

# Skvallertorget i Norrköping

En studie av fotgängarnas användning av torget och *shared space* betydelse för platsen

Hanna Axelsson & Louise Nederman



Titel: Skvallertorget i Norrköping: en studie av fotgängarnas användning av torget och *shared space* betydelse för platsen

Engelsk titel: Skvallertorget in Norrköping: A Study on Pedestrian's Use of the Square and the Meaning of *Shared Space* for the Area

© Hanna Axelsson och Louise Nederman

Handledare: Marina Queiroz, SLU, institutionen för stad och land

Examinator: Lena Steffner, SLU, institutionen för stad och land

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet, fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap

Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur

Omfattning: 15 hp

Nivå: Grundnivå G2E

Kurs: EX0725, Projekt i landskapsarkitektur

Landskapsarkitektprogrammet, Ultuna

Nyckelord: fotgängare, gångfartsområde, *shared space*, Skvallertorget, trafiklösning

Keywords: pedestrian, pedestrianized area, *shared space*, Skvallertorget, traffic solution.

Omslagsbild: Omslagsbilden visar Skvallertorget i Norrköping och hur det används av fotgängare och bilister.

Foto taget av Hanna Axelsson 2016-04-12.

Publiceringsår: 2016

Publiceringsort: Uppsala

Online publication of this work: <http://stud.epsilon.slu.se/>

# Sammandrag

Skvallertorget i Norrköping gick från att vara en femvägskorsning till att vara *shared space* och är numera reglerat som gångfartsområde. Uppsatsens syfte är att förklara begreppen *shared space* och gångfartsområde samt att visa hur trafikregleringarna påverkat användningen av Skvallertorget. Undersökningen av begreppens betydelse visade att den huvudsakliga skillnaden mellan *shared space* och gångfartsområde är att det senare är reglerat i hastighet och ger både företräde och juridiskt stöd åt fotgängare. Uppsatsen syftade även till att värdera fotgängarnas användning av platsen. Studien svarade på hur Skvallertorget utformning påverkat fotgängarnas användning och hur regleringen från *shared space* till gångfartsområde har påverkat platsen. Undersökningen byggdes upp som en fallstudie då fallstudier lämpar sig för att undersöka en specifik plats. I undersökningen användes bland annat intervju, trafikräkning och litteraturstudier som metoder. Litteraturstudien avsåg platsens tidigare användning för att kunna jämföra den med användningen idag. Resultatet från trafikräkningen visade att torget hade en hög belastning av fotgängare både som passerade och som uppehöll sig på Skvallertorget. Litteraturstudien visade att torget hade ett stort antal besökare även då det var *shared space*. Undersökningens resultat visar att det är utformningen av Skvallertorget som avgör hur torget används av fotgängare och att trafikregleringen har mindre betydelse för platsen. Regleringen till gångfartsområde har inte inneburit någon förändring i utformningen och således är Skvallertorget användning och funktion den samma som när det var *shared space*.

## Abstract

Skvallertorget in Norrköping went from being a five-way crossing to *shared space* and is currently regulated as a pedestrianized area. The essay explain the concepts of *shared space* and pedestrianized streets and explain how the traffic regulations have affected the use of the square.

The investigation of the concept's different meanings showed that the main difference between *shared spaces* and pedestrianized streets was that the latter are regulated in speed and provide both priorities and legal support for pedestrians. The essay also aims to value the pedestrians use of the site. The study answers how Skvallertorget's design influenced the pedestrian's use of it and how the regulation from *shared space* to pedestrianized street has affected the square. The study was accomplished as a case study because these are adequate when investigating a specific site. The method of the survey includes, inter alia, an interview, a traffic counting study and studies of literature. The literature study was on the previous usage to compare it with today's use. The result from the traffic counting study shows that the square had a high number of pedestrians both who were passing through and who stayed for a period of time. The study of literature showed that Skvallertorget had a large number of visitors even when it was a *shared space*. The study's results show that it is the design of Skvallertorget that determines how the square is used by pedestrians and that the regulation is less important for the site. The regulation to a pedestrianized street has not resulted in any design changes and Skvallertorget has consequently the same use and function as when it was a *shared space*.

# Innehållsförteckning

<b>Introduktion</b> .....	<b>5</b>
Begreppsförklaring .....	6
Bakgrund .....	6
Syfte .....	11
Frågeställningar.....	11
Avgränsningar .....	12
<b>Metod</b> .....	<b>12</b>
Inventering.....	12
Intervju.....	13
Trafikräkning.....	13
Interaktionsstudie .....	15
Rörelsemönster .....	16
Litteraturstudie.....	17
<b>Resultat</b> .....	<b>17</b>
Inventering.....	17
Intervju.....	19
Trafikräkning.....	20
Interaktionsstudie .....	21
Rörelsemönster .....	22
Litteraturstudie.....	24
<b>Analys</b> .....	<b>25</b>
Begreppsproblematik .....	25
Framkomlighet.....	26
Vistelse .....	26
Rörelse .....	28
Fysiska egenskaper .....	28
Gestaltningens påverkan.....	29
<b>Diskussion</b> .....	<b>29</b>
Metoddiskussion.....	30
Nya frågeställningar .....	30
Källkritik .....	31
Avslutande ord .....	32
<b>Referenser</b> .....	<b>33</b>

# Introduktion

Den här kandidatuppsatsen presenterar en värdering av fotgängares användning av Skvallertorget samt en fördjupning av begreppet *shared space*. *Shared space* saknar vedertagen översättning till svenska och därför används det engelska begreppet.

Skvallertorget i Norrköping byggdes om år 2000 från att tidigare ha varit en femvägskorsning till att bli ett *shared space*-område. Detta innebär att det blev Sveriges första *shared space* och fortsättningsvis även Sveriges enda riktiga *shared space*. Det blev snabbt omtalat i media och år 2004 fick det *Vackra vägars pris* av Vägverket (Vägverket 2004). Skvallertorget fungerade som *shared space* från och med år 2000 fram till den 17 januari 2013 då det reglerades till gångfartsområde (Norrköpings kommun 2013). Torgets användning idag har påverkats av dess historia och utformning och därav är redogörelsen för begreppet väsentligt för platsstudien.



**Figur 1.** Lantmäteriet, i2014/764. Skala: 1:2000

Bilden visar ett flygfoto över Skvallertorget där man ser hur fem vägar sammanstrålar på torget och hur de omgivande huskropparna bildar torgets avgränsning.

Arbetet är relevant för yrkesgrupper som arbetar med planering och gestaltning av utemiljöer till exempel landskapsarkitekter, stadsplanerare, trafikplanerare och kommunpolitiker.

Det finns en förvirring kring begreppet *shared space* i Sverige, där det ofta förväxlas och används synonymt med begreppet gångfartsområde. Ett flertal examensarbeten vi har läst inom ämnet refererar felaktigt till platser som är gång-

fartsområde och kallar dem istället för *shared space*. Detta arbete ämnar därför även att resultera i en utredning av begreppet och hur det ska användas korrekt av yrkeskåren för att undvika framtida missförstånd.

## Begreppsförklaring

Gångfartsområde – En väg eller ett område som är skyltat som gångfartsområde. Regleringen ger företräde åt gångtrafikanter på platsen. Motorfordon får färdas i maximalt gånghastighet, vilket brukar motsvara 7 km/tim.

Motorfordon – I uppsatsen avses motorfordon lastbilar, bussar, traktorer, bilar, motorcyklar och mopeder.

Fordonstrafik – I uppsatsen avses motorfordon, inte cyklister.

Oskyddade trafikanter – cyklister och fotgängare.

Fotgängare – Till fotgängare räknas alla som rör sig till fots, även de som exempelvis leder cykel, barnvagn eller rullator.

*Shared space* – En trafiklösning där alla trafikslag samsas på en gemensam yta utan att separeras från varandra. Alla har samma rättigheter och skyldigheter och platsen saknar regleringar i form av körbanor, hastighetsbegränsningar och signalreglering. På platser med *shared space* i Sverige gäller ändå Sveriges generella trafikregler.

Signalreglering – Trafiken regleras med trafiksignaler, exempelvis trafikljus.

Trafikseparering - Enligt nationalencyklopedin innebär trafikseparering att trafiken delas upp av tid eller rum. Som exempel på hur trafiken kan delas av tid tas signalreglering upp och för att dela trafiken i rumslighet ges särskilda gång- och cykelvägar som exempel (NE. 2008).

## Bakgrund

Ett av tidernas stadsplaneringsideal har varit att människor använder och samsas om gemensamma ytor (Sveriges kommuner och landsting 2008, s. 7). Det var under 40-talet som gång- och cykelvägar började separeras i Sverige, detta i samband med att samhället blev mer bilorienterat (Åström, 1993, s. 50). Arkitekten Kell Åström skriver att det till en början bemöttes med skepsis då kritikerna menade att det är farligt att vänja sig vid att förflytta sig utan att behöva ta hänsyn till trafik. André Brenner skriver i sitt examensarbete *Shared space som koncept för planering av det offentliga rummet i Sverige* att det visade sig fungera bra och under 1960-talet i samband med att våra samhällen blev allt mer bilorienterade och fordonens hastigheter ökade blev funktionsseparering modernt (Brenner 2006, s. 12).

Tankarna kring funktionsseparering väcktes av forskargruppen SCAFT (Stadsbyggnad, Chalmers, Arbetsgruppen för Trafiksäkerhet) vid Chalmers Tekniska Högskola i Göteborg. Avsikten med forskningsgruppen var att skapa riktlinjer som Sveriges kommuner kunde använda för planering av trafik med hänsyn till trafiksäkerhet genom att främja framkomligheten för biltrafik och separera de oskyddade trafikanterna från biltrafiken (Gummesson 2007, s. 25). SCAFT fick senare kritik då det skapade städer som blev oattraktiva för fotgängare och cyklister. Trafikljus, skyltar och vägar gjorde stora delar av städerna otillgängliga och antalet fotgängare och cyklister minskade (Nordstrand 2010, s. 5).

Trafikingenjören Hans Monderman introducerade begreppet *shared space* under 1970-talet i Nederländerna (Hamilton-Baillie, 2008). Han presenterar en filosofi som bygger på att trafikanternas uppmärksamhet ökar om det finns en viss osäkerhet på platsen. I kapitlet *The Safety of Danger* i boken *How to Live Dangerously* redovisas ett exempel från Sverige som visar att antalet trafikolyckor minskade med 17 procent under det år som trafiken ställdes om till högertrafik (Calm, 2008). Detta visar att lagom otrygghet ökar trafiksäkerheten på grund av att koncentrationsnivån hos fordonsförarna ökar, vilket är grundtanken med *shared space*.

## Områdesbeskrivning Skvallertorget

Skvallertorget är ett torg i centrala Norrköping som blivit en symbol för *shared space* i Sverige (Sveriges kommuner och landsting 2008, s. 11). Från början användes det som en mötesplats för arbetarna i stadens fabriker. Det finns en sägen kring att det är därför torget kallas för just Skvallertorget då arbetarna stannade till här för att samtala (Norrköpingshistoria, 2016).

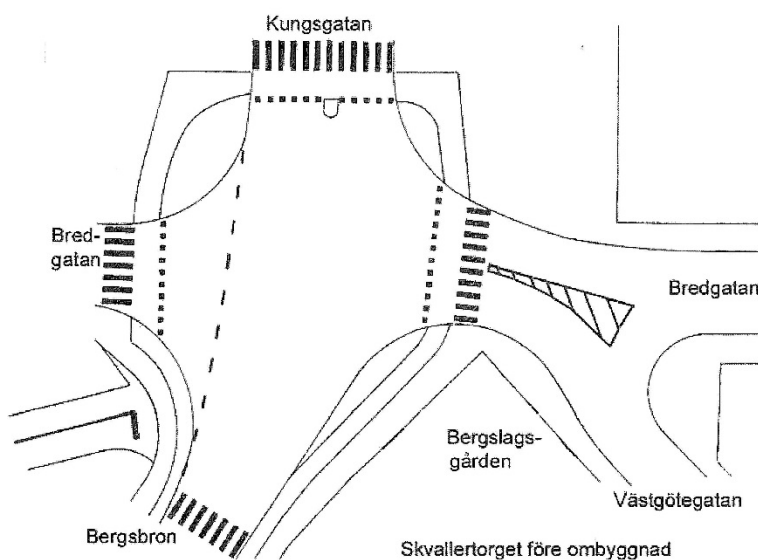
Idag är det främst studenter som rör sig i kvarteren runt det gamla industri-landskapet eftersom Campus Norrköping huserar i de gamla industrilokalerna. Under mitten av 1900-talet tilläts biltrafik på torget vilket gjorde det till en trafikorsning. På 1990-talet etablerades universitetslokaler i anslutning till torgets västra del. Detta innebar en stor ökning av cyklister och fotgängare som korsade de omkringliggande gatorna. Torget byggdes därför om till *shared space* år 2000 efter att tidigare ha varit en signalreglerad korsning. Anledningen till renoveringen var dels att det var en olycksdrabbad femvägskorsning med flera olyckor per år och att det var många människor som rörde sig på platsen på grund av universitetets placering<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Helena Hasselberg, landskapsarkitekt på Tengbom, Linköping. Intervju i Linköping den 19 april 2016



**Figur 2.** Lantmäteriet, i2014/764. Skala:1:9300  
 Karta som visar Skvallertorget placering i Norrköping i förhållande till centrum och Motala ström. Kartan är baserad på Lantmäteriets ortofoto med egna tilllägg.



**Figur 3.** En illustration som visar hur Skvallertorget såg ut när det var en femvägskorsning innan år 2000 då det renoverades till ett shared space. Publicerad med tillåtelse från Helena Hasselberg.



En annan anledning till ombyggnationen till *shared space* var att kommunen ville förbättra miljön på platsen genom att få ner buller- och kolmonoxidnivån (Nordstrand 2010, s. 7). Med ombyggnationen ville kommunen även öka områdets attraktionskraft och skapa förutsättningar för en levande och social plats. Torget fungerade som *shared space* i tretton år till dess att det omreglerades till gångfartsområde. Den enda fysiska förändringen av platsen var en ny skylt som anger att det är gångfartsområde.



**Figur 4.** Foto av Helena Hasselberg från Skvaller-torget som visar en skylt från Skvaller-torget då det var reglerat som *shared space*. Idag är skylten utbytt mot gångfartsområde.

### **Shared space**

I boken *Shared space - trafikrum för alla* beskrivs *shared space* som en utformning av gatumiljöer som blir allt vanligare i Europa (Sveriges kommuner och landsting 2008, s. 3). Det är en trafiklösning där olika trafikslag integreras med människor som vistas på platsen utan trafikseparering. På så vis blir gaturummet också ett utrymme för fotgängare att mötas och uppehålla sig på. Det innebär en planering av det offentliga rummet som kombinerar trafik och social interaktion. Vidare menas att det inte är en trafiklösning utan snarare ett förhållningssätt där alla vistas på samma villkor (Sveriges kommuner och landsting 2008, ss.7-8). I en rapport framtagen av Tyréns som Trafikverket beställt står det att:

“*Shared space* är inte en teknisk trafiklösning som kan appliceras på olika ställen och kommuniceras med allmänheten på samma sätt som en cirkulationsplats. Det är snarare ett förhållningssätt. Grundtanken i EU-projektet är att planera gator och platser utan regleringar, vägmärken och separering av olika trafikslag i tid och rum. Istället är det trafikanterna själva som genom ögonkontakt kommer överens om vem som lämnas företräde just då och just där “ (Tyréns 2007, s.2).

Vid separering av tid och rum som nämns ovan menas exempelvis att fordonstyper regleras i tid med hjälp av signalreglering eller att specifika fordonstyper får egna körfält (NE, 2008).

*Shared space* har även uppmärksammats genom en EU-satsning som genomfördes mellan åren 2000 till 2006. Målet med projektet var att skapa en innovativ trafiklösning där biltrafik inte längre dominerade utemiljön och låta människor och trafik samspela (North Sea Region Programme, 2009).

Även om *shared space* är en oreglerad plats så gäller fortfarande Sveriges generella trafikregler. Följande två lagutdrag är exempel från trafikförordningen. Enligt 3 kap. 18 § i trafikförordningen (SFS 1998:1276) står det “ att när två fordons kurser skär varandra har förare väjningsplikt mot det fordon som närmar sig från höger”. Lagen innebär även att väjningsplikten gäller för förare av cyklar, oftast omnämns detta som högerregeln. För fotgängare som korsar en körbana gäller enligt 7 kap. 4§ i trafikförordningen (SFS 1998:1276) står det “att detta endast får göras om det kan ske utan fara eller olägenhet för trafiken”.

För att *shared space* ska fungera så är det viktigt att gestaltningen är tydlig och självförklarande så att platsen fungerar utan trafikljus och skyltar. Enligt idéskriften *Shared space – trafikrum för alla* påverkar materialval och möblering på platsen hastigheten av fordon. De skriver att en yta som är täckt med ett så kallat långsamt markmaterial som exempelvis smågatsten, är obekvämt att köra snabbt på för att det ger en ojämn markyta. Markmaterialet ger således ett budskap till trafikanterna om att anpassa hastigheten och köra långsammare (Sveriges kommuner och landsting 2008, s. 10). Författarna till boken *Shared space – trafikrum för alla* menar vidare att det måste finnas en förståelse för platsens sammanhang och stadens helhet och vilka rörelsemönster som finns där för att planera ett lyckat *shared space* (Sveriges kommuner och landsting 2008, s. 11).

## Gångfartsområde

I boken *Shared space - trafikrum för alla* står det att gångfartsområde från början kallades för gårdsgata och är hämtat från de holländska Woonerf-gatorna. En woonerfgata är en gata som är till för alla trafikanter men där motorfordon får anpassa sig efter fotgängarnas villkor. Till en början så användes gårdsgatorna mestadels i bostadsområden men då det har börjat användas alltmer i centrummiljöer så har de bytt namn från gårdsgata till gångfartsområde (Sveriges kommuner och landsting 2008, s. 21).



**Figur 5.** Denna skylt används för att utmärka ett gångfartsområde.

Enligt Trafikförordningen har ett gångfartsområde flera olika regleringar för att främja och ge juridiskt stöd åt fotgängare. För att garantera att de gående prioriteras finns det ett kriterium som säger ”att en väg eller ett område får förklaras som gångfartsområde endast om det är utformat så att det framgår att gående nyttjar hela ytan samt att det inte är lämpligt att för fordon färdas med högre hastighet än gångfart”. Det är även förbjudet ”att på ett gångfartsområde parkera på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser” och ”fordon får inte föras med högre hastighet än gångfart”, detta står i Trafikförordningen (1998:1276). Det finns ingen reglering för hur fort gångfart faktiskt är men generellt brukar 7 km/tim anses vara maximal hastighet.

## Jämförelse mellan begreppen

*Shared space* är en trafiklösning som saknar regleringar och skyltar medan gångfartsområde är reglerat med vägmärke samt hastighetsbegränsning, det finns således grundläggande skillnader mellan begreppen. En annan skillnad är att det på ett gångfartsområde är förbjudet att parkera, något som är tillåtet på områden som är *shared space*. Dessutom ger gångfartsområde juridiska rättigheter för fotgängare och fotgängare ska ges företräde framför andra trafikslag. Detta strider alltså mot *shared space* grundtanke som ett oreglerat område och det går därför inte att kalla gångfartsområden för *shared space*.

Begreppet *shared space* har enligt litteraturen en tydlig innebörd med fast definition. I boken *Shared space - trafikrum för alla* beskriver man att många av de exempel som redovisas som *shared space* i boken faktiskt inte är det enligt den ursprungliga definitionen. Det står att man ofta använder begreppet när man vill beskriva en plats som ger större utrymme för fotgängare och cyklister trots att man vet att det inte är begreppets definition (Sveriges kommuner och landsting 2008, s. 79).

## Syfte

Uppsatsens syfte är att förklara begreppen *shared space* och gångfartsområde samt hur trafikregleringarna påverkar användningen. Syftet är vidare att värdera fotgängarnas användning av Skvallertorget i Norrköping.

## Frågeställningar

- » Hur fungerar Skvallertorget utformning med avseende på fotgängares användning idag?
- » Hur har Skvallertorget reglering från *shared space* till gångfartsområde påverkat fotgängarnas användning av platsen?

## Avgränsningar

Litteraturen begränsas till att röra skrifter och rapporter som behandlar *shared space* och gångfartsområde på Skvallertorget. Det är svårt att dra generella slutsatser eftersom att *shared space* och gångfartsområde är starkt knutna till specifika platser. Olika platserns funktioner kan fungera väldigt olika trots samma reglering och därför studeras enbart Skvallertorget.

Arbetet avser studera hela Skvallertorget eftersom fotgängare, cyklister och motorfordon använder olika ytor av torget. Torget sträcker sig från husfasaderna och fram tills att markbeläggning övergår till asfalt på angränsande vägar.

Uppsatsen fokuserar på fotgängares användning av Skvallertorget. Fotgängarnas rörelse och användning påverkas av omgivningen, därför behöver även fordonsförare och cyklisters mönster studeras. Uppsatsen berör samtliga fotgängare och tar ingen särskild hänsyn till om man rör sig med barnvagn, rullator, känselkäpp eller liknande.

## Metod

Nedan följer en beskrivning av de metoder som utgjorde underlag för denna uppsats. Valet av metod föll på fallstudie eftersom det lämpar sig för att undersöka en specifik plats. Professorn Alan Bryman skriver i sin bok *Samhällsvetenskapliga metoder* att en fallstudie är en kombination av kvalitativa och kvantitativa undersökningar (Bryman 2008, s. 73).

Arkitekten Rolf Johansson, professor inom designteori och forskare inom landskapsarkitektur, berättar att en fallstudie går att se som en metod där allt som kan vara av intresse studeras. Han menar att man inte bara väljer en metod utan man undersöker sitt problem med en kombination av olika undersökningsmetoder utan att alltid veta vad man letar efter.<sup>2</sup>

Denna fallstudie är en kombination av metoderna i följande lista:

- » inventering
- » intervju
- » trafikräkning
- » interaktionsstudie
- » studie av rörelsemönster
- » litteraturstudie

## Inventering

En inventering av Skvallertorget utfördes som en del av fallstudien. Fysiska attribut och förutsättningar på en plats har betydelse för hur människor vistas på platsen och hur de använder den (Gehl & Svarre 2013, s. 15). Inventeringen avsåg att studera markmaterial, nivåskillnader, placering av objekt, möbler, målpunkter,

---

<sup>2</sup> Rolf Johansson, arkitekt och forskare inom designteori vid institutionen för stad och land, föreläsning vid Sveriges Lantbruksuniversitet, Ultuna, den 7 april 2016.

soltimmar och Skvallertorget's sammanhang i staden. Inventeringen gjordes genom egna platsobservationer, fotografering, kartmaterial samt med hjälp av litteratur och presenterades i text.

## Intervju

En intervju genomfördes den 19 april 2016 med Helena Hasselberg, landskapsarkitekten bakom Skvallertorget. Hasselberg var den gestaltande landskapsarkitekten på Norrköpings kommun då Skvallertorget ritades om till *shared space*. Idag arbetar Hasselberg som landskapsarkitekt på Tengbom i Linköping.

Intervjun genomfördes som en semi-strukturerad intervju, det vill säga en blandning av ostrukturerad och strukturerad intervju<sup>3</sup>. Första frågan avsåg att öppna samtalet för att Helena eventuellt hade saker att berätta som vi inte förutsett. Svaren antecknades på papper och spelades in för att vi sedan skulle kunna gå igenom dem igen.

Följande frågor berördes och besvarades i intervjun:

- » Kan du berätta om Skvallertorget och dess utformning?
- » Varför blev utformningen ett *shared space*?
- » Kan du berätta om Skvallertorget's bakgrund?
- » Hur gick processen till? Behövde politikerna i kommunen övertalas?
- » Hur gick tankarna kring materialval för platsen?
- » Mötte ombyggnationen till *shared space* på Skvallertorget mycket kritik till en början?
- » Varför gjordes inte ett gångfartsområde från början?
- » Finns det målgrupper som torget är bra eller mindre bra för?
- » Vilka/vilket trafikslag skulle främjas på platsen? Cykel, fotgängare, motorfordon?
- » Finns det andra platser som du känner till med *shared space*? Har de utgått från Skvallertorget?

## Trafikräkning

Enligt Jan Gehl och Birgitta Svarre i boken *How to Study Public Life* kan räkning av antalet fotgängare mäta nivån av stadsliv på en plats. Författarna menar att det vanligaste är att utgå ifrån hur många som rör sig över platsen och hur många som uppehåller sig på samma plats. Författarna menar vidare att frågorna vem och var är betydande för en studie av stadsliv. Det går att studera vem som använder platsen på en individnivå men författarna förespråkar att studera grupper av människor för att se mönster och dra slutsatser (Gehl & Svarre 2013, s. 25).

Som en del i fallstudien räknades fotgängare, cyklister och antalet motorfordon på Skvallertorget genom en strukturerad observation. Strukturerad observation valdes för att den enligt Bryman i boken *Samhällsvetenskapliga metoder* gör det möjligt att registrera beteende systematiskt och ger möjlighet att sammanställa resultatet. Författaren fortsätter med att tydliga regler för observationen ska fin-

---

<sup>3</sup> Madeleine Granvik, forskare på institutionen för stad och land, föreläsning vid Sveriges Lantbruksuniversitet, Ultuna, den 7 april 2016.

nas för att observatörerna ska få så specifik information som möjligt om det som är intressant för undersökningen. (Bryman 2008, s.265)

En undersökningsmall gjordes för att räkna antalet gångtrafikanter. I mallen separerades gångtrafikanter i rörelse och människor som stod stilla och uppehöll sig på platsen. För att dessutom ta reda på fördelningen i antal mellan olika trafikslag räknades även motorfordon och cyklister och antecknades enligt nedanstående tabell. Denna undersökning avsåg att visa vilket trafikslag som var dominerande på platsen och använde den i störst utsträckning vid undersökningstillfällena.

**Tabell 1. Trafikräkning**

Motorfordon	Cyklar	Fotgängare i rörelse	Fotgängare som uppehåller sig

Observationerna genomfördes från en uteservering, således fullt synliga för alla närvarande på platsen. Kylén menar i sin bok *Att få svar* att observatören är viktig för undersökningen och att man kan skilja på utomstående och deltagande observatör. Författaren menar vidare att människors beteende ändras när vi blir medvetna om att vi är iakttagna och att det även påverkar om observatören är dold. Han menar att detta beror på att vi kan känna av att någon tittar på en även om det är på avstånd eller genom fönster. Slutligen menar författaren att det kanske bästa alternativet är att använda sig av helt synliga observatörer för att påverka de människor man studerar på ett likartat sätt (Kylén 2004, s. 100). Huruvida man är deltagande eller inte kan det vara svårt att dra en gräns mellan. Bryman skriver i sin bok att man är icke-deltagande om man utgör en del av den miljö som studeras men inte utgör en del i det sociala händelserna (Bryman 2008, s. 266).

Undersökningen genomfördes vid totalt fyra tillfällen. Första två tillfällena genomfördes en varm solig vardag 12:e april under två tillfällen om 15 minuter vardera. Beräkningarna genomfördes 12:15-12:30 samt 13:15-13:30 då många människor har lunchrast och går ut för att äta eller göra andra ärenden. *Shared space* ska fungera för mänsklig vistelse och gemensamt utrymme för skyddade och oskyddade trafikanter (Trafikverket 2011, s. 11). Undersökningstiden valdes då affärerna och restaurangerna runt Skvallertorget har öppnat för dagen och det fanns aktiviteter och mål på platsen. Av samma anledning studerades inte rusningstid då genomfart förväntades utgöra huvudsakliga användningen. Undersökningens ytterligare två räkningstillfällen utfördes en vecka senare, den 19:e april med sol och blåsig väder mellan tiderna 10:00-10:15 samt 15:00-15:15. Tiderna varierar mellan dagarna eftersom att vi ville räkna under olika tider på dygnet samt att vi hade den planerade intervjun att anpassa oss efter den 19:e april.

När det kommer till fotgängare i trafikräkningen så räknades bara fotgängarna en gång per räkningstillfälle. Detta innebär att de fotgängare som till en början uppehölls sig på platsen men under undersökningstiden lämnade sin plats bara räknades till kategorin fotgängare som uppehöll sig. De fotgängare som lämnade torget men sedan återvände räknades två gånger eftersom att antalet fotgängare räknades och inte antalet individer.

Gehl och Svarre menar att räkna tio minuter en gång i timman över dygnet ger en relativt exakt bild av dygnsrytmen men att räkningen behöver upprepas för att kunna räkna ut ett genomsnitt för antalet gående per timma. Författarna menar vidare att flödena i staden är rytmiska och enformiga och att ena dagen ofta är den andra lik. Om trafikflödena är små anser de att längre intervall är lämpliga för att reducera att räkningen påverkas av tillfälligheter (Gehl & Svarre 2013, s. 25). Däremot menar Gehl i boken *Cities for People* att väder och klimat har den enskilt största påverkan på människoflödet (Gehl 2010b, ss. 168-169).

Enligt Gehl och Svarre används ofta räkning för att kunna göra olika jämförelser. Som exempel på jämförelser ges flöden av fotgängare innan och efter en förändring, jämförelse mellan årstider eller för att se skillnader mellan tider på dygnet eller dagar i veckan (Gehl & Svarre 2013, s. 25). För vår undersökning var det relevant att se fördelningen i antal av respektive trafikslag. Det var således förhållandet mellan motorfordon respektive cyklister och fotgängare som studerades.

## Interaktionsstudie

En interaktionsstudie genomfördes för att studera olika händelseförlopp där oskyddade trafikanter och motorfordon interagerade med varandra i olika situationer. Detta för att få syn på om det fanns någon hierarki mellan olika trafikslag på platsen. De olika interaktionerna där olika trafikslag möttes noterades under två tillfällen under samma dag under tio minuter vardera gång. Precis som för trafikräkningen så genomfördes observationen fullt synlig för de som observerades men utan deras vetskap, således en icke-deltagande observation (Bryman 2008, s. 266).

Olika interaktioner antecknades efter ett förutbestämt schema och presenterades enligt tabellen nedan. Händelser som ansågs kunna ha betydelse för undersökningen antecknades även om de låg utanför schemat för den strukturerade observationen.

**Tabell 2.** *Interaktionsstudie*

Motorfordon väjer för fotgängare	Cyklister väjer för fotgängare	Fotgängare väjer för cyklister	Fotgängare väjer för motorfordon

Även denna undersökning genomfördes den 12:e april mellan klockan 11:30-11:40 och 14:30-14:40. Observationen upprepades den 19:e april mellan 10:30-10:40 samt 15:30-15:40. Den senare observationen genomfördes en timma senare än vid det tidigare tillfället på grund av att det sammanföll med intervjun med Helena Hasselberg.

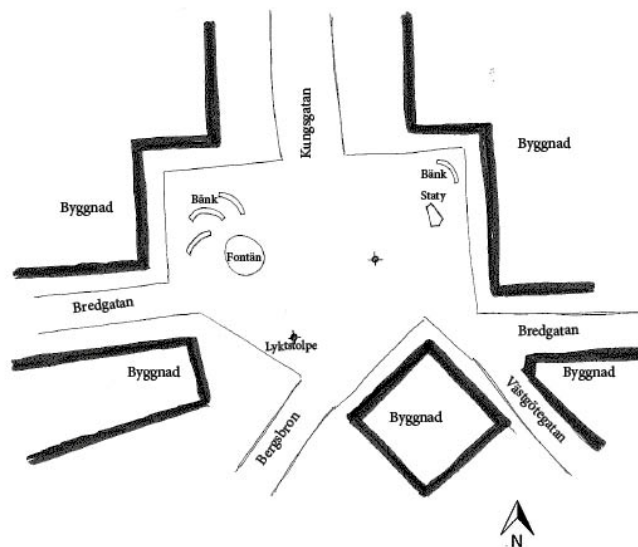
Eftersom studien avsåg att se interaktionen mellan olika trafikslag räknades endast tillfällena då deras vägar möttes. När samma trafikslag möttes och interagerade antecknades således inte, exempelvis när en fotgängare mötte en annan fotgängare.

## Rörelsemönster

När det kommer till var fotgängarna rör sig förklaras i boken *How to Study Public Life* att det kan bero på hinder, antal soltimmar, funktioners placering och möbler på platsen (Gehl & Svarre 2013, ss. 13-15).

Som komplement till hur många som använde platsen och hur de interagerade med varandra gjordes även en studie över var på torget som rörelsen skedde. Observationen gav oss möjlighet att förstå vad människor gjorde på platsen och hur de använde den. En ostrukturerad observation genomfördes eftersom den syftar till att deltagarnas beteende studeras så noga som möjligt utan någon given mall (Bryman 2008, s. 266). En ostrukturerad observation ger även möjlighet att uppmärksamma särskilda händelser och ge en rikare bild av situationer och beteenden (Kylén 2004, s. 98). Genom att registrera rörelse kan man enligt Gehl och Svarre samla fakta kring huvudsakliga rörelsemönstret på en specifik plats. De menar att man kan använda informationen för att till exempel se huvudsakliga riktningar, vilka målpunkter som finns och vilka ytor som används i mindre utsträckning (Gehl & Svarre 2013, s. 28).

Torget studerades under 10 minuter den 12 april kl.13:50-14:00 från bänkarna i det nordvästra hörnet av torget på ett avstånd med god överblick. En egen illustration över torget användes för att följa trafikslagen från det att de antrade torget tills att de lämnade torget. Fotgängares, cyklisters och motorfordons rörelse noterades på pappret. Kylén menar att man då kan följa personer hur de rör sig även när de ändrar riktning eller flyttar sig. Han menar vidare att resultatet inte är speciellt exakt men det är lätt att ta till sig och utläsa huvudsaklig information från den karta som bildas (Kylén 2004, s. 107).



**Figur 6.** Bilden är en illustration av Skvallertorget med ord som förtydligar platsens fysiska attribut. Illustrationen användes som underlag vid studien av rörelsemönster.

Hela händelseförloppet filmades även för att samtliga rörelser skulle kunna noteras. Vid slumpmässiga val av brukare är metoden mindre tillförlitlig eftersom urvalet kanske inte är representativt. De skisser som ritades på plats redovisas inte utan nya kartor renritades efter rörelserna på filmen för ökad läsbarhet. Då



kunde samtliga personers rörelsemönster noteras. Vi gjorde även en illustration där vi redovisade samtliga trafikslags mönster i samma bild. Denna blev dock svår att tyda och därför valde vi att inte redovisa den i resultatet.

## Litteraturstudie

Litteraturstudien avsåg att studera hur Skvallertorget fungerade då det var *shared space*. Detta var av intresse då torgets gestaltning är anpassat för att platsen ska fungera som ett *shared space* med hänsyn till hastighet och lika villkor för fordonsförare, cyklister och fotgängare. Vi ville studera platsens tidigare användning för att kunna jämföra den med användningen idag. Det som jämfördes var trafikräkning och interaktionsstudier. Tidigare rapporter och examensarbeten lästes där fotgängarnas framkomlighet studerats.

## Resultat

Resultatet redovisades enligt samma turordning och kategorisering som i metoden enligt listan nedan:

- » inventering
- » intervju
- » trafikräkning
- » interaktionsstudie
- » studie av rörelsemönster
- » litteraturstudie

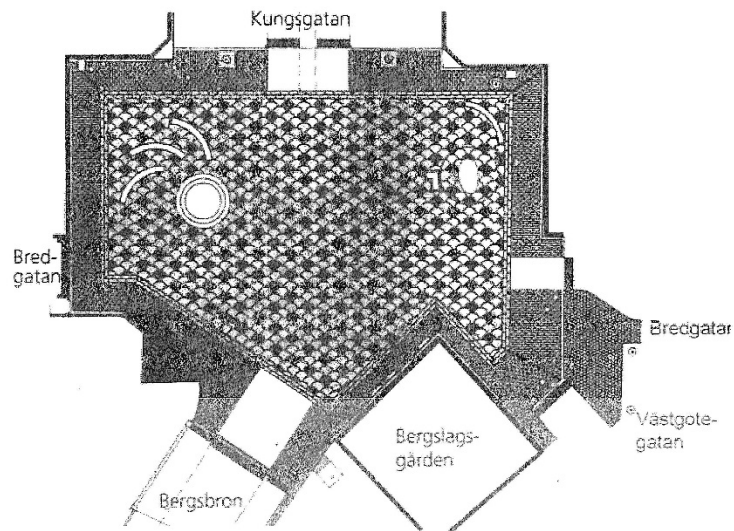
## Inventering

Skvallertorget är avgränsat av universitetslokaler, bostadshus och kulturbyggnader. Byggnaderna runt torget är av olika karaktär och från olika tidsepoker med en varierande höjd mellan tre och fem våningar. Universitetets huvudbyggnad är en upprustad fabrikslokal från 1800-talet, bron som sträcker sig över Motala ström är en dekorerad betongbro från början av 1900-talet och Bergslagsgården är från 1700-talet (Jaredson 2002, s. 6).

Förutom universitetslokaler omgärdas torget av handelsverksamhet så som dagligvaruhandel, café och kiosk. Torget ligger även i anslutning till promenadstråk längsmed Motala ström.



**Figur 7.** Lantmäteriet, i2014/764.. Skala:1:2100.Kartan visar målpunkter runt Skvallertorget. Campus huvudentré vetter mot torget och utgör en viktig målpunkt. Kartan är baserad på Lantmäteriets ortofoto med egna tillägg.



**Figur 8.** Illustrationen visar markmaterial och möblering på Skvallertorget när det byggdes om till shared space och det har samma utformning än idag. Här ser man att området närmast fasaderna är belagda med betongplattor på grund av tillgänglighetsanpassning. Publicerad med tillåtelse från Helena Hasselberg.

Skvallertorget täcker en yta som är cirka 40x50 meter. Torget är upphöjt med en markbeläggning som består av en trefärgad smågatsten som skapar ett mönster

som påminner om solfjädrar. Utmed husväggarna och torgets ytterkanter består markmaterialet av större betongplattor och sinusplattor. Det finns två höga lyktstolpar mitt på torget. På östra sidan av torget finns ett konstverk med en intilliggande bänk och i det nordvästra hörnet finns en fontän och tre intilliggande bänkar.

## Intervju

Resultatet av intervjun återger bara de delar av samtalet som kan bidra till studiens helhet.

I intervjun med Helena Hasselberg berättar hon att anledningen till att torget byggdes om till *shared space* istället för en ljusreglerad femvägskorsning år 2000 var för att minska trafiken av motorfordon. Hon menar att det var en olycksdrabbad korsning med stora trafikflöden och kommunen ville återinföra den känslan av torg som funnits på platsen förr när Skvallertorget fortfarande utgjorde en del av stadens centrum. Hon menar även att universitetet som har ett campusområde i anslutning till torget har varit pådrivande i processen för att göra det säkrare och öka framkomligheten för studenter och personal. Skvallertorget ska också enligt Hasselberg varit en del i Norrköpings satsning på att göra staden mer gång- och cykelvänlig tillsammans med en rad andra förbättringar. Hon säger också att man inte visste hur det skulle fungera på platsen eftersom man inte hade några egentliga förebilder. Därför hade man förberett i marken för att kunna signalreglera platsen igen, men det var något som aldrig behövde tas i bruk.

Hasselberg förklarar att det aldrig var tal om att göra Skvallertorget till gångfartsområde från början även om möjligheten att reglera som gårdsgata (tidigare benämningen för gångfartsområde) fanns redan då. Hon fortsätter med att säga att tanken aldrig var att något trafikslag skulle ha företräde eller främjas framför andra. Det skulle ske på lika villkor men det blev så att motorfordon ofta gav företräde åt gående. Detta beror på att det ofta bildas kö över torget på grund av andra trafikåtgärder i staden, framförallt att busshållplatsen norr om torget byggts om så att bussen stannar på gatan menar Hasselberg.

Hasselberg beskriver även att reglering med skyltar inte hjälper att styra trafiken utan att det handlar om att förmedla den användning som man vill ska råda genom utformningen. För att uppnå detta på Skvallertorget menar hon att ögonkontakt mellan trafikanterna är centralt och att hastigheterna pressas ner till att vara låga. Detta skedde genom att körfälten blev smalare innan de når torget, torget är upphöjt som ett farthinder, smågatsten är lagda i grafiskt mönster och möbler är placerade på torget som inbjuder människor att uppehålla sig på platsen. Vidare berättar Hasselberg att hon tror att användningen av *shared space* passar bra på platser med begränsad yta där det finns rörelseriktningar som korsar varandra. Hon tror att det är svårare att förmedla till trafikanterna hur de ska bete sig på exempelvis en gata eftersom fordonsförare då har en naturlig rörelse i en och samma riktning och kan tappa uppmärksamhet efter ett tag och tröttna på att köra långsamt.

## Trafikräkning

Nedanstående tabeller visar resultatet från trafikräkningen. Trafikräkningen gav siffror som visar att Skvallertorget har en hög belastning av framförallt fotgängare men även av motorfordon. De flesta fotgängare passerar platsen men det är även en stor andel som stannar och uppehåller sig på torget. Under det första besöket i Norrköping när vi utförde trafikräkningen så var det 34 procent respektive 30 procent av fotgängarna som stannade på torget istället för att bara passera. När vi observerade vid det andra besöket var det 13 procent respektive 22 procent av antalet fotgängare som uppehöll sig. Många av de fotgängare som vistades på torget valde att sitta vid bänkarna och på den mur som finns utanför entrén till Campus. De sittplatser som fanns vid torget var välanvända.

### **Tabell 3.**

*Trafikräkning en solig varm vårdag, tisdag 12:e april, klockan 12:15-12:30.*

Motorfordon	Cyklar	Fotgängare i rörelse	Fotgängare som uppehåller sig
203	7	244	82

### **Tabell 4.**

*Trafikräkning en solig varm vårdag, tisdag 12:e april, klockan 13:15-13:30.*

Motorfordon	Cyklar	Fotgängare i rörelse	Fotgängare som uppehåller sig
245	45	412	123

Räkningen från den 12 april visar att det var många människor i rörelse på Skvallertorget. Antalet fotgängare som uppehöll sig samt förflyttade sig utgjorde 61-65 procent av de observerade trafikslagen. Vilket innebär att fotgängarna utgjorde majoriteten av besökarna.

### **Tabell 5.**

*Trafikräkning en solig men kall och blåsig vårdag, tisdag 19:e april, klockan 10:00-10:15.*

Motorfordon	Cyklar	Fotgängare i rörelse	Fotgängare som uppehåller sig
178	15	193	26

### **Tabell 6.**

*Trafikräkning en solig men kall och blåsig vårdag, tisdag 19:e april, klockan 15:00-15:15.*

Motorfordon	Cyklar	Fotgängare i rörelse	Fotgängare som uppehåller sig
232	34	257	58

Räkningen från den 19 april visar att antalet fotgängare som uppehöll sig samt förflyttade sig utgjorde 53-54 procent av de observerade trafikslagen. Den gruppen som främst varierade från tidigare tillfälle var antalet fotgängare som uppehöll sig på torget.

## Interaktionsstudie

Nedanstående tabeller visar resultatet från interaktionsstudien. Som visas i tabell 3-6 är det ett högt antal motorfordon och fotgängare på platsen. Trots detta syns i tabellerna nedan att interaktionstillfällena är få. Detta beror på att samtliga trafikslag anpassar sin hastighet så att trafiken flyter på utan att någon behöver stanna.

Att fotgängare och cyklister inte interagerar enligt tabellen nedan beror på att de i stor utsträckning rör sig i samma riktning utan att korsas. Se även studien av rörelsemönster i figur 9-11.

### **Tabell 7.**

*Interaktionsstudie en solig varm vårdag, tisdag 12:e april, klockan 11:30-11:40.*

Motorfordon väjer för fotgängare	Cyklister väjer för fotgängare	Fotgängare väjer för cyklist	Fotgängare väjer för motorfordon
26	0	0	0

### **Tabell 8.**

*Interaktionsstudie en solig varm vårdag, tisdag 12:e april, klockan 14:30-14:40.*

Motorfordon väjer för fotgängare	Cyklister väjer för fotgängare	Fotgängare väjer för cyklist	Fotgängare väjer för motorfordon
27	0	0	0

### **Tabell 9.**

*Interaktionsstudie en solig men blåsig och kall vårdag, tisdag 19:e april, klockan 10:30-10:40.*

Motorfordon väjer för fotgängare	Cyklister väjer för fotgängare	Fotgängare väjer för cyklist	Fotgängare väjer för motorfordon
24	0	2	0

### **Tabell 10.**

*Interaktionsstudie en solig men blåsig och kall vårdag, tisdag 19:e april, klockan 15:30-15:40.*

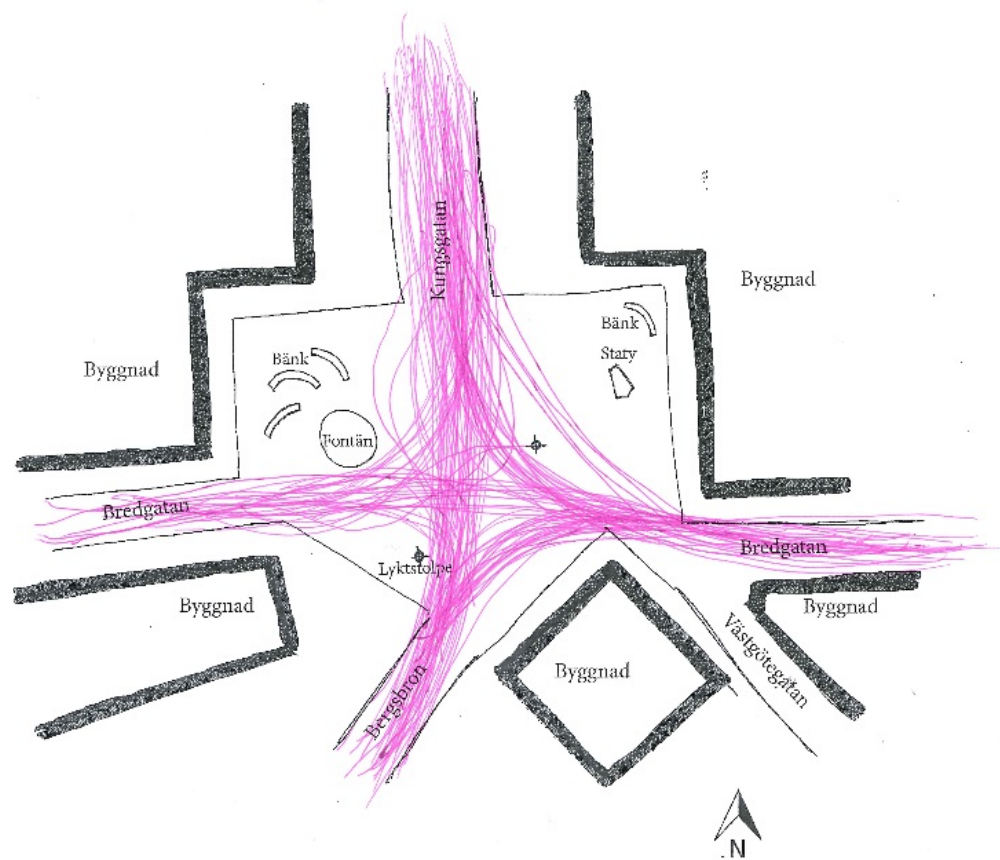
Motorfordon väjer för fotgängare	Cyklister väjer för fotgängare	Fotgängare väjer för cyklist	Fotgängare väjer för motorfordon
32	0	1	3

## Rörelsemönster

Nedan följer tre illustrationer av resultatet från studien av rörelsemönster.

### Motorfordon

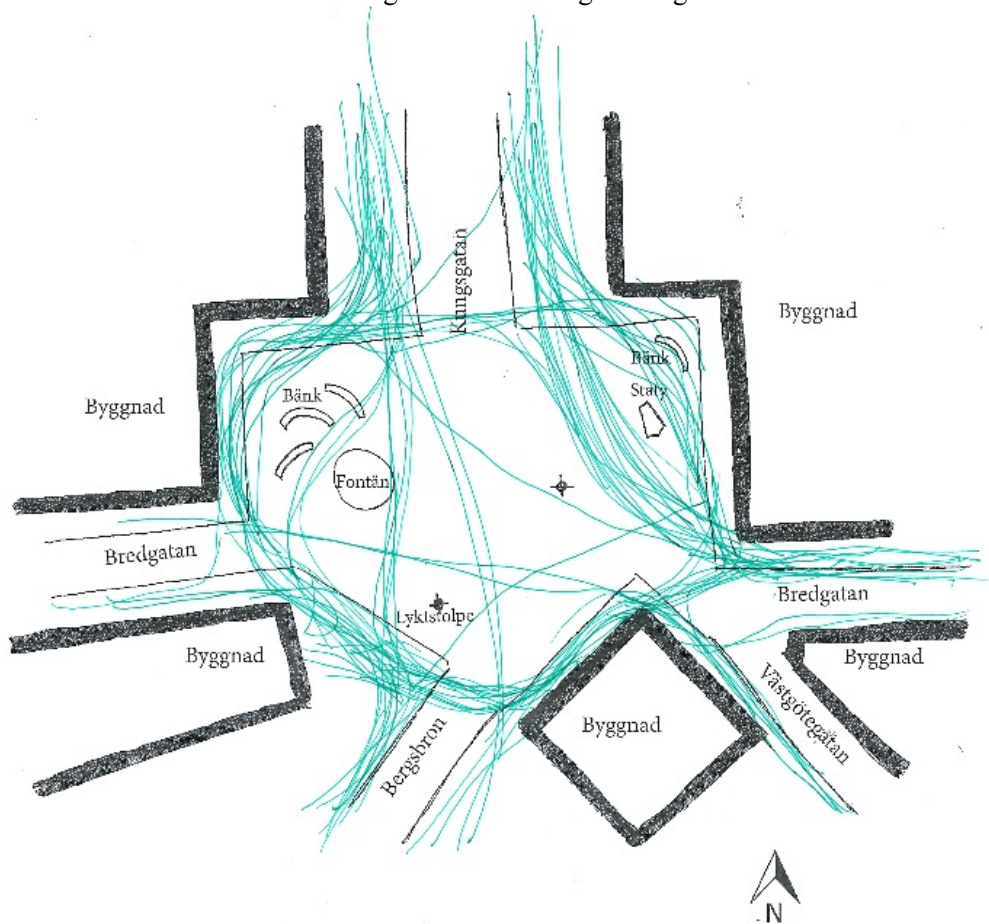
Vår undersökning av rörelsemönster visade ett tydligt mönster för hur motorfordon använder Skvallertorget. Motorfordonen har skapat egna körfält som de flesta följer. Ett par gånger såg vi motorfordon som avvek från normen och körde mellan den norra lyktstolpen och statyn. Det var dock ganska vanligt att motorfordon svängde åt sidan och parkerade på torget en kort stund för att utföra ärenden, handla eller hämta upp någon.



**Figur 9.** Illustration över motorfordonens rörelsemönster tisdag den 12:e april under tio minuter klockan 13:50-14:00. Här syns ett tydligt mönster där fordonen i huvudsak färdas mellan Bergsbron och Kungsgatan samt längsmed Bredgatan. Fordonen bildar tydliga körfält men ett par fordon avviker från det generella mönstret.

## Fotgängare

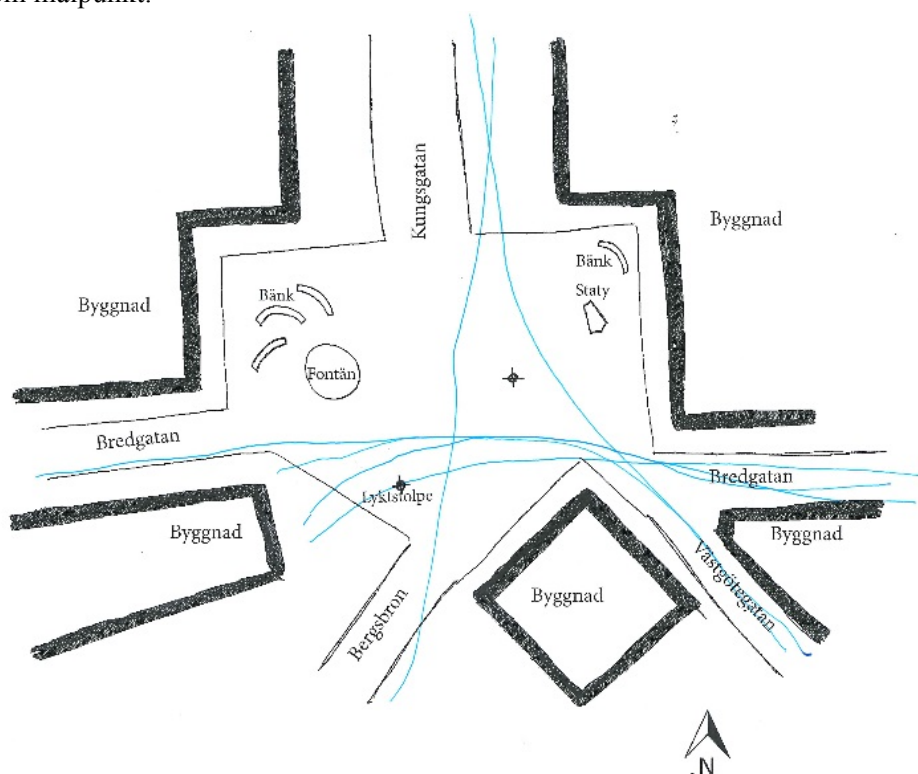
Vår undersökning av fotgängarnas rörelse över Skvallertorget gav också en tydlig bild av vilka stråk som användes mest. Det är tydligt att fotgängarna rör sig utmed fasaderna och även på de ytor som är belagda med betongplattor. Fotgängarnas mönster är dock inte lika fast som för fordonen. Man kan tydligt se hur de använder andra ytor av torget än vad fordonsförarna gör. För fotgängare och fordonsförare korsas vägarna framförallt vid vissa punkter. De flesta fotgängarna passerade motorfordonen vid Bergbrons anslutning till torget.



**Figur 10.** Illustration över fotgängarnas rörelsemönster tisdag den 12:e april under tio minuter klockan 13:50-14:00. Illustrationen visar att fotgängarna främst rör sig utefter fasaderna men har inte ett lika strikt rörelsemönster som fordonsförarna. De cyklister som klev av och ledde cykeln över torget räknades som fotgängare och visas här.

## Cyklister

De få cyklister som valde att cykla över torget redovisas i illustrationen nedan. Det är tydligt att rörelsen i huvudsak följer Bredgatan över torget med Campus som målpunkt.



**Figur 11.** Illustration över cyklisternas rörelsemönster tisdag den 12:e april under tio minuter klockan 13:50-14:00. Som man kan se så var det väldigt få cyklister som cyklade över torget. De flesta kommer från Bredgatan och ska till Campus. Cyklisterna tenderar i större utsträckning att färdas kortaste vägen, det vill säga rakt över torget mot sina målpunkter.

## Litteraturstudie

I idéskriften *Shared space – Trafikrum för alla* står att Skvallertorget är utformat för att visa trafikanterna att de befinner sig på platsen på lika villkor och att torget ska bjuda in besökare att vilja vistas på platsen (Sveriges kommuner och landsting 2008, s. 25). När boken gavs ut 2008 var det *shared space* på platsen med en rekommenderad hastighet på 30km/tim. Enligt boken har Skvallertorget ett mycket stort antal fotgängare som rör sig över torget och att det finns toppar som sammanfaller med universitetets tider. I boken redovisas en graf som visar att högsta flödestoppen är vid vad de uttrycker som lunchtimmen. Under denna timma redovisas följande flöden: 1700 fotgängare och 1250 personer i motorfordon (antalet är i studien baserat på att 1,2 personer färdas i varje fordon vilket ger 1041 motorfordon). Fortsatt står det att samspelestudier visar att 9 av 10 av alla fordonsförare stannar eller anpassar sig efter gångtrafikanterna. Samma siffra för gångtrafikanter som anpassar sig efter fordon är 3 av 10. Texten beskriver att samspeleförhållandet inte förändrades i förhållande till det varierade fotgängar-



flödet, utan fordonen tenderar att stanna i lika stor utsträckning när fotgängarna är många som få (Sveriges kommuner och landsting 2008, ss. 29-30).

I boken *Shared space – trafikrum för alla* står att 15 procent av alla cyklister som når Skvallertorget väljer att kliva av cykeln och leda den över torget. Vidare står det att motorfordon inte i lika stor utsträckning stannar för cyklister som för fotgängare. Som förklarliga anledningar ges cyklistens högre hastighet och att den således är svårare att upptäcka, men också att cyklisten anpassar sin fart och riktning så att en passage kan ske utan att motorfordonet behöver stanna (Sveriges kommuner och landsting 2008, s. 30).

Litteraturen beskriver att den busshållplats och det signalreglerade övergångsställe som finns norr om torget får fordonstrafiken att fördröjas över torget (Sveriges kommuner och landsting 2008, s. 31).

## Analys

Analysen inleds med att förklara problematiken med begreppen *shared space* och gångfartsområde och vad som kan ha orsakat förvirringen. Därefter följer en analys av platsens användning. Platsens användning beror av många olika faktorer och därför har vi delat upp användningen i olika kategorier.

Analysen delas upp enligt följande:

- » begreppsproblematik
- » framkomlighet
- » vistelse
- » rörelse
- » fysiska egenskaper
- » gestaltningens påverkan

## Begreppsproblematik

SCAFT:s metod för trafikplanering med fokus på separering av olika färdmedel var väletablerad i Sverige innan 2000-talet. Av den anledningen innebär *shared space* en stor förändring och ett helt nytt sätt att tänka kring dessa frågor. Detta kan ha lett till nya tankar i Sverige. Samtidigt är Sverige ännu inte redo att låta platser vara oreglerade i lika hög grad som i resten av Europa. Däremot kan det ha lett till en ökad etablering av gårdsgator (tidigare benämningen för gångfartsområde) i samhället eftersom det påminner om tankegångarna kring *shared space*. Att *shared space* fick allt större uppmärksamhet och fokus i Europa samtidigt som Sveriges gårdsgator ökade i antal kan ha bidragit till förvirring mellan begreppen.

En annan möjlig anledning till förvirringen kan vara det som beskrivs i bakgrunden, att begreppet medvetet används felaktigt för alla platser som främjar fotgängare. Detta kan ha varit en av orsakerna till förvirringen kring vad begreppet faktiskt innebär och har resulterat i att *shared space* används synonymt med begreppet gångfartsområde i Sverige.

Det är viktigt att poängtera att förvirringen av begreppet är inget som direkt påverkar Skvallertorget användning. För användarna i Norrköping verkar det vara irrelevant då platsens utformning förmedlar vilket beteende som förväntas.

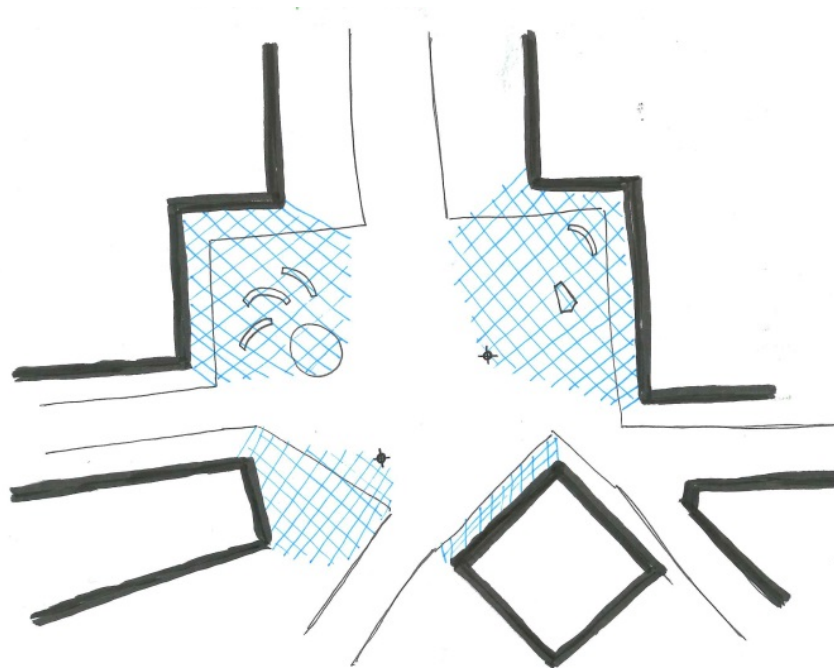
## Framkomlighet

Utifrån resultatet av interaktionsstudien kan vi konstatera att fordonsförare stannar och släpper förbi gående. Studier som genomfördes när *shared space* rådde på platsen visar på samma resultat som vår undersökning. Detta tyder på att det inte gör någon skillnad för fotgängarnas framkomlighet huruvida det är *shared space* eller gångfartsområde. En anledning till att fordonsförarna i så stor utsträckning stannar för de gående kan även vara att det var mycket trafik under de tiderna då vi gjorde våra observationer. Det stora antalet motorfordon gjorde att det var kö över torget med anledning av den busslinje som stannar på hållplatsen längre upp på Kungsgatan, norr om Skvallertorget. Busshållplatsen reglerar således hastigheten över torget vilket är en förutsättning för att platsen ska fungera för gående. Hade inte bussen stoppat upp trafiken hade den flutit på bättre utan köbildning och hastigheten hade kunnat öka avsevärt. Den låga hastigheten möjliggör för samspel och ögonkontakt mellan fordonsförare och fotgängare.

Hasselberg berättade också att det gjorts andra förändringar i staden för att förbättra miljön och framkomligheten för gående och vi tror att det kan ha gjort fordonsförarna vana vid den här typen av lösningar i Norrköping. Även om de andra ombyggnationerna inte var av samma grad hade redan kommunen gjort flera nytänkande och alternativa lösningar. Detta kan ha gjort att norrköpingsborna hade större förståelse för platsen och för det tankesätt som utformningen förmedlar.

## Vistelse

Trafikräkningen gav resultatet att många fotgängare valde att stanna och uppehålla sig på Skvallertorget. Det syns dock inte var fotgängarna valde att stanna och uppehålla sig i rörelsemönster illustrationerna figur 9-11, men de fotgängare som uppehöll sig på platsen valde soliga och vindskyddade lägen. Det var som man kan se i trafikräkningen ett betydligt större antal fotgängare både i rörelse och som uppehölls sig vid det första räkningsdagen vilket kan förklaras med den enkla anledningen att det var bättre väder (Gehl 2010b, s. 168). Gehl skriver i *Life Between Buildings* att placering och gestaltning är det viktigaste för att skapa en plats där människor vill uppehålla sig (Gehl 2010a, s. 141). På Skvallertorget finns två lyktstolpar utplacerade, utan särskild anvisning har det blivit så att motorfordonen framförallt rör sig på utsidan av dem. Det gör att fotgängarna tagit utrymmet mellan fasaderna och lyktstolparna i anspråk och använder den ytan som om den vore avsedd speciellt för dem. Det gav en känsla av trygghet att befinna sig innanför lyktstolparna trots att det ibland kom motorfordon körandes där.



**Figur 12.** Illustrationen visar de delar av torget som enligt egen uppfattning upplevs som fotgängarnas zoner. Här känns det tryggt att vistas och som fotgängare förväntar man sig inte att motorfordon ska färdas där trots att det ibland förekommer. Dessa zoner utgör upplevd trygghet för den som vistas på platsen.

Gehl skriver att de vanligaste aktiviteterna på ett torg är att sitta, äta, sola och titta på människor (Gehl 2010a, s. 155). Precis så var fallet med Skvallertorget och Gehl menar att sittplatser är den viktigaste faktorn för att en offentlig plats ska bli tilltalande för människor att uppehålla sig på. Han menar vidare att en välfungerande offentlig plats bör ha många olika typer av sittplatser för att tilltala olika brukargrupper. De primära sittplatserna som bänkar och stolar är det som brukar användas flitigast och sekundära sittplatser är olika typer av trappor och murar (Gehl 2010a, s. 155).

En annan faktor som påverkar brukarnas beteende enligt författaren är valet av markmaterial (Gehl 2010a, ss. 133-135). Vi såg ett fåtal cyklister och vi märkte att stor del av dem klev av och ledde cyklarna över torget. Det är en möjlig indikation på att de upplever torget som rörigt och att markmaterialet är obekvämt att cykla på. Grov ytstruktur ger skakningar och ljud som verkar fartreducerande på motorfordon, men är olämplig och obehaglig för cyklister och rörelsehindrade.

Vid en värdering av torgets användning kan vi konstatera att det fungerar mycket bra för fotgängare. Det är ett stort flöde av fotgängare och det är många som väljer att vistas på torget. Det är noga avvägt med sittplatser och det finns många målpunkter i anslutning till platsen. Framkomligheten är begränsad för motorfordon på grund av köbildning. Grundat på resultatet av våra undersökningar anser vi dock att de som missgynnas i störst utsträckning är cyklister.

## Rörelse

Gehl påpekar att när människor promenerar vill de i största möjliga mån ta den snabbaste vägen eller försöka hitta genvägar. Gehl säger att människor ofta har en hög medvetenhet om hur de går för att välja den vägen som är kortast. Han påpekar att detta även gäller på platser där det finns trafik. Han menar vidare att fotgängare är villiga att korsa trafiken om det sparar dem tid och energi. Gehl menar samtidigt att människor vill gå på en plats där utrymmet varken är för stort eller för litet. Människor vill gå utan att behöva stöta ihop med andra eller manövrera för mycket för att ta sig fram (Gehl 2010a, s. 137). Det kan förklara varför fotgängarna valde att gå runt torget istället för att gå den kortaste vägen rakt över. Den längre vägen kräver färre interaktionsmoment och kan därför kännas lättare. Vår studie visade att en del fotgängare väljer att röra sig rakt över torget men att majoriteten ändå valde att gå längs kanterna trots att det innebar en längre sträcka. För att skapa en yta som tilltalar fotgängare ska de kortast vägarna vara de vägar som är mest naturliga och tillgängliga.

Våra studier visar dock på motsatsen, att fotgängarna väljer den längre vägen. Detta kan förklaras med att den kortaste vägen i det här fallet faktiskt inte sparar tid och energi. Vägen rakt över torget kräver uppmärksamhet och ögonkontakt med fordonsförare, vilket kräver mer energi än att följa strömmen och gå lite längre. Detta sker alltså trots att torget är reglerat som gångfartsområde där motorfordon vistas på fotgängarnas villkor och ska lämna dem företräde.

## Fysiska egenskaper

Runt torget finns en fris med plant markmaterial som är avsett för rörelsehindrade, detta gör att det känns lite som en trottoar som sträcker sig längs kanten trots att det inte är någon nivåskillnad. Resultatet från vår studie av rörelsemönster visar att många fotgängare tenderar att röra sig där trots att de inte är i behov av att röra sig över plant markmaterial. Detta beteende finns det stöd för i *Life Between Buildings* där Gehl konstaterar att människor tenderar att röra sig längs kanterna när de passerar större ytor (Gehl 2010a, s. 142). Författaren motiverar det med att det gör att den gående kan uppleva den stora ytan samtidigt som personen tar del av de små detaljerna längs med fasaderna. Gehl menar att det ger en större dimension av upplevelsen av platsen och när det är mörkt eller dåligt väder så känner sig många människor mer skyddade längs med en kant. Att det är ett annat markmaterial kan också göra att det känns som en trottoar trots att det inte finns någon höjdskillnad. Att människor är vana att röra sig på trottoarer på andra platser kan göra att de går längs kanten av ren vana utan att reflektera över deras rättighet att röra sig fritt.

## Gestaltningens påverkan

Helena Hasselberg menade i intervjun att de såg parkering på torget för kortare ärenden som något positivt. Det var ingen som missbrukade möjligheten att parkera utan det gav liv och rörelse till platsen. Trots att det är emot dagens reglering tror inte Helena att någon skulle anmärka på att någon parkerade där. Att bilar idag parkerar på torget kan vara ett beteende som lever kvar från att platsen var *shared space* då var det fullt tillåtet. Att människor parkerar kan också förklaras med att ytan finns tillgänglig och att det är fullt möjligt att parkera utan att hindra trafiken.

Vi drar därför slutsatsen att det är gestaltningen på Skvallertorget som är avgörande för hur brukarna använder platsen och det är det som gör att platsen fungerar bra i praktiken. Om det är *shared space* eller gångfartsområde påverkar inte brukarnas beteende av platsen.

André Brenner skriver att är viktigt att *shared space* kan förmedla låga hastigheter till fordonsförarna utan att använda skyltar eller tekniska trafiklösningar. Detta menar han är på grund av att skyltar gör att platsen uppfattas som ett trafikrum snarare än en plats där människor kan vistas (Brenner 2006, s. 6). Att planera ett *shared space* görs på grund av att man vill främja den sociala aktiviteten på en plats vi anser därför att det är viktigt att alla trafikslag är jämlika så att fordonstrafiken inte får ett övertag. Brenner menar vidare att det är viktigt med ett stort antal fotgängare och cyklister så att platsen uppfattas som ett uppehållsrum. Om platsen domineras av motorfordon menar han att det leder till en mindre attraktiv stadsmiljö för människor (Brenner 2006, s. 38)

Hasselberg anser även att en anledning till att Skvallertorget fungerar är att det finns tydliga rörelseriktningar åt flera olika håll. När vi observerade platsen såg vi att varken fordon eller fotgängare dominerar platsen. Våra illustrationer över rörelsemönster visar att motorfordon kommer från flera olika håll och samspelar med hjälp av kugghjulsprincipen och högerregeln och på grund av den låga hastigheten kan fotgängare ta för sig och korsa fordonstrafiken utan större svårigheter. Något som kan vara avgörande för platsens funktion är att det finns flera rörelseriktningar, annars finns en risk att en riktning tar över och bildar ett dominerade huvudstråk där majoriteten av trafiken rör sig. När olika trafikslags kurser skär varandra skapas en interaktion som kräver samspel och kommunikation och kan lösas via ögonkontakt. När rörelsen i huvudsak sker i en och samma riktningar blir det svårt att kommunicera via ögonkontakt och det handlar mer om att störst och snabbast går först. Detta kan till exempel ske då längre gator är utformade som gångfartsområde.

## Diskussion

Metoddiskussion är återgiven under denna rubrik och innehåller diskussion kring tillvägagångssätt samt arbetsprocess. Här presenteras även källkritik och nya frågeställningar som uppstått under arbetet.

## Metoddiskussion

Vi är medvetna om att det kan finnas viss felmarginal i trafikräkning, interaktionsstudie och studien av rörelsemönster. Det var väldigt stora trafikflöden vilket gjorde att det var svårt att hinna med att räkna. Det var också många fotgängare som bytte riktning, vände om och passerade flera gånger. Ibland kom det lastbilar som tillfälligt skymde sikten över delar av torget och gjorde det svårt att vara precis i trafikräkningen. Felmarginalen är störst för fotgängare eftersom de enklast byter riktning samtidigt som det var fotgängarna som rörde sig med högst hastighet. Motorfordonens rörelser var långsammare och betydligt mer förutsägbara men kunde också de ibland skymmas av större fordon.

Det kan även finnas felmarginaler i interaktionsstudien. Det var svårt att bedöma om fordonsförarna stannade på grund av köbildning eller om de väjde på grund av att fotgängare ville passera. Motorfordonen körde mycket långsamt på grund av köbildningen och på grund av det behövde varken fotgängare eller fordonsförare stanna. Fotgängarna kunde passera igenom de luckor som bildades. Ibland stannade fordonen på grund av köbildningen men stod stilla även då trafiken började röra sig för att släppa fram fotgängare. Då räknade vi dem som väjande motorfordon trots att de från början var stillastående på grund av kön.

Studien utfördes två vardagar under dagtid. Detta påverkar utfallet av studien men i vilken utsträckning är svårt att säga. Våra resultat stämmer bra överens med de tidigare studierna som är gjorda på torget men det är viktigt att komma ihåg att torget var *shared space* då de undersökningarna genomfördes.

Från början var frågeställningen formulerad enligt följande: Främjas något trafikslag vid gestaltning med *shared space* - fotgängare, cyklister eller motorfordon? Att Skvallertorget reglerats till gångfartsområde var för oss okänt fram tills besöket i Norrköping. Syftet med undersökningen var då att värdera utformningen och användningen av det som beskrevs som Sveriges framgångssaga inom *shared space*. Det var svårt att få fram information om regleringen och när det skulle ha skett. Ett pressmeddelande om regleringen till gångfart är det enda. Varför det finns så lite information om övergången till gångfart är svårt att veta. Vi tror att kommunen helt enkelt inte ansåg att det var speciellt viktigt att förmedla den nya regleringen till invånarna. Detta enligt våra antaganden eftersom det inte skulle påverka användningen av platsen i någon större utsträckning.

## Nya frågeställningar

Under arbetets gång väcktes tre nya frågor som rör gångfartsområde och *shared space*. Den första frågan rör hastighetsbegränsningen som råder på ett gångfartsområde. Kan det innebära en risk när hastighetsbegränsningen blir för låg?

André Brenner skriver i sitt examensarbete:

“Det kan diskuteras om det är realistiskt att kräva att motorfordon ska köra i gånghastighet. Att köra i så låg hastighet kräver, enligt egen uppfattning, stor koncentration och risken finns att koncentrationen läggs på att hålla rätt hastighet istället för vad som händer i trafiken. Därför vore det bättre att tillåta motorfordonshastigheter upp till 30 km/t istället för att skylta som gårdsgata. Då skapas en trafiksäker trafikmiljö samtidigt som alla trafikslag har samma rättigheter och skyldigheter [...] Att skyldigheten då tas bort för motorfordon att lämna företräde

2016-06-30

Hanna Axelsson & Louise Nederman

för oskyddade trafikanter som vill korsa körbanan behöver inte vara något negativt, då motorfordon som kör i hastigheter under 30 km/t, enligt egen uppfattning, tenderar att släppa förbi oskyddade trafikanter ändå eftersom hastigheten redan är så pass låg att stanna helt inte innebär något besvär för föraren” (Brenner, 2006. s. 36)

Det låter i det här fallet som att Brenner förespråkar *shared space* framför gångfartsområde av säkerhetsskäl men också på grund av att framkomligheten för motorfordon utan att det påverkar fotgängarna negativt.

Den andra frågan handlar om att gångfartsområde kanske kan innebära falsk trygghet för fotgängarna och därför vara farligt. Det är idag en stor debatt kring övergångsställen eftersom det ger fotgängarna falsk trygghet och många olyckor sker. Ett gångfartsområde är ju egentligen som ett enormt stort övergångsställe som ger fotgängarna juridisk rätt att bara ge sig ut i gatan. Finns det en risk att gångfartsområde på sikt kommer innebära samma problem som övergångsställen idag? Är det i så fall säkrare med *shared space* som inte ger fotgängarna rätt till företräde utan där ömsesidig kontakt och överenskommelse måste ske?

Det väcktes även en ny fråga kring framkomlighet och markmaterial. Tanken med Skvallertorget var från början att hela ytan skulle beläggas med smågatsten. Den fris av betongplattor som är lagd längs med torgets yttre kant kom till på grund av tillgänglighetsaspekten. *Shared space* och gångfartsområde lyfts ofta fram som goda alternativ för rörelsehindrade eftersom att platserna saknar trafikseparering med hjälp av nivåskillnader. Det gör det möjligt för rullstolsburna att röra sig fritt över hela ytan. På Skvallertorget är dock större delen av ytan belagd med smågatsten, vilket inte är klassificerat som ett tillgängligt markmaterial. Även om *shared space* och gångfartsområde är positivt för rörelsehindrade så försvårar det för personer med synskador. Utformningen är beroende av samspel som till stor del bygger på ögonkontakt vilket gör det otryggt för synskadade att röra sig på platsen. Frågan är om detta är ett bestående problem eller om synskadade och fordonsförare kommer att vänja sig vid denna problematik. Detta har lett oss fram till frågan om det går att göra ett *shared space* eller gångfartsområde som fungerar väl för både rörelsehindrade såväl som synskadade.

## Källkritik

Vår uppsats grundar sig på flera olika typer av källor. För att studera hur platsen fungerade då det var *shared space* har flera examensarbeten från studenter används. Boken *Shared space – Trafikrum för alla* som är framtagen av Sverige kommuner och landsting grundar sig framförallt på André Brenners examensarbete från Lunds tekniska högskola. Vi hyser stor kritik mot boken *Shared space – Trafikrum för alla* då den utan källhänvisning använder sig av hela meningar och undersökningsresultat från andra källor. Exempelvis så har hela stycken från Brenners examensarbete samt från Tyréns rapport *Trafiksäkerhet vid shared space* kopierats utan källhänvisning. Eftersom *Shared space - Trafikrum för alla* gavs ut efter att dessa arbeten publicerats finns det ingen tvekan om vem som har kopierat från vem. Vi har trots detta valt att använda boken *Shared space – Trafikrum för alla* då det är Sveriges Kommuner och Landstings riktlinjer för utformningen av *shared space*. Som beskrivs i bakgrunden och tas upp i analysen

används medvetet begreppet *shared space* felaktigt. Att Sveriges Kommuner och Landsting bidrar till begreppsförvirringen är beklagligt.

Det finns inte särskilt många källor att tillgå som berör *shared space* i Sverige utan det är framförallt rapport som rör just Skvallertorget. Detta för att kunskapen kring *shared space* är bristfällig men också på grund av att Skvallertorget har varit Sveriges enda *shared space*.

## Avslutande ord

Detta arbete har gett klarhet om begreppen *shared space* och gångfartsområde samt skillnaden mellan dessa och hur de används.

I uppsatsens första skede så ville vi undersöka *shared space* på en plats i Uppsala. Det visade sig dock att denna plats inte var ett *shared space*, trots att allmänheten refererar till platsen som just det. Efter vidare inläsning valde vi Skvallertorget i Norrköping, som enligt litteratur lyfts fram som Sveriges enda *shared space*. Vid första platsbesöket upptäckte vi dock till vår förvåning att Skvallertorget var ett gångfartsområde. Litteraturen vi läst hade getts ut innan Skvallertorget omreglerades. Den enda information som finns att tillgå gällande omregleringen är ett pressmeddelande från Norrköpings kommun. Omregleringen fick inte mycket uppmärksamhet och det var svårt att hitta denna information. Vid intervjutillfället med Helena Hasselberg, som gestaltat Skvallertorget, så kände inte hon heller till att Skvallertorget hade omreglerats.



# Referenser

## Böcker

- Bryman, A. (2008). Samhällsvetenskapliga metoder. 2. uppl. Malmö. Liber AB.
- a: Gehl, J. (2010). Life Between Buildings - using public space. 6. uppl. Skive. Arkitektens Förlag.
- b: Gehl, J. (2010). Cities for People. Washington. Island press.
- Gehl, J. och Svarre, B. (2013) How to Study Public Life. Washington. Islands press.
- Kylén, J. (2004). Att få svar. Stockholm. Bonnier Utbildning AB.
- Sveriges Kommuner och Landsting. (2008). *Shared space* - trafikrum för alla. Stockholm. Kommentus Förlag.
- Åström, K. (1993). Stadsplanering i Sverige. Stockholm, Byggförlaget.

## Studentarbeten

- Brenner, A. (2006). *Shared space som koncept för planering av det offentliga rummet i Sverige*. Lunds Universitet. Lunds Tekniska Högskola, Institutionen för Teknik och samhälle, Trafik och väg.
- Jaredson, S. (2002). *Utvärdering av Skvallertorget i Norrköping*. Linköpings Universitet. Tekniska Högskolan, Institutionen för teknik och naturvetenskap. Sveriges Lantbruksuniversitet
- Nordstrand, E. (2010). *Shared Space framtid i Uppsala*. Sveriges Lantbruksuniversitet. Institutionen för stad och land.

## Rapporter

- Gummesson, M. (2007). *Barns säkra tillgänglighet till skolan*. Chalmers tekniska högskola. Institutionen för arkitektur. Tillgänglig: [www.trafikverket.se/contentassets/e2d4f3416b4b4a40ab7bcb27f8916874/barn\\_s\\_sakra\\_tillganglighet\\_till\\_skolan.pdf](http://www.trafikverket.se/contentassets/e2d4f3416b4b4a40ab7bcb27f8916874/barn_s_sakra_tillganglighet_till_skolan.pdf)
- Tyréns. (2007). *Trafiksäkerhet vid shared space*. Vägverket. Tillgänglig: [www.trafikverket.se/contentassets/1149002e149244faa123f5b8a009ea03/trafik\\_sakerhet-vid-shared-space.pdf](http://www.trafikverket.se/contentassets/1149002e149244faa123f5b8a009ea03/trafik_sakerhet-vid-shared-space.pdf) (elektronisk)

## Elektroniska källor

- Calm, W. (2008). The safety of danger, ett kapitel ur boken, How to live dangerously (elektronisk). Tillgänglig: [www.hamilton-baillie.co.uk/\\_files/\\_publications/29-1.pdf](http://www.hamilton-baillie.co.uk/_files/_publications/29-1.pdf) [2016-04-18]

Hamilton-Baillie, B. (2008). Hans Mondermann. Tillgänglig: [www.hamilton-baillie.co.uk/\\_files/\\_publications/23-1.pdf](http://www.hamilton-baillie.co.uk/_files/_publications/23-1.pdf)  
[2016-04-18]

Kristensson, P. (2016). Skvallertorget. Tillgänglig:  
[www.norrkopingshistoria.se/skvallertorget](http://www.norrkopingshistoria.se/skvallertorget)  
[2016-05-17]

Nationalencyklopedin. (2016). trafikseparering. Tillgänglig:  
<http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/trafikseparering>  
[2016-05-04]

Transportstyrelsen. (2016). Gågata och gångfartsområde. Tillgänglig:  
[www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trafikregler/Generella-  
trafikregler/Gagata-och-gangfartsomrade/](http://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trafikregler/Generella-trafikregler/Gagata-och-gangfartsomrade/)  
[2016-05-04]

## Pressmeddelanden

Norrköpings kommun. (2013). Större trafiksäkerhet i hela tätorten med nya hastigheter. Tillgänglig: [www.fc.norrkoping.se/pressutskick/FOV1-00199634/112E46DAA](http://www.fc.norrkoping.se/pressutskick/FOV1-00199634/112E46DAA)  
[2016-05-03]

North Sea region programme. (2009). *SHARED SPACE* – Reconciling people, places and transport. Tillgänglig: [archive.northsearegion.eu/iib/projectpresentation/details/&tid=14&theme=3&test=5](http://archive.northsearegion.eu/iib/projectpresentation/details/&tid=14&theme=3&test=5)  
[2016-05-23]

Vägverket. (2004). Skvallertorget i Norrköping får Vackra vägars pris . Tillgänglig: [www.mynewsdesk.com/se/pressreleases/skvallertorget-i-norrkoeping-faar-vackra-vaegars-pris-55441](http://www.mynewsdesk.com/se/pressreleases/skvallertorget-i-norrkoeping-faar-vackra-vaegars-pris-55441)  
[2016-05-03]

## Muntliga källor

Helena Hasselberg, landskapsarkitekt. Tengbom Linköping, arbetade vid tillfället för gestaltningen på Norrköpings kommun.  
2016-04-19

Rolf Johansson, arkitekt, professor inom designteori och forskare inom landskapsarkitektur, föreläsning vid Sveriges Lantbruksuniversitet, Ultuna.  
2016-04-07

Madeleine Granvik, forskare på institutionen för stad och land, föreläsning vid Sveriges Lantbruksuniversitet, Ultuna.  
2016-04-07

## Bilder

Figur 1: Ortofoto från Lantmäteriet, i2014/764 med egna tillägg. Hämtas 2016-06-02.

Figur 2: Ortofoto från Lantmäteriet, i2014/764 med egna tillägg. Hämtas 2016-06-02.

Figur 3: Illustration av Helena Hasselberg. Publicerad med hennes tillåtelse.

Figur 4: Foto av Helena Hasselberg. Publicerad med hennes tillåtelse.

Figur 5: Bildkälla: transportstyrelsen 2016

Figur 7: Ortofoto från Lantmäteriet, i2014/764 med egna tillägg. Hämtas 2016-06-02.

Figur 8: Illustration av Helena Hasselberg. Publicerad med hennes tillåtelse.