

GÖTEBORGS UNIVERSITET

Institutionen för Ekonomi & Samhälle

Vägar till offentliga rum

En fallstudie om Barcelonas superkvarter ur ett vistelseperspektiv

Jennifer Wiklund

Kandidatuppsats, KGG32030 15hp

Kulturgeografi

Vårtermin (VT) 2021

Handledare: Jonas Lindberg

Examinator: Kristina Lindström

Sammanfattning

- Syfte:** Studiens syfte är att undersöka vistelseytors kvalitet i superkvarteren i Barcelona. Utöver detta har studien utforskat hur vistelseytor kan utvärderas.
- Teori:** Studien utgår från perspektiv på offentliga rum och Shared Space Street Design tillsammans med teorier kring utvärdering av offentliga rum.
- Metod:** Metoderna som används för studien är kvalitativ textanalys kombinerat med utvärderings verktyget Public Space Index innefattande direktobservationer och frågeundersökning.
- Resultat:** Studien visar att åtgärderna inom Superkvarteren bidrar till det offentliga rummets förbättrade kvalitet och att vistelse kan prioriteras i en trafikblandad miljö utan att helt utesluta bilism. Studien visar även att olika plaster inom superkvarteren når olika kvalitet både beroende på vilka åtgärder som implementerats på platserna och på miljön runtomkring platserna. Vad gäller utvärdering av det offentliga rummet och Shared Space Street Design visar studien att PSI kan vara ett värdefullt verktyg för att förstå och analysera rummets kvaliteter.
-

Sökord: Offentligt rum, Vistelseytor, Shared Space Street Design, Public Space Index

Abstract

Aim: The aim of the study is to investigate the quality of living space in the superblocks in Barcelona. In addition, the study has explored how living spaces can be evaluated.

Theory: The study is based on perspectives on public spaces and Shared Space Street Design together with theories on the evaluation of public spaces.

Method: The methods used for the study are qualitative text analysis combined with the evaluation tool Public Space Index including direct observations and questionnaires.

Results: The study shows that the measures within the Superblocks contribute to the improved quality of the public space and that living spaces can be prioritized in a traffic-mixed environment without completely excluding motorized traffic. The study also shows that different places within the super-neighborhoods reach different quality both depending on the measures implemented at the sites and on the environment surrounding the sites. Regarding the evaluation of public space and Shared Space Street Design, the study shows that PSI can be a valuable tool for understanding and analyzing the qualities of space.

Keywords : Public room, Living Spaces, Shared Space Street Design, Public Space Index

Innehållsförteckning

1.0 Inledning	7
1.1 Problemformulering	8
1.3 Avgränsningar	11
1.4 Disposition	11
2.0 Teori & Tidigare forskning	12
2.1 Sociala perspektiv på det offentliga rummet	12
2.2 Det offentliga rummets urbana förutsättningar	13
2.3 Gatan som offentligt rum och dess utformning	14
2.4 Människans aktiviteter i det offentliga rummet	16
2.5 Shared Space Street design	17
2.6 Utvärdering av offentliga platser	18
3.0 Metod & Material	22
3.1 Forskningsdesign	22
3.2 Urval & Material	24
3.3 Insamling & Bearbetning	25
3.4 Metoddiskussion	27
4.0 Superkvarter som offentliga rum - Resultat	30
4.1 Val av fallstudie	30
4.2 Planarbetets mål och strategier	34
4.2.1 Förbättra offentliga platsers kvalitet	35
4.2.2 Utveckla en mer hållbar mobilitet	36
4.2.3 Öka och förbättra urban grönska och biologisk mångfald	38
4.2.4 Främja allmänhetens deltagande och gemensamt ansvar	38
4.3 Superkvarteret enligt Public Space Index	40
5.0 Diskussion	46
5.1 Mål, strategier och resultat	46
5.2 PSI som utvärderingsmetod	48

5.3 Framtida forskning	49
6.0 Slutsatser	50
7.0 Litteraturförteckning	52

Figurförteckning

Figur 1: SPI:s 5 dimensioner	25
Figur 2: Prioritering av trafikanter	35
Figur 3: Superkvarterens gatustruktur	35

Tabellförteckning

Tabell 1: Respondentdemografi	23
Tabell 2: Resultat PSI:s dimensioner	38
Tabell 3: Resultat PSI	39

1.0 Inledning

Barcelona 1854: Så snart det blev känt att den spanska regeringen hade gett klartecken att riva Barcelonas länge avskydda mur utbröt eufori i staden. Människor rusade till muren med hackor och kofotar för att bidra till dess rivning. Barcelonas mur beskrevs som en den tidens mest hatade konstruktionen i en europeisk storstad. Likt ett uråldrigt träd gick rötterna i Barcelonas mur djupt och det tog 12 år tills sista tegelstenen var hackad. I samband med murens rivning påbörjade Ildefons Cerdà planeringen av l'Eixample, Barcelonas utvidgning (Aibar & Bijker 1997). Cerdás plan för utvidgningen, ensanche, inkluderade stora breda avenyer för att främja konnektiviteten mellan hamnen och stadens två viktigaste entréer. En framstående strategi, som har gjort Barcelona till den stad den är idag, var att varje gata var indelad i två lika betydelsefulla delar, en för bilen och en för fotgängare (ibid). Cerdà presenterade ett program för att forma den nya staden, med *"healthy density and uniform accessibility"* som ledord. Detta inledde en ny fas inom stadsplaneringen i Barcelona som liknade den av andra europeiska städer, där städerna öppnade upp sig för världen utanför dem (Martin-Ramos 2012).

Visionen Cerdà försökt skapa verkställdes aldrig till fullo. Idéen om den gröna parkliknande staden, där varje lott bara bebyggdes till 50 procent och som vilade på ett rutnät av avenyer för både bilister och övriga invånare förvrängdes över åren. Påverkad av kapitalistiska påtryckningar och bilismens totala dominans av gaturummet präglas staden Barcelona av trånga, överbyggda lotter utan tillräckliga friytor (Pallares-Barbara et al 2011). Avenyerna som skulle vara en samlingsplats för alla stadens invånare skapar istället svåröverkomliga och farliga leder (Rueda 2021). Den moderna tidens barriärer är inte längre murar av tegel och betong utan sprickor av asfalt och rasande trafik.

Barcelona 2016: Kommunfullmäktige antar programmet *"Let's fill the streets with life"*. Ett program som ska vara startskottet för att transformera 70 procent av Barcelonas bilvägar till superkvarter, kvarter med gator där människor ska prioriteras. Människor som inte bara är gångtrafikanter utan sociala individer och invånare som ska få tillbaka stadens gator till sitt gemensamma kapital (Ajuntament Barcelona 2016). Bostadsområden ska skyddas från genomfartstrafik och gröna stråk ska planteras där den svarta asfalten nu skär djupa sår i

stadsväven. Superkvarteren ska färga stadens svarta sprickor gröna så att livet kan återvända till gatorna där Cerdás dröm sedan 1800-talet äntligen kan bli verklighet.

1.1 Problemformulering

Modern stadsplanering står inför omfattande utmaningar. En av de mest framträdande är bilens dominans av det urbana rummet. Sedan sin födelse har privatbilismen bidragit till en löst sammansatt stadsväv med långa avstånd och oattraktiv miljö där luftföroreningar och enformiga visuella intryck formar en dystopisk stadsbild (Fainstein & De Filippis 2016). Stadens struktur är ofta flera hundra år gammal men livet i den behöver förändras både på grund av klimathot och ändrade preferenser hos befolkningen där ett gott stadsliv efterfrågas (Cervero et al 2017). För att locka moderna invånaren krävs mer. Speciellt då globaliseringen gett upphov till att städer tävlar med varandra och en attraktiv stadsmiljö krävs för att locka nutidens hetaste handelsvara: Kunskapsintensiv arbetskraft (Florida 2003). För att skapa en attraktiv stadsmiljö krävs, bland annat, närhet, täthet och grönska. Närheten behöver inte bara vara geografisk utan även social då segregation hotar att slita moderna städer itu (Ibid).

Täthet är enligt den nuvarande diskursen kring hållbar urban planering nödvändigt för att uppnå hållbarhet i begreppets alla tre dimensioner. Inom hållbarhetsbegreppets ekonomiska och sociala dimensioner bidrar täthet till att ge tillräckligt befolkningsunderlag för den service som efterfrågas i stora städer och säkerställer att hela befolkningen får tillgång till denna. Dessutom kan en tät stad ses som mer ekologiskt hållbar än en gles stad då en tät stad tar upp betydligt mindre yta. Vidare ska täthet bland annat bidra till minskad bilanvändning vilket ger mindre koldioxidutsläpp och hjälper till att bromsa den globala uppvärmningen. Baksidan med förhöjd täthet är dock minskad tillgång till vistelse- och grönytor per capita vilken drastiskt minskat till följd av förtätning och ökade markpriser. De förlorade ytorna kan innehålla många olika sociala värden så som exempelvis vistelse, naturupplevelser och social interaktion vilka är avgörande för stadsinvånarnas livskvalitet (Ståhle 2008). Vistelseytornas kvalitet kan enligt Gehl (2010) undersökas genom att observera vilka typer av aktiviteter invånarna väljer att utföra på ytorna då människor väljer platser för sociala interaktioner med stor omsorg. Vistelseytor behövs även ur ett hälso- och trygghetsperspektiv vilket inte minst synliggjorts i rådande pandemi där tillgång

till offentliga ytor utomhus efterfrågas för aktiv transport, träning och sociala aktiviteter i syfte att minska smittspridningen (Dockerill et al 2021).

För att råda bot mot utmaningarna och skapa goda förutsättningar för den stad som efterfrågas har Shared Space Street (SSS) design utformats som strategi för att omstrukturera gaturummet för att prioritera aktiv transport och utomhusvistelse vilket frigör ytor i stadsrummet (Jayakody et al 2017). SSS designen uppnås genom att ta bort trafikseparering på utvalda gator och låta fotgängare och cyklister få prioritet över bilister i ett delat gaturum. Konceptet SSS design införs nu i olika former i flera europeiska städer. I Stockholm testas designen inom forskningsprojektet Smarta Gator finansierat av Vinnova (Smartagator u.å). I Paris planeras 15 minutersstaden vilket använder SSS design tillsammans med andra åtgärder för att omforma staden så att arbete och service ska finnas på maximalt 15 minuters promenad- eller cykelavstånd (Martínez Euklidiadas 2020) Ytterligare ett exempel där SSS design används för att främja aktiv transport, urban grönska och stadsliv är Salvador Ruedas koncept "Superillas" eller superkvarter på svenska. Konceptet som testats i sin nuvarande form sedan 2003 har som syfte att transformera Barcelona till en hållbar, attraktiv stad där stadsliv och människors sociala behov står i fokus. I superkvarteren förbjuds genomfartstrafik och biltrafik sker på de gåendes villkor i en 3x3 gator stor yta. Detta medför att korsningar kan byggas om till lekplatser och vistelseytor tillika som stora delar av gatorna (Ajuntament Barcelona 2016).

Majoriteten av den tidigare forskning som undersökt SSS design har fokuserat på rörelsemönster och trafiksäkerhet och studerat huruvida SSS design är ett fungerande koncept för trafikens framkomlighet och trafiksäkerhet (Ruiz-Apilánez 2017). Ruiz-Apilánez (2017) menar att detta nu är befäst kunskap och att forskningen har fastställt att SSS design bidrar till lägre dödsfall och skador till följd av trafikolyckor samt att SSS design bidrar till minskat utrymme för bilism och ökat utrymme för vistelse och aktiva trafikslag. Ruiz-Apilánez (2017) efterfrågar nu att forskningen tar nästa steg och undersöker om kvaliteten på det ytor som skapas lever upp till den standard som eftersträvas i det urbana rummet och att detta bör studeras. Idag finns inga utvecklade metoder för att utvärdera gator som är designade efter SSS design. För att kunna säkerställa att transformationen av gaturummet uppnår de resultat som förutsatts behövs en metodik som kan hantera den komplexitet som stadsrummet och speciellt ett *shared space* besitter. I och med att SSS design kan vara ett värdefullt verktyg för att ta till vara på ytor som

inte är bebyggda i allt mer förtätade städer och bidra till ökad hållbarhet är det av stort intresse att utvärdera om de nya ytorna faktiskt bidrar till ökade vistelsezoner och i så fall vilken kvalitet de uppnår.

1.2 Syfte & Frågeställningar

Med bakgrund av problemformuleringen är syftet med denna uppsats att undersöka de genomförda åtgärderna i Barcelonas superkvarter för att lära kring om och hur urbana gator kan transformeras till offentliga vistelsezoner. Vidare undersöks hur väl superkvarteren i Barcelona fungerar som strategi för att locka människor till Barcelonas gator genom att tämja bildominansen och främja *walkability* och vistelse. Som en del av studien undersöks även hur fysiska åtgärder som berör delade gaturum kan evalueras och analyseras med avseende på vistelsezonernas kvalitet.

Uppsatsens syfte undersöks utifrån följande tre frågeställningar:

Vilka mål ämnar Barcelonas kommun att uppnå med implementeringen av superkvarteren och med hjälp av vilka strategier?

Vad är resultatet av åtgärderna, med avseende på vistelsezonernas kvalitet?

Hur kan transformation av gaturummet utvärderas med avseende på vistelsezonernas kvalitet?

Frågeställningarna undersöks genom en textanalys av planeringsdokument för superkvarteren samt genom applicering av utvärderingsmodellen Public Space Index vilken är framtagen för att utvärdera offentliga platsers kvaliteter. Genom applicering av modellen på det aktuella fallet kommer resultatet av åtgärderna i superkvarteret att undersökas i både observationer och en frågeundersökning. Därefter analyseras hur väl resultatet av åtgärderna stämmer överens med de utsatta målen. Avslutningsvis diskuteras Public Space Index som verktyg för utvärdering av vistelsezoner i stadsrummet och ur detta kan appliceras på rum där bilanvändare och andra invånare delar på utrymmet.

1.3 Avgränsningar

Studiens geografiska avgränsning utgår till två platser i ett av superkvarteren i Poblenou, Barcelona. Vidare undersöks åtgärderna främst ur perspektivet vistelseytor och dess kvalitet. Grönska värderas utifrån sociala värden inte för biologiska och termiska effekter.

1.4 Disposition

Den föreliggande uppsatsen börjar med en kunskapsöversikt där det offentliga rummet diskuteras utifrån perspektiven sociala och relationella aspekter, förutsättningar och fysisk form. I avsnittet presenteras även teorier kring *Shared Space Street* design och metoder för utvärdering av det offentliga rummet samt utvärderingsmetodiken Public Space Index (PSI) som använts för att utvärdera det offentliga rummets kvalitet. I metodavsnittet diskuteras de metoder som studien vilar på. I resultatdelen presenteras resultatet av dokumentanalys och resultatet av PSI. Därefter analyseras hur väl resultaten från de båda undersökningarna stämmer överens och målen med superkvarteren har uppnåtts och av vilken kvalitet de nyskapade vistelseytorna når. I diskussionsavsnittet diskuteras resultaten av textanalysen och resultatet av utvärderingen i Poblenou genom PSI. Vidare diskuteras PSI som utvärderingsmetodik och dess lämplighet för utvärdering av *shared space streets* och vistelseytor. Avslutningsvis presenteras ett antal reflektioner och rekommendationer kring strategier för att transformera bildominerade gator till ytor för vistelse och rekreation.

2.0 Teori & Tidigare forskning

I detta avsnitt diskuteras för studien centrala begrepp såsom offentliga rum, vistelse samt gata, gaturum och shared space street design. Bereppsdiskussionen knyts samman med tidigare forskning och teoribildning kring fenomenen. Vidare diskuteras även utvärdering av urban planering.

2.1 Sociala perspektiv på det offentliga rummet

Det offentliga rummet¹ kan definieras på flera sätt. Madanipour definierar offentliga rum enligt: *“space that is not controlled by private individuals or organizations, and hence is open to the general public”* (Madanipour 1996:144). Madanipour utgår från markens ägandeskap för att definiera rummet. Marken i det offentliga rummet kan vara offentligt ägd men enligt andra definitioner kan även privatägd mark såsom exempelvis uteserveringar, grannskapsgårdar, och shoppingcenter tillhöra det offentliga rummet. I de fall privat mark beaktas som offentligt rum kan markens ägandeskap dock påverka rummets tillgänglighet och inkludering beroende på platsens syfte och utformning (Carr et al 1992). Enligt Lefebvre (1996) bestäms innehållet i staden som helhet av dess markägare och därmed av ekonomiska intressen vilket skapar ojämlika förhållanden för dess invånare. Vidare kan kulturella normer utesluta vissa grupper formellt eller informellt (Hunter 1985). Definitionen som denna studie vilar på härstammar från Carr med flera (1992) som definierade det offentliga rummet på följande sätt: *“publicly accessible places where people go for group or individual activities”* (Carr et al 1992:50). Att platserna är tillgängliga innebär att stadens invånare har möjlighet att ta sig till platserna och rätt att vistas på marken både utifrån juridiska och normativa aspekter (Carr et al 1992).

Det offentliga rummet fyller många olika syften och funktioner för det mänskliga samhället. Att agera arena för socialt utbyte och vistelse är en viktig sådan funktion. Berman (1986) beskriver att människor kan *“come together freely to do it on their own”* i det offentliga rummet vilket

¹Begreppen “rum” och “plats” används synonymt.

vittnar om att en viss frihet och utrymme kan återfinnas på offentliga platser vilket är grundläggande för demokrati och öppenhet i samhället (Berman 1986:476). Även Thomas (1991) diskuterar det offentliga rummet som ett socialt rum och menar att:

“public space is an essential arena which provides opportunities for individuals and communities to develop and enrich their lives” (Thomas 1991:222).

Vidare definierar Thomas fyra syften som det offentliga rummet uppfyller för människor och samhällen. De fyra syftena innefattar (1) *Arena för det offentliga livet*, (2) *Mötesplats för olika sociala grupper*, (3) *Plats att uttrycka och visa upp symboler och budskap i samhället*, samt (4) *Del av kommunikationssystemet mellan urbana aktiviteter*. Dessa fyra funktioner menar Thomas är avgörande för samhällets form och struktur (Thomas 1991:210).

I likhet med Thomas två första syften som belyser det offentliga rummets sociala betydelse menar Oldenberg (1989) att en viktig komponent i det offentliga rummet är vad han kallar för tertiära platser. Dessa tertiära platser agerar ankringsplatser för gemenskapen i ett samhälle och utgörs ofta av små företag eller informella samlingsytor såsom caféer, hårsalonger, ungdomsgårdar, bibliotek, pubar, kyrkor, kiosker med mera. De tertiära platserna har en viktig funktion för det sociala samspelet som komplement till hemmet och arbetsplatsen då kontakter på de tertiära platserna ger plats till kommunikation och vistelse utöver våra vanliga sociala och geografiska gränser. Det som kännetecknar en tertiär plats är enligt Oldenberg inte den faktiska ytan, tillgången till sittplatser, antalet parkeringsplatser eller kvaliteten på platsen i sig. I stället kännetecknas de tertiära platserna av människorna som befinner sig där och sinnesstämningen mellan dem. Oldenberg menar att tertiärplatserna används av människor som vistas på platserna längre än de behöver, lockade av trevligt sällskap och en god, lekfull stämning. Sällskapet och stämningen bidrar till en familjär eller hemliknande känsla som bidrar till att de som befinner sig där känner sig trygga och avslappnade.

2.2 Det offentliga rummets urbana förutsättningar

Offentliga rum i en urban kontext skapas inte enbart genom de relationella och sociala processer som beskrivs i det tidigare avsnittet utan innehåller även flertalet fysiska förutsättningar och

utmaningar. Moderna städer präglas idag av stora avstånd och barriärer till följd av att privatbilismen tillåtits dominera planeringspraktiken sedan den slog igenom (Cervero et al 2017). I kombination med att bilismen tillåtits ta upp en mycket stor del av det urbana rummet har den moderna tidens urbaniseringsgrad och ekonomiska marknad bidragit till att städer och stadskärnor idag präglas av för stor trängsel. Mängden människor som flyttar till städer i kombination med markägares prioritering av ekonomiska vinster över social och ekologisk hållbarhet har skapat urbana rum som saknar friytor för vistelse och grönska som behövs för att invånare ska kunna leva ett hälsosamt stadsliv (Ståhle 2008, Loit, 2014). Balans mellan täthet och trängsel behövs dock då täthet bidrar till att ge tillräckligt befolkningsunderlag för det urbana stadslivet. Tätheten kan bidra till att överbrygga de stora avstånd som kommit med personbilismen och blir ett viktigt steg i omställningen till aktiv transport (Ståhle 2005). *Walkability* används som samlingsbegrepp för strategier som främjar fotgängares prioritet och därmed aktiv transport i stadsrummet. Förespråkare för *walkability* menar att en tät stadsväv med trygga och attraktiva promenadvägar är nödvändiga för att städers invånare ska kunna få tillbaka utrymme från personbilister som tar upp mycket stora ytor i jämförelse med en fotgängare (Cervero et al 2017).

Det urbana rummets förutsättningar påverkas också av ekologiska och klimatologiska effekter. Stadens ogenomträngliga ytor och brist på biodiversitet är några av de största utmaningarna dagens planerare behöver hantera (Cervero et al 2017).

2.3 Gatan som offentligt rum och dess utformning

De sociala och fysiska aspekter på offentliga rum som diskuteras ovan växer fram i det offentliga rummets fysiska form. Formen för offentliga rum definieras i den föreliggande studien till gator, torg och parker eller utrymmet mellan byggnader. Skillnaden mellan en gata och en väg kan beskrivas som att en väg är en tvådimensionell utsträckning mellan två punkter vars främsta funktion är att underlätta rörelse och transport mellan dessa två punkter. En gata kan däremot definieras som ett tredimensionellt rum som omsluts av golv, väggar och tak (Moughtin 2003:129). Gaturummets funktion som rum för vistelse överskuggas dock ofta av gatans funktion som stråk för riktning och rörelse (Ibid:133f). Förhållandet mellan gaturummets och

gatans funktion diskuteras även av Appleyard (1987) som poängterar vikten av att se till hela gaturummets funktion och de olika behov som användare av gaturummet besitter:

”/.../ [streets] are for all users and for many more purposes than simply transportation. It is important, though, to understand the full range of groups that participate in streets and, conversely, the full range of opportunities that streets can offer to each individual.”
(Appleyard, 1987:9)

Gaturummets anpassning till olika användare och individer innefattar inte bara gatan som utsträckning eller transportväg. Att beakta gatans tredimensionella rumslighet är enligt Bloomberg (2013:8) speciellt viktigt ur ett fotgängarperspektiv. Bloomberg beskriver *“the sidewalk room”* som den del av gaturummet som är designerat för gående. Bloomberg menar att fotgängaren aldrig upplever golvet, gatusidan, husväggen och taket som separerade från varandra varför alla dessa delar bör få lika stor prioritet i gestaltningen av gaturummet. Då *“the sidewalk room”* innefattar hela gaturummet kan dess utformning enligt Gehl (2010:149) stärkas genom visuell kontakt mellan byggnaders utsida och insida, särskilt i bottenvåningarna vilket bidrar till en rikare upplevelse.

Andra fysiska aspekter som påverkar upplevelsen av gaturummet är förhållandet mellan gatans bredd och husens höjd vilka bestämmer gaturummets huvudkaraktär och kan bidra till en mer eller mindre mänsklig skala. Ett gaturum med få eller stora detaljer bidrar till en omänsklig skala. För att motverka detta kan fasader och markbeläggningar brytas ner i mindre sektioner som skapar delrum i utrymmet. Vidare bidrar ett trängre rum med större bredd än höjd inte bara till ett rum i mänsklig skala utan förhållandet mellan skalorna skänker även en stadsmässig känsla till gaturummet (Balgård 1994:142). Gehl (2010:27) diskuterar vidare hur gaturummets skala och form påverkan på upplevelsen av rummet där långa, raka gator kan upplevas som mindre intressanta än böjda gator eller gator som är uppdelade av torg eller korsningar. De mer uppbrutna gatorna väcker invånarens intresse då gaturummets siktlinjer bryts och invånaren kan upptäcka nya rum utefter sin promenad.

2.4 Människans aktiviteter i det offentliga rummet

Gehl (1987) diskuterar det offentliga rummet utifrån vad människor gör där och menar att kvaliteten av ett offentligt rum kan studeras genom att analysera vilka aktiviteter människor väljer att utföra i rummet. Aktiviteterna menar Gehl kan delas upp i tre huvudkategorier, *nödvändiga*, *valbara* och *sociala* aktiviteter. De nödvändiga aktiviteterna såsom att ta sig till jobb eller skola, handla mat osv. kan observeras oavsett vilken kvalitet rummet uppnår medan människor väljer att utföra valbara aktiviteter såsom att ta en promenad eller vistas om rummet uppfyller en högre standard. Sociala aktiviteter menar Gehl enbart kan observeras om rummet innehåller optimala rumsliga kvaliteter. Vidare skriver Gehl att sociala aktiviteter är beroende av närvaro av andra människor i det offentliga rummet och att de ofta utförs i anslutning till en nödvändig eller en valfri aktivitet. Exempel på sociala aktiviteter beskrivs inkludera aktiva kontakter såsom barnlek och konversationer men även passiva möten där människor som inte känner varandra hör och ser varandra.

Sociala aktiviteter är, enligt Gehl, även beroende av att rummet har högkvalitativ fysisk utformning. Att gå eller stanna upp för att titta i ett skyltfönster eller hälsa på någon menar Gehl (2010:135ff) är en aktivitet som inte kräver en god stadsmiljö emedan människor oftare sitter och vistas där miljön inbjuder dem att göra det. Vid de tillfällen människor ska vistas en längre tid på en plats menar Gehl (2010:140) att de väljer platsen med större omsorg och söker en stadsmiljö av högre kvalitet. Även sittplatsens kvalitet är avgörande i valet, Gehl gör skillnad mellan primära och sekundära sittplatser och skriver att båda behövs då de fyller olika funktion. Primära sittplatser utgörs av möblering är avsedd för att sitta på bekvämt under en längre tid medan sekundära sittplatser är mer informella och fyller ett annat syfte i först hand såsom fontäner, pollare, murar, trappor osv. (Ibid:141f). Kärholm (2012:55) diskuterar sittplatsers kvalitet och dess påverkan på människors aktiviteter i staden. Han menar att den utbredda privatiseringen av det offentliga rummet bidragit till att offentliga sittplatser numer oftare utformas med målet att understödja människors cirkulerande beteende i staden för att stimulera konsumtion. Stöttandet av det konsumerande flödet kan observeras i exempelvis food courts, food trucks, caféer och uteserveringar. I relation till Gehls teorier skulle ett cirkulerande beteende bero på platsers bristande kvalitet eftersom Gehl menar att människor vistas länge på platser av god kvalitet.

2.5 Shared Space Street design²

Shared space street (SSS) design är en strategi som används för att transformera prioriteten mellan trafikslagen i gaturummet. Designen skapas genom att olika transportsätt delar på gaturummet vilket bidrar till ökad konnektivitet, aktivitet och social interaktion för både gångtrafikanter, cyklister och bilister. Designen stärker stadens *walkability* och stadsliv vilket kan leda till bättre förutsättningar för affärer och verksamheter vilka får ökat kundunderlag i och med att fler passerar deras dörr. Designstrategin leder även till ökad hälsa och trygghet i området vilket ökar fastighetsvärden och bidrar till ytterligare ekonomisk tillväxt. Kritik som riktas mot SSS design är främst att gatornas utformning gör det svårt för äldre och personer med funktionsvariationer att orientera sig och använda gatorna eftersom trafikblandningen bidrar till otrygghet och svårighet att läsa av rummet. Dessutom upplever cyklister begränsad framkomlighet vid den här typen av design då cyklister saknar en designerad yta och tvingas samexistera med gående i en lägre hastighet (Jayakody et. al 2017)

För att uppnå optimal effekt av SSS design föreslår Jayakody (2017) fyra huvudsakliga teman. Prioritering av gångtrafikanter, väldefinierade och attraktiva allmänna ytor, inkluderande design samt lokalisering och konnektivitet. Prioritering av gångtrafikanter uppnås genom att prioritera fotgängares framkomlighet, låg trafikhastighet och att designa gaturummet så att det ger en upplevelse av att vara ett sammanhängande rum. Temat väldefinierade och attraktiva rum uppnås genom att designa gatorna med visuella värden i fokus samt aktiviteter som lockar människor till platsen och aktiverar dem samtidigt som varje rum visuellt länkar vidare till nästa. För att uppnå det tredje temat, inkluderande design, fokuserar, i likhet med tema nummer ett, på rörelsefrihet men här i kombination med upplevd trygghet och välkomnande. Detta kan enligt Jayakody uppnås med hjälp av marknivåer, markens ytskikt samt sittplatser och säkra gångvägar designade för olika åldersgrupper och aktiviteter. Det fjärde temat för lyckad SSS design, lokalisering och konnektivitet menar författarna kan uppnås genom att säkerställa konnektivitet i

² Detta avsnitt är ett utdrag ur en tidigare kunskapsöversikt från kursen KGG32030.

kollektivtrafikens infrastruktur och offentliga målpunkter samt tillgänglighet av alternativa vägar och ett behov av ett delat gatuutrymme.

2.6 Utvärdering av offentliga platser³

Syftet med föreliggande studie är att undersöka om offentliga rum i delade gatuutrymmen kan uppnå en hög kvalitet utifrån de aspekter på offentliga rum som diskuterats ovan. Ett sätt att göra detta är att utvärdera de fall av offentliga rum i delade gatuutrymmen som studien fokuserar på. Utvärdering av urban planering och offentliga rum är komplext och resurskrävande men också nödvändigt menar Oliviera et al (2010). Uttalandet vilar på fyra grundläggande argument: 1. *Utvärdering legitimerar planering för medborgare.* 2. *Hjälper planerare och politiker att ta beslut i komplexa planeringsprocesser.* 3. *Främjar en effektiv och dynamisk planeringsprocess.* 4. *Möjliggör planering som baseras på en kontinuerlig inlärningsprocess.* Med bakgrund av detta kan identifieras att utvärdering främjar en god planeringspraktik. Utvärdering av genomförda åtgärder ger möjlighet att lära genom stadsbyggnadsprocessen vilken präglas starkt av att det sällan finns möjlighet att testa olika alternativ och förslag eftersom stadsbyggnadsprojekt ofta är omfattande både gällande investeringarna och skala (Forsberg 2019). Utvärderingen kan dessutom bistå med underlag som kan motivera investeringar och vidareutveckling av platser till hög kvalitet (Oliveira et al 2010).

För att säkerställa god och effektiv utvärdering presenterar Oliveira et al (2010) ett antal principer. En av dessa är att utvärderingen bör anpassas till det aktuella projektet för att bäst svara till de särskilda förutsättningar ett specifikt projekt genomförs. Vidare menar Oliveira m.fl. att åtgärder måste utvärderas som helhet då dess effekter inte kan analyseras skilt från sin rumsliga, politiska, juridisk eller ekonomiska omgivning. En av de viktigaste förutsättningarna för god utvärdering, enligt författarna är att utvärderingen måste genomföras innan, under och efter ett projekt genomförs. Detta bidrar inte bara till en helhetssyn för utvärderingen utan även

³ Delar av detta avsnitt är hämtat ur författarens praktikrapport HT2020.

till ett förbättrat projekt då utvärderingens analyser och resultat kan påverka det utvärderade projektet i positiv riktning.

Gehl & Svarre (2013) har samlat ett antal praktiska metoder för att utvärdera och studera stadens offentliga liv. Metoderna innefattar bland annat observation, räknande, kartering, fotografering och dagboksföring. Centralt för metoderna är att den som studerar det publika livet gör direkta observationer av människors aktivitet och hur dessa förhåller sig till platser för att kunna skapa en tolkning av platserna som ligger så nära verkligheten som möjligt. Gehl och Svarre (2013) förespråkar en kombination av flera metoder för att skapa en rik bild av rummet som utvärderas. Räknande av hur många människor som uppehåller sig på en plats eller passerar en linje kan exempelvis kombineras med kartering av människors beteende. För ytterligare djup och nyansering rekommenderar Gehl och Svarre (2013) att observatören för detaljerade dagboksanteckningar och tar bilder för att minnas viktiga komponenter av platsernas användning och kvaliteter.

Public Space Index (PSI) är en utvärderingsmetodik framtagen av Metha (2014). Metodiken utvärderar offentliga rums kvaliteter utifrån fem huvuddimensioner; *Meningsfulla aktiviteter*, *Inkludering*, *Trygghet*, *Komfort* samt *Trivsel*. Dimensionerna med tillhörande aspekter undersöks genom observationer och frågeundersökningar.

Den första av dimensionerna är *Meningsfulla aktiviteter*. Hur meningsfull en plats är, menar Metha (2014), beror på en komplex blandning av individuella och kollektiva narrativ. Människors reproduktion av en plats betydelse utgår ifrån egna och andras idéer om platsens identitet. Dimensionen meningsfulla aktiviteter fokuserar på möjligheten för individen att använda platsen för syften som går utanför ärenden och andra nödvändigheter, i likhet med Gehls (2010) tredje kategori av mänskliga aktiviteter som präglas av social samvaro menar Metha att de mer meningsfulla aktiviteterna karakteriseras av vistelse och sociala syften. Enligt SPI kan den meningsfullhet en plats erbjuder mätas i antalet möjliga aktiviteter som erbjuds på eller i omedelbar närhet till platsen. Vidare nyttjar Metha (2014) Oldenburgs (1989) begrepp "*tertiära platser*" för att studera om det finns gemenskapsskapande verksamheter vilket översiktligt kan innefatta caféer, pubar och liknande. Dessa platser kan bidra till att skapa ett

emotionellt band mellan människor och en plats och bidra till att dessa platser erbjuder mer meningsfullhet än andra (Oldenburg 1989; Metha 2014).

Den andra av de fem dimensionerna benämns *Inkludering*. Hur inkluderande ett torg är kan enligt PSI metodiken (2014) mätas genom studier av platsens användare. Mätningarna fokuseras på hur variationen av egenskaper hos de människor som använder platsen samt hur stor bredd av beteenden som platsen tillåter vilket ska ge en indikation på hur inkluderande platsen är i praktiken. Platser upplevda *Trygghet* mäts i PSI metodikens tredje dimension. Metha (2014) skriver vidare att det finns empiriskt belägg för att åtgärder som exempelvis förbättrad belysning, en högre grad av informell övervakning från närliggande butiker och service samt ett större antal människor i rörelse kan förbättra den upplevda trygghetens kvalitet. Dessa är således några av de aspekter som inkluderas i PSI. Vidare observeras även platsernas skick och underhåll vilka även de kan påverka platser upplevda trygghet. I den fjärde dimensionen mäts platser upplevda *Komfort* vilken studeras utifrån ett antal faktorer såsom exempelvis sittmöjligheter, arkitektoniska artefakter och väderskydd men även utifrån platsens mikroklimat, vilket innefattar bland annat sol- och vindförhållanden (Ibid).

Den sista av dimensionerna som utvärderas i PSI är *Trivsel* (en: *pleasurability*). Dimensionen baseras på sensoriska faktorer samt skala och rumslighet (en: *enclosure*). De sensoriska faktorerna inkluderar arkitektoniska uttryck som skapar ett trivsamt rum samtidigt som en stark mental koppling skapas till platsen (en: *imageability*). De sensoriska faktorerna utvärderas de en positiv mental koppling till en plats baseras på en positiv syn på platsen medan en rörig, nedskräpad plats ofta leder till en negativ mental bild. Även skalan är viktigt för att skapa rum där människor trivs. I likhet med det som tidigare diskuterats kring Balgårds (1994) perspektiv på det urbana rummet utgår PSI ifrån att dörrar och portar i mänsklig skala samt träd och designelement i relaterbar storlek skapar ett rum med distinkt känsla av att vara inuti rummet vilket skiljer sig från att vara utanför rummet vilket leder till bättre trivsel (Metha, 2014).

Utifrån diskussionen ovan kan konstateras att det offentliga rummet skapas genom relationella och sociala förutsättningar samt formas av stadsrummets fysiska förutsättningar. Vidare diskuteras hur offentliga rum behöver tjäna många olika invånare och aktiviteter vilka har olika behov. Hur väl det offentliga rummet bidrar till att facilitera invånarnas olika aktiviteter bidrar

till rummets kvalitet. Det offentliga rummets kvaliteter kan utvärderas i syfte att förstå och förbättra rummets kvaliteter. Utvärdering av urban design kan vidare utföras genom ett flertal olika metoder. I nästa kapitel diskuteras de metoder som den här studien grundas på.

3.0 Metod & Material

I detta kapitel diskuteras studiens forskningsdesign samt urval, material, insamling och bearbetning av materialet som samlas in genom Public Space Index (PSI). Vidare diskuteras genomförandet av PSI undersökningen och studiens interna- och externa validitet, samt etiska överväganden och alternativa metoder.

Studien utgår från en induktiv metod där empiriska data används för att dra slutsatser från det insamlade materialet. Vidare har studien en kvalitativ ansats och är teorikonsumerande till sin karaktär vilket innebär att studien utgår från fallet och försöker förklara det empirin visar med stöd av teorin istället för att utgå från teorin och bevisa eller motbevisa den med den insamlade empirin (Esaiasson et al 2017). Mixed methods innebär att en forskningsfråga undersöks med flera metoder som kompletterar varandra (Ibid). För att besvara frågeställningarna i denna studie på ett nyanserat och uttömmande sätt används mixed methods med hjälp av metoderna textanalys, direktobservation och frågeundersökning.

3.1 Forskningsdesign

Grunden i studiens forskningsdesign baseras på metoden kvalitativ fallstudie. Fallstudier kan användas för att förstå komplexa sammanhang med många variabler. Målet med en kvalitativ fallstudie kan vara att enbart uttala sig om det valda fallet eller att ge insikter och information kring mer generella fenomen (Denscombe 2018:191). Eftersom den föreliggande studien genomförts med väldigt begränsade resurser kan ingen extern validitet härledas till de undersökta fallen. Studien kan istället bidra med förståelse för den specifika fallstudien och i bästa fall endast utgöra en pusselbit till att förstå offentliga rum i kontexten *shared space* i större mening. En fallstudie kan klassificeras som en enbart fallstudie i vilken endast ett fall studeras på djupet eller som en jämförande studie där två eller fler fall jämförs bredvid varandra (Esaiasson et al 2017). Föreliggande studie kan klassificeras både som en fallstudie eller en jämförande studie beroende på vilken skala som diskuteras. På ett sätt är studien en renodlad fallstudie eftersom enbart ett superkvarter studerats på djupet. Samtidigt finns en jämförande aspekt i att två platser inom det valda området studeras vilket gör att studien även kan ses som en jämförande fallstudie.

Metoden kvalitativ textanalys används för att besvara fråga ett och bidra med förståelse för vilka mål planerarna bakom superkvarteren vill uppnå och deras strategier. Kvalitativ textanalys används för att analysera texter när vissa delar av de analyserade texterna anses vara viktigare än andra samt när en genom analysen eftersöker information som kan utläsas "*mellan raderna*" genom intensiv läsning av dokumentet (Esaiasson 2017:211). Vidare lämpar sig metoden väl för forskare som inte undersöker kausala *varför*-frågor utan istället ställer frågor som vad, hur och vilken sorts idéer (Ibid:224). Vid genomförandet av en kvalitativ textanalys används två huvudsakliga strategier, kritisk granskning och systematisering. Systematisering söker teman i texter för att skapa logisk ordning kring den studerade frågeställningen ur flertalet ofta komplexa texter (Ibid:213f).

Direktobservationer används enligt Esaiasson (2017) för att undersöka processer och strukturer som kan vara svåra att beskriva eller bättre kan förstås genom att observera studieobjektet i realtid. Observationsstudier kan anpassas till mer begränsade studier såsom uppsatser det är dock viktigt att vara medveten om de begränsningar en mindre omfattande observationsstudie möter då observatören riskerar att missa sådant som sker utanför den observerade tidsramen vilket kan påverka generaliserbarheten av resultatet. Observationerna och frågeundersökningen värderas på en ordinalskala med fyra grader. Ordinalskalan används för att rangordna analysenheterna men kan inte visa på exakt hur många fler personer med olika etnicitet som befinner sig på en plats exempelvis likt en intervallskala kan. Ordinalskalans funktion är därmed att uttala sig om rangordning och inte om mängd varför exakta definitioner för den angivna skalans kategorier inte behöver fastslås (Esaiasson et al. 2017:287).

Observationerna kompletteras med en frågeundersökning vilken är utformad som en respondentundersökning eftersom det är respondenten själv som är studieobjektet för undersökningen (Esaiasson et al 2017). I frågeundersökningen ställs samma frågor till alla respondenter i syfte att kunna hitta mönster och dra slutsatser från respondenternas svar. I enlighet med hur Esaiasson (2017) beskriver frågeundersökningars struktur används standardiserade frågor med förutbestämda svarsalternativ.

Observationerna och frågeundersökningen genomförs inom ramen för utvärderingsmetoden Public Space Index (PSI). Metoden presenterades av Metha (2014) som ett sätt att utvärdera offentliga platsers kvaliteter utifrån fem huvuddimensioner vilka Metha menar är grundläggande för att möjliggöra sociala aktiviteter i offentliga rum. Dimensionerna som undersöks är *Meningsfulla aktiviteter, Inkludering, Trygghet, Komfort* samt *Trivsel*.

3.2 Urval & Material

Området Poblenou som valts till fallstudieobjekt och platserna som undersöks i fallstudien valdes genom ett strategiskt urval vilket enligt Esaiasson (2017) är att föredra när urvalsramen är begränsad. Poblenou valdes för att områdets superbblock är väl implementerat och den platsbyggande processen väl förankrad i tid vilket betyder att platsens användning inte påverkas av varken nyhetens behag eller brist på kännedom hos platsens användning. Platserna valdes efter en förstudie utifrån att de liknar varandra i trafikdämpande och vistelseuppmuntrande strategier som används i superkvarteren men skiljer sig mycket åt vad gäller faktorer som service och målpunkter på och i direkt anslutning till platsen.

De plan- och policydokument som analyseras berör planeringen av superkvarteren och strategin som helhet. Bland dokumenten ingår urbana mobilitetsplaner för Barcelona år 2013 samt år 2024. Vidare behandlas även policydokumentet *Let's fill the streets with life - Establishing Superblocks in Barcelona (2016)*. Dokumenten har valts ut för att de återger en tydlig bild av strategierna som används ur ett praktiskt perspektiv. Dessutom är dokumenten förstahandskällor som kan antas innehålla tydlig information om planerarnas målsättningar och strategier. Dokumenten utgör en del av den empiri som besvarar den första frågeställningen. Som komplement till dokumenten har även inspelade intervjuer och föreläsningar av upphovsmannen till superkvarteren, Salvador Rueda lyssnats till. Inspelningarna har funnits tillgängliga via videodelningsplattformen Youtube.

Urvalet för frågeundersökningen sker genom en kombination av första bästa urval och kvoturval. Förbipasserande på platsen tillfrågades om de vill medverka i frågeundersökningen. Efter ett tag fylldes vissa kategorier upp varvid ett mer aktivt urval görs för att försöka jämna ut antalet respondenter i varje kategori vilket ger ett resultat som bättre speglar den övriga befolkningen

med avseende på kön och ålder. Övriga demografiska data som samlas in om respondenterna är yrke, hur ofta de besöker platsen och varför samt vilken etnicitet de tillhör. Frågan om etnicitet har formulerats om från Methas originalform som efterfrågade respondentens ras “*race*”.

Rasbegreppet kan anses ha andra associationer i Europa än i USA varför ordet etnicitet väljs för att bättre spegla det studien undersöker i en Europeisk kontext.

Frågeundersökningen besvarades av 80 respondenter. Åldersintervallet var mellan 18 och 68 år. Den vanligaste ålderskategorin var 18–35 år. Endast tio personer har uppgett att de är över 55 år. Merparten av respondenterna antingen bodde eller arbetade i området. 28 av de tillfrågade svarade att de var i området på grund av andra anledningar. Vid observationerna på veckodagar var den vanligaste övriga anledningen att

respondenten var i området för att hämta barn på skola eller förskola. Under helgobservationerna uppgav majoriteten av respondenterna som inte bodde eller arbetade i området att de istället var på platsen för att hälsa på boende i området.

Totalt ansåg endast 6 av de 80 respondenterna att de hade en annan etnicitet än europeisk. På plats 1 är majoriteten av respondenterna kvinnor medan en stor majoritet av respondenterna på plats 2 är män. Detta speglar även hur

kön fördelningen såg ut på platserna vid de

observerade tillfällena. Eftersom urvalet endast speglar en liten del av befolkningen dras inga slutsatser kring skillnader mellan de olika respondentgrupperna. Vid analysen behandlas resultatet därför som en grupp.

3.3 Insamling & Bearbetning

Frågeställning ett undersöktes genom att systematiskt analysera de valda dokumenten utifrån temana mål och strategi. Först läses varje dokument för sig och de textstycken som ansågs vara

Tabell 1: Respondentdemografi

Kategori		Antal Plats 1	Antal Plats 2
<i>Könstillhörighet</i>	Kvinna	23	13
	Man	17	27
	Vill ej uppge	0	0
<i>Ålder</i>	<u>18-35</u>	22	25
	<u>36-55</u>	16	19
	<56	4	6
<i>Etnicitet</i>	Europeisk	36	37
	Annan	4	3
<i>Ärende till platsen</i>	Boende	9	16
	Arbete	11	6
	Boende & Arbete	7	3
	Annat	13	15

Källa: Frågeundersökning

av intresse för studien plockas ut och kategoriseras. Därefter analyserades textstyckena utifrån hur de hängde samman och skapade den helhet som ligger till grund för resultatet.

Frågeställningarna två och tre besvaras genom att följa modellen för Public Space Index (PSI). I modellen ingår genomförande av observationer och frågeundersökningar. Modellen kompletteras med fria observationer som går utanför observationsschemat samt citat från frågeundersökningarna utöver de skattningar som frågeundersökningen består av.

Sammanlagt genomfördes 12 stycken semistrukturerade observationer, sex stycken vardera på två olika platser. Varje observation genomfördes under ca 30 minuter. Åtta observationer genomfördes på veckodag och fyra på helgdag, detta för att resultatet i möjligaste mån ska spegla aktivitetsmängden under en hel vecka. Under observationerna följdes det observationsprotokoll som Metha (2014) inkluderat i instruktionen, se bilaga 1. Observationsprotokollet är uppbyggt av 32 variabler som undersöks med hjälp av antingen enbart observation eller genom att räkna exempelvis antal närvarande på platsen med olika etnicitet m.m. Några av svarskategorierna i Methas underlag kan tyckas svårtolkade som exempelvis skillnaden mellan *“somewhat”* och *“moderately”*. Definitionerna kan dock enligt Esaiasson med flera (2017:145) användas så länge den inbördes ordningen inte bryts. För att underlätta jämförelse och reproducering av undersökningen noteras personliga anteckningar och motiveringar för varje värde. Detta för att omotiverade beskrivningar tappar betydelse över tid, exempelvis är beskrivningen *“få personer med funktionsvariationer är närvarande på platsen”* tvetydig och det är i detta fall bättre att notera antalet personer med funktionsvariation (Esaiasson et. al 2017).

Aspekterna och kriterierna inom varje dimension har tagits fram genom tvärvetenskaplig teorigenomgång med utgångspunkt i urbangeografi (Metha 2014). Varje dimension analyseras med hjälp av 43 till 45 variabler beroende på platsens karaktär. Varav 29 till 32 stycken observeras genom strukturerad observation och 13 variabler är perceptuella och betygsätts av människorna som använder det offentliga rummet. De upplevelsebaserade variablerna studeras genom en frågeundersökning och baseras på en betygsskala från 0 till 3.

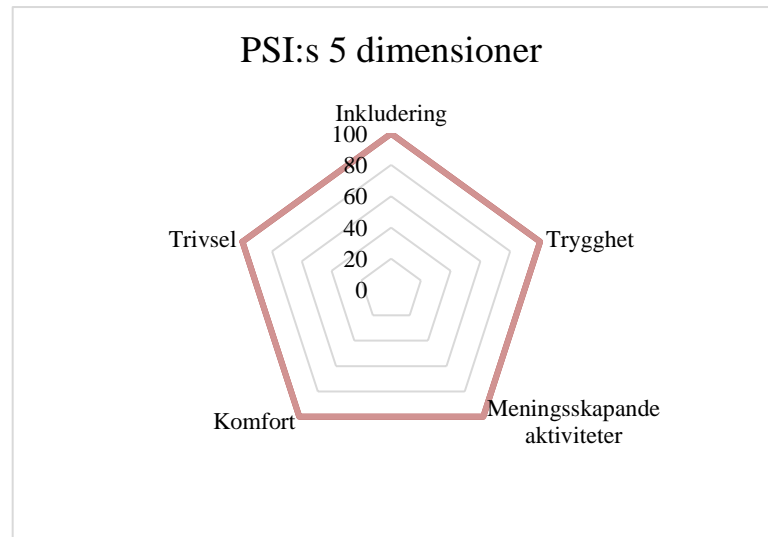
I anslutning till observationerna genomfördes frågeundersökningar baserade på aspekterna i PSI se bilaga 1. Anteckningar från observationerna och svaren av frågeundersökningen samlas in med hjälp av elektroniska formulär. Frågeundersökningen är utformad på engelska.

Respondenterna fick vid insamlingstillfället välja om hen ville svara på frågorna muntligt varpå formuläret lästes upp för respondenten eller om respondenten ville svara på frågorna på sin telefon genom att scanna en QR-kod. Om respondenten ville svara på formuläret i sin telefon fanns alternativet att läsa formuläret på Katalanska.

Avslutningsvis viktas varje variabel mot varandra enligt viktningsschemat som inkluderas i PSI, se figur 1.

Därefter aggregeras medelvärdet för varje huvuddimension till en procent av maxvärdet (maxvärdet för samtliga variabler efter viktning är 150). Resultatet av PSI

undersökningen visualiseras i ett diagram vilket visar det aggregerade resultatet för varje analysdimension se figur 1.



Figur 1: PSI:s 5 dimensioner. Källa: Omarbetad design. Ursprungskälla Mehta 2014:58

3.4 Metoddiskussion

För att säkerställa utvärderingens reliabilitet bör observationerna genomföras av minst två forskare för att minimera subjektivitet enligt Mehta (2014). Detta är inte möjligt inom ramen för denna uppsats, risk finns därför att författarens subjektivitet påverkar studiens reliabilitet. För att minimera risken för subjektivitet så mycket som möjligt används ett observationsprotokoll för att motverka observatörens subjektivitet och säkerställa att det som studien ämnar undersöka faktiskt observeras men protokollet bygger också på ett antal subjektiva avvägningar. Dessa subjektiva avvägningar kan ses som en brist när det kommer till studiens validitet. Exempelvis är observatörens förmåga att avgöra personers etnicitet och klass mycket begränsad. Likaså kan

funktionsvariationer och könstillhörighet vara svåra att observera utifrån utan att direkt fråga personerna.

Vidare kan bortfallet för frågeundersökningen påverka studiens interna validitet då de som väljer att medverka i undersökningen kan antas ha vissa egenskaper och förutsättningar som bidrar till deras medverkande i större grad än de som inte medverkar och är en del av bortfallet. Exempel på egenskaper och förutsättningar som kan leda till att personer inte vill delta i undersökningen kan vara att de inte har tid, de är inte socialt extroverta, de tycker inte om platsen för undersökningen och vistas därför inte där. Vidare kan även den under studiens utförande rådande coronapandemi bidra till att de som är i riskgrupp eller av annan anledning rädda för smitta i mindre utsträckning befinner sig utomhus samt är mindre benägna att stanna för att prata. För att hantera coronapandemin och minimera risk för smitta följdes de lokala säkerhetsföreskrifterna. Både studiens interna och externa validitet påverkas av att författaren vid insamlingstillfällena undvikit att inkludera de hemlösa som befann sig på platsen. Anledningarna till detta var att intervjuaren inte kände sig bekväm med att närma sig de hemlösa.

Ytterligare en faktor som kan påverka studiens reliabilitet är att vissa av dokumenten och inspelningarna som analyserats har funnits tillgängliga på engelska medan andra enbart funnits på katalanska. Det katalanska språket är nära besläktat med spanska och för att förstå dokumenten har översättningsverktyget Google Translate används tillsammans med branschspecifika ordlistor när mina kunskaper i spanska inte räckt till. Detta kan ha gett upphov till missförstånd vilket i så fall påverkar trovärdigheten i analysen av dokumenten. Dock stämmer den empiri som plockats ut ur de katalanska dokumenten överens med empirin i de engelskspråkiga dokumenten varför den risken är förhållandevis liten. Vidare kan plandokumentens innehåll och syfte diskuteras. Trovärdigheten i primärkällan "*Let's fill the street with life*" (Adjuntament Barcelona 2016) påverkas av att programmet enbart tar upp positiva aspekter av att etablera superkvarter och inte behandlar eventuella utmaningar och svårigheter. I dokumentet beskrivs programmets mål och strategier utifrån vad som kan tolkas som ett motiverande perspektiv. För att få en mer nyanserad bild har andra dokument studerats och representant från kommunen har sökts men utan framgång.

De etiska överväganden som gjorts inom ramen för studien har genomförts både angående insamlingsmetoder och resultatredovisning. Det är generellt svårt att få samtycke från de som observeras vid observationer. Det som talar för att observationerna kan genomföras utan godkännande är att det är mycket svårt att härleda tillbaka resultatet från empirin. Vidare etiska överväganden genomfördes vid frågeundersökningen där det är av största vikt att respondenterna informeras om syftet med studien och hur deras svar används (Denscombe 2018:65). Studiens syfte och användning förmedlades därför både muntligt och i text när respondenten valde att genomföra frågeundersökningen som en enkätundersökning på nätet. Vidare har även resultatredovisningen utformats så att ingen informant ska kunna identifieras utifrån citat eller observation, personer som nämns har endast beskrivits utefter deras kön och ålderskategori.

Andra metoder som kunde bidragit till att studiens interna och externa validitet stärkts kan vara att komplettera textanalyserna med intervjuer av de planerare som arbetar med superkvarteren. Tre olika planerare på Barcelonas kommun har sökts i detta avseende för att diskutera åtgärdernas syfte och deras bild av resultatet men har inte nåtts. Vidare skulle denna studie kunna kompletteras eller genomföras genom att utföra djupare intervjuer med exempelvis boende och arbetande i området för att ge vidare insikt i hur de har påverkats av transformationen och deras inställning till åtgärderna. Detta skulle kunna leda till en inblick i både hur gaturummet används av invånare inte bara i egenskap av fotgängare utan även som människor. Dessutom skulle en sådan studie kunna visa hur invånarna skulle vilja att rummet var utformat och vilka aktiviteter de vill utföra på platsen istället för att enbart eller mestadels observera de aktiviteter som är tillgängliga för invånarna för tillfället.

4.0 Superkvarter som offentliga rum - Resultat

Nedan sammanställs resultatet av studiens kvalitativa textanalys som syftar till att besvara den första frågeställningen. Först presenteras valet av fallstudie och de aktuella platserna som undersöks. Därefter redovisas resultatet av studiens textanalys i kommunens generella mål med implementeringen av superkvarteren. Därefter delas resterande mål upp i fyra övergripande kategorier med tillhörande strategier. I resultatavsnittets senare del presenteras resultatet av utvärderingen av superkvarteret enligt Public Space Index.

4.1 Val av fallstudie

Barcelona är den regionala huvudstaden i den autonoma regionen Katalonien i Spanien. Med cirka 1,6 miljoner invånare är det Spaniens näst största stad. Barcelonas storstadsområde, med cirka 3 miljoner invånare, är den sjätte största stadsregionen i Europa. Området står för ungefär 12,5 procent av den totala spanska bruttonationalprodukten. Barcelona genomgick en enorm socioekonomisk urban förnyelse inför sommar-OS 1992 och enligt vissa mätningar har staden ”*the highest quality of urban life in Europe*” (Maassen 2011:24), mycket på grund av sitt milda klimat, kulturella infrastruktur och tillgången till offentliga rum såsom parker och stränder. Historiskt sett har Barcelona varit ett stort industriellt centrum med flertalet tunga och lätta industrier men under de senaste decennierna har finans- och turismsektorn kraftigt ökat. Stadsledningen har tio administrativa distrikt som har befogenheter inom området planering och infrastruktur, men majoriteten av makten ligger hos Barcelonas kommunfullmäktige, Ajuntament de Barcelona (Ibid). Barcelona är idag en av Europas mest tätbyggda städer eftersom stadens kringliggande geografi inte tillåtit staden att växa utåt. Detta gör Barcelona till ett exempel som kan spegla det nutida stadsidealet för täthet. Vidare bör Barcelonas grundförutsättningar beaktas vid jämförelse med andra städer. Mest framträdande för stadens struktur är som tidigare beskrivet de breda avenyer som Cérda planerade under 1800-talet vilket gett förutsättningar för en tät stad med stora gatuutrymmen.

Modellen för superkvarter utvecklades av Salvador Rueda som ett koncept och verktyg under den senare delen av 80-talet. Under den tiden hade Barcelona stora problem med bullermängder

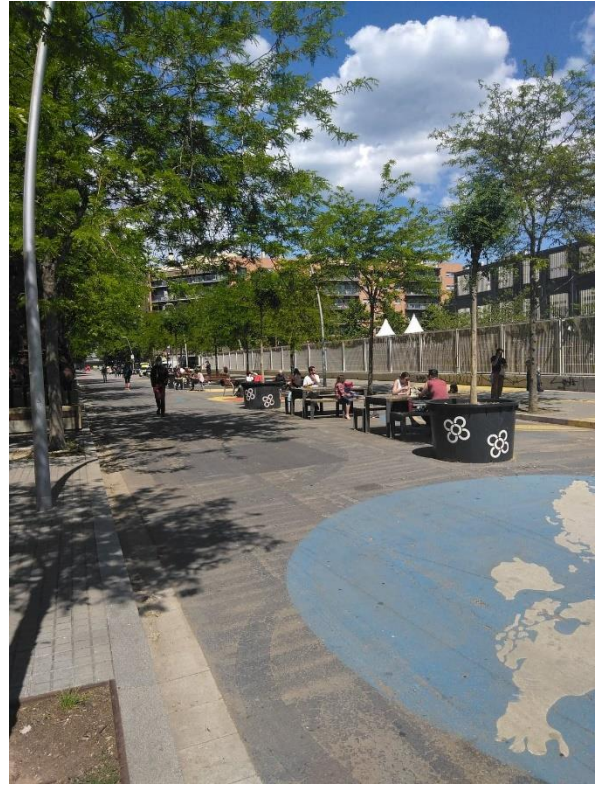
som låg långt över de internationella gränsvärdena. Rueda konstruerade därför en planeringslösning där genomfartstrafiken togs bort ur innerkvarteren och ersattes i ett nätverk runt de större kvarteren. Detta ledde till att bullermängderna för majoriteten av bostadsområdena kraftigt minskade. Efter att det första superkvarteret implementerats dröjde det till 2003 innan nästa superkvarter i Vila de Gràcia, i uppdaterad tappning (Ajuntament Barcelona 2016:21). År 2015 antogs programmet *“Let’s fill the streets with life”* för att implementera 500 superkvarter över hela Barcelona, vilket ska leda till att nästan 70 procent av stadens gator transformeras till vistelse- och grönyta. Den långsiktiga visionen är att alla invånare i staden ska ha tillgång till ett superkvarter, och därmed få tillgång till gröna och offentliga utrymmen. Då skulle även Cerdàs ursprungliga vision om en öppen och grön stad full av liv slutligen uppfyllas (Roberts 2019).

Den grundläggande idén med ett superkvarter är att avgränsa ett stort område där cyklister, fotgängare och människor som vill vistas på gatan prioriteras över bilen (Roberts 2019). Detta bör göras i små steg och oftast krävs, initialt, endast mindre medel. Den första fasen i bildandet av ett nytt superkvarter sker vanligen genom att växter i stora krukor placeras ut och färg på asfalten målas (Ajuntament de Barcelona 2016).

Superkvarteret som undersöks i denna studie är placerat i stadsdelen Poblenou som ligger i området Santi Martí. Poblenou var länge Barcelonas största och viktigaste industriområde men har sedan 90-talet genomgått flertalet drastiska förändringar. Planeringen av förändringarna definieras i plandokumentet 22@ Plan. Ett dokument som ämnar till att skapa ett nav för teknologiska företag genom stadsförnyelse. Flertalet av Barcelonas huvudvägar passerar i närheten av stadsdelen, trots detta kan platsen inte betraktas som central. Befolkningstätheten är dessutom väldigt låg, stadsdelens 9 kvarter rymmer endast cirka 1500 invånare. Detta går att jämföra med stadsdelen l’Eixample där 1500 personer bor i ett enda kvarter (Casorran, 2019).

De specifika platserna som valts ut för studien återfinns i superkvarteret i Poblenou. Platserna har liknande förutsättningar vad gäller skala och utformning samt delar en del grundläggande strategier för att förbättra platsupplevelsen såsom bänkar, träd, uppdelning av rummet, markmålningar, målpunkter m.m, se bilder 1-12. Dock skiljer sig platserna åt vad gäller användning och underhåll vilket diskuteras närmre i resultatdelen för Public Space Index.

Bild 1-4: Plats 1.



Källa: Egna bilder

Bild 5-11: Plats 2.



Källa: Egna bilder

4.2 Planarbetets mål och strategier

Det främsta målet Barcelonas kommun uttrycker sig vilja uppnå genom att implementera superkvarter i staden är att fylla stadens gator med liv och lek samt att minska biltrafikens dominans i stadsrummet. Detta för att skapa en stad byggd för att leva i och möta de hållbarhetsutmaningar staden möter tillsammans med resten av världen (Ajuntament Barcelona 2016:2f). Det övergripande målet formuleras enligt kommunledningen:

“Streets have to go back to being guarantors of vitality throughout the entire urban fabric, to creating opportunities for the establishment of greenery and to promoting positive community life among local residents of all ages and origins. We need to fill the city's streets with life again.”

(Ajuntament Barcelona 2016:2)

Ett av de största hindren för att invånarna ska kunna utnyttja gaturummet för andra aktiviteter än transport bildominansens utbredning i staden då motoriserad mobilitet tar idag upp 85 % av gatuutrymmet. Ytan för motoriserad trafik ska minskas med 70 % eller sju miljoner kvadratmeter genom implementeringen av superkvarter. För att göra detta krävs att biltrafiken minskas med 15 % (Rueda 2021). Reduceringen av motoriserad trafik och omorganiseringen av gaturummet presenteras som ett sätt att reducera den påverkan som människans aktivitet i staden har på miljön och klimatet både på kort och lång sikt. Samtidigt anses superkvarteren bidra till ökade rumsliga kvaliteter i staden (Ajuntament Barcelona 2016:7).

Rueda, (2021) skapen av superkvarteren, menar att den mest radikala strategin som används i samband med planeringen av superkvarteren är att ändra synen på stadens användare från fotgängare till invånare. Detta för att flytta fokus från transport och mobilitet till invånarnas egenskap av att vara sociala varelser. Genom att se stadens invånare som sociala varelser i första hand möjliggörs enligt Rueda ett nytt tankesätt där planerare och arkitekter kan fokusera på alla mänskliga behov som invånare i staden har såsom rekreation, ekonomiska och sociala utbyten, demokrati, kultur, kunskap m.m. (Rueda 2021).

“The model's goal is for people to reclaim their citizen status, today relegated to the function of pedestrians, and to encourage local residents to re-appropriate public spaces, by improving their habitability and the presence of greenery in streets.”

(Ajuntament Barcelona 2016:16)

I citatet ovan beskrivs hur kommunen speglar Ruedas (2021) tankar även från invånarnas perspektiv. Kommunen kan tolkas hoppas på att inte bara planerare ska se invånare som mer än fotgängare utan även att invånarna själva ska återta sin funktion som invånare. I processen hoppas kommunen att invånarna ska bli uppmuntrade att ta större plats i sin omgivande miljö när denna återanpassas för vistelse och vardagsliv.

4.2.1 Förbättra offentliga platsers kvalitet

I det första delmålet, *Förbättra offentliga platsers kvalitet*, fokuseras åtgärderna mot att återge gaturummet till invånarna genom åtgärder som kan lyfta offentliga platser och tillgängliggöra dem för fler aktiviteter och värden exempelvis barnlek, möten, flanera, vila, grönska, historia och det lokala livet (Ajuntament Barcelona 2016:24). Åtgärderna ska omdefiniera stadens gator från att användas som transportytor till att definieras som offentliga platser och en del av invånarnas gemensamma tillgångar. De nyblivna offentliga platserna ska vara gemensamma ytor för liv och vistelse och fungerar som en förlängning av bostädernas innergårdar (Ajuntament Barcelona 2016:2). För att uppnå delmål ett används strategier som bland annat fokuserar på trafiklugnande insatser vilket ger prioritet till fotgängare, främjande av nya användningar av de offentliga ytorna som binder samman de huvudsakliga målpunkterna, samt att förbättra levnadsvariabler såsom attraktivitet och komfort (Ajuntament Barcelona 2016:24). Den mest grundläggande omvandlingen ska ske genom att skydda stadens kvarter mot genomfartstrafik (Ajuntament Barcelona 2016:2, Ajuntament Barcelona 2014:170, 191). Majoriteten av stadens gator är idag planerade för trafik och transport av personer och varor; enligt målen med superkvarteren kan dessa bli viktiga vistelseytor för de boende i området om de omdesignas (Ajuntament Barcelona 2016:15, Ajuntament Barcelona 2014:194). Bostadsområdet ska användas som stadens grundläggande byggsten i planeringen (Ajuntament Barcelona 2016:18). Områden med stor andel bostäder gynnas av att stoppa genomfartstrafiken då utsläpp och olyckor samtidigt som

fotgängares villkor och områdets sociala sammanhållning förväntas stärkas (Ajuntament Barcelona 2016:2,16, Ajuntament Barcelona 2014:172). Ytterligare ett mål för implementeringen av superkvarter är att de ska bidra till att minska bullernivåerna i staden så att de lever upp till EU:s gränsvärden (Ajuntament Barcelona 2014:163).

4.2.2 Utveckla en mer hållbar mobilitet

I det andra delmålet, *Utveckla en mer hållbar mobilitet*, syftar kommunen till att skapa till en hållbar mobilitetsmodell. Denna hållbarhetsmodell ska bygga på flera olika insatser som samverkar:

“A sustainable mobility model is a healthy, low-carbon model that prioritises the quality of urban life and collective well-being, as well as the creation of comfortable urban spaces that promote coexistence among citizens.”

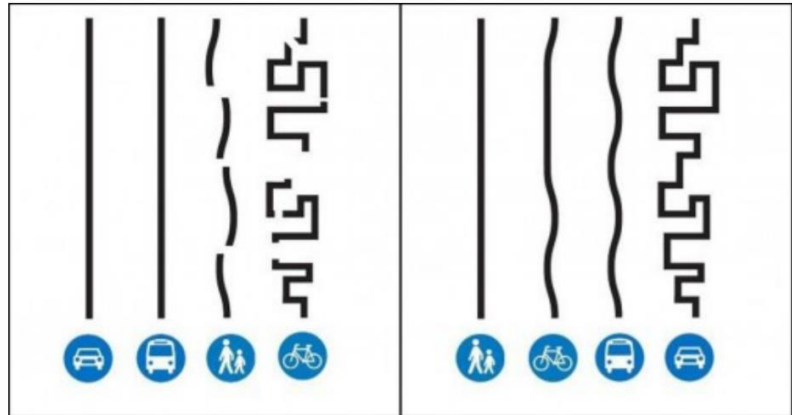
(Ajuntament Barcelona 2016:25)

Modellen ska utvecklas genom att underlätta bytet till mer effektiva resesätt vilka reducerar användandet av fordon och tillgängliggör nya mobilitetstekniker samt främjar alternativa bränslen (Ajuntament Barcelona 2016:25). Åtgärderna ska bidra till förbättrad balans mellan transport och vistelse där minskat bilanvändande tillsammans med mer platseffektiv transport ska ge förbättrad tillgänglighet i staden:

“If these two basic functions -traffic and living - are to be balanced, the Superblock Model's implementation will have to be accompanied by a 21% reduction in private-vehicle traffic in the city, favouring a change of mode towards more sustainable means of transport. In this regard, boosting the networks - public transport and cycle and pedestrian lanes - will help to achieve a good degree of accessibility throughout the city.”

(Ajuntament Barcelona 2016:16).

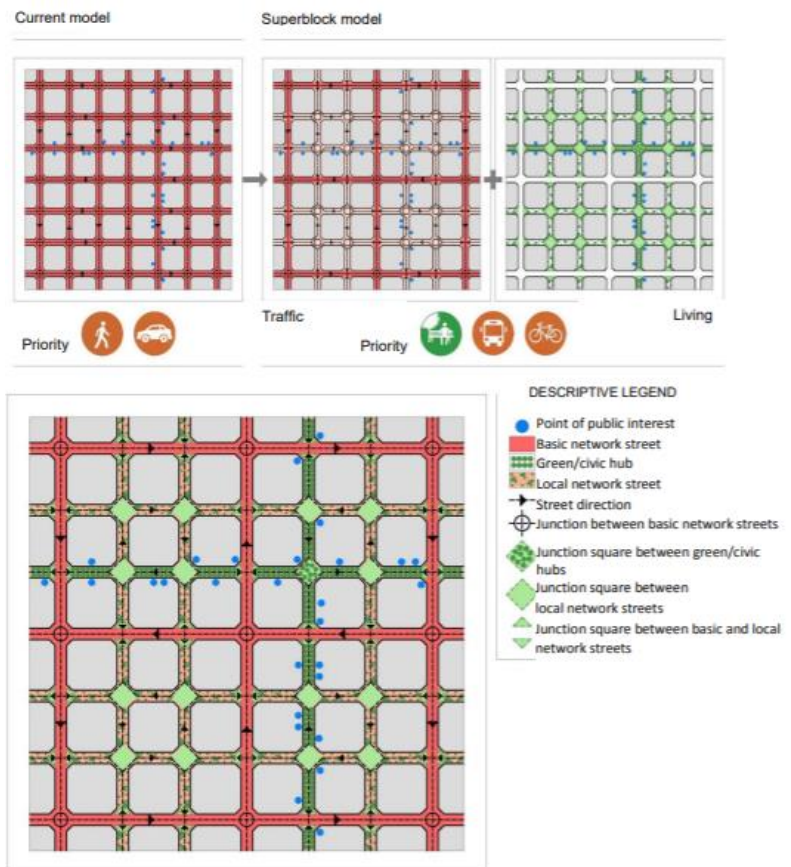
För att åstadkomma ett effektivt transportnätverk med hög tillgänglighet genom hela staden planeras superkvarteren att implementeras tillsammans med andra insatser såsom förbättrade gång och cykelstråk och ett nytt rätvinkligt bussnätverk (Ajuntament Barcelona 2016:22). De nya mobilitets- och planeringslösningarna ska leda till att människor och kollektivtrafik med buss och tunnelbana som ska prioriteras före personbilen vad gäller framkomlighet i staden se figur 2. (Ajuntament Barcelona 2016:18).



Figur 2: Källa: Adjuntament Barcelona 2016:18

En strategi för att tillgodose gatornas trafiksäkerhet i superkvarteren är att sänka den tillåtna trafikhastigheten till 10 km/h inom superkvarteren. Trafikhastigheten sänks så kraftigt för att kunna säkerställa att barn kan leka fritt inom området (Rueda 2021). Hastighetssänkningen kompletteras även med andra trafiklugnande, insatser såsom hastighetskontroller (Ajuntament Barcelona 2013:74).

För att uppnå de olika målen för superkvarteren föreslås en skiftande struktur på gatunätverket liknande mönstret i ett skotskrutigt tyg, se figur 3. Gröna stråk, målpunkter,



Figur 3: Källa: Adjuntament Barcelona 2016:16

fotgängarnav och gator länkas samman i distrikt och kvarter (Ajuntament Barcelona 2016:15). Målbilden för de gamla korsningarna är att nya hubbar bildas där kvaliteten på de offentliga platserna kan prioriteras tillsammans med grönska, fotgängare och hållbar mobilitet (Ajuntament Barcelona 2016:17). Strukturen beskrivs enligt kommunen:

“Some streets are tasked with channelling vehicle traffic, others are pedestrianised and green and connect green spaces, neighbourhoods and points of interest while others are free for public functions, linked to living and neighbourhood life.” (Ajuntament Barcelona 2016:16)

Citatet ovan beskriver hur olika kvaliteter prioriteras på olika gator och hur motoriserad transport och sociala värden prioriteras i olika gaturum vilka kombineras med gröna rum och ett nätverk av urban grönska. Den urbana grönskan är även viktig för programmets tredje delmål.

4.2.3 Öka och förbättra urban grönska och biologisk mångfald

Delmål tre, *Öka och förbättra urban grönska och biologisk mångfald*, fokuserar på att utöka och tillgängliggöra de ekologiska och sociala ekosystemtjänster som kommer av förbättrad grön infrastruktur. Strategierna som ska användas för att uppnå detta är att förbättra förhållandena för växter i gaturummet och se till att alla typer av växter finns representerade i stadsrummet samt att skapa mikrohabitat för exempelvis fåglar och insekter. Ytterligare strategier för delmålet innebär att promota nya typer av underhållsmetoder där allmänheten kan vara delaktiga samt att säkerställa att markbeläggningen är genomtränglig för att tillgodose växternas vattenbehov (Ajuntament Barcelona 2016:25). Användningen av genomsläppliga markbeläggningsmaterial ska även motverka överdriven vattentätning vilket beskrivs ha stor påverkan miljön i staden (Ajuntament Barcelona 2016:2).

4.2.4 Främja allmänhetens deltagande och gemensamt ansvar

Det sista och fjärde delmålet, *Främja allmänhetens deltagande och gemensamt ansvar*, ska belysa vikten av samarbete och allmänhetens deltagande i både design, implementering och utvärdering av superkvarteren. Målet ska uppnås genom transparens och inkludering genom hela

processen samt att kombinera det stadsmässiga perspektivet med ett mindre kvartersperspektiv och jobba med delaktighet gemensamt i de två skalorna (Ajuntament Barcelona 2016:26).

En framträdande strategi för att implementeringen av superkvarteren ska kunna ske effektivt och i samråd med stadsdelens invånare är att de fysiska förändringarna ofta ska vara små, flexibla och kostnadseffektiva, åtminstone till en början. Detta ska underlätta för invånare att engagera sig i utformningen av de nya offentliga platserna som kan ta form i flera steg och testas i olika utsträckning innan permanenta förändringar görs i stadsrummet. De temporära åtgärderna ska även bidra till att de som är engagerade i superkvarteren ska kunna se snabba resultat vilket ökar engagemanget för de nyskapade platserna samtidigt som motståndare mot superkvarterens implementering lättare övertygas när de får se hur bra resultatet blir (Ajuntament Barcelona 2016:3,33):

“One of the programme's challenges is to change the uses that people make of streets, based on the current situation, by taking subtle actions on existing road surfaces and pavements. It is in this regard that tactical changes are of great interest for the programme, seeing that they consist of initiatives with great potential for transforming the uses of public spaces without the need for carrying out large-scale work. To be more specific, they involve initiatives for change through measures for management, urban furniture and painting”

(Ajuntament Barcelona 2016:33).

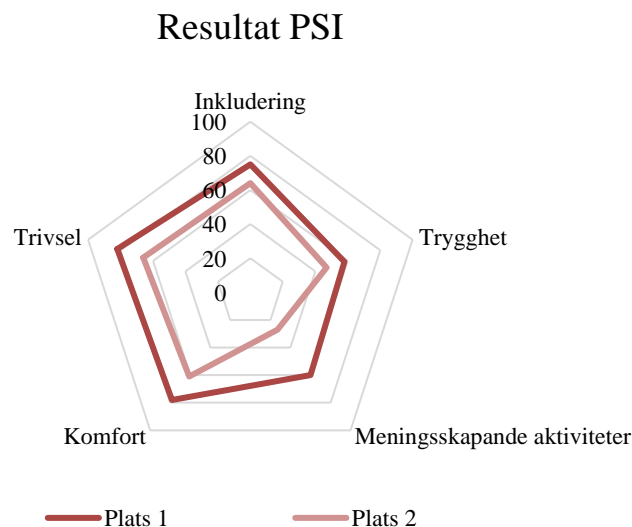
En benämning på dessa snabba och flexibla åtgärder är taktisk urbanism som ska inbjuda till att kvarterets invånare kan vara direkt delaktiga i den platsskapande processen. Dessa åtgärder går i vissa fall att återställa helt vilket även det kan underlätta samrådet kring utformningen av superkvarteret eftersom deltagarna kan diskutera och enas kring existerande fysiska åtgärder (Ajuntament Barcelona 2016:21,33).

Av de fyra övergripande mål som presenterats ovan är det första delmålet, *Förbättra offentliga platsers kvalitet*, mest relevant för denna studie som fokuserar på vistelseytor i kontexten *shared space*. Resultatet av åtgärderna som genomförts till följd av målet och strategierna som definierats utvärderas nedan enligt Public Space Index.

4.3 Superkvarteret enligt Public Space Index

De två platserna som undersökts innehåller likheter och skillnader. På plats 1 återfinns bland annat en lekplats, statyer och en park medan plats 2 är mer sparsamt möblerad och präglas av en stor skala.

Det sammanlagda resultatet av observationerna och frågeundersökningarna visas i figur 4 samt tabell 2 och 3. Public Space Modellen visar på vilken karaktär och vilka kvaliteter platserna har. Båda platserna är mer inkluderande och trivsamma med högre komfort än vad de är meningsfulla eller trygga.



Figur 4: Källa: PSI undersökning

Genomsnittresultatet för plats 1 räknas ut till 71 medan plats två endast nådde 52 poäng. Plats 1 nådde generellt högre poäng i alla fem dimensioner än plats 2. Båda platserna får högst poäng på dimensionerna för trivsel, inkludering och komfort medan kategorierna trygghet och meningsfulla aktiviteter har betydligt lägre poäng. Mest utstickande av dessa är meningsfulla aktiviteter på plats 2 som endast når 24 poäng. Högst poäng fick plats 1 i dimensionen trivsel vilket aggregeras till 82 poäng av 100. Se figur 4 och tabell 2 för jämförelse.

Tabell 2: Poäng PSI undersökning

Dimension	Plats 1	Plats 2
<i>Inkludering</i>	75	64
<i>Trygghet</i>	58	47
<i>Meningskapande aktiviteter</i>	60	27
<i>Komfort</i>	78	61
<i>Trivsel</i>	82	66

Källa: PSI undersökning

Tabell 3. PSI:s 5 dimensioner presenterade med variabelns vikt, medelvärde och det viktade resultatet samt det aggregerade värdet för varje dimension. *Variabler som undersökts genom frågeundersökning är markerade med en asterix (*).*

Dimension	Variabel	Vikt	Medelvärde Plats 1	Viktat värde Plats 1	Medelvärde Plats 2	Viktat värde Plats 2
Meningsfulla aktiviteter	Närvaro av gemenskapsskapande <i>third places</i>	2	1	2	0	0
	Bredd av aktiviteter och beteenden	1	2.2	2.2	1.3	1.3
	Platsens flexibilitet	1	3	3	2	2
	Möjliga matställen på eller i omedelbar närhet till platsen	2	1	2	0	0
	Variation av företag och användningar på eller i omedelbar närhet till platsen	1	2	2	1	1
	Platsutformningens upplevda lämplighet för olika aktiviteter*	2	2.6	5.2	1.4	2.8
	Upplevd användbarhet av företag och service*	1	1.7	1.7	0.1	0.1
	Aggregerat värde			60		24
Inkludering	Närvaro av människor i olika åldrar	0,4	1.8	0.72	1	0.4
	Närvaro av människor av olika kön	0,4	2.5	1	1.7	0.68
	Närvaro av människor av olika klass	0,4	0.7	0.28	0.8	0.32
	Närvaro av människor av olika etnicitet	0,4	0.7	0.28	0.7	0.28
	Närvaro av människor med olika fysiska förutsättningar	0,4	0.8	0.32	0.7	0.28
	Kontroll av entré till platsen	1	3	3	3	3
	Bredd av aktiviteter och beteenden	1	2.3	2.3	0.8	0.8
	Platsens öppettider	1	3	3	3	3
	Skyltar som exkluderar grupper och/eller beteenden	1	2	2	3	3
	Övervakning*	1	2.8	2.8	2.9	2.9
Upplevd öppenhet och tillgänglighet*	2	2.4	4.8	2.1	4.2	
Upplevd möjlighet att delta i aktiviteter och event*	1	2.1	2.1	0.4	0.4	
	Aggregerat värde			75		64
Trygghet	Visuell och fysisk anslutning till omgivningen	1	3	3	3	3
	Platsens fysiska skick och underhåll	1	2	2	1	1
	Belysningskvalitet när det är mörkt	1	2	2	2	2
	Upplevd trygghet från närvaro av övervakning*	1	0.4	0.4	0.1	0.1
	Upplevd trygghet från brott under dagtid*	2	2.5	5	2	4
	Upplevd trygghet från brott under kvälls- och nattid*	2	1.2	2.4	1.3	2.6
	Upplevd säkerhet från trafik*	2	2.3	2.6	2.2	2.4
	Aggregerat värde			58		47
Komfort	Gratis sittplatser	2	3	6	3	6
	Sittplatser tillhörande verksamheter	1	1	1	0	0
	Andra möbler och artefakter	1	3	3	3	3
	Klimatkomfort (t.ex. vindskydd, skugga)	2	2	4	1	2
	Designelement som motverkar användning	1	3	3	3	3
	Platsens upplevda fysiska skick och underhåll*	2	2.4	4.8	1.4	2.8
	Upplevd störning från trafikljud*	1	1.6	1.6	1.4	1.4
	Aggregerat värde			78		61
Trivsel	Närvaro av minnesvärd arkitektur och landskapsaspekter	1	3	3	2	2
	Känsla av att platsen är tydligt avgränsad (enclosure)	1	3	3	1	1
	Uppdelning av platsen i mindre ytor	1	2	2	2	2
	Densitet av element som erbjuder sensorisk komplexitet	1	2	2	2	2
	Variation av element som erbjuder sensorisk komplexitet	1	2	2	2	2
	Designelement som utgör blickfång	1	3	3	3	3
	Visuell och fysisk anslutning till omgivningen	1	3	3	3	3
	Upplevd utseendemässig attraktivitet*	2	2.2	4.4	1.6	3.2
	Upplevd känsla av hur visuellt intressant platsen är*	1	2.3	2.3	1.5	1.5
	Aggregerat värde			82		66

Källa: Observationer och frågeundersökning

4.3.1 Meningsfulla aktiviteter

I dimensionen meningsfulla aktiviteter ses störst skillnader i resultatet. Skillnaden beror främst på avsaknaden av *third places*, matställen och besökarnas upplevda användbarhet av den service och företag som finns i anslutning till platserna ner poängen för plats 2 och stärker resultatet på plats 1. På frågan om hur användbara företag och service på platsen är uppgav 35 respondenter att dessa var lite användbara på plats två. Detta kan förklaras av att de tre företag som ligger i anslutning till plats 2 var bil- och motorcykelförsäljare. Åtta av respondenterna som bor i på platsen uppgav att anledningen till att de svarat att servicen endast var lite användbar var att de hade uppskattat andra typer av verksamheter i närheten av sitt hem såsom närbutik eller café. I anslutning till plats 2 finns även en mindre regnträdgård med växter för biodiversitet. Regnträdgården är dock utformad på ett sätt som gör att den lätt förbises, visserligen skapar utformningen ett avgränsat rum på platsen men trädgården innehåller inga sittplatser eller andra målpunkter vilket troligen bidragit till att ingen interaktion med trädgården observerats under observationerna. En yngre man uttalade sig om regnträdgården i samband med frågeundersökningen:

“I had worked here for a few months before I noticed that this [the rain garden] was not just some bushes” - Man, 18-35 år om plats 2.

Bredden på aktiviteter som observerats på plats 2 är mycket begränsade och innefattade nästintill enbart promenad och sittande/väntande under observationerna vilket ytterligare drar ner värdet.

Det högsta värdet i kategorin nås av variabeln platsens lämplighet för olika aktiviteter där hela 27 av 40 respondenter gav plats 1 det högsta (3) poänget. Flera respondenter uppger att de uppskattar lekplatsen, statyerna och cafét i kombination med liv och rörelse på platsen. En kvinna använde bord och sittplats på plats 1 och uttryckte sig positivt:

“I like to sit here and watch people in the sun during my lunch” - Kvinna, 55-64 år.

På och i anslutning till plats 1 finns bland annat ett café, lekplats, förskola och en park utöver den grundläggande möblering som används genomgående i superkvarteret såsom sittplatser, markmålningar och träd. En betydande skillnad mellan möbleringen av det två platserna är att

det på plats 1 ställts fram park bänkar med bord där människor kunde äta och dricka medan det på plats 2 endast fanns parkbänkar utan bord utställda.

4.3.2 Inkludering

Blandning av människor med olika egenskaper har observerats till varierad grad i de olika kategorierna ålder, kön, klass, rörelsefunktion och etnicitet. Etnicitet är den kategorin med minst variation enligt observationerna vilket även reflekteras i frågeundersökningens respondenter. Detta gör att det är svårt att säga något om generaliserbarheten av deras svar i egenskap av grupp. Närvaro av människor med olika kön är mest blandad på plats ett och på plats två observerades en majoritet av män. Vad gäller klass så observeras flest tillhörande medelklass. På plats 1 observeras dock ett antal hemlösa vilka bodde i parken intill platsen. På plats 1 observerades personer i alla olika åldrar men på plats 2 observerades främst personer i medelåldern. En man nämner en upplevd inkludering på plats 1:

“Anyone can come here and sit and talk or play.” - Man, >56 år, om plats 1.

Båda platserna får höga resultat vad gäller variablerna avsaknad av kontroll av entré till platserna. Ingen av platserna har någon begränsning för öppettider eller övervakningskameror som uppfattas kränkande av respondenterna i frågeundersökningen vilket även detta ger en hög poäng. De högsta värdena i kategorin för båda platserna återfinns för variabeln upplevd öppenhet och tillgänglighet. Där gav en stor majoritet av respondenterna platserna 2 poäng på skalan noll till tre.

4.3.3 Trygghet

Gällande trygghet får båda platserna höga poäng angående visuell och fysisk anslutning till omgivningen då båda platserna är öppna med god sikt. Underhållsgraden observeras vara högre på plats 1 än på plats 2. Markbeläggning och möblemang med mera på platserna var enligt de fria observationerna utöver Public Space Index (PSI) lika väl underhållna men i anslutning till plats 2 finns övergivna och raserade hus vilket kan ha påverkat respondenternas svar. Majoriteten av respondenterna uppgav att de var mycket trygga från brott under dagtid på plats 1 medan svaren på plats 2 var mer blandade mellan mycket trygg och mestadels trygg. Plats 2 upplevdes mer trygg på kvälls- och nattetid än plats 1 vilket kan tänkas bero på närhet till en samling av

hemlösa på plats 1 och att fler bostäder finns i anslutning till plats 2 medan plats 1 domineras av kontorsbyggnader. En yngre kvinna reflekterar över trygghet på plats 1:

“In the daytime everyone is really happy here and it’s a fun place but sometimes when I have worked very late I don’t like walking home alone” - Kvinna, 18-35 år.

Majoriteten av respondenterna uppger att de känner sig mestadels säker eller väldigt säker från trafik på båda platserna. Det genomsnittliga talet på båda platserna skiljer bara 0.1 poäng trots att fler snabbt körande bilar observeras på plats 2 än på plats 1. En anledning till detta kan vara att fler föräldrar med barn svarat på frågeundersökningen på plats 1 än på plats 2. Vid observationer utöver protokollet för PSI noteras att endast ett fåtal barn leker utanför den inhägnade lekplatsen och då endast på trottoarer vilket kan bero på att ytorna inte bedöms tillräckligt trygga för barnlek.

4.3.4 Komfort

I dimensionen komfort når båda platserna höga poäng gällande många gratis sittplatser på flera delar av platserna och flera olika typer av möblering, markmålningar och växter. Dessutom finns inga designelement som motverkar användning på någon av platserna. Gällande klimatkomfort finns tillgång till skugga på båda platserna om än något mer än på plats 1 än på plats 2, dock finns inget vind eller väderskydd vilket drar ner poängen för variabeln. Majoriteten av de respondenterna uppger att de upplever att ljud från trafik stör dem lite eller mycket lite på båda platserna. En man reflekterar kring ljudbilden på plats 2:

“It’s quiet here, you can hear the wind, no?” - Man, 36-55 år.

4.3.5 Trivsel

Majoriteten av respondenterna uppger att de finner båda platserna måttligt attraktiva och intressanta. Betydligt fler uppger dock att plats 1 är mycket attraktiv eller intressant medan endast sex personer uppgett det samma för plats 2. Båda platserna innehåller många olika element som erbjuder sensorisk komplexitet, exempelvis kan ca 20 olika fasadtyper observeras från de olika platserna och de innehåller olika typer av möbler, utsmyckningar, markmålning och växter. Båda platserna har dessutom flera olika designelement som utgör blickfång där lekplatsen på plats 1 och regnträdgården på plats 2 är de mest framstående. På plats två finns även sex stora

statyer utställda. Det som drar ner poängen för kategorin är att båda platserna är asfalterade och är byggda i en stor skala vilket ger ett mindre komplext intryck.

Sammanfattningsvis kan sägas att även om plats 2 når förhållandevis höga poäng på vissa dimensionerna inkludering, trivsel och komfort eftersom platsen innehåller element som PSI efterfrågar såsom olika typer av möblering och tillgång till skugga så är inte platsens användning särskilt hög och enbart ett fåtal aktiviteter observeras på platsen. Plats 1 däremot uppnår mycket höga poäng enligt PSI och flera olika aktiviteter observeras på platsen.

5.0 Diskussion

I följande del diskuteras studiens resultat i förhållande till teorin, samt sätts i relation till studiens syfte och frågeställningar. Först jämförs resultatet av Public Space Index (PSI) utvärderingen i relation till de mål och strategier som definierats i plandokumentet gällande superkvarteren. Därefter diskuteras PSI som utvärderingsmetod.

5.1 Mål, strategier och resultat

I plandokumentet för superkvarteren definieras fyra övergripande mål: *Förbättra offentliga platsers kvalitet, Utveckla en mer hållbar mobilitet, Öka och förbättra urban grönska och biologisk mångfald, Främja allmänhetens deltagande och gemensamma ansvar* (Ajuntament Barcelona 2016). Det mest relevanta målet för denna studie är det första målet vilket avser att förbättra offentliga platsers kvalitet. De utvalda offentliga platsernas kvalitet har utvärderats genom Public Space Index (PSI). De övriga målen har inte uttryckligen utvärderats men kan delvis diskuteras utifrån teorierna i kunskapsöversikten. Uppfyllelsen av målet om att utveckla en mer hållbar mobilitet har vissa överensstämmande element med de kvaliteter som beskriver goda vistelseytor i att de även främjar *walkability*. Dimensionerna *trygghet, komfort* och *trivsel* verkar stärkande för *walkability* enligt ramen för det som Cervero (2010) och Gehl (2010) diskuterar som centralt för aktiv transport. Cykling undersöks inte inom ramen för PSI och kan därför med fördel studeras ytterligare. Vad gäller målet förbättra urban grönska och biologisk mångfald kan inga mer detaljerade resultat härledas ur utvärderingen mer än att plats 2 utformats med en regnträdgård som enligt skyltning bidrar till både förbättrad dagvattenhantering och biologisk mångfald. Huruvida detta stämmer och till vilken utsträckning har inte undersökts. Inte heller målet om att främja allmänhetens deltagande och gemensamma ansvar har undersökts inom ramen för PSI.

Studiens resultat kan tolkas visa på att målpunkter, sittplatser och tertiära platser spelar stor roll för vistelseytors kvalitet. Detta för att plats 1 når en betydligt högre poäng än plats 2 som inte innehåller alla dessa eller av lika hög kvalitet. Vad gäller sittplatser och tertiära platser är det intressant att applicera både Kärrholms (2012) argument för att utformningen av dagens

sittplatser påverkas av att ekonomiska intressen gynnas av cirkulerande beteenden vilket motverkar längre vistelse på samma plats. Längre vistelse är enligt Gehl (2010) en indikator på hur hög kvalitet ett offentligt rum når, kortare vistelsetid kan då tänkas indikera en låg kvalitet. Utformningen som bidrar till ett cirkulerande beteende motverkar även framväxten av tertiära platser. De tertiära platserna är ofta just privatägda verksamheter vilket kan argumenteras överensstämmande med Leferbes (1996) teorier kring hur ekonomiska motiv i slutändan styr det offentliga rummets utformning. I förhållande till detta kan superkvarteren ses som en viktig motkraft till de ekonomiska krafter som påverkar det offentliga rummets kvalitet. Relevant i att poängtera i denna diskussion är att plats 1 innehåller både en privatägd tertiär plats i form av ett café samt en plats för gratis vistelse, parkbänkarna, där människor vistas en längre stund över mat och dryck. Parkbänkarna med bord kan därför ses som motvikt till de ekonomiska påverkningarna och vara en början till att ge tillbaka det offentliga rummet till invånarna så att de kan se offentliga platser som en del av sitt eget kapital istället för vinstdrivande verksamheters tillgångar, eller enbart utrymme för bilism såsom Rueda (2021) diskuterar.

Det offentliga rummets skala och dess betydelse för upplevelsen av gaturummet diskuteras inte i målen för superkvarteren. Genom PSI undersöks dock hur rummets skala påverkar upplevelsen av rummet bland annat med variabeln som beskriver hur tydligt avgränsat rummet är och uppdelning av rummet i mindre ytor. Enligt Gehl (2010) och Balgård (1994) spelar skalan en stor roll för vilka aktiviteter gaturummet inbjuder till. En problematik som kan observeras i superkvarteret är just den stora skalan den befintliga strukturen har. Observationerna utanför PSI visar dock att arkitekterna genom åtgärderna försökt skapa mindre avgränsade rum i den större skalan med varierat resultat. På plats 1 utgör lekplatsen ett sådant avgränsat rum och trädraden som placerats i mitten av korsningen hjälper till att dela upp utrymmet i sektioner. På plats 2 finns inte dessa element lika tydligt och upplevelsen av platsen blir därför påverkad. Känslan på plats 2 är att den inte är till för vistelse då den domineras av en stor asfalterad yta där bilar frekvent korsar platsen. Den befintliga skalan har dock potential att kunna bidra med stora vistelseytor i en stad som har problematik med trängsel och i de fall som platserna transformeras med fler åtgärder såsom lekplatsen på plats ett eller grönska. Nackdelen med att dela upp gaturummet med hjälp av trädraden på det sätt som observerats på flera platser i superkvarteret är dock att trädraden upplevs separera ytan för biltrafik och vistelse vilket motverkar poängen

med ett *shared space*. Uppdelningen verkar signalera för bilister att de har prioritet i gaturummet och de kör fortare på de delar av platserna där träden delar utrymmet än där ytan är gatan är obruten. Vidare observationer bör dock genomföras för att med säkerhet kunna säga att så är fallet.

5.2 PSI som utvärderingsmetod

Genomförandet av PSI utvärderingen har visat sig vara mycket omfattande och tidskrävande. Precis som Oliveira (2010) diskuterar så medför stadsrummets och den urbana designens komplexitet i kombination med invånarens mycket varierande behov att utvärdering av förhållandena är både komplext och resurskrävande. Att PSI inkluderar både observation och frågeundersökning gör att metoden lättare fångar in denna komplexitet och kan ge en mer nyanserad bild än om enbart en metod för insamling valts ut. Detta är något som även Gehl och Svarre (2013) diskuterar när de rekommenderar flertalet analysmetoder i utvärderingsarbetet. För att förenkla genomförandet av utvärderingen skulle den kunna utföras i syfte att undersöka specifika målgruppers olika upplevelser och användande av vistelseytorna i det offentliga rummet. Detta skulle kunna ge fördjupad förståelse för utvalda grupper. Dock missas då aspekten av att få just en helhetsbild av hur transformationen påverkar hela befolkningen. Det faktum att skattningar används som grund för PSI kan ses både som fördel och som nackdel. Till fördel för metoden är att det går att samla in en större mängd data och jämföra dessa vilket ger viktiga insikter. Samtidigt kan de ses en risk i att kvantifiera de subjektiva bedömningarna som observations protokollet innehåller då resultaten kan uppfattas som mycket mer underbyggda än vad det egentligen är. För att motverka detta krävs transparens i presentationen av resultatet.

Oliveira (2010) belyser vikten av att utvärdera platser både före och efter åtgärder genomförts i det urbana rummet, något som inte varit möjligt i denna begränsade studie och som inte diskuteras inom ramen för PSI då metoden avser att utvärdera befintliga strukturer och urbana rum. Tidsaspekten är dock viktig för förståelse av åtgärdernas effekter och kan ge underlag till vidare åtgärder. Som diskuteras i metoden skulle djupintervjuer kunna inkluderas i utvärderingsarbetet för att ge en djupare förståelse för vad människorna som nyttjar platserna upplever och önskar. En begränsning med PSI metoden är att den endast utvärderar det befintliga

rummet och de upplevelser och aktiviteter som går att observera eller svara på just nu. Avgränsningen gör att metoden inte kan studera vad användarna av platsen saknar eller vilka aktiviteter de skulle kunna vilja utföra på platsen. Speciellt och med det fjärde övergripande målet för implementeringen av superkvarteren om att inkludera invånarna i planeringsprocessen och inspirera invånare till att se sig själva som medskapare i designen av det urbana rummet skulle en sådan typ av undersökning kunna vara relevant.

När det gäller PSIs lämplighet att utvärdera *shared spaces* och designens påverkan på vistelseytornas kvalitet kan metoden uppfattas som lämplig då tyngdpunkten i metoden ligger i att utvärdera de ytor som tillgängliggörs för invånare. Invånarnas upplevelse av trafiksäkerhet och trafikens störande tas upp i modellen vilket är centralt i gaturum som är utformade för både bilanvändare och sociala aktiviteter. Detta styrks av Ruiz-Apilánez (2017) som menar att utvärdering och forskning redan visat på att delade gatu-utrymmen fungerar och är säkra men nu behöver studeras utifrån just de nya gaturummets kvalitet och vad de bidrar med till staden och dess invånare.

5.3 Framtida forskning

Denna studie har endast kunnat utföras i en mycket begränsad skala inom ramen för det kandidatarbete som den utgör. Därför skulle studieobjektet kunna studeras i större detalj både på djupet och i geografisk omfattning. Fler superkvarter och platser behöver undersökas för att underbygga de resultat som funnits här. Studier av andra superkvarter kan utföras i jämförelse med denna studie. För att undersöka hur implementeringen av superkvarteren och liknande transformation av gaturummet kan utvärderas behöver dessutom andra utvärderingsmetoder testas och i sin tur utvärderas. Studier som fokuserar på andra grupper än äldre som redan genomförts skulle bidra med en mer djupgående förståelse för fenomenet. Vidare skulle jämförande studier mellan platsernas kvalitet innan och efter implementering av framtida superblocks kunna bidra till värdefulla insikter i strategins påverkan på platser utifrån det sammanhang som platsen existerar i.

6.0 Slutsatser

Syftet med denna studie har varit att undersöka vilka mål Barcelonas kommun önskar uppnå med implementeringen av superkvarter samt vilka resultat som uppnåtts med programmet med avseende på vistelseytornas kvalitet. Vidare har studien ämnat undersöka hur transformation av gaturummet kan utvärderas. Studiens syfte har utforskats genom en textanalys av planeringsdokument för superkvarteren samt genom applicering av utvärderingsmodellen Public Space Index vilken är framtagen för att utvärdera offentliga platsers kvaliteter. Genom applicering av modellen på det aktuella fallet har resultatet av åtgärderna i superkvarteret undersökts i både observationer och en frågeundersökning. Därefter analyserades hur väl resultatet av åtgärderna stämmer överens med de utsatta målen. Avslutningsvis diskuterades Public Space Index som verktyg för utvärdering av vistelseytor i stadsrummet och hur detta kan appliceras på rum där bilanvändare och andra invånare delar på utrymmet. Studiens frågeställningar besvaras kortfattat här:

Den första frågeställningen - *“Vilka mål ämnar Barcelonas kommun att uppnå med implementeringen av superkvarteren och med hjälp av vilka strategier?”* - besvaras genom studiens textanalys och visar att plandokumentet för superkvarteren definierar fyra övergripande mål: *Förbättra offentliga platsers kvalitet, Utveckla en mer hållbar mobilitet, Öka och förbättra urban grönska och biologisk mångfald, Främja allmänhetens deltagande och gemensamma ansvar.* Den mest betydande strategin för att uppnå dessa mål är att skydda kvarteren mot genomfartstrafik. Utöver dessa mål visar studien att den mest radikala förändringen i implementeringen av superkvarteren är att se stadens befolkning som invånare istället för enbart fotgängare vilket möjliggör en mer nyanserad planering som tillgodoser alla invånarnas behov i det offentliga rummet och inte enbart deras transportbehov.

Studios andra frågeställning - *“Vad är resultatet av åtgärderna, med avseende på vistelseytornas kvalitet?”* - har undersökts genom utvärdering av två platser i superkvarteret Poneblu. Utvärderingen visar att åtgärderna bidrar till en varierande kvalitet av platsernas vistelseytor då den första av de platser som undersökts når mycket höga poäng inom PSI medan den andra platsen inte når ett särskilt bra resultat. Den mest konkreta indikationen på detta är

skillnaderna i platsernas användande där plats 1 används av många invånare som utför en bredd av aktiviteter vid observationstillfällena. På plats 2 däremot observeras endast ett fåtal aktiviteter och få människor som vistas på platsen.

Den sista av studiens frågeställningar - "*Hur kan transformation av gaturummet utvärderas med avseende på vistasleytornas kvalitet?*" - undersöks genom applicering av verktyget PSI.

Verktyget har visats ge en bred analys av vistelseytornas kvalitet och indikatorer som påverkar dessa. Fördelen med att använda ett standardiserat verktyg som PSI är att resultatet av utvärderingen för olika platser kan jämföras. Vidare kan en diskussion föras kring vikten av flexibilitet vid utvärdering av gaturum och en medvetenhet kring vilka målsättningar och utmaningar som är relevanta för en specifik plats. En reflektion kring vilken målsättning som är relevant för platsen som utvärderas hade kunnat ge ytterligare djup och förståelse för olika platser. Exempelvis skiljer sig förutsättningarna för centrala platser från mer perifera platser. I den genomförda undersökningen visar sig detta på en mindre skala, inom ett kvarter, men observationen kan troligtvis appliceras även på en större skala såsom i en stad eller på mer rurala platser.

7.0 Litteraturförteckning

Ajuntament Barcelona. 2013. *Pla local de seguretat viària de Barcelona: 2013-2018*

Tillgänglig: <https://www.barcelona.cat/mobilitat/sites/default/files/PLASEGURETATVIARIA BARCELONA.pdf> Senast hämtad: 21.05.20

Ajuntament Barcelona. 2014. *Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona PMU: 2013-2018 -*

Introduccio i diagnosi. Tillgänglig: https://www.barcelona.cat/mobilitat/sites/default/files/PMU 2013-2018_DocAprovInicial_Parte1_2.pdf Senast hämtad: 21.05.20

Ajuntament Barcelona 2016. *Let's fill the streets with life - Establishing Superblocks in*

Barcelona Tillgänglig: https://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/sites/default/files/en_gb _MESURA%20GOVERN%20SUPERILLES.pdf Senast hämtad: 21.05.20

Ajuntament Barcelona. 2020. *Pla de Mobilitat 2024* Tillgänglig: https://www.barcelona.cat/mobilitat/sites/default/files/documentacio/pmu_bcn_2024_per_ceuim_20201214_compressed.pdf

Senast hämtad: 21.05.20

Appleyard, D. 1987. *Foreword. I: Moudon, Anne V., Public streets for public use*, Van Nostrand Reinhold Company Inc., New York DOI: Saknas

Balgård, S. (red.) 1994. *Den goda stadsgatan: om gestaltningen av gator*. Stockholm: Carlsson. ISBN: 9177988205

Berman, M. 1986. *Take it to the Streets: Conflict and Community in Public Space*. Dissent 33: 476 – 485. DOI: Saknas

Bloomberg, M. 2013. *Active design: shaping the sidewalk experience*. New York: The City of New York. DOI: Saknas

Carr, S., M.Francis, L. G.Rivlin, and A. M.Stone. 1992. *Public Space*. New York: Cambridge University Press.

- Casorran, S. 2019. L'oasi dels sentits a la ciutat. Tillgänglig: <https://www.sostenible.cat/opinio/loasi-dels-sentits-a-la-ciutat> Senast hämtad: 2021.05.19
- Cervero, R., Guerra, E., & Al, S. 2017. *Beyond Mobility: Planning Cities for People and Places*. Washington, DC: Island Press/Center for Resource Economics.
- Denscombe, M. 2018. *Forskningshandboken: för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. (2. uppl.) Lund: Studentlitteratur. ISBN: 0335233813
- Dockerill, B., Hess, D., Lord, A., Sturzaker, J., & Sykes, O. 2021. *Putting the COVID-19 pandemic into perspective: Urban planning scholars react to a changed world*. *The Town Planning Review*, 92(1), 1-2.
- Esaiasson, P., Gilljam, M., Oscarsson, H., Towns, A., & Wängnerud, L. 2017. *Metodpraktikan : Konsten att studera samhälle, individ och marknad* (Femte upplagan ed.).
- Florida, R. 2003. *Cities and the Creative Class*. *City & Community*, 2(1), 3-19.
- Forsberg, G. 2019. *Samhällsplaneringens teori och praktik* Stockholm: Liber Förlag
- Gehl, J. 2006. *Life between buildings: Using Public Space*. 6. uppl. Köpenhamn: The Danish Architectural Press. ISBN-13: 978-1-59726-827-1
- Gehl, J. 2010. *Cities for People*. Washington: Island Press. ISBN: 9781597265737
- Gehl, J., & Svarre, B. 2013. *How to study public life*. ISBN: 978-1610914239
- Hunter, A. 1985. *Private, Parochial, and Public Social Orders: The Problem of Crime and Incivility in Urban Communities*. In *The Challenge of Social Control: Citizenship and Institution Building in Modern Society*, edited by G. D. Suttles, and M. N. Zald, 230– 242. Norwood, NJ: Ablex.
- Fainstein, S. S., & DeFilippis, J. (Eds.). 2016. *Readings in planning theory*. Fourth ed. John Wiley & Sons, Incorporated, United Kingdom

(Frosch, C., Martinelli, D., & Unnikrishnan, A. 2019. *Evaluation of Shared Space to Reduce Traffic Congestion*. Journal of Advanced Transportation, 2019, 10.)

Jayakody, R., Keraminiyage, Kaushal, Alston, Mark, & Dias, Nuwan. 2018. *Design factors for a successful shared space street (SSS) design*. International Journal of Strategic Property Management, International journal of strategic property management.

Kärrholm, M., 2012. *Retailising space: architecture, retail and the territorialisation of public space*, Ashgate Publishing Limited, England.) ISBN: 978-1-4094-3098-8

Lefebvre, H., Kofman, E., & Lebas, E. 1996. *Writings on cities*. Cambridge, Mass.: Blackwell.

Martínez Euklidiadas, M. 2020. *Paris wants to become a "15-minute city* Tillgänglig: <https://www.smartcitylab.com/blog/governance-finance/paris-15-minute-city/> Senast hämtad: 2021.05.24

Maassen, A. 2011. *Barcelona, spain*. In N. Cohen, & P. Robbins (Eds.), *Green cities: An A-to-Z guide* (pp. 23-25). SAGE Publications, Inc.,

Tillgänglig: <https://www.doi.org.ezproxy.ub.gu.se/10.4135/9781412973816.n8>

Mehta, V. 2014. *Evaluating Public Space*. *Journal of Urban Design*, 19(1), 53-88.

Moughtin, C. 2003. *Urban design: street and square*. 3:e uppl. Amsterdam: Architectural Press.

Oldenburg, R. 1989. *The Great Good Place*. Berkeley: University of California Press.

Oliviera et. al.(2010) *Evaluation in Urban Planning: Advances and Prospects Journal of planning literature*, May 2010, Vol.24(4), pp.343-361.

Pallares-Barbera, M., Badia, A., & Duch, J. 2011. *Cerdà and Barcelona: The need for a new city and service provision*. *Urbani Izziv*, 22(2), 49-63.

Roberts, D. 2019. *Barcelona wants to build 500 superblocks. Here's what it learned from the first ones*. Vox, 9 april. <https://www.vox.com/energy-and-environment/2019/4/9/18273894/barcelona-urban-planning-superblocks-poblenou> Senast hämtad: 2021.05.19

Rueda, S. (5 Maj 2021) *Livestream 04 05 2021: Salvador Rueda (Superblocks)*. [Video] Beyond Zero Lectures. Tillgänglig: <https://www.youtube.com/watch?v=QKnCBZMJor4> Senast hämtad: 2021.05.19

Smarta gator (u.å) *Forskningsprojektet*. Tillgänglig: <https://www.smartagator.se/> Senast hämtad: 2021.05.24

Ståhle, A 2005. *Mer park I en tätare stad. Teoretiska och empiriska undersökningar av stadsplaneringens mått på friytetillgång*. Licentiatavhandling Arkitekturskolan KTH Stockholm.

Ståhle, A. 2008. *Compact sprawl : Exploring public open space and contradictions in urban density* (PhD dissertation, KTH). Tillgänglig: <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:kth:diva-9193> Senast hämtad: 2021.05.27

Thomas, M. 1991. *The Demise of Public Space*. In *Town Planning Responses to City Change*, edited by V. Nadin, and J. Doak, 209– 224. Avebury: Aldershot.

Wiklund, J. 2020. *Praktikrapport* [Opublicerat manuskript] Avdelningen för kulturgeografi. Göteborgs Universitet.

Wiklund, J 2021. *Kunskapsöversikt, Gator för ett gott stadsliv* [Opublicerat manuskript] Avdelningen för kulturgeografi. Göteborgs Universitet.

Bilaga 1: Public space index: variabler, viktningar, skala och kriterier Källa: Metha 2014 (5 sidor)

Aspect of public space		Variables	Weighting	Scoring criteria	Measuring criteria
<i>Inclusiveness</i>	1	Presence of people of diverse ages	0.4	0 = very limited 1 = low 2 = medium 3 = high	Determined by observations using counts*
	2	Presence of people of different genders	0.4	0 = very limited 1 = low 2 = medium 3 = high	Determined by observations using counts
	3	Presence of people of diverse classes	0.4	0 = very limited 1 = low 2 = medium 3 = high	Determined by observations using counts
	4	Presence of people of diverse races	0.4	0 = very limited 1 = low 2 = medium 3 = high	Determined by observations using counts
	5	Presence of people with diverse physical abilities	0.4	0 = very limited 1 = low 2 = medium 3 = high	Determined by observations using counts
	6	Control of entrance to public space: presence of lockable gates, fences, etc.	1.0	3 = none 2 = low 1 = medium 0 = high	Determined by observations
	7	Range of activities and behaviours	1.0	0 = very limited 1 = low 2 = medium 3 = high	Determined by observations using count of activities, behaviours, postures
	8	Opening hours of public space	1.0	0 = very limited < 10 hrs 1 = open at least 10 hrs 2 = open most hours 3 = no restrictions	Determined by signs indicating such and/or security guards, guides, etc. asking people to leave
	9	Presence of posted signs to exclude certain people or behaviours	1.0	3 = none 2 = somewhat 1 = moderately 0 = very much	Determined by number of signs, their location, size and the verbiage
	10	Presence of surveillance cameras, security guards, guides, ushers, etc. intimidating and privacy is infringed upon	1.0	3 = not at all 2 = somewhat 1 = moderately 0 = very much	User's subjective rating**
	11	Perceived openness and accessibility	2.0	0 = not at all 1 = some parts/at some time 2 = mostly 3 = completely	User's subjective rating
	12	Perceived ability to conduct and participate in activities and events in space	1.0	0 = cannot in most 1 = only in some/at some time 2 = in many 3 = in almost all/all	User's subjective rating
Sub-total			10	30 (maximum)	

fortsättning från föregående sida.

Meaningful Activities				
	13	Presence of community-gathering third places	2.0	0 = none
				Determined by observations of businesses or other specific places that act as community gathering places
1 = one				
2 = two				
3 = few				
	14	Range of activities and behaviours	1.0	0 = very limited
				Determined by observations using count of activities, behaviours, postures
				1 = low
				2 = medium
				3 = high
	15	Space flexibility to suit user needs	1.0	0 = none
				Determined by observing any modifications made by users over time
				1 = somewhat flexible
				2 = moderately flexible
				3 = very flexible
	16	Availability of food within or at the edges of the space	2.0	0 = none
				Determined by observations using counts
				1 = one
				2 = two
				3 = several
	17	Variety of businesses and other uses at the edges of the space	1.0	0 = none
				Determined by observations using counts
1 = very little				
2 = moderate				
3 = high				
	18	Perceived suitability of space layout and design to activities and behaviour	2.0	0 = not suitable at all
				User's subjective rating
				1 = somewhat suitable
				2 = moderately suitable
				3 = very suitable
	19	Perceived usefulness of businesses and other uses	1.0	0 = not at all
				User's subjective rating
				1 = somewhat
				2 = moderately
				3 = very much
Sub-total			10	30 (maximum)

fortsättning från föregående sida.

<i>Comfort</i>					
	20	Places to sit without paying for goods and services	2.0	0 = none	Determined by observations using counts
				1 = few	
				2 = several in some parts of space	
				3 = several in many parts of space	
	21	Seating provided by businesses	1.0	0 = none	Determined by observations using counts
1 = few					
				2 = several in some parts of space	
				3 = several in many parts of space	
	22	Other furniture and artifacts in the space	1.0	0 = none	Determined by observations using counts
				1 = few	
				2 = several in some parts of space	
				3 = several in many parts of space	
	23	Climatic comfort of the space—shade and shelter	2.0	0 = not comfortable	Determined by observations
				1 = somewhat comfortable in some parts of space	
				2 = comfortable in some parts of space	
				3 = comfortable in most of the space	
	24	Design elements discouraging use of space	1.0	3 = none	Determined by observations
				2 = one or two	
				1 = few	
				0 = several	
	25	Perceived physical condition and maintenance appropriate for the space	2.0	0 = not at all	User's subjective rating
1 = somewhat					
2 = mostly					
3 = very much					
	26	Perceived nuisance noise from traffic or otherwise	1.0	3 = none	User's subjective rating
2 = very little					
1 = moderate					
0 = high					
Sub-total			10	30 (maximum)	

fortsättning från föregående sida.

<i>Safety</i>					
	27	Visual and physical connection and openness to adjacent street/s or spaces	1.0	0 = almost none or very poor	Determined by observations
				1 = somewhat tentative	
				2 = moderately well connected	
				3 = very well connected	
	28	Physical condition and maintenance appropriate for the space	1.0	0 = not at all	Determined by observations
				1 = somewhat	
				2 = mostly	
				3 = very much	
	29	Lighting quality in space after dark	1.0	0 = very poor	Determined by observations
				1 = many parts not well lit	
				2 = mostly well lit	
				3 = very well lit	
	30	Perceived safety from presence of surveillance cameras, security guards, guides, ushers, etc. providing safety	1.0	3 = very much provide a sense of safety	User's subjective rating
				2 = provide some sense of safety	
				1 = not at all	
				0 = make me feel unsafe	
	31	Perceived safety from crime during daytime	2.0	0 = not safe at all	User's subjective rating
				1 = somewhat unsafe	
				2 = mostly safe	
				3 = very safe	
	32	Perceived safety from crime after dark	2.0	0 = not safe at all	User's subjective rating
				1 = somewhat unsafe	
				2 = mostly safe	
				3 = very safe	
	33	Perceived safety from traffic	2.0	0 = not safe at all	User's subjective rating
				1 = somewhat unsafe	
				2 = mostly safe	
				3 = very safe	
	Sub-total		10	30 (maximum)	

Fortsättning från föregående sida.

<i>Pleasurability</i>					
For attached plaza, square, park	34	Presence of memorable architectural or landscape features (imageability)	0.7	0 = none	Determined by observations
				1 = very few	
				2 = moderate	
				3 = several	
	35	Sense of enclosure	0.7	0 = very poor sense of enclosure	Determined by observations
				1 = moderately well enclosed	
				2 = good sense of enclosure	
				3 = very good sense of enclosure	
	36	Variety of sub-spaces	0.7	0 = none	Determined by observations using counts
				1 = very few	
				2 = moderate	
				3 = several	
	37	Density of elements in space providing sensory complexity	0.7	0 = none or very few	Determined by observations using counts
				1 = few	
				2 = moderate	
				3 = high	
	38	Variety of elements in space providing sensory complexity	0.7	0 = none	Determined by observations using counts
				1 = very little	
				2 = moderate	
				3 = high	
	39	Design elements providing focal points	0.7	0 = none	Determined by observations using counts
				1 = one	
				2 = two	
				3 = several	
	40	Visual and physical connection and openness to adjacent street/s or spaces	0.7	0 = almost none or very poor	Determined by observations
1 = somewhat tentative					
				2 = moderately well connected	
				3 = very well connected	
	41	Permeability of building facades on the streetfront	0.7	0 = not at all	Determined by observations
				1 = some parts somewhat permeable	
				2 = moderate permeability	
				3 = very permeable all along	
	42	Personalization of the buildings on the streetfront	0.7	0 = not at all	Determined by observations
				1 = some parts somewhat personalized	
				2 = moderate personalization	
				3 = very personalized all along	
	43	Articulation and variety in architectural features of building facades on the streetfront	0.7	0 = poor articulation and variety	Determined by observations
				1 = somewhat articulated	
				2 = moderate articulation	
				3 = very well articulated	
	44	Perceived attractiveness of space	2.0	0 = not at all	User's subjective rating
				1 = somewhat	
				2 = moderate	
				3 = very much	
	45	Perceived interestingness of space	1.0	0 = not at all	User's subjective rating
				1 = somewhat	
				2 = moderate	
				3 = very much	
Sub-total			10	30 (maximum)	