



GÖTEBORGS UNIVERSITET  
HANDELSHÖGSKOLAN

# Platskänsla på Ytterby torg

---

En jämförelse mellan planernas visioner och  
besökarnas uppfattning

Kandidatuppsats i Kulturgeografi VT - 2015  
Institutionen för Ekonomi och Samhälle, Avdelningen för Kulturgeografi  
Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet  
Viktor Heineson  
Sara Falkensjö, Samhällsvetenskapligt miljövetarprogram  
Handledare: Marie Stenseke

## Förord

Vi skulle vilja tacka alla trevliga Ytterbybor och resande genom Ytterby som deltog i intervjuerna och var väldigt tillmötesgående. Vi bjöds på många intressanta samtal. Och tack till den trevliga personalen på Din Livs Ytterby Hörna för att ni svarat på flera mer eller mindre allmänna frågor. Och tack inte minst för att vi vid observationer och intervjuer kunnat komma in för att köpa kaffe och värma oss, sitta ner en stund och titta lite på folk.

Arkitekterna Lisbeth Andersson och Jonas Zetterberg samt projektledaren och arkitekten Henrik Haglund på Kungälv's kommun vill vi tacka för att de tog sig tid att svara på frågor om projektet.

Slutligen vill vi även tacka vår handledare Marie Stenseke.

Göteborg 2015-03-16

Viktor Heineson och Sara Falkensjö

## Sammanfattning

För att möta växande regioners efterfrågan på bostäder har förtätning i kollektivtrafiknära lägen lyfts fram som fördelaktigt ur hållbarhetssynpunkt. I Göteborgsregionen har särskilt fokus lagts på förtätning av orter längs med de större kollektivtrafikstråken. I takt med att förtätning sker kan också bilden av dessa orter förändras. Denna uppsats syftar till att undersöka människors uppfattning av platsen efter en förtätning i en sådan ort. I en fallstudie har en förtätning av stationssamhället Ytterby strax utanför Göteborg studerats. En jämförelse gjordes mellan visionerna rörande platskänsla som uttrycktes i planhandlingarna och hur människor som rör sig på platsen uppfattar den. Uppsatsens syfte formulerades som följer:

*Syftet med studien är att undersöka om och hur planernas visioner rörande platskänsla efter förtätningen av Ytterby centrum stämmer överens med brukarnas upplevelser av platsen.*

För att uppfylla uppsatsens syfte formulerades följande frågeställningar:

- Hur ser visionerna i planerna för Ytterby torg ut?
- Hur uppfattar de människor som verkar, bor och rör sig kring Ytterby torg platsens karaktär efter ombyggnationen som ägt rum?
- Hur ser planerarna på resultatet av ombyggnationen?

Frågeställningarna besvarades genom observationer, kvalitativ textanalys av planhandlingar samt intervjuer med planerare och människor som rörde sig på platsen. Visionerna i planerna syftade till att skapa ett tydligt och attraktivt centrum i anslutning till stationen, vilket skulle karaktäriseras av verksamheter, liv och rörelse. Planernas visioner jämfördes sedan med hur de intervjuade uppfattade platsen. Resultatet av studien visar att planernas målsättning att skapa ett tydligt centrum enligt brukarnas uppfattning har uppfyllts. Dock har det folkliv planerna eftersträvade uteblivit. Både planerare och brukare uttrycker dock att platsen har potential och förhoppningar finns om att platsens framtida utveckling kommer att bidra med mer folkliv.

*Nyckelord: Fallstudie, förtätning, platskänsla, platsidentitet, brukarperspektiv, fysisk planering, torg, stationssamhälle*

# Innehållsförteckning

Förord .....	i
Sammanfattning.....	ii
1 Inledning .....	1
1.1 Problemformulering .....	1
1.2 Syfte .....	1
1.3 Frågeställningar .....	2
1.4 Geografisk avgränsning.....	2
1.5 Disposition.....	2
2 Bakgrund .....	3
2.1 Inledning.....	3
2.2 Urbana stationssamhällen .....	3
2.3 Bebyggelseförtätning .....	4
2.3.1 Bebyggelseförtätning.....	4
2.3.2 Förtätning i Göteborgsregionen.....	4
3 Teori .....	6
3.1 Inledning.....	6
3.2 Människa och plats.....	6
3.3 Humanistisk geografi och plats .....	7
3.4 Den socio-spatiala dialektiken .....	8
3.5 Platskänsla .....	9
3.5.1 Begreppet platskänsla .....	9
3.5.2 Läsbarhet .....	10
3.5.3 Levande miljöer.....	12
3.5.4 Mångfald och variation.....	13
3.6 Sammanfattning teori .....	15
4 Metod.....	16
4.1 Inledning.....	16
4.2 Integrativ ansats .....	16
4.3 Arbetets gång .....	16
4.4 Öppen observation.....	17
4.5 Fokuserad observation .....	17
4.6 Kvalitativ textanalys av planhandlingar .....	18

4.7 Intervjuer med brukare .....	19
4.7.1 Respondentundersökning .....	19
4.7.2 Respondentundersökningens genomförande .....	19
4.7.3 Respondentundersökningens frågor .....	20
4.7.4 Dataurval .....	21
4.8 Intervjuer med planerare .....	22
4.9 Analysmetod .....	23
4.10 Alternativ metod .....	23
4.11 Källkritik .....	24
4.12 Etiska frågor kring datainsamlingen .....	25
5 Resultat .....	26
5.1 Inledning .....	26
5.2 Områdesbeskrivning Ytterby .....	26
5.3 Visioner i planhandlingar .....	27
5.4 Planerarnas kommentarer på planerna .....	29
5.5 Användning av torget .....	31
5.6 Upplevelser av torget .....	33
6 Analys .....	38
6.1 Inledning .....	38
6.2 Läsbarhet .....	38
6.3 Levande miljöer .....	39
6.4 Mångfald och variation .....	40
6.5 Sammanfattning analys .....	42
7 Slutsatser och diskussion .....	43
7.1 Inledning .....	43
7.2 Slutsatser .....	43
7.3 Egna reflektioner och framtida forskning .....	43
Referenser .....	46
Bilaga 1 - Frågemall till respondentintervju .....	48
Bilaga 2 - Frågemall till besöksintervju .....	49
Bilaga 3 - E-mailintervjufrågor .....	50

# 1 Inledning

## 1.1 Problemformulering

För att möta ökade krav på miljömässig hållbarhet, växande regioners efterfrågan på bostäder samt strävan efter att få fler att välja att resa kollektivt har förtätning av samhällen i allmänhet och förtätning i kollektivtrafikhärlägen i synnerhet blivit det rådande idealet inom stadsplanering. För Västsveriges del går detta bland annat att läsa i Göteborgsregionens strukturbild (GR 2008) och i enskilda kommuners översiktsplaner (Kungälv kommun 2012; Härryda kommun 2012). Det finns också visioner att göra områden runt till exempel järnvägsstationer i Göteborgsregionen mer levande och mer "stadsläka" genom att komplettera dessa områden med både bostäder, service och verksamheter (Dahlstrand et al. 2013; GR 2008). Genomförandet av dessa visioner har inneburit att mindre samhällen längs med större kollektivtrafikstråk har förändrats och kommer även fortsatt att undergå förändringar de kommande åren. Detta innebär också att karaktären av dessa samhällen kan komma att förändras när större nybyggnation sker i samhällenas ofta centrala delar. När redan befolkade områden förändras kan människor reagera på detta, något som kan leda till både problem och möjligheter. Förtättningsplaner kan stöta på motstånd, vilket kan bromsa eller helt sätta stopp för kommuners bebyggelseplaner. Förtätning kan också upplevas som ett lyft och tas emot positivt av närboende. Hur boende uppfattar en bebyggelseförtätning är därför intressant att undersöka för framtida förtättningsprojekt.

I denna studie har platskänslan i ett mindre samhälle där förtätning runt en järnvägsstation skett undersökts. Platsen som valdes att undersökas är Ytterby, ett äldre litet stationssamhälle utmed Bohusbanan, vilken är utpekad som ett huvudstråk i Göteborgsregionens strukturbild (Figur 1, sidan 5). I avsnitt 5.2 finns en områdesbeskrivning av platsen samt en karta över Ytterbys geografiska position i Göteborgsregionen (Karta 1). Ytterby har redan förtätats i de centrala delarna i anslutning till järnvägsstationen (Bild 1) och bussterminalen. Denna förtätning har resulterat i fler bostäder i kollektivtrafikhärläge samt anläggandet av ett nytt torg. Samtidigt sker för närvarande ytterligare nybyggnation i området. Efter att ha studerat planhandlingarna blev det intressant att jämföra dessas huvudpunkter och -visioner med befolkningens uppfattning av platsen efter att ombyggnaden gjorts. Begreppen plats och platskänsla är viktiga i undersökningen då det i gestaltungsprogrammet och planbeskrivningen för Ytterby centrum genomgående uttrycks en vilja att skapa en plats som förmedlar en känsla av stadsliv och en karaktär av ett stationssamhälle. Detta exempelvis genom en vilja att skapa ett centrum, att skapa liv och rörelse genom att möjliggöra för möten mellan människor samt att framhäva vissa platsförankrade historiska landmärken (Kungälv kommun 2005a; Kungälv kommun 2005b). Detta ledde till en undran om hur skapandet av en viss platskänsla låter sig göras i och med en sådan omfattande ombyggnation som skett i anslutning till Ytterby järnvägsstation. Enda sättet att "mäta" om och hur väl ett sådant försök lyckats är att undersöka hur väl det mottagits av de som rör sig på och har en koppling till platsen - dess brukare. Även vad personerna som låg bakom planerna tyckte om det färdiga resultatet ansågs vara intressant för studien. Detta för att kunna jämföra om brukarnas och planerarnas upplevelser av platsen skiljer sig åt och för att utröna vilka eventuella lärdomar som har dragits av projektet.

## 1.2 Syfte

*Syftet med studien är att undersöka om och hur planerarnas visioner rörande platskänsla efter förtätningen av Ytterby centrum stämmer överens med brukarnas upplevelser av platsen.*

### 1.3 Frågeställningar

För att uppfylla uppsatsens syfte formulerades följande frågeställningar:

- Hur ser visionerna i planerna för Ytterby torg ut?
- Hur uppfattar de människor som verkar, bor och rör sig kring Ytterby torg platsens karaktär efter ombyggnationen som ägt rum?
- Hur ser planerarna på resultatet av ombyggnationen?

### 1.4 Geografisk avgränsning

Studien är begränsad till Ytterby torg i Kungälv kommun, vilket ligger precis i anslutning till stationsbyggnaden i Ytterby. Denna begränsning gjordes då platsen är en absolut central del i planerna samt var den första delen i omdaning av Ytterby centrum att färdigställas. Några byggnader är fortfarande under konstruktion, vilket gör att en jämförelse mellan planernas visioner för och resultatet av dessa inte är möjlig. Att undersöka någon annan del av orten som eventuellt byggts klart vore heller inte intressant på samma sätt, då torget som sagt är den del av "centrum" som ligger närmast stationen. Torget kan i det här fallet därför sägas vara del av den "entré" till tätorten som stationen utgör för små stationssamhällen (Dahlstrand et al. 2013).

### 1.5 Disposition

Efter uppsatsens inledning med problemformulering, syfte och frågeställningar följer en kort bakgrund om urbana stationssamhällen och förtätning av städer. Efter detta görs en genomgång av för studien relevant teori. Teoriavsnittet inleds med en genomgång av de humangeografiska inriktningar som har individ och plats i fokus, följt av en fördjupning i platskänsla, främst i urbana miljöer. Det efterföljande metodikavsnittet går igenom de olika metoder - textanalys, observationer och intervjuer - som använts. Efter detta presenteras resultaten av studiens empiriska del, vilken sedan analyseras utifrån teorin för att besvara frågeställningarna. Ett kort slutsatsavsnitt samt diskussion och författarnas egna reflektioner avslutar presentationen av studien.



**Bild 1** Stationshuset i Ytterby (källa: egen bild).

## 2 Bakgrund

### 2.1 Inledning

I detta kapitel görs en presentation av Ytterby samhälle samt en introduktion av bakgrundsfakta av en mer generell karaktär, vilken sedan inriktas mot denna studies område. Detta för att ge en allmän bakgrundsförståelse till problemområdet. Ämnesområdet för det här arbetet är fysisk planering och då främst förtätning i kollektivtrafiknära lägen, varför både begreppen urbana stationssamhällen och förtätning behandlas kort.

### 2.2 Urbana stationssamhällen

Ytterby är vad som kan kallas ett *urbant stationssamhälle*. I en rapport från Mistra Urban Futures (MUF), vilket är ett internationellt forskningscentrum för hållbar utveckling med säte i Göteborg, säger författarna Dahlstrand, Forsemalm och Palmås att: "Det finns inte en enhetlig definition av vad urbana stationssamhällen är. Vi har [...] utgått från en utveckling med stadsmässiga kvaliteter i stationsnära lägen med plats för resande och möten, verksamheter och bostäder" (Dahlstrand et al. 2013:6). I MUF-rapporten skrivs även att det urbana stationssamhället blir som en del av den större stad det är länkat till. Detta genom att dessa mindre centrum längs med järnvägen nära kopplas till en regions kärna och dess centrum. På sätt och vis återgår stationssamhällena då till något liknande den roll de en gång hade - som noder längs järnvägen (Dahlstrand et al. 2013).

Anledningarna till att satsa på utvecklingen av urbana stationssamhällen är kanske allra främst effektiviteten järnvägsnätet erbjuder vad gäller transporter. Detta är något som många argumenterar för att det behövs idag, med de både nutida och framtida utmaningar som bland annat transportrelaterad trängsel, energitillgång och utsläppsrelaterade miljöproblem innebär. Aktörer från bland annat kommun, näringsliv och akademi har i ett samarbete med MUF listat ytterligare vinster placeringen längs järnvägen kan ge stationssamhällen, som bland annat Mölnlycke och Hässleholm. En förutsättning är dock att det järnvägsnära läget förvaltas och



utvecklas väl, exempelvis genom förtätning, vilket vi fördjupar oss i nedan. De vinster som listas är bland annat:

- ökad tillväxt och välfärd,
- förbättrade arbetsmöjligheter i och med den fysiskt ökade tillgången till en större arbetsmarknad,
- att stationssamhället i fråga och andra orter och städer längs järnvägen knyts närmare samman, vilket ger en mer "central" känsla, samt
- ett mer attraktivt samhälle för de boende.

Svårigheter i planeringen av stationssamhällen kan å andra sidan vara att attrahera nya personer att bosätta sig i kommunen och att veta vad de boende faktiskt värderar i den typen av ort (Dahlstrand et al. 2013).

## **2.3 Bebyggelseförtätning**

### **2.3.1 Bebyggelseförtätning**

För att försöka komma tillrätta med bland annat trafikrelaterade problem som trängsel, utsläpp och energiförsörjning samt en växande urban population argumenterar många (bland andra GR 2008 och Söderlind 1998) för att det krävs en förtätning av våra städer och samhällen. Hur detta ska gå till finns det olika skolor och åsikter kring och för att illustrera detta har vi valt att väldigt kort presentera några av dessa. Detta för att ge en insikt i de trender och tankar som finns inom området stadsplanering idag.

Några av de sätt att förtäta städer i kollektivtrafiknära lägen är Transit Oriented Development (TOD) (Stojanovski & Kottenhoff 2013), New Urbanism och Smart Growth (Wey & Hsu 2014). Alla de tre nämnda inriktningarna har som mål att städer på ett bättre sätt ska kunna ta hand om sina ökande populationer genom att växa inåt snarare än utåt. Detta för ett mer hållbart och mindre bilberoende samhälle. Gemensamma planeringsprinciper är bland annat att det "nya" samhället ska:

- Vara fotgängarvänligt och tätt byggt, för att minska beroendet av biltransporter inom stadskärnan samt till och från kollektivtrafik.
- Erbjuda effektiva, "gröna" transporter som alternativ till biltrafik både i staden och mellan städer.
- Ha en blandning av flera olika typer av bostäder i olika prisklasser för att kunna inhysa människor, aktiviteter och näringar som är olika ekonomiskt starka. Detta för att undvika att ekonomiskt svaga tvingas till stadens periferi och därmed ökar stadens utbredning (sprawl) i landskapet (Wey & Hsu 2014; Stojanovski & Kottenhoff 2013).

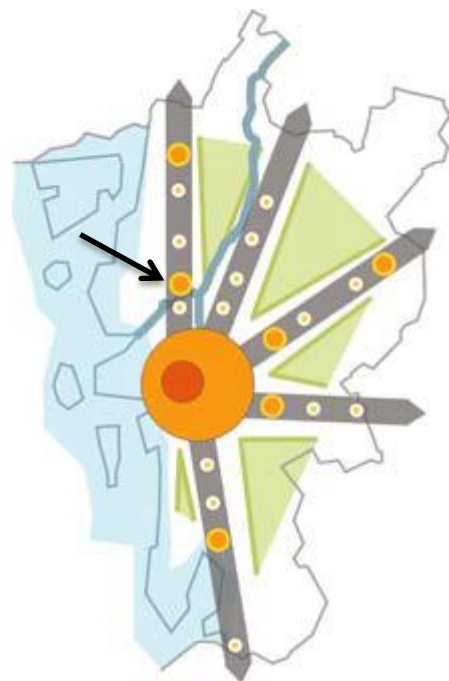
TOD har ett fokus på kollektivtrafik i regioner och att genom en effektiv sådan koppla samman kärnan i regionen eller staden med mer perifera områden med centrumkaraktär (Stojanovski & Kottenhoff 2013). New Urbanism och Smart Growth fokuserar något mer på bebyggelsen i sig (Wey & Hsu 2014). Ett tätare, promenadvänligt samhälle med stor mångfald i verksamheter, funktioner och människor är dock inte en ny tanke utan har bland annat argumenterats för av författaren Jane Jacobs redan i början av 1960-talet (Jacobs 2004).

### **2.3.2 Förtätning i Göteborgsregionen**

Göteborgsregionen är en stor och växande lokal arbetsmarknadsregion som även i framtiden vill ha tillväxt - en hållbar tillväxt. Flera kommuner, bland annat Kungälv, ingår i ett samarbete i regionen för att åstadkomma detta (GR 2008). Göteborgsregionen har, utan något uttalande övergripande teoretisk bakgrund, anammat tankesätt som på många sätt överensstämmer med de tidigare nämnda sätten att planera. Detta då det anses viktigt med tillgänglighet för fortsatt tillväxt och täthet för hållbarhet. Flera andra stations samhällen, som bland annat Hässleholm, har valt att satsa och bygga ut i stationsnära lägen och anger liknande anledningar och tankesätt (Dahlstrand et al. 2013). En del i att utveckla kollektivtrafiken i Göteborgsregionen är projektet K2020, vars mål är att 40 % av det totala resandet i regionen år 2025 ska ske med kollektivtrafik (K2020 2009).

De flesta människor har enligt studier en absolut maxgräns på 60 minuter enkel resa för att ta sig till och från jobbet. Med väl fungerande pendeltåg och tät bebyggelsestruktur i anslutning till dessa kan människor som lever centralt i stations samhällen längs järnvägen ta sig in till Göteborg så långt ifrån som upp till 15 mil inom dessa 60 minuter (GR odat.). *Figur 1* är en stiliserad bild av Göteborgsregionens huvudstråk längs järnvägen och de noder som stations samhällena längs vägen utgör. Göteborgsregionens kommuner har i ett samarbete för regionens fortsatta framtida utveckling därför bland annat kommit överens om att "tänka på att" (GR 2008:5 ff):

- Bygga eller ändra markanvändningen i lämpliga luckor i stadsbebyggelsen i kärnan Göteborg och noderna längs kollektivtrafikstråken, istället för att låta bebyggelsen inkräkta på landsbygd, strandnära områden och skogsområden.
- Bygga inom en kilometer från stationsläget eller nära lokal kollektivtrafik som ansluter till de övergripande stråken, då detta främjar gång- och cykeltrafik till och från bussen/tåget.
- Bygga mer intensiva verksamheter som handel, service eller större arbetsplatser mycket nära stationer.
- Att låta kollektivtrafiken leda var ny bebyggelse ska ske, genom att bygga där det redan finns god tillgång till kollektiva färdmedel (GR 2008).



**Figur 1** Göteborgsregionens strukturbild (GR 2008) med Kungälv/Ytterby markerat.

Att bygga bostäder i kollektivtrafknära lägen är också en socio-ekonomisk fråga och en rättvisefråga, då det är ett sätt att ge möjligheter till ökad rörlighet för människor som av en eller annan anledning inte har tillgång till bil. Dessutom är det nödvändigt vid en storsatsning på kollektivtrafik att bygga nära resecentrum för att möjliggöra för ännu fler brukare av kollektivtrafiken. Detta för att ju fler resenärer desto större möjligheter att kostnadseffektivt hålla en hög standard på tågtrafiken, exempelvis med täta och regelbundna avgångar (Dahlstrand et al. 2013).

## 3 Teori

### 3.1 Inledning

I detta kapitel kommer teoretiska ramar och nyckelbegrepp i arbetet att klargöras. Centralt för studien är relationen mellan en plats och de människor som på olika sätt är kopplade till denna, då syftet är att jämföra visionerna planerarna hade för en plats med vad brukarna av platsen sedan tycker och tänker om den. Först presenteras i två inledande avsnitt de övergripande kulturgeografiska inriktningar - människa och plats samt humanistisk geografi och plats - som guidat arbetet. Dessa följs av en introduktion till begreppet socio-spatial dialektik, det vill säga relationen och de processer som sker mellan människa och miljö (Soja 1980). Detta följs av en genomgång av begreppet platskänsla. Först görs en översiktlig presentation av begreppets betydelse, vilken sedan utvecklas djupare med hjälp av tre olika aspekter som tillsammans ger en mer sammansatt bild av begreppet och hur det fungerar i praktiken. Dessa aspekter har identifierats utifrån olika författares och forskares verk och avsikten är att belysa ut vad som påverkar hur människor ser på och känner för en plats - och kanske framförallt en plats som den som ligger i fokus i denna undersökning.

### 3.2 Människa och plats

På 1960- och 1970-talen ville humanistiska geografer och beteendegeografer återinföra idén av människan som en aktiv individ i det kulturgeografiska ämnet, skriver Gren och Hallin (2003). Kulturgeografien hade vid den tidpunkten mycket lite att göra med samhällsvetenskapliga ämnen och var mer av en renodlad rumsvetenskap, inriktad på geometriska förklaringsmodeller för rumsliga fenomen. Ett exempel på detta är centralortsteorin, vilken användes för att försöka förklara större städernas och mindre orters hierarkiska förhållande och deras placering i rummet. Dessa förklaringsmodeller reducerade i princip människans roll i rummet till punkter och linjer och rummet reducerades i sin tur till en container där saker hände. Så kallad *rumsfetischism* rådde - rummet tillskrevs egna krafter och sågs i sig som en pådrivande orsak till händelser. Idag ses rummet snarare som en formande ram inom vilken händelser äger rum. Detta är ett av resultaten som kom av den kritik som framfördes på 1960- och 1970-talen. Människor är varken noder eller linjer och existerar heller inte i ett vakuum, ansåg de kritiserande geograferna. De humanistiska geograferna ansåg mer specifikt att människor är aktiva *individer* och existerar på av människan formade och meningsfyllda *platser* (Gren & Hallin 2003).

Geografiska platser kan som sagt fungera som en ram, vilken ger möjligheter och sätta begränsningar för människors handlande och rörelsemönster. Platser formar på så sätt hela tiden genom dessa ramar människor och deras agerande. Men människor formar i sin tur platser och ger dem tillsammans mening - i allt från planerandet av dessa till det (var)dagliga användandet av dem (Gren & Hallin 2003). Vardagslivet är dock mer nostalgiskt, vanemässigt och komplext än arkitekten eller byggarens planer, vilka är mer rationella. Folks förankring till en plats, bland annat genom de relationer som utvecklas mellan människor eller människa och plats, är således svår att planera för (Wikström & Olsson 2012). Soja uttryckte relationen mellan människa och rum som att "Space itself may be primordially given, but the organization, use, and meaning of space is a product of social translation, transformation and experience" (Soja 1980:210). Knox och Marston (2010) menar att detta är den övergripande definitionen av kulturgeografi (human geography) - relationen mellan människan och den fysiska miljön, samt hur mänskliga aktiviteter är ordnade sinsemellan i rummet.

Det är först när människan intar rummet som det blir en plats. Även om en arkitekt ritat ett aldrig så genomtänkt hus eller område är det först när det tas i bruk som det får meningen plats genom sina användare (Lawson 2001). Plats är rum plus mening - den mening vilken tilldelas av människor (Johansson & Sernhede 2003). Människor har olika erfarenheter, föreställningar och förutsättningar vilket de följaktligen agerar olika utifrån. Hur människor exempelvis rör sig på en plats beror på vilka de är, samt vilken plats det handlar om. Var och hur de väljer att röra sig kan bland annat bero på genus, det vill säga en persons upplevda sociala kön. Socio-ekonomiskt ursprung eller fysisk funktionsförmåga, bara för att ta ytterligare några exempel på olika levda erfarenheter, kan också påverka hur en plats nyttjas av en person eller en grupp. Det finns lika många sätt att vara människa på som det finns människor i världen, beroende på dessa olika och komplexa levda liv (Gren & Hallin 2003).

Dock finns det, trots att ingen levt samma liv som någon annan, ofta likheter människor emellan både i livserfarenhet och i agerande. Detta är något som ofta utvecklas i koppling till en plats och gemensamma erfarenheter och upplevelser på denna (Gren & Hallin 2003). När människor är *insiders* på en plats, det vill säga räknar sig som tillhörande platsen, kan de genom att de tillsammans delar denna vardagliga miljö utveckla vissa gemensamma agerandemönster. Sätt att bete sig och klä sig, humor, sätt att uttrycka sig med mera. Dessa meningar om hur saker går till i den gemensamma sfären, vilken kommer sig av gemensamma dagliga erfarenheter, kallas *intersubjektivitet* (Knox & Marston 2010). För en *outsider*, det vill säga någon som inte är ifrån platsen, kan dessa gemensamma mönster för insiders, om de är tydliga nog, "dra med" och inkorporera även dem, vilket i bästa fall kan ge en känsla av tillhörighet även för besökare (Jacobs 2004).

### 3.3 Humanistisk geografi och plats

Gren och Hallin (2003) skriver att den *humanistiska geografin* har sina rötter omkring sekelskiftet 1800-1900. Under 1970-talet kom dock som sagt den humanistiska kulturgeografin igen ordentligt, delvis i och med sin kritik mot den rådande rumsfetischismen som rådde inom kulturgeografin. Vikten i den humanistiska geografin ligger på människors *subjektiva* uppfattningar av omvärlden och tar bland annat inspiration från olika filosofiska inriktningar som idealism, hermeneutik och existentialism. Målet var att *förstå* människans handlande, snarare än kvantifiera och mäta det. Avstånd togs således från *positivismen*, det vill säga den vetenskapliga huvudinriktning som har ursprung i naturvetenskapen och som mycket förenklat just mäter och kvantifierar. Intervjuer och mentalt upplevda kartor är för den humanistiska inriktningen viktiga metoder och redskap för att samla in kunskaper. Dessa tolkas sedan *kvalitativt* för att försöka få insikt i människors liv och känslor. Studier av vardagliga händelser och processer blev för de humanistiska geograferna centrala. Detta i och med att människan av dem ansågs spela roll geografiskt och därmed var en del i skapandet av sin omgivning. Bland annat undersöktes människors relationer till olika platser och vilken *mening* platser har för olika personer (Gren & Hallin). Humanistisk geografi är på så vis relevant för den här studien, vilken avser jämföra människors subjektiva tankar kring en plats.

De humanistiska geograferna kritiserade förutom bristen på människan som geografisk aktör det moderna sättet att bygga platser enligt "standardmodeller". Detta då det gör att en plats i regel blir ganska opersonlig, eftersom den därmed liknar hundra andra platser med samma funktion som byggts enligt samma principer (Gren & Hallin 2003). Denna typ av stadsbyggande var vanlig under 1900-talet, då man planerade och byggde städer på ett mer "rationellt", funktionalistiskt sätt jämfört med tidigare, med uppdelade funktioner, som arbete, boende och centrum med affärer och verksamheter. Resultatet var ofta tämligen livlösa öar av bebyggelse och bilen som främsta transportsätt öarna emellan. En opersonlig plats ger även anonyma

människor, då förankringen till en gemensam plats är förlorad och insiders saknas eller är få. Detta kan vidare ge otrygghet, då på så sätt även säkerhetsnätet på platsen går förlorat genom att det inte finns ett tillräckligt starkt informellt band människor emellan, skriver Jacobs (2004). Lösningen på ett sådant problem är inte "någon mystisk känslomässig kvalitet hos arkitekturen" (Jacobs 2004:81) utan handlar om vilka funktioner som finns i området, samt utbudet av verksamheter och hur det lockar människor att frekventera dess ytor.

### 3.4 Den socio-spatiala dialektiken

Uttrycket *socio-spatial dialektik* myntades av stadsplaneraren Edward Soja för att beskriva förhållandet mellan människa och miljö. Soja ansåg att den marxistiska spatiala analysen, var för svart eller vit och stagnant i diskussionen. Antingen tillskrevs rummet krafter som "av sig självt" formade rumsliga aktiviteter eller så bortsåg man nästan helt från rummet av rädsla för sådan rumsfetischism och för att byta ut betydelsen av klass mot betydelsen av rum. "The key question [...] was whether the organization of space (in the context of urbanism) was 'a separate structure with its own laws of inner transformation and construction,' or 'the expression of a set of relations embedded in some broader structure (such as the social relations of production)'" (Soja 1980:208). Soja argumenterar alltså att det är både och - en tvåvägga process i relationen mellan människan och socialt konstruerad miljö. Soja ansåg att marxister allt för ofta uppehöll sig vid vilket som ledde till vad, istället för att se att det är ett givande och tagande, eller "två sidor av samma mynt" (Soja 1980). Paul Knox kallar i sin bok *Urban social geography* intresset för denna tvåvägga process själva grunden till de kulturgeografiska inriktningar som studerar städer och människor. För att illustrera detta tar han som exempel att städer från början växte fram som ett svar på industrialismen, men nu växer snarare industrin på grund av att de ligger i städerna (Knox 1995).

I en stad är de mest påtagliga delarna av det fysiska rummet konstruerade av människan, även om de flesta städer från början växte fram just där de gjorde på grund av naturmiljön. Det politiska, ekonomiska och sociala livet är som mest koncentrerat i städer och den socio-spatiala dialektikens tvåvägga process är kanske därför även som allra mest koncentrerad där. Människor planerar och bygger av ekonomiska, politiska, sociala skäl olika funktioner i städer, vilka sedan tas i bruk - ofta av andra människor än de som planerade och byggde. Brukarna av platsen kommer dock, trots att de inte var med och formade den från början, att påverka och påverkas av platsen (Dear & Wolch 1989).

Rummet kan sägas påverka och rama in mänskliga aktiviteter på följande tre sätt:

- *Constituting* - Det bestämmer hur, var, när genom exempelvis hur naturmiljön är formad eller var naturresurser finns.
- *Constraining* - Det begränsar genom exempelvis byggd miljö, vilken med sin semi-permanenta karaktär försvårar förändring.
- *Mediating* - Det formar genom exempelvis den tröghet som avstånd eller andra fysiska "hinder" utgör. Detta har genom historien bland annat isolerat grupper av människor från varandra, vilket i sin tur har medfört att olika kulturer och religioner har kunnat växa fram (Dear & Wolch 1989).

Även tidsgeografin, vilken grundades av Torsten Hägerstrand, behandlar bland annat olika restriktioner för individen, så kallade *kapacitetsrestriktioner*. Dessa är enligt denna inriktning beroende av både rummet och *tiden*, då dessa är integrerade. Exempelvis har människan vissa basala behov, vilka måste tillgodoses och beror av rummet och tar tid, samt att förflytta sig i rummet tar olika lång tid för olika individer (Gren & Hallin 2003).

## 3.5 Platskänsla

### 3.5.1 Begreppet platskänsla

Knox och Marston (2010) definierar *platskänsla* (*sense of place*) för insiders så här: “Feelings evoked among people as a result of the experiences and memories that they associate with a place and the symbolism that they attach to it” (Knox & Marston 2010:491), och tillägger även att platskänsla kan vara den känsla outsiders får baserat på exempelvis en stads utseende och invånare. Även för outsider kan symboliken som förknippas med en plats vara viktig och ge en föreställning och känsla kring platsen redan innan den besöks. De offentliga platser och så kallade “tredje platser” (efter första: hemmet och andra: arbetet) som människor frekventerar och möts på i vardagslivet, så som torg, gator, puben eller mataffären, är alla viktiga för platskänslan (Knox & Marston 2010). Även Gren och Hallin (2003) menar att människan lever både *i* och *genom* plats. Det är där vi interagerar och umgås, det formar människors vardag, människors liv och det är där vi kan få nya erfarenheter. Samtidigt är det vi människor som skapar och formar dessa arenor. Antingen genom att vi förändrar dem rent fysiskt, att vi agerar politiskt på dem och därmed förändrar meningen på platsen, om än temporärt exempelvis genom en demonstration, eller “bara” genom att vi frekventerar dem. På vilket sätt och hur ofta olika människor, både insiders och outsiders, kommer samman på platser beror på hur dessa uppfattas och hur de möjliggör möten (Knox & Marston 2010).

Känslan på och uppfattningen av en plats är, som det argumenterats för, socialt konstruerad av alla de människor som nyttjar platsen (Gren & Hallin 2003). Denna uppfattning och känsla vi förknippar platsen med är nästan viktigare än hur den “är i verkligheten”, då det är hur vi upplever platsen som snarast kommer att påverka våra handlingar på och gällande platsen (Fellman et al. 2007, Jacobs 2004). Om en plats anses vara dålig, farlig eller kanske “bara” tråkig kommer människor inte att lockas dit. Platsen kommer endast att frekventeras av de som måste röra sig där. Om en plats å andra sidan har rykte som exempelvis bra, trygg och kreativ kommer människor att uppsöka denna plats oftare. Antingen för att de har nödvändiga ärenden där ändå eller för att platsen i sig lockar dem. Vad människor gör på en plats och hur ofta de uppsöker den påverkas på så sätt av vad de tror eller har för uppfattning om den. Frågan om huruvida platsen anses vara trygg eller farlig kommer även starkt att påverka *när* platsen besöks. Natttid kan en ödlig plats upplevas som farligare än dagtid, även om rädslan ofta saknar egentlig grund för just den platsen (Jacobs 2004).

Ytterligare något som påverkar platskänslan är huruvida det finns speciella byggnader, gatukonst, vackra naturmiljöer eller liknande som förankrar platsen i tid och rum, historiskt och symboliskt. Speciellt för någon utifrån kan sådana lokala landmärken vara avgörande för att skapa en bild av platsen, då det underlättar bildandet av så kallade mentala kartor, som är en individs generaliserade bild av den fysiska världen, och därmed orienteringen på platsen. För befolkningen på platsen kan dessa landmärken fungera genom att ge en känsla av igenkänning och “hemma” - ibland kanske till och med för att man kanske har varit del i att forma eller lyfta fram dem, vilket kan ge en extra känsla av stolthet (Knox & Marston 2010).

Några av de faktorer som påverkar platskänslan eller en plats karaktär har vi valt att fördjupa resonemanget kring nedan. De aspekter som litteraturstudien funnit mest diskuterade och framhållna, samt för undersökningen relevanta, har sammanfattats som: läsbarhet, levande miljöer samt mångfald och variation. Dessa olika faktorer är ofta tätt sammankopplade och går in i varandra, men för förståelsens och den senare kommande analysens skull har dessa presenterats i separata avsnitt.

### 3.5.2 Läsbarhet

Kevin Lynch (1960) beskriver hur människor skapar mentala kartor av sin omgivning för att kunna orientera sig. En viktig del i detta är en stads *läsbarhet* (*legibility*): hur lätt en stads olika delar kan bli identifierade och organiserade i ett sammanhängande mönster. En ”läsbar stad” är en stad vars stadsdelar, landmärken eller vägar lätt kan identifieras. Detta är enligt Lynch viktigt när det kommer till en stads stora skala gällande miljö, tid och komplexitet. För att förstå detta går det inte att titta på staden som en sak i sig, utan hur staden uppfattas av dess invånare. Han skriver att strukturera och identifiera miljön är livsviktigt för rörliga djur och för att hitta rörelsevägar används en individs mentala karta. Denna bild skapas av sinnessens direkta intryck samt av minnen från tidigare erfarenheter. En bra bild av miljön ger också en viktig känsla av säkerhet, en relation kan skapas mellan individ och omvärlden. Motsatsen är otrygghet som ofta kommer med disorientering.

*Bilden* av en miljö är, som nämndes ovan rörande den socio-spatiala dialektiken, ett resultat av en tvåvägsprocess mellan den som observerar och dennes miljö. Miljön förmedlar kännetecknen och relationer medan observatören väljer ut, organiserar och fyller det som observeras med mening. Bilden som skapas begränsar och betonar vad som ses. Även objekt som ses för första gången kan identifieras och relateras till trots att en person aldrig har sett just det objektet innan. Detta eftersom objektet stämmer överens med bilden observatören har av liknande objekt. Lynch nämner också att grupper av människor ofta har liknande uppfattningar av platser, så kallad intersubjektivitet, och dessa är viktiga att ta hänsyn till när miljöer som används av många skapas (Lynch 1960).

En bild av en miljö kan delas upp i tre delar: identitet, struktur och mening. En användbar bild (*workable image*) kräver först att ett objekt identifieras som visar dess särart bland andra objekt. En bild måste också inkludera en rumslig relation mellan objektet och observatören samt andra objekt. För det tredje måste objektet ha en betydelse eller mening för observatören, praktiskt eller känslomässigt. ”*Imageability*” kallar Lynch den egenskap i ett objekt som ger det en hög sannolikhet att väcka en stark bild hos en observatör. ”*Imageability*” är nödvändigt för att kunna skapa mentala kartor. Då skapandet av en bild är tvåvägsprocess mellan observatör och det observerade går det att stärka en bild genom antingen ”*symbolic devices*”, genom att ”omskola” observatören eller genom att göra om den fysiska miljön (Lynch 1960).

De mentala kartorna formas enligt Lynch (1960) av fem element: vägar, kanter, distrikt, noder och landmärken.

- *Vägar* (”*paths*”) är de ”förbindelser” som människor vanligtvis rör sig efter och för många är dessa de dominerande elementen i deras bild av staden. Människor observerar staden längs med vägarna och utefter dessa vägar upplevs de övriga elementen. Dessa vägar kan vara gångvägar, bilvägar, kanaler och järnvägar. Vägar som kantas av speciella verksamheter, aktiviteter eller utblickar kan bidra till att denna sticker ut och att människor i större utsträckning minns den. Även speciella fasaduttryck eller stora inslag av grönska kan bidra till detta. Lynch nämner också att människor ofta väljer att röra sig längs huvudstråk och som karaktäriseras av stora mängder liv och rörelse. Lynch trycker också på att lättnavigerbara gatusystem, såsom rutnät, är bättre än mer oregelbundna för att kunna orientera sig och skapa sig en tydlig bild av området. I de fall som vägar inte uppvisar någon speciell identitet eller lätt kan förväxlas med andra vägar kan hela bilden av staden vara svår att greppa.
- *Kanter* beskriver Lynch som ”linjära element” som inte uppfattas som vägar utan fungerar som gränser mellan olika områden. Dessa kan både vara barriärer som är svåra

att passera och fungera som hinder, men kan också fungera som fogar mellan två områden. Detta kan vara bredare gator som tydligt fungerar som gräns mellan två områden, men samtidigt fungerar som en fog områdena emellan. Kanter kan vara viktiga för att folk ska kunna identifiera och ”hålla ihop” olika områden. Exempel på kanter kan vara stora vägar och järnvägar, byggnader, murar och strandkanter.

- *Distrikt* är större områden som människor mentalt kan befinna sig inom och som har någon gemensam egenskap eller karaktär, såsom funktion, klass, etnicitet eller arkitektur. Många strukturerar en stad genom att dela upp den i olika områden.
- *Noder* är strategiska platser som människor kan befinna sig i. Detta kan vara där vägar möts eller koncentrationer av något med en speciell karaktär, det kan vara allt från gathörn till stora torg och hela stadsdelar. Ofta ses knutpunkter i infrastrukturen, såsom större stationer, som viktiga noder. Noder är viktiga platser i människors rörelsemönster i sig och omgivningarna runt noderna uppmärksammas nog.
- *Landmärken* är likt noder också en typ av strategisk plats, eller ”point reference”, men människor kan inte vara en del av dem, de observeras utifrån. Dessa måste ha en unik karaktär som gör att de märker ut sig, antingen unik för hela staden eller unik för sin omgivning. Placering vid en nod kan också stärka ett landmärke. Landmärken kan vara byggnader och berg, eller mindre objekt som träd och skyltfönster som bara kan ses från nära håll. De kan också vara identitetsskapande och kan fungera strukturerande, särskilt när en person känner till ett område väl.

Lynch (1960) skriver vidare att dessa element måste fogas samman för att ge form till en bild: distrikt är strukturerade av noder, definierade av kanter, genomkorsade av vägar och strödda med landmärken. Om en viss miljö tydligt kan identifieras kan människor sedan fylla den med egna tankar, känslor och mening. Det blir då en riktig plats. Lynch menar också att god ”imageability” kan leda till att människor snabbare känner sig ”hemma” i nya områden. Detta blir allt viktigare när människor flyttar oftare och längre samtidigt som den fysiska miljön förändras snabbare.

Jacobs (2004) skriver också om de olika delarna som används för att skapa mentala kartor, men gör det på ett mindre teoretiskt och mer tillämpat sätt, med exempel främst från Amerikanska storstäder. För Jacobs var målet alltid en levande stad med stor *mångfald* (*diversity*; Jacobs 1961). Med mångfald menar Jacobs en verklig och ”finkornig” (många olika små inslag bredvid varandra) blandning av verksamheter, funktioner och människor. För att direkt anknyta till Lynch anser Jacobs att trottoaren (vägar) och korsningar (noder) är något av det viktigaste för att uppnå folkliv, då det är där många människor möts. Vägar och trottoarer bör vara kantade av olika verksamheter, varierade byggnader och emellanåt mer utstickande landmärken för att, som Lynch också skriver, öka chanserna att minnas den, men även för att det inte ska bli tråkigt att färdas längs dessa. Variation krävs för att locka människor att färdas längs ett visst stråk. Av en liknande anledning skriver Jacobs inte lika varmt om långa, raka gator som Lynch gör, men använder ofta dessa, vilka är vanliga i Nordamerikanska städer, som exempel. De må göra det lättare att orientera sig i en stor stad, men de blir väldigt lätt tråkiga. Olika sätt att ”liva upp” dem och göra dem lättare att komma ihåg upplevs ofta som artificiella, tycker Jacobs. Författarna av denna undersökning fundering kring relevansen av detta är att i Sverige är riktigt långa, raka gator inget ”problem”, utan där de eventuellt finns kan de vara minnesvärda i sig, just för att de inte är så många. Vad gäller kanter och distrikt resonerar Jacobs ungefär som Lynch att dessa kan finnas i både positiv och negativ bemärkelse - de kan klargöra, samla, sy ihop eller så kan de fungera som gränser som ogärna korsas eller ”farliga” områden som ogärna besöks.



### 3.5.3 Levande miljöer

Knutpunkter och brytpunkter mellan stråk där människor rör sig, som tåg- och busstationer, torg och vägkorsningar, är naturliga mötesplatser. Utan dessa stråk kan inte möten ske eller spontana mötesplatser i staden finnas. Rummet skulle vara livlöst. Det planerare och arkitekter kan göra är att möjliggöra för människor att ta till vara på och främja dessa möten, genom att designa stråk där man vill förflytta sig och platser och offentliga rum där man vill uppehålla sig. Hur stråk och platser kommer att brukas, både kvantitativt och kvalitativt, är dock väldigt svårt att förutse (Wikström & Olsson 2012).

I *Life between buildings* (2011) av Jan Gehl behandlas förutsättningar för att *offentliga rum* ska kunna bli livliga platser karakteriserade av folkliv. Det offentliga rummet är i en stad det rum som uppstår mellan husen och som är allmänt och tillgängligt, det vill säga öppet för och tillhörande alla (Olsson 1998). Utomhusaktiviteter som utspelas i offentliga rum delas av Gehl (2011) upp i tre kategorier; *nödvändiga*, *frivilliga* och *sociala* aktiviteter.

- *Nödvändiga aktiviteter* är vardagssysslor som inträffar oberoende, och påverkas lite, av den fysiska miljön. Dessa kan vara att ta sig till arbete och skola, shopping samt uträtta viktiga ärenden.
- *Frivilliga aktiviteter* är aktiviteter som genomförs om önskan, tid och plats gör det möjligt att genomföra dem. Detta kan vara att ta en promenad, sola, eller bara ”hänga på gatan”. Dessa aktiviteter inträffar bara om förutsättningarna är gynnsamma - när väder och plats inbjuder till det. Många fritidsaktiviteter som genomförs utomhus hamnar i denna kategori och är således något mer beroende av de fysiska förutsättningarna i rummet jämfört med de nödvändiga aktiviteterna.
- *Sociala aktiviteter* är de aktiviteter som är beroende av närvaro av andra människor i det offentliga rummet. Det kan vara att samtala med någon, att barn leker och att bara se och höra andra människors aktiviteter. Dessa aktiviteter är ofta beroende av nödvändiga och frivilliga aktiviteter. De uppstår spontant som en konsekvens av att människor rör sig och uppehåller sig på samma platser. När nödvändiga och frivilliga aktiviteter ges bättre förutsättningar i det offentliga rummet gynnas därmed indirekt även sociala aktiviteter.

När utomhusmiljön är av hög kvalitet inträffar nödvändiga aktiviteter lika ofta som när kvaliteten är sämre. Dessa aktiviteter kan dock ta längre tid om miljön är av hög kvalitet eftersom det då finns bättre förutsättningar för frivilliga aktiviteter skall inträffa samtidigt, till exempel att sitta ner och observera livet på gatan, äta en bit mat med mera. Om utomhusmiljön är av låg kvalitet tenderar människor istället att skynda sig hemåt (Gehl 2011). Det gäller alltså att ge människor en chans att mötas, att bli bekanta åtminstone på det ytliga, kravlösa plan som sker i stadsmiljöer när samma människor rör sig på samma platser och börjar känna igen varandra (Jacobs 2004).

Hur klimatet påverkar uteaktiviteter är enligt Gehl också viktigt att ta hänsyn till. Vind, regn och kyla påverkar vilka aktiviteter som äger rum på en plats, särskilt i Skandinavien och andra solfattiga platser med skiftande väder och årstider. Studier har visat att på sommarhalvåret uppehåller sig fler utomhus jämfört med på vintern, då fler bara passerar (Gehl 2011). Att utforma platser så att människor är i rörelse även vid dåligt väder kan indirekt även vara viktigt för tryggheten.

Tryggheten i ett område kan gå ner då den informella "övervakningen" som utförs av boende inte klarar att hantera de främlingar som också besöker området. För många anonyma ansikten, oavsett om de sitter på någon utifrån eller inifrån, det vill säga lokalt boende som i det här fallet inte har en tillräckligt stark koppling till varandra, kan leda till att gatan blir anonym och den offentliga identiteten, som Jacobs kallar den, blir bristfällig. Den offentliga identiteten är summan av de dagliga interaktioner som sker mellan människor och skapar kollektivt en känsla av tillit och respekt. Om den offentliga identiteten på platsen är stark och positiv sprider sig känslan av trygghet och anammats även av besökare, eftersom dessa ser vad som är accepterat beteende på platsen. Om den offentliga identiteten å andra sidan inte är stark kommer den heller inte att kunna hantera främlingar, eftersom *alla* är och förblir främlingar (Jacobs 2004).

Något annat mycket viktigt för tryggheten är som nämndes tidigare mångfalden och variationen i verksamheter i området och kanske framförallt variationen i tider dessa verksamheter sker. Om ett område innehåller både mataffär, skola, restaurang, kvarterskrog, butiker och så vidare kommer det att vara människor i omlopp större delen av dygnets alla timmar. Mer människor och av blandad sort betyder mer trygghet. Även en bar kan betyda trygghet, då människor blir mindre anonyma genom att vara barens gäst och på så sätt ingår i det lokala samhället (Jacobs 2004).

Gehl tar även upp trygghetsaspekter och att dessa är mycket viktiga för att en plats ska kännas attraktiv och därmed dess potential som levande plats. Både rädslan för kriminalitet och biltrafik kan få stora effekter för hur en plats uppfattas. Att till exempel bygga entréer mot gator och skapa tydliga siktlinjer ut mot de offentliga rummen leder till att den informella övervakningen ökar och kan stärka tryggheten. Biltrafik påverkar särskilt situationen för barn och hur deras rörelsemönster ser ut. Ju mer biltrafik, ju mer begränsad frihet och rörlighet får barnen (Gehl 2011).

### 3.5.4 Mångfald och variation

Jacobs (2004) listar fyra villkor för att uppnå mångfald (diversity) i en stad eller stadsdel. Mångfald vad gäller funktioner, verksamheter och människor - samt den vitalitet och det folkliiv Jacobs menar att detta bidrar med till ett område - är av stor vikt för platsens karaktär. De fyra villkoren, som enligt Jacobs *samtliga* måste vara uppfyllda, för att uppnå detta är:

- behovet av blandade primära funktioner, det vill säga exempelvis bostäder, arbetsplatser, handel och olika verksamheter för ökat folkliiv,
- behovet av små kvarter, det vill säga många gator och många korsningar där människor kan mötas och inga långa variationsfattiga husfasader,
- behovet av äldre, det vill säga mer slitna och därmed billigare, byggnader insprängda bland de nya, så att en blandning av boende och företag med olika stark ekonomi kan finnas, samt
- behovet av koncentration av människor, oavsett om de är boende i området eller inte, så att det finns underlag för de verksamheter som där finns.

Då Ytterby inte är en amerikansk storstad, vilket är vad Jacobs utgår ifrån i sina tankar kring stadsplanering, kan dessa fyra punkter tyckas onödiga att nämna, men vi menar att Jacobs har goda poänger. Även i svenska, mindre orter skulle en blandning av bostäder, arbetsplatser och verksamheter potentiellt kunna bidra till ökat folkliiv och ökad mångfald. Detta till skillnad från de sovstäder eller de utbredda shoppingområden som ofta finns i utkanten av större stä-

der. Anledningen till att Jacobs förespråkar denna blandning av funktioner är främst för att det under större delen av dygnet ska finnas människor verksamma och i rörelse i området. Detta bidrar både med levande miljöer och med en informell "övervakning", vilken ger ökad trygghet. Är det små kvarter, variation i användningen av byggnader och dessa dessutom är av olika ålder blir området även mer minnesvärt och intressant, vilket även ökar läsbarheten (Jacobs 2004). Ett av Jacobs villkor som är svårt att uppfylla i Sverige är en blandad ny och äldre bebyggelse. Sveriges urbanisering ägde rum relativt sent och då framförallt med funktionalismen som ledstjärna, vilket innebar en tydlig funktionsseparering utan blandade kvartersstäder. Den äldre bebyggelsen i de få blandade områden som finns är sällan vare sig särskilt sliten eller billig, vilket är en avgörande faktor för låga priser (Johansson & Sernhede 2003). Koncentrationen av människor är något som också kan vara svår i ett så glesbefolkat land, men detta är något som är aktuellt i och med trenden är att bygga tätare i våra städer och i stationssamhällen. Detta bådar gott för en ökad mångfald enligt Jacobs fyra nödvändiga villkor, till och med i mindre orter. *Blandstad* är ett svenskt begrepp på samma tema som det Jacobs behandlat. Konceptet är populärt idag och beskriver just en stad, eller ett område, med blandade funktioner. Förespråkare anser att det skulle vara en välkommen återgång till ett mer traditionellt sätt att bygga städer (Gullberg et al. 2011).

Gehl beskriver också hur det är människor, inte byggnader, som skapar levande miljöer. Att skapa förutsättningar för en mångfald av frivilliga aktiviteter är således viktigare än hur husen runt omkring är designade. Människor dras till andra människor och nya aktiviteter uppstår i närheten av andra aktiviteter som redan sker. Funktionsblandning och fotgängarvänligt lyfter Gehl fram som viktiga faktorer som kan uppmuntra dessa aktiviteter, likaså att områden inte bör byggas för glesa. Detta då en gles struktur, även om det bor många inom ett visst område, kan leda till att de som bor i området rör sig långt från varandra och inte uppehåller sig mer än nödvändigt i de offentliga rummen (Gehl 2011). Även Jacobs argumenterar som sagt för dessa saker - att täta städer med små kvarter och variation både vad gäller människor och verksamheter samt människor i omlopp i det offentliga rummet, främst till fots, ger levande miljöer (Jacobs 2004).

Det är också viktigt att utforma platser efter hur de uppfattas i "ögonhöjd" i gånghastighet. Storskaliga miljöer har på många håll vuxit fram i bilismens kölvatten och är ofta anpassade efter hur de uppfattas inifrån bilen i hög hastighet. Dessa storskaliga miljöer blir ofta enformiga och ointressanta i gånghastighet varför mer småskaliga miljöer är att föredra (Gehl 2011). Storskaliga miljöer kan till exempel vara stora kvarter med långa variationsfattiga husfasader eller stora parker utan variation i innehåll i gränsen mot intilliggande gator (Jacobs 2004).

Vikten av genomströmning av människor som nämnts tidigare är något som även beskrivs av Jerker Söderlind (1998) som en viktig faktor för att skapa stad och stadskänsla. Han menar att städer bygger på en balans mellan antalet bofasta och antalet främlingar. Genomströmning är en förutsättning för offentlighet, vilken som beskrivs som att en stad inte bara finns för de lokalt boende utan också som en mötesplats för andra. Genomströmning menar Söderlind är en förutsättning för bärigheten för offentlig och kommersiell service och handel. Om dock denna genomströmning av främlingar är alltför koncentrerad till vissa tider eller inte tillräckligt stor finns inte alltid underlag nog för en varierad handel utspridd över dygnet. Om det dessutom är en för låg andel boende i omlopp kan det som nämnts ha effekten att tryggheten går förlorad (Jacobs 2004).

### 3.6 Sammanfattning teori

För metod och analys är framförallt teorier rörande hur människor knyter an till en plats och vad som skapar liv och rörelse i det offentliga rummet relevanta. En del i detta är en plats läsbarhet och hur mentala kartor skapas. Bland annat ger en tydlig bild av den omgivande miljön trygghet och skapar en relation mellan individen och omvärlden. En tydlig bild skapas bland annat genom identifierbara objekt med mening för individen samt en tydlig struktur (Lynch 1960). En annan del av teorin som tas med in i datainsamling och analys är de fyra faktorerna som enligt Jacobs (2004) är nödvändiga för att skapa en stadsmiljö karaktäriserad av mångfald: blandade funktioner, koncentration av människor, äldre byggnader och små kvarter. Genom att uppfylla dessa faktorer skapas förutsättningar för intressanta, trygga miljöer med människor i jämnt omlopp under dygnet. Ytterligare en betydande del av teorin är de olika typer av aktiviteter som äger rum i ett offentligt rum: nödvändiga, frivilliga och sociala aktiviteter. Genom att skapa förutsättningar för frivilliga och sociala aktiviteter kan en plats liv och rörelse främjas (Gehl 2011).

## 4 Metod

### 4.1 Inledning

I detta kapitel kommer metoderna som använts för att samla in data till undersökningen att presenteras och problematiseras utifrån teorin och problemområdet. De metoder som har använts för datainsamlingen är en öppen och två fokuserade observationer, en kvalitativ textanalys samt tre olika intervjuer. Motivering och teoretisk koppling till valet av de frågor som ställts till respondenter kommer också att redovisas. Även hur urvalet av respondenter har gjorts kommer att förklaras och motiveras. Slutligen kommer de källor som använts att kritiskt granskas samt alternativa metoder och etiska frågor att diskuteras.

### 4.2 Integrativ ansats

Undersökningen utgår från en *integrativ* ansats då det är en *fallstudie* gjord på en geografiskt avgränsad plats, med känslor och aktiviteter rörande denna i fokus. För att få en bred förståelse för en plats är det många områden, som exempelvis befolkning, verksamheter och bebyggelse, som spelar in. En integrativ ansats skiljer sig genom att ta mer av ett helhetsgrepp på ett avgränsat område från en *systematisk* ansats, vilken snarare behandlar ett avgränsat ämnesområde, exempelvis genom att jämföra fysisk planering i olika städer (Gren & Hallin 2003). Att göra en fallstudie innebär i regel att det är en eller få undersökningsenheter, som i det här fallet, orten Ytterby. Fallstudier är ofta kvalitativa och saknar även ofta en hypotes som arbetet utgår ifrån, enligt Halvorsen (1992). Syftet kan vara att ge en beskrivning av ett socialt system eller processer inom ett område eller en grupp människor.

Då utgångspunkten för den här undersökningen rörande platsen Ytterby främst var i två olika planeringsdokument, vilka behandlade allt från karaktär på platsen till var vägar skulle dras, blev en integrativ ansats ett naturligt val. Dock lades mest fokus på de för platskänslan relevanta värden planhandlingarna innehöll, som platsens karaktär och funktion i samhället Ytterby, snarare än vägnät och rent fysiska och estetiska aspekter. De fysiska aspekter som studerades undersöktes snarast för att ta reda på hur de i sin tur påverkar de "mjuka" aspekterna, som områdets mångfald, läsbarhet och folkliv.

### 4.3 Arbetets gång

Arbetet skedde enligt *abduktiv metod*, då teori och empiri växladades mellan. Denna metod är en blandning av ett *induktivt* och *deduktivt* tillvägagångssätt. Den förra av de två utgår från empirin, för att eventuellt utifrån denna kunna formulera en teori, medan den senare utgår från teorin, och ofta en *hypotes*, vilken testas mot verkligheten. En abduktiv metod kan å andra sidan exempelvis innebära att empiriskt material samlas in utifrån en frågeställning, vilket sedan ger inspiration till hur undersökningen ska fortskrida genom att nya frågeställningar föds (Gren & Hallin 2003).

Flera datainsamlingsmetoder användes i denna undersökning för att få en så bred förståelse för platsen som möjligt och en så komplett och mättad bild som möjligt både av planernas visioner och brukarnas åsikter. Inledningsvis gjordes en övergripande studie av planerna för omdaning av Ytterby, följt av en öppen observation. Dessa båda gav en översiktlig bild av undersökningsområdet och projektet att bygga om detta. Sedan gjordes mer ingående studier av planer samt litteraturstudier. Detta för att ringa in de bitar i planerna som kunde ses som intressanta för undersökningen och ämnet, samt för att hitta relevanta teorier som kunde svara mot dessa aspekter. Slutligen genomfördes vid två tillfällen samtalsintervjuer med människor

på och omkring torget i Ytterby, samt intervjuer med planerare som varit inblandade i projektet innan resultatet sammanställdes och redovisades i form av denna uppsats.

#### 4.4 Öppen observation

I den öppna observationen besöktes Ytterby centrum för att få en uppfattning om områdets karaktär och se de delar av planerna som redan realiserats. Detta besök kunde liknas vid en öppen observation där allt som händer i rummet observeras och alla intryck registreras. På detta sätt fick en djupare känsla för området och underlag för frågeställningar och intervjufrågor (Kaijser & Öhlander 1999). Detta ägde rum en torsdag i början av december, några timmar tidig eftermiddag. Vädret var mulet, men torrt och några plusgrader.

Väl på plats promenerade observatörerna i området och försökte med så öppna sinnen som möjligt ta in omgivningarna. Bland annat observerades den fysiska miljön, människors rörelsemönster, vilken handel och olika verksamheter som fanns, dessas öppettider och vilka platser som vid en sådan här första anblick såg ut att locka mest folk. Inför intervjuerna som planerats göras med brukarna på platsen var det även intressant att på plats fundera över vilka personer som vore lämpliga att tillfråga eller eventuellt utesluta samt i vilken situation en intervju skulle kunna genomföras. Detta i och med att strömmarna av människor i området kunde urskönjas.

Observatörerna valde sedan en plats på en stenmur med god utsikt över torget och dess omgivningar och började anteckna vad människor gjorde. Detta gav insikten att det vore intressant och mer överskådligt att se dessa aktiviteter inritade på en karta istället. På så sätt skulle på ett tydligt sätt eventuella framträdande rörelsemönster samt vilka stråk och platser som är mest brukade kunna skönjas. De anteckningar som togs renskrevs och gick sedan igenom för att se huvuddragen i människors förehavanden kring torget. Detta dels för att fungera som guide för en mer fokuserad observation, vilken efter denna inledande observation bedömdes som nödvändig att utföra för en djupare förståelse av hur torget brukas.

#### 4.5 Fokuserad observation

Efter att ha analyserat informationen från den öppna observationen genomfördes två fokuserade observationer i samband med brukarintervjuerna. I denna typ av observation prövas hypoteser och lösa antaganden vidareutvecklas (Kaijser, Öhlander 1999). Den första observationen ägde rum en lördagseftermiddag strax innan jul, vädret var soligt och runt 5 grader varmt. För att undvika ett eventuellt felaktigt intryck av mängden liv och rörelse i området bedömdes en andra fokuserad observation vara nödvändig. Denna andra observation ägde rum en vardag i mitten av januari, vädret var soligt med växlande molnighet och cirka 0 grader. Intrycken från den öppna observationen samt intressanta delar av plandokumentet låg till grund för denna fokuserade observation. Även vid dessa fokuserade observationer tog vi plats på den stenmur i ena änden av torget där den öppna observationen gjorts från. De iakttagelser av människors rörelsemönster som gjordes vid dessa observationer ritades in på en papperskarta över torget. Kartan visade sedan hur människor gick och cyklade på Ytterby torg. Även om folk passerade, besökte verksamheter eller bara uppehöll sig på torget noterades. Biltrafik som bara passerade området registrerades inte, då detta inte ligger inom studiens fokus. Om det vid den första observationen som gjordes å andra sidan exempelvis hade noterats ett mycket stort flöde av motortrafik hade det sannolikt varit del i fokus vid denna andra observation. Detta då det hade kunnat påverka människors rörelsemönster eller bruk av torget. Vid de tillfällen förare eller passagerare steg i eller ur bilar gjordes dock en notering.

Att kunna se hur människor i stora drag rörde sig var bra för att få en klarare insikt om vilka ytor och stråk som främst nyttjades av torgets brukare. Att notera detta på en karta gjorde att observatörerna efter avslutad observation kunde lita till kartan istället för endast till minnet. Annat som inte noterades var vilka de personer som rörde sig på torget var i fråga om kön, ålder och så vidare. Detta för att tid inte fanns när många skeenden ägde rum samtidigt, samt att det hade blivit så osäkra gissningar att det inte hade kunnat anses ha någon som helst *reliabilitet*, det vill säga tillförlitlighet (Thurén 1991). Om däremot exempelvis ett tydligt mönster där grupper av människor rörde sig antingen på ena eller andra sidan om torget hade upptäckts vid den inledande observationen hade det kunnat vara av intresse att se om det fanns någon skillnad mellan dessa grupper som kunde förklara det olika beteendet.

Att notera hur människor rörde sig kring torget gjordes för att se om mönster i användandet av torget kunde ses. Bland annat var det av intresse att se om vissa områden eller stråk undveks, då detta kunde indikera otrygghet eller ointresse (Jacobs 2004). Var ägde möten rum? Endast i anslutning till kollektivtrafik eller på andra naturliga mötesplatser? Naturliga mötesplatser menar Wikström & Olsson (2012) uppstår i de knutpunkter där stråk korsar varandra. Observationerna gjordes även för att få en uppfattning om huruvida människor uppsökte torget av andra anledningar än endast nödvändiga aktiviteter, såsom pendling, eller om även sociala aktiviteter, så som att träffa på en vän ägde rum (Gehl 2011). En viss försiktighet att dra för långtgående slutsatser av observationerna iaktogs dock, då det är svårt att som observatör veta exakt vad som pågår och människors motiv till sina handlingar. En person som är ute och går kan exempelvis utföra en nödvändig handling - måste ta sig till jobbet - eller en frivillig handling - tar en promenad.

#### 4.6 Kvalitativ textanalys av planhandlingar

För att få information om vilka tankegångar som ligger bakom utformningen av Ytterby torg genomfördes en kvalitativ textanalys av planhandlingar för området. En *kvalitativ textanalys* innebär att helheten i en text analyseras istället för att som i en *kvantitativ textanalys* leta efter förekomsten av vissa nyckelord som sedan analyseras statistiskt. En kvalitativ approach innebär också att information som endast kan ses genom att "läsa mellan raderna" kommer fram. *Kvalitativa textanalyser* kan i sin tur delas upp i två typer: *systematiserande* undersökningar samt *kritiskt granskande* undersökningar. Systematiserande undersökningar bygger på att gruppera textens innehåll i överskådliga kategorier för att sedan genomföra en analys (Esaiasson et al. 2012). En systematiserad textanalys bedömdes som lämplig för att sammanställa de delar av planhandlingarna som uttrycker något som kan kopplas till begreppet platskänsla och valdes därför som metod till denna del av uppsatsens empiri.

I ett första steg identifierades de avsnitt i planhandlingarna som bedömdes som relevanta för platskänslan rörande platsen. Detta kunde exempelvis gälla förhoppningar om användning, liv och rörelse samt karaktär. De utvalda avsnitten studerades sedan ytterligare för att hitta stycken och nyckelord som kunde mer precist relateras till begreppet platskänsla, vilka sedan sammanställdes. Denna mer koncisa sammanställning användes sedan som guide av arbetet i studien och även som underlag till intervjuerna med planerarna och brukarna. De analyserade planhandlingarna gav en uppfattning om vad de ansvariga planerarna hade för övergripande visioner, samt vilka visioner de ville förmedla utåt till allmänheten. För att kunna genomföra en jämförelse mellan dessa delar fick planerna, i egenskap av redan existerande dokument, ge de gemensamma nämnarna att undersöka.

## 4.7 Intervjuer med brukare

### 4.7.1 Respondentundersökning

Intervjuerna med brukarna genomfördes som en respondentundersökning. I denna typ av undersökning studeras de intervjuades egna tankar rörande studiens frågeställningar och frågorna i de genomförda intervjuerna är till viss del standardiserade. Respondentundersökningen i denna uppsats har i sin tur till största delen karaktären av en *samtalsintervjuundersökning*. I en sådan typ av undersökning finns ett antal frågor som intervjuaren ställer till varje svars-person men utan några fasta svarsalternativ, ett interaktivt samtal sker mellan intervjuaren och svarspersonen. Beroende på hur intervjun utvecklas kan också frågornas följd, innehåll med mera att ändras. Detta skiljer sig mot en respondentundersökning av typen frågeundersökning, där alla frågor ställs till alla svarspersoner som sedan får välja mellan ett antal bestämda svarsalternativ. En samtalsintervjuundersökning är lämplig då syftet med studien är att ta reda på vilka olika uppfattningar som finns rörande det studien forskar om. Denna typ av undersökning ämnar således inte ta reda på vilka uppfattningar som är de vanligast förekommande, vilket är syftet med en frågeundersökning. Esaiasson et al. (2012:253) skriver att "Forskaren skall sträva efter att förstå världen som intervjupersonerna själva upplever den". De olika svaren kan sedan användas för att definiera kategorier och utveckla begrepp. När ytterligare intervjuer inte längre ger nya svarskategorier som är intressanta för undersökningen uppnås teoretisk mättnad. Undersökningen antas då ha hittat alla relevanta åsikter och tankar. Därefter går det att uttala sig om den undersökta populationens olika uppfattningar rörande studiens frågeställningar. Urvalet i en samtalsintervjuundersökning görs ofta med principen om maximal variation i åtanke, vilket innebär att det är fördelaktigt med så stor variation mellan relevanta individegenskaper som möjligt (Esaiasson et al. 2012). Att intervju ett mindre antal människor där mer öppna frågor ställs var också den metod, kombinerat med observation, som Lynch (1960) använde i sin studie rörande ett antal amerikanska städers läsbarhet. Att därför genomföra studien med brukarna genom samtalsintervjuer av respondentkaraktär bedömdes som den lämpligaste metoden. Detta då den dels var genomförbar inom ramen för en kandidatuppsats samt att den på ett lämpligt sätt kunde bidra till svar på uppsatsens frågeställningar.

### 4.7.2 Respondentundersökningens genomförande

Första omgången samtalsintervjuer genomfördes en solig lördag innan jul medan andra omgången genomfördes en delvis solig fredag i januari. Detta i hopp om att fler människor skulle röra sig i området jämfört med dagar med dåligt väder. På dagar med dåligt väder misstänktes att de flesta som rörde sig på torget skulle vara pendlare eller andra personer som ägnade sig åt någon typ av nödvändig aktivitet. Vid soligt väder var förhoppningen att även fler personer som ägnade sig åt frivilliga och sociala aktiviteter (Gehl 2011) skulle ingå i urvalsramen. En helgdag samt en vardag valdes för att få större variation mellan de tillfrågade. Exempelvis skulle fler arbetspendlare kunna antas röra sig på och kring Ytterby torg en vardag jämfört med en lördag. Totalt intervjuades 44 personer, lika fördelade mellan de två tillfällena. Kontakt togs med intervjupersonen genom att först berätta att det handlade om en uppsats om Ytterby torg, följt av en undran om huruvida de kunde tänka sig att svara på några korta frågor om torget.

Intervjuerna med brukarna, det vill säga de människor som rör sig på Ytterby torg, genomfördes med hjälp av frågemallen (bilaga 1) vilken fungerade som intervjuguide. Esaiasson et al. (2012) skriver att innehåll och form noga ska tänkas igenom. Med innehåll menas att frågorna som ställs ska vara relevanta för studiens frågeställningar, det vill säga att studiens validitet ska säkerställas (Thurén 1991). Form innebär att frågorna ska vara korta och lätta att förstå



samt att akademiska termer ska undvikas för att inte samtalstid ska gå åt till att förklara innebörden i vissa begrepp eller vad studien ämnar undersöka. Frågorna bör ställas så att respondenten är motiverad att svara och berätta vad de tycker. Frågorna ska vara korta, men svaren långa. Dessa faktorer fanns i åtanke när frågorna författades, exempelvis genom att inte ställa direkta frågor rörande begrepp som "stadsmässighet" och "platskänsla", vilka bedömdes vara svåra att förstå. En intervju kan med fördel även inledas med enklare uppvärmningsfrågor, såsom frågor rörande personuppgifter, vilka syftar till att "[...] skapa kontakt och bidra till god stämning" (Esaiasson et al. 2012:265). Frågor av denna typ var också något som respondentintervjuerna i denna undersökning inleddes med.

Hur intervjusituationen ser ut är också viktigt att tänka igenom för att minska risken för intervjuareffekter, det vill säga att svaren kan bli annorlunda beroende på vem, hur och var en fråga ställs. Bland annat bör en intervju äga rum i en lugn miljö samt på en plats där respondenten känner sig bekväm. Även klädval och uppträdande kan påverka situationen och därmed också svaren (Esaiasson et al. 2012). Respondentintervjuerna var tvungna att ske på eller i närheten av torget på grund av hur undersökningen utformats, även om miljön inte alltid var lugn. Vissa personer kunde också vara för stressade för att kunna delta i undersökningen även om de hade velat. Risken finns att dessa personer har en avvikande åsikt jämfört med de som deltog i undersökningen. Denna risk bedömdes dock vara låg. Andra metoder, så som en enkätundersökning, övervägdes men bedömdes vara sämre alternativ för att kunna besvara frågeställningarna.

#### 4.7.3 Respondentundersökningens frågor

Intervjuerna med brukarna inleddes med att fråga de intervjuade var de bodde, delvis för att det är ett ganska naturligt sätt att inleda ett samtal med en främling och för att med hjälp av svaret på frågan se så att det inte blev en alltför sned fördelning mellan boende i Ytterby och boende utanför. Sedan gjordes en övergång till att fråga hur ofta de besökte torget och vad de gjorde där vid dessa tillfällen. Detta för att få en aning om hur väl frekventerad och attraktiv platsen är för olika typer av aktiviteter samt hur verksamheterna som är lokaliserade kring torget lockar människor. Frågan ställdes även för att kontrollera för pendlare och boende. De kvantitativa frågor som ingick i undersökningen är över lag av minst lika stor vikt som samtalsöppnare, samt för att trigga igång och påminna respondenten om ämnet, som för att besvara frågeställningarna (Halvorsen 1992).

Efter frågorna om frekventering och användning av torget ställdes en enkel ja-eller-nej-fråga om huruvida de tillfrågade ansåg torget vara Ytterbys centrum. Detta var en väldigt rak fråga utifrån de i planerna uttryckta visionerna. Även svarsalternativet "vet inte" fanns. Från denna slutna fråga fortskred intervjun till en öppen fråga där vi bad om de tre första orden personen kom på för att beskriva torget. Med detta var förhoppningen att människor skulle bli lite kreativa och säga vad de kände och tyckte om platsen och vad som karaktäriserade den. På så vis skulle vilka svar som helst kunna framkomma. Dessa skulle sedan kunna sammanställas och kopplas till teorin och jämföras med planernas förhoppningar för hur platsen skulle ses. Dock visade sig denna fråga vara svår att svara på. Eventuellt var den ställd på fel sätt eller för öppen.

Därefter följde tre frågor där svaren skulle anges på en graderad skala från 1 till 5. Frågorna rörde hur nöjda respondenterna var med torgets utseende, hur livligt de ansåg att torget var samt hur trygga de kände sig där. Dessa frågor ställdes för att ta reda på om torget uppfattades som en tilltalande och levande miljö, vilket genomgående var viktiga mål i planerna och som även i teorin pekas ut som påverkande platskänslan. Hur trygg en plats uppfattas som är viktigt för att människor ska vilja röra sig i området och därmed bidra till liv och rörelse och, om

man vänder på det, hur mycket liv och rörelse det är spelar roll för hur tryggt det känns (Jacobs 2004). Om respondenterna uppfattade torget som otryggt fick de svara på en följdfråga där de fick ange vad som kunde få dem att känna sig tryggare. Då vi märkte att många lade till "på natten" eller "på dagen" efter sin angivna upplevda trygghetsgrad började vi även att bokföra detta.

Slutligen ställdes en öppen fråga där respondenterna fick svara på om de önskade något mer av torget. Detta för att få en inblick i vad brukarna skulle kunna tänkas efterfråga i form av service, handel, utsmyckning med mera. Denna fråga resulterade också ofta i långa samtal rörande platsen i allmänhet och vad som var bra respektive dåligt. På så vis fick vi i de flesta fall även svar på den tidigare öppna frågan där de intervjuade ombads lista tre intryck av torget, förutom att det kanske inte var de tre allra första, spontant påkomna.

#### 4.7.4 Dataurval

Studiens population är i någon mån alla personer som någon gång besökt Ytterby torg sedan omdaningen. Detta då alla som har besökt denna plats har fått ett intryck av platsens karaktär och därmed sitter på information om vilken känsla platsen förmedlar för just hen. Att få tag på en urvalsram som innefattar alla dessa personer är praktiskt omöjligt. För att göra respondentundersökningen genomförbar är urvalsramen därför begränsad till de personer som besöker Ytterby torg de dagar vi är där och genomför samtalsintervjuerna. Utav dessa valdes ett mindre antal ut och tillfrågades om de ville bli intervjuade. De tillfrågade valdes ut genom ett *strategiskt urval*, vilket är det vanliga förfarandet vid samtalsintervjuundersökningar. Ett strategiskt urval innebär att intervjuerna väljer ut svars personer med så olika individegenskaper som möjligt, exempelvis ålder eller kön, för att svara på frågor. I denna undersökning var fördelningen i åldrarna mellan de intervjuade jämn, även om detta endast baseras på uppskattningar, då ingen specifik fråga ställdes rörande ålder. Fördelningen mellan män och kvinnor uppskattades på samma vis och var jämn, 51 % kvinnor och 49 % män. Av vikt i den här undersökningen kunde det även vara om de tillfrågade var boende i Ytterby eller utanför Ytterby, vilket innebar att detta fick ingå som en fråga i intervjuerna för att säkerställa en spridning mellan outsiders och insiders. Detta då olika människor har olika erfarenheter och eventuellt olika uppfattning. På frågan som ställdes för att kontrollera fördelningen av var de tillfrågade var bosatta angav 59 % att de bodde i Ytterby och resterande 41 % att de var bosatta utanför Ytterby. Genom detta förfarande är det lättare att avgöra när undersökningen har nått upp till teoretisk mättnad (Esaiasson et al. 2012). Ytterligare argument för valet av *icke-sannolikhetsurval* är att det är mer kostnads- och tidseffektivt än ett sannolikhetsurval, att urvalsramen i det här fallet var liten och svåravgränsad samt att bortfallet blir mindre när personen väljs ut och tillfrågas ansikte mot ansikte (Halvorsen 1992).

Det finns kritik mot denna typ av urval, till exempel att alla personer inte har samma sannolikhet att komma med i studien. I denna studie har de som dagligen reser från järnvägsstationen eller bussterminalen, och därmed dagligen passerar Ytterby torg, större chans att bli tillfrågade om intervju än de som enbart besökt platsen en enstaka gång i samband med till exempel en semesterresa. Det kommer därmed inte gå att dra generella slutsatser om hur Ytterby torgs platskänsla uppfattas av brukarna (Esaiasson et al. 2012). Denna studie intresserar sig dock framförallt för vilka olika uppfattningar som finns rörande den undersökta platsen och inte vilka som är mest vanligt förekommande.

Respondenterna i brukarintervjuerna var endast de fotgängare som befann sig på området. Detta dels av praktiska skäl - bilister och cyklister är svårare att få kontakt med och att "störa" i deras framfart - och dels för att teoretiskt sett skulle de kunna vara personer som alltid passerar i respektive på sina fordon och inte någonsin stannar till. Även om dessa personer ser tor-

get när de passerar och även om de i regel kör långsamt (hastighetsbegränsningen över torgytan är 30 km/h) uppfattas inte torget på samma sätt som av en fotgängare, då dessa i regel rör sig ännu långsammare än bil- och cykelburna. Kort sagt gör hastigheten att sträckor känns och även ser kortare ut, vilket innebär att den eventuella variation och mångfald som existerar på sträckan upplevs som mer koncentrerad för en bilburen än en fotgängare (Jacobs 2004; Gehl 2011). Studien utgick även ifrån avsnitt i planerna som vittnar om att torget framförallt planerades för att tilltala människor till fots (Kungälv kommun 2005a).

#### 4.8 Intervjuer med planerare

Intervjuerna med planerarna hade karaktären av en informantundersökning där de intervjuades ses som informationskällor “[...] som skall bidra med information om hur verkligheten är beskaffad i något visst avseende” (Esaiasson et al. 2012:227). Denna metod är lämplig för att få information om till exempel särskilda händelser eller hur arbetet ser ut i en organisation. Frågorna i denna typ av intervjuer är mer öppna och kan skilja sig åt mellan olika intervjupersoner jämfört med en respondentundersökning. Frågorna kan också utvecklas och bli mer specifika i takt med att fler intervjuer genomförs och ny information framkommer (Esaiasson et al. 2012). Denna typ av intervju ansåg vi vara lämplig för att få svar på frågor om hur tankegångarna hade sett ut som ledde fram till plandokumentens formuleringar och viljeriktning. I dessa intervjuer ställdes också frågor på delar ur plandokumentet som uppfattades som otydliga. Informantintervjuerna genomfördes med en besöksintervju samt två e-mailintervjuer. I samband med informantintervjuer är den vanligaste urvalsprincipen *centralitet*, vilket innebär att de personer som bedöms ha mest information rörande de frågor som önskas besvaras intervjuas. Om urvalet behöver kompletteras kan de första intervjupersonerna ge tips om andra personer som kan vara lämpliga att intervjuas. Detta kallas *snöbollsurval* (Esaiasson et al. 2012).

En av Kungälv kommunens fysiska planerare, som varit projektledare vid planeringen och ombyggnationen av Ytterby torg kontaktades via telefon med förfrågan om att ställa upp på en intervju. Besöksintervjun ägde rum i stadshuset i Kungälv och följde en mall (bilaga 2), vilken vägledde samtalet snarare än fungerade som ett strikt frågeformulär. Besöksintervjun hade mer öppen och ostrukturerad karaktär än de genomförda e-mailintervjuerna vilket medförde möjligheter till följdfrågor och vidare diskussion. Intervjun inleddes med en fråga om personens roll i planeringsarbetet. Efter detta ställdes några frågor om de delar av projektet där utförandet skiljde sig från planhandlingarna. Detta för att få en uppfattning om huruvida resultatet ansågs överensstämma med viljeriktningarna i planerna. Särskild vikt lades vid frågor rörande verksamheter kring torget. Dessa är idag få till antalet, trots att stor vikt läggs vid ett varierat utbud av handel och service i planerna. Teorier kring mångfald (Jacobs 2004) och “levande miljöer” är en stor del i undersökningens teoretiska ramverk för vad som påverkas en plats karaktär och således var frågor kring detta relevanta. Inom ramen för detta tema ställdes även frågor rörande en byggnad i anslutning till torget, vilken benämns “centrumhuset” i planhandlingarna, i vilken flera mindre verksamheter tidigare inrymdes. I de ursprungliga planerna skulle detta hus finnas kvar och byggas på med bostäder, men huset finns inte längre kvar och ersätts nu av nybyggnation. Då ingen information fanns i de tillgängliga planerna rörande detta var det för oss intressant att få reda på mer om varför de ursprungliga planerna ändrats och om vilken typ av primära funktioner som planeras i nybyggnationen. Då en blandad äldre och nyare bebyggelse enligt Jacobs (2004) möjliggör för blandade verksamheter var detta av intresse med tanke på de få verksamheter som nu finns vid torget i Ytterby. Därefter följde frågor som rörde innebörden i vissa uttryck och delar i planhandlingarna, såsom “stadsmässig utformning” samt vikten av samhällets landmärken, då detta inte var helt uttalat. Detta var av intresse för undersökningen då det bland annat kunde antas påverka

samhällets läsbarhet (Lynch 1960) och platskänsla. Vidare ställdes frågor om hur kommunen och planerarna i arbetet med projektet tänkt kring förtätning och platskänsla, samt trafiken över torget. Avslutningsvis berättade intervjupersonen, uppmuntrad av intervjuarna, om ytterligare faktorer som ansågs viktiga för den framtida platskänslan i Ytterby.

De två arkitektkonsulter som huvudsakligen var involverade i framställandet av gestaltningsprogrammet kontaktades via e-mail med förfrågan om att ställa upp på intervju. Vid valet mellan ett besök för intervju, telefonintervju eller att besvara frågorna via e-mail valde båda på grund av tidsbrist att svara via e-mail. De frågor som ställdes till planerarna var baserade på gestaltningsprogrammet och planbeskrivningen och ställdes främst för att få en djupare insikt i arbetet med projektet, vilka begrepp som varit viktiga, vad vissa begrepp hade för innebörd och så vidare. I bilaga 3 kan de frågor som ställdes ses. Frågorna byggde delvis på den sammanfattning av planhandlingarna som genomfördes i den kvalitativa textanalysen då det kunde vara intressant att höra tankegångarna bakom vissa formuleringar och visioner. Intervjun inleddes med några bakgrundsfrågor och först av dessa en fråga om respondentens roll i planeringen och ombyggnationen i Ytterby för att få ett grepp om detta. Sedan följde en fråga om anledningen till förtätningen kring Ytterby station och huruvida detta beslut baserats på någon specifik teori eller forskning. Frågor kring huruvida de haft uttalade tankar kring begreppet platskänsla ställdes också, för att ta reda på huruvida det är en använd teori inom dagens stadsplanering. Vi ville även veta om det fanns någon kritik mot projektet och hur de i så fall hanterade detta. Detta då det vore intressant att veta bland annat om boende hade åsikter om något i planerna och vad som sedan blev resultatet av det, om det resulterade i något. Sedan följde ett antal frågor rörande plandokumentet samt målsättningarna och visionerna som uttrycks i dessa, av liknande anledningar som i intervjun med projektledaren. Frågorna rörde vissa begrepp som nämns i plandokumentet, betydelsen av dessa begrepp samt hur detta uttryckte sig i planerna. Även frågor rörande ifall målsättningarna uppnåtts ställdes. Om de enligt arkitektkonsulterna inte uppnåtts vore det intressant att veta, då det är de som framställt gestaltningsprogrammet och i detta uttryckt vilka målsättningarna var samt motiveringen till dessa. Slutligen ställdes frågor angående resultatet av den del av ombyggnationen som dittills färdigställts och varför det skilde sig något från de ursprungliga plandokumentet.

#### **4.9 Analysmetod**

Den del av empirin som kom att vägleda studien var textanalysen av planhandlingarna, då det är dessa som varit av intresse att jämföra med brukarnas uppfattningar. Parallellt med textanalysen gjordes litteraturstudier av relevanta kulturgeografiska teorier. Utifrån textanalysen och den mest relevanta teorin, vilken kort sammanfattas i stycke 3.6, formulerades de frågor som ställdes till brukare och planerare. Svaren från intervjuerna analyserades sedan utifrån studiens frågeställningar och teori. Några av frågorna till brukarna var kvantitativa. Dessa presenteras med hjälp av tabeller och diagram för att sedan underlätta tolkningen av resultaten. De olika delarna i undersökningen analyserades först var för sig för att få en bild av de respektive undersökningsobjekten. Sedan gjordes en *helhetsanalys* där både planen, planerare, brukare och teori möttes för att en övergripande tolkning och jämförelse skulle kunna göras.

#### **4.10 Alternativ metod**

Referensgrupper med boende i området skulle kunna ha använts, men valdes bort då egentligen alla som rör sig på torget är intressanta för undersökningen, eftersom torget är ett offentligt rum och således planerat och öppet för alla. Enligt Jacobs är de människor som både besöker en offentlig plats och de som bor där viktiga, eftersom de alla är del av de många små handlingar och skeenden som utgör vardagen (Jacobs 2004).

Djupintervjuer med några utvalda respondenter kunde också ha utförts, men valdes bort på grund av att det ansågs för tidskrävande. Flertalet respondenter svarade dessutom redan i de samtalsintervjuer som utfördes mycket utförligt, vilket gjorde att det kändes överflödigt och något påflugat att be att få ringa upp dessa för ytterligare upplysningar. Det hade kunnat ge personerna känslan av att det de redan lagt kraft på att beskriva inte var tillräckligt. En möjlig nackdel med djupintervjuer hade även varit att dessa vintertid inte rimligen hade kunnat utföras på plats på torget. Det finns inte någon uppvärmd plats som ett café eller liknande där dessa hade kunnat hållas i lugn och ro. Att befinna sig på torget kan hjälpa folk att sätta ord på vad de ser, snarare än om de endast utgår endast ifrån sina minnen av det. Detta att utgå från mentala bilder och minnen av något behöver inte vara fel, men för den här undersökningen bedömdes det inte som nödvändigt.

#### 4.11 Källkritik

Den litteratur som använts för bakgrund, förståelse och ett teoretiskt ramverk till studien är, som författarna av studien bedömt, äkta, oberoende och tendensfri (Thurén 2005). I första hand har primärkällor samt kulturgeografiska eller arkitektoniska kursböcker använts. Löpande i texten, i samband med att litteraturen har presenterats, har eventuell kritik kort behandlats där det bedömts nödvändigt.

Det går inte att göra en hundra procentig observation av en plats och situation. Ett hjälpmedel skulle kunna vara att filma det som observeras för större tillförlitlighet, men inte ens det ger några garantier om att inget missats. Genom att rikta kameran åt ett specifikt håll har observatören gjort ett val av vad som observeras och vad som inte observeras. I denna fallstudie användes vid den andra, fokuserade observationen istället en karta där händelser som ansågs relevanta och intressanta ritades in. Observatören gör oavsett hjälpmedel sedan sin egen tolkning av det som sker, vilket kan medföra att handlingar tillskrivs andra meningar än de egentligen har (Halvorsen 1992). I den här observationen bedömdes dock tolkning av skeenden inte som ett stort problem, då det främst var rörelsemönster samt fysiska strukturer och förhållanden som observerades.

Då antalet standardiserade frågor i intervjuerna avsågs hållas till ett minimum för att inte avskräcka eller trötta ut den intervjuade uteslöts bland annat frågor om kön och ålder. Istället gjordes en uppskattning av ålder och genus enligt kategorierna "ung", "medelålders" och "äldre" respektive "man" och "kvinna". Argumenten emot detta förfarande kan vara att det är mycket osäkert att uppskatta och att uppskattningen eventuellt kan väcka anstöt om den skulle upplevas som felaktig av respondenten. För undersökningen var det dock inte av intresse med exakt ålder eller upplevt kön, utan dessa värden användes endast för att försöka uppnå en någorlunda bred spridning bland de intervjuade.

Det är också svårt att sätta ord på känslor och åsikter rörande en plats, speciellt när vana saknas att tala om rummet eller platsen på så sätt. Respondenten kanske inte tycker att hen lagt märke till det eller känner att hen inte är påläst nog i jämförelse med den som frågar (Lawson 2001). Relationen till eller uppfattningen av intervjuaren kan påverka hur respondenten svarar. I tolkningen av de svar som ges kan inte heller intervjuaren helt avhänga sig sina egna erfarenheter och uppfattningar, utan dessa kommer till viss del att färga tolkningen som görs (Gren & Hallin 2003).

Då flera av de tillfrågade i undersökningens respondentundersökning, och åtminstone två av planerarna, säkert kommer ihåg den tidigare utformningen av torget och centrum i Ytterby kan det göra att de ser intervjufrågorna i ljuset av detta, vilket medför att svar på frågorna kanske snarare blir i jämförelse med vad som brukade vara, även om det som efterfrågas är

vad respondenterna anser om den nuvarande utformningen. Till exempel skulle "bra" kunna betyda "bättre än förut" och "dåligt" betyda sämre än förut. Ytterligare en svårighet på samma tema blir då att i jämförelse med hur det före omdaningarna var och såg ut i Ytterby kan planerna anses genomförda eller inte. Det vill säga att en förbättring eller försämring kan ha skett, men utan att visionerna riktigt fullt ut uppfyllts alternativt att det kanske medför oförtjänt hård kritik.

Då de studerade planerna presenterades år 2005 var risken stor att de intervjuade planerarna inte hade arbetsgången, planerna och visionerna precis färskt i minne, vilket kunde påverka tillförlitligheten och utförligheten i svaren. Av denna anledning användes planhandlingarna som främsta källa till visionerna i projektet och intervjuerna med planerare fungerade snarare som en fördjupning där de hade något att tillföra.

#### **4.12 Etiska frågor kring datainsamlingen**

Viktiga etiska aspekter vid datainsamling är bland annat att inte undanhålla syftet med undersökningen för de utforskade, att tvinga människor att delta samt att involvera människor i undersökningen utan deras samtycke (Halvorsen 1992). Dessa bedömdes som mest relevanta för den här studien. Den tredje aspekten av de tre listade kan sägas ha brutits mot vid en hård dragnings, då observationerna som gjordes skedde utan att någon observerad visste om det. Observationerna skedde inte i hemlighet, utan helt öppet, men utan att annonseras. Då var observationerna helt anonyma och det enda som registrerades var rörelsemönster med hjälp av papper och penna, bedömdes de dock inte kunna komma någon till skada.

Ingen av de tillfrågade planerarna uttryckte några betänkligheter inför att låta sig intervjuas för undersökningen. Det var ändå viktigt att planerarna skulle veta att ingen skulle "hängas ut" med deras egna åsikter om projektet. Svårigheten att hålla åsikter helt anonyma vid redovisningen beror på att antalet ansvariga planerare i projektet var få och av dessa intervjuades endast tre. Avsikten har alltså varit att hålla planerarnas åsikter så anonyma som möjligt, men tyvärr kan inte absolut anonymitet garanteras. Hade ämnet varit av en känsligare natur och alla tillfrågade fortfarande hade varit engagerade i projektet hade situationen varit en annan och hårdare åtgärder för att skydda de intervjuade hade troligtvis bedömts som nödvändiga.

De intervjuade brukarna i undersökningen är helt anonyma, speciellt som intervjuerna inte har någon koppling till platsen sedan tidigare. Det var en person som uttryckte oro över att hans åsikter skulle "registreras" och som därför valde att inte medverka. Detta trots försäkran om att ingen koppling till person skulle ske då inga namn eller andra personuppgifter togs. Vi som utförde intervjuerna hade en tanke innan att då det är en liten ort kanske de intervjuade skulle känna sig obekväma att bli tillfrågade med vad som kunde vara grannar och vänner omkring sig. Detta verkade dock inte vara något som de tillfrågade oroade sig över.

## 5 Resultat

### 5.1 Inledning

I detta kapitel presenteras resultaten från undersökningen. En kort beskrivning av fallstudiens område, Ytterby, inleder för att följas av en sammanfattning av de visioner som uttrycks i planen för ombyggnationen av områdets centrala delar. Detta i sin tur följs av sammanställningen av vad de intervjuade planerarna svarade på frågorna rörande planen samt brukandet av och åsikterna kring torget utifrån användarnas perspektiv.

### 5.2 Områdesbeskrivning Ytterby

Ytterby är ett samhälle som ligger i Kungälvs kommun, cirka 20 km norr om centrala Göteborg och cirka 3 km väst om Kungälvs centrum. Genom orten går Bohusbanan, en järnvägsförbindelse mellan Göteborg och Strömstad. Bebyggelsen består till större delen av småhus och mindre flerfamiljshus och idag har Ytterby cirka 7500<sup>1</sup> invånare (Kungälvs kommun 2015). Ytterby är numera en del av Kungälvs kommun, men var en egen kommun fram till 1971 (Andersson 1993).



**Karta 1** Ytterbys position i förhållande till Göteborg och Kungälv (eniro.se)

Ytterby började under efterkrigstiden expandera och skulle enligt den tidens ideal bebyggas med var för sig liggande bostadsområden, industriområden och ett centrumområde, samtidigt som många förväntades pendla till arbete i framförallt Kungälv och Göteborg. Pendling förutspåddes främst ske med bil, buss och en så kallad “stadsbana”, en typ av järnväg som skulle gå mellan Kungälv och Göteborg. Järnvägen genom Ytterby skulle framförallt hantera gods

<sup>1</sup> Statistiken gäller folkmängden i Ytterby församling 2013-12-31.

och inte persontransporter. Få delar av dessa planer, bortsett från ett antal bostadsområden, realiserades dock. I centrala Ytterby planerades en större centrumanläggning för handel samt byggnader för kommunal service, denna anläggning blev dock aldrig av (Ytterby kommun 1966).

Idag satsar Kungälv kommun mer på kollektivtrafiken och i stationsnära lägen planeras för tätare bebyggelse, bland annat i Ytterby centrum, där även en mer funktionsblandad bebyggelse eftersträvas (Kungälv kommun 2012).



**Karta 2** Centrala Ytterby med torget markerat (eniro.se)

### 5.3 Visioner i planhandlingar

Nedan återfinns sammanfattat de delar av planbeskrivningen (Kungälv kommun 2005a) och gestaltungsprogrammet (Kungälv kommun 2005b) som vid den kvalitativa textanalysen var intressanta att undersöka utifrån begreppet platskänsla. Dessa kommer att analyseras och jämföras med den av brukarna uppfattade karaktären på torget i Ytterby. De här sammanfattade delarna exemplifieras med valda citat ur de nämnda planhandlingarna.

I planen för ombyggnaden för Ytterby torg uttrycktes följande, för denna studie relevanta, mål, förhoppningar och visioner:

- **Ett markerat centrum med bibehållen karaktär av stationssamhälle.** Ombyggnationen hade som huvudmål att “Ge Ytterby ett markerat centrum vid järnvägsstationen” (Kungälv kommun 2005a:6), då detta tidigare saknades. Det nybyggda torget skulle enligt planerna vara medvetet gestaltat och utgöra detta centrum, med dess funktion som nav mellan Ytterbys huvudstråk och närhet till tåg- och busstation. Då området kring stationerna är det första resande med kollektivtrafiken ser när de anländer i Ytterby var avsikten att skapa en entré till samhället. Busstationen hade innan omdaning-



en mest aktivitet, men kändes samtidigt stor och ödslig och skulle också byggas om. Trafik skulle komma att ledas över torget enligt gårdsgateprincipen, med en maxhastighet av 15 km/h för motortrafik, men fortfarande upplevas som en sammanhängande yta.

Vidare sade planerna att det var viktigt att bevara och utveckla karaktären av småskaligt stationsområde, vilket bland annat uttrycks i meningar som att “[Stationshuset] lyfts fram i det stadsrum som formas kring det nya torget” (Kungälv kommun 2005b:20).

- **Ombyggnationen skulle möjliggöra handel och service samt ge ett fungerande centrum.** Förekomsten av handel och andra verksamheter betonades i planerna som viktiga för att skapa ett fungerande centrum. För att uppnå detta sade planen att den nya bebyggelsen skulle kunna inrymma icke störande verksamheter i bottenvåningarna, så som restauranger och butiker. Verksamheterna i det så kallade centrumhuset kunde enligt planen finnas kvar. I planbeskrivningen uttrycktes dessa mål bland annat med följande citat: “Handel och servicefunktioner är mycket viktiga för att skapa ett fungerande centrum. Bottenvåningar i planområdet som vetter mot torg och gator bör utformas så att handel och servicefunktioner möjliggörs” (Kungälv kommun 2005b:9).
- **Torget samt området kring torget skulle vara attraktivt och karaktäriseras av liv och rörelse.** Planernas målsättning var att skapa förutsättningar för liv och rörelse på platsen, dels genom att bygga bostäder för ett större befolkningsunderlag. Tillsammans med de människor som rör sig till och från buss- och järnvägstationen skulle detta ge underlag för handel och service, då “Ytterby Centrum behöver, för att bli ett levande och attraktivt centrum, inslag av butiker och lokaler” (Kungälv kommun 2005a:18). Även formuleringen “Torgets utformning med en öppenhet mot väster ger goda solförhållanden och förutsättningar för ett välfungerande torg” (Kungälv kommun 2005b:8) anspelar på att attrahera människor till platsen. Många estetiska anvisningar finns i planerna, exempelvis vad gäller grönytor, träd och husfasader, vilket bland annat syftar till att bidra med visuell variation och i vissa fall tydlighet och trygghet på platsen.
- **Gammal och ny bebyggelse ska tillsammans ge platsförankring och platsbildning.** Genom att behålla och framhäva de landmärken som finns på platsen, stationshuset byggt 1907 och kyrkan, ämnade planen “[...] ge den nya bebyggelsen en förankring på platsen” (Kungälv kommun 2005a:8). Bland annat lades vikt vid att fria siktlinjer skulle finnas mot landmärkena från olika punkter i området. Vidare sade planen att områdets nya bebyggelse “[...] bör ha en karaktär som visar denna epok av Ytterbys utveckling” (Kungälv kommun 2005b:11).

Dessa aspekter låg till grund för den fokuserade observationen samt utformandet av frågorna till brukare och planerare. Frågorna till brukarna (bilaga 1) formulerades så att de så väl som möjligt skulle täcka in respondenternas åsikter om ovan nämnda aspekter. Detta för att så omfattande som möjligt kunna jämföra brukarnas uppfattning om området med de visioner som förmedlades i planerna. Frågorna till planerarna (bilaga 2) syftade till att ytterligare klargöra vad som menats med vissa formuleringar i planerna och huruvida de var nöjda med resultatet.

Ytterligare en aspekt identifierades som intressant för platskänslan, men bedömdes som svårare att undersöka inom ramen för denna studie, då den var svår att sätta fingret på och svår att direkt fråga brukarna om:

- **Planen strävar efter att Ytterby skulle framstå som mer “stadsmässigt”.** Detta skulle göras genom att “Stationsgatan rustas upp och ges en mer stadsmässig utformning”(Kungälv kommun 2005b:8). Bebyggelsen runt torget skulle uppföras i tre eller fyra våningar och innehålla både bostäder och lokaler, vilket skulle ge “[...] platsen framför stationsbyggnaden en tydligare, mer stadsmässig form” (Kungälv kommun 2005a:6).

Denna sista aspekt har på grund av sin svårare natur i den mån det varit möjligt undersökts. MUF kallade “stadsmässigt” en plats med rum för möten, verksamheter och bostäder, vilket fick fungera som en guide (Dahlstrand et al. 2013).

#### 5.4 Planerarnas kommentarer på planerna

Nedan presenteras de resultat från intervjuerna med projektledare och arkitektkonsulter som är mest relevanta för studiens frågeställningar. Vissa begreppsliga uttryck i planen har även förklarats och i viss mån fördjupats. Den resultatredovisning som här följer är en sammanslagning av de tre intervjuerna.

Bakgrunden till projektet var en vilja att utnyttja Ytterbys kollektivtrafiknära läge och närhet till Göteborg. Det ligger enligt planerarna inte någon egentlig teori bakom detta, utan det har snarare sitt ursprung i en vilja att dra nytta av närheten till järnvägen och möjligheten att skapa bostäder i ett bra kollektivtrafikläge. Det byggdes således fler lägenheter, delvis som alternativ till det annars dominerande villaboendet i samhället. Förtätning i kollektivtrafiknära lägen var något kommunen strävat efter länge, redan innan K2020 togs fram. Genom att bygga en tätare stad kan människor gå och cykla till kollektivtrafiken. Utöver detta ville kommunen skapa ett mer sammanhållet och levande centrum i Ytterby då servicefunktionerna tidigare varit utspridda i samhället. Platskänsla var inget begrepp som aktivt användes, men samtidigt syftade många delar i planeringen till att skapa en positiv sådan och ge platsen karaktär. Orten var “trött” och “sliten” innan. En målsättning var att bevara och förstärka de kvaliteter och typiska element som fanns på platsen, såsom den gamla stationsbyggnaden. Planerna eftersträvade även att lyfta orten och ge den ett gemensamt “finrum”. Som alternativt centrum har funderingar funnits på utveckling omkring matmarknaden City Gross, söder om det nuvarande torget, men då det är begränsat med utrymme där har detta inte realiserats.

Att det slutliga utförandet skiljde sig något från planhandlingarna från år 2005 förklarades bland annat med att mycket hinner hända under tio år, bland annat att finanskrisen medförde ekonomiska svårigheter för vissa av de inblandade aktörerna. Detta ledde till att nya aktörer kom in senare i projektet med egna önsknings gällande utförandet, vilket i sin tur medförde att slutresultatet idag skiljer sig något från de ursprungliga planerna. Planhandlingarna har ändå styrt över lag på det sätt som beslutats politiskt. En av de största avvikelserna från ursprungsplanerna är att det tidigare centrumhuset, vilket ursprungligen skulle byggas på med bostäder, revs. Istället sker i skrivande stund på den platsen en nybyggnation av två byggnader med rum för både verksamheter och bostäder. Det ena huset kommer att helt innehålla verksamheter, vårdcentral i bottenplan samt ett äldreboende i våningarna ovanför. En annan anledning till de skillnader som blev mellan ursprungsplanerna och resultatet var att de inblandade aktörerna ville satsa på en högre exploatering än vad de ursprungliga planerna syftade till. Detta för att utnyttja det kollektivtrafiknära läget. De två arkitektkonsulterna har inte medverkat i slutskedena av planeringen.

En av planerarna har inte sett slutresultatet. Av de två som har sett resultatet medger båda en viss tveksamhet till bebyggelsens höjd. Dock går åsikterna helt isär - en tycker husen blev lite för höga för “lilla Ytterby” och en tycker att när byggnation och förändring ändå skedde

kunde lika gärna en eller ett par våningar till byggts på. Frånvaron av folkliv anses beklagligt, och kommenteras med att en lägre bebyggelsehöjd ytterligare skulle motverka möjligheterna till folkliv. I stora drag anses det att resultatet blev som planerat, samt att torget blev väldefinierat och tydligt avgränsat, även om en planerare anser att det blev något för stort och "grått". Hen sade att det tyvärr inte alltid var så lätt att planera in det folkliv som kan önskas och uttryckte att vissa delar, som husfasaderna, kunde ha utförts annorlunda. En annan planerare påpekar även att det tar tid för träd att växa till sig och ge det tänkta resultatet.

På frågan om vilka synpunkter utifrån som fanns på de ursprungliga planerna så handlade det framförallt om placeringen av bussterminalen. Denna ville planerarna lokalisera i direkt anslutning till torget, bland annat för att skapa mer liv och rörelse på torget och därmed ge underlag till torgets verksamheter. Detta stötte dock på motstånd och framförallt två synpunkter framhölls. Dels ansåg vissa att de skulle bli mindre tryggt för skolbarn med en placering av bussterminalen på torget, då detta då skulle innebära att de skulle varit tvungna att korsa en väg. Det andra skälet var att en politiker bland annat ansåg att det var kapitalförstörelse att riva den gamla bussterminalen. Anledningen till att kommunen ville placera bussterminalen på torget var för att inte skapa för stora avstånd, vilket var en lärdom från byggandet i centrala delar av Kungälv. Nuvarande placering anses inte helt optimal för att främja liv och rörelse på torget. I övrigt hade några närboende synpunkter på höjden på de flerbostadshus som skulle komma att byggas, men detta hanterades genom separat dialog där visionerna utförligt förklarades och illustrerades. Vidare nämndes att detaljplanen inte överklagades, vilket bland annat kunde förklaras i ett bra genomfört samråd.

Stationshuset, som i planhandlingarna lyfts fram som ett viktigt landmärke som bör ha en användning som anpassas till byggnadens kulturvärde, innehåller idag endast bostäder. Då stationshuset förr delvis fungerade som stinsbostad används huset på så sätt idag delvis i enlighet med detta kulturella arv. Utöver detta fanns det andra faktorer som försvårade nyttjande av byggnaden på annat sätt. Detta på grund av skyddsbestämmelser och skyddsavstånd. Det finns idag en önskan inom kommunen att köpa tillbaka stationshuset och då eventuellt kunna använda huset till en mer offentlig typ av verksamhet som skulle bidra till området. I övrigt nämndes att stationen har ett symbolvärde i Ytterby då det var grunden till det stationssamhälle det är idag. Karaktären av ett småskaligt stationssamhälle ville planerarna främja genom att närheten till järnvägen skulle vara tydlig, samtidigt som centrumet skulle kännas överblickbart och familjärt i skalan. Arvika och Falköping nämns som referenser till typiska stationssamhällen. Det skulle vara möjligt att känna igen sina närmsta grannar och hälsa på varandra på torget, men i och med det något bristande folklivet har detta inte uppnåtts till den grad som önskas. Att den nya bebyggelsen skulle ha en karaktär som visar på "denna epok av Ytterbys utveckling" innebär enligt respondenterna tidstypisk, samtida arkitektur samt att de genom sitt centrum vid den gamla stationsbyggnaden ska "förtydliga dennas funktion och koppling".

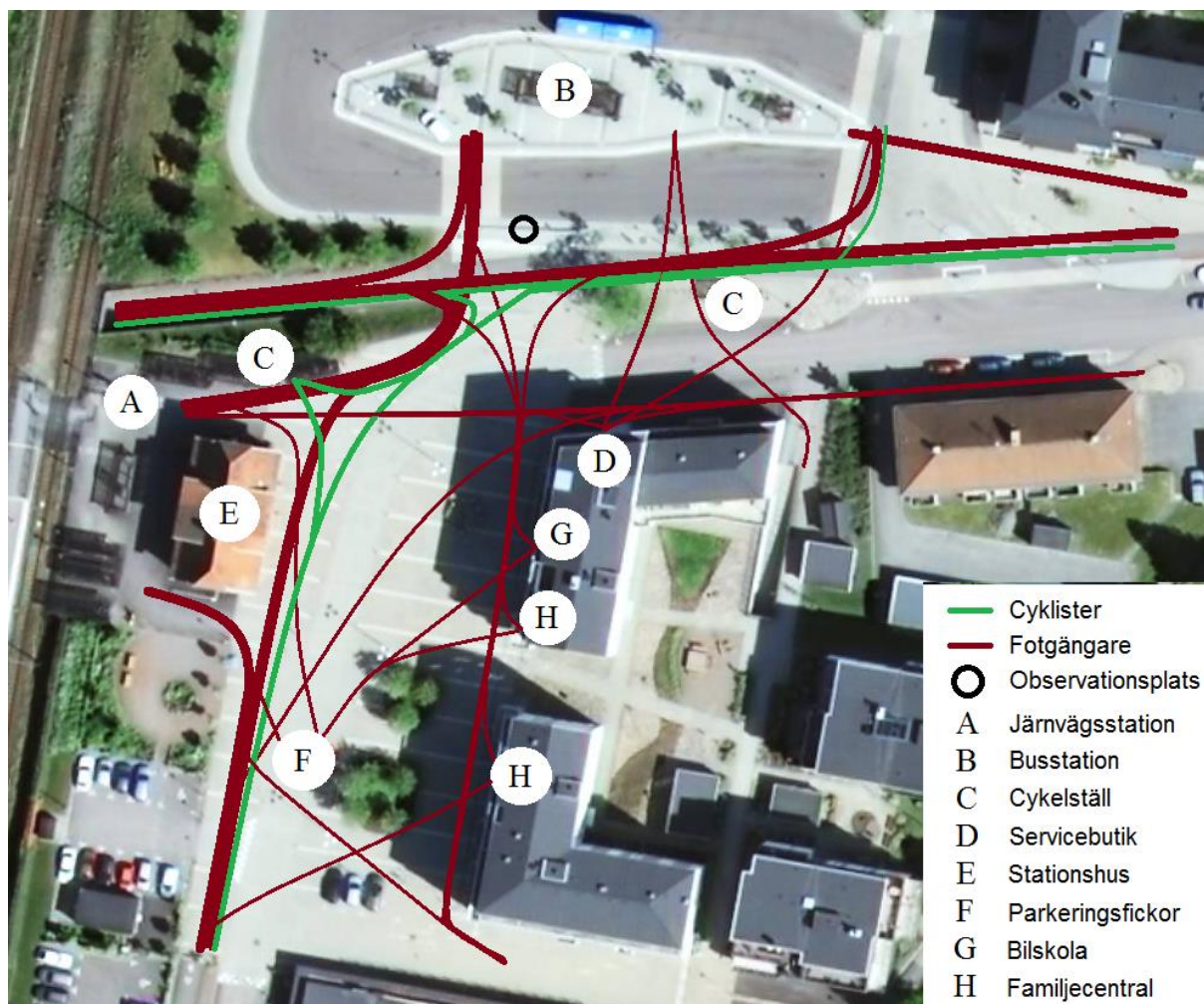
När det kommer till liv och rörelse på torget har antalet verksamheter minskat sedan ombyggnationen började. Innan fanns bland annat gym, restaurang och second-handaffär. Ett flertal av verksamheterna låg i det nu rivna centrumhuset. Det kan dock bli svårt för liknande verksamheter att flytta in, då de nya byggnaderna kan komma att betyda högre hyror. Intervjupersonen hoppas dock att det kommande äldreboendet och vårdcentralen, vilken kommer att vara kvällsöppen, kommer att dra människor till platsen och därmed bidra till liv och rörelse samt ge underlag till övriga verksamheter runt torget. När det gäller verksamheter på själva torgytan hade det inte förekommit i någon större utsträckning, då det inte funnits underlag för det. Idag finns endast en food-truck i stationsparken i anslutning till torget.

Stadsmässig utformning beskrevs som beroende av faktorer som fysisk täthet, koncentration av människor, mångfald av funktioner och god livsmiljö som avgörande. Även "kvaliteter som kittlar sinnena" är viktiga, så som lukter och synintryck, vilka lockar människor att uppehålla sig i stadsmiljön. I planen betonas vikten av ett "väldefinierat stadsrum". Detta är inte samma sak som ett offentligt rum, utan det av stadsbebyggelse avgränsade rum som bildas mellan husen. Det är mer ett konstnärligt begrepp än ett administrativt, som offentligt rum. Det väl definierade kommer med tydliga gränser, som exempelvis "väggar", så som fasader och trädrader. Anledningar till att skapa ett väldefinierat stadsrum är bland annat att skapa tydlighet och trygghet. En tydlig yta inbjuder till flitigare utnyttjande delvis då människor förstår var de "får" vara. Ett "välfungerande torg" definieras som en öppen flexibel torgyta för handel, rörelser och vistelser samt byggnader med transparenta bottenvåningar för butiker. Det ska vara möjligt att använda vid evenemang, såsom torghandel, eller bara för att mötas, umgås eller bara titta på folk.

I Ytterby skulle torget dessutom dygnet runt fungera för olika typer av trafik. När det gällde trafikfrågan finns bland planerarna bland annat uppfattningen att det hade varit bättre att dra trafiken utanför torgytan, så att denna hade blivit mer sammanhängande, mindre och säkrare. I planen som från början gjordes blev istället idén att torget skulle karakteriseras av en shared space-lösning. Denna kan beskrivas som att det inte finns någon tydlig funktionsuppdelning mellan trafikslagen, utan fotgängare, cyklister och bilister samsas om samma yta. På så sätt skall alla kunna samexistera genom att vara tydliga med sina avsikter och visa hänsyn. Lösningen fick dock modifieras med pollare för att anvisa en bilväg över torgytan, då unga med motorfordon inte visade den hänsyn som krävs för att alla ska kunna röra sig tryggt på platsen.

## 5.5 Användning av torget

Vid observationerna, där människors rörelsemönster på och i anslutning till torgytan noterades, visade resultatet att få människor rörde sig över själva torgytan. De flesta rörde sig istället mellan järnvägsstationen och busstationen, samt på gångbanorna till och från dessa eller endast i syfte att passera torget. I samband med att tåg och bussar anlände och avgick var det stora mängder människor i rörelse. De flesta av dessa lämnade området omedelbart efter ankomst, vilket gjorde att folklivet karakteriserades av ebb och flod. De platser människor uppehöll sig mest på var framför allt busstationen, följt av järnvägsstationen. Värt att notera apropå detta kan vara att stationshuset vid järnvägsstationen numera är privatbostäder och inte vänthall eller dylikt. Några få besökte verksamheterna på torget. De verksamheter som vid observationstillfällena fanns var en servicebutik, en familjecentral, en körskola samt en foodtruck. På karta 3 kan de sammanslagna resultaten av observationerna ses. De gröna och mörkröda linjerna på kartan visar var människor gick och cyklade. Bokstäverna indikerar olika målpunkter, vilka beskrivs i kartans teckenförklaring. Rörelserna är generaliserade för att göra kartan tydligare. Tjockleken på linjerna är endast indikationer på hur mycket folk som rörde sig längs de olika stråken - ju tjockare, ju fler människor - och visar alltså inte exakt på antal människor. De tunnaste linjerna visar på mellan 1 och 20 personer, "mellantjocka" på 20 - 50 personer och tjocka visar på 50 personer eller mer, under de två eftermiddagar som observationerna utfördes. Endast rörelsemönster markerades, inte hur länge de uppehöll sig på olika platser eller vilka ytterligare aktiviteter, exempelvis samtal, som ägde rum. Bilars rörelsemönster registrerades ej då det bara finns en väg att välja på för att passera torget. Dock noteras ifall bilar stannade i parkeringsfickorna och ifall någon gick till eller från dessa bilar.



**Karta 3** Stiliserad bild av rörelsemönster på Ytterby torg. Linjerna ger en *indikation* om hur stora folkströmmarna var i relation till varandra (Grundkarta från eniro.se).

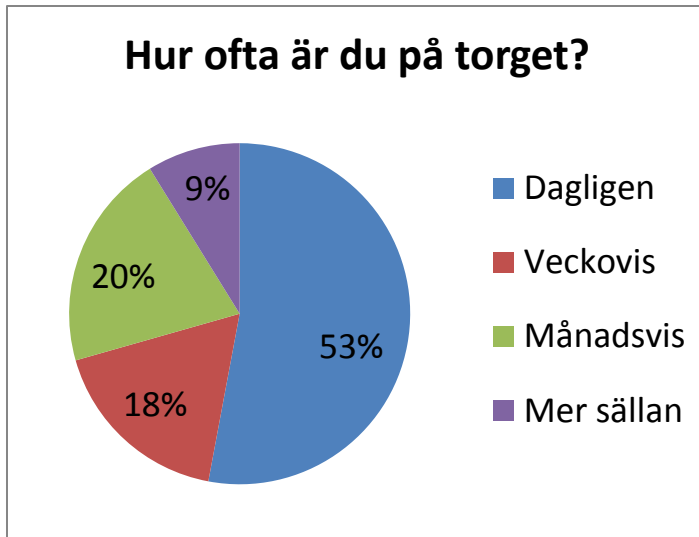
De allra flesta rörde sig till och från eller mellan järnvägsstationen (A) och busstationen (B). I stort sett alla övriga passerade endast torget. Ett fåtal hade dessa dagar ärenden till någon av verksamheterna på torget, eller uppehöll sig av någon annan anledning på torget. Detta kan dock förklaras av att endast servicebutiken är öppen på lördagar. Även ett antal bilar parkerade kortare perioder i torgets parkeringsfickor (F). I de flesta fall lämnade eller hämtade de upp folk som skulle till eller från järnvägsstationen. I några fall gick personer mellan bil i parkeringsfickorna och bilskolan (G). Värt att notera är att då nybyggnation sker på torgets södra ände är trottoaren på gatan som passerar torget avstängd. Detta kan förklara varför alla promenerade på trottoaren på gatans västra sida. Servicebutiken (D) var den verksamhet som flest besökte, även på den vardag som observation gjordes. Denna är öppen alla dagar i veckan, vilket inte bilskolan (G) eller familjecentralen (H) är. Den food-truck som står i anslutning till torget är placerad i stationsparken, söder om stationshuset. Denna var stängd de dagar observationerna genomfördes och därför finns inget resultat för hur många personer som besökte denna.

Inga barn intervjuades i respondentintervjuerna, men i observationerna noterades att på vardagseftermiddagar var en stor del av alla människor som rörde sig på området skolbarn och ungdomar. Dessa hade även ett annat rörelsemönster. Bland annat stannade de upp och umgicks, främst på bussterminalen, ofta till synes för att någon eller några av dem väntade på exempelvis buss. Detta bidrog till mycket liv och rörelse i vågor. Även den fokuserade obser-

vationen som genomfördes på en lördag noterade att grupper med ungdomar emellanåt samlades och umgicks i väntan på buss eller pendeltåg.

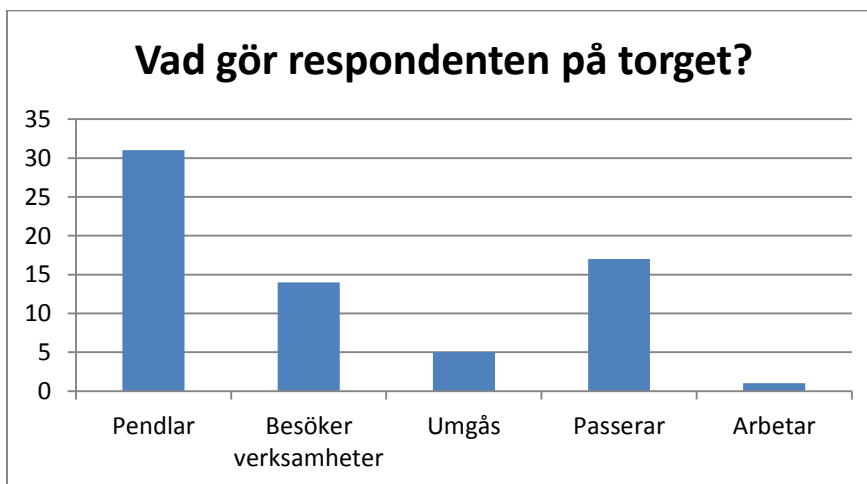
## 5.6 Upplevelser av torget

I *Diagram 1* visas resultaten av frågan som behandlade hur ofta respondenterna befinner sig på torget. Totalt svarade 44 personer på denna fråga. Andelen respondenter som besöker torget veckovis eller månadsvis låg på ungefär samma nivå, cirka 20 % vardera. De personer som uppgav att de var där mer sällan uppgick till knappt 10 % procent. Största andelen av torgets brukare, 53 %, är där dagligen.



**Diagram 1** Hur ofta de intervjuade brukarna befann sig på torget.

I *Diagram 2* visas vad respondenterna angav att de brukar göra när de rör sig på Ytterby torg. En person kan således uppge flera kategorier, de kan exempelvis både pendla och besöka verksamheter eller umgås och passera. En klar majoritet, 31 respondenter, angav att de rörde sig på torget för att nå järnvägsstationen eller bussterminalen. Därefter svarade 17 personer att de passerade torget. I dessa 17 är inte inräknat personer som exempelvis uppgav att de passerade på väg till pendeltåget, vilket då räknades som endast pendling. 14 respondenter uppgav att de besöker de verksamheter som finns på torget. Endast fem personer angav att de umgicks på torget. Slutligen var det endast en person som arbetade i en av verksamheterna på torget.



**Diagram 2** Vad de intervjuade brukarna gjorde på torget. Flera svarsalternativ kunde anges.

På frågan om Ytterby torg kunde klassas som Ytterbys centrum angav en klar majoritet, drygt tre fjärdedelar, att ja, det är det. Flera av dessa lade dock till att de ansåg att torget var det mest centrallika, även om det inte var "mycket till centrum". Av de som svarade nej angav flera att stormarknaden Citygross ett hundratals meter söder om torget var centrum. Övriga angav att de ansåg att det inte fanns något centrum i Ytterby.

Frågan där respondenterna ombads ange de tre första orden de kom att tänka på för att beskriva torget var svår för många att svara på och många kunde inte komma på tre ord, förmodligen då det är svårt att på ett så konkret sätt sätta ord på sina sinnesintryck och känslor. Dock svarade flera med lite längre utläggningar om vad de tyckte om torget i största allmänhet, vilket medförde att denna fråga ändå gav oss värdefull information. Respondenternas svar sorterades i tre kategorier: Positiva, neutrala samt negativa uttryck. I *Tabell 1* är några av de vanligast förekommande uttrycken sammanställda.

**Tabell 1** De vanligaste uttrycken angående torget.

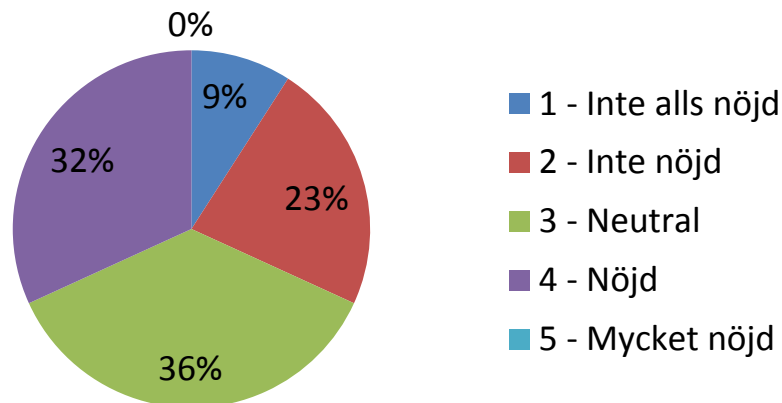
<b>Positiva</b>	<b>Neutrala</b>	<b>Negativa</b>
Potential	Kollektivtrafiknod	Grå
Central punkt	Familjecentralen	Tråkig
Fin utsmyckning	Byggarbetsplats	Död
Bättre än förr	Alldaglig	Få affärer
Trivsamt	Stationsbyggnad	Inget att göra
Fint	Väntplats	Bristande aktivitet

Av de positiva uttrycken, vilka uppgick till nästan 30 % av de totala svaren, handlade den största delen om att Ytterby torg har potential. Dessa utgjorde nästan hälften av de svar som kategoriserats som positiva. Därefter handlade de flesta uttryck om torget som central punkt, med närhet till allt och med folk i rörelse. Detta följdes av uttryck som beskrev torgets utsmyckning (*Bild 2*) i positiva ordalag och att det var en fin plats. Respondenter uppgav också att platsen idag ser bättre än hur den såg ut förr och att det var en trivsam plats.

De uttryck som klassades som neutrala uppgick även de till cirka 30 % av de totala svaren. Av dessa kretsade de flesta kring torget som en plats och nod för kollektivtrafik. Nästan hälften av de neutrala uttrycken respondenterna angav var något som direkt eller indirekt kunde härledas till kollektivtrafik. Efter denna svarskategori följde ord som rörde familjecentralen som är lokaliserad vid torget, vilken fungerar som både barn- och mödravårdcentral samt öppen förskola. I övrigt nämndes bygget på torgets södra sida samt torget som en "alldaglig" plats.

De negativa uttrycken, vilka totalt sett utgjorde cirka 40 % av de sammanställda och kategoriserade orden, kretsade kring platsen som grå, tråkig och "död" plats. Andra kommenterade att det var få affärer och inget att göra på torget. Sammantaget kretsade de flesta kommentarerna kring bristen av aktivitet på torget.

## Hur nöjd är respondenten med torgets utseende?



**Diagram 3** Vad de intervjuade brukarna ansåg om torgets utseende på en skala 1-5.

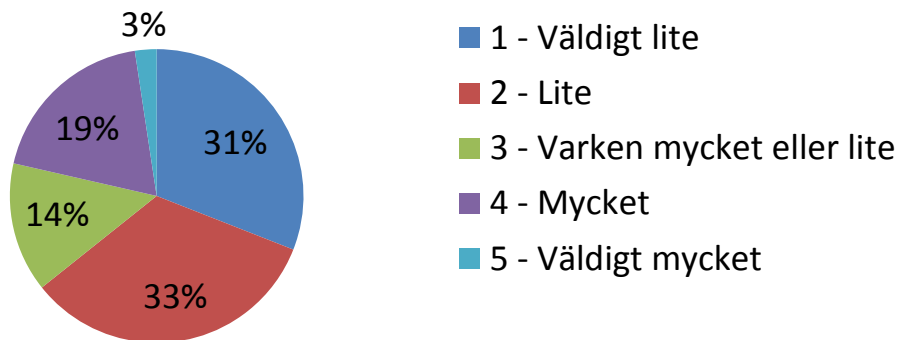
Vid frågan om vad respondenterna tyckte om torgets utseende (*Diagram 3*) på en skala från 1-5, där ett är lägsta betyg och fem högsta, hamnade snittet på nästan 3. Totalt svarade 44 personer. Värt att notera kan vara att ingen uppgav högsta betyg samtidigt som endast 9 % angav en etta i betyg. Största andelen, drygt 38 %, gav torget en trea i betyg. 24 % angav en tvåa i betyg och 32 % angav betyget fyra.



**Bild 2** Konstverket på torget (källa: egen bild).



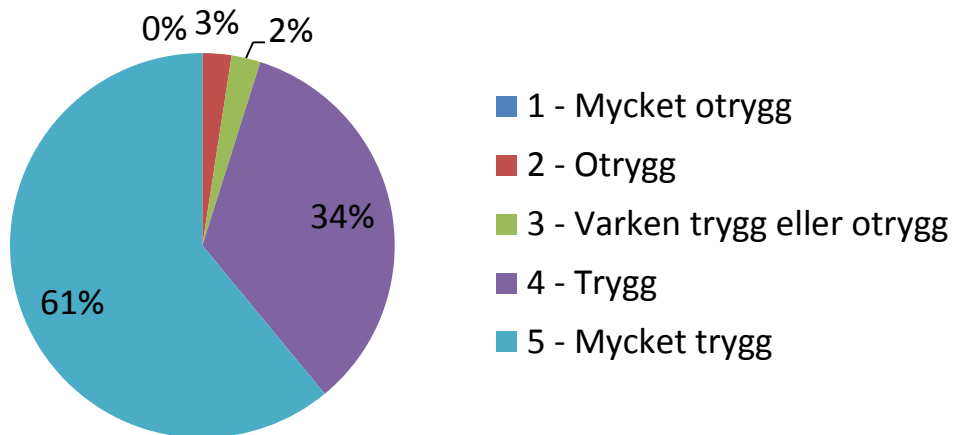
### Hur mycket liv och rörelse anses det vara på torget?



**Diagram 4** Vad de intervjuade brukarna ansåg om torgets liv och rörelse på en skala 1-5.

Frågan rörande hur mycket liv och rörelse torget karaktäriserades av (*Diagram 4*), vilken besvarades på en skala mellan 1-5, gav ett genomsnittligt resultat på 2,3. Totalt svarade 42 personer på denna fråga. Av respondenterna angav cirka 30 % en etta på skalan vilket innebär att de ansåg att platsen karaktäriserades av väldigt lite liv och rörelse. Nästan lika stor andel svarade två, det nästa lägsta svarsalternativet. Endast en person angav 5, att platsen karaktäriserades av mycket liv och rörelse. Resterande svarsalternativ fick ungefär lika många svar, cirka 15 % vardera.

### Hur trygg känner sig respondenten på torget?



**Diagram 5** Vad de intervjuade brukarna ansåg om torgets trygghet på en skala 1-5.

Frågan rörande trygghet (*Diagram 5*) besvarades också på en skala från 1 till 5, där 1 innebär att torget uppfattas som en mycket otrygg plats och 5 innebär att torget uppfattas som en mycket trygg plats. Totalt svarade 41 personer. På denna fråga berättade flera respondenter att det var ganska stor skillnad mellan dag och natt eftersom ungdomsgång på natten "hängde" på torget. Dessa upplevdes av många som stökiga vilket medförde en känsla av otrygghet. Därför angav ett antal respondenter ett svar på hur det upplevde tryggheten på dagen och ett svar för hur tryggheten upplevdes på natten. Snitten för den upplevda tryggheten dagtid uppgick till

4,5, det vill säga att torget upplevs som en mycket trygg plats. Ingen angav en etta och betyget två och tre fick vardera 3 % svaren. 32 % angav en fyra medan 56 % angav en femma. Snittet på natten uppgick däremot endast till 1,75, vilket innebär att torget nattetid ses som en relativt otrygg plats. Värt att notera är att när frågan om trygghet ställdes till respondenterna gjordes ingen skillnad på natt eller dag. Endast en mindre andel av respondenterna betonade skillnaden mellan natt och dag och angav olika svar beroende på dygnets tidpunkt. Snittet på 1,75 bör därför ses i ljuset av detta faktum. De som uttryckte att de kände sig otrygga på platsen fick svara på en följdfråga där de tillfrågades om vad som skulle få dem att känna sig tryggare. De flesta svaren som inkom på denna fråga rörde ungdomsgängen och att något borde göras åt dessa, exempelvis fler poliser i området. Att det bör finnas någon kvällsöppen aktivitet för unga var också något som lyftes fram som en lösning på problemet. Några respondenter önskade mer belysning och andra nämnde att fler människor i rörelse skulle öka känslan av trygghet.

I den sista frågan som ställdes fick respondenterna frågan om vad de önskade mer av på platsen. De huvudsakliga önskemålen som framkom rörde verksamheter och mötesplatser samt kollektivtrafiken. Rörande verksamheter på torget handlade det till stor del om caféer, restauranger och barer och andra verksamheter som fungerar som sociala samlingsplatser för människor i olika åldrar. Verksamheter med uteservering var också något som önskades. Fler affärer nämndes av många, även om flera respondenter samtidigt reflekterade över faktumet att flera butiker hade varit tvungna att stänga på grund av bristande kundunderlag. Flera av önskemålen var också relaterade till kollektivtrafiken, såsom bättre tåg- och busstrafik, någon typ av vänthall samt infravärme i busskurer. Även en möjlighet till att kunna köpa biljetter till kollektivtrafiken önskades. Till denna kategori kan också önskan om en offentlig toalett läggas. Trygghetsaspekten togs också upp. Flera önskade något för ungdomarna i området, exempelvis en fritidsgård eller annan kvällsöppen verksamhet såsom café. Rörande själva torgytan uttrycktes önskemål om marknadsverksamhet och lekplats, samt annat som leder till ökad aktivitet på torget. Även synpunkter rörande stationshuset inkom, vilka önskade att någon publik verksamhet förlades i byggnaden. Mer utsmyckning runt huset nämndes också. I övrigt nämndes även att en brevlåda borde finnas på torget.

Över lag var upplevelsen vid dessa intervjuer väldigt positiv, även om inte alla ord som yttrades om torget var positiva. Människorna som rör sig kring torget i Ytterby tyckte det var roligt att någon skulle skriva en uppsats om torget och pratade också väldigt gärna om det. Folk berättade även glatt om andra, mer eller mindre till undersökningen relaterade, saker. Många åsikter om potentiella lösningar på upplevda brister och problem framkom. Få problem verkade upplevas som omöjliga att lösa. Frågorna genererade i de flesta fall långa svar. Undersökningen lyckades därmed uppnå det som Esaiasson (2012) framhäver som optimalt i denna typ av undersökning - korta frågor, långa svar.

## 6 Analys

### 6.1 Inledning

I detta kapitel analyseras svaren på frågeställningarna utifrån de för platskänslan viktigaste delarna av teorikapitlet: en plats läsbarhet (Lynch 1960), hur levande miljöer uppstår (Gehl 2011) samt hur mångfald och variation uppnås (Jacobs 2004). Denna teoretiska grund har fått vägleda upplägget av analysen för att ge den tydlighet samt en klar teoretisk förankring. Frågeställningarna att besvara med studien var:

- Hur ser visionerna i planerna för Ytterby torg ut?
- Hur uppfattar de människor som verkar, bor och rör sig kring Ytterby torg platsens karaktär efter ombyggnationen som ägt rum?
- Hur ser planerarna på resultatet av ombyggnationen?

### 6.2 Läsbarhet

I intervjuerna med brukarna framkom att en klar majoritet ansåg att torget är Ytterbys centrum. Flera nämnde också kollektivtrafiken som en del av det som karaktäriserar platsen. Således kan torget anses vara det som Lynch (1960) kallar läsbart, på så sätt att det är en tydlig nod i människors mentala karta över orten. Torget kan ses som en mötespunkt mellan huvudstråken i orten och kollektivtrafikens resecentrum och kan sägas vara tydligt identifierbart i förhållande till dess omgivning och karaktäriseras av en hög grad av vad Lynch (1960) benämner "imageability". Planerna för området kan därför sägas ha nått sitt mål med att skapa ett tydligt centrum och ge Ytterby ett "ansikte". Något som kan ha bidragit till detta är, utöver stationshuset, konstverket på torget, vilket det var några brukare som kommenterade på och tyckte att det var intressant eller fint, även om inte konstverket kan klassas som ett landmärke. Flera som sade att torget var centrum uttryckte dock vissa betänkligheter kring detta. Planerarna och flera av brukarna nämnde att mataffären City Gross konkurrerar om att anses vara centrum, då det lockar stora mängder människor dagligen. Även bussterminalen konkurrerar med torgytan om folklivet, trots att den är belägen endast ett fåtal meter bort. Detta kan utöver den omedelbara närheten till bussarna, vilka ett stort antal resande dagligen väntar på, delvis bero på att det finns både gott om sittplatser och regnskydd på bussterminalen.

I planhandlingarna står att stationshuset och kyrkan är viktiga landmärken som ska framhävas. Många av de intervjuade brukarna nämnde i olika sammanhang stationshuset och funktioner förknippade med detta, såsom kollektivtrafikresor. Detta tyder på att stationshuset kan ses som ett viktigt landmärke som ger platsförankring på platsen, något som Lynch (1960) lyfter fram som viktigt för att kunna skapa en mental karta över området. Att så många förknippade platsen med stationen och dessutom hade kollektivtrafikresor som huvudsyfte med "besöket" på torget kan tolkas som att platsen har karaktären av ett "stationsområde". Således stämmer planerarnas visioner överens med hur platsen på denna punkt upplevs och används. Dahlstrands et al. (2013) nämnda definition av ett "urbant stationsområde" innebär ett stationsnära läge med bland annat plats för möten och verksamheter. Med detta i åtanke skulle ett ökat antal mötesplatser på torget, snarare än endast i anslutning till perrongen, eventuellt kunna utveckla kopplingen mellan samhället Ytterby och järnvägen.

Däremot nämnde ingen av de intervjuade brukarna kyrkan, trots att planen skapade siktlinjer mot denna, bland annat från torget. Få nämnde heller de nya byggnaderna som omgärdar torget. Av de som nämnde dem, menade de flesta att de var tråkiga. Detta kan tolkas som att avsikten att låta "[...] nya bebyggelsen i området [...] ha en karaktär som visar denna epok av

Ytterbys utveckling” (Kungälv kommun 2005b:11) har gjort att de nya husen kring torget i kombination med den övriga nya bebyggelsen i samma stil upplevs som opersonliga. Detta är något som humanistiska geografer påpekade kunde bli resultatet om platser uppfördes enligt “standardmodeller” (Gren & Hallin 2003). Om någon mer byggnad utöver stationshuset varit äldre kunde detta eventuellt ha bidragit till en annan, mer blandad och varierad, karaktär på platsen. Att det i planen uttrycks att de nya byggnaderna skulle byggas i enlighet med “dagens” arkitektoniska ideal för att ge hela det ombyggda området en viss karaktär kan ses som en strävan efter att skapa det som Lynch (1960) kallar distrikt. Med detta menar Lynch området som bland annat har en gemensam karaktär när det kommer till exempelvis arkitektur. Huruvida arkitekturen har lyckats skapa detta eller inte ligger dock utanför denna uppsats avgränsningar. Om Kungälv kommun köper stationshuset, vilket det uttrycktes i en intervju att det finns funderingar på möjligheterna till, skulle en annan, mer offentlig, användning av denna eventuellt kunna gynna platsbildningen ytterligare, men detta är endast spekulationer och ligger således utanför syftet för denna studie.

Resultatet av studien visar också att de flesta rör sig utefter vissa huvudstråk till, från och förbi torget. Dessa stråk kan ses som det Lynch (1960) kallar “paths”, vägar, de förbindelser som de flesta rör sig efter och som är de dominerande elementen i de mentala kartorna. Lynch menar att dessa stråk lättare etsar sig fast om de kantas av exempelvis speciella verksamheter eller speciella fasader. Byggnaderna längs dessa stråk skulle därför med fördel kunna ha givits en lite mer “kvalitativ” utformning, samtidigt som fler lokaler kunde ha planerats in i bottenvåningarna. Jacobs (2004) påpekar dock att det lätt blir överdrivet, påkliprat och ointressant om nya byggnader designas för att sticka ut och särskilja sig från varandra. Detta bör snarare komma naturligt genom en blandning av byggnader från olika tidsepoker och genom att de inrymmer olika funktioner.

### **6.3 Levande miljöer**

Visionerna i planerna uttryckte att målet var ett attraktivt torg som karakteriseras av liv och rörelse. Resultatet av intervjuerna visar att en majoritet av brukarna anser att torget inte karakteriseras av liv och rörelse. Detta är något som även de intervjuade planerarna har påpekat och också något som observationerna har bekräftat. Det är många människor som passerar antingen längs de stråk som korsar varandra vid torget eller som nyttjar kollektivtrafiken, men få som uppehåller sig på platsen. Att så många människor passerar området pekar mot att potential finns. Söderlind (1998) menar att genomströmning av människor som inte bor i ett område är en förutsättning för offentlig och kommersiell service och handel. Denna uppfattning om bristande folkliv är gällande trots att planerna har uppfyllts när det gäller förekomsten av lokaler för verksamheter i bottenvåningar, vilket beskrevs som en förutsättning för att skapa ett attraktivt centrum. Det finns helt “enkelt” för få verksamheter som lockar människor.

Brukarnas betygsättning av torgets estetik gav snittresultatet “godkänt”. När brukarna satte ord på sina känslor gällande torget uttryckte dock många att torget upplevdes som en grå, tråkig och oattraktiv plats, där det inte fanns något att göra. Flera brukare av torget och dess omgivningar uttryckte en önskan om att någon form av uteservering skulle finnas på torgytan. Detta skulle kunna ge en ökad attraktivitet för torget, förutsatt att uteserveringen genererar ett ökat folkliv och lönar sig som verksamhet. I avsnitt 4.11 nämndes att en risk med undersökningen är att människor skulle komma att göra jämförelser mellan det nuvarande torget och området som det var före ombyggnationen - utan “platsbildning” (Kungälv kommun 2005a:4), en del av Ytterby som kändes “ödslig och ogästvänlig” (Kungälv kommun 2005a:4). Detta skulle kunna förklara varför många upplever att torget har potential - det ses som ett steg i en positiv riktning.

Av de tre aktivitetstyper Gehl (2011) nämner – nödvändiga, frivilliga och sociala aktiviteter - som förekommande i offentliga rum domineras Ytterby torg av nödvändiga aktiviteter. De flesta på torget rörde sig till eller från arbete eller skola som låg på annat håll i Ytterby eller i regionen. Frekvensen av frivilliga och sociala aktiviteter var begränsad och rörde sig framförallt om enstaka personer ute på promenad eller skolungdomar som umgicks med sina kamrater som väntade på bussen. I vissa fall ledde de frivilliga aktiviteterna till sociala aktiviteter och då rörde det sig oftast om skolungdomar som uppehöll sig på torget. På torget finns utöver konstverkets stenkuber endast de låga, smala murar som omgärdar trädplanteringarna samt två bänkar att sitta på, och inget skydd för väder och vind. De två bänkarna är vända in mot husfasaderna och i en nordöstlig riktning. Detta gynnar följaktligen varken möjligheterna att titta på folklivet, som till största delen existerar i anslutning till tåg- och busstationerna, eller att få sitta i solen. Människor dras till människor och möjligheten att få titta på andra människor (Gehl 2011). Därför skulle fler möjligheter att sitta och då dessutom i riktning mot där eventuellt människor rör sig kunna gynna antalet frivilliga och sociala aktiviteter.

Trafiklösningen på torget planerades ursprungligen enligt Shared-Space metoden men fick modifieras på grund av buskörning. En viss mängd trafik kan ha positiv effekt på hur livlig en plats uppfattas (Jacobs 2004). För Ytterby torg var det många som hämtade och lämnade människor för vidare resa med kollektivtrafik. Vissa stannade också till för att göra korta ärenden i servicebutiken. Trafikskolan nyttjade även parkeringsmöjligheten på torget i sin verksamhet. Gehl (2011) är däremot mer kritiskt inställd till biltrafik och lyfter dess påverkan på trygghetsfaktorer, framförallt för barn och hur deras rörelsemönster påverkas.

Även att en plats upplevs som trygg är en förutsättning för att liv och rörelse ska uppstå. En plats som uppfattas otrygg kommer få människor frivilligt att vilja röra sig på (Gehl 2011; Jacobs 2004). De människor som intervjuades i Ytterby angav att de dagtid kände sig helt trygga. På kvällar och nätter uttryckte dock flera respondenter att de upplevde otrygghet. Resultaten kunde inte visa på någon skillnad mellan olika åldersgrupper. Verksamheter som skulle locka de ungdomar som upplevs skapa oro skulle eventuellt kunna avhjälpa situationen. Frågan är dock om andra människor skulle vilja besöka samma verksamhet samtidigt som ungdomarna. Den informella övervakningen, som Jacobs (2004) hävdar ska leda till ökad trygghet verkar inte kunna råda bot på "buset". Detta trots att de bostäder som ligger vid torget har fönster som vetter ut mot detta och således borde ha en övervakande funktion. Det kan bero på att en svag insider-känsla. Om det, som en av planerarna sade, främst är olika motorfordon som stör på kvällar och nätter kan det även vara svårt för de boende att påverka dessa i sin framfart.

## 6.4 Mångfald och variation

Viktigt för en stad är att det finns en blandning av service, verksamheter och bostäder. Detta då mångfald i funktioner ger platser karaktär och alstrar liv och rörelse. Att blanda funktioner beskrivs av Jacobs (2004) som ett av fyra kriterier som måste uppfyllas för att ett område ska karakteriseras av mångfald med en levande miljö. Jacobs anser att behovet av att blanda bostäder, arbetsplatser, handel och service är oavhängigt för att skapa förutsättningar för stadsliv. Behovet av handel och service är även något som av liknande anledningar framhävs som viktigt i planen för centrala Ytterby för att uppnå ett fungerande centrum. För att främja detta planerades byggnader med bottenvåningar designade för att kunna inrymma olika verksamheter. De nybyggda husen runt torget innehåller i enlighet med planerna verksamhetslokaler i bottenvåningarna och en byggnad som helt kommer att inrymma verksamheter uppförs i skrivande stund. Möjligheter för verksamheter att existera har på så sätt fysiskt möjliggjorts. Idag finns dock få arbetsplatser i centrala Ytterby, vilket skapar ett dåligt underlag för liv och rö-

relse samt bärighet för övriga verksamheter, som exempelvis matställen, kring torget dagtid. I framtiden kommer ett äldreboende och en vårdcentral att flytta in vid torget, vilket kan resultera i mer liv och rörelse samt ett större kundunderlag för matserveringar och liknande. Resultatet av intervjuerna med brukarna visar på att dessa i dagsläget anser att antalet verksamheter samt variationer i typ av verksamheter inte är tillräcklig. Jacobs (2004) påpekar vikten av att ha människor i omlopp i princip dygnet runt. Detta kan endast uppnås genom att det finns verksamheter som lockar människor samt insiders i omlopp dygnet runt. Brukarna påpekade bristen av verksamheter som restaurang och café med kvällsöppet. Genom att ungdomar och andra skulle finna ett tillhåll på kvällarna skulle tryggheten kunna bli högre ansåg de, då många tillfrågade upplevde problem med "bus" på kvällar och nätter. Även en av planerarna var medveten om detta problem.

I ett andra kriterium för mångfald skriver Jacobs (2004) även att det är viktigt med små kvarter och många gator och korsningar, där människor kan mötas. I detta ingår även att husfasaderna inte ska vara långa eller sakna variation. I planen för Ytterby skrevs att fasaderna skulle vara varierade och inbjudande. Ytterby centrum är litet och kvarteren därför förhållandevis små, men bristen på variation i fasaderna kan vara en bidragande orsak till att så många av de tillfrågade brukarna beskrev torget i negativa ordalag, som "trist" och "grått". Variation i fasader leder in på Jacobs (2004) tredje kriterium - blandad bebyggelse åldersmässigt. Om bebyggelsen är från olika tidsskeden kommer detta att ge platsen karaktär, utan att det blir påklistrat. Kring Ytterby torg är det efter ombyggnaden endast stationshuset som inte är av samtida design, vilket också kan antas bidra till att brukarna anser torget vara tråkigt.

Att det varit svårt för verksamheter att gå runt ekonomiskt kring Ytterby torg, skulle delvis kunna förklaras av att hyrorna generellt är högre i nybyggda eller renoverade hus. För att skapa förutsättningar för en mångfald av verksamheter lyfter Jacobs (2004) upp behovet av en blandning av nya och gamla byggnader. Nyare byggnader behöver i regel ta ut högre hyror för täcka byggkostnaden jämfört med äldre hus, där byggkostnaden sedan länge är avskriven. Med detta i åtanke hade det sannolikt varit bättre att behålla det äldre centrumhuset, vilket från början var tanken, för att möjliggöra fler verksamheter på och i anslutning till torget. Anledningen till att detta inte gjordes sade planerarna var att en satsning där ännu större täthet i närhet till kollektivtrafiken bedömdes som fördelaktig.

Jacobs (2004) beskriver också i ett fjärde villkor för mångfald och folkliv att det måste finnas en tillräcklig koncentration av människor i området, boende, besökare eller människor som passerar. Då vad en tillräcklig täthet innebär är svår att kvantifiera är det svårt att säga om Ytterby torg och dess omgivning uppfyller detta villkor. Fler bostäder kommer dock att byggas i centrala Ytterby vilket borde ge bättre förutsättningar för torgets verksamheter. Resultatet från observationerna visar också att många människor passerar torget, även om de inte stannar några längre stunder. Detta pekar mot att torget har potential att kunna leva upp.

Fraseringen i planerna av målet att Ytterby ska framstå som *mer* stadsmässigt, innebär att utgångspunkten var Ytterby innan ombyggnationen och att efter denna var visionerna en *ökad* "stadsmässighet". Då undersökningen inte avser göra några jämförelser mellan den tidigare bebyggelsen och den nya utformningen av centrala Ytterby besvaras här endast huruvida den nuvarande utformningen kan sägas framstå som "stadsmässig". Den definition som en av planerarna gav sade att faktorer som fysisk täthet, koncentration av människor, mångfald av funktioner och god livsmiljö är vad som gör en miljö "stadsmässig". Dahlstrand et al (2013) nämner plats för möten, verksamheter och bostäder som "stadsmässigt". Utifrån detta är det ändå svårt att säga om Ytterby är "stadsmässigt", då vilken täthet som kan anses tillräcklig inte finns definierat. Även vad mångfald av människor och funktioner samt god livsmiljö

egentligen innebär är svårt att definiera och är i hög grad en subjektiv uppfattning. Klart är dock att Ytterby centrum har blivit tätare och att det finns viss plats för möten och verksamheter kan sägas stämma. Planerarna var över lag nöjda med den fysiska utformningen av omdaning, vilket i förlängningen även kan tolkas som att de tycker att målet om ett mer stadsmässigt Ytterby uppfyllts byggnadmässigt. Den mest tydliga uppfattningen som framkommit i intervjuerna med brukarna är att det anses vara en brist i folkliv samt i mångfalden av funktioner i allmänhet och då en brist på verksamheter i synnerhet. Bristen på verksamheter påpekades främst av brukarna, men även planerarna nämnde att fler arbetsplatser skulle kunna ge Ytterby ett uppsving samt att de var medvetna om bristen på folkliv.

## **6.5 Sammanfattning analys**

Visionerna för Ytterby torg var att skapa ett tydligt centrum med handel och service i anslutning till järnvägsstationen. Med en blandning av verksamheter och bostäder skulle en plats karaktäriserad av liv och rörelse skapas. Torgets brukare uppfattar platsen som den centrala punkten i Ytterby där kollektivtrafiken har en viktig roll samt anser att torget och dess omgivningar har potential att utvecklas i positiv riktning. Dock anser många att platsen är ”död” och ”grå”. Planerarna var i stora drag nöjda med den fysiska utformningen men de ansåg, likt brukarna, att platsen inte karaktäriserades av det liv och rörelse som visionerna eftersträvade.

## 7 Slutsatser och diskussion

### 7.1 Inledning

Uppsatsens syfte var att undersöka om och hur planerarnas visioner rörande platskänsla efter förtätningen av Ytterby centrum stämmer överens med den av brukarna upplevda platskänslan. Genom kvalitativ textanalys, observationer och intervjuer har planerarnas visioner och brukarnas uppfattning sammanställts. Dessa har sedan jämförts och analyserats för att besvara uppsatsens frågeställningar och därigenom syftet.

### 7.2 Slutsatser

Nedan besvaras kortfattat uppsatsens frågeställningar i tur och ordning, sedan görs en kort sammanfattning som återkopplar till uppsatsens syfte.

*Hur ser visionerna i planerna för Ytterby torg ut?* I planerna låg stort fokus på att bilda ett tydligt och fungerande centrum i Ytterby samt en klar platsbildning med detta. Karaktären av stationssamhälle skulle bevaras bland annat genom att stationshuset skulle framhävas. Genom att blanda gammal och ny bebyggelse skulle platsförankring skapas. I övrigt syftade planerna till att skapa en attraktiv stadsmässig miljö med liv och rörelse samt handel och service.

*Hur uppfattar de människor som verkar, bor och rör sig kring Ytterby torg platsens karaktär efter ombyggnationen som ägt rum?* Brukarna av platsen uttryckte att de ansåg Ytterby torg vara den centrala punkten i orten. Flertalet nämner även tåg- och busstationen samt stationshuset. När det gäller platsens attraktivitet samt liv och rörelse, var dock brukarnas och åsikter att det fanns brister. Brukarna uttryckte dock en förhoppning om att platsen i framtiden blir mer levande och flera intervjuade ansåg att det fanns potential på platsen.

*Hur ser planerarna på resultatet av ombyggnationen?* De intervjuade planerare som besökt platsen efter att torget färdigställts uttryckte delvis liknande åsikter som brukarna. Över lag var de nöjda med utförandet av ombyggnationen i fråga om centrumbildning och möjligheter till verksamheter, men precis som brukarna ansåg de att folklivet tyvärr hade uteblivit.

Undersökningen har visat att planerarnas visioner att skapa en tydlig centrumbildning har uppnåtts. Att flera brukare också nämner kollektivtrafiken tyder på att planernas mål om platsens karaktär av stationssamhälle åtminstone har bibehållits. Dock ansåg brukarna, och även planerarna, att platsen efter ombyggnaden saknar liv och rörelse. Detta samspelar troligtvis med den nuvarande frånvaron av verksamheter och arbetsplatser i området. Avsaknaden av mötesplatser och platser att uppehålla sig på, i form av exempelvis caféer och restauranger, påverkar förmodligen också uppfattningen av torget som en död plats. Detta kan tolkas som att målet i planen om ett fungerande centrum med blandade verksamheter i dagsläget ändå inte har uppnåtts, trots att detta möjliggjorts fysiskt.

### 7.3 Egna reflektioner och framtida forskning

Ytterby centrum skulle kunna ha utförts annorlunda, vilket skulle kunna ha gett ett annat resultat. Till exempel genom att, som en av de intervjuade planerarna sade var ursprungtanken, placera bussterminalen mer direkt på torget. Att bygga ett torg kanske inte heller var den bästa lösningen för platsen. Sören Olsson (1998) beskriver hur torg och platser under efterkrigstiden minskat i betydelse för det offentliga livet. Stråk har istället tagit över denna roll. Detta skulle kunna kopplas till hur folkströmmarna ser ut i Ytterby. Få uppehåller sig på torget, de flesta



passerar bara. En djupare analys av hur människor rör sig från tåg- och busstationerna och vidare ut i Ytterby skulle visa vilka stråk som är de mest använda. Utefter dessa stråk kan sedan hus med verksamheter i botten placeras. På så sätt skulle verksamheterna i husens bottenvåningar bli mer exponerade för de förbipasserande och förhoppningsvis ha bättre förutsättningar för att klara sig ekonomiskt. En erfarenhet till framtiden skulle kunna vara att satsa mer på stråk än stora öppna ytor om målet är att skapa offentliga rum som karaktäriseras av liv och rörelse.

På torget finns idag en öppning mellan två av de nybyggda husen, vilken ger en siktlinje mot kyrkan som är belägen öster om torget (*Bild 3*). Dock har en skylt satts upp som berättar att området bakom denna del av torget är privat vilket ser tråkigt ut och kan ge en känsla av att offentligt liv inte är välkommet på platsen. För att göra torgets yta mer definierad skulle detta hål kunna täppas till genom att bygga ut en av lokalerna i en av husens bottenvåningar. Detta gör att siktlinjen mot kyrkan försämras men gör samtidigt att torgytan och gränsen mellan offentlig och privat mark skulle tydligare avgränsas. Då kyrkan ändå inte nämndes i brukarintervjuerna kanske dess funktion som landmärke, såsom den framställdes i planerna, är överdriven. Ytterligare en lokal, förutsatt att en verksamhet kan klara sig ekonomiskt, skulle troligen göra mer för torget än denna begränsade siktlinje mot kyrkan.



**Bild 3** Torget mot öst med siktlinjen mot kyrkan (källa: egen bild).

Vidare skulle torget som plats kunna tydliggöras genom ytterligare bebyggelse på torgets västra sida. På detta sätt skulle ett tydligare stadsrum skapas, vilket skulle kunna ge torget en mindre öppen och ödlig känsla. Eventuella verksamhetslokaler på denna sida av torget skulle också ligga närmare de största rörelseströmmarna till och från järnvägsstationen vilket ger bättre skyltläge och därmed större möjligheter för verksamheter att gå runt. Dock begränsas förmodligen möjligheterna till bebyggelse på denna sida av torget på grund av närheten till järnvägen.

Ytterby är ett tydligt exempel på ett stationssamhälle, vilket idag är aktuellt i regionala utvecklingsplaner. Därför skulle uppföljningar av hur platsen utvecklas och om målsättningarna rörande en levande plats karaktäriserad av folkliv slutligen uppnås vara intressanta. Även studier av andra stationssamhällen i utveckling skulle kunna bidra med kunskap om hur dessa kan byggas både fysiskt och socialt.

Tryggheten i Ytterby på kvällar och nätter är ett problem flera brukare av torget upplever. Problemet kan i enlighet med Jacobs (2004) teori vara att det är för få människor av varierande ålder i omlopp, och då kanske framförallt vuxna. Jacobs skrev även att det finns en offentlig identitet, vilken är ett nätverk av ytliga kontakter människor emellan och som bygger på respekt och tillit. Denna identitet ger en känsla av att vara en insider, att individen hör hemma på platsen. Den här undersökningen har inte haft möjlighet att studera om brukarna upplever att de är insiders och om det finns en stark offentlig identitet. Även om inte känslan mellan insiders på en plats är stark nog att sprida sig till outsiders och på så sätt ge trygghet är kanske en eventuell intersubjektivitet och ett visst beteende för pendlare det? Finns det ett visst sätt att bete sig på tåg och buss, samt dess stationer och hållplatser - oavsett vilken stad eller vilken ort i regionen de resande befinner sig i?

## Referenser

- Andersson, P (1993) *Sveriges kommunindelning 1863-1993*. Mjölby: Draking.
- Dahlstrand, A. et al. (2013) *Det urbana stationssamhället - en forsknings- och praktikeröversikt*, Mistra Urban Futures: Rapport 2013:3.
- Dear, M. & Wolch, J. (1989) *The power of geography - How territory shapes social life*, Boston: Unwin Hyaman.
- Esaiasson, P. et al. (2012) *Metodpraktikan. Konsten att studera samhälle, individ och marknad*. Nordstedts: Stockholm.
- Fellman J. D., Getis, A. & Getis, J. (2007) *Human Geography - Landscapes of human activities 9th ed*. New York: McGraw-Hill.
- Gehl, J. (2011) *Life between buildings - using public space*, Washington: Island Press.
- GR (odat.) *HUR 2050: Framtida regionstruktur - Storlek och kärnstruktur*, Göteborgsregionens kommunalförbund.
- GR (2008) *Strukturbild för Göteborgsregionen*, Göteborgsregionens kommunalförbund.
- Gren, M. & Hallin, P.-O. (2003) *Kulturgeografi - en ämnesteoritisk introduktion*, Malmö: Liber AB.
- Gullberg, A., Höjer, M. & Pettersson, R. (2011) *Images of the Future City - Time and Space For Sustainable Development*, London: Springer.
- Halvorsen, K. (1992) *Samhällsvetenskaplig metod*, Lund: Studentlitteratur.
- Härryda Kommun (2012), *Översiktsplan för Härryda kommun: Bebyggelseutveckling Mölnlycke*, antogs av kommunfullmäktige 2012-06-18.
- Jacobs, J. (2004) *Den amerikanska storstadens liv och förfall*, Göteborg: Daidalos AB.
- Jacobs, J. (1961) *The death and life of great American cities*, New York: Random House.
- Johansson, T. & Sernhede, O. (Red.) (2003) *Urbanitetens omvandlingar*, Göteborg: Daidalos AB
- K2020 (2009) *K2020 Framtidens kollektivtrafik i Göteborgsområdet - Kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen*.
- Kaijser, L. & Öhlander, M. (1999) *Etnologiskt fältarbete*. Lund: Studentlitteratur.
- Knox, P. (1995) *Urban Social Geography - An introduction - 3rd ed*, Essex: Longman Group Limited.
- Knox, P. & Marston, S. (2010) *Human Geography - Places and regions in global context - 5th ed*, New Jersey: Pearson Education, Inc.
- Kungälv kommun (2015) *Befolkningsstatistik i Kungälv kommun, folkmängd per församling 2013-12-31*. <[http://www.kungalv.se/Kommun-och-Politik/Kommunfakta/Statistik\\_befolkning/Befolkningsstatistik/](http://www.kungalv.se/Kommun-och-Politik/Kommunfakta/Statistik_befolkning/Befolkningsstatistik/)> Hämtad 2015-01-30.

Kungälv kommun (2012) *Översiktsplan 2010 för Kungälv kommun*, antagen av kommunfullmäktige 2012-01-19.

Kungälv kommun (2005a) *Gestaltningprogram Kv Magasinet mfl*, antagandehandling november 2005.

Kungälv kommun (2005b) *Planbeskrivning Kv Magasinet mfl*.

Lawson, B. (2001) *The language of space*. Oxford: Architectural Press.

Lynch, K. (1960) *The Image of the City*, The M.I.T. Press.

Olsson, S. (1998) *Det offentliga stadslivets förändringar*. Göteborg: Centrum för byggnadskultur i västra Sverige.

Soja, E. (1980) *The socio-spatial dialectic*, Annals of the Association of American Geographers, Vol. 70, Nr. 2 (Juni 1980), s.207-225.

Stojanovski, T. & Kottenhoff, K. (2013) *Bus Rapid Transit (BRT) och Transit-Oriented Development (TOD) – Stadsutveckling för effektiv kollektivtrafik*, Stockholm, Kungliga Tekniska Högskolan.

Söderlind, J. (1998) *Stadens renässans: Från särhülle till samhälle: Om närhetsprincipen i stadsplaneringen*. Stockholm: SNS Förlag.

Thurén, T. (2005) *Källkritik*, Stockholm: Liber AB.

Thurén, T. (1991) *Vetenskapsteori för nybörjare*. Stockholm: Liber AB.

Wey, W.-M. & Hsu, J. (2014) *New Urbanism and Smart Growth: Toward achieving a smart National Taipei University District*, Habitat International 42 (2014), s. 164-174.

Wikström, T. & Olsson, L. (2012) *Stadens möjligheter: platser och stråk*. Utgivare: Region Skåne, TITA-projektet och Lunds kommun. Malmö: Exakta Printing.

Wolch, J. & Dear, M. (Red.) (2014) *The power of geography - How territory shapes social life*, New York: Routledge.

Ytterby kommun (1966) *Ytterby kommunalfullmäktige 1866-1966*, utgiven av Ytterby kommun och Ytterby hembygdsförening.

## Intervjuer

Andersson, L. Arkitekt, då vid White Arkitekter AB. Intervjuad 2015-01-08.

Haglund, H. Fysisk planerare, Kungälv kommun. Intervjuad 2015-01-30.

Zetterberg, J. Arkitekt, då vid White Arkitekter AB. Intervjuad 2014-12-17.

## Bilaga 1 - Frågemall till respondentintervju

Var bor du? (Hur länge har du bott här?)

---

**Hur ofta är du här på torget?**

dagligen   några gånger i veckan   några gånger i månaden   mer sällan

**Vad gör du när du är här?**

pendlar   besöker verksamheter   umgås   passerar

---

**Skulle du klassa torget som Ytterbys centrum?**   Ja   Nej   Vet ej

**Vilka är de tre första orden du kommer på för att beskriva torget?**

---

**Hur nöjd är du med torgets utseende på en skala från 1-5 där 1 är inte alls nöjd och 5 är mycket nöjd?**

1   2   3   4   5

**Hur mycket liv och rörelse skulle du säga att det är på torget på en skala från 1 till 5?**

1   2   3   4   5

**Hur trygg känner du dig på torget?**

1   2   3   4   5

**(Vad skulle få dig att känna dig trygg/are?)**

---

**Är det något mer du skulle önska av torget?**

---

## Bilaga 2 - Frågemall till besöksintervju

- Vad var din roll i planeringen?
- Planerna har uppenbarligen ändrats sedan Planbeskrivningen år 2005. Varför? Finns det nyare planhandlingar?
- Varför valde man att riva Centrumhuset och inte som först tänkt bygga på det?
- Handel och servicefunktioner eftersträvas i bottevåningarna mot gator och torg. Vilken typ av verksamhet kommer att inrymmas på i byggnaden där "centrumhuset" låg som just nu håller på att färdigställas, framförallt mot torget?
- Har antalet verksamheter förändrats? Har typen av verksamheter förändrats?
- Vet du om det någonsin förekommer någon torghandel eller annan verksamhet på torget?
- Vilka synpunkter angående planerna kom in? (samråd)
- Vad menas med stadsmässig "utformning"? (sid 8)
- Det står i Planbeskrivningen att "Stationshuset skall ges en användning som anpassas till byggnadens kulturvärde". Nu är det bostäder? Många har uttryckt en önskan om annan användning. Vad säger du?
- Fanns det någon specifik teori eller teoretiker som bakgrund till förtätningen?
- Fanns det någon uttalad tanke kring platskänsla
- Finns det någon särskild tanke bakom att dra trafiken över torget? (och inte "funktionsseparerat")
- Varför ansågs det vara viktigt att bevara kyrkans dominerande roll i Ytterbys siluett?

## Bilaga 3 - E-mailintervjufrågor

### Några bakgrundsfrågor:

Vad var din roll i planeringen/genomförandet av ombyggnationen av Ytterby centrum och torg?

Varför ville man förtäta Ytterby?

- Var beslutet baserat på någon specifik forskning/teori?

Hur tänkte ni i planeringsfasen runt platskänsla?

- Är "platskänsla" ett begrepp som använts, eller något annat, liknande?
- Bygger det i så fall på någon specifik forskning/teori?

Fanns det, som du känner till, kritik mot projektet?

- Om ja, från vilket håll?
- Hur hanterade ni i så fall det?

### Några frågor på planeringsdokumenten:

Vad menas med ett "väldefinierat stadsrum"? Används "stadsrum" i planerna i meningen offentligt rum?

- Tycker du att det uppnåtts på torget?
- Varför är det viktigt?

Vad menas med ett "välfungerande torg"?

Vad menas med "karaktären av ett småskaligt stationssamhälle"?

- Tycker du att det uppnåtts?

Vad menas med "den nya bebyggelsen i området bör ha en karaktär som visar denna epok av Ytterbys utveckling"? (Syftar det till "modern" arkitektur? Eller Ytterby som en "nod" i ett nätverk av centrum? Eller någonting annat?)

### Några frågor om resultatet:

Utformningen av torget blev inte exakt som det såg ut i illustrationerna i planerna, vilka verkade vara mer anvisningar - hur bestämdes den slutgiltiga designen och varför?

Hur kändes det när det mest centrala var färdigställt?

- Blev det som du såg det framför dig under planeringen?
- Något som blev bra?
- Något som blev mindre bra/inte som planerat?