

# Att knyta samman staden kring barriärer

Stadsutveckling i Södra Kirseberg/Östervärn

Av Magnus Lindskog



**LUNDS**  
UNIVERSITET

SGEL36 VT 2020

Examensarbete inom Kandidatprogrammet

i samhällsplanering, 15 hp

Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi

Handledare: Henrik Gutzon Larsen

# Abstract

The planning of new districts in Malmö comes with certain challenges. Possible areas for new housing developments are limited, which forces Malmö municipality to transform areas like Södra Kirseberg/Östervärn. This area is dominated by large barriers, such as heavy car and train traffic, but also remains from previous industries. A transformation of the area will help to integrate the north-eastern and central parts of Malmö. The aim of this thesis is to study how Malmö municipality perceives barriers and barrier effects in the planning process of Södra Kirseberg/Östervärn and to analyze how these planned actions could lead to a decrease in barrier effects. A qualitative document analysis and an interview with an official from Malmö municipality are the primary sources, which are analyzed based on conceptions of space. It is concluded that Malmö places great emphasis on physical actions such as new passageways and simplifying mobility by foot or bike in the area. By focusing on re-opening Östervärn train station and transforming old industries to attractive places for people to meet, trying to transform the area from inaccessible to accessible is vital for the municipality. This however, will take time since the area for long have been seen as a place for traffic and not for people.

**Keywords:** *Barriers, Barrier effects, Conception of space, Urban transformation, Södra Kirseberg/Östervärn*

**Nyckelord:** *Barriärer, Barriäreffekter, Rumsuppfattningar, Urban omvandling, Södra Kirseberg/Östervärn*

# Innehållsförteckning

<b>1. Inledning</b> .....	<b>1</b>
1.1. En historisk överblick .....	2
1.2. Syfte & frågeställningar.....	4
1.3. Avgränsningar.....	4
1.4. Disposition .....	5
<b>2. Barriärer</b> .....	<b>6</b>
2.1. Uppfattningen av rum.....	6
2.2. Barriärer och barriäreffekter .....	8
2.2.1. Fysiska barriärer och avståndets betydelse.....	9
2.2.2 Sociala och mentala barriärer.....	14
2.3. Teoretisk sammanfattning.....	17
<b>3. Metod</b> .....	<b>19</b>
3.1. Forskningsdesign .....	19
3.2. Uppsatsens empiriska material .....	20
3.3. Analysmetoder.....	22
<b>4. Barriärer i Södra Kirseberg/Östervärn</b> .....	<b>24</b>
4.1. Delområden & visioner .....	24
4.2. Absoluta barriärer & begränsad mobilitet .....	28
4.3. Närhet, täthet & tillgänglighet.....	34
4.4. Social trygghet, attraktivitet & icke-fysiska hinder .....	39
<b>5. Slutsats</b> .....	<b>43</b>
<b>6. Reflektion</b> .....	<b>46</b>
<b>Referenser</b> .....	<b>47</b>

## Figurförteckning

Figur 1.1. ....	1
Figur 1.2. ....	3
Figur 4.1. ....	25
Figur 4.2. ....	26
Figur 4.3. ....	26
Figur 4.4. ....	27
Figur 4.5. ....	32

## Tabellförteckning

Tabell 3.1. ....	21
Tabell 3.2. ....	22

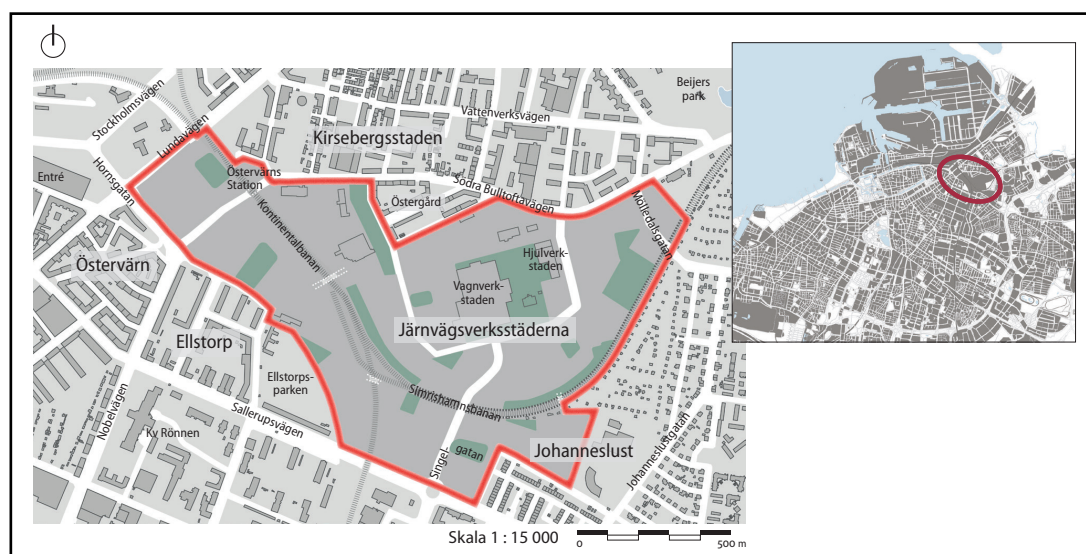


# 1. Inledning

Alla har vi någon gång i livet stött på fysiska barriärer av olika slag på vägen till något. Kanske har det inneburit att vi fått gå en både energi- och tidskrävande omväg för att nå vårt mål. Kanske har inte den fysiska barriären i sig varit problemet. Bara blotta tanken på att vägen till en viss plats både kan vara otrevlig och omständig kan vara tillräcklig för att vi mentalt ska hindras. Fenomenet *Barriärer* kan te sig i olika former och *barriäreffekterna* som kommer därefter kan innebära stora konsekvenser för både individer och samhällen.

Denna uppsats avser att analysera och undersöka fallet Södra Kirseberg/Östervärn (se figur 1.1.) som är ett stadsomvandlingsprojekt i nordöstra Malmö där det idag finns flera större barriärer som präglar platsens identitet. Motorvägens infart till Malmö och Järnvägsspåren som sträcker sig rakt igenom området med sina fyra spår gör att området upplevs som otillgängligt och bidrar till att fragmentera staden både fysiskt och mentalt (Malmö stad, 2018a). En stor del av områdena runtomkring dessa fysiska barriärer har dessutom förblivit obebyggda eller använda av tunga industrier vilket ytterligare fördjupat platsens identitet som otillgänglig. Samtidigt växer Malmö stad i en snabb takt och behovet av nya bostäder och bostadsområden är stort (Malmö stad, 2018b).

Med utgångspunkt i Malmö stads övergripande mål om att binda samman staden både socialt och fysiskt ska området Södra Kirseberg/Östervärn utvecklas för att utgöra en länk mellan stadens nordöstra delar och centrum. Centralt i denna



Figur 1.1. Aktuellt planområde i förhållande till resten av staden (Malmö stad, 2018a)

utveckling är återinvigningen av Östervärn station år 2018 och att de kulturhistoriskt intressanta Järnvägsverkstäderna omvandlas till spännande platser med en tydlig och attraktiv identitet (Malmö stad, 2018a).

Då Malmö är en, till ytan relativt liten kommun, betonar Malmö stad vikten av att växa inåt genom förtätning innanför Yttre Ringvägen snarare än en bred expansion som innebär att bebygga värdefull åkermark, glesa ut staden och utnyttja marken ineffektivt (Malmö stad, 2018b). Förtätning kan dock innebära att mark som egentligen inte är avsedd för bebyggelse eller stadsmiljö måste användas och omvandlas för att på bästa möjliga sätt ta tillvara den yta som finns. En fördjupad översiktsplan för just området Södra Kirseberg/Östervärn har utarbetats av Malmö stad för att visa hur denna stadsdel ska utvecklas till att bli en del av centrala staden. Den fördjupade översiktsplanen är startskottet för denna stadsomvandling där barriärer i både en mindre och större skala ska överbryggas för att kunna binda samman staden. Dessa utmaningar är intressanta att undersöka för att få en förståelse för hur olika planeringsåtgärder på olika sätt kan bidra till minskade barriäreffekter i staden. Framförallt då Malmö stad, liksom detta område är långt ifrån ensamt om att stå inför en stadsomvandling och att behöva hantera avsevärda barriäreffekter.

## **1.1. En historisk överblick**

Södra Kirseberg/Östervärn som är beläget i Malmös nordöstra delar består till stor del av både aktiv såväl som före detta industrimark. I de södra delarna av planområdet är det till större del öppen ruderatmark, det vill säga mark oftast med grus, jord eller ogräs. Området är historiskt sett främst kopplat till järnvägen som sträcker sig genom området och de stora verkstadslokaler som ligger belägna i planområdets centrum. Järnvägsverkstäderna, eller ”lokstallarna” som de också kallas, var en gång i tiden en av Malmös största arbetsplatser. I takt med järnvägens successiva nergång skalades verksamheten ner och omformades. Idag repareras här inte längre några tåg utan andra verksamheter har börjat etablera sig, bland annat food trucks, biodlare och konstnärer (Jernhusen, u.å.). Likaså har Simrishamnsbanan som sträcker sig längs med planområdets östra delar lagts ned och inte heller här rullar det idag några tåg.



**Figur 1.2.** Järnvägsverkstäderna med omkringliggande miljöer (Malmö stad, 2018a)

Likt många andra städer i världen har Malmö stad lämnat stora delar av det industriella arvet bakom sig och satsar på mer kunskapsintensiva sektorer, bland annat genom öppnandet av Malmö Universitet (Malmö stad, 2018b). Till följd av detta tas de gamla industriområdena i anspråk för att omvandlas till nya bostadsområden och blir till en plats för rekreation och kultur. De senaste årtiondena har ett stort fokus lagts på att omvandla och förnya hamnområden och göra dem till attraktiva miljöer för människor att bo och verka i, med Norra Älvstaden i Göteborg och Hammarby sjöstad i Stockholm som exempel på detta (se Borggren & Ström, 2014; Pandis Iverot & Brandt, 2011). Nu går det även att se att områden såsom just Södra Kirseberg/Östervärn med gamla järnvägsindustrier omvandlas till stadsmiljöer i takt med att de inte längre fyller en funktion i staden. Här sker förtätning i förorenade och otillgängliga miljöer med avsikt att tillgängliggöra området för Malmöborna. Föroreningarna består både av miljöfarliga rester från tidigare industriverksamheter men också från det höga antalet bilar som passerar områdets utkant och är en del av områdets identitet idag.

Den fysiska strukturen i planområdet, präglad av större barriärer, som utvecklats genom åren har spelat stor roll för hur bland annat intilliggande Kirseberg har utvecklats i förhållande till Malmö (Malmö stad, 2018a). Till följd av Kirsebergs geografiska placering blev denna stadsdel tidigt känt som "Backarna" då landskapet består av sandiga åsar och kullar till skillnad från resten av Malmö. Här gick ryktet

att det bara var busar och kriminella som bodde vilket ledde till att människor inte alltid vågade ta sig till Kirseberg (Olsson, 2010). Livet i den här delen av staden har länge präglats av socialt utanförskap och fysiskt nedgångna miljöer och Anna-Margrethe Thaaard (2019) beskriver tydligt hur denna del av staden avskärmas från resten av Malmö. De ”på andra sidan järnvägsbommen” (Thaaard, 2019, s.125), det vill säga de i Kirseberg, var inte Malmöbor på samma sätt. Även om detta rykte och uppfattning på senare tid till viss del suddats ut, präglar avskildheten och identiteten som ”vi på backarna” fortfarande stadsdelen (Olsson, 2010; Malmö stad, 2018a).

## 1.2. Syfte & frågeställningar

Denna uppsats avser att undersöka hur Malmö stad arbetar med fenomenet barriärer i projektet Södra Kirseberg/Östervärn. Området är starkt präglat av barriärer av olika slag och målet med Malmö stads projekt är att binda samman staden och på olika sätt överbrygga dessa barriärer, både fysiska, sociala och mentala. Syftet med denna uppsats är därför att identifiera på vilka olika sätt Malmö stad ser på fenomenet barriärer och barriäreffekter i visions- och planeringsfasen. Likaså är uppsatsens syfte att se hur dessa planer och visioner förhåller sig till uppsatsens teoretiska ramverk för att analysera huruvida dessa kan leda till minskade barriäreffekter i området. Detta preciseras genom två frågeställningar:

(I): Hur ser Malmö stad på barriärer och barriäreffekter i planeringen och byggnationen av planområdet Södra Kirseberg/Östervärn?

(II): Hur kan Malmö stads planer och visioner bidra till minskade barriäreffekter i området i förhållande det teoretiska ramverket?

## 1.3. Avgränsningar

Uppsatsen syftar till att undersöka ett visst område i Malmö och det finns således en geografisk avgränsning till planområdet Södra Kirseberg/Östervärn. Till följd av uppsatsens ord- och tidsmässiga omfattning kommer inte alla typer och dimensioner av fenomenet barriärer behandlas, centralt är samspelet mellan fysiska, sociala och mentala barriärer. Likaså kommer uppsatsen inte kunna fokusera eller gå in på

djupet i större övergripande frågor om Malmö stads generella utveckling och inte heller alla aspekter av det relationella rummet.

## **1.4. Disposition**

Uppsatsen inleds med att kort introducera läsaren till ämnet barriärer och området Södra Kirseberg/Östervärn. I detta inledande kapitel presenteras även syfte och frågeställningar. Detta följs därefter av ett teoriavsnitt som beskriver Harveys rumsuppfattningar samt fysiska, sociala och mentala barriärer. Sedan presenteras vilka metoder uppsatsen använt sig av följt av ett kapitel med resultat, analys och diskussion där uppsatsens empiriska material diskuteras och analyseras med hjälp av det teoretiska ramverket. Uppsatsen avslutas med en slutsats och en kortare reflektion över uppsatsens arbetsprocess och förslag till vidare forskning.

## 2. Barriärer

I detta avsnitt kommer uppsatsens teoretiska ramverk samt tidigare forskning inom området barriärer att beskrivas. Då teorin bygger på rumsuppfattningarna absolut, relativt och relationellt rum beskrivs dessa till en början. Därefter presenteras olika teorier om barriärer och barriäreffekter strukturerat efter dessa rumsuppfattningar.

### 2.1. Uppfattningen av rum

För att förstå kopplingen mellan den fysiska byggda miljön och vår mentala uppfattning av den är det relevant att diskutera olika rumsuppfattningar (Harvey, 2011). Detta då en barriär kan få helt olika betydelse beroende på vilken kontext den sätts i. Malmö stads synsätt berör både den fysiska, mentala och den sociala aspekten av detta (se kapitel 4) vilket betonar vikten av att förstå kopplingen mellan de olika rumsuppfattningarna absolut, relativt och relationellt rum. Harvey (2011) menar att dessa rumsuppfattningar borde förhållas dialektiskt till varandra och belyser vikten av att reflektera *hur* de förhåller sig till varandra.

Rummet kan förstås, beskrivas och tolkas på många olika sätt. Ofta är det dock uppfattningen om det *absoluta* rummet vi tar för givet (Rönnlund & Tollefsen, 2016). Det absoluta rummet förklaras bäst genom dess oföränderliga struktur och dess tendens att existera utan koppling till tiden. Vi kan se och mäta detta rum med blotta ögat och det är således enkelt att förstå sig på. Immanuel Kant beskrev uppdelningen mellan tid och rum där rummet i sin absoluta form endast utgör en plats där tid kan utspela sig och att de inte nödvändigtvis hänger ihop (Rönnlund & Tollefsen, 2016). Analyser, beräkningar eller utformningen av kartor där det euklidiska avståndet kan mätas är det absoluta rummet (Harvey, 2011). Denna uppfattning av rum är viktig för att förstå utformningen av det planområde denna uppsats avser att analysera då dess fysiska aspekter sätter en stor prägel på områdets förutsättningar att utvecklas. I denna uppsats blir det dock svårt att enbart se till det absoluta rummets fysiska aspekter utan en koppling till andra faktorer då en barriär är beroende av en viss kontext för att faktiskt utgöra en barriär.

Det *relativa* rummet kan ses som en problematisering av den absoluta rumsuppfattningen där rummet inte kan ses eller begripas utan tiden. Rummet och platser i rummet börjar ses i förhållande till varandra och analyser av processer och

rörelser sätts i fokus snarare än att bara mäta enskilda geografiska punkter eller strukturer (Harvey, 2011). För att kunna beskriva dessa rumsliga processer mellan olika platser och ting behöver rummet tiden som måttstock. Detta sätt att relativisera rummet används bland annat inom ekonomin för att se det ”potentiella rummet” där avstånd börjar ses ur ett annat perspektiv än bara det euklidiska. I rummet kan det finnas friktioner som påverkar processer och strömmar (Rönnlund & Tollefsen, 2016). Likaså menar Harvey (2011) att det spelar stor roll för vem det är som relativiserar rummet då vi alla har olika referensramar att tolka det utifrån. Exempelvis kan begreppet *snabb* ha helt olika betydelser beroende på vem eller vad begreppet paras ihop med, det vill säga att ”[d]en rumsliga strukturen varierar beroende på vem som relativiserar vad.” (Harvey, 2011, s.25). Även denna rumsuppfattning är viktig för att djupare förstå Malmö stads visioner. Att stadens delar ska byggas närmare varandra och att människor ska integreras med varandra med hjälp av en ökad tillgänglighet handlar till stor del om att förstå stadsdelars och människors relativa förhållanden till varandra.

Genom att beskriva det *relationella* rummet kan vi på ett mer komplext sätt förstå *hur* och *varför* de sociala aspekterna i förhållande till stadens utveckling och utformning är som de är. Detta rum existerar inte utanför de sociala processer som definierar det och saknar således en separat fysisk eller tidsmässig dimension. De skapar gemensamt ett tidrum, genom samspel sinsemellan (Harvey, 2011). I detta tidrum förhåller vi oss till ett visst sammanhang och den sociala konstruktionen av tid och rum. Här kan klockan ses som ett förenklat exempel på denna konstruktion där vi alla förlitar oss blint på klockans visare. Tiden är egentligen inget fysiskt ting men vår starka tro på klockan formar således tiden och rummet och vi accepterar dess existens. När vi väl har accepterat denna är det svårt att leva utanför denna struktur då vi binds till den (Harvey, 1994). Likaså är denna uppfattning om tid och rum starkt påverkad av olika maktrelationer och sociala strukturer där Harvey (1994) anser att kapitalismen är den struktur som präglar vårt samhälle idag. Staden, i den ”nya” ekonomin menar Harvey (1989) agerar som företagare där den inter-urbana konkurrensen bidrar till att städer kämpar för att locka till sig investeringar och attraktiva medborgare genom att marknadsföra staden som just attraktiv (Harvey, 1989).

För att vidare förstå det relationella rummet kan liknelser även dras till våra tankar och minnen där de existerar och cirkulerar i våra huvuden men utan att anta en fysisk form. Liknande går att säga om mentala gränsdragningar i staden. De finns där och även om de faktiskt inte syns med blotta ögat så kan de ändå få konsekvenser som gestaltar sig i det absoluta rummet. Därför menar Harvey (2011) att dessa tre rumsliga begrepp borde hållas i dialektiskt spänning till varandra för att få en djupare förståelse för begreppet där tidrummet skapas genom samspelet mellan både sociala och fysiska strukturer. Exempel på detta skapade tidrum är bland annat de kollektiva minnena som kan beskriva vikten av att ting och platser sätts i en kontext. En isolerad plats eller händelse i tiden, som exempelvis Ground zero i New York, har en liten betydelse utan förståelse för hur den har kommit till och hur den kan komma att bli, det vill säga återigen att allt har en kontext och dessutom olika kontexter baserat på vem som "berättar" historien. Skapandet av en plats är denna kontext där exempelvis begreppet stad inte kan förstås utan landsbygden och de maktrelationer som finns däremellan (Harvey, 2011).

## **2.2. Barriärer och barriäreffekter**

Barriärer är per definition något som spärrar av, skyddar eller hindrar något från tillträde (Nationalencyklopedin, 2020). Människan har alltid präglats av barriärer av olika slag, antingen i form av geografiska hinder, nationsgränser, väggar eller murar, listan kan göras lång. Det finns även mindre synliga barriärer där människor delas upp, avskiljs och hindras från varandra till följd av kulturella och sociala olikheter. Detta är ett mångfacetterat fenomen som återfinns och diskuteras i flera olika sammanhang. Inom vetenskapen varierar dessutom användningsområdet kraftigt med allt från sociala barriärer för människor som talar olika språk till fysiska barriärer mellan insekter och växter (se Sharaievska, Kono & Mirehie, 2019; Vulturius & Swartling, 2014; Ayayee, Yang & Rieske, 2014). Barriärerna och dess effekter kommer dock i denna uppsats att vara relaterade till den byggda miljön i städer för att se hur kopplingen mellan fysiska, mentala och sociala barriärer kan se ut.



### 2.2.1. Fysiska barriärer och avståndets betydelse

En enkel geografisk kartläggning kan visa hur en barriär skär rakt igenom ett samhälle där den ligger fast och orörlig som en struktur för samhället att formas runt (Rönnlund & Tollefsen, 2016). Denna barriär kan vi se, mäta och i vissa fall röra. Men för att utgöra en barriär krävs det att den faktiskt hindrar eller spärrar av framfarten för någon eller något, vilket som nämnt ovan är just definitionen av en barriär. Detta visar hur det både kan vara svårt och problematiskt att diskutera absoluta barriärer utan att se det ur ett relativt perspektiv. Den fysiska strukturen i sig är oberoende av sammanhanget runtomkring och blir således svår att definiera som en barriär utan en kontext.

I stadslandskapet kan dessa barriärer skilja sig åt i både form och storlek. Redan 1964 diskuterade Kevin Lynch (1964) hur dessa kan ses som fysiska gränser vi ofta inte kan passera där han nämner vattendrag, större vägar, byggnader eller järnvägar som exempel. Detta fysiska geografiska rum sätter sin prägel på hur och var vi kan förflytta oss genom samhället där vi alla har olika förutsättningar för att genomföra denna framfart. Korner (1979) föreslog följande definition av barriärer: ”En barriär är en företeelse med egenskaper/attribut (materiella eller immateriella) som omöjliggör, försvårar eller avskräcker från tvärkontakter.” (Korner, 1979, s.32). Det vill säga när framfarten i en riktning avsevärt hindrar framfarten för en annan. En viktig skiljelinje att dra är den mellan barriärer och barriäreffekter där konsekvenserna av att en barriär hindrar kontakt mellan två punkter blir en barriäreffekt (Korner, 1979).

Inom kulturgeografien diskuterade bland annat Torsten Hägerstrand (1970), genom tidsgeografien, hur restriktioner av olika slag hindrar och påverkar våra dagliga rörelsemönster till följd av vår *omgivningsstruktur*. Hägerstrand diskuterar dessa restriktioner ur flera sammanhang där han, på en tid- och rumskala betraktar allt som sinkar oss tidsmässigt som en restriktion eller barriär. Teorierna grundar sig i våra förutsättningar att förflytta oss genom både *tiden* och *rummet* där vår fysiska uppbyggnad och de verktyg vi har till vårt förfogande spelar roll för hur långt vi faktiskt kan ta oss (Hägerstrand, 1970). De flesta människor har dagligen hemmet, eller en annan fast punkt att utgå ifrån. Därefter finns det ett begränsat tidspann inom vilket vi måste äta för att sedan sova och återhämta oss. Dessa ser Hägerstrand som *kapacitetsrestriktioner* och visar alltså hur vi rent fysiskt inte hinner med hur mycket

som helst under ett dygn. Dessa fysiologiska förutsättningar skiljer sig aningen från person till person men är i grund och botten samma för alla människor. De förutsättningar som däremot skiljer sig är just de olika redskap och verktyg vi har att tillgå för att ta oss an en viss barriär (Hägerstrand, 1970). Om vi tar exemplet med en flod, så har en människa med tillgång till en båt mycket bättre förutsättningar att ta sig över den än den som tvingas simma. Likaså har de med bil mycket större möjlighet att färdas längs med en väg än de som går till fots vilket också visar på hur relativ tidsuppfattningen faktiskt är. Med tillgång till en bil ges dessutom tillträde till vägen vilket Hägerstrand diskuterar i förhållande till begreppet *styrningsrestriktion*, detta utvecklas i avsnitt 2.2.2. Vidare diskuteras *kopplingsrestriktioner* som beskriver hur vi binder upp vår tid i så kallade verksamhetsknippen. Dessa knippen begränsar oss på det sätt att vi inte kan röra oss fritt inom dessa och binder vår tid för en period framöver. Skolan, arbetsplatsen och transporten till respektive plats är exempel på dessa verksamhetsknippen. Begränsningen här blir både den tid vi binds upp men också lokaliseringen av denna aktivitet då denna kan vara svår påverka till exempel var arbetsplatsen eller tågstationen ligger. Hur kraftiga dessa kopplingsrestriktioner är beror alltså till stor del på hur nära de olika start- och slutpunkterna för varje verksamhetsknippe är. Detta betonar vikten av närhet för att vi ska kunna ges så mycket frihet i form av ledig tid som möjligt (Hägerstrand, 1970)

Dagens planeringsideal är ofta starkt inriktade på att vi lättare ska kunna gå och cykla i städerna, bland annat för att vi ska få en bättre hälsa men också ur ett perspektiv om förtätning (Forsyth & Southworth, 2008). En hållbar planering och design av våra städer lyfts fram som alternativ till det, ur ett miljöhänses, dåliga bilideal som de senaste decennierna har präglat utformningen av våra levnadsmiljöer. En aspekt av detta är *gångbarhet* (walkability) som handlar om hur de fysiska miljöerna är mer eller mindre anpassade för att vi ska kunna röra oss till fots, så hinderfritt som möjligt. Vikten av närhet till olika mål, upplevda tryggheten och att infrastrukturen är utformad på ett gång- och cykelvänligt sätt är viktiga faktorer för en god gångbarhet (Forsyth & Southworth, 2008). Flera studier (se Frank, et al., 2005; Giles-Corti, et al., 2016; Villanueva, et al., 2013) visar på sambandet mellan den fysiska strukturens utformning och vår hälsa sett till hur mycket, samt hur vi rör oss i staden. Är infrastrukturen väl utformad med en god

gångbarhet så rör vi på oss mer till fots. Är den fysiska miljön däremot präglad av barriärer som hindrar denna rörelse, så kan detta få fler konsekvenser än bara en försämrad hälsa. Exempelvis kan miljömässiga eller sociala faktorer påverkas negativt när transporterna istället motoriseras (Anciaes, Jones & Mindell, 2015). Specifikt en fysisk barriär anses enligt Korner (1979) vara ”en företeelse som omöjliggör eller försvårar fysiskt (kroppsligt) tillträde.” (Korner, 1979, s.33). Detta menar han i sin tur kan få mentala och sociala konsekvenser. Detta är en del av det som kallas för *barriäreffekter* och visar på olika konsekvenser till följd av fysiska strukturers utformning.

Att tillgängliggöra dessa strukturer och på så vis överbrygga barriärerna för alla kan däremot vara svårt. I många fall anses större vägar och järnvägar utgöra ryggraden i städernas struktur och blir därför känsliga för förändringar eller svåra att ta bort. Dess dominanta roll bidrar till att omkringliggande strukturer istället får anpassa sig efter trafikaneläggningen och det blir således en fråga om hur pass *passerbar* barriären är eller kan bli (Korner, 1979; Anciaes et al., 2015). En större väg med lite trafik behöver nödvändigtvis inte utgöra ett hinder för vår passage. Likaså kan en mycket mindre väg men med avsevärt mycket mer trafik utgöra just en barriär. Detta betyder att det inte nödvändigtvis måste vara den fysiska strukturen som utgör barriären utan även de som brukar den. Oavsett så är det begränsningen till att endast kunna passera anläggningen vid ett antal givna passager som gör den till en barriär (Korner, 1979). Därför spelar just utformningen, placeringen och kvalitén av dessa passager en stor roll för hur stora barriäreffekterna faktiskt blir (Anciaes et al., 2015). Är det en tunnel med tillhörande trappor kan det begränsa framkomligheten för de med olika rörelsehinder, framförallt kan tunnlar upplevas som otrygga, särskilt på nätterna. Genom att vår tid fördröjs på olika sätt till följd av få eller dåligt utformade passager upplevs barriäreffekterna som större genom det som kan kallas för *pedestrian delay*, (Anciaes et al., 2015). Här ses väntetiden för gångtrafikanter i förhållande till trafikflöden och är ett av flera sätt att kvantifiera och räkna på hur stor en barriäreffekt faktiskt är. Med beräkningar som dessa sätts barriären in i ett sammanhang som ett ting som hindrar människor från att ta sig från punkt A till punkt B. Det ska också tilläggas att även bilar och andra färdmedel kan hindras av fysiska barriärer av olika slag till exempel genom trafikstockningar,

hastighetsbegränsningar m.m. Dessa barriäreffekter ter sig dock på ett annorlunda sätt än för de som exempelvis går eller cyklar.

Det finns fler aspekter av barriärer som hindrar och begränsar oss än bara försvårandet av vår fysiska framfart. Detta kan vara buller, vibrationer, luftföroreningar med mera som är mindre synliga men som ändå kan vara en bidragande faktor till att skapa barriäreffekter. Dessa kan ofta ses som oavsiktliga från källan till exempel att en bil oftast inte har som avsikt att släppa ut avgaser men den gör det ändå (Korner, 1979). För att begränsa dessa störande element finns det en rad säkerhetsföreskrifter och regelverk gällande byggnation intill större infrastrukturanläggningar. Det finns även riktvärden för maximal påverkan från infrastrukturen främst relaterat till bullernivåer och luftkvalité. Vikten av att bedöma risker av olika slag är stor, och enligt Trafikverket (2010) finns det ofta sätt att minimera risker med god planering och genom olika åtgärder. Utan att gå in för mycket i detalj kan det vara lämpligt att nämna några av dem. Exempelvis ska planerad bebyggelse intill järnvägen utredas av kommun eller exploatör för att undersöka om buller- och vibrationsnivåerna är inom de riktvärden som finns. I slutändan får detta avgöra om platsen anses vara rimlig ur ett bullerperspektiv. Om det inte går att placera bostaden på ett avstånd som är lämpligt kan detta åtgärdas genom att andra typer av verksamheter, exempelvis kontor, placeras som en slags ”skyddsmur” för bakomliggande bebyggelse (Trafikverket, 2010). Flertalet andra bullerdämpande åtgärder kan också göras såsom att till exempel sänka hastigheten för fordon och begränsa tung trafik men detta är mindre kopplat till placeringen av bebyggelse och mer kopplat till trafikplanering.

Ur ett hälsoperspektiv är luftföroreningar en stark faktor till att människors förväntade livslängd minskar. Luftföroreningar är ofta kopplade till vägtrafik och tyngre industrier och kan således ses som en stark anledning till att inte bygga bostäder i områden med just större vägar eller industrier. Återigen är det upp till kommunen att mäta och undersöka luftkvalitén så att den ligger inom rätt riktvärden (Trafikverket, 2010). Elaine Mullan (2002) resonerar kring trafikens påverkan på närområdet på olika sätt, bland annat dess utsläpp. Stora flöden av trafik och höga hastigheter leder till ökade avgaser och på så vis en otrevligare levnadsmiljö med vilket hon menar kan leda till en större upplevd rädsla för gaturummet. Detta kan i

sin tur påverka människors sociala relationer varför Mullan (2002) anser att detta borde spela en större roll i planeringen och utformningen av städerna.

Mycket av litteraturen inom detta område fokuserar just på infrastruktur så som vägar och järnvägar och hur denna försämrar vår mobilitet. Det ska dock tilläggas att barriäreffekternas ursprungskälla inte nödvändigtvis behöver vara en trafikanläggning, det kan likaväl vara byggnader, landskapets topografi med mera. I grund och botten handlar det om hur rumsliga rörelser eller transporter hindras och tar längre tid att genomföra. Till exempel har det inom den ekonomiska geografin gjorts många olika typer av tid- och kostnadskalkyler genom att beräkna avstånd, undvika barriärer av olika slag och på så vis minska både restid och kostnader (Hayter, 1997). Dessa beräkningar går att liknas vid det relativa rummet där tiden och rummet inte kan skiljas från varandra (Harvey, 2011). Barriärer kan i detta fall vara transportkostnader eller tillgången till billig arbetskraft som leder den ekonomiska rörelsen till den plats där inkomsterna överstiger utgifterna. Detta kan enligt den neoklassiska ekonomiska skolan användas som förklaringsmodell till varför företag placerar sig där de gör (Hayter, 1997). Således blir det ur detta perspektiv ett argument som kan förklara vikten av stationsnära bebyggelse då människor får en kortare och på så vis billigare väg till jobbet.

Likaså spelar teknologins utveckling en stor roll för hur vi kan se på rummet i förhållande till tid. Tar vi telekommunikationens utveckling som exempel så kan vi se den betydelse den haft för hur vi tolkar rumsliga avstånd och vilka fysiska barriärer detta har överbryggat. Detta skiljer sig från ”traditionell” infrastruktur som kanaler, järnvägar och annan större infrastruktur där framfarten markant ökar i en riktning men hindras avsevärt i en annan (Nijkamp, Rietveld & Salomon, 1990). Vi kan även ta den spårbundna trafiken som ett exempel på teknik som fick oss att helt omdefiniera vår potentiella räckvidd när vi gick från häst och vagn till järnväg och när vi helt plötsligt kunde ta oss dubbelt så långt bort som innan. Likaså har bilismen i sin tur omformat våra rörelsemönster med hur mycket vi hinner med på en dag då vi tillåts ha ett mer flexibelt och rörligt dagsschema (Hägerstrand, 1970).

Sammanfattningsvis går det att se hur den fysiska strukturens utformning spelar en stor roll för hur vi kan röra oss i samhället men också att det finns fler barriäreffekter än bara en begränsad mobilitet. Återigen är en viktig skiljelinje att

belysa, den mellan fenomenen barriärer och barriäreffekter, där barriärerna ses som källan till effekterna.

### 2.2.2 Sociala och mentala barriärer

Som ovanstående avsnitt var inne på så finns det flertalet effekter som kan uppstå till följd av fysiska barriärer. Ofta finns det en social eller mental aspekt av dessa effekter som kan vara svårare att se då de inte alltid uttrycker sig i fysisk form. Skapandet av dessa barriärer kan i det relationella rummet ses som samspelet mellan sociala strukturer och det fysiska rummet där Harvey (2011) ser städers uppbyggnad i förhållande till makt och kapitalismen. Detta avsnitt kommer dock inte fokusera på makt eller kapitalism utan snarare lägga större fokus på det dialektiska sambandet mellan sociala och fysiska strukturer som skapar rummet.

Vår begränsade mobilitet kan få oss att må dåligt när vi tvingas ta omvägar, utsätts för störande faktorer som buller och dålig luft eller allmänt längre resvägar (Anciaes et al., 2015). *Trip* suppression kan beskriva detta fenomen där större barriärer mellan hushåll och behövlig service eller rekreation kan leda till att vi väljer andra destinationer, att det blir ett minskat liv på gatorna till följd av andra transportsätt eller i det långa loppet att människor flyttar därifrån. Detta genom att det finns en stark *upplevd* barriäreffekt till följd av den fysiska infrastrukturens utformning (Anciaes et al., 2015; Korner, 1979).

Barriärer bildar ofta tydliga gränser mellan områden. Dessa gränser anser Jane Jacobs (2005) kan uppfattas som ett passivt objekt eller en kant men som i själva verket faktiskt utövar ett ”aktivt inflytande” (Jacobs, 2005, s.287) på intilliggande miljöer. Med järnvägsspår som exempel på en tydlig gräns ser hon de områden i direkt anslutning till dessa strukturer som olika slags vakuumszoner. Vakuumszonerna bildar återvändsgränder där inga människor vill vistas och denna brist på cirkulation av människor gör i sin tur att allt färre människor söker sig dit. Detta blir således en tom och ödslig plats som inte är tillgänglig för mer än de som har direkt nytta av strukturen, exempelvis logistikföretag med flera (Jacobs, 2005). En förklaring till detta fenomen kan anses vara bullret och avgaserna, vilket Korner (1979) beskrev kunde ha en *psykologiskt* avskräckande effekt för vistelse eller boende intill större trafikanläggningar. Jane Jacobs (2005) lägger dock en större tyngd på just den bristande cirkulationen av människor vilket kan anses som en

barriär i sig snarare än den fysiska miljön. Denna folktomhet menar hon bygger på en slags ond spiral baserat på att variationen av verksamheter i området är för liten och att det således blir enformigt och endast lockar till sig en viss typ av människor. Är det dessutom en typ av verksamhet med mindre ekonomisk avkastning söker sig ännu färre människor dit (Jacobs, 2005). Korner (1979) nämner också problematiken kring att ändrade beteendemönster till följd av en barriär kan få konsekvenser såsom störningar i lokala aktiviteter och det sociala umgänget men även att butiker kan få sämre ekonomiska förutsättningar med ett ändrat kundunderlag med mera. På sikt kan det leda till att hela områden uppfattas och tas för givna som otrygga och ödsliga. Detta i sin tur påverkar oss var vi kan och vill röra oss.

Ett områdes *identitet* bygger till stor del på de karaktärsdrag som präglar ett visst avgränsat område eller stadsdel. Byggnadsstil, densitet eller typen av människor som bor där kan alla vara olika bidragande faktorer till hur vi identifierar området (Lynch, 1964). Ofta kan den kontrast som uppstår olika distrikt emellan ses som en av de mer avgörande faktorerna för hur vi faktiskt drar gränserna och ramar in området. Detta innebär att gränser inte nödvändigtvis behöver ritas av fysiska strukturer, eller så kallat hårda gränser, utan kan mycket väl vara mentala gränser där vi identifierar ett område enbart med hjälp av sociala faktorer. Denna uppdelning i mindre områden eller distrikt kan i sig leda till en fragmentering av staden, framförallt om distriktet är avgränsat med tydliga fysiska kanter. Samtidigt kan det vara viktigt för vår förmåga att orientera oss i staden att det finns just en tydlig uppdelning mellan områden. Ofta kan dessa tydliga gränser i form av exempelvis vägar eller järnvägar bidra till en ökad orieterbarhet genom att deras struktur är uppenbar och syns på långt håll (Lynch, 1964). Det är viktigt att vi människor ska mentalt ska kunna känna igen och lokalisera oss i staden anser Lynch (1964). Dels för att vi med enkelhet ska kunna förflytta oss genom den men också för att vi med en bristande uppfattning av ett område kan uppleva känslor av obehag eller otrygghet.

Jane Jacobs (2005) beskriver vikten av trygghet i staden och där avgörandet för huruvida en människa känner sig trygg eller inte fälls på trottoaren, det vill säga längs med stadens gator. Hon anser att om stadens gator och trottoarer är lugna, är staden också rätt lugn och människor vågar röra sig längs med gatorna. Att människor känner sig otrygga kan i sig ses som en barriär mot vår fria rörelse och

hindrar oss från att göra de saker vi vill. För att trygghet ska kunna uppnås nämns vikten av att det ska finnas ögon mot gatan, det vill säga att det finns verksamheter eller boende som på ett sätt ska garantera säkerheten för gatans besökare genom deras närvaro (Jacobs, 2005). Detta bygger i sin tur på att gatan faktiskt används frekvent av människor som leder till att det finns fler ”väktare” av gaturummet. Då människor ofta drar sig till andra människor är olika funktioner som kan användas både på dagen och på kvällen dessutom ett bra sätt att få personers vägar att korsas (Jacobs, 2005).

För att få dessa genomströmningar av människor har det på senare år varit vanligt förekommande inom hållbar stadsplanering att planera efter så kallade stråk, exempelvis gröna stråk, handelsstråk med flera (Grundström, 2014). Här sätts användandet av stadsrummet i fokus tillsammans med en hållbar mobilitet genom att leda människor längs med stadens gator på olika sätt. Dessa stråk kan variera i utformning och syfte men handlar till stor del om att människor ska länkas samman mellan två platser och göra uppehåll på intressanta platser däremellan, platser som kanske annars inte hade besökts (Grundström, 2014). Även Kevin Lynch (1964) diskuterade redan 1964 stråkens betydelse för städerna som det primära sättet vi ser och upplever staden på. Därför anser han att det är viktigt att stadens stråk är utformade på ett sätt som tydliggör stadens struktur för att vi med enkelhet ska kunna förstå oss på den och inte bli förvirrade och känna oss otrygga vilket nämndes ovan (Lynch, 1964). Både själva stråken i sig och miljöerna längs med dem bildar mötesplatser för människor där kultur, politik och territorier möter varandra (Grundström, 2014). Dessa mötesplatser, eller *landmärken* som Lynch (1964) benämner dem som är en viktig del av stadens utformning för att människor ska kunna lokalisera sig och är ofta utmärkande för just olika stråk. Han betonar även att ju större kontrast denna plats har i förhållande till omgivningen desto tydligare framstår den.

Det finns fler sätt att diskutera den sociala aspekten av barriärer. Peter Nijkamp et al. (1990) diskuterar begreppet barriärer främst i förhållande till kommunikation och menar att ett barriärfritt utbyte av information blir allt viktigare i det informationssamhälle vi håller på att formas till. Han menar att det finns olika typer av barriärer som kan hindra oss från att kommunicera med varandra vilket spelar stor roll i hur bland annat länder utvecklas på olika sätt. Den som har goda



kommunikationsmöjligheter och en effektiv tillgång till information har en stor fördel i jämförelse med de som hindras av olika barriärer (Nijkamp et al., 1990). Med detta går det att betona vikten av att människor ska ha en god tillgång till gatan och kunna mötas i stadens rum. Kommunikationen mellan människor kan ses som flöden mellan två punkter och allt som hindrar denna passage av information- och kunskapsflöden kan ses som en barriär mot fri kommunikation (Nijkamp et al., 1990). Kommunikation och information kan också spela stor roll för hur vi fysiskt kan röra oss och vad vi kan göra i staden. Exempel på detta är så kallade *institutionella* barriärer som kan vara lagar, tillgången till kunskap eller sociala sammanhang (Rietveld & Stough, 2004).

Torsten Hägerstrand (1970) ser bland annat ovanstående begrepp som slags domäner som formar vårt samhälle både rumsligt och socialt. Dessa domäner används för att på olika sätt skydda egendomar eller tillgångar och kräver någon form av motprestation för att få tillgång till dessa. Exempelvis för att få nyttja en bilväg behöver du oftast en bil, eller för att få tillgång till ett hus behöver du en nyckel (Hägerstrand, 1970). Dessa domäner bildar i sin tur hierarkier där överliggande domäner ofta har en möjlighet att styra och kontrollera underordnade domäner genom denna maktrelation. När de underordnade domänerna begränsas blir det således en restriktion utanför dennes kontroll (Hägerstrand, 1970). Detta kan enligt Anciaes et al. (2015) liknas vid transportinfrastruktur med begränsad tillgång där vi genom bristande möjligheter till att använda den, istället hindras av den. Enligt Harvey (1994) skulle denna teori gå att se som ett exempel på det relationella rummet där sociala strukturer och hierarkier formar och begränsar oss baserat på olika förutsättningar. Likaså diskuterar Hägerstrand (1970) att den med mer resurser får större spelrum och en ökad tillgång till olika domäner. Denna person har således större valmöjligheter både gällande bosättning och mobilitet och kan därför bevittna rummet på ett annorlunda sätt än den med färre resurser.

### **2.3. Teoretisk sammanfattning**

Den dialektiska spänningen som David Harvey (2011) anses måste hållas mellan uppfattningarna om det absoluta, relativa och relationella rummet är viktig för att kunna förstå fenomenet barriärer på ett djupare plan. Även om Harvey i sig inte

pratar om barriärer och hans teorier således inte direkt är till hjälp för att besvara frågeställningarna så fyller de en viktig funktion i just förståelsen av rummet och fenomenet barriärer. De fysiska barriärerna blir svåra att förstå och hur de utgör en barriär utan att se på de barriäreffekter som kommer därefter, både fysiska, sociala och mentala.

Många av dessa barriäreffekter är starkt kopplade till begränsningen av vår fysiska mobilitet vilket både Korner (1979) och Ancaes et al. (2015) belyser. Denna begränsade mobilitet diskuteras av Hägerstrand (1970) ur ett tidsgeografiskt perspektiv där allt som bidrar till att våra aktiviteter tar längre tid blir en restriktion. Likaså finns det många barriäreffekter som inte direkt berör begränsningen av vår mobilitet så som buller- och luftkvalité men även att vi ska ha tillgång till hållbara transportmedel vilket är viktiga frågor ur ett hållbart stadsplaneringsperspektiv. Därför är utformningen av våra städer viktig för att vi ska uppleva miljöerna som tillgängliga och trygga vilket både Jacobs (2005), Mullan (2002) och Korner (1979) diskuterar.

Ett områdes identitet och hur vi mentalt förhåller oss till det spelar också roll både för hur vi lokaliserar oss i staden men även om vi anser området vara tryggt och säkert (Lynch, 1964). Denna känsla eller uppfattningen av ett områdes trygghet kretsar till mångt och mycket kring att det finns människor som rör sig till, i eller förbi området och som på så vis bidrar till liv och rörelse (Jacobs, 2005; Grundström, 2014).

## 3. Metod

Detta avsnitt avser att diskutera hur tillvägagångssättet för insamlingen av materialet och genomförandet uppsatsens metoder har sett ut. Avsnittet börjar med en generell metoddiskussion och förklarar uppsatsens forskningsdesign för att sedan beskriva vilka metoder samt vilket empiriskt material som har använts för att besvara på uppsatsens frågeställningar.

### 3.1. Forskningsdesign

Uppsatsen utgår ifrån en abduktiv forskningsansats där empirin och teorin har utvecklats i relation till varandra. Det empiriska materialet har analyserats med hjälp av teorin och det teoretiska ramverket har successivt utvecklats utifrån det empiriska materialet och den datainsamling som gjorts (se Bryman, 2012). Detta vidareutvecklas under avsnittet *analysmetoder* nedan.

Denna kvalitativa fallstudie diskuterar och analyserar fenomenet barriärer på djupet med fokus på ett specifikt geografiskt område, i detta fall Södra Kirseberg och Östervärn i som ligger i nordöstra Malmö. Detta är enligt Denscombe (2018) ett sätt att belysa det generella genom att titta på det specifika. Detta är en av fördelarna med fallstudie som metod, att tillåtas till följd av dess tydliga avgränsning gå in på djupet i ett visst ämne. Även att kunna få ett helhetsperspektiv och kunna se samband mellan olika händelser är en av fördelarna med fallet i just denna uppsats då fenomenet barriärer är ett komplext begrepp som kräver att det sätts i en kontext (se Denscombe, 2018).

Fallet är en del av ett större sammanhang då staden expanderar på flera ställen med många liknande utvecklingsområden präglade av barriärer. Likaså grundar den fördjupade översiktsplanen sig i Malmö stads översiktsplan som i sin tur innehåller väldigt breda teman. Detta gör att generaliseringsgraden till en viss mån går att diskutera. Uppsatsens specifika plats gör det däremot svårt att just dra några generella slutsatser då områdets kontext i sig är unik och inte är representativt för resten av Malmö stad. Flyvbjerg (2011) diskuterar att generaliserbarheten helt och hållet beror på fallet men då denna uppsats avser att undersöka *hur* Malmö stad arbetar med ett fenomen i ett *specifikt* projekt är det mindre intressant om fallet är generaliserbart eller inte. Därför kan det istället vara mer passande att diskutera hur

pass överförbart uppsatsens fynd är, det vill säga skulle dessa fynd gå att återfinna i liknande sammanhang till exempel liknande utvecklingsprojekt i Malmö stad? (se Denscombe, 2018).

Planeringen av området Södra Kirseberg/Östervärn är i full gång men ännu har ingen byggnation inletts. Den fysiska miljön som präglar platsen idag kännetecknas av flera större barriärer och en känsla av otillgänglighet vilket anses enligt Malmö stad (2018a) vara ett viktigt problem att hantera och diskutera innan byggnation inleds. Därför fokuserar denna studie på att undersöka och analysera just Malmö stads planer och visioner, då detta är var projektet befinner sig i dagsläget. En innehållsanalys har gjorts av dokument rörande detta specifika område samt en intervju med en tjänsteperson från Malmö stad med stor inblick i processen med att ta fram den fördjupade översiktsplanen. Att svara på uppsatsens frågeställningar hade inte varit möjligt utan att fokusera på material från just Malmö stad och med koppling till detta område.

### **3.2. Uppsatsens empiriska material**

Uppsatsens empiriska material har haft fokus helt och hållet på Malmö stad och deras visioner för hur staden ska utvecklas. I *tabell 3.1.* nedan redovisas valda dokument som alla är publicerade av Malmö stad, varav tre är direkt kopplade till projektet Södra Kirseberg/Östervärn. Tillgången till dessa dokument har varit mycket enkel då de tydligt redovisas på Malmö stads hemsida. Detta är en av fördelarna med dokument, deras tillgänglighet. Framförallt utgör ofta plan- och visionsdokument som dessa grunden för samhällsutvecklingen (Farthing, 2016)

*Malmös översiktsplan* (2018b), förkortat ÖP, har med stor tyngd varit vägledande i framtagandet av den *fördjupade översiktsplanen* (2018a), förkortat FÖP. Därför har ÖP valts ut, även om det inte har en direkt koppling till det specifika området. ÖP är även det enda dokument som i dagsläget är antaget av kommunfullmäktige. Både FÖP och den första detaljplanen för området, *detaljplan 5564* med tillhörande planbeskrivning (2019a) har varit ute på samråd för att medborgare ska kunna kommentera och lämna synpunkter till dessa utarbetade förslag. Då denna uppsats diskuterar just Malmö stads visioner i relation till ett visst begrepp är inkomna kommentarer från samrådsmöten inte av lika stort intresse som

**Tabell 3.1.** Valda dokument

Namn	Årtal publicerat	Publicerat av	Antagen
Översiktsplan för Södra Kirseberg och Östervärn. Fördjupning av Översiktsplan för Malmö. <i>Utställningsförslag oktober 2018.</i>	2018	Stadsbyggnadskontoret, Malmö stad	Ännu inte antagen
Översiktsplan för Malmö. Planstrategi	2018	Stadsbyggnadskontoret, Malmö stad	2018
Planbeskrivning. Detaljplan 5564	2019	Stadsbyggnadskontoret, Malmö stad	Ännu inte antagen
Miljökonsekvensbeskrivning till Översiktsplan för Södra Kirseberg och Östervärn. <i>Underlag till till utställningsförslag</i>	2018	Stadsbyggnadskontoret, Malmö stad	Kommer inte att antas men användas som underlag till översiktsplanen

Malmö stads egna formuleringar. Såklart kan dessa komma att ändras till följd av medborgares synpunkter vilket skulle kunna ses över i vidare forskning. Dokumenten förväntas att antas under sommaren 2020 (Intervjuperson). Således är utformningen av dessa dokument ännu inte helt fastställd och kan komma att justeras utifrån just synpunkter som kommit in under samrådet. Detta kan också betona vikten av ÖP, som, nämnt ovan, faktiskt är det enda av dokumenten som ännu är antaget och kan användas för att styrka de punkter som står i FÖP. *Miljökonsekvensbeskrivningen*, förkortat MKB, används som ett hjälpande dokument åt både detaljplaner och FÖP med en redogörelse för hur planens föreslagna åtgärder kan påverka miljön.

För att ytterligare styrka och vidareutveckla vissa tankar och visioner har en intervju med en tjänsteman på Malmö stad genomförts. Denna person har haft en betydande roll i framtagandet av FÖP och kan bidra med information som beskrivs mer utförligt än i plan- och visionsdokumenten. Detta kan enligt Denscombe (2018) klassas som privilegierad information. Denna person, som representant för både Malmö stad och projektet, ansågs därför vara väldigt relevant för att bidra till att besvara uppsatsens frågeställningar.

### 3.3. Analysmetoder

Flera metoder har använts för att på ett så utförligt och nyanserat sätt som möjligt presentera, diskutera och analysera material som beskriver hur Malmö stad, på olika sätt diskuterar barriärer. Den huvudsakliga metoden har varit en kvalitativ dokumentanalys utförd på de dokument som beskrevs i avsnittet ovan. Detta har gjorts för att kunna se mönster och få en djupare förståelse för texten. För att kunna identifiera och se *hur* Malmö stad diskuterar detta fenomen såsom frågeställningen efterfrågar, har varje dokument kodats manuellt på ett kvalitativt sätt (se Boréus & Bergström, 2018) utefter tre olika kodningsteman; det första berör bland annat fysiska barriärer och begränsad mobilitet; det andra ser barriärer ur ett större sammanhang till exempel att knyta samman staden genom en ökad närhet och tillgången till det stationsnära läget; det tredje ser till sociala faktorer exempelvis social integration mellan människor från olika delar av staden och att människor ska vara i rörelse för att skapa trygghet och folkliv, se *tabell 3.2.* nedan.

**Tabell 3.2.** Kodningsteman

Kodningsteman	Innehåll
Tema 1	Fysiska barriärer, begränsad mobilitet, trafiksäkerhet, bullernivåer och luftkvalité
Tema 2	Knyt samman staden, ökad närhet av olika slag, större tillgänglighet och täthet i staden
Tema 3	Social integration, attraktivitet, trygghet, mötesplatser, platsidentitet

Dessa kodningsteman har skapats och utvecklats i takt med att dokumenten successivt lästes igenom med teoriavsnittets innehåll ständigt närvarande i processen. Till grund för just uppsatsens teori och analys ligger, som sagts, de olika rumsuppfattningarna absolut, relativt och relationellt rum, vilket underlättat för att ta fram de övergripande teman som dokumenten först lästes utifrån. En tydlig struktur kunde därmed följas där barriärer sågs ur ett absolut, relativt och relationellt perspektiv vilket ligger till grunden för att förstå olika dimensioner av fenomenet barriärer. Likaså har vikten av att se samspelet mellan de olika dimensionerna spelat en stor roll för att förstå hur de hänger ihop.

Till en början lästes dokumenten för att få en överblick över deras relevans och innehåll där ovan nämnda övergripande teman kunde urskiljas. Detta gjordes

sedan ytterligare en gång på ett mer systematiskt sätt genom att färgkoda texten i dokumenten utifrån de mer detaljerade kodningsteman som hade identifierats som syns i *figur 3.2.* (se Boréus & Bergström, 2018). För att styrka och vidareutveckla det som står i plan- och visionsdokumenten hölls en semi-strukturerad intervju med en tjänsteperson från Malmö stad. Denna genomfördes via Skype som spelades in med en mobiltelefon för att sedan transkriberas och analyseras utifrån samma färgkodning som dokumentanalysen. Innan intervjun förbereddes en intervjuguide med tydligt formulerade frågor för att garantera att de viktigaste frågorna ställdes (Denscombe, 2018). Däremot spelade ordningen och den exakta formuleringen av frågorna mindre roll då syftet var att diskutera under semi-strukturerade former för att ge den intervjuade och intervjuaren friheten att utveckla samtalet. Samtidigt som intervjuer bidrar med djupgående information kan intervjun och det som sägs i den påverkas av både deltagarna och kontexten som intervjun utspelar sig i vilket Denscombe (2018) beskriver som intervjuareffekten. Likaså går det att diskutera validiteten och trovärdigheten hos den intervjuade då denna person kan spekulera fritt och kan vara styrd av att vilja framställa sitt arbete positivt (Denscombe, 2018). Därför har det i detta fall varit lämpligt att tolka intervjuens resultat med försiktighet och i samspel med den fördjupade översiktsplanen. Tillstånd för att spela in och använda insamlat material i uppsatsen gavs av intervjupersonen via e-post.

För att ge en tydligare bild av områdets karaktär har även en mindre observation genomförts där ett antal fotografier tagits. Bilder kan vara ett effektivt sätt att fånga och visualisera olika miljöer som med ord kan vara svåra att beskriva (Denscombe, 2018). Bilderna har dock inte använts som en del av analysen utan för att ge läsaren en bättre uppfattning av området.

## 4. Barriärer i Södra Kirseberg/Östervärn

Detta avsnitt kommer i ett första skede att presentera och analysera områdets nuvarande karaktär och bebyggelse. Därefter diskuteras barriärer i planområdet vidare på en mer detaljerad nivå där resultatet från det empiriska materialet diskuteras och analyseras växelvis i texten med stöd av uppsatsens teoretiska ramverk. För att undersöka hur miljön på olika sätt kan påverka oss fysiskt, socialt och mentalt är det relevant att se rummet ur ett absolut, relativt och relationellt perspektiv och se samspelet mellan dessa olika rumsuppfattningar. På detta vis kan vi få ett bättre grepp om kopplingen mellan fysiska och icke-fysiska aspekter av fenomenet barriärer.

### 4.1. Delområden & visioner

Den fördjupade översiktsplanen för Södra Kirseberg/Östervärn, som ännu inte är antagits av kommunfullmäktige ska lägga grunden för utvecklingen av detta område. Två större fokusområden är Östervärn station och Järnvägsverkstäderna som tydligt ska utgöra symbolerna för denna ”nya” stadsdel. Återinvigningen av stationen är tänkt att bidra till att binda ihop stadsdelen med resten av staden och ”lokstallarna” ska bidra med kulturhistoriska värden och således hjälpa till att bygga upp och utveckla områdets identitet (Malmö stad, 2018a). På *figur 4.1.* nedan syns hur området kan se ut i framtiden där en stadsmiljö utvecklats i de tidigare verkstadsområdena.

Ännu är ingen exakt tidsplan för området bestämd mer än att området kommer utvecklas en lång tid framöver, intervjupersonen nämner 30 år som en potentiell tidsram. Den långsamma utbyggnadstakten är en planerad strategi för att långsamt kunna bygga en identitet och för att allt inte ska se likadant ut i området. Intervjupersonen nämner även ett annat stadsbyggnadsprojekt, Västra hamnen, som ett exempel där utbyggnaden på 20 år bara har kommit halvvägs (Intervjuperson). Enligt den fördjupade översiktsplanen ska ”planområdets utbyggnad utgå ifrån mark som är underutnyttjad, läker stadsväven och inte används av tillfälliga funktioner.” (Malmö stad, 2018a, s.45).

I dagsläget går det att argumentera för att delar av planområdet ur ett förtätningsperspektiv, likt citatet ovan, är dåligt utnyttjat. Det relativt inklämda läget





**Figur 4.1.** Visionsbild över planområdets framtida bebyggelse (Malmö stad, 2018a)

mellan infartsleder och järnvägar tvingar planeringen att ta hänsyn till detta och har fått ett stort fokus i visions- och planeringsdokumenten. Detta fokus har lett fram till det *första kodningstema* som texterna analyserats utifrån, där en *begränsad mobilitet* i området, *buller- och luftkvalité* samt *trafiksäkerhet*, på olika sätt kan ses som viktiga faktorer att planera utefter för att minska på eventuella och befintliga barriäreffekter.

Det område som *detaljplan 5564* berör, också benämnt som *Norra Ellstorp* är idag obebyggd ruderatmark med enstaka rester från äldre industri- och trädgårdsverksamheter. Här planeras det för 5 kvarter med totalt 700 bostäder samt flertalet byggnader med olika service och funktioner, bland annat en förskola (Malmö stad, 2019a). Denna ännu ej antagna plan är den första detaljplan som tagits fram i planområdet och på bilderna i *figur 4.2.* syns vilken karaktär området har idag, en känsla av övergivenhet och att naturen tydligt har satt sin prägel. Genom området sträcker sig även upptrampade stigar som främst används av människor som rastar sin hund. Intervjupersonen från Malmö stad betonar dock att trots dess låga profil och att få känner till platsen så har den faktiskt en identitet och är omtyckt av de som brukar vistas där (Intervjuperson).

I södra delen av Norra Ellstorp avgränsas området av Idaborgsgatan och i norr av Kontinentalbanan där en ny gång- och cykeltunnel planeras under järnvägen. Denna ska göra området mer tillgängligt och bättre koppla samman området med

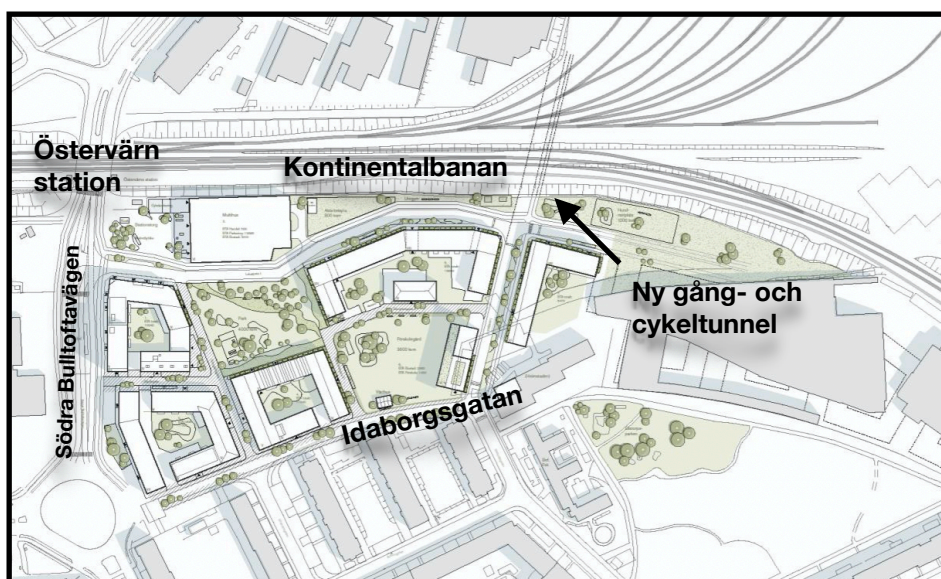


**Figur 4.2.** Norra Ellstorp (Egna fotografier, 2020)

t.v. Vy över det framtida området Norra Ellstorp med Ellstorps nuvarande bebyggelse i bakgrunden.

t.h. Vy över det framtida området Norra Ellstorp med Kontinentalbanan i bakgrunden.

Kirseberg, se *figur 4.3.* nedan (Malmö stad, 2019a). Centralt i utvecklingen av detta område är det stationsnära läget som uppstått efter återinvigningen av Östervärn station. Som nämnts tidigare, är denna tänkt att utgöra en viktig länk mellan området och resten av staden. Genom denna ska människor enkelt och snabbt kunna röra sig vidare in till staden och vidare ut i regionen. Därför ska mycket bebyggelse kretsa just kring stationen och hela bebyggelsestrukturen ska bidra till att binda samman befintlig bebyggelse med stationen och vidare in till staden (Malmö stad, 2019a). Detta ska göras bland annat genom att planera för stråk av olika slag men också för att planera efter begrepp som *närhet* och *täthet* och att människor ska kunna förflytta sig på ett enkelt sätt. Detta har lett fram till det *andra kodningstema* som det empiriska materialet analyserats utifrån, det vill säga ökad mobilitet, närhet till service och att knyta samman staden. Här har ett stort fokus varit att identifiera hur



**Figur 4.3.** Illustrationsplan öven området med egna platsmarkörer (Malmö stad, 2019a).



Malmö stad diskuterar hur staden ska bindas samman rent fysiskt genom att *tillgängliggöra* området, se till att människor får en ökad och förenklad hållbar mobilitet där bland annat det *stationsnära läget* lyfts fram med stor tyngd.

I Södra Kirseberg/Östervärns geografiska mitt ligger Järnvägsverkstäderna som till sin utformning idag bildar en geografiskt bred fysisk barriär med ett stort, numera nedlagt spårområde och delvis tomma industrilokaler som syns på *figur 4.4* nedan. Detta är det område som utgör Södra Kirseberg och ligger i anslutning till Kirsebergstaden. Som beskrevs i *avsnitt 1.1* har järnvägsverksamheten i området idag upphört och nya kreativa verksamheter har börjat hitta hit. Området är på sikt tänkt att omvandlas till ett nytt bostadsområde med plats för både verksamheter och handel. De industriella och kulturhistoriska värdena som finns idag är av stor vikt och ska noga återkoppla till platsens historia och identitet (Malmö stad, 2018a):

Järnvägsverkstädernas industriella prägel har med sin storskaliga tegelarkitektur, traverser och centrala grönområde stora kulturhistoriska värden som ska bevaras och utvecklas kreativt i en ny arkitektonisk kontext. Även utemiljöernas utformning ska anknyta till områdets historia genom att exempelvis bibehålla rester av järnvägsspåren i marken. (Malmö stad, 2018a, s.12).

Som en utvidgning av Kirsebergstaden ska staden långsamt växa ihop till en och de mentala barriärerna ska suddas ut, samtidigt som den identitet som finns i Kirseberg, varsamt ska behållas (Intervjuperson från Malmö stad). Denna identitet som delvis skapats genom avskärmandet till följd av fysiska barriärer betonar kopplingen mellan fysiska och mentala barriärer. Hur Malmö stad ser de sociala och mentala aspekterna av olika barriärer har således format det tredje kodningstemat som



**Figur 4.4.** ”Lokstallarna” i Kirseberg (egna fotografier, 2020)  
t.v. Järnvägsområdet som leder till verkstäderna med Kontinentalbanan och Ellstorp i bakgrunden  
t.h. Portarna till verkstäderna, där det idag finns bl. a. en food truck

belyser hur människors uppfattning av en plats spelar stor roll för hur staden planeras. Här har den upprepade förekomsten av vissa begrepp såsom *attraktivitet*, *mötesplatser* och *platsidentitet* identifierats.

Längre fram ska även området Johanneslust genomgå en förvandling från industrier till blandad stadsbebyggelse. Detta område ligger öster om Kontinentalbanan och mellan Simrishamnsbanan i norr och Sallerupsvägen i söder. Det är tänkt att bidra till att öka tillgängligheten till och från Kirseberg i nord-sydlig riktning. Simrishamnsbanans dragning samt de industrier och verksamheter som ligger där idag begränsar denna koppling (Malmö stad, 2018a).

Genom att satsa på att utveckla de olika stadsdelarnas positiva aspekter och knyta dem samman kommer det att, enligt Malmö stad, bidra till att staden upplevs som mer sammanhållen. Staden och planområdet i sig kommer att tillgängliggöras för fler människor som således får chansen att möta nya människor och befolka stadsrummet (Malmö stad, 2018a). Hur Malmö stad rent konkret ser olika typer av barriärer och dess effekter kommer redogöras i följande avsnitt.

## **4.2. Absoluta barriärer & begränsad mobilitet**

Med fokus på det absoluta och relativa rummet kan vi förstå oss på utformningen av den fysiska miljön i detta planområde. Området är starkt präglad av större infrastruktur, som till följd av dess storlek och placering innebär att rörelse inom området försvåras. I enlighet med Harvey (2011) är det absoluta rummet det rum där vi kan *mäta* och *se* euklidiska avstånd, i detta fall områdets fysiska struktur. Däremot kan det vara problematiskt att *förstå* det fysiska rummet utan att se detta i förhållande till tiden, det vill säga ur ett relativt perspektiv (Harvey, 2011). Fenomenet barriär exemplifierar detta genom att vara beroende av ett sammanhang där något hindras på vägen mellan två punkter (se avsnitt 2.1). Detta framgår klart och tydligt i de olika plan- och visionsdokumenten där Malmö stad uppmärksammar och problematiserar Södra Kirseberg och Östervärns fysiska karaktär och den negativa inverkan den har på människors mobilitet. Redan i förordet till FÖP nämns att "[i]dag kännetecknas området av trafikleder, järnvägar och ineffektivt använd industrimark." (Malmö stad, 2018a, s.3). Till följd av brist på plats i staden måste dock utvecklingen vara nytänkande och ta till nya idéer för att kunna växa inåt. I

detta fall innebär det byggnation i vad som kan uppfattas som ett läge starkt präglad av barriärer och större barriäreffekter (Malmö stad, 2018b).

Det är tydligt att planeringen i detta planområde utgår från gång- och cykeltrafikanter och att de framtida miljöerna borde anpassas därefter vilket förtydligas genom att "[s]trategin för planeringen av områdets trafikstruktur har varit att utgå från fotgängares och cyklisters behov" (Malmö stad, 2018b, s.16). Såklart kommer nödvändig biltrafik att trafikera området i framtiden men gaturummets utformning ska möjliggöra säkra passager och minska bilarnas barriäreffekter. Denna inriktning och fokus på gång- och cykeltrafikanters perspektiv är viktigt att poängtera för att förstå hur den fysiska strukturen faktiskt fungerar som en barriär. Detta hade Harvey (2011) återigen menat var ett sätt att relativisera rummet då olika referensramar spelar en stor roll för hur vi faktiskt ser på och upplever rummets struktur (se avsnitt 2.1). För människor som färdas i en bil utgör inte vägen en barriär, likaså inte heller ett järnvägsspår för ett tåg. För en gång- eller cykeltrafikant däremot, kan de bilda en väldigt tydlig barriär som är svår att ta sig förbi.

Ovanstående förtydligar hur ett fysiskt ting endast kan utgöra en barriär om det, som Korner (1979) beskriver "[...] omöjliggör, försvårar eller avskräcker från tvärkontakter." (Korner, 1979, s.32) På liknande sätt diskuterar Nijkamp et al. (1990) detta som en oavsiktlig bieffekt till bland annat större infrastruktur där framkomligheten ökar i en riktning men försvåras i en annan. Anciaes et al. (2015) benämner detta som transportinfrastruktur med begränsad tillgång då de ofta inte tillför något till att öka mobiliteten i området. Däremot kommer öppnandet av Östervärn station kunna bidra till att det som tidigare bara sågs som blockerande järnvägsspår nu blir till något för invånarna att använda och som ett hållbart alternativ till bilen. Här kan likheter dras till de diskussioner om domäner som förs av Hägerstrand (1970) där tillgången till stationen tidigare var reglerad och utgjorde en restriktion (se avsnitt 2.2).

Just transportinfrastruktur kan ofta bidra till stora barriäreffekter genom att dess byggda struktur fysiskt avskärmar ett helt område från ett annat med liten eller ingen tillgång till passager (Anciaes et al., 2015). Det faktum att området präglas av stora fysiska barriärer diskuteras och konstateras även av den tjänstepersonen från Malmö stad som intervjuades, med fokus på att Kirseberg tydligt fysiskt avskärmats från resten av Malmö (Intervjuperson).

Området ska enligt Malmö stad, genom framsynta tekniska lösningar se till att infrastrukturen kan bidra till en god stadsbebyggelse med en bra och robust struktur som bidrar till långsiktighet (Malmö stad, 2018a). Malmös översiktsplan berättar om visionen där ”flera av de stora infartsleder som utgjorde barriärer mellan stadsdelar har byggts om till stadshuvudgator med hus, butiker och trottoarer” (Malmö stad, 2018b, s.8). Dessa stadsmässiga gator och nya huvudgator för bilar, samt flertalet gång- och cykelvägspassager under respektive över järnvägarna ska bidra till att barriäreffekterna inom planområdet minskar. Detta till följd av att människor får en ökad mobilitet vilket Korner (1979) menar är en betydelsefull aspekt av just barriäreffekter.

Sett till dagens rörelsemönster i nord-sydlig och öst-västlig riktning är det dock svårt att avgöra hur stort behovet kommer att bli på passager här då området idag saknar naturliga rörelseströmmar. Likaså är det svårt att säga om dessa passager faktiskt kommer leda till en minskad barriäreffekt då även en god tillgång till passager kan vara otillräckligt för att området ska *uppfattas* som tillgängligt vilket Anciaes et al. (2015) problematiserar. Detta diskuteras vidare i *avsnitt 4.3.* nedan. Detta lägger således stor vikt på utformningen och placeringen av passagera som är direkt avgörande för om människor ser dem som användbara eller inte. Malmö stad betonar i den fördjupade översiktsplanen att fler kopplingar under Kontinentalbanan leder till minskade barriäreffekter. Detta nämns även i *detaljplan 5564* som är den första för projektet Södra Kirseberg/Östervärn.

Att bygga fler passager som korsar de större barriärerna framgår enligt Malmö stad som de främsta åtgärderna mot att överbrygga de fysiska barriärerna. Utifrån Hägerstrands diskussioner om kapacitetsrestriktioner och hur vi kan hantera dem, kan byggnationen av fler passager onekligen framstå som ett väl användbart verktyg för att bättre kunna korsa eller passera barriären (se avsnitt 2.2.1.). Likaså kan det enligt Anciaes et al. (2015) spela en stor roll för hur stora barriäreffekterna blir bara genom att vi kommer fram snabbare till vårt mål.

Det som blir intressant här i ett första skede är att se hur eller om järnvägen faktiskt ses som en barriär för de som bosätter sig i Norra Ellstorp. Planeringen av detta område syftar till att fysiskt knyta samman området med Kirseberg för att fler människor med större enkelhet ska kunna röra sig mellan dessa områden och således också få tillgång till resten av staden (Malmö stad, 2018a). Dock kan det antas att

människor i Norra Ellstorp i större utsträckning kommer söka sig in mot centrala staden snarare än till Kirseberg. Detta styrks också av intervjupersonen som tror att människor bosatta i Norra Ellstorp kommer ha en större tendens att röra sig in mot centrum snarare än mot Kirseberg (Intervjuperson). Det är därför intressant att diskutera *vart* människor faktiskt är på väg samt se olika rörelseströmmar då fysiska strukturer och barriärer inte utgör ett hinder för vår mobilitet förrän vi faktiskt behöver korsa dem (se avsnitt 2.2.1). Två skolor kommer även att placeras i det gamla verkstadsområdet vilket enligt intervjupersonen på ett sätt kommer att leda folk in i området (Intervjuperson). Beroende på hur stor dragningskraft Järnvägsverkstäderna får för de som bosätter sig i Norra Ellstorp kanske de mer kännbara barriäreffekterna blir höga bullernivåer och dålig luftkvalité snarare än en begränsad mobilitet.

Ovanstående diskussion förtydligar hur barriäreffekter kan upplevas på andra sätt än att bara begränsa vår framkomlighet och mobilitet från en punkt till en annan. Malmö stad diskuterar i stor utsträckning hur trafiksäkerhet, bullernivåer och luftföroreningar ses som ett hinder för bebyggelseutvecklingen i området. Detta är något som måste hanteras redan i planeringsfasen och sätter sin prägel på hur bebyggelsen formas och kan formas (Malmö stad, 2018c). I ett första skede är det först och främst markföroreningarna som måste tas om hand för att möjliggöra byggnation då marken innehåller miljöfarliga rester från tidigare bebyggelse. Därefter är det hänsynen till buller och luftkvalité som spelar en stor roll för byggandet och verksamheters placering. På *figur 4.5* nedan syns det hur stora delar av området är kraftigt utsatt för buller framförallt intill järnvägen. Detta anser Malmö stad vara ett stort problem som måste åtgärdas för att människors hälsa inte ska äventyras (Malmö stad, 2018a).

En tydlig åtgärd mot just buller från järnvägen anser Malmö stad (2018a) skulle vara att uppföra bullerplank men också att uppföra verksamhetslokaler som agerar som bullerdämpande för bakomliggande bostadsbebyggelse. (Malmö stad, 2018a). Ett exempel på detta är placeringen av det mobilitetshus med parkeringar och andra verksamheter som planeras i direkt anslutning till järnvägen i Norra Ellstorp för att skydda mot bland annat just buller (Malmö stad, 2019a). Regelverket för placeringen av verksamhetslokaler är inte samma som för bostäder och kan



**Figur 4.5.** Sammanlagda dygnosekvivalenta ljudnivåer från väg- och tågtrafik på 2 meters höjd enligt de senaste beräkningarna, egna platsmarkörer (Malmö stad, 2018c)

därför enligt intervjupersonen vara ett intressant alternativ att se över hur nära spåren det faktiskt är möjligt att bygga (Intervjupersonen).

Även det faktum att Simrishamnsbanan förespråkas att ligga i ett tråg kan innebära att det kan finnas bättre möjligheter att bygga närmre in på järnvägen än om den skulle byggas med slänt (Intervjupersonen). Intervjupersonen förtydligar också det som står i den fördjupade översiktsplanen (Malmö stad, 2018a) att det inte är samma säkerhetskrav på Simrishamnsbanan som på Kontinentalbanan då där inte planeras för någon godstrafik. Malmö stad kommer också att fortsätta verka för en yttre godsbanan för att minimera säkerhetsriskerna med transporter av farligt gods på Kontinentalbanan (Malmö stad, 2018a).

Utifrån denna diskussion syns det att det finns ett intresse av att förtäta så mycket som möjligt och ta vara på all yta, även om det är väldigt nära järnvägen. Detta förtydligas av intervjupersonen genom att "[...] skapa ytor närmre spåret som man kan använda på bättre sätt" (Intervjupersonen). Enligt Mullan (2002) spelar säkerheten kring infrastrukturen och mängden fordon som passerar en stor roll för om människor faktiskt ska känna sig trygga i området. Detta kan ses som problematiskt i förhållande till byggnation i detta område som dagligen både trafikeras av många bilar och tåg. I och med detta går det återigen att se tydliga kopplingar till Malmö stads övergripande visioner om att förtäta innanför Yttre Ringvägen och bygga stationsnära samt vilken vikt det målet har i planeringen.

Det går av detta att utläsa att Malmö stad både identifierar, problematiserar och lägger en stor tyngd vid framförallt två olika sorters barriäreffekter till följd av den fysiska miljön som präglar området idag; dels är det de som är direkt kopplade



till närheten till, av olika slag störande eller direkt skadlig infrastruktur; sedan läggs det även ett väldigt stort fokus på hur miljön främst på grund av transportinfrastrukturen, hindrar vår fysiska framfart och begränsar vår mobilitet.

De större vägar som i nuläget finns och de som planeras i samband med den nya bebyggelsen ska göras till mer stadsmässiga vilket i sin tur leder till ett lugnare trafiktempo och högre trafiksäkerhet. Åtgärder som dessa har enligt Mullan (2002) kunna visa på ett ökat socialt liv och aktivitet längs med gatorna. För att trycka på stadsmässiga utformningen av gaturummet anser även Malmö stad att tätheten mellan säkra passager för gång- och cykeltrafikanter ska vara hög vilket kan bidra till att vägarnas barriäreffekter minskar och gångbarheten ökar (Malmö stad, 2018a, s.37). Återigen är det viktigt att belysa vems perspektiv som staden betraktas utifrån på samma sätt som Harvey (2011) diskuterar vikten av vem det är som relativiserar rummet. Till exempel genom upphöjda korsningspunkter mellan bilvägar och gång- och cykelbanor hindras framkomligheten för bilisten. Samtidigt underlättas framkomligheten och säkerheten framförallt för unga, men även generellt för den som färdas utan bil, vilket Mullan (2002) anser borde spela en stor roll i stadens utformning. Detta ligger i linje med den prioriteringshierarki som Malmö stad har för användningen av gaturummet där fotgängare och cyklister tillsammans med kollektivtrafik prioriteras framför bilar (Malmö stad, 2018a) och att fordonstrafiken i staden sker på de oskyddade trafikanternas villkor (Malmö stad, 2018b). Detta menar Forsyth & Southworth (2008) ligger helt i tiden vid planeringen av hållbara städer där vi utformar staden för kunna ta oss fram med hållbara transportmedel.

Sammanfattningsvis kan barriäreffekterna från den fysiska miljön ses som människors bristfälliga möjlighet till att passera järnvägarna som går igenom området. Intervjupersonen betonar även de tekniska utmaningen i att förändra dessa strukturer, då det finns tydliga begränsningar gällande bland annat järnvägens utformning (Intervjuperson). Likaså skapar säkerhetsavstånd baserat på bullernivåer, luftkvalité och möjlighet till säkra utrymningsvägar ett hinder för bostadsbyggandet och leder till att möjligheten till bebyggelse begränsas. Sett ur ett perspektiv som präglas av hög gångbarhet och en god mobilitet för människor utan bil så anses det viktigt att gatustrukturen formas på ett sätt som leder till ett lugnt trafiktempo och hög trafiksäkerhet för att dessa inte ska bidra till ytterligare barriäreffekter.

### 4.3. Närhet, täthet & tillgänglighet

Malmö stad (2018a) vill att Södra Kirseberg/Östervärn både ska ha nära till resten av staden men också att det ska vara närhet inom området. När staden ses ur olika perspektiv på detta sätt kan det enligt Harvey (2011) ses som en relativisering av rummet där barriäreffekterna således blir olika beroende på vilken skala staden ses utifrån. Likaså ses stadsdelen som en viktig pusselbit i att binda ihop staden, alltså i förhållande till andra stadsdelar. Detta skulle Harvey (1994; 2011) också mena är ett sätt att se rummet relationellt, då rummet skapas i samspelet mellan fysiska och sociala strukturer. I detta fall då mentala barriärer och uppdelningar i staden, som tidigare begränsat vår rörelse kan överbryggas genom åtgärder i den fysiska miljön.

Vad är då Malmö stads syfte med att bygga så tätt intill järnvägen och i ett område som präglas starkt av stora trafikströmmar och fysiska barriärer av olika slag? Intervjupersonen från Malmö stad beskriver vikten av det stationsnära läget som en ”jättekritisk faktor” (Intervjupersonen) till att detta projekt blir av överhuvudtaget (Intervjuperson). Utifrån detta går det att se stadsdelen på en större skala och just i förhållande till resten av staden, främst genom Östervärn station som sammanhållande länk mellan stadens centrala och nordöstra delar (Malmö stad, 2018a). På sikt är planen att det från området ska gå direkttåg både till Köpenhamn och Lund vilket innebär att betydelsen och värdet av det stationsnära läget ökar (Malmö stad, 2018a). Detta kan ses i likhet med betydelsen av att minska på de avstånd mellan verksamhetsknippen som diskuteras av Hägerstrand i avsnitt 2.2.1. I dagsläget är tillgången till stationen begränsad till endast en plattform på ena sidan av järnvägen men i framtiden när fler linjer passerar här, är förhoppningen att en till plattform, på norra sidan ska byggas för att stationen ska kunna nås från båda sidorna av spåren (Intervjuperson). Nu behöver människor från Kirsebergs först ta sig igenom en tunnelpassage för att nå den vilket till viss del kan ha en avskräckande effekt då detta, enligt Anciaes et al. (2015) kan få oss att uppfatta området som otillgängligt (se avsnitt 2.2.1). Däremot kommer människor som bor i närområdet till följd av det stationsnära läget, kunna få en ökad flexibilitet och räckvidd samt att företag och kontor kan etableras i ett attraktivt område (Malmö stad, 2018a).

För att förstå hur stationen ska fungera som just en sammanhållande länk behöver staden, som nämnt ovan, ses ur ett lite större perspektiv än bara det lokala.

Diskussionen med intervjupersonen landade i att samtidigt som Malmö stad strävar efter att överbrygga de stora fysiska barriärerna som skiljer de olika lokalområdena åt från varandra, så är ett av de större målen med hela projektet att binda samman nordöstra Malmö med resten av staden på en större skala (Intervjuperson). På så vis får stationen både en lokal och regional roll och betydelse. Hägerstrand (1970) betonar vikten av järnvägens fördelaktiga kapacitet för städers utveckling då människor kan ta sig från punkt A till punkt B på ett mycket mer tidseffektivt sätt (se avsnitt 2.2.1).

I grund och botten går det att argumentera för att det stationsnära lägets betydelse grundar sig i den hållbarhetsdiskurs som förs och formuleras i Malmö stads övergripande målsättningar, där staden ska vara en miljömässigt hållbar sådan (Malmö stad, 2018b). Detta kan i sin tur kopplas till människans behov att röra sig och att kunna utföra de behov vi har dagligen, exempelvis att jobba, studera eller köpa mat. Dessa aktiviteter ska dessutom hinnas med inom de tidsmässiga och geografiska begränsningar vi har, vilket kan ses som ett resonemang för närhetens betydelse vilket diskuterades i *avsnitt 2.2.1*. ovan. Slutligen ska vi kunna genomföra dessa aktiviteter på ett hållbart sätt, bland annat genom att färdas med hjälp av hållbara transportmedel. Detta visar på vikten av att möjliggöra hållbara transporter i stadsplaneringen vilket både Forsyth & Southworth (2008) och Mullan (2002) menar borde lyftas mer, ur ur flera hänseenden kopplat till hållbarhet (se avsnitt 2.2.1).

Just orden närhet och täthet är begrepp som Malmö stad vill att planeringen ska utgå ifrån vilket också kan förknippas med det stationsnära läget då människor får en större möjlighet att ta sig längre sträckor (Malmö stad, 2018b). I den fördjupade översiktsplanen framgår det tydligt att människors vardagsrörelser ska förenklas genom att just planera för närhet till exempelvis jobb, skola, rekreation eller service av olika slag. I intervjun som genomfördes framgick det att den primära användningen av begreppet närhet i framtagandet av den fördjupade översiktsplanen användes främst för att diskutera närhet *inom* ett område. Exempel som gavs där var närheten till ett grönområde eller närheten till kollektivtrafik, till viss del sett utifrån bostadens lokalisering vilket diskuteras i citatet nedan:

När vi planerar för det vi kallar för en nära stad, då är det att, att man ska kunna nå så mycket som möjligt på så korta avstånd som möjligt. Man ska ändå kunna handla i sitt kvarter, man kunna cykla till sitt jobb, man ska kunna gå till en busshållplats gärna till en tågstation. Att det att en park ska finnas inom, ja en liten park iallafall inom 300 meter och en lite större park inte mycket längre därifrån heller. Så det är så när vi pratar om närhet brukar vi utgå ifrån området och kanske t o m från bostaden. (Intervjuperson).

Omkring stationen ska bebyggelsen vara som tätast för att på bästa möjliga sätt utnyttja ytan i det stationsnära läget och på vis verka för det intervjupersonen diskuterar ovan som ”en nära stad” (Intervjuperson). Den nära staden ska bidra med livskvalité vilket också är ett av huvudmålen med hela projektet (Malmö stad, 2018a). Likaså förtydligas betydelsen av det relaterande begreppet täthet i den MKB som framtagits som stöd till FÖPen. ”En tätare stad ger förutsättningar för fler människor att få kortare avstånd till arbete, service, kultur och annat. Fler får möjlighet att gå och cykla och kollektivtrafiken blir mer konkurrenskraftig.” (Malmö stad, 2018c, s.4). Detta kan återigen kopplas till Hägerstrands diskussioner om närhet mellan verksamheter (se avsnitt 2.2.1.). Människors möjlighet att bo centralt och nära olika verksamhetsknippen ses som viktigt för att kunna just kunna ges en större möjlighet till fri rörlighet och således mer makt över sin tid. Detta belyser även Malmö stad (2018a) som viktigt och därför går det att se hur planeringen och fokuset på den täta stationsnära bebyggelsen både ses och framställs som viktigt för områdets utvecklingspotential. Genom att bygga tätt här kan dessutom fler människor bo här och få tillgång till detta stationsnära läge.

Dessa två begrepp, närhet och täthet, används på liknande sätt av Malmö stad men det går att urskilja en viss skillnad mellan dem. Närheten syftar främst till att beskriva närheten för individer från exempelvis hemmet till en butik och att dessa förflyttningar ska kunna göras enkelt och snabbt liksom de diskussioner som fördes i *avsnitt 2.2.1.* Tätheten nämns som ett sätt att uppnå närhet i staden, exempelvis bygga högt och på så vis få plats med fler funktioner och människor på samma yta. Begreppet täthet diskuteras också som ett sätt att binda samman staden för att den inte ska glesas ut och ta dyrbar åkermark i anspråk (Malmö stad, 2018a). Då dessa begrepp på flertalet platser i Malmö stads dokument förekommer i samband med varandra så kan det vara relevant att visa hur de både relaterar och skiljer sig från varandra. För att människor ska ha närhet till service, rekreation med mera så

underlättas detta genom att staden byggs tätt (Malmö stad 2018b). För att återkoppla till teorin så kretsar mycket av det teoretiska ramverket kring barriäreffekter just till förlusten av tid som barriärer och en begränsad mobilitet kan orsaka. Antingen genom att vi enligt Hägerstrand (1970) inte har rätt verktyg för att ta oss an den, eller att strukturen är utformad på ett sätt som gör den svår att passera vilket Korner (1979) samt Anciaes et al. (2015) menar är en vanlig orsak till förlusten av tid (se avsnitt 2.2.1.). Att se barriäreffekter utifrån en tidsskala är dessutom något som Malmö stad verkar ha i åtanke vid planeringen av detta område där stort fokus ligger på att människor, snabbt och enkelt ska kunna ta sig till och från olika platser och där vikten ligger i att barriäreffekter i och omkring området minskar (Malmö stad, 2018a). Detta menar Harvey (2011) är signifikant för det relativa rummet där barriäreffekterna inte enbart kan ses i det absoluta rummet. Tiden och rummet *tillsammans* är viktigt för att kunna förstå sig på hur barriären fungerar som just en barriär.

När byggnationen och förtätningen sker runt området vid Östervärn station är tanken att detta ska stärka kopplingen mellan Östervärn, Ellstorp och Värnhem. Således förväntas detta bidra till en ökad tillgänglighet till de centrala delarna av staden och närheten till det breda serviceutbud som idag finns vid bland annat Värnhemstorget. Stationsområdet ska även vara lättillgänglig för den som kör bil men en stor vikt läggs på att biltrafiken ska ske på gång- och cykeltrafikanter villkor:

Närheten till servicefunktioner är en viktig jämlikhetsfråga för att alla, oavsett ålder, funktionsnedsättning och kön, ska kunna ta del av dem på ett enkelt och tryggt sätt. Därför är goda kollektivtrafikförbindelser samt närhet till gång och cykelstråk viktiga. (Malmö stad, 2018a, s.20)

Tillsammans med det stationsnära läget och som en del av att eftersträva en ökad tillgänglighet är vikten av olika gång- och cykelstråk stor. Stråk är ett begrepp som används av Malmö stad i syfte att poängtera att människor enkelt ska ta sig från punkt A till punkt B via ett område på ett hållbart sätt antingen genom, gång, cykel eller med kollektivtrafik. Stråket som sådant har fått en allt större roll inom skapandet av den hållbara staden och är enligt Grundström (2014) ett sätt att leda människor genom olika delar av staden. Ofta målas stråken upp av vissa

karaktärsdrag exempelvis att det är grönt eller kulturhistoriskt intressant (se avsnitt 2.2.2.). Intervjupersonen gav en bra beskrivning av hur stråk används i planeringen av detta område:

[...] om man zoomar ut så har vi liksom nästan malmökartan, ja men så har vi ett tydligt stråk som går här från punkt A till punkt B och sen så skär det igenom Kirseberg precis här liksom, då blir det ett sätt för de som bor där att enkelt kunna ta sig till någon viktig målpunkt men också för andra i staden att röra sig igenom området. Så att de har vi försökt göra då så, vad kan man säga, så gena som möjligt (Intervjuperson)

En stor utmaning som nämndes i citatet ovan är att göra dessa stråk så gena som möjligt då de, just i detta planområdet kantras av större barriärer. Stråkets syfte kan då ses som ett sätt att tillgängliggöra en plats för fler människor och på så sätt skapa liv där det annars kanske hade varit folktomt. Det blir även ett sätt för människor att upptäcka andra delar av staden då det är via stråken vi observerar staden och navigerar oss fram. Likt de tankar som förs av Kevin Lynch (1964) så kan bilden av staden eller stadsdelen påverkas negativt om de större stråken är otydliga eller saknar nämnvärda kännetecken (se avsnitt 2.2.2.). Detta kan ses som en anledning till varför det planeras i FÖP att de större stråken ska ”*kantas av funktioner som bidrar till ett ökat folkliv*” (Malmö stad, 2018a, s.25), ett sätt som enligt intervjupersonen kan möjliggöra att platsen aktiveras (Intervjuperson).

Genom att bara se ovanstående åtgärder i ett absolut rum skulle det vara svårt att se hur pass användbara eller effektiva dessa faktiskt är i minskandet av barriäreffekter. Med stråk eller det stationsnära läget som exempel, är detta fysiska strukturer i det absoluta rummet men som också har flertalet mentala och sociala aspekter kopplat till sig. Stråket och det stationsnära lägets syften är inte enbart att locka till sig människor genom att bidra till ökad fysisk mobilitet, utan de fyller andra funktioner som inte kan ses i det absoluta rummet till exempel folklivets trygghet eller attraktivitet, beroende på hur funktionen framställs (Grundström, 2014). Likaså kan effekter bli olika baserat på den skala det ses utifrån. Om ett stråk eller en tågstation ses på en större skala kan det vara bra för att binda ihop stadsdelar med varandra. På en mindre skala kan effekterna vara en ökad upplevd trygghet genom att fler människor rör sig i området och att läget anses vara attraktivt. Därför är det relevant att se hur rummet hänger ihop på olika plan och utifrån olika

perspektiv vilket Harvey (1994; 2011) menar är den dialektiska spänning som skapar just rummet.

#### 4.4. Social trygghet, attraktivitet & icke-fysiska hinder

Den mentala uppfattningen av en barriär skulle kunna ses som den viktigaste aspekten av just en barriär. Intervjupersonen förtydligar att den fysiska barriären inte alltid behöver vara ett problem, utan det är just de sociala och mentala effekterna som blir problemet. Vidare påpekar intervjupersonen att när Malmö stad diskuterar överbryggandet av barriärer så är det huvudsakligen för att ”minska på sociala skillnader och klyftor i staden”. (Intervjuperson). Det går att se hur den mentala dimensionen av barriärer starkt kan kopplas till hur vi förhåller oss till och uppfattar en viss plats. Som Harvey (1994; 2011) diskuterar är det svårt att förstå en plats utan att sätta den i ett sammanhang där, dåtiden, nutiden och i viss mån framtiden formar denna uppfattning av platsen. På så vis går det onekligen att argumentera för att en barriär inte utgör en barriär förrän vi både *ser* och *upplever* den som just en barriär. Detta förtydligar återigen den relativa aspekten av fenomenet barriär.

Kirseberg har som beskrevs i början av denna uppsats (se avsnitt 1.1.) under en lång tid framstått som en egen stad i staden och har utvecklat en egen identitet, frångått från övriga staden. Ett av huvudmålen med Malmö stads projekt är att integrera just denna stadsdel med resten av Malmö på olika sätt, men att samtidigt bevara dess starka identitet. Reproduktionen och skapandet av identitet ligger starkt i Malmö stads visioner och är en grundläggande faktor för utvecklingen av detta området. Till exempel ska ”lokstallarnas” kulturhistoriska miljö varsamt bevaras för att tydligt återberätta platsens historia och bidra till dess identitet som gammal industribebyggelse. Området Kirsebergstaden ska därför långsamt växa söderut för att dessa *attraktiva aspekter* ska kunna tas till vara. Samtidigt ska den nya bebyggelsen bidra till att möjliggöra skapandet av en ny identitet på olika sätt (Malmö stad, 2018a).

Att belysandet av platsers identitet tydligt framgår är som sagt ett återkommande tema och en viktig aspekt för utvecklingen av Malmö stad. Det som däremot är mindre tydligt är just *varför* det är så viktigt att platser ska ha en stark identitet. Området kring Östervärn station ska exempelvis bli en *identitetsskapande motor*, platserna och gatorna ska bidra med *identitetsskapande värden* och befintliga grönytor och naturvärden ska ge området en *tydligare identitet*, men varför? Malmö

stad beskriver i citatet nedan utvecklingen och gestaltningen av stadsrummet i samklang med detta:

Genom att ta utgångspunkt i intilliggande bebyggelses karaktärer kan olika delar av planområdet utveckla skilda identiteter och samtidigt upplevas som naturliga tillskott i stadsbebyggelsen [...] [b]ebyggelse som uppfattas som högre än övrig tillkommande bebyggelse ska kunna placeras längs med siktlinjer och som fondbyggnader för att bland annat förbättra orienterbarheten. (Malmö stad, 2018a, s.24).

I citatet ovan kan det ses som att viktiga landmärken och symboler på en plats exempelvis i form av högre hus, men inte minst platsens identitet, spelar roll för vår förmåga att orientera oss och att få en anknytning till platsen. Detta i sin tur kan leda till en ökad upplevd trygghet, när vi förstår oss på platsen och har en mental bild av miljöerna. Detta är enligt Lynch (1964) viktigt för att vi människor ska kunna nyttja staden på ett så effektivt sätt som möjligt där vi snabbt och enkelt kan identifiera, organisera och strukturera våra levnadsmiljöer mentalt. Likaså beskrivs det av Malmö stad hur området idag *upplevs* som otillgängligt och att detta i sin tur förstärker barriäreffekterna, främst skapad av järnvägarna (Malmö stad, 2018a). Detta visar på den viktiga kopplingen mellan den fysiska och den upplevda miljön, i enlighet med Lynch (1964).

Att Malmö stad eftersträvar identitetsskapande miljöer kan alltså ses som ett sätt att skapa orienterbarhet så att människor tydligt ska vara medvetna om platsen och ha en klar bild av vilken typ av område detta är. Ofta nämns också begreppet identitet i samband med begrepp som *attraktivitet* och i en positiv bemärkelse vilket visar på Malmö stads inställning till ordet. Harvey (1989) hade menat att detta framställande och skapandet av en attraktiv plats är ett sätt för städer att ytterligare tävla om att locka till sig kapital och den attraktiva medborgaren.

Detta område som idag anses vara relativt otillgängligt, kan genom att skapa och lyfta fram en positiv identitet bidra till att människor istället uppfattar området som tillgängligt. Detta kan framförallt ses som en anledning till varför Östervärn station spelar en så stor roll för planområdets utveckling. Stationen blir central i denna identitet och utgör, sedan återinvigningen en symbol för hela området där järnvägens tidigare roll som enbart en barriär övergår till något attraktivt och som faktiskt går att nyttja. Detta kan liknas med att få tillgång till en domän som tidigare hade ett begränsat tillträde (se avsnitt 2.2.2.) Likaså blir det en mindre upplevd



barriäreffekt när vägarna görs till mer stadsmässiga genom bland annat sänkta hastigheter och blir till mötesplatser för människor, istället för att bara användas av bilar. Malmö stad vill att "[s]tadsrummen ska ge förutsättningar för individer och grupper att ta platser i besittning, forma dem och mötas med respekt och därmed bidra till en positiv utveckling av platsen." (Malmö stad, 2018a, s.6). Alltså är identiteten, och skapandet av den, viktig för ett område om människor ska uppleva området som tillgängligt eller inte (se avsnitt 2.2.2.).

Som tidigare nämndes av intervjupersonen är ett sätt att aktivera en plats att få dit människor. Malmö stad menar också att för att överbrygga mentala barriärer och att skapa en positiv identitet krävs det att människor möts och "befolkar stadsrummen" (Malmö stad, 2018b, s.16). Ett begrepp som då ofta förekommer i dessa sammanhang är *mötesplatser* som ska verka för just *mötet* mellan människor från olika delar av staden och således bidra till att knyta samman staden socialt. Med mötesplatser avses flera olika typer av attraktioner så som parker, torg, bibliotek och även gaturummet i sig kan fungera på ett liknande sätt. Signifikant för mötesplatserna är att de alla används som ett sätt att locka människor till sig.

För att dessa platser ska användas krävs det att det faktiskt finns ett intresse av att gå eller åka till dem. Mötesplatserna ska med andra ord utformas så att de blir attraktiva. Dessa mötesplatser ska även bidra till att forma de olika stråk som sträcker sig genom staden något som återkommande betonas både i FÖP (Malmö stad, 2018a) och ÖP (Malmö stad, 2018b). Återigen ligger ett stort fokus på Östervärn station, denna gång som mötesplats för att sammanbinda både människor med staden och intilliggande områden (Malmö stad, 2018a). Utformningen av denna mötesplats ska genom dess attraktivitet dessutom höja statusen för kollektivtrafiken (Malmö stad, 2019a). Likaså kommer området kring järnvägsverkstäderna att tillgängliggöras med gröna och stadsmässiga mötesplatser (Malmö stad, 2018a)

Att människor förs samman och möts genom interaktion anses alltså bidra till att göra staden, eller en specifik del av den både just attraktiv men också trygg, två viktiga aspekter Malmö stad arbetar utefter som grundar sig i idealet av en socialt hållbar stad (Malmö stad, 2018b). Det offentliga rummet ska således fungera både som mötesplats men också som en trygghetskapande arena genom att fler människor befolkas platsen, vilket enligt Jacobs (2005) är grundläggande för att uppnå trygghet i staden (se avsnitt 2.2.2.). Detta ska bland annat göras genom att bygga staden tätare, mer funktionsblandad och att ständigt ha ett jämställdhets-

perspektiv med i planeringen av staden. När detta har gjorts kan stadsrummet enligt Malmö stad (2018b) befolkas och öka människors benägenhet att röra sig hinderfritt i den. En ojämlik stad däremot och en stadsutformning som är formad därefter betonas av Malmö stad (2018b) som något som kan hindra människor från att använda det offentliga rummet. Utformningen av planområdet ska bidra till att människor ska vara i rörelse längs med gatorna och att bostäder ska finnas i alla delar av området för att det ska finnas människor på plats även på kvällen (Malmö stad, 2019a). Detta anser Jacobs (2005) hade kunnat ”garantera säkerheten” för förbipasserande.

Att detta område, till följd av vissa fysiska åtgärder blir mer tillgängligt kan få områdets identitet att framstå som just mer tillgängligt och på sikt även attraktivt. Således kan de tidigare mentala gränsdragningarna för människor i staden förändras och området kan bli en plats människor uppfattar att de faktiskt vill vara på. Däremot skulle det kunna ta lång tid att ändra denna bilden hos människor då platsen under så lång tid haft en identitet av otillgänglighet. I enlighet med Harvey (1994; 2011) skapas just rummet genom olika sociala processer där varje plats har en kontext som baseras på hur det har varit, hur det ser ut nu och till viss mån hur det kan komma att se ut i framtiden. Malmö stad har genom utarbetandet av dessa plan- och visionsdokument delvis kontrollen över skapandet och regleringen av detta områdes identitet. Genom att lägga fokus på att lyfta fram de attraktiva aspekterna av områdets historia såsom Östervärn station och Järnvägsverkstäderna kan de således bidra till att de negativa sidorna av platsen hamnar i skymundan och omvandlingen av områdets identitet kan påskyndas. Detta kan visa samspelet mellan platsens fysiska utformning och den sociala uppfattningen av platsens identitet, vilket i enlighet med Harvey (1994; 2011) kan ses som skapandet av rummet.

## 5. Slutsats

### **(I): Hur ser Malmö stad på barriärer och barriäreffekter i planeringen och byggnationen av planområdet Södra Kirseberg/Östervärn?**

Genom uppsatsens analysdel har det framkommit att Malmö stad ser barriärer och barriäreffekter både på en större och en mindre skala. Den mindre skalan avser närområdets utformning och hur denna kan bidra med att människor främst ska känna sig trygga i sina närmiljöer med fokus på att kunna röra sig hinderfritt i området. Malmö stad gör en tydlig skillnad på barriärer och barriäreffekter där barriärerna främst ses som järnvägarna och de större vägar som går igenom området men också de industritomter, både gamla och nya, som idag finns här. Med barriäreffekter menar de främst faktorer som kan påverka ens hälsa negativt exempelvis buller och avgaser men också den förlust av värdefull tid som görs till följd av att vår mobilitet begränsas.

Det framgår också tydligt att planeringen utgår ifrån gång- och cykeltrafikanterers perspektiv och inte de som kör bil. Detta kan ses som en motreaktion till den identifierade problematiken kring att det idag är mycket biltrafik i närområdet. De gator som finns där idag ska göras till mer stadsmässiga och bilkörning ska både ske på kollektivtrafikens och de oskyddade trafikanternas villkor för att vägnas barriäreffekter ska minska. Malmö stad ser stora möjligheter med att, genom fysiska åtgärder i miljön minska på både vägnas och järnvägnas barriäreffekter. Bland annat läggs stor vikt vid att bygga nya passager både under och över järnvägarna i området för att göra det mer tillgängligt

Hur Malmö stad ser på barriärer och barriäreffekter på en lite större skala framgår genom det fokus som finns på att binda samman planområdet med resten av staden. Här spelar Östervärn station och byggnation med hög täthet i stationsnära läge, en stor roll i utvecklingen av hela planområdet. Genom att planområdet kopplas samman med resten av Malmö får människor en ökad närhet till både service, rekreation och till resten av staden. Detta är också en central del i Malmö stads syn på barriärer där närhet både inom området och till området spelar en viktig roll för människors livskvalité. Denna närhet är bortsett från det stationsnära läget till stor del beroende av att de fysiska barriärer som finns i området överbryggs och att friktioner i den fysiska strukturen minskar. Malmö stad lägger alltså stor tyngd

vid att sätta denna stadsdel i ett större sammanhang för att tillgängliggöra platsen för fler och på så vis skapa liv och rörelse.

En annan viktig aspekt för Malmö stad är att skapa identitet och trygghet i området där dagens miljöer, enligt staden framstår som både otrygga och otillgängliga. Staden vill värna om de *attraktiva* aspekterna av områdets identitet som finns där idag. Området ska således präglas av Järnvägsverkstädernas kulturhistoriska miljöer och Östervärn station som ska signalera områdets förvandling från en otillgänglig industriell trafikknutpunkt till en attraktiv och tillgänglig mötesplats.

Denna förändring av uppfattningen kring planområdet kommer bidra till att människor möts inom området från olika delar av staden. På så vis bildar de strömmar av människor vilket Malmö stad anser vara viktigt för att uppnå trygghet. Således går det ständigt att se diskussionen om barriärer på en större och en mindre skala där åtgärder inom området påverkar stadsdelens roll som en del av Malmö.

## **(II): Hur kan Malmö stads planer och visioner bidra till minskade barriäreffekter i området i förhållande till det teoretiska ramverket?**

Malmö stad förlitar sig på att kunna bygga bort mycket av problematiken kring barriäreffekter och ofta framstår det som att fler passager under och över järnvägen ska lösa problemet med att integrera stadens delar med varandra. Samtidigt ses de större barriärerna som oföränderliga och som ett permanent ting i det absoluta rummet som finns där utan koppling till tiden till skillnad för hur vi ser Harvey (2011) diskutera rummet. Genom att identifiera olika barriäreffekter, ofta sedda ur gång- och cykeltrafikanterers perspektiv relativiseras rummet av Malmö stad genom att barriärerna ses i förhållande till den omkringliggande miljön. Intervjupersonen från Malmö stad beskrev det övergripande syftet med att överbrygga fysiska barriärer ofta är för att minska sociala skillnader och klyftor i staden och att det ofta finns en koppling mellan fysiska och icke-fysiska strukturer.

De fysiska åtgärderna som planeras kan på olika sätt bidra till att minska vissa typer av barriäreffekter men det ställer samtidigt höga krav på hur de utformas och var de placeras. Både Anciaes et al. (2015) och Korner (1979) belyser detta som en viktig aspekt för att minska *upplevda* eller *mentala* barriäreffekter. Endast tanken på att det finns en barriär och att möjligheten att passera denna är begränsad, kan ha

en avskräckande effekt för både närboende men också människor som passerar området. Mullan (2002) menar också att bo i högt trafikerade miljöer kan leda till en upplevd rädsla för gatumiljön vilket Malmö stad till viss del tar i beaktning med de åtgärder de föreslår som ska gynna möjligheterna till att ta sig fram med cykel eller till fots.

Malmö stad lägger även stor vikt vid att utveckla bilden av detta område som en central del av staden dit människor med enkelhet kan ta sig till och från, vilket främst görs genom att lyfta fram ”lokstallarna” och Östervärn station som attraktiva aspekter. Detta är en del av målet med att skapa en trygg och lockande stadsmiljö med folkliv och rörelse. Både Lynch (1964) och Jacobs (2005) anser att detta är viktiga aspekter för en stads eller stadsdels identitet och att egenskaperna bygger på varandra. Människor ger trygghet och trygghet ger människor och bidrar i slutändan till att ge platsen en positiv och attraktiv identitet vilket enligt Harvey (1989) kan ses som ett sätt för staden att locka till sig både kapital i form av företag och fler människor. På detta vis aktiveras platsen ytterligare genom att det skapas mer liv och rörelse.

Att planera stationsnära som Malmö stad fokuserar på kan enligt Hägerstrand (1970) också vara ett sätt för individer att ges mer frihet och kontroll över sin vardag. De får genom öppnandet av Östervärn station möjlighet att röra sig längre sträckor och kan således känna att de är en del av resten av staden och ett större sammanhang.

Även om människor kommer kunna röra sig både mer flexibelt och ohindrat, så kommer det dock ta lång tid att ändra den identitet området har idag, från trafikplats till mötesplats då området under lång tid setts som otillgängligt och inte en plats för människor utan bil. Sett relationellt är det den sociala uppfattningen tillsammans med den fysiska miljön som skapar rummet (Harvey, 1994; 2011). Då de större vägarna och järnvägarna även i framtiden kommer ligga kvar, då de utgör infarten till Malmö, kommer dessa troligtvis ständigt sätta sin prägel på uppfattningen av området. Tågets och stationens fördelar kommer eventuellt att väga upp för de nackdelar som hör olika barriäreffekter i området till. Detta får dock framtiden avgöra i takt med att området bebyggs och människor flyttar hit.

## 6. Reflektion

Denna uppsats har fokuserat på hur Malmö stad ser på fenomenet barriärer i det planerade området Södra Kirseberg/Östervärn. För att förstå detta fenomen på ett djupare plan har uppsatsen kopplat barriärer och barriäreffekter till de olika rumsuppfattningarna absolut, relativt och relationellt rum vilket har format både uppsatsens struktur och innehåll. Däremot har inte alla aspekter av dessa rumsuppfattningar kunnat utvecklas på djupet, såsom bland annat David Harveys relationella rum med fokus på makt och kapitalism. Detta perspektiv i sig är intressant och hade kunnat lyfta flera relevanta aspekter men hade samtidigt bidragit till att ändra uppsatsens inriktning med mindre fokus på barriärer i området. En fördjupning av detta perspektiv kan däremot vara relevant för vidare forskning.

Ytterligare vidare forskning skulle kunna fokusera på de som faktiskt bor i närområdet för att förstå hur de uppfattar området som tillgängligt eller inte. Detta hade kunnat ge en djupare beskrivning och förståelse för platsen men hade inte kunnat genomföras inom den tid- och storleksmässiga ramen för denna uppsats.

## Referenser

- Anciaes, P., Jones, P. & Mindell, J. (2016). Community Severance: Where Is It Found and at What Cost?. *Transport Reviews*, 36:3, s.293-317
- Ayayee, P., Yang, F. & Rieske, L. (2014). Biomechanical Properties of Hemlocks: A Novel Approach to Evaluating Physical Barriers of the Plant–Insect Interface and Resistance to a Phloem-Feeding Herbivore. *Insects*, 2014, 5, s.364-376
- Boggren, J. & Ström, P. (2014). On the waterfront: Studying the development of residences and workplaces at Norra Älvstranden, Gothenburg, Sweden. *Local Economy*, 29, 2014, s.429-452
- Boréus, K. & Bergström, G. (red.) (2018). Textens mening och makt: metodbok i samhällsvetenskaplig text- och diskursanalys. (Fjärde [omarbetade och aktualiserade] upplagan). Lund: Studentlitteratur.
- Bryman, A. (2012). *Social research methods*. New York: Oxford University Press.
- Denscombe, M. (2018). *Forskningshandboken: för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. (Fjärde upplagan). Lund: Studentlitteratur.
- Farthing, S. (2016). *Research design in urban planning: a student's guide*. Singapore: Sage.
- Flyvbjerg, B. (2011). *Case study*. I *The Sage Handbook of Qualitative Research*, 4e Upplagan, kapitel 17, s.301-316, Thousand Oaks, CA: Sage
- Forsyth, A. & Southworth, M. (2008). Cities Afoot - Pedestrians, Walkability and Urban Design. *Journal of Urban Design*, 13:1, Februari 2008, s.1-3
- Frank, L., Schmid, T., Sallis, J., Chapman, J. & Saelens, B. (2005). Linking objectively measured physical activity with objectively measured urban form: Findings from SMARTAQ. *American Journal of Preventive Medicine*, 28:2, Februari 2005, s.117-125
- Giles-Corti, B., Vernez-Moudon, A., Reis, R., Turrell, G., Dannenberg, A., Badland, H., Foster, S., Lowe, M., Sallis, J., Stevenson, M. & Owen, N. (2016). City planning and population health: a global challenge. *The Lancet*, 388:10062, December 2016, s.2912-2924
- Grundström, K. (2014). Stråk som begrepp och praktik. I strategier för att hela en stad. *Malmö University Publications in Urban Studies*, 16, 2014, s.19-28
- Harvey, D. (1989). From managerialism to entrepreneurialism: The transformation in urban governance in late capitalism. *Geografiska Annaler* 71B:1, 2019, s.3-17

- Harvey, D. (1994). The Social Construction of Space and Time: A Relational Theory. *Geographical Review of Japan*, 63:2, 1994, s.126-135
- Harvey, D. (2011). *Ojämlighetens nya geografi: texter om stadens och rummets förändringar i den globala kapitalismen*. Stockholm: Atlas.
- Hayter, R. (1997). *The dynamics of industrial location: the factory, the firm and the production system*. Chichester: Wiley.
- Hägerstrand, T. (1970). *Konturerna av en tidsgeografisk samhällsmodell*. I urbaniseringen av Sverige, Statens offentliga utredningar 1970:14, bilaga 1:4
- Jacobs, J. (2005). *Den amerikanska storstadens liv och förfall*. Göteborg: Daidalos.
- Jernhusen (u.å.). *Kirseberg & Lokstallarna*. Hämtad: <https://www.jernhusen.se/vara-projekt/malmo/kirseberg/> (2020-05-06)
- Korner, J. (1979). *Trafikanläggningars barriäreffekter I Problembeskrivning, begreppsanalys och teoriansats: en litteraturstudie*. Göteborg: Chalmers tekniska högskola.
- Lynch, K. (1964). *The image of the city*. ([New ed.]). Cambridge, Mass.: M.I.T. Press.
- Malmö stad (2018a). *Fördjupad översiktsplan*. Hämtad: <https://malmo.se/download/18.486b3990169a51c37f814bd2/1555508831090/%C3%96P%20S%C3%B6dra%20Kirseberg%20och%20%C3%96sterv%C3%A4rn%20utst%C3%A4llningsf%C3%B6rslag.pdf>
- Malmö stad (2018b). *Översiktsplan för Malmö - Planstrategi*. Hämtad: [https://malmo.se/download/18.270ce2fa16316b5786c18924/1528181608562/%C3%96VERSIKTSPLAN+F%C3%96R+MALM%C3%96\\_antagen\\_31maj2018\\_lowres.pdf](https://malmo.se/download/18.270ce2fa16316b5786c18924/1528181608562/%C3%96VERSIKTSPLAN+F%C3%96R+MALM%C3%96_antagen_31maj2018_lowres.pdf)
- Malmö stad (2018c). *Miljökonsekvensbeskrivning*. Hämtad: <https://malmo.se/download/18.486b3990169a51c37f815184/1555565502945/Milj%C3%B6konsekvensbeskrivning.pdf>
- Malmö stad (2019a). *Planbeskrivning - Detaljplan för fastigheten Innerstaden 30:40 och Innerstaden 31:7 m. fl. i Innerstaden i Malmö*. Hämtad: <https://malmo.se/download/18.5661e410168deac741042d0/1550139957307/Dp%205564%20Planbeskrivning%20samr%C3%A5d.pdf>
- Malmö stad (2019b). *Stadens historia*. Hämtad: <https://malmo.se/Uppleva-och-gora/Arkitektur-och-kulturarv/Kulturarv-Malmo/P-S/Stadens-historia.html> (2020-05-06)



- Mullan, E. (2002). Do you think that your local area is a good place for young people to grow up? The effects of traffic and car parking on young people's views. *Health & Place*, 9:4, December 2003, s.351-360
- Nationalencyklopedin (2020). Barriär. Hämtad: <http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/lång/barriär> (2020-05-06)
- Nijkamp, P, Rietvald, P & Salomon, I. (1990). Barriers in spatial interactions and communications - A conceptual exploration. *The Annals of Regional science*, 24, 1990, s.237-252
- Olsson, L. (2010). *Backabusar*. Malmö: Kira.
- Pandis Iverot, S. & Brandt, N. (2011). The development of a sustainable urban district in Hammarby Sjöstad, Stockholm, Sweden? *Environment, Development and Sustainability*, 13, 2011, s.1043-1064
- Rietveld, P & Stough, R. (2004). Institutions, regulations and sustainable transport: a cross-national perspective. *Transport Reviews*, 24:6, 2004, s.707-719
- Rönnlund, M. & Tollefsen, A. (2016). *Rum: samhällsvetenskapliga perspektiv*. (1. uppl.) Stockholm: Liber.
- Sallis, J., Cerin, E., Conway, T., Adams, M., Frank, L., Pratt, M., Salvo, D., Schipperijn, J., Smith, G., Cain, K., Davey, R., Kerr, J., Lai, P., Mitáš, J., Reis, R., Sarmiento, O., Schofield, G., Troelsen, J., Van Dyck, D., De Bourdeaudhuij, I. & Owen, N. (2016). Physical activity in relation to urban environments in 14 cities worldwide: a cross-sectional study. *The Lancet*, 387:10034, Juni 2016, s.2207-2217
- Sharaievskia, I., Kono, S. & Mirehie, M.S. (2019). Are We Speaking the Same Language? The Experiences of International Students and Scholars in North American Higher Education. *SCHOLE: A Journal of Leisure Studies and Recreation Education*, 34:2, 2019, s.120-131
- Thagaard, A. (2020). *Backarna: liv och historia i en förstad*. Malmö: Kira förlag.
- Trafikverket. (2010). *Infrastrukturelaterade avstånd*. Hämtad: [https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11054/RelatedFiles/2010\\_088\\_infrastrukturelaterade\\_skyddsavstand.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11054/RelatedFiles/2010_088_infrastrukturelaterade_skyddsavstand.pdf)
- Villanueva, K., Knuiman, M., Nathan, A., Giles-Corti, B., Christian, H., Foster, S. & Bull, F. (2013). The impact of neighborhood walkability on walking: Does it differ across adult life stage and does neighborhood buffer size matter? *Health & Place*, 25, 2014, s.43-46
- Vulturius, G. & Swartling, Å. (2014). Overcoming social barriers to learning and engagement with climate change adaptation: experiences with Swedish forestry stakeholders. *Scandinavian Journal of Forest Research*, 30:3, 2015, s.217-225

# **Bilaga 1.**

## **Intervjufrågor**

**Tjänsteperson, Malmö stad**

**Intervjun genomfördes 29/4 med Skype videosamtal, ljudupptagning gjordes med mobilen**

---

**Vad har din roll i projektet varit och hur länge har du jobbat med projektet?**

**När ni har jobbat med att utveckla detta projekt, vad har varit ert viktigaste mål?**

**Hur har förhållandet till Översiktsplanen sett ut och hur har arbetet med att följa den sett ut?**

**Vad har varit er största utmaning vid framtagandet av planen?**

**Hur skulle du/ni definiera barriärer och hur har ni arbetat med och förhållit er till begreppet barriärer? Vilka barriärer definierar ni i detta projekt och hur ser ni på kopplingen mellan fysiska och mentala barriärer?**

**Har mycket har utformningen av området påverkats av de större barriärerna?**

**Mer än att bygga direkta fysiska kopplingar/passager mellan södra och norra delarna av området, hur kan man på andra sätt överbrygga järnvägens, bilarnas och områdets barriäreffekter?**

**Infartsleden på Stockholmsvägen, kommer den att åtgärdas på något sätt för att göra den mer stadslik som nämns som åtgärd i Översiktsplanen (inte just denna)?**

**Hur har ni arbetat med stråk?**

**Hur ser du på Östervärn stations roll i utvecklingen av området? Hur ser du på stationens roll som en barriärbrytande funktion?**

**Idag saknar stora delar av platsen en tydlig identitet och många Malmöbor har ingen relation till platsen, hur har ni jobbat med att försöka aktivera en plats som upplevs som avlägsen och otillgänglig?**

**Har begreppen attraktivitet och sociala mötesplatser spelat en stor roll i detta?**

**Tror du att barriärerna i detta fallet kan ses som identitetsskapande för området? T ex att järnvägarna ska bli naturliga inslag i gatumiljön. På vilka sätt kan man utnyttja barriärerna? Finns det några positiva aspekter bortsett från möjligheten att pendla med tåg härifrån?**

**Vad spelar begreppet närhet (Livskvalité genom närhet, s.7) för roll i detta projekt? Då syftar jag på olika typer av närhet så som närhet till staden, närhet mellan bostad och jobb, närheten till stationen och en större arbetsmarknad**

**Malmö stad ska bindas samman och Södra Kirseberg och Östervärn ska bli en del av staden, hur tror du utvecklingen kommer se ut gällande Kirsebergs attraktionskraft? Tror du denna stadsdelen har potential så att den kommer locka människor från centrum på samma sätt som centrum lockar människor från Kirseberg? Hur ska attraktiv stadsmässighet uppnås?**