecken på avslappning kring gatan, en plats som associeras med rörelse. I studierna upptäcktes att de mer sociala och livligare platserna på gatan var de som bättre tillfredsställde bredden av fysiska, psykiska och sociala funktionerna (Mehta 2013).

Människor och livlighet attraherar människor. När variationen av användare, en bredd av olika användningsområden och social aktivitet främjas kan gatan beskrivas som en plats. Hur dessa aktiviteter går till kan variera och huvudsakligen visar användningen av det offentliga rummet på att människan som social varelse vill vara kring andra människor, kända som okända.

3.3.4 Sommargator

Sommargator är ett koncept som Malmö stad arbetat med sedan 2017 på Friisgatan, bakgrunden till konceptet är att de möjliggör ett nytt sätt att tänka kring hur Malmös gator kan användas för att uppnå stadens uppställda mål (Fastighets- och gatukontoret 2018). Från sommaren 2025 kommer Friisgatan att vara en permanent gågata och den kommer få en ny utformning med mer plats för grönska, folkliv och fotgängare (Malmö stad 2025). Gatan med närområdet ska sätta levande stadsliv i fokus (Malmö stad u.å.). Sommargatorerna är testplatser för att skapa förutsättningar för tryggare trafikmiljöer och lugnare trafiktempo, de kan även ses som en ny typ

av mötesplats för rekreation och evenemang då behovet av ytor för detta är stort under sommaren. Sommargatorna är också ett nytt sätt att skapa attraktiva stadsmiljöer som fokuserar på gång och cykel (Fastighets- och gatukontoret 2018).

På sommargatan ska folkliv och fotgängare prioriteras, en sträcka med betydande mängd motorfordon som inte kan undvikas är därav inte en lämplig plats (fastighets- och gatukontoret 2018). I kriterierna ställs krav på att den förväntade andelen människor i förhållande till fordon är stor eftersom en tillräcklig mängd gående behövs för att skapa folkliv. I vissa fall kan det finnas en så god potential till stor andel människor, att trots initialt låg mängd gående motiverar det en förändring av gaturummet och en satsning på en sommargata. Det kan dock kräva mycket att befolka en tidigare folktom plats (Fastighets- och gatukontoret 2018).

Sommargator ska främja folkliv och fotgängare vilket leder till att de bör utformas som gågator eller gångfartsområden (Fastighets- och gatukontoret 2018). Denna reglering innebär låga hastigheter, men också möjlighet för bland annat uteserveringar och möblering. En gågata förbjuder genomfartstrafik till skillnad från gångfartsområdet där det är tillåtet på de gåendes villkor. Gestaltningen ska vara tydlig och det är viktigt den speglar hastigheten, en gestaltning med sittplatser och grönska signalerar fotgängarnas prioritet (Fastighets- och gatukontoret 2018). Sommargator är alltså ett koncept för att testa olika möjligheter kring gatans utveckling för att främja folklivet. Det är en gatutyp och ämnar ge mer utrymme i gatan till människor och göra den till en plats. Ibland är det på bekostnad av genomfartstrafik och ibland ska fordon anpassa hastigheten till fotgängare, vilket liknar *shared space*, men framkomlighet för cykel och gående ska inte begränsas och därav ska sommargatan både vara en plats för rörelse eller mobilitet och vistelseplats.

3.4 Att närma sig levande gator

Det är komplicerat att beskriva vad ”levande gator” är, men motsatsord till levande såsom död och livlös kan enkelt ge en snabb förståelse för begreppet. Motsatsorden kan exempelvis vid en beskrivning av en död stad ge associationer som öde gator, vissnad grönska och tom på människor. Motsatsen till dessa associationer kan i sin tur leda mot en förklaring av levande gator. Utifrån detta och målbildstyperna från föregående avsnitt kan en förklaring närmast. Sedan kommer kvalitetskriterier utifrån målbildstyperna fastställas som beskriver vad en levande gata är eller bör innehålla.

15-minutersstaden vill förbättra livskvaliteten i det offentliga rummet likt *shared space*. För att främja vistelsevärdet förespråkar *shared space* (Hamilton-Baillie 2008) en delad yta av olika trafikslag. Teorin tar sin grund i buller och negativa

konsekvenser likt *15-minutersstaden* (Moreno et al. 2021; Hamilton-Baillie 2008). För att öka användningen av gator är en reduktion i hastighet den absolut viktigaste åtgärden konstaterar Hamilton-Baillie (2008) och främjandet av gång och cykel i *15-minutersstaden* kan tolkas gå i linje med *shared space* (Khavarian-Garmsir 2023). Detta är aspekter som främjar människor och mänsklig vistelse vilket kan uttydas från motsatsordens associationer att människor är viktiga för att benämna något levande. Folkliv är ett begrepp som används i *sommargator* (Fastighets- och gatukontoret 2018) för att beskriva konceptets mål. Det går i linje med att fastställa människans vikt för levande gator eftersom sommargator även ämnar skapa gator med fokus på fotgängare och levande stadsliv (Malmö stad 2025).

Gatans livlighet och association med rörelse gör det en plats som människor söker sig till för avkoppling, detta eftersom de inte helt vill separeras från stadslivet. Det visar på att människor är en viktig del i att locka människor (Mehta 2013). Livligheten och mobilitetsfunktionerna på gatan samsas om en begränsad yta med *shared space* (Hamilton-Baillie 2008) föreslås trafikslagen dela utrymmet medan i sommargator prioriteras fotgängare tydligt med utformningen. Detta är aspekter som är viktiga för en levande gata där händelser och rörelse bidrar till aktiviteten på gatan som i sin tur lockar människor. Mobilitet är en grundläggande funktion som inte ska hämmas, men omprioriteras för att leda till tryggare miljöer och folkliv (Fastighets- och gatukontoret 2018). Till skillnad mot detta skriver Hamilton-Baillie (2008) att det behöver ske en kulturell förändring kring acceptansen av risk för att återställa spontan mänsklig aktivitet och interaktion. De två metoderna för att uppnå folkliv och mänsklig aktivitet skiljer sig men för levande gator kan båda perspektiven vara fördelaktiga och bidra till livlighet.

Sociable streets fokuserar på gatan som del av det offentliga rummet och de sociala aspekterna (Mehta 2013). Det är en gata som stödjer olika typer av sociala aktiviteter och beteenden samtidigt som den är tillgänglig för en mångfald av användare (Mehta 2013). Dessa aspekter är även viktiga för levande gator eftersom det sociala utbytet i det offentliga rummet ger en levande karaktär. Sommargator fyller gatuummet med möblering, uteserveringar och grönska (Fastighets- och gatukontoret) för att ge förutsättningar åt mänsklig vistelse. Kontakt och mötet mellan människor är viktigt, trots varierande betydelse och intimitet (Mehta 2013). *Sociable streets* stödjer aktiv och passiv social aktivitet (Mehta 2013) vilket även är en förutsättning för levande gator.

För att sammanställa hur en levande gata kan förklaras presenteras följande kvalitetskriterier vilket är sammanfattade teman som beskriver innehållet av en levande gata utifrån målbildstyperna som tidigare tagits upp. Dessa teman kan överlappa och delvis ingå i varandra,

- *Folkliv* – Människor är levande gators viktigaste aspekt. Levande gator ska både bidra till och vara en livskvalité. Gatan används som en destination, en del av vardagen och del av hemmet. Levande gator kännetecknas av att det finns olika människor, engagerade i olika aktiviteter, stora delar av dagen och flera dagar i veckan.
- *Livlighet* – Levande gator förenar rörelse och vistelse, flertalet varierade aktiviteter ryms i gaturummet. Mobilitet och transportbehov hindrar inte andra behov eller funktioner men mobilitetsfunktionen är fortfarande ett huvudsyfte där fotgängare och cyklister prioriteras.
- *Socialt utbyte* – Gatan har en offentlig karaktär med tillgänglighet för en mångfald av människor. Människor uppehåller sig, i grupp eller individuellt, och deltar i sociala aktiviteter antingen aktivt eller passivt. De sociala aktiviteterna har olika betydelse och intimitet, men är betydelsefulla för människor som sociala varelser.

Sammanfattningsvis är levande gator utifrån ovanstående kvalitetskriterier allmänna platser som tillgodoser olika behov i diverse människors vardagsliv. Levande gator är händelserika med en variation aktiviteter och platser för sociala utbyten mellan både främlingar och bekanta.

4. Arbete mot framtidens gaturum i Malmö

I detta avsnitt kommer resultatet av intervjuerna presenteras. Det som tagits vidare har sammanställts utefter teman. De intervjuade personerna är Tina Giannopoulou, Emmi Sundén och Agneta Sallhed Canneroth, samtliga är anställda på Malmö stad.

På frågan "Vad är en levande gata för dig" svarar samtliga intervjuade olika, Giannopoulou beskriver levande gata som stadens puls, och konstaterar att det är ett intressant begrepp då olika individer har olika referenspunkter när de hör begreppet. Vidare menar Giannopoulou att en levande gata inte är homogen, utan tillgänglig och inbjudande för en mångfald av människor.

För Sundén handlar "levande gator" om en sinnebild av ett äldre foto där gaturummet används från fasad till fasad av människor som rör sig och gatan är fri från biltrafik. En levande gata är en gata där man vill vistas, kan stanna upp och möta andra människor. Det finns kännetecken såsom en varierad skala, detaljer i fasaderna, rumsliga element och saker som fångar blicken, berättar Sundén. Levande gator är mångfacetterade och Sundén avslutar med att på en levande gata finns träd.

Sallhed Canneroth känner till begreppet, hon säger att på deras arbetsplats har gaturummet länge setts som en plats för vistelse och inte bara transportsträcka. Hon berättar att tidigare har arbetet med gaturummet berört bredare trottoarer, grönska på gatan och möjligheter för uteserveringar och knyter det till att sommargator innebär större förändringar.

4.1 Friisgatan – en tolkning av levande gata

Friisgatan i Malmö har under de senaste åren varit en sommargata med tillfälliga inrättningar såsom avstängd biltrafik, möblering och grönska, nu ska gatan permanent förändras till en gågata. Alla de intervjuade kan beskriva Friisgatan och konceptet sommargator som en tolkning av en levande gata och Giannopoulou tydliggör att de är det närmsta exemplet. Hon säger att sommargator kan beskrivas aktivera platsen och skapa förutsättningar för en mer levande gata. Sundén håller med om att Friisgatan kan ses som ett exempel eftersom under sommarkvällar promenear, rör sig och sitter människor på gatan, vissa har middag på uppställda långbord, grönskan ges utrymme och uteserveringar får plats. Sallhed Canneroth lyfter att förändringen av Friisgatan ger den ett lägre tempo och menar att på centralare platser i staden ska allt gå långsammare. Med detta förväntar sig även Sallhed Canneroth att förändringen kommer få kritik från vissa cyklister som vill ta sig fram

fort och hon förklarar att i staden finns mindre utrymme än som önskas, därmed måste vi lära oss samsas om platsen.

För Friisgatan i Malmö ändrades förutsättningarna och flödet av människor när tågstationen vid triangeln byggdes, säger Giannopoulou och menar att kontexten är viktig. Giannopoulou säger att förändringen i rörelsemönstret och att biltrafiken minskade var grunden för arbetet med Friisgatan. Verksamheter etablerades och ville ha uteserveringar, det var ett frö som föranledde den permanenta förändring som nu sker på Friisgatan, förklarar Giannopoulou och berättar att det krävs goda förutsättningar för att genomföra sådana projekt.

Sallhed Canneroth berättar att andra gator även kan beskrivas som levande, till exempel Mäster Johansgatan i Malmö som tidigare var otrygg med smala trottoarer. Förändringen omreglerade trafiken och gav gatan en ny utformning med jämn marknivå fasad till fasad. Om Friisgatan berättar Sallhed Canneroth att förändringen började i ett mobilitetsprojekt och efter goda resultat av trafikregleringen startade Malmö med sommargator. Hon framhäver hur förändringen skett i omgångar, det började i liten skala och har sedan efter varje år utvecklats utefter dialog med boende och verksamheter, och nu byggs gatan om permanent till en gågata.

Sammanfattningsvis håller de intervjuade med om att Friisgatan är en tolkning av en levande gata. Den innehåller aspekter som kan sägas bidra till en mer levande plats. För att skapa en levande gata krävs förutsättningar och delvis återfinns dessa i omkringliggande platser, målpunkter men även i gatans egen utformning och funktion. I planerna framhålls arbetet med att skapa förutsättningar och möjligheter för aktiviteter. Friisgatan är ett exempel där tillfälliga test av olika förändringar lett arbetet framåt för att förbättra gaturummet, nu har det resulterat i en permanent förändring.

4.2 Levande gata i praktiken – arbetsprocessen

I intervjuerna ställdes frågor kring levande gator och om de intervjuade varit involverade i liknande projekt som kan återkopplas till Friisgatan. I svaren går det att uttyda olika teman, bland annat om arbetsprocessen med gaturummet som lyfter intressanta aspekter och belyser problem vid förändring av gator.

Sundén berättar om tillfällig aktivering som en arbetsmetod. Det handlar om tillfälliga gestaltningar på olika platser för att främja olika aktiviteter och sommargator är ett koncept som utnyttjar detta. Sommargator är ett sätt att testa olika åtgärder i skala ett till ett för att se vad det har för påverkan, förklarar Sundén. Vidare berättar Sundén att det upplevs som en trend med tillfälliga åtgärder innan permanent förändring sker. Sallhed Canneroth säger att tillfälliga gestaltningar är effektivt för

kommunikation och allmänheten har lättare att förstå förändring när de är på platsen jämfört med ritningar eller illustrationer. Hon berättar dock att tillfälliga gestaltningar ger stora koldioxidutsläpp, kostar pengar och att träd som står i tillfälliga planteringar blir stressade i jämförelse mot plantering i marken. Arbetsmetoden kan vara tydlig och effektiv som kommunikationsmedel men det finns nackdelar.

I arbetet med Friisgatan lyfter Giannopoulou mobilitetsprojektet *European Mobility Week* där invånare uppmuntras cykla och gå i staden. Biltrafiken stängdes tillfälligt av på Friisgatan och det pågick olika event. Mobilitetsprojektet var en bra möjlighet att kommunicera med medborgare, det var ett tillfälle för kommunen att få kontakt med boende, verksamheter och andra funktioner som berör gatan, exempelvis vatten-, avlopp- och sophantering berättar Giannopoulou. Hon menar att den tillfälliga åtgärden att stänga av biltrafiken i stället för enkätundersökningar är ett tydligare kommunikationsmedel åt båda håll. Användarna känner av vad som fungerar, eller inte fungerar och Malmö stad får direkt återkoppling. Det finns såklart utmaningar, ”det är mer jobb”, säger Giannopoulou, men det gör kommunikationen enklare.

Sommargator togs upp som ett koncept efter mobilitetsprojektet väckt en nyfikenhet för möjligheterna med förändring av gaturummet. Giannopoulou berättar att politiker ville ha en utredning av Friisgatan och var tydliga med att få med medborgardialog. Hon fortsätter med att verksamheter kom med förslag i arbetet och det fanns många tankar kring användningsområdet för ytan på Friisgatan. Det fanns flera röster för att fortsätta med att stänga av biltrafiken. Sundén upplever det som en förändring av allmänhetens åsikter, nuförtiden är det inte lika kontroversiellt med begränsningar för biltrafiken på gator. Ämnet har svalnat och hon menar att de nu går att stänga av gator och ta parkeringsytor i anspråk. Det finns en medvind i dessa frågor nu, säger Sundén, men att det fortfarande tar tid för människor att vänja sig vid förändring.

Vid frågan om hur de intervjuade förhåller sig till ideal eller strategier, såsom av regeringens ”Strategi för levande och trygga städer” svarade alla att den nya strategin inte var något de arbetade med i nuläget. Projekten förhåller sig till de trafikregler som finns, säger Sallhed Canneroth och det kräver en blandning av kompetenser.

Sammanfattningsvis visar arbetsprocessen för Friisgatan att förändring av gaturummet tar tid och speciellt den allmänna opinionen. Det finns dock effektiva kommunikationsmedel i form av tillfälliga gestaltningar och filosofin att testa sig fram med att tillfälligt stänga av biltrafiken. Detta gör det enklare för stadens invånare att ta till sig hur förändringen känns i stället för att behöva föreställa sig utifrån en ritning. Det upplevs att med tiden har den allmänna opinionen förändrats

kring att ta yta från biltrafiken och göra den till en vistelseplats för människor. Det kan till del bero på arbetsprocessen med sommargator.

4.3 Förändring i intresset för gatan – drivkraft och trender

Sallhed Canneroth berättar att intresset i gatorna hänger ihop med stadens förtätning. “Vi får inte plats”, säger Sallhed Canneroth, och att det krävs nya ytor, det räcker inte med torg och parker i städerna, gatorna måste utnyttjas mer än bara som transportsträcka. Sundén berättar på liknande sätt att i världen, blir städer allt tätare och allting blir mer och mer programmerat. Det finns inte så mycket yta i staden, men den yta som finns att omprioritera är gatorna. Sundén säger att det finns mycket yta som går att använda på andra sätt om hierarkin där bilen styr gators utformning lämnas.

Framtidens krav och hot med klimatförändringar medför ett behov av en översikt på ytorna som finns. Sundén menar att staden behöver bli så hållbar som möjligt och då måste frågor ställas kring hur stadsytor ska användas. Hon säger att Malmö behöver arbeta med krontäckningsgrad, social och ekologisk hållbarhet och regnbäddar som fördröjer dagvatten eftersom framtiden hotar med fler extremväder och översvämningar.

Intresset för utveckling av gaturummet mot levande gator kommer från olika håll. Sundén ser en trend nationellt och internationellt, där en majoritet av städer ser över hur det går att minska biltrafik, skapa bilfria zoner och utöka grönytor. Det är ett skifte i hur ytor i städerna hanteras. Sallhed Canneroth har märkt en förändring i intresset för att vistas i stadens offentliga rum sedan covid-19-pandemin. Efterfrågan av sittplatser, gärna med picknickbord, ökade och intresset att vistas mer utomhus har inte minskat sedan pandemin tog slut.

Gatan är det offentliga rummet och levande gator bidrar till tryggheten i staden, säger Sallhed Canneroth. Det beror på att när människor vistas i staden upplevs den tryggare. Sundén säger att skala, rumslighet och även vissa aspekter ökar vistelsevärden men dessa aspekter kan förändras över tid. Hon berättar att andra aspekter är mer statiska, till exempel att människor tycker om att betrakta varandra, sitta på bänkar och vara i skugga när det är varmt. Sallhed Canneroth förklarar att grönska och träd på gatan är viktigt för mikroklimatet, när världen blir varmare är det viktigt med mer skugga i staden. En annan aspekt Sallhed Canneroth lyfter är tillgängligheten för en varietet av människor, det ska finnas olika aktiviteter och även sittplatser för de som inte vill äta på en restaurang. För de gator som har mindre möjlig-

het för stora förändringar är god belysning och grönska de viktigaste aspekterna i det offentliga rummet.

Samhället förändras, befolkningen i städer växer och det blir fler människor som samsas om samma yta. Klimatförändringar leder till mer extremväder och gatan är en viktig yta som kan bidra på olika sätt både till staden som offentligt rum samt för att möta dessa framtidshot. Efter flera år i arbetslivet upplever både Sundén och Sallhed Canneroth förändringar i allmänhetens åsikter kring förändring av och visstelse på gator.

4.4 Levande gator och framtidsperspektiv

Vid frågan om framtidens levande gator och de viktigaste aspekterna i gaturummet för framtiden spekulerade de intervjuade och diskuterade både förändring de hade tyckt vara intressant att se, och som de bedömer är viktig. Som i föregående avsnitt konstaterat står samhället inför problem med klimatförändringar och tätare städer vilket speglar svaren. Giannopoulou säger att framtidsprognosen medför krav på smart användning av den offentliga ytan som finns. Hon menar att i nuläget känns delar av gator som resursslöseri och ytorna behöver användas mer meningsfullt för människor med mer vegetation. Sundén är i samma tankar och lägger till att samhället blir mer polariserat, det är en stor del av sociala kontakter som nu sker över internet. Det krävs små ytor för att skapa friktion säger Sundén, att möta människor i vardagen motverkar ett ”vi och dem” och det är en viktig roll av det offentliga rummet.

Giannopoulou lyfter tanken kring spontana event på gatorna, hon reflekterar kring att det finns en anledning till nuvarande regler men menar att en tillgängligare ansökningsprocess för att tillfälligt stänga av gatan hade kunnat leda till en ”levande gata”. I övrigt kring framtiden är samtalet i Malmö generellt, framhåller Sallhed Canneroth, men hon lyfter att den äldre delen av befolkningen kommer öka vilket i sig medför utmaningar. Hon säger att det diskuteras vad framtidens gator är, och vilka användarna är, men avslutar med att det är viktigt att ge plats för träd och växter i staden.

Framtidens gator är svåra att förutse, men det går att spekulera och se till trender. I intervjuerna speglas förändringar i samhället och gällande människors behov, eftersom staden är en produkt av människan kommer den följa därefter. Likt hur covid-19 pandemin eller tätare städer förändrar attityder och behov kring det offentliga rummet kommer framtidens problem påverka gaturummet. Vad det är i framtiden som krävs för levande gator är troligtvis liknande det som krävs nu, i alla fall sett till människors sociala behov och som Sundén konstaterade är vissa aspekter av

människor statiska och vi människor kommer fortsätta vilja mötas, men det finns även aspekter som ändras. Förändringen kan handla om hur människor lockas till vistelse i gaturummet, till exempel nämns målpunkter, resmål eller aktiviteter vilket som fenomen troligtvis består men vad dessa enskilda mål eller aktiviteter innefattar förändras över tid och varierar mellan olika individer.

5. Diskussion – framtidens levande gator

Uppsatsens syfte har varit att undersöka ”levande gata”, förklara begreppet och samtidigt öka förståelsen för gatan som fenomen. Ytterligare att förstå gatan kopplat till nutida stadsutveckling och framtidens utmaningar samt bredda förståelsen och uppmärksamma betydelsen av gatan utifrån den sociala aspekten.

5.1 Gatan, en plats mellan husen

Dagens stadsutvecklingsideal för levande och trygga städer förstärks av regeringens (2025) nya skrivelse men detta ideal är inte något som endast kommer från politiker. Samhällsutvecklingen och allmänna åsikter bidrar likaså och utifrån regeringens skrivelse (2025) går det att utläsa en förändring kring brottsförebyggande arbete och trygghetsaspekter. Denna förändring kan tydas ha ett stort fokus eftersom det är relevant för befolkningen och Sallhed Canneroth säger att levande gator bidrar till tryggheten i staden. Levande och trygga städer som ett ideal för både befolkningen i allmänhet och regeringen kan kompletteras med de olika målbildstyper som undersökts.

Av 15-minutersstaden (Khavarian-Garmsir et al. 2023) kan en förändring av ideal uttydas, idealet i konceptet är baserat på tid och närhet för att skapa självförsörjande bostadsområden. Det går att tolka kritiken mot trafikstockningar som leder till ekonomiska och tidsmässiga förluster som något som blir viktigare för människan i dagens samhälle (Moreno et al. 2021). Individerna värdesätter sin tid och konceptet svarar mot detta genom att föreslå närhet i tid till funktioner och en skala utefter mänskliga behov så privata bilar inte används i samma utsträckning (Khavarian-Garmsir). Att stadsutvecklingsidealet rör sig mot att minska bilberoende kan förstås av delvis täthetsaspekten i 15-minutersstaden, men även av *shared space* (Hamilton-Baillie 2008) och sommargator (Fastighets- och gatukontoret 2018) som båda lyfter att begränsningar för trafik bidrar till större användning av gator och det offentliga rummet. I linje med detta säger Sundén att hon ser en trend både nationellt och internationellt att städer vill minska biltrafik och skapa bilfria zoner. Det går därmed att säga att idealet för stadsutveckling rör sig mot trygga och levande städer.

Som förklarat i inledningen kan beskrivningen av gatan bli komplex om många olika aspekter tas i beaktning. Syftet med uppsatsen är att utgå från den sociala aspekten men andra aspekter behöver nämnas för att ge en bättre förståelse. Gator kännetecknas av liv och rörelse, skriver Balgård (1997) och gatan beskrivs även som allmän plats avsedd för trafik (Boverket 2023). Däremot kan olika funktioner

på gatan också missgynna varandra, vilket Biddulph (2008) förklarar med att friheten en individ får av sin privata bil kan försämra exempelvis ett barns möjlighet att leka utanför hemmet. Detta beskriver en konflikt om ytan i gaturummet, vilket Bertolini (2020) säger stöds av en stor efterfrågan på omprioriteringar i gaturummet mot hållbar mobilitet där transportsätt såsom cykel, gång och kollektivtrafik främjas. Mobilitetsfunktionen av gatan ses ofta som huvudsyftet, men Bertolini (2020) menar att gatan är plats för andra nyckelfunktioner, dock hamnar dessa ofta i skymundan för fordonstrafiken.

Nyckelfunktionerna Bertolini (2020) syftar på faller in under det offentliga rummet vilket gatan är en funktionstyp av, skriver Carmona (2010). Här faller flera sociala aspekter in och Kärholm (2024) diskuterar offentliga rum utifrån territorialitet, om hur människor tar dem i anspråk och menar att bland annat gatan kan fungera som en ”scen” för olika användare. Mehta (2013) skriver i sin definition av *sociable streets* att gatan har en viktig roll i det offentliga rummet och att det offentliga rummet är viktigt för mötet mellan människor. Kontakten med främlingar, människor som är olika och har andra världsåskådningar gör människor toleranta, menar Mehta (2013) och Sundén säger att det motverkar ett ”vi och dem”.

Gatans roll i dagens stadsutvecklingsideal för levande och trygga städer kan förklaras som en plats för mobilitet och som offentligt rum, men det kan konkretiseras och argumenteras. Som ovan beskrivet förändras stadsutvecklingsideal med samhället vilket leder till en förändring av gaturummet. Detta ses i exempel av Bertolini (2020) eller Sundén när de beskriver att synsättet av gaturummet förändras mot minskad biltrafik eller hållbar mobilitet. Gatans funktion som plats för mobilitet och offentligt rum kan därav ses som tillfällig, något som kan förändras, vilket leder tanken till att gatans roll är att tillgodose människors behov. Eftersom städer är en produkt av människor torde stadens gator därmed vara vad människor behöver. Dagens städer verkar utvecklas mot omprioriteringar i gaturummet, med exempel på Friisgatan där människors behov förändrats och gatan ska fylla funktionen av en mer levande gata. Därmed är gatans roll i dagens stadsutvecklingsideal för levande och trygga städer att tillgodose de behov som människor behöver, vilket verkar vara en plats för mobilitet och offentligt rum. Gatan är dynamisk och komplex eftersom människors behov varierar. Gatan är en plats mellan husen, vad vi gör med den är upp till oss.

5.2 Levande gator som det goda gaturummet

Människor är levande gators viktigaste aspekt, utan människor finns inte dessa. Hur människor lockas till vistelse i stadsrummen beror på flera faktorer, först krävs en del grundförutsättningar till exempel tillgänglighet (Mehta 2013), känsla av trygg-

het (Sallhed Canneroth; Regeringen 2025) och ett syfte. Dessa faktorer påverkas i sin tur av flertalet aspekter, bland annat utformning (Gehl 2011) och flera storstadskommuner arbetar mot ”levande” stadsmiljöer men det verkar svårt att prioritera en sådan menar Ståhle et al. (2022). Detta arbete fokuserar dock på sociala aspekter och en intressant faktor som uppkommit i uppsatsen är risk och säkerhet i staden. Hamilton-Baille (2008) menar med Adams (1995) att acceptansen av risk i det offentliga rummet är den största kulturella förändringen som behöver ske för att återställa spontan mänsklig aktivitet. Risk är en väsentlig del av social aktivitet och interaktion (Hamilton-Baille 2008). Detta kan ses gå emot det svenska perspektivet där trafiksäkerhet är av stor vikt vilket bland annat ses i sommargator där ett mål är att skapa tryggare trafikmiljöer och lugnare trafiktempo (Fastighets- och gatukontoret 2018). Regleringar medför möjligheter för bland annat uteserveringar och möblering på sommargator (Fastighets- och gatukontoret 2018). Att människor ska vara säkra i staden är självklart en viktig grundpelare för samhället men risker går inte att helt arbeta bort, och med styrande trafik- och transportmål har det lett till en försämring av offentliga rum och människors livsmiljö, menar projektet Shared space (2005). Det finns en konflikt men båda sidor har fördelar som möjligtvis kan enas för att skapa mer levande gator.

En annan aspekt som ger intressanta tankar kring levande gator är spontana och tillfälliga event. Giannopoulou lyfter spontana event som en tanke till framtiden men det intressanta är hur de bidrar till bilden av en levande gata. För att förstå detta kan det ställas mot kvalitetskriterierna. Ett event, likt en loppmarknad, lockar människor. Varför det är så kan bero på flera anledningar, exempelvis att de fyller ett behov av att handla eller bara för att det är en händelse som människor kommer befinna sig på. Loppmarknaden är i detta fall ett event som bidrar med livlighet och folkliv, det rör sig människor och platsen är full av aktiviteter och händelser. Gatan med loppmarknaden blir en attraktiv plats, både i funktion och för att det finns människor vilket är grunden för socialt utbyte.

De tre kvalitetskriterierna kan användas för att beskriva en gata med ett spontant event, men Mehta (2013) avvisar dessa i sin definition av sociable streets eftersom de inte bestående bättrar kvalitén på gatan. Å andra sidan gäller detta för levande gator också, men trots sin tillfälliga karaktär kan dessa event få upp människors ögon för vistelse på olika gator vilket i längden förbättrar gatans anseende som levande. Detta innebär att tillfälliga event kan bidra till levande gator men bara för att en gata har karaktären av de tre kvalitetskriterierna vid enstaka tillfällen är den inte en ”levande gata”. Sedan ska sägas att trots dessa kvalitetskriterier finns vissa otydligheter i exakt vad som utgör en levande gata, men en levande gata är starkt kopplad till dessa.

Kvalitetskriterierna folkliv, livlighet och socialt utbyte kan med stor sannolikhet fortsätta gälla i framtiden eftersom de är baserade på människan, som förändras långsamt i sin natur. Det som dock förändras är vår omgivning, i gatusammanhang är klimatet och samhället de största faktorerna. Som tidigare diskuterat hör stadsutvecklingsideal till samhället och förändringar i stadens täthet medför mindre offentlig yta per person. Framtidsprognosen säger Giannopoulou kräver smart användning av den offentliga ytan och att delar av stadens gator känns som resurslöseri i nuläget. Hon och Sallhed Canneroth menar båda att träd behöver få mer plats i framtidens gator och Sundén lyfter regnbäddar som metod eftersom framtiden hotar med extremväder och översvämningar. De intervjuade enas kring att grönska och träd på gator är av stor vikt för att förbereda staden för framtidens klimat. Skiftet i ideal och samhällsutmaningar kan på sikt leda till att en aspekt dominerar samhällsdebatten om utrymmet på gatorna. Risken finns att platsen inte längre räcker till för att fokusera på fler aspekter med levande gator. Å andra sidan är en förutsättning för levande gator att vistelsen ses som en livskvalité, om mikroklimatet är outhärdligt på sommaren eftersom de inte finns skuggande träd spelar andra aspekter liten roll.

Städer verkar röra sig mot att minska biltrafiken säger Sundén vilket kan ge mer plats för exempelvis träd, men det drivs även av behovet av vistelseplatser. Sallhed Canneroth säger att torg och parker inte räcker i staden och sedan covid-19 pandemin har intresset för utemiljöerna fått ett uppsving. Om stadens utemiljöer fortfarande är en plats som människor vill vistas på i framtiden är svårt att förutse, men Sundén framhåller att det definitivt kommer vara viktigt eftersom mer socialt utbyte sker över internet och då blir det offentliga rummet viktigare för att möta andra människor. Det sociala utbytet är viktigt för människor (Mehta 2013) och det går att konstatera att ett socialt behov i framtiden kommer finnas men hur dessa offentliga sociala interaktioner går till är svårt att förutspå. Mot ett behov av mer grönska och vistelseyta i staden kanske framtidens gaturum rör sig mot något mer likt en park eller ett torg och att det sker en separation från mobilitetsfunktionen som idag är starkt förknippad med gatan. Framtidens städer kommer dock fortsatt ha ett stort behov av mobilitet men utvecklingen lutar åt en prioritering av en hållbar mobilitet som Bertolini (2020) framhåller. Slutsatsen är att framtidens gaturum kan utvecklas åt olika håll, men kräver liknande förutsättningar som idag. Den levande gatan behöver funktioner som tillgodoser människors olika behov med en variation av aktiviteter och händelser, där det finns plats för diverse sociala utbyten mellan främlingar såsom bekanta.

Levande gator har varit ett huvudtema för uppsatsen men hittills är det goda gaturummet endast nämnt i titeln. Det goda gaturummet är ett tankeexperiment som kan representera en slutgiltig produkt av alla koncept eller ideal som strävar mot bättre stadsmiljöer och som tillgodoser allas behov, en utopi för gatan. Det är en

fråga om gator kan vara goda i moralisk mening och uppnå en fulländning. Levande gator kan sägas falla in under det goda gaturummet, men utgör det inte själv.

Sammanfattningsvis kan levande gator benämnas som både en beskrivning och ett mål för en gata. På Friisgatan i Malmö säger Sundén att sittplatser och uteserveringar bidrar till att göra gatan mer levande, något som inte är applicerbart på alla gator trots att de kan vara levande. Det finns en fördel med att levande gator som begrepp är diffust och inte innefattar en specifik utformning, eftersom det ger utrymme för flexibla gestaltningar som kan ge alla gator större möjlighet att bli levande, oberoende av skala, budget eller omgivning. Avslutningsvis kan levande gator inte enskilt benämnas som det goda gaturummet, fler aspekter, såsom tillgänglighet och inkludering av olika användare behöver belysas för att nå och beskriva ett moraliskt stadsrum vilket i sig kan vara intressant framtida forskning.

5.3 Metoddiskussion

Litteraturstudien och intervjuer har varit passande metoder för uppsatsen och hjälpt besvara frågeställning tillsammans med analyser av resultaten. Det finns dock mindre brister i validiteten kring svaret på gatans roll i dagens stadsutvecklingsideal för levande och trygga städer då främst den sociala aspekten undersökts. Gatans roll besvaras men för att ställa den mot en helt valid bild av dagens stadsutvecklingsideal hade det krävts grundligare undersökning och fler perspektiv på stadsutvecklingsideal. Detta stärks av avsaknaden på samhällets perspektiv vilket i uppsatsen kommer från källor som lyfter regeringens eller yrkesverksammas perspektiv. En datainsamling, till exempel enkätundersökning, av allmänhetens tankar hade kunnat ge ett intressant inslag på dagens stadsutveckling. Reliabiliteten av uppsatsen är god men det finns möjlighet för förbättring i form av att litteratursöket hade kunnat använda sig av tydliga söksträngar där författarens egna värderingar inte påverkar analys och tolkning. Intervjuerna ger perspektiv på samma projekt men från olika yrkesroller vilket är stärkande, men det hade även varit intressant med perspektiv från andra arbetsplatser och städer kring begreppet levande gator.

Definitionen av levande gator i denna uppsats beskriver inte graden av kvalitetskriterierna, vilket leder till frågor om vilka aspekter som behöver finnas vid ett tillfälle och om alla aspekter behöver finnas på samma gata. Uppsatsen besvarar inte heller hur en gata blir levande eller när den kan benämnas som det. Avsaknaden i precision både i definitionen i denna uppsats och hur olika typer av ”levande” stadsmiljöer uppnås kan anses både positivt och negativt. Det uppkommer en tydlig svårighet på grund av otydligheten i mätbarhet för ”levande gator”, det blir därmed svårt att föra statistik och med data ha översikt kring stadens olika gator och huruvida de är ”levande” eller ej. Det gör det svårt för planerare eller andra att veta

när målet med en levande gata är uppnått eller vad som saknas om så inte är fallet. Å andra sidan ger tvetydigheten en flexibilitet som kan upplevas positiv då kravlösheten på en gata för att göra den mer levande inte tvingar in funktioner som inte passar kontexten.

6. Avslutning & reflektion

Uppsatsen kommer fram till att gators roll i dagens stadsutvecklingsideal för levande och trygga städer beror på människans behov. Gatans roll är därmed både mobilitetsfunktion och en del av det offentliga rummet. Arbetet förklarar levande gator med hjälp av tre kvalitetskriterier, folkliv, livlighet och socialt utbyte. Levande gator handlar om stadspuls och framtids­trender. Det finns dock få saker som går att vara säkra i när det gäller framtiden, men spekulationer och drivkrafter från intervjuer tyder på att gaturummet är i en tid av omprioriteringar med klimat­förändringar och tätare städer som drivkraft.

Framtida forskning för att utveckla uppsatsen kan beröra till exempel hur levande gator utformas eller om design och utformningsval som påverkar förutsättningar för levande utemiljöer. I en annan riktning kan ämnet utvecklas med att djupare diskutera gatans roll knutet till stadsutvecklingsideal och vad som påverkar dessa.

En avslutande reflektion av denna uppsats är att den möjligtvis belyser mer än just gator, den speglar vår samtid och hur allt fler känner sig ensamma i en mer samman­kopplad värld. Levande gator är en förhålligande beskrivning, en romantisering av stadslivet och kanske en längtan till något som verkar saknas eller gått förlorat.

Referenser

- Adams, J. (1995). *Risk*. 1 uppl., UCL Press.
- Andersson, J. (2024). Göteborg stoppar sina inglasade uteserveringar. *Göteborgs-Posten*, 13 december. <https://www.gp.se/kultur/restaurang>
- ArkDes (2023). *Report Street Moves 2*. ArkDes. <https://arkdes.se/wp-content/uploads/2024/01/ArkDes-Street-Moves-2-rapport-2023.pdf>
- ArkDes (u.å.). *Street Moves kunskapsbank*. <https://arkdes.se/gestaltad> [2025-02-10]
- Balgård, S. (1997). Den förindustriella gatan. I: Hall, T. & Dunér, K. (red.). *Den svenska staden: planering och gestaltning - från medeltid till industrialism*. Stockholm: Sveriges radio. 177–184.
- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*. 15(2), 73-80. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X07000820>
- Bertolini, L. (2020). ‘From “streets for traffic” to “streets for people”’: can street experiments transform urban mobility?’, *Transport Reviews*, 40(6), 734–753. <https://doi.org/10.1080/01441647.2020.1761907>
- Biddulph, M. (2008). Editorial. *Urban Des Int*. 13, 57–60. <https://doi.org/10.1057/udi.2008.17>
- Björk, C., Svensk byggtjänst, Nordling, L., & Reppen, L. (2018). *Så byggdes staden*. 4 uppl., Svensk Byggtjänst.
- Boverket (2025). *Boverkets uppdrag och styrning*. <https://www.boverket.se/sv/om-boverket/boverkets-uppdrag/> [2025-02-24]
- Boverket (2023). *Gata*. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/planbestammelser/anvandning-av-allman-plats/gata/> [2025-02-14]
- Boverket (2019). *Mångfunktionella gator*. (2019:7). Boverket. <https://www.boverket.se/sv/om-boverket/publicerat-av-boverket/publikationer/2019/mangfunktionella-gator/>

- Carmona (2010) Carmona, M. (2010). Contemporary Public Space, Part Two: Classification. *Journal of Urban Design*. 15(2), 157–173.
<https://doi.org/10.1080/13574801003638111>
- Cresswell, T. (2006). *On the move: mobility in the modern western world*. 1 uppl., Routledge.
- Fastighets- och gatukontoret (2018). *Sommargator i Malmö – konceptbeskrivning*. Malmö stad. <https://motenmedborgarportal.malmo.se/welcome-sv/namnder-styrelser/tekniska-namndens-trafikutskott/mote-2022-11-08/agenda/sommargator-konceptbeskrivningpdf?downloadMode=open>
- Funck, E. och Karlsson, T. (2021). *Handbok för systematiska litteratur- och dokumentstudier inom samhällsvetenskapen*. (Förvaltningshögskolans rapporter; Nr. 158). Göteborgs universitet, Förvaltningshögskolan. <https://gupea.ub.gu.se/handle/2077/67445>
- Gehl, J. (2011). *Life between buildings: using public space*. 1 uppl., Island Press.
- Hamilton-Baillie, B. (2008). Towards shared space. *Urban Des Int*. 13, 130–138.
<https://doi.org/10.1057/udi.2008.13>
- Hartman, L.M. & Prytherch, D. (2015). Streets to live in: Justice, space, and sharing the road. *Environmental ethics*. 37 (1), 21–44. <https://doi.org/10.5840/enviroethics20153713>
- Högström, E. & Berglund-Snodgrass, L. (2024). Gaturum. I: Mukhtar-Landgren, D, Berglund-Snodgrass, L & Ringvall-Sundkvist, S (Red.). (2024). *Ordbok för framtidens resande*. K2Centrum. https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fiels/field_uppladdad_rapport/ordbok_for_framtidens_resande_i_stader.pdf
- Iveson, K. (1998). Putting the public back into public space. *Urban Policy and Research*. 16(1), 21–33. <https://doi.org/10.1080/08111149808727745>
- Khavarian-Garmsir, A. R., Sharifi, A., & Sadeghi, A. (2023). The 15-minute city: Urban planning and design efforts toward creating sustainable neighborhoods. *Cities*. 132, 104101. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.104101>

- Kärholm, M. (2024). Vardagliga offentliga rum, torg och platser. I: *Den byggda formens betydelse: kunskap från forskning*. (Rapport; Vol. 2024, Nr 6). Boverket. 158–167. <https://www.boverket.se/sv/om-boverket>
- Ljungberg, C. (2022). Därför har ni uppfattat begreppet mobilitet fel. *Dagens industri*, 19 augusti. <https://www.di.se/nyheter/darfor-har-ni-uppfattat-begreppet-mobilitet-helt-fel/>
- Malmö stad (2025). *Sommargator- och torg*. <https://malmo.se/Stadsutveckling/Sa-utvecklar-vi-staden/Stadsmiljo/Sommargator--och-torg.html> [2025-03-03]
- Malmö stad (u.å.). *Friisgatan*. <https://malmo.se/Stadsutveckling/Det-har-ar-pa-gang-i-Malmo/Friisgatan.html> [2025-02-24]
- Mehta, V. (2013). *The street: a quintessential social public space*. 1 uppl., Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203067635>
- Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pratlong, F. (2021). Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. *Smart Cities*. 4(1), 93-111. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>
- Mukhtar-Landgren, D, Berglund-Snodgrass, L & Ringvall-Sundkvist, S (Red.). (2024). *Ordbok för framtidens resande*. K2Centrum. https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fiels/field_uppladdad_rapport/ordbok_for_framtidens_resande_i_stader.pdf
- Mukhtar-Landgren, D. (2024). Mobilitet. I: Mukhtar-Landgren, D, Berglund-Snodgrass, L & Ringvall-Sundkvist, S (Red.). (2024). *Ordbok för framtidens resande*. K2Centrum. https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fiels/field_uppladdad_rapport/ordbok_for_framtidens_resande_i_stader.pdf
- SCB (2024). *Tätorter i Sverige*. Statistikmyndigheten. <https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/miljo/tatorter-i-sverige/> [2025-02-12]
- Shared space. (2005). *Shared space - Room for everyone - a new vision for public spaces*. https://www.estudiomc.es/documentos/sharedspace_eng.pdf
- Regeringen. (2025). *Ny strategi för levande och trygga städer*. (Skrivelse 2024/25:96). Regeringen. <https://www.riksdagen.se>

- Ståhle, A., Dahlhielm, M., Nordström, T., Rydell, M., Karlsson, L., Pinto, S. (2022). Smarta gator, forskningsprojekt och designguide. Spacescape, <https://www.spacescape.se/project/smarta-gator/>
- Trafikverket (2011). *Attraktiva stadsrum för alla – shared space*. (2010:122). Trafikverket. <https://trafikverket.diva-porta.org/smash/get/diva2:1364058/FULLTEXT01.pdf>
- Trafikverket (2021). *Utformningsprocess: VGU-guiden*. Wirsenius, P., Remgård, M., Johansson, R., & Linderholm, L. (2021:107). Trafikverket. <https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:trafikverket:diva-5123>
- Von Schönfeld, KC., & Bertolini, L. (2017). Urban streets: Epitomes of planning challenges and opportunities at the interface of public space and mobility. *Cities*. 68, 48-55. <https://www.sciencedirect.com>
- Yin, R. (2015). *Qualitative Research from Start to Finish*. 2 uppl., The Guilford Press.

Muntliga källor

- Giannopoulou, T. Intervju utförd 2025-04-03.
- Sallhed Canneroth, A. Intervju utförd 2025-05-03.
- Sundén, E. Intervju utförd 2025-03-03.

Bilaga 1

- Personens yrkesroll och bakgrund.
 - Vad har du för utbildning eller bakgrund?
 - Hur länge har du arbetat på nuvarande arbetsplats och vad ingår i dina arbetsuppgifter?
- Vad är levande gata, personliga tankar.
 - Har du tidigare hört begreppet *levande gata*?
 - Vad tänker du på när du hör det? Hur skulle du försöka beskriva det?
- Har du varit involverad med ett projekt som skulle kunna beskrivas rörde sig mot *levande gator*?
 - Har du arbetat med Friisgatan i Malmö eller någon annan gata som kan passa denna beskrivning?
- Vad tänker du om Friisgatan, är det ett bra exempel på en *levande gata*? Ja/nej, varför? Och kan du tänka på ett annat exempel som passar bättre, varför?
- Hur gör ni på din arbetsplats, vilken vinkel eller teori arbetar ni utifrån vid utveckling av gata eller gatans profil? Finns det någon policy eller regelverk, filosofi?
- Vem visar intresse och/eller bestämmer att det ska bli en *levande gata*?
 - Varifrån kommer idéerna eller teorierna om hur en gata ska vara?
 - Är det från samhället, gatukontoret, näringslivet eller politiken?
 - Har du sett något speciellt håll som visat intresse för att driva just *levande gator*?
- Jobbar ni med eller känner ni till ”Ny strategi för levande och trygga städer” – Vad betyder detta för ert arbete med gatumiljön?
- Hur skapar en *levande gata* i dina ögon ett bra offentlig rum?
 - Kan de bidra till att förbättra det offentliga rummet, om inte, vad krävs?
- Saknar du något i ditt/ert arbete att jobba med levande gata? Är där barriärer eller outnyttjade möjligheter att arbeta bättre mot teman/mål?
 - Finns det verktyg för att arbeta mot levande gator?

- Hur ser framtidens levande gator ut? Och varför?
 - Finns det någon särskild aspekt som förutspås vara än viktigare i framtidens gaturum?

Publicering och arkivering

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU kan publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver i sådana fall godkänna publiceringen. I samband med att du godkänner publicering kommer SLU även att behandla dina personuppgifter (namn) för att göra arbetet sökbart på internet. Du kan närsomhelst återkalla ditt godkännande genom att kontakta biblioteket.

Även om du väljer att inte publicera arbetet eller återkallar ditt godkännande så kommer det arkiveras digitalt enligt arkivlagstiftningen.

Du hittar länkar till SLU:s publiceringsavtal och SLU:s behandling av personuppgifter och dina rättigheter på den här sidan:

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

☒ JA, jag, Viktor Adolfsson har läst och godkänner avtalet för publicering samt den personuppgiftsbehandling som sker i samband med detta

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