

Att skapa förutsättningar för stadsliv genom inkluderande design

Ett gestaltningsförslag för S:t Eriks torg i Uppsala

Josef Östblom och Susan Smith

Titel: Att skapa förutsättningar för stadsliv genom inkluderande design: Ett gestaltungsförslag för S:t Eriks torg i Uppsala

Engelsk titel: Activating City Life: an Inclusive Design Proposal for S:t Eriks Torg in Uppsala

© Josef Östblom och Susan Smith

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

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

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet, fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap

Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur

Omfattning: 15 hp

Nivå: Grundnivå G2E

Kurs: EX0725, Projekt i landskapsarkitektur

Landskapsarkitekturprogrammet, Ultuna

Nyckelord: gestaltning, inkluderande design, mänsklig aktivitet, offentliga rum, stadsliv, tillgänglighet

Omslagsbild: *En plats för alla* illustration av Susan Smith och Josef Östblom 2017, skalgubbar från <http://justnotthesame.us> av Rose Florian och Kordae Henry 2016-2017 och <http://skalgubbar.se> av Teodor Javanaud Emdén 2011-2014

Alla bilder i arbetet används med erforderliga tillstånd.

Publiceringsår: 2017

Publiceringsort: Uppsala

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Sammandrag

När städer förtätas bli kvalitativa offentliga rum en viktig faktor för livet i staden. De offentliga rummen är medborgarnas gemensamma resurs. Genom design som verktyg kan alla inkluderas i en stad med god livsmiljö. Det huvudsakliga målet med denna kandidatuppsats är att reda ut hur landskapsarkitektur kan användas som verktyg för att skapa inkluderande offentliga miljöer med stadsliv. Bilar hämmar mänsklig aktivitet. En plats som tas i anspråk av bilar löper stor risk att upplevas ödslig och bli folktom. S:t Eriks torg i Uppsala är ett exempel på en plats med potential att bli ett människovänligt offentligt rum men som i dagsläget används som parkeringsplats och omringas av bilvägar. Genom att studera litteratur hittade vi viktiga gestaltungsprinciper som vi sedan applicerade på S:t Eriks torg i ett gestaltungsförslag. För att få en referens på hur en plats kan utformas inkluderande besökte vi kontoret Mandaworks AB som gestaltat Slussplan i Malmö. Delägaren Martin Arfalk beskrev hur de använde sig av design för att skapa en flexibel och inkluderande gestaltning med exempelvis plats-specifika bänkar. Slussplan fick en ny identitet med sin karaktärsfulla vegetation, sina färgstarka konstverk och sitt flexibla golv av stenmjöl, sammansatt till en dynamisk helhet. Under gestaltungsprocessen inventerade vi platsens förutsättningar och funktioner och analyserade sedan hur vi kan ta bort och tillföra element som skapar förutsättningar för stadsliv. Detta kom att resultera i ett nytt gestaltungsförslag för torget. Under arbetet hittade vi viktiga samband mellan tillgänglighet, uteslutande av vissa målgrupper och mänsklig aktivitet i den byggda miljön. För att designa för människor krävs att en förståelse för olika människors behov och förutsättningar. Arkitekter och planerare måste prioritera människor i första hand, i synnerlighet när bilismen under flera decennier hämmat möjligheten till att röra sig fritt och vistas i staden. Genom att tillgängliggöra attraktiva lägen för människor istället för bilar, kan vi som landskapsarkitekter skapa nya innovativa rum för liv och rörelse. Det offentliga rummet ska inkludera alla grupper och individer oavsett exempelvis kön, socioekonomisk status, ålder eller etnicitet.

Abstract

The outcome of urbanization is high-density cities. When public spaces are getting fewer and the city's population is rising it's essential to design spaces of high quality where city life can take place. Public places are fundamental resources that belongs to all citizens. The primary aim with this bachelor thesis is to untangle how landscape architects can use design as a tool to make public spaces an inclusive place where life can take place. Cars depress city life. If a place is occupied by a great number of cars, the place will presumably be perceived as lifeless and empty. S:t Eriks square in central Uppsala is a parking space surrounded by roads. We think the square has the potential of becoming a humane public space. By studying literature we have concluded design principals that has reinforced a design proposal for S:t Eriks square, promoting city life. In order to get a reference of how a public space can be designed to support city life, we visited the design office Mandaworks AB to learn about a project they executed in Slussplan in Malmö. Martin Arfalk, partner at Mandawork, described how they used design to make a flexible and inclusive design including site specific furniture. Slussplan has a new identity with its vivid greeneries, colorful art pieces and a flexible stone dust surface, all combined in a dynamic layout. We observed the example S:t Eriks torg by doing an inventory. We visited the place to map out the conditions and functions that character S:t Eriks torg today. The analysis of data, made it possible to identify conditions that support city life, which the design proposal are built upon. During this bachelor thesis we have found substantial correlations between accessibility, exclusion of certain groups in society and human activity in the built environment. Designing for people deals with varied needs and interests to please diverse groups and individuals, therefore landscape architects need to learn lines of actions to include all citizens into public space. People have to be the highest priority in urban environments. The opportunity to move around without obstacles and having high quality spaces to stay in is essential for city life. If we give people access to public spaces by removing cars and applying inviting landscape architecture we can make innovative places where people can meet; for instance people of different gender, socio-economic class, age or ethnicity.

Innehåll

Introduktion	5
Syfte.....	5
Frågan.....	5
Avgränsningar.....	5
Begreppsprecisering.....	6
Bakgrund.....	6
S:t Eriks torg.....	7
Metod	7
Förstudie.....	7
Referensprojekt.....	7
Gestaltning.....	7
Inventering.....	7
Analys och program.....	7
Gestaltningförslag.....	8
Förstudie	8
Gestaltungsprinciper för inkluderande design.....	8
Minska bilismens påverkan.....	9
Tillgänglighet.....	9
Trygghet och säkerhet.....	9
Sittmöjligheter.....	9
Lågt tempo.....	9
Vistelse och möten.....	10
Aktivitet och lek.....	10
Skala och rumslighet.....	10
Klimat.....	10
Tydliga kantzoner.....	11
Referensprojekt.....	11
Slussplan, Malmö.....	11

Resultat gestaltning	12
Inventering.....	12
Inventeringsplan.....	13
Analys och program.....	13
Minska bilismens påverkan.....	13
Tillgänglighet.....	13
Trygghet och säkerhet.....	14
Sittmöjligheter.....	14
Lågt tempo.....	14
Vistelse och möten.....	14
Aktivitet och lek.....	14
Skala och rumslighet.....	14
Klimat.....	15
Tydliga kantzoner.....	15
Gestaltningförslag.....	15
Minska bilismens påverkan.....	15
Tillgänglighet.....	15
Trygghet och säkerhet.....	15
Sittmöjligheter.....	15
Lågt tempo.....	15
Vistelse och möten.....	15
Aktivitet och lek.....	15
Skala och rumslighet.....	16
Klimat.....	16
Tydliga kantzoner.....	16
Belysningsplan.....	16
Illustrationsplan.....	17
Perspektivbild.....	18
Diskussion	19
Metod.....	19
Resultat.....	19
Vidare funderingar.....	20
Vidare frågeställningar.....	20
Referenser	21
Bildreferenser.....	21

Introduktion

När städerna växer måste de offentliga rummen öka i kvalitet och vara tillgängliga för alla (Gehl 2010, s.215). Antal människor som väljer att bo i städer har ökat kraftigt sedan början på 1900-talet (Gehl 2010, s.229). Gehl (2010) menar att oavsett förtätningsgrad måste människor prioriteras och staden bjuda in till att umgås, promenera och cykla. Trots den pågående urbaniseringen har gröna stadsrum inte satts i fokus vid utvecklingen av urbana miljöer (Hallemar 2016). Enligt Hallemar (2016) kan detta bero på att våra städer varit glesa och att det därmed inte funnits något behov av små parker i svensk stadsplanering.

Den livfulla staden är enligt Gehl (2010) ett koncept som är relativt. Upplevelsen av livfullhet är således inte bara begränsad till antalet människor i ett stadsrum (Gehl 2010, s. 63). Vidare menar han att det inte räcker med ett stort flöde av människor som rör sig från en punkt till en annan. Den livfulla staden behöver variation och ett komplext stadsliv där rekreation och sociala aktiviteter är blandade i det offentliga rummet (Gehl 2010, s. 63).

Enligt arkitekten Ralph Erskine behöver arkitekter älska människor för att kunna skapa mänskliga miljöer (Gehl 2010, s.229). Med resonemanget menar han att arkitektur är en konst, anpassad att rama in och möjliggöra rika liv för människor. Om utgångspunkten är att göra bättre platser för människor är det viktigt att få med alla; gamla, unga, rika, fattiga, män, kvinnor, funktionsnedsatta, etniska majoriteter och etniska minoriteter, alla ska få plats i det offentliga rummet (Carmona, Tiesdell, Heath & Oc 2010, s.158). Det är viktigt att ge olika målgrupper i samhället samma möjligheter att vistas på platser i staden (Gehl 2010, s. 109).

Enligt statistiska undersökningar är kvinnor mer otrygga än män i det offentliga rummet (Carmona et al. 2010, s.148). För att kunna skapa jämställda miljöer krävs det att förstå vilka beslut som tidigare skapat miljöer som riktar sig till en smal målgrupp (Carmona et al. 2010, s.165). Miljöer som är anpassade för kvinnor är också bra miljöer för män, i synnerhet när könsnormer bryts och vi kan designa för individer istället för kön (Carmona et al. 2010, s.166).

Vi tror att vegetation kan skapa harmoni och välmående för många olika människor. Utöver de estetiska kvaliteterna som uppskattas i parkmiljöer har växter symboliska värden som kan förmedlas i stadens offentliga rum (Gehl 2010, s.180). Stadens hållbarhet, biologiska mångfald samt rekreativa värden ökar när hårdgjorda ytor får en grönstruktur (Gehl 2010, s.180). Arkitekturkritikern Dan Hallemar (2016) beskriver projektet Slussplan där grönska har ökat ett stadsrums attraktion. Torget ligger i Malmö och är ritat av Mandaworks AB (Hallemar 2016). Hallemar (2016) förklarar att en hårdgjord yta får stå i kontrast till exotiska växter som sätter karaktär och skapar en lugn oas i staden. Han tycker på så sätt att platsen i dagsläget kan leva ut sin fulla potential (Hallemar 2016).

Eftersom landskapsarkitekter utformar miljöer för många olika grupper av människor anser vi att det är viktigt att ha ett brett perspektiv. Vidare anser vi att det idag finns kunskapsluckor när det talas om tillgänglighet, trygghet och att skapa städer för alla. Vi vill identifiera vilka "alla" är för att kunna utforma en livfull plats. Inkluderande design bygger på att inte exkludera människor på grund av exempelvis socioekonomisk status, ålder eller kön (Carmona et al. 2010, s.166). Vi anser att det är viktigt att vi som blivande landskapsarkitekter ska förstå olika människor med olika intressen och behov eftersom vi i framtiden kommer att vara med och dela ansvaret om att skapa en stad där alla får plats. Vi vill reda ut om inkluderande design kan vara ett verktyg till detta.

Uppsala är en växande stad med nya utmaningar för landskapsarkitekter (UNT 2017). Eftersom städer förtätas och nya ytor tas i anspråk vill vi lyfta fram en plats som vi ser har potential för utveckling. Vi arbetade utifrån utgångspunkten att bilisten tar för stor plats i centrala Uppsala och att flera centrala ytor varken är tillgängliga eller livfulla. Vi valde därför att göra ett gestaltungsförslag för S:t Eriks torg i Uppsalas stadskärna, med målet att belysa vikten av livfulla och attraktiva utemiljöer i staden.

S:t Eriks torg ligger nedanför domkyrkan, väster om Fyrisån. Västra Ågatan löper längst Fyrisån och fortsätter ned mot Nybron, förbi S:t Eriks torg och Fyristorg. Torget angränsar till ett mindre torg där det i dagsläget ofta står falafelvagnar, det lilla torget leder in till S:t Eriksgränd. S:t Eriks torg är idag en plats som är omdebatterad (UNT 2017). Merparten av Uppsalas politiker står dock eniga om kommunens syn på torgets framtid, att det inte är en lämplig parkeringsyta (UNT 2017).



Situationskarta 1 - visar centrala Uppsala. S:t Eriks torg är markerat i vitt. Underlagskarta: Flygfoto 2011 © Uppsala kommun 2017, bearbetad av författarna 2017.

Vi identifierade S:t Eriks torg som en plats med starkt behov av aktivering. Om vi utformar torg till och för människor kan stadsliv uppnås. Därför vill vi återinföra S:t Eriks torgs tidigare funktion som torg. Vi iakttog att platsen har ett unikt läge bland historiska byggnader och att den fungerar som en naturlig passage för människor som rör sig i staden. På så sätt har S:t Eriks torg goda förutsättningar att bli ett identitetsstarkt stadsrum för uppsalaborna att vistas på.

Syfte

Syftet med uppsatsen är att gestalta S:t Eriks torg i Uppsala till en inkluderande plats med rum för olika målgrupper att vistas och mötas. Vi vill skapa förutsättningar för mänsklig närvaro vid S:t Eriks torg för att belysa vikten av kvalitativa offentliga rum i staden.

Frågan

- » Hur kan inkluderande design skapa förutsättningar för stadsliv på S:t Eriks torg i Uppsala?

Avgränsningar

Arbetsområdet för gestaltningen är avgränsat till S:t Eriks torg och intilliggande yta nedanför Uppsala domkyrka där det i dagsläget ofta står falafelvagnar. När vi syftar till S:t Eriks torg avser vi hela den yta som gestaltningen tar i anspråk, det vill säga S:t Eriks torg och det mindre torget intill.



Situationskarta 2 - visar S:t Eriks torg och omkringliggande miljö. Områdesgränsen för gestaltningen är markerad i vitt. Underlagskarta: Flygfoto 2011 © Uppsala kommun 2017, bearbetad av författarna 2017.

Litteraturstudien avgränsades till böckerna *Cities for People* av Gehl (2010) och *Public Places Urban Places* av Carmona et al. (2010). Denna litteratur har kontinuerligt återkommit under utbildningen och dess innehåll om hur vi kan skapa människovänliga miljöer är relevant för uppsatsen. Carmona et al. (2010) kompletterar Gehl (2010) bra, framförallt när det handlar om tillgänglighet och förståelsen av människans inverkan på den offentliga miljön. Gestaltungsförslaget begränsas till att redovisas i en illustrationsplan och en perspektivbild. Istället för att redovisa en detaljerad höjdsättning och växtlista fokuserar vi på att visa en övergripande struktur och att förmedla en vision för platsen.

Begreppsprecisering

Inkluderande design - inkluderande design handlar både om att skapa miljöer som är anpassade för olika individer eller grupper med skilda behov och att genom den byggda miljön skapa förutsättningar för flera målgrupper att avnjuta stadsmiljön (Carmona et al. 2010, s.166). Inkluderande design är ett verktyg för att skapa offentliga rum som är direkt tillgängliga för allmänheten (Carmona et al. 2010, s.137). Genom att ge plats för människor med olika intressen och behov att mötas i sociala och kulturella aktiviteter kan ett rikt stadsliv som inkluderar alla skapas (Carmona et al. 2010, s.137).

Målgrupp - en målgrupp innefattar människor från en viss grupp i samhället som kan kategoriseras genom; socioekonomisk status, könstillhörighet eller etnicitet (Carmona et al. 2010, s.140). Vi syftar även på människor som tillhör en viss åldersgrupp, intressegrupp eller människor med speciella behov eller förmågor såsom; barn, ungdomar, pensionärer, gatumusiker, skateboardåkare, synnedsetta eller rullstolsbundna personer.

Mänsklig aktivitet - avser aktiva och passiva aktiviteter som kan ske i det offentliga rummet vid goda förhållanden för vistelse (Gehl 2010, s.118). Enligt Gehl (2010) går det att med hjälp av design skapa förutsättning för att mänsklig aktivitet ska ske. Han menar att nyckelaktiviteter för ett livfullt stadsrum är bland annat att; gå, stå, sitta, titta, lyssna och prata. Dessa aktiviteter kan dessutom ge förutsättning för att andra aktiviteter uppstår. (Gehl 2010, s.118).

Mänsklig närvaro - avser det fenomen som kan uppstå på en plats med stadsliv som rymmer plats för sociala aktiviteter (Gehl 2010, s.63). Mänsklig närvaro skapas när människor väljer att vistas eller röra sig på eller kring en plats (Gehl 2010, s.71). Utöver kvantitet av människor avgörs den mänskliga närvaron på hur länge besökarna väljer att vistas på platsen (Gehl 2010, s.71).

Offentliga rum - innefattar alla rum och utemiljöer i staden där allmänheten har fritt tillträde (Carmona et al. 2010, s.137). Offentliga rum är inte alltid anpassade för att alla människor ska kunna vistas där men är aldrig privat och därmed aldrig avsiktligt avskärmat från allmänheten (Carmona et al. 2010, s.137).

Socioekonomisk status - avser en persons status baserat på utbildningsnivå, inkomst och yrke (Statistiska Centralbyrån 2012).

Stadsliv - avser det fenomen som uppstår i det offentliga rummet vid en viss mängd positivt betingad mänsklig aktivitet (Gehl 2010, s.116). Den mänsklig aktivitet som upplevs som hot för andra människor till exempel brottsliga handlingar hämmar stadsliv (Carmona et al. 2010, s.148). Gehl (2010) menar att det både är frivilliga och nödvändiga aktiviteter som bidrar till stadsliv. Ett människovänligt stadsrum ger förutsättningar för frivilliga aktiviteter medan nödvändiga aktiviteter kommer att ske oavsett stadsrummets kvalitet (Gehl 2010, s.20). Med att skapa stadsliv avser vi att skapa miljöer som är människovänliga på så sätt att fler människor kommer att vistas där under längre tid.

Säkerhet - avser ett verkligt skydd för en individ och/eller dess familj och vänner (Carmona et al. 2010, s.148). Om en plats är säker är invånarna och miljön skyddade från det möjliga hotet (Carmona et al. 2010, s.148). Vid låg säkerhet ökar oron och känslan av otrygghet bland befolkningen (Carmona et al. 2010, s.148).

Talkscapes - avser bänkar och utemöbler som grupperas och vinklas för att främja möjligheten att konversera i det offentliga rummet (Gehl 2010, s.155). Med flexibla sittmöbler kan tillfälliga talkscapes skapas.

Tillgängliggöra - avser att göra en plats lättare att ta sig till och förbi för människor. Detta kan göras genom att välja markmaterial som är framkomligt och anpassat för människor med funktionsnedsättningar av olika slag (Carmona et al. 2010, s.158). Vi syftar även på att tillgängliggöra platsen för flera målgrupper genom att ta bort hinder, till exempel bilar, och tillämpa inkluderande design.

Trygghet - avser att en eller flera personer upplever att en plats är säker (Carmona et al. 2010, s.148). Tryggheten kan öka när säkerheten ökar eller när känslan av säkerhet stärks av fysiska eller sociala inslag (Carmona et al. 2010, s.148).

Uteslutande - avser att människor aktivt utesluts från stadsrum genom den byggda miljön, exempelvis när människor med låg socioekonomisk status utesluts genom platsens utformning (Carmona et al. 2010, s.161).

Bakgrund

Historiskt sett var staden den naturliga mötesplatsen där i princip alla rörde sig till fots (Gehl 2010, s. 115). Enligt Gehl (2010) var det genom att promenera som människor tog sig fram och mötte varandra och samhället. Han förklarar att stadsrummen bestod ofta av marknader och andra mötesplatser. Stadens miljöer gav plats åt fotgängare att röra sig fritt mellan olika funktioner (Gehl 2010, s.115).

Sedan 60-talet och bilismens genomslag har bilar tagit stadsrum i anspråk, vilket har lett till att stadslivet minskat (Gehl 2010, s.25). Gehl (2010) har kartlagt att torg har tappat många av de funktioner de tidigare haft. Han menar att handeln har flyttat in i servicebyggnader och att torgen har fått ge plats åt bilarna (Gehl

2010, s.26). Trafiken och antalet olyckor har därmed ökat vilket har lett fram till en rädsla och otrygghet bland fotgängare samt cyklister, något som hämmar den fria rörelsen i staden (Gehl 2010, s.121). Carmona et al. (2010) beskriver att den ökade mängden bilar i städerna är ett hot för barns välmående och möjlighet att röra sig fritt. Färre barn kan ta del av sociala och kulturella händelser i det offentliga rummet på grund av det stora hot som bilismen utgör (Carmona et al. 2010, s.162). Förutsättningarna för fotgängare och cyklister har försämrats som resultat av biltrafikens intåg i staden (Gehl 2010, s.91)

Det offentliga rummet består inte bara av fysiska element och det faktiska rummet utan även av de sociala samt kulturella aktiviteter som äger rum där (Carmona et al. 2010, s.137). Fysiska element kan möjliggöra stadsliv eller ökar chansen för sociala interaktioner i ett stadsrum för aktiviteter eller evenemang (Carmona et al. 2010, s.137).

Generellt sett upplever kvinnor mer otrygghet än män (Carmona et al. 2010, s.148). Enligt en statistisk undersökning från England är det flera unga kvinnor och gamla människor som känner rädsla i det offentliga rummet jämfört med andra grupper i samhället. Vidare menar Carmona et al. (2010) att unga män dock är den målgrupp som löper störst risk för övergrepp i det offentliga rummet. Studien visar på så sätt att de som löper minst risk för hot i det offentliga rummet upplever högst känsla av otrygghet i det offentliga rummet. Det beror på att de människor som är mest sårbara i samhället i mindre utsträckning utsätter sig för risker (Carmona et al. 2010, s.148). Carmona et al. (2010) menar att detta i sin tur betyder att platser som upplevs otrygga inte blir tillgängliga för alla. Känslan av otrygghet kan i sig utesluta vissa människor från en del platser oavsett om det finns risk för hot eller inte (Carmona et al. 2010, s.148).

Carmona et al. (2010) beskriver att dagens samhälle är långt ifrån jämställt och trots att kvinnor utgör ungefär hälften av befolkningen är det männen som dominerar maktpositioner inom arkitektur och samhällsbyggnad. Detta innebär att kvinnor har mindre chans att påverka sin omgivning vilket resulterar i att de byggda miljöerna kan sakna ett kvinnligt perspektiv (Carmona et al. 2010, s.164). Den feministiska kampen gällande kvinnors rätt att vara fulla aktörer i staden understöds när det offentliga rummet är tillgängligt och tryggt (Carmona et al. 2010, s.164).

Samhället består av olika grupper av individer av blandad socioekonomisk status med skilda förväntningar och intressen för sina närmiljöer (Carmona et al. 2010, s.163). Det är således farligt att generalisera samhällsgrupper och individer vid planering av den byggda miljön (Carmona et al. 2010, s.163). Det offentliga rummet ska per definition vara tillgängligt för alla, ändå är många stadsrum mer eller mindre avsiktligt uteslutande av vissa målgrupper, trots att de är medborgarnas gemensamma tillgång (Carmona et al. 2010, s.154). Vissa människor avvisas aktivt från vissa stadsrum; fattiga, hemlösa och tonåringar är alla flitiga brukare av det offentliga rummet men kan uteslutas via design och regler för att gynna

andra medborgare (Carmona et al. 2010, s.161). En del ungdomar exkluderas ur stadsrummen på grund av de aktiviteter som de ägnar sig åt, exempelvis skateboardåkare som anses slita på utemiljön samt skapa konflikter i stadsrummet (Carmona et al. 2010, s.161). Det är extra viktigt att det offentliga rummet är anpassat för barn, ungdomar och unga vuxna då de befinner sig i ett avgörande stadium i livet (Carmona et al. 2010, s.163). Det är dessa målgrupper som kommer sätta standard för framtidens beteende i stadsrummen (Carmona et al. 2010, s.163).

S:t Eriks torg

St: Eriks torg är beläget i hjärtat av Uppsala intill flera historiska byggnader, exempelvis Domkyrkan och Saluhallen. Torget fungerar i dagsläget som en parkeringsplats men var under medeltiden en mycket viktig handelsplats, framför allt för köttvaror. Torget har gått under namnen Fisktorget, Köttorget och Oxtorget (Wahlberg 1994 s.135). År 1828 föreslog landshövdingen att namnet skulle ändras till S:t Eriks torg, uppkallat efter Erik den helige som enligt sägen ska ha dödat på platsen år 1160 (Wahlberg 1994 s.134).

Metod

Vi studerade litteratur för att öka kunskapen och förståelsen kring inkluderande design och stadsliv. Inför gestaltningsprocessen studerade vi ett referensprojekt för att inspireras och få insikt i hur en kan tillföra mänsklig aktivitet till ett stadsrum. Parallellt genomfördes en inventering av S:t Eriks torg. Vi förde samman litteraturen med inventeringen i tio gestaltningsprinciper som utgjorde våra programpunkter. I denna del redovisas de metoder som vi valt att arbeta utifrån.

Förstudie

Den valda litteraturen har återkommit under landskapsarkitektutbildningen vid SLU Ultuna. Vi utgick från litteratur som diskuterar användandet av offentliga miljöer ur olika perspektiv. Den ena boken är *Cities for People* (2010), av arkitekten Jan Gehl som har studerat mänsklig aktivitet och hur en kan skapa stadsliv i offentliga miljöer. Den andra boken är *Public Places Urban Spaces* (2010) av Matthew Carmona, Steven Tiesdell, Tim Heath och Taner Oc, professorer i urban design. Den fokuserar också på det offentliga rummet i den mänskliga skalan men har en annan ingång vad gäller tillgänglighet och trygghet. Boken introducerar begreppet inkluderande design, något vi arbetat med och lyft fram i uppsatsen.

Förstudien var relevant eftersom vi fick en ökad förståelse och fann kriterier för hur stadsrum kan gestaltas för att öka stadslivet.

Gehl (2010) förespråkar tillsammans med Carmona et al. (2010) idéer gällande att aktivera och tillgängliggöra offentliga rum på ett sätt som kompletterade varandra väl. Ur litteraturen sammanfattade vi principer som vi använde oss av under gestaltningsprocessen.

Referensprojekt

Vi studerade gestaltningsprocessen för Slussplan i Malmö som är ritat av Mandaworks AB. Enligt Hallemar (2016) har omgestaltningen av Slussplan resulterat i att fler människor väljer att vistas på platsen. Slussplans förutsättningar innan omgestaltningen påminner om S:t Eriks torg vad gäller storlek och form. Slussplan består av en hårdgjord yta som tidigare används till parkering med intilliggande bilvägar precis som S:t Eriks torg.

För att bli mer insatta i gestaltningsprocessen besökte vi kontoret Mandaworks i Stockholm. Delägaren Martin Arfalk förmedlade intressanta tankar kring hur de jobbade för att öka den mänskliga närvaron på platsen. Vi fick även ta del av visst material, exempelvis fotografier. Dessa foton presenteras i uppsatsen och planer och text användes för att öka förståelsen för projektet.

Som komplement till studiebesöket läste vi en artikel i tidningen Arkitektur där arkitekturkritikern Dan Hallemar gav sin syn på projektet.

Gestaltning

Gestaltningsprocessen för S:t Eriks torg inleddes med en inventering. Sedan analyserade vi platsen utifrån de tio gestaltningsprinciper vi tagit fram genom förstudie och inventering. Därefter utformade vi ett program som ledde fram till ett gestaltningsförslag.

Inventering

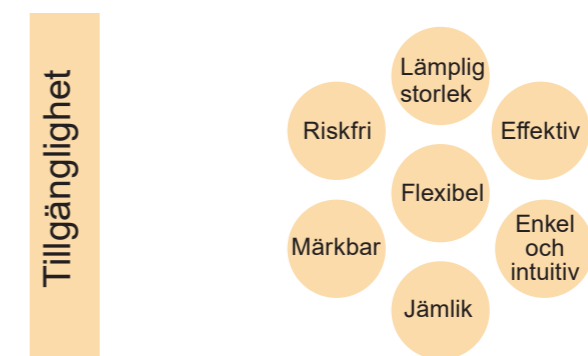
S:t Eriks torg inventerades för att kartlägga platsens fysiska förutsättningar. Dels utfördes platsbesök där alla beståndsdelar av den fysiska miljön ritades in på en karta. Vegetationen på platsen artbestämdes och tillfälliga element identifierades. Via Uppsala kommuns kartverktyg fastställdes väderstreck, storlek på platsen, solläge och sammanhang. Följande faktorer kartlades under inventeringen och presenterades i plan och text;

- » Markmaterial
- » Vegetation
- » Sittplatser
- » Funktioner/verksamheter
- » Väderstreck
- » Klimat
- » Storlek
- » Sammanhanget

Analys och program

När S:t Eriks torg analyserades användes gestaltningsprinciperna som ett verktyg. Principerna utgjorde riktlinjer för vad som krävs för att sätta förutsättning för stadsliv och hjälpte oss att förstå hur torget fungerar i dagsläget.

När vi sammanfattade gestaltningsprinciperna i analys och program utgick vi dels från *Gehls tolv kriterier* för goda stadskvaliteter anpassade för människan som vi sedan summerade i en analysmodell. Om stadsrum ska fungera och vara inbjudande för människor, under alla omständigheter, måste samtliga kriterier i denna analysmodell uppfyllas (Gehl 2010, s.181). Vi utgick även från *Universal Designs kriterier för tillgängliga platser*. Dessa nämns i boken *Public Places Urban Spaces* (2010) och beskriver vikten av att ta hänsyn till en vid bredd aspekter vid utformning av tillgängliga platser (Carmona et al. 2010, s.159). *Gehls tolv kriterier* användes tillsammans med *Centre for Universal Designs kriterier* som utgångspunkt för att identifiera de brister och kvaliteter som finns på S:t Eriks torg idag.

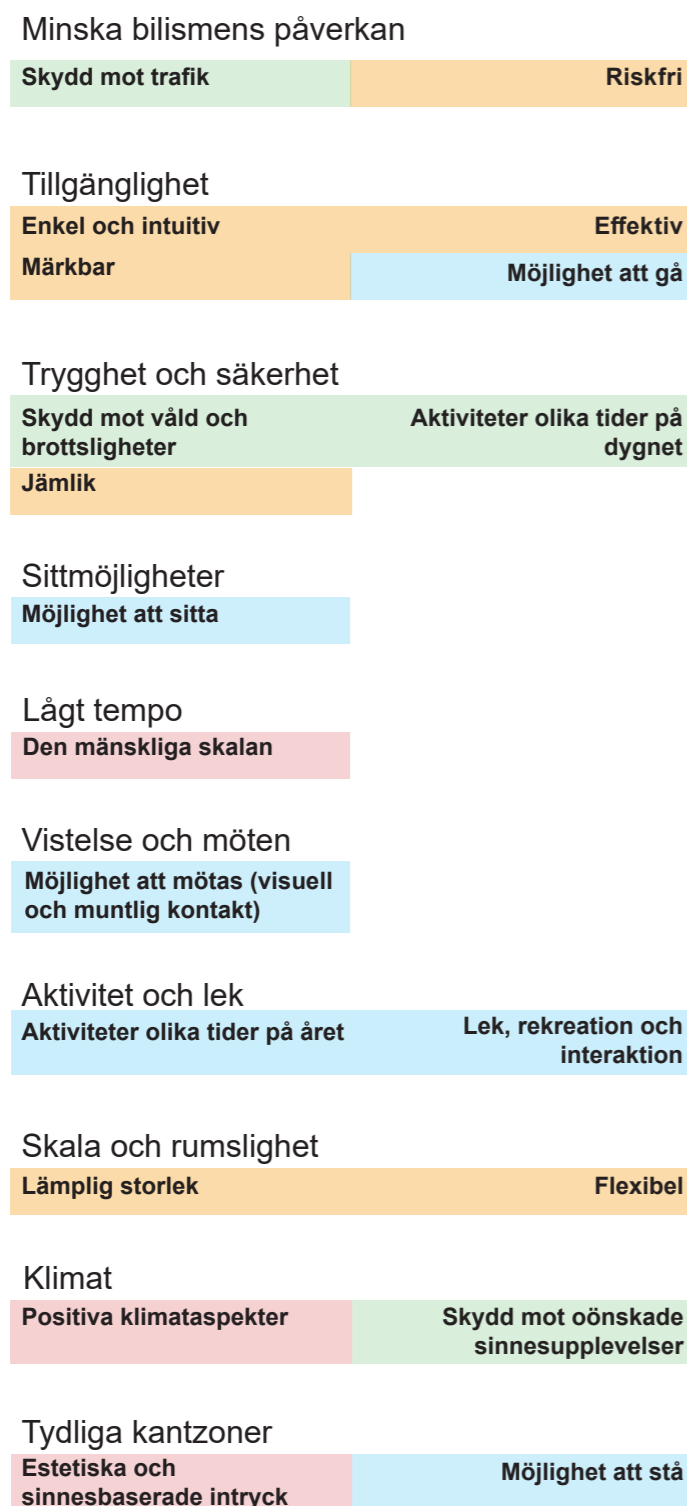


Metodfigur 2 - visar Centre for Universal Designs kriterier för tillgängliga platser (Carmona et al. 2010, s.159, översatt av författarna). Kriterierna förklaras i förstudien. Illustration av författarna 2017.

Skydd	Skydd mot trafik	Skydd mot våld och brottsligheter	Skydd mot oönskade sinnesupplevelser
	Möjlighet att gå	Möjlighet att stå	Möjlighet att sitta
Komfort	Möjlighet att mötas (visuell och muntlig kontakt)	Lek, rekreation och interaktion	Aktiviteter olika tider på dygnet och året
	Njutning	Den mänskliga skalan	Positiva klimat-aspekter

Metodfigur 1 - Gehls tolv kriterier (Gehl 2010, s.239, översatt av författarna). Kriterierna förklaras i förstudien. Illustration av författarna 2017.

Vi sammanfogade kriterierna till tio gestaltungsprinciper som återkommer under hela uppsatsen. Principerna utgör våra programpunkter. Vi färgkodade vilka kriterier som hamnar under vilka gestaltungsprinciper enligt följande;



Metodfigur 3 - figuren visar under vilka gestaltungsprinciper vi applicerade Gehls tolv kriterier samt Universal Designs kriterier för tillgängliga platser.

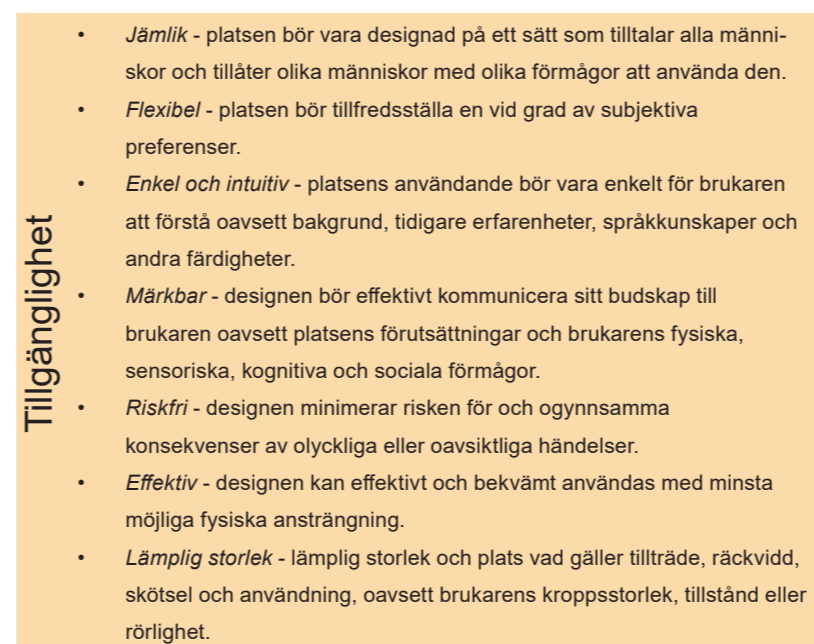
Analysens resultat presenteras i text och plan. Utifrån resultatet stod det klart vilka problem S.t Eriks torg har idag. Utifrån analysen formulerades ett program med riktlinjer för förslaget, som på så sätt sammanfattar vad vi vill skapa på platsen. Programpunkterna är utformade efter gestaltungsprinciperna och presenteras tillsammans med analysen i text och plan. Analysen och programmet är uppdelat efter programpunkterna. Planerna ligger intill varandra för att tydliggöra hur vi löst befintliga problem.

Gestaltungsförslag

Gestaltungsförslaget presenteras i en illustrationsplan i skala 1:300/A3. Förslaget tydliggörs med text, en visualisering och referensbilder. Förslaget visar övergripande former, karaktärer och funktioner på material, utrustning och växtmaterial.

Förstudie

Enligt Gehl (2010) finns det principer för hur design kan tillämpas för att gynna stadsliv. Han menar att den första punkten är enkel och universell; mänsklig aktivitet. Staden måste erbjuda goda möjligheter för människor att exempelvis gå, stå, sitta, titta, lyssna och prata (Gehl 2010, s.118). Vidare menar han att om dessa basala aktiviteter, som är bundna till mänskliga sinnen, kan ske under goda förhållanden, kommer liknande aktiviteter att utvecklas i alla möjliga olika kombinationer.



Förstudiefigur 1 - visar sammanfattning av Centre for Universal Designs kriterier för tillgängliga platser (Carmona et al. 2010, s.159, översatt av författarna). Illustration av författarna 2017.

Det är av stor vikt att komma ihåg att lösningen inte handlar om enkla metoder som högre täthet av människor och fler bosatta i området (Gehl 2010, s.89). Gehl beskriver att genom varsamt arbete på fler fronter med stadslivet som utgångspunkt kan gatulivet bli en attraktion i sig.

Gestaltungsprinciper för inkluderande design

I detta avsnitt redovisar vi de huvudsakliga gestaltungsprinciper som enligt Gehl (2010) och Carmona et al. (2010) krävs för att skapa livfulla och människovänliga stadsrum. Gehls tolv kriterier var tillsammans med *Universal Designs kriterier för tillgängliga platser* utgångspunkt när vi valde ut de gestaltungsprinciper som ligger till grund för programmet.



Förstudiefigur 2 - visar sammanfattning av Gehls tolv kriterier (Gehl 2010, s.239, översatt av författarna). Illustration av författarna 2017.

Minska bilismens påverkan

Gehl (2010) menar att bilar tar stora ytor i anspråk och fungerar således som ett fysiskt hinder för människor. Tjugo parkeringsplatser tar exempelvis upp lika stor yta som ett litet torg (Gehl 2010, s.105). Vidare menar han att färre bilar i staden inte bara ger mer plats för mänsklig aktivitet, utan även mer hälsosamma och bullerfria stadsmiljöer. En bilfri stad är således en hållbar stad för människor att leva i (Gehl 2010, s.105). Genom att ta bort bilvägar och minska antalet parkeringsplatser i städerna kommer fler att välja att cykla eller gå (Gehl 2010, s.9). Det finns ett direkt samband mellan mängden bilfria ytor och mängden stadsliv (Gehl 2010, s.12). När människor bjuds in till att promenera, cykla och stanna i stadsrummen skapas en livfull och säker stadsmiljö (Gehl 2010, s.6).

Gehl menar att om människor kan gå och cykla i kombination med kollektivtrafik blir staden mer jämställd. De som inte har bil ska även ha rätt att få tillgång till vad staden har att erbjuda (Gehl 2010, s.109). Kvinnor och barn har generellt sett mindre tillgång till bilar (Carmona et al. 2010, s.164). Det finns mindre plats för människor att röra sig fritt och umgås när bilar tar ytor i anspråk (Carmona et al. 2010, s.164). Vidare menar Carmona et al. (2010) att detta påverkar kvinnor och barn mest, då dessa målgrupper har extra stort behov av trygga miljöer. Otrygga stadsmiljöer leder således till en ojämsställd stad (Carmona et al. 2010, s.164).

Tillgänglighet

Markunderlaget har en avgörande roll i fotgängares komfort (Gehl 2010, s.133). Gehl (2010) menar att i framtiden kommer kvaliteten på stenläggning och gågator vara särskilt viktig i en värld där allt fler blir äldre. Han tycker därför att det är önskvärt att markytorna ska vara jämna och halkfria. De traditionella gatstenarna har visuella värden men lever sällan upp till moderna krav på tillgänglighet (Gehl 2010, s.133). Gehl (2010) påvisar att historiskt viktiga platser, där de visuella värden som gatsten utgör måste finnas kvar, kan anläggas med ett mer tillgängligt material. Sågad smågatsten av granit kan flammas eller krysshamras till en jämnare yta än den historiska råkilade smågatstenen (Naturstenskompagniet u.å.). Det är ett material som är tillgängligt för rullatorer och rullstolar med hög komfort för fotgängaren (Naturstenskompagniet u.å.). Denna typ av markbeläggning, där nytt anpassas efter historiska värden kan användas i städer för att designa tillgängliga torg samtidigt som platsens historiska identitet bevaras (Gehl 2010, s.133).

Att skapa en livfull stad handlar om att tillgängliggöra stadens offentliga rum för alla stadens invånare och besökare under olika tider på dygnet och året (Gehl 2010, s.109). Stadsrummet bör tillgängliggöras för olika målgrupper rent fysiskt men även mentalt (Carmona et al. 2010, s.140). Det handlar om att minska hinder och barriärer för alla människor (Carmona et al. 2010, s.159). För att motverka segregation och uteslutande av människor måste planerare adressera hinder och förstå olika typer av funktionsnedsättningar. En tillgänglighetsanpassad miljö kommer att fungera bättre för alla

brukare (Carmona et al. 2010, s.159).

Carmona et al. (2010) beskriver att funktionsnedsättning inte alltid syns på utsidan. Vidare beskriver de att i praktiken talar många bara om den typen av funktionsnedsättning som syftar till personer som rent fysiskt har svårare att ta sig fram, exempelvis rullstolsbundna människor. Endast 4 % av alla funktionsnedsatta i Storbritannien är rullstolsbundna (Carmona et al. 2010, s.159). De menar därför att det är av stor vikt att planerare och arkitekter skapar miljöer som även är tillgängliga för de resterande 96 % av alla funktionsnedsatta. Ett exempel är demens som ökar i samhället då människor blir allt äldre (Carmona et al. 2010, s.159). Carmona et al. (2010) menar att för dessa människor är det extra viktigt att kunna navigera sig i staden. Vidare beskriver de att det således är viktigt att ha ett brett perspektiv när en arbetar med tillgänglighet för att skapa miljöer som är till för alla i praktiken.

Gehl (2010) menar att en plats ska ha en representerande och symbolisk karaktär för att kännas offentlig och inbjudande. Platsen bör inte upplevas privat eller vara riktad till en smal målgrupp (Gehl 2010, s.63). Människor saknar lätt tillhörighet på en plats som saknar identitet (Carmona et al. 2010, s.142).

Trygghet och säkerhet

Att känna sig trygg och säker är nödvändigt för att vilja omfamna stadens rum (Gehl 2010, s. 91). Gehl (2010) menar att människors närvaro får stadsrummen att bli mer inbjudande och säkra i form av både upplevd och erfaren trygghet. En befolkad plats har därmed ökad chans till civilkurage (Gehl 2010, s.91).

Gehl (2010) menar att belysning har stor inverkan på orienterbarhet, trygghet och visuella kvaliteter kvällstid. Ansvarsfull belysning på människors ansikten, fasader och mörka hörn kan öka tryggheten vid de mest använda stråken (Gehl 2010, s.180). Tillräckligt ljus behövs vid steg och markbeläggning för att fotgängaren ska kunna röra sig säkert (Gehl 2010, s.133).

Carmona et al. (2010) menar att människors upplevelse av det offentliga rummet beror både på verkliga och av människor föreställda hot. Brottslighet, trygghet och säkerhet hänger ihop och påverkar stadslivet (Carmona et al. 2010, s.148). De menar vidare att människor inte behöver begå brott för att göra andra människor otrygga. När en grupp eller individ tar över stadsrummet kan människor uteslutas ur det gemensamma utrymmet (Carmona et al. 2010, s.148). De menar att olika beteenden kan göra människor obekväma, exempelvis kan ungdomar ta upp mycket plats och avskräcka människor från vistelse. Ungdomar tolererar dock ofta andra ungdomars beteenden (Carmona et al. 2010, s.148). Det svåra är att få olika målgrupper att tolerera varandras beteende i samkväm (Carmona et al. 2010, s.148).

En målgrupp som ofta glöms bort i stadsplaneringen är unga barn (Carmona et al. 2010, s.161). Ett problem är att unga barn inte i lika hög utsträckning tillåts leka fritt i den byggda miljön jämfört med några decennier sedan då olika hot, till exempel bilismen, gör

att färre ytor i staden är barnvänliga (Carmona et al. 2010, s.161). Carmona et al. (2010) menar att målet är att göra det okomplicerat och säkert att röra sig i staden dygnet runt.

Sittmöjligheter

Gehl (2010) menar att offentliga sittplatser kan skänka värdefullt bidrag till möten i stadsrummet. Han beskriver att långa bänkar är lämpligt då de ger förutsättning för att sitta nära eller hålla lämpligt avstånd till andra människor. Samtidigt som bänkar är bra för att bevara det privata området och hålla distans hämmar de möjligheten till kommunikation (Gehl 2010, s.155). Han beskriver att en bänkrad är sällan inbjudande för en familj eller grupp som ska samtala. Gehl (2010) menar att samtal kan främjas genom att gruppera och vinkla bänkar. Dessa typer av sittmöjligheter benämner han talkscapes och dessa främjar möten och umgänge i det offentliga rum enligt Gehl (2010). Det är möjligt för besökarna att skapa sina egna talkscapes i stadsrum som erbjuder flyttbara möbler (Gehl 2010, s.155).

Generella krav för goda sittplatser är ett behagligt klimat, bra placering gärna med en kantzon som skyddar ryggen, en trevlig vy, en låg ljudnivå för att tillåta konversation och slutligen minimerade föroreningar i luften (Gehl 2010, s.140). Att vistas i det offentliga rummet och iaktta andra människor är en social aktivitet som lättast uppstår när det finns gott om sittmöjligheter (Gehl 2010, s.140).

Lågt tempo

En ytterliggare faktor till stadsliv är hur mycket tid användarna väljer att spendera i det (Gehl 2010, s.71). Gehl (2010) menar på att stadslivet starkt kretsar kring vad som finns att se och uppleva inom vårt synfält på ungefär 100 meters avstånd (Gehl 2010, s.71). Människor stannar upp om de kommer till en vacker, meningsfull och trevlig plats att vara på (Gehl 2010, s.147). De offentliga rummen bör således vara vackra med iögonfallande detaljer (Gehl 2010, s.113). Vidare menar (Gehl 2010) att torg och gator är goda exempel på rum som specifikt kan designas för att erbjuda visuella upplevelser. Design och valet av detaljer kan i dessa fall förstärka platser genom att tilltala alla våra sinnen, exempel på detta kan vara sipprande vatten (Gehl 2010, s.178).

Han menar vidare att aktiviteten inom synfältet är starkt länkat till hur många människor som befinner sig där och hur många som uppehåller sig på platsen. Aktivitetsnivån är därför en produkt av antal människor och tid (Gehl 2010, s.71)

En långsam rörelse ger en livfull stad. (Gehl 2010, s. 71, översatt av författarna).

Människor vill spara på sin energi när de rör sig genom staden genom att korsa gator där det känns mest naturligt och undvika omvägar, hinder samt trappor (Gehl 2010, s.126). Fotgängare går oftast snabbare vid gator med dess långa horisontella rumsligheter som inbjuder till linjär rörelse då synen automatiskt riktas i rörelsens

riktning, vilket är framåt (Gehl 2010, s.38). Gehl (2010) menar att på samma sätt signalerar torg vistelse då besökaren tillåts att se sig omkring vilket bryter den linjära rörelsen. Vidare beskriver han att stadsrummet öppnar upp sig och bryter den naturliga rörelsen framåt vilket bjuder in människor till att uppehålla sig i stadsrum.

Möten och vistelse

Gehl (2010) hävdar att en livfull stad skapas genom att ge förutsättningar för olika människor att mötas i samma rum. Det offentliga rummet ska vara attraktivt och tillgängligt för alla, olika tider på dygnet och året (Gehl 2010, s.109).

Gehl (2010) beskriver att möten sker på olika nivåer i stadsrum. Möjligheter att betrakta och höra stadsliv representerar i sig en anspråkslös form av kontakt (Gehl 2010, s.148). Vidare beskriver han att se och bli sedd är den enklaste formen och den överlägset mest utbredda formen av möten mellan människor. De mer aktiva och planerade mötena utgör en mindre men mångsidig grupp (Gehl 2010, s.148). Vidare beskriver han att det finns planerade och spontana möten som i olika kombinationer såsom möjligheten att se, höra och prata ger förutsättning för kommunikation mellan människor i staden.

Möjligheten att lyssna och prata är viktiga kvaliteter i det offentliga rummet, en aspekt som har hamnat i skymundan eftersom ljudnivån ökat i staden på grund av biltrafikens intåg (Gehl 2010, s.153). Gehl (2010) menar att möjligheten att mötas och föra ett samtal är något som tidigare tagits för givet men har blivit svårare och svårare i dagens samhälle. Den höga ljudnivån i stadsrum är även en stressfaktor (Gehl 2010, s.153).

En allmän förutsättning är lättillgängliga, inbjudande offentliga rum som fungerar som en attraktiv miljö för planerade och informella möten (Gehl 2010, s.109). På så sätt kan dessa mötesplatser erbjuda en demokratisk funktion när människor möter social mångfald vilket ger en större förståelse för varandra (Gehl 2010, s.109).

Människor går dit människor vistas. (Gehl 2010, s. 64, översatt av författarna).

Gehl (2010) menar att närvaron av människor i våra offentliga rum ger en tydlig bild om vilka platser som är värda att besöka. Att passivt kunna iaktta det som händer i stadsrummet är en vanlig aktivitet som inte bör undervärderas (Gehl 2010, s.23).

För att skapa livfulla stadsrum med mänskliga möten krävs att människor som vistas där har respekt gentemot varandra och till den offentliga miljön (Carmona et al. 2010, s.134). Platser kan designas för att användas på ett så respektfullt sätt som möjligt men vi kan inte lösa alla problem med design förklarar Carmona et al. (2010). Genom att skapa utemiljöer för vistelse lockas människor från alla samhällsklasser att vistas på platsen samtidigt, beskriver de vidare. De förklarar att parkbänkar kan användas av både pensionärer och hemlösa. Det är sammanhanget och brukarna som avgör hur och av vem platsen kommer användas (Carmona et al. 2010, s.134).

Aktivitet och lek

Att bjuda in människor för att uttrycka sig, leka och träna i stadsrummet är ett viktigt moment för att skapa livfullhet och hälsosamma stadsrum anser Gehl (2010). Barns lek har alltid varit en integrerad del i stadslivet (Gehl 2010, s.158). Gehl (2010) delar upp de aktiviteter som sker i stadsrummen i tre kategorier; nödvändiga, frivilliga och sociala aktiviteter. Han menar att de nödvändiga aktiviteterna kommer att äga rum oberoende av den byggda miljöns kvalitet. Vidare förklarar han att det krävs en attraktiv miljö för att locka människor till frivilliga aktiviteter (Gehl 2010, s.20). Gehl (2010) beskriver att människor går, står och sitter där kvaliteten av stadsrummet inbjuder dem till att göra det. Kvaliteten är därför grundläggande för att stadsliv ska uppstå i de delar av världen som är välmående (Gehl 2010, s.134).

Att gå kan vara en linjär rörelse, en person som tar sig från en plats till en annan i staden, men att promenera är även en social aktivitet som är en potentiell början till nya aktiviteter (Gehl 2010, s.119). Gehl (2010) menar exempelvis att visuella element eller närvaron av andra människor kan få fotgängaren att stanna upp, ändra riktning eller gå snabbare eller långsammare. Om stadsrummet tillåter kan fotgängaren enkelt byta till en annan aktivitet som att exempelvis stå, sitta, springa eller dansa (Gehl 2010, s.119).

En livlös gata är som en öde teater; någonting måste vara fel med produktionen eftersom det inte finns någon publik. (Gehl 2010, s.62, översatt av författarna)

Sociala aktiviteter kan uppstå spontant när många människor rör sig på en liten yta, en låg täthet av människor leder till få möten i stadsrummen (Gehl 2010, s.22). Gehl (2010) förklarar att sociala aktiviteter kan vara marknader, gatufester och demonstrationer. Musik kan sätta färg på stadsrummet och skapa möten varvid musikframträdanden och festivaler bör uppmuntras (Gehl 2010, s.155). Vidare beskriver han att dessa aktiviteter kan vara mer eller mindre planerade. Generellt sett bör aktiviteter i stadsrummen uppmuntras men det måste tydligt framgå vad som är tillåtet och inte (Carmona et al. 2010, s.154).

Skala och rumslighet

Gehl (2010) menar att nyckeln till en livfull stad är att bjuda in människor och att planera utifrån ögonhöjd. De rumsliga förhållandena har på så sätt en avgörande roll för stadskvaliteten (Gehl 2010, s.115). Gehl (2010) anser att erfarenheten av komfort och välmående i staden är starkt förknippat med hur stadsrummet harmoniserar med den mänskliga kroppen och det mänskliga sinnet. Staden måste utformas utifrån det mänskliga perspektivet för att fungera i stort (Gehl 2010, s.198). Den lilla skalan upplevs av människor som möter staden på nära håll, i gångfart (Gehl 2010, s.118). Gehl (2010) hävdar att människor alltid ska kunna njuta av sin omgivning, oavsett var i staden de befinner sig. När den lilla skalan glöms bort riskerar stadslivet att dö ut (Gehl 2010, s.118).

Ett viktigt element i stadsrummet är vegetation eftersom att det definierar stadsrum, accentuerar samt tydliggör platsbildningar (Gehl 2010, s.180).

Gehl (2010) menar att ett intimt stadsrum med lite utrymme snabbt känns livlig. Människor drar sig snabbare till en plats om det är mycket folk på en liten yta, än om samma folkmängd är utspridd på en större plats (Gehl 2010, s.51). Vidare förklarar han vikten av att synliggör detaljer i den byggda miljön och att låta människor se varandra. Ett intimt stadsrum upplevs ofta välkomnande och personligt till skillnad från storskaliga platser som kan upplevas kalla och formella (Gehl 2010, s.53).

Storlek är en avgörande faktor för om ett torg kan bli användbart, människovänligt och på så sätt inbjuda till mänsklig aktivitet (Gehl 2010, s.163). Gehl (2010) stödjer en studie av torgets proportioner i äldre städer som avslöjar en liknande struktur i stad efter stad. Studien visar att den yta som mättes upp ofta hade de magiska måtten 40 x 80 meter. Dessa dimensioner ger människan en klar överblick och tydlig uppfattning om platsen de vistas på samt att de kan urskilja ansikten när de rör sig genom torget (Gehl 2010, s.163).

Principen att få in små rum i större rumsligheter är en metod för att kombinera stora flexibla ytor med den mänskliga skalan, ett exempel är att använda vegetation som tar ned skalan (Gehl 2010, s.163). Ibland kan enkla lösningar göra en stor skillnad för att skapa goda platsbildningar i liten skala, en bänk i ett hörn, under ett träd kan exempelvis skapa en plats i den lilla skalan (Gehl 2010, s.163).

Carmona et al. (2010) påstår att den fysiska miljön har stort inflytande på människors beteende, vi påverkas av vår närmiljö och influeras av den. Vidare förklarar de att genom att forma den byggda miljön kan mänsklig aktivitet och stadsliv skapas. Rummets fysiska form påverkar vilka aktiviteter som är möjliga men det är människorna som vistas där som skapar platsens karaktär (Carmona et al. 2010, s.133).

Klimat

Gehl (2010) hävdar att klimatet är en utav de mest betydande kriterierna för att öka mänsklig aktiviteten i stadsrummet. Olika klimatfaktorer påverkar människors välmående; lufttemperatur, fuktighet, vind och sol (Gehl 2010, s.168). Han beskriver att vindskydd kan vara en avgörande faktor i tempererade klimatzoner där det är av stor betydelse för människan att hålla värmen Vinden har fria tyglar i öppna landskap men reduceras av friktionen mellan exempelvis terräng, byggnader och träd (Gehl 2010, s.171). Vidare förklarar han att friktionen leder vanligtvis till att de kalla vindarna omdirigeras ovanför dessa element och på så sätt skapar vindstilla platser i mellanrummen.

Gehl (2010) anser att av de element som finns i stadsrummet har träd och blommor en avgörande roll. Grönstruktur bidrar till skugga, kyler ned och renar luften (Gehl 2010, s.180). Genom att tillföra vegetation skapas behagliga platser som människor kan uppehålla sig på under längre tillfällen (Gehl 2010, s.73).

Tydliga kantzoner

Gehl (2010) menar att stadslivet växer från kanterna in mot mitten i ett stadsrum. Han beskriver att stadsrummet kan omgivas av trafikerade vägar eller byggnader. Han kallar dessa kanter för kantzoner och menar att de bringa mer eller mindre stadsliv beroende på om de är hårda eller mjuka. Vidare beskriver han vikten av att byggnaders bottenvåningar aktiveras för att skapa en mjuk kant där ute integreras med inne. Att röra sig till fots blir mer meningsfullt om kantzonerna är attraktiva, tiden går snabbare och avstånden upplevs kortare (Gehl 2010, s.77). Merparten av de platser där människor stannar upp en längre tid finns längs med stadsrummets kantzoner (Gehl 2010, s.137). Gehl (2010) menar att vid optimala kantzoner är vi inte i vägen för någon och vi kan stå tyst och diskret intill kanten. Han menar att kantzoner kan erbjuda en plats att stanna upp vid, med skydd av ryggen och med god överblick, en kombination som ökar tryggheten för besökaren.

Gehl (2010) beskriver att kantzonerna definierar stadsrummet rymd. Vidare beskriver han att kantzoner, exempelvis byggnaders fasader, kan inge en känsla av organisation, komfort och trygghet. Vi känner igen platser med svaga kantzoner från många torg som trafikerats av tung trafik på alla sidor (Gehl 2010, s.75). Enligt Gehl (2010) är stadsrum utan tydliga kantzoner dåliga förhållanden för vistelse. Vidare beskriver han att byggnader har goda egenskaper att fungera som kantzoner och bör ha direktkontakt med stadsrummen. Han menar att kantzoner är utmärkta platser att stanna upp på, de kan ge skydd kombinerat med utblick om de utformas på rätt sätt. Kantzonerna kan öka tryggheten och säkerheten på platsen (Gehl 2010, s.138).

Referensprojekt

För att lättare kunna applicera våra gestaltungsprinciper i ett förslag för S:t Eriks torg valde vi att studera en plats som enligt Hallemar (2016) skapar förutsättningar för stadsliv.

Slussplan, Malmö

Slussplan ligger i området Värnhem i Malmö. Det offentliga rummet invigdes år 2015 och är ritat av kontoret Mandaworks AB i Stockholm med Malmö Stad som beställare (Hallemar 2016).

Vi besökte Mandaworks för ett samtal med delägaren Martin Arfalk för att diskutera tankar kring stadsliv och hur de gick tillväga i arbetet kring Slussplan. Martin berättade att de utgick från Malmö stads vision om stadsmässighet, som handlar om en förtätning av funktioner och att höja kvaliteten på den byggda miljön i staden. Andra aspekter som kom in tidigt i projektet var solinfall, situationen i staden och ekonomin. Martin analyserade omkringliggande offentliga rum för att kunna sätta fingret på vad just Slussplan kunde bidra med i sammanhanget. Vidare berättar han att kommunen satsade stort på att rusta upp Värnhem och att Slussplan var en del av ett viktigt stråk som ännu inte nått sin fulla potential. För att förstärka stråket var det viktigt att ha ett översiktligt perspektiv där Slussplan knyts an till stråket i ett gestaltungsgrepp, menade Martin.

Det finns mycket grönstruktur intill kanalen som sträcker sig kring Malmös centrum. Även Slussplan var planerat att bli park, resultatet blev ett grönt torg; en urban miljö med grön stomme anpassad för vistele och möten.

I analysfasen jobbade Martin utifrån sina egna intentioner. Han berättade att vi som landskapsarkitekter måste våga lita på våra förkunskaper och lyssna på vår inre "common sense" och på så sätt

identifiera platsens största potential. Vi anser att han förvaltade kommunens önskemål för platsen samtidigt som han utvecklade den till något mer dynamiskt och relevant. Att skapa distans till gatan, låta Slussplan vara en plats, det vill säga definiera rummet samt skapa närhet till ån utan att ockupera vattenytan var exempel på sådant som kommunen eftersträvade och som Martin gick vidare med i sin gestaltning.

Martin berättade att det var viktigt att arbeta med solens inverkan på Slussplan och att visionen var att skapa en lugn oas för vistelse, samtidigt som upplevelsen skulle vara stark och locka fotgängare längst stråket att stanna upp. Slussplan har definierats med hjälp av vegetation och bänkar som Martin beskriver som stå-, sitt- och liggsulpturer. Dessa bänkar är platsspecifika och skapar rumsligheter där människor kan känna sig bekväma i och med bänkarnas flexibilitet. Trafiken är avskärmd med växtbäddar i olika höjder, fyllda med skirt gräs och andra volymskapande perenner och träarter. Vegetationen dämpar även vind och buller. Träden bildar även ett naturligt tak intill de triangulära sittmöblerna som bjuder in till sociala möten. Slussplan knyts samman med ett golv av stenmjöl, ett alternativ till grus som är tillräckligt hårt för att klara tillgänglighetskraven. Stenmjölets hårda yta står i kontrast till den levande grönskan och iscensätter platsens flexibilitet.

Vi frågade Martin om han är nöjd med hur Slussplan används idag och han beskriver att alla som varit involverade i projektet är väldigt nöjda och att gestaltningen gör det den kan utifrån situationen. Platsen lockar olika personer med sin öppna design och sina multifunktionella vistelsemöjligheter. Däremot har Slussplan brister som inte en gestaltning kan lösa. Ett nybyggt hus i torgets norra del var ritat för att ha kaféverksamhet i bottenplan, något som inte blev fallet eftersom en mäklarfirma har sitt kontor där idag. Martin menar att detta begränsar användandet av torget. I ett tidigt stadie



Referensbild 1 - visar hur ett tillgängligt underlag skapar en öppen och flexibel yta. När växterna har etablerat sig kommer ett grönt tak tillsammans med perenner omfatta platsen ytterligare, berättade Martin. Foto: Anthony Hill



Referensbild 2 - Martin anser att konstverket av David Svensson lyser upp platsen och bidrar till en starkt platsidentitet. Konstverket är trygghetsskapande med sin dova belysning utan att blända. Foto: Anthony Hill



Referensbild 3 - visar torgets arkitektoniskt intressanta sittplatser går att leka på och används flitigt under lunchtid (Hallemar 2016). Foto: Anthony Hill



Referensbild 4 - visar växtbäddar av kortenstål i olika höjder, fyllda med skirt gräs som kontrasterar med barrträd. Foto: Anthony Hill

menar Martin att en översiktlig analys av staden bör äga rum, utifrån exempelvis hur noder står i relation till övrigt stadsliv.

Martin beskriver att i fallet Slussplan fanns en befintlig plats i staden att gestalta. Han förklarar att ett landskap kan vara inbjudande, attraktivt och se bra ut, att vi kan jobba med klimat och andra faktorer, men att vi inte kan påverka platsens läge i staden. Därför måste platser kunna stå på egna ben, oberoende av sammanhang, menar Martin. God landskapsarkitektur kan med andra ord öka närområdets attraktion. Han tror att vi kan influera stadsutvecklingen genom att skapa kvalitativa stadsrum som kan locka till vidare satsningar, vilket kan synkronisera staden till en helhet. Om Slussplan designades på så sätt så skulle förutsättningarna vara goda för ett kafé att öppna beskriver han. Martin menar att det handlar om att göra platser utifrån vilken funktion ytan behöver. Han beskriver att de jobbar med stadsanalys för att väva samman ute och inne. Visionen är att förstå platsens funktion i sammanhanget och att genom idéer kring olika platsers potential kunna skapa förutsättningar för en samstämd helhet, berättar han. Han menar att landskapsarkitekter har ett ansvar att påvisa viktiga samband i den byggda miljön. Därför tror vi att läget alltid kommer att påverka platsens befolkning men genom att genomföra en bra gestaltning så understöds möjligheten till stadsliv. Samtidigt beskriver Martin att lägets egenskaper förändras när den dynamiska staden utvecklas och ökar i densitet.

Vi anser att Mandaworks har skapat en identitetsstark plats med vackra träbänkar av kebony som står i kontrast till de färgstarka och självlysande konstverken av David Svensson. Med en okomplicerad design, som är lätt att ta till sig, har en umgängesyta skapats. Vi tror att alla kan vistas på Slussplan, oavsett ekonomiska tillgångar eller status, dels tack vare att stadsrummet är offentligt och dels för att det saknar serveringstillstånd.

En yta som tidigare varit bussparkering har nu med hjälp av landskapsarkitektur blivit en plats för mänsklig vistelse. Det enkla men skarpa formspråket tillsammans med växtlighet skapar en liten oas mitt i staden där gott om utrymme för spontana möten och andra sociala aktiviteter kan äga rum. Vi uppfattar Slussplan som en välkomnande plats där det finns förutsättningar för ett blomstrande stadsliv.

Resultat gestaltning

Genom förstudien kom vi fram till hur den byggda miljön bör utformas för att skapa förutsättningar för ett inkluderande stadsliv. Grundläggande för att detta ska ske är enligt vår förstudie 10st principer som därmed ligger till grund för vårt program och gestaltungsförslag.

Det vi även tar med oss från vår förstudie in i gestaltningensprocessen är att det långt ifrån är tillräckligt att enbart tänka på visuella och estetiska element i samband med gestaltning. Att skapa vackra stadsrum med noga utvalda detaljer är kvaliteter i sig, men långt ifrån tillräckligt om inte grundläggande krav på exempelvis trygghet, klimat och möjligheter att stanna upp tas med i processen. Den kanske viktigaste aspekten vid planering av stadsrum är därför en sammanvävd helhet av funktioner (Gehl 2010, s.176).

I denna del redovisas först resultatet från vår inventering av S:t Eriks torg. Sedan följer en analys och ett program som redovisas tillsammans utifrån våra 10st principer för att enklare kunna

förstå processen och de val vi gör. Avslutningsvis utformades ett gestaltungsförslag som syftar att visa hur S:t Eriks torg åter kan bli en livfull plats

Inventering

S:t Eriks torg är till ytan cirka 2000 kvm stort med en markbeläggning av råkilad smågatsten, sättningar i marken förekommer. Marken sluttar ned mot Saluhallen.

I dagsläget används nästan hela torgytan som parkeringsplats för cirka 50st bilar och bilvägar omringar torget på samtliga sidor. Den vegetation som finns på platsen idag är tre stycken träd, två lindar och en oxel som samtliga är placerade framför saluhallen. Träden är i dagsläget i dåligt skick, marken runt träden har även satt sig. Under sommarhalvåret finns en glasskiosk på torget samt en permanent offentlig toalett i torgets norra hörn.

S:t Eriks torg har ett tacksamt klimat. Platsen är relativt solig med en vandrare skugga från omkringliggande byggnader som varierar beroende på tid på dygnet och årstid. Norra delen av torget är mest solbelyst och de södra delarna skuggas av närliggande bebyggelse samt domkyrkan. Vi upplever platsen som relativt vindutsatt i torgets östra delar.

Nordöst om torget ligger Saluhallen, en målpunkt som lockar människor till platsen och dess entréer är placerade mot torget. I övrigt finns ett fåtal butiker i fasaden närmast domkyrkan. Samtliga fastigheter runt torget är av blandad ålder. Angränsande byggnader är 2-3 våningar höga och fasaderna är färgglada med dekorativa inslag som ger karaktär till platsen. Övriga element som ger karaktär och påminner en om torgets historia är armaturer och staket i svartmålat gjutjärn

Angränsande ytor till torget är Rosénparken samt en



Inventeringsbild 1 - visar S:t Eriks torg mot Saluhallen utan bilar. När vi inventerade platsen var den bilfri. På bilden syns platsens rymd utan bilar. Foto: Författarna



Inventeringsbild 2 - S:t Eriks torg är en parkeringsplats. I bild syns platsen ser ut när den används som parkering. S:t Eriks torg är en plats med bilar som omringas av bilvägar. Foto: Författarna



Inventeringsbild 3 - visar det historiska sammanhanget med domkyrkan som är belägen intill arbetsområdet. Foto: Författarna



Inventeringsbild 4 - visar blandade fasader. Torget ramas in av fasader av olika åldrar och karaktärer. Den stora öppna ytan är belagd med smågatsten. Bilden visar även den historiska belysningsarmaturen. Foto: Författarna



Inventeringsplan - över S:t Eriks torg med nära omgivning. Planen visar på platsens fysiska förutsättningar. Byggnadernas våningsantal är markerade med romerska siffror. Underlagskarta: Bakgrundskarta © Uppsala kommun 2017, bearbetad av författarna 2017.

mindre torgyta med tre food-trucks som säljer falafel. Framför falafelvagnarna finns ett äldre staket av gjutjärn, ett staket från samma epok ringar in S:t Eriks torgs östra hörn.

I dagsläget finns endast en bänk på S:t Eriks torg.

Analys och program

Under det första besöket vid S:t Eriks torg visade det sig att parkeringen var avstängd, vilket gjorde att vi upptäckte platsens rymd och dess fulla potential. Under samtliga fem observationstillfällen finner vi att S:t Eriks torg används som passage, det vill säga att människor oftast inte stannar upp på platsen. Vi bedömde således att S:t Eriks torg saknar stadsliv i dagsläget. Det mindre torget intill är däremot aktivt olika tider på dygnet tack vare dess falafelvagnar. Att ett utav Uppsalas mest centrala lägen i staden, intill viktiga stråk och målpunkter kan sakna stadsliv finner vi anmärkningsvärt. Platsen upplever vi ha goda förutsättningar för mänsklig aktivitet i och med det stora flödet av människor i närområdet. I dagsläget saknar dessutom Västra Ågatan en lämplig plats för fotgängare att stanna upp, S:t Eriks torg skulle kunna anta denna funktion, som en liten oas i stadsmyllret.

Vi kom fram till att S:t Eriks torg inte uppfyller de aspekter som krävs för att utgöra förutsättning för stadsliv. Vi formulerade problem samt skrev programpunkter utifrån gestaltungsprinciperna

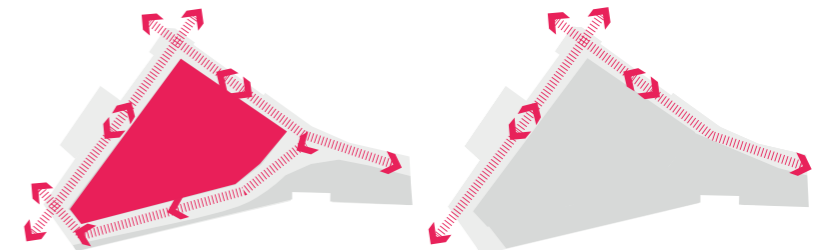
från förstudien och inventeringen. Det krävs en förbättring av samtliga punkter för att torget skall bli en inkluderande plats som ger förutsättning för stadsliv. Analys och program presenteras tillsammans utifrån principerna. Vi vill alltså minska bilismens påverkan, öka tillgängligheten, skapa en trygg och säker miljö, skapa sittmöjligheter, sänka tempot, främja vistelse och möten, möjliggöra aktivitet och lek, skapa en mänsklig skala med flera rumsligheter, skapa ett behagligt klimat samt definiera kantzoner.



Analysbild 1 - visar falafelvagnarna mellan S:t Eriks torg och S:t Eriksgränd som lockar människor under olika tider på dygnet. Foto: Författarna

Minska bilens påverkan

Analys - det är ytterst få frivilliga aktiviteter som utspelar sig på platsen. Orsaken till detta beror till stor del på att S:t Eriks torg är en parkeringsplats i dagsläget vilket leder till att människor i princip inte kan vistas på platsen. Människors naturliga rörelsemönster påverkas därför av den yta som bilarna upptar, bilparkeringen och de omringande bilvägarna upplever vi därför som barriärer.



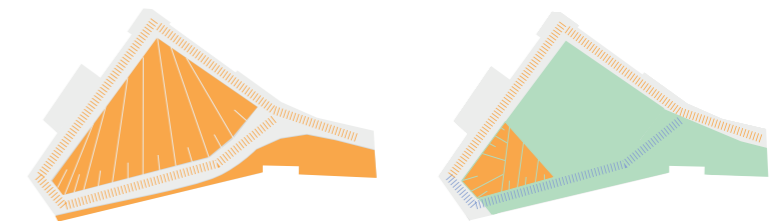
Analysplan bilism - visar ytan som används till parkering i rött. De röda pilarna markerar bilarnas riktning.

Programplan bilism - i grått visas hur en sammanhållen yta bildas när vägen S:t Eriks torg tas bort.

Program - ett av våra viktigaste ställningstagande är att göra torget till en plats för människor istället för en plats för bilar. Genom att ta bort parkeringen och den intilliggande bilvägen S:t Eriks torgs väg kan bilismens påverkan minskas samt reducera mängden olyckor, buller och avgaser i området. Rummet för människan blir som följd av detta även större och S:t Eriks torgs potential som mötesplats och umgängesyta att sannolikt öka.

Tillgänglighet

Analys - den markanta lutningen mot saluhallen och sättningarna i marken gör torget svårtillgängligt rent fysiskt. De kraftiga sättningarna i marken beror sannolikt på den tunga trafiken i området. Att torget används som bilparkering bidrar också till att det är svårt att vistas på platsen idag. Torget är enbart tillgängligt för bilister och bilvägarna som omringar torget blir ett hinder för fotgängare som rör sig till och från platsen.



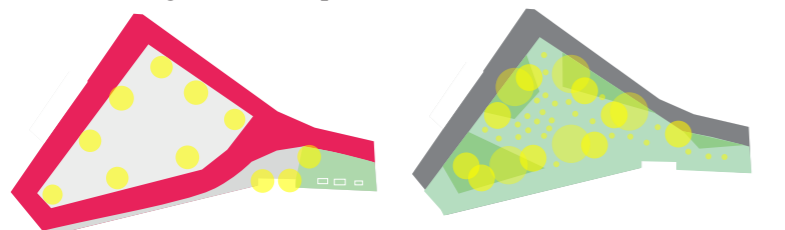
Analysplan tillgänglighet - visar ytor med det otillgängliga markmaterialet smågatsten i orange. Släntmarkeringen visar riktningen på torgets lutning. Bilvägarna fungerar som hinder för fotgängare.

Programplan tillgänglighet - vi vill anlägga den turkosa ytan med ett tillgängligt markmaterial. Den orange ytan men släntmarkering markerar en yta som kan tas i anspråk för att möjliggöra en plan vistelseyta. Den blåa vägen markerar ett naturligt flöde för fotgängare och cyklister.

Program - vi vill sänka lutningen på torget och anlägga ett tillgängligt markunderlag för att tillåta människor att röra sig med minsta möjliga ansträngning. S:t Eriks torg ska bjuda in människor till att ta del av stadslivet oavsett socioekonomisk status, könstillhörighet eller etnicitet. Designerna ska inte utesluta människor på grund av deras förutsättningar, behov eller intressen och ska istället aktivt bjuda in olika målgrupper till att integrera med varandra.

Trygghet och säkerhet

Analys - de befintliga belysningsarmaturerna är av äldre karaktär och bidrar således till torgets historiska sammanhang samt att platsen upplevs tryggare kvällstid. Falafelvagnarnas närvaro på det lilla torget gör att det denna plats är befolkad kvällstid. Trafiken är den största faran på S:t Eriks torg, det är därför svårt att röra sig fritt när platsen är omringad och ockuperad av bilar.



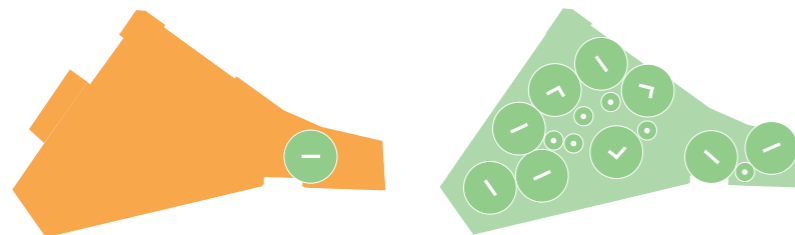
Analysplan trygghet och säkerhet - visar den otrygga, omslutande bilvägen i rött. Det lilla torget i grön färg aktiveras av falafelvagnar kvällstid vilket ökar tryggheten på platsen. Belysning i gult finns, men den kan utvecklas.

Programplan trygghet och säkerhet - vi vill rama in platsen med vegetation för att skapa en säkrare plats samt utveckla belysningen i stadsrummet.

Program - genom att öppna upp platsen med ett tillgängligt markmaterial och rama in med vegetation vill vi skapa en säker plats att röra sig fritt på utan risk för trafikolyckor eller hinder. Genom att skapa bekväma rum att vistas i med belysning på mänsklig nivå vill vi öka känslan av trygghet.

Sittmöjligheter

Analys - det finns bara en bänk vid S:t Eriks torg i dagsläget, vid falafelvagnarna. Intilliggande Rosénparken har desto flera parkbänkar, men dessa sittmöjligheter bedömer vi som otillräckliga längs stråket Västra Ågatan.



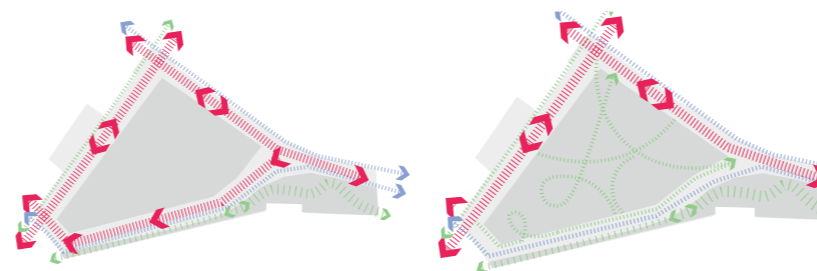
Analysplan sittmöjligheter - visar S:t Eriks torgs enda sittplats i nuläget.

Programplan sittmöjligheter - vi vill skapa fler sittplatser med intressanta utblickar i soligt och halvskuggigt läge.

Program - Vi vill skapa en variation av sittmöjligheter, med intressanta utblickar i soligt och halvskuggiga lägen. Dessa ska tilltala olika målgrupper och vara attraktiva vid olika tillfällen och ha olika funktioner. Sittplatserna ska skyddas mot trafiken med vegetation som skapar distans till vägen.

Lågt tempo

Analys - i dagsläget fungerar S:t Eriks torg som en passage. Människor rör sig således genom platsen utan att stanna upp. Bilisten tar stor yta i anspråk och cyklisterna och fotgängarna blir uppträngda längs områdets kanter.



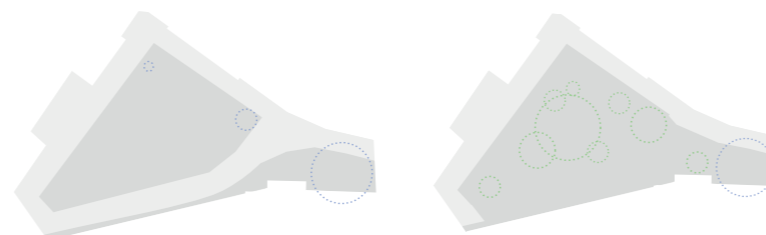
Analysplan tempo - visar bilistens höga tempo och stora flöde med röd färg. Cyklism i blått och fotgängares tempo och flöde i grönt.

Programplan tempo - vi vill prioritera människor i detta rum. Dessa får större röreslefrihet när parkeringen och en bilväg tas bort.

Program - genom att prioritera människan i detta rum kan en långsammare rörelse skapas, där människor kan stanna upp. Detta kan skapas med utökad växtlighet, som sammankopplar Rosénparken och Uppsala Universitetspark till ett grönt promenadstråk. Den långsamma rörelsen från S:t Eriksgränd är eftersträvarvärd och ska få fortsätta utan avbrott i form av vägar. Med vegetation som attraktion och utökad utrymme för att promenera kan vi på så sätt locka människor till att ta denna väg när de rör sig genom staden.

Möten och vistelse

Analys - den byggda miljön, med undantag från falafelvagnarna, främjar varken möten eller vistelse. Den befintliga toaletten är inte attraktiv att vistas nära men den fyller en viktig funktion.



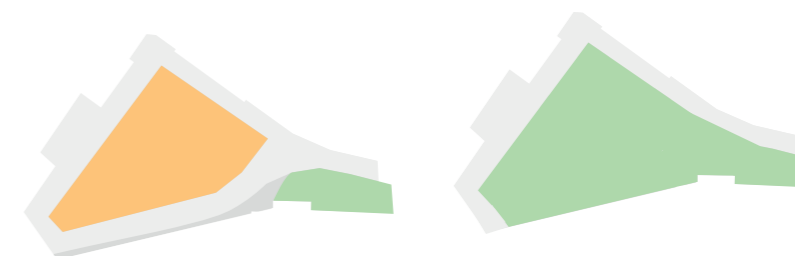
Analysplan möten och vistelse - visar dagens platser för möten och vistelse.

Programplan möten och vistelse - vi vill skapa en plats med fler rum för människor att mötas och vistas på.

Program - S:t Eriks torg ska bli en plats att stanna upp på för umgänge. Platsen ska locka till vistelse och fungera som en naturlig mötesplats i centrala Uppsala. Genom att skapa rum med olika element att interagera med, vill vi få människor att naturligt spendera extra tid i det offentliga rummet, för att skapa mänsklig närvaro. För att människor ska kunna vistas länge på platsen vill vi möjliggöra toalettbesök.

Aktivitet och lek

Analys - den byggda miljön främjar inte mänsklig aktivitet på platsen.



Analysplan aktivitet - visar i gult den inaktiva delen av torget och i grönt den aktiva.

Programplan aktivitet - vi vill skapa en mer aktiv plats för människor.

Program - vi vill attrahera barn och ungdomar till S:t Eriks torg genom att göra torget lekvänligt. Om barn vill vara på torget kommer andra människor också vilja stanna upp på platsen.

Skala och rumslighet

Analys - platsen består av ett storskaligt, kallt rum som inte attraherar människor att stanna upp. S:t Eriks torgs väg som sträcker sig mellan de båda torgen och fungerar idag som en barriär för människan.



Analysplan rumsligheter - visar dagens två rumsligheter.

Programplan rumsligheter - vi vill skapa fler rumsligheter i det större rummet.

Program - vi vill genom att stänga av den från bilism göra S:t Eriks torg till en mer sammanhållen plats. Att skapa mindre rumsligheter i det större rummet tror vi kommer tillgängliggöra ytan för fler målgrupper. Vegetation ska vara rumsskapande då den sänker skalan på platser. Det är även viktigt att lämna en flexibel och större yta öppen för att möjliggöra tillfälliga aktiviteter eller evenemang för större folksamlingar. Detta ger även saluhallen en chans att förlängas ut på torget genom torghandel.

Klimat

Analys - platsen är vindutsatt och delvis skuggig.



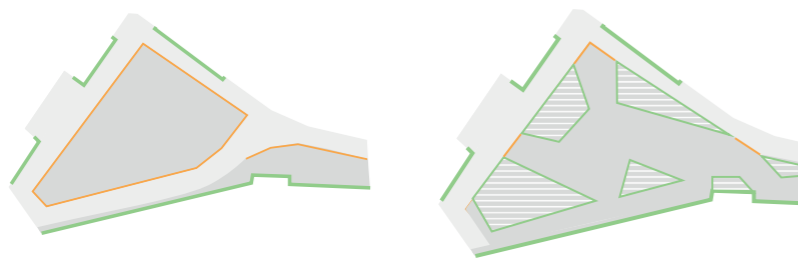
Analysplan klimat - visar att platsen har en vandringskugga, delvis solig och vindutsatt i östra delarna.

Programplan klimat - vi vill att vegetation ska skärma av från bilism, vind, buller samt skapa halvskuggiga lägen.

Program - vegetation ska fungera som ett estetiskt inslag som lockar besökare med doft och spännande utseende. Vegetationen ska även fungera identitetsskapande. Vegetationen ska skärma av från de bilvägar som behålls och skapa ett mikroklimat med reducerad vind och kyla samt minska föroreningar och buller.

Tydliga kantzoner

Analys - torget saknar tydliga kantzoner eftersom det är inringat av bilvägar.



Analysplan kantzoner - visar fasaderna som starka kantzoner i grönt samt bilvägarnas svaga kantzoner i gult.

Programplan kantzoner - vi vill skapa starkare kantzoner av växtbäddar för att få en mer trygg plats.

Program - eftersom att Gehl (2010) hävdar att kantzonerna i stadsrummen erbjuder några av de bästa stå-sittplatserna vill vi skapa tydligare kanter för torget. På så sätt kan vi skapa en mer trygg plats där människor bekvämt kan betrakta situationen framför sig. Kantzonerna ska bestå av växtbäddar som skapar distans till bilvägarna. Vissa kantzoner ska vara sluttande för att hantera lutningen på platsen.

Gestaltningförslag

Förslaget består av olika delar med olika funktioner som tillsammans bildar en fragmenterad triangel. Formen är utänkt att leda in människor på torget och möjliggöra för en friare rörelse

för människor. Genom att använda lekfulla element som blir identitetsskapande vill vi skapa en inkluderande plats för Uppsalas medborgare att mötas och vistas på.

Minska bilismens påverkan

Gestaltningförslaget utformas utifrån att ta bort bilparkeringen och reducerar bilens framkomlighet vid S:t Eriks torg då vi tar bort S:t Eriks torgs väg mellan torgen som delar upp platsen i två olika rumsligheter. På så sätt frigör vi en sammanhållen yta att för att gestalta med syftet att öka stadslivet på platsen.

Tillgänglighet

Genom att sänka marknivån i torgets västra del skapas en planare och tillgänglig yta. Vi väljer att lösa denna problematik på platsen genom en brant, sluttande växtbädd följt av en bastant granitmur i sitthöjd. Detta blir en flexibel yta som kan användas till allt från gatuframträdanden och marknader.

Den enkla och intuitiva designen är lätt att ta till sig och markmaterialet gör att en kan röra sig runt med minsta ansträngning. Den hårdgjorda ytan beläggs med en sågad smågatsten som håller tillgänglighetskrav för funktionsnedsatta personer. Växtbäddarna har kanter som sticker upp några centimeter för att synnedsatta ska kunna vägleda sig fram genom parken. Det finns gott om sittmöjligheter med rygg- och armstöd. Intill gatorna anläggs orienteringsplattor anpassade för synskadade som varnar för bilvägarna. Platsen har flera olika rum för att alla ska kunna hitta en trygg plats och möjliggöra att flera aktiviteter ska kunna ske samtidigt.

Trygghet och säkerhet

Genom att ta bort parkeringen och den enkelriktade bilvägen mellan torgen skapas en tryggare miljö på platsen. När förutsättningarna för mänsklig närvaro höjs kan chansen för civillurage öka. Vi skapar flera rum för att människor som vill dra sig undan kan känna sig bekväma att vistas på platsen även om den är befolkad.

När vi behåller den historiska ljusarmaturer bevarar vi platsidentitet och låter utemiljön referera till omgivande byggnation. För att skapa en stämningsskapande belysning på mänsklig skala kompletterar vi lyktstolparna med markbelysning av tre slag. Den ena är integrerad i marken och ska fungera ledande för synskadade samtidigt som den ska vara lekfull och dekorativ. Den andra typen placeras under träd för att lysa upp och öppna upp siktlinjer för att skapa en känsla av trygghet. Den tredje markbelysningen placeras under de platsbyggda sittmöblerna för att accentuera dessa bänkar och samtidigt skapa en svävande karaktär.

Sittmöjligheter

Flera sittplatser i sol och skugga placeras runt torget, vissa nära varandra för att skapa "talk-scapes". Det finns bänkar att sitta på, att vila på, konversera på och äta sin lunch vid. De triangulära bänkarna är inspirerade av Mandaworks stå-sitt-ligg möbler. Det finns gott

om sittmöjligheter av olika slag, exempelvis portabla sittmöbler för ytterligare flexibilitet. Tre stycken uppvärmda möbler placeras ut för att locka människor att stanna upp på platsen även vintertid. Dessa är inspirerade av den så kallade "varma gubben" av konstnären Kajsa Mattas, en uppvärmd sittskulptur som är placerad en bit söderut, på andra sidan Fyrisån.

Lågt tempo

Växtbäddar placeras ut på ett sätt som sänker tempot för fotgängarna på platsen. Besökaren lockas in och leds runt bland taktila växter, porlande vatten och arkitektoniska utemöbler.

Vägen som tas bort blir en gång och cykelväg med samma markmaterial som resten av torget för på så sätt skapa en mer sammanhängande plats och få människor att röra sig mer fritt. Genom att tillgängliggöra en bred yta för gång- och cykeltrafik vill vi locka besökare att välja denna väg när de rör sig genom staden. Falafelvagnarna har kvar sina platser med hoppet om att de kommer fortsätta bidra till stadsliv på platsen och under flera tider på dygnet.

Vistelse och möten

De goda sittmöjligheterna ska locka människor att stanna upp på platsen. De triangulära träbänkarna är placerade två meter från de raka bänkarna för att kunna skapa talkscapes för naturliga möten. Genom att skapa olika rumsligheter där vi kan se varandra vill vi skapa rum där möten kan ske.

Vi vill göra en ny glasskiosk som är permanent och har en offentlig toalett integrerad. Den ska utformas på så sätt att den har en estetik som rimmar med resten av platsen. Glasskiosken ska tillsammans med falafelvagnarna öka den mänskliga närvaron på platsen utan att utesluta människor som inte vill eller kan konsumera.

Aktivitet och lek

Platsens lekfulla former återspeglas i en triangelformad fontän. Fontänen är i marknivå och går att springa runt och leka i. Tanken är även att fontänen ska kunna stängas av för att tillgängliggöra en större yta vid olika event. Vi är inspirerade av fontänen i Gottsunda centrum som Tengbom Arkitekter har ritat. På vintern ska ytan kring fontänen spolas för att användas som skridskobana. Kantmuren runt detta rum består av granit och är multifunktionell eftersom det går att både sitta och åka skateboard på den. Muren har även syftet att hålla uppe de jordmassor som de lutande växtbäddarna med vintergröna perenner innebär. Markmaterialet på denna plats består av betong för att underlätta för skateboardåkning. Eftersom att platsen är flexibel och har en större, öppen yta i mitten skapar vi förutsättningar för att spontana och planerade aktiviteter ska kunna äga rum. Vi vill inte ha för många specifika ytor utan istället låta brukarnas fantasi sätta gränser för platsens potential.

Skala och rumslighet

Vegetationen fungerar rumsbildande och skapar tillsammans med övriga element i gestaltningen ett intressant möte mellan färger och former. Den hårda markläggningen lyfter fram de skira bladverken hos växterna och designen fungerar identitetsskapande. Med en sammanhållen design vill vi definiera S:t Eriks torg i staden. Vi vill även utnyttja sollägen samt skapa fler rumsligheter med gröna tak som tillsammans länkar ihop S:t Eriks torg. På så sätt kan vi tillgängliggöra ytor med hög potential för vistelse. Olika rumsligheter samt den centralt flexibla ytan ska ge förutsättning för flera funktioner på platsen med högre upplevelsevärden.

Klimat

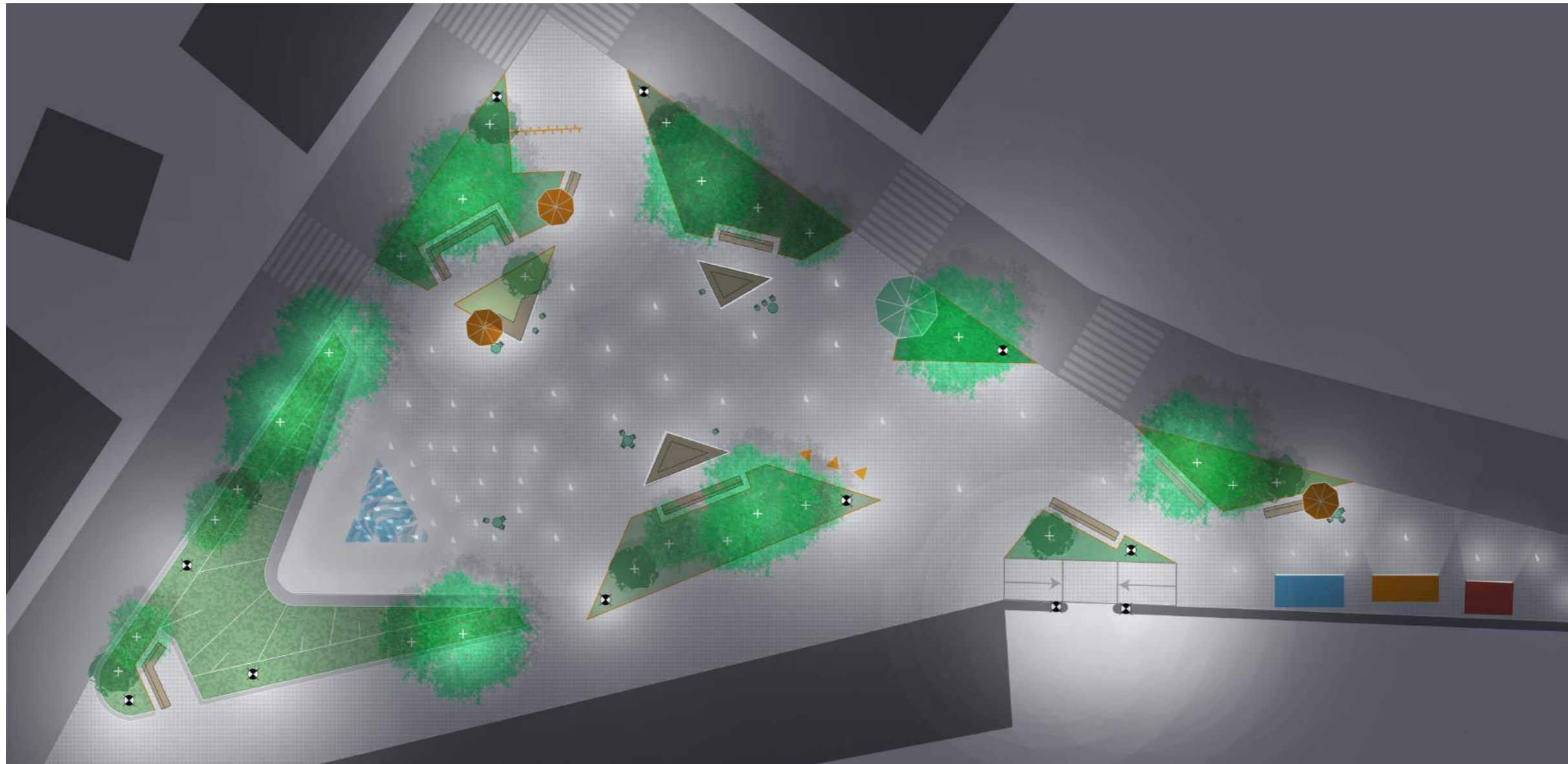
För att skapa ett behagligt mikroklimat, reducerat från vind, buller och avgaser använder vi vegetation i vår gestaltning. Trädens lövverk skapar dessutom ett skirt lövtak något som är bidragande till svalskande skugga.

Vegetationen ska även locka in besökaren på olika sätt. Vissa arter får bidra med blomning och doft medan andra står i kontrast och är vintergröna. Perenner av olika karaktär och med olika rytm över året får sakta växa upp och sätta prägel på platsen.

Stationära parasoller skapar skugga intill platser som kan exponeras kraftigt för sol. Parasollen har ett färgglatt och lekfullt uttryck och är utformade för att överensstämma med glasskioskens form som placeras vid torgets nordöstra del.

Tydliga kantzoner

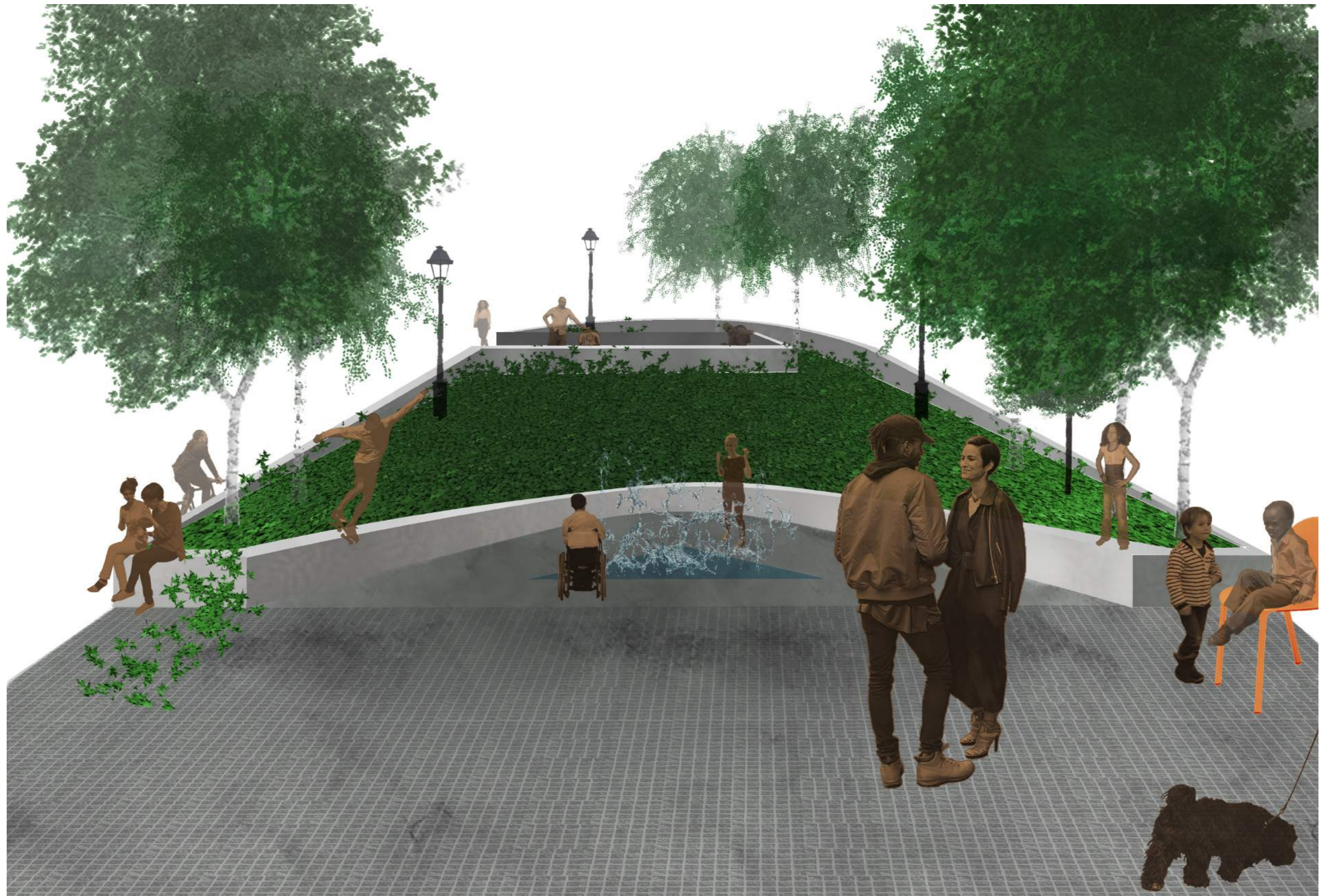
Längst bilvägarna skapar växtbäddar i olika höjder med vegetation av olika slag avstånd och ramar in platsen. Växtbädden i det sydvästra hörnet av torget reglerar lutningen på platsen. Torgytan sänks ner och planas ut genom en stark lutning på växtbädden som ramas in av ett brett kantstöd av sten. Kantstödet funderar även som sittplats och möjliggör aktiviteter.



Belysningsplan - visar hur belysningen av vår gestaltning ska verka för en trygg miljö även kvällstid. Markbelysningen ska leda in människor till rummet. De platsbyggda bänkarna är belysta underifrån för att få en svävande karaktär. Träd är belysta underifrån för att öppna upp siktlinjer, även det är trygghetsskapande. Parasollerna utrustas med ljusarmaturer för att skapa upplysta rum med tak kvällstid. Underlagskarta: Bakgrundskarta © Uppsala kommun 2017, illustration av författarna 2017.



Illustrationsplan - plan visar vår gestaltning av S:t Eriks torg. Som referens med avseende på formspråk och sittmöblers utformning har vi inspirerats av Slussplan i Malmö, ritat av Mandaworks AB. Kantzonernas utformning med växtbäddar är uttänkta att med sin form leda in människor till torget. Underlagskarta: Bakgrundskarta © Uppsala kommun 2017, illustration av författarna 2017.



Perspektivsbild - visar den nedsänkta marknivån i torgets västra del samt den rumslighet som bildas. Vattenspelet bidrar med livfullhet och rummet ska i stort bjuda in till aktivitet. En granitmur i sitt höjd används såväl av skateboardåkning och umgänge. De vintergröna perennerna klättrar upp för den lutande växtbädden som avlutas i en utkiksplats med skydd i ryggen. Det skira lövverket kommer att växa ihop till ett halvöppet grönt tak som bidrar med såväl rumslighet och förbättrat klimat. Illustration av författarna.

Diskussion

Alla stadsrum behöver inte vara livfulla men vi tycker att S:t Eriks torg bör vara det då det är beläget mitt i Uppsalas kulturella nav och har en lämplig storlek för att fungera som torg. Vidare tycker vi att parkeringsplatser inte ska vara belägna i historiskt viktiga miljöer, ett faktum som till och med Uppsalas politiker står bakom (UNT 2017). Även Gehl (2010) förespråkar bilfria stadsmiljöer i den mänskliga skalan. För att skapa stadsliv insåg vi i ett tidigt stadie att bilismen måste få minskad prioritet för att människan ska få ett större utrymme vid S:t Eriks torg. Genom att studera hur en tillgänglig, trygg och säker plats för vistelse och möten skapas fann vi inspiration till att utforma en gestaltning av en inkluderande plats för olika människor.

Metod

Enligt förstudien använde vi oss av gestaltningsprinciper som stödjer inkluderande design för mänsklig aktivitet. Litteraturen var nyckeln till en fördjupad förståelse kring hur tillgänglighet och mänsklig aktivitet hör ihop. En viktig insikt är att en befolkad plats med mänsklig närvaro leder till ökad aktivitet och levande stadsrum. Eftersom att det offentliga rummet är till för alla måste landskapsarkitekter kunna skapa förutsättning för att olika målgrupper ska kunna samexistera.

Val av metoder upplever vi är relevant för studien. Vi fördjupade oss i aspekter som vi tycker är relevanta för landskapsarkitektstudenter att ha med sig inför framtida gestaltningar och uppdrag. Vi upplever att vi lärde oss mycket under förstudien. Litteraturen kompletterar studiebesöket väl. På så sätt att vi fick inspiration av både teorier och praktiska erfarenheter. Teorierna var bra för att öka vår förståelse kring vad stadsrum kan ha för funktion och hur vi landskapsarkitekter kan jobba med exempelvis tillgänglighet, medan referensprojektet gav oss tydliga exempel på hur flera problem vid S:t Eriks torg kan lösas praktiskt.

Genom att aktivera ett centralt torg kan ett större närområde gynnas. Vi tror att det krävs glödande målpunkter för att få en levande stad. Vi iakttog att S:t Eriks torgs saknar glöd och ville återuppliva platsen. På samma sätt som platsen kan aktivera omgivningen kan även det befintliga livet runt om S:t Eriks torg hjälpa platsen att få liv och rörelse. Referensprojektet vi studerade har inte samma centrala läge som S:t Eriks torg men har gestaltats för att ökat stadslivet, vilket blir det relevanta i detta fall. Eftersom det inte går att välja läget i staden måste landskapsarkitekturen kunna stå på egna ben. Vi valde därför att fokusera på designprocessen för Slussplan, istället för den anlagda landskapsarkitekturen.

I och med att vi utformade ett gestaltningsförslag var det viktigt att göra noga observationer. Utifrån platsbesök under olika tider på dygnet kunde vi se hur närvaron av människor varierade. Vår mest

väsentliga observation var att platsen ockuperades av bilar och att människor således endast kunde använda torget som passage. Vi inventerade platsen dels när parkeringen var avstängd och dels när den var ockuperad med bilar. Det gav oss en tydlig bild av hur stor inverkan bilarna har. S:t Eriks torg kändes rymligare och tryggare utan bilar. Denna iakttagelse är ett bevis på vilken vikt det är att uppleva platser en ska gestalta. En insikt vi båda tar med oss till framtida projekt.

Vi analyserade platsen utifrån de gestaltningsprinciper vi tagit fram ur litteraturen. Principerna är utformade efter platsens behov med fokus på tillgänglighet och aktivitet, de går därför bara att använda vid liknande gestaltningsprocesser. Det var enkelt och tydligt att få en överskådlig analys genom att dela upp informationen i flera frimärksplaner. Vi gjorde på samma sätt med programmet för att tydligt kunna visa vår koppling mellan problematiken vi lyfter i analysen och visuellt visa på lösningar av problematiken.

Vi belyste vikten av att skapa kvalitativa gröna rum för rekreation genom att applicera inkluderande design. För att förstå olika människor med olika förutsättningar och behov kan vi som landskapsarkitekter skapa förutsättning för stadsliv. Vi utgick från ett snävt perspektiv där tillgänglighet och mänsklig aktivitet ligger i fokus för gestaltningen. Att under gestaltningsprocessen utgå från få teorier innebär både fördelar och nackdelar. Något som vi fick klart för oss under studiebesöket hos Mandaworks var att det krävs ett betydligt vidare perspektiv för att lösa problematiken på S:t Eriks torg i verkligheten. Det behövs därför fler inriktningar än Gehl (2010) och Carmona et al. (2010) för att motivera de val vi gjort på ett övertygande sätt. Att utgå från få teorier ger oss dock en avgränsning som vi tror är tydlig och samtidigt lämplig för tidsramen för arbetet. På så sätt kan felkällor förekomma då vi inte utfört en kvantitativ studie.

Martin Arfalks resonemang, att vi landskapsarkitekter lär oss av erfarenheter och måste låta våra intuitioner leda vägen när vi utformar levande platser fick således influera vårt arbete. Vi vill rekommendera framtida studenter som gör en gestaltning att använda sig av minst ett referensprojekt och att ta kontakt med yrkesverksamma landskapsarkitekter i ett tidigt stadie då det bringar ovärderlig kunskap och inspiration inför det fortsatta arbetets gång.

Resultat

Vi tycker att vårt gestaltningsförslag visar vilken potential S:t Eriks torg har i dagsläget. Under platsbesöken fick vi vid ett tillfälle uppleva S:t Eriks torg bilfritt, något som gav oss viktiga insikter. Torget upplevdes betydligt större och människors rörelsemönster var annorlunda, mer fritt och oregelbundet. Enligt Gehl (2010) och Carmona et al. är ytan av lämplig storlek för att fungera som ett torg, det är enkelt att urskilja människor från håll något som enligt vår förstudie ökar trygghetskänslan på platsen. Under platsbesöken fick vi därför en starkare tilltro till att S:t Eriks torg bör vara något annat

än en parkeringsplats, en yta som med hjälp av landskapsarkitektur kan bli en mötesplats för människor.

Torget med sitt historiska sammanhang, centrala läge intill domkyrkan och det aktiva stråket Västra Ågatan har S:t Eriks torg stora förutsättningar att få ett ökat stadsliv. Vi anser på så sätt att torget är en högst lämplig plats att aktivera och på så sätt omgestalta trots dess historiska utformning och sammanhang. När städer förtätas är det av stor vikt att utnyttja de rum som finns och göra de tillgängliga för människor. Vi anser att det är viktigt att tillgängliga, mänskliga miljöer prioriteras först, vilket i vissa fall kanske inkräktar på stadsrummets historiska karaktär. Det stora, öppna rummet med svaga kantzoner och otillgängliga markmaterial uppfyller inte moderna tillgänglighetskrav. Vi tycker att den historiska omgivningen står på egna ben, vilket tillåter en nytänkande gestaltning av torget. Det motiverade oss att fokusera på att skapa en plats för människor, snarare än en plats som refererar till den medeltida miljön. Dock bortser vi inte helt från platsens historiska prägel. Belysningsarmaturerna som bevaras refererar till det förflutna. Den sågade smågatstenen är en kompromiss mellan dagens tillgänglighetskrav och den ursprungliga utformningen av S:t Eriks torg. Det tillgängliga markunderlaget gör platsen flexibel för olika användningsområden samt gör att människor effektivt kan röra sig över torgytan. Det knyter även ihop hela arbetsområdet till en plats; nya S:t Eriks torg.

Vid analysen iakttog vi att S:t Eriks torg i dagsläget främst används som passage. Detta beror främst på trafiksituationen. Vi lade även märke till markens lutning, något som vi upplever gör platsen svårtillgänglig. För att uppmuntra människor till att stanna upp och vistas på torget valde vi att ta bort parkeringen samt vägen S:t Eriks torg. Vi planade ut den markanta lutningen genom att sänka marknivån vid torgets västra del med hjälp av kraftigt lutande växtbäddar. På så vis kunde vi undvika terrasser och andra hinder som begränsar framkomligheten för fotgängare och funktionsnedsatta människor. Både Gehl (2010) och Carmona et al. (2010) propagerar för att undvika trappsteg, vilket vi valde att anpassa vår gestaltning efter.

För att motverka att en individ eller grupp ockuperar platsen och på så sätt utesluter andra människor från torget, skapade vi fler rumsligheter. Vårt mål är att skapa rum som alla kan känna sig trygga i, oavsett kön, sexuell läggning eller ålder. Vi vill understryka det faktum Carmona et al. beskriver; att miljöer som är anpassade för kvinnor också är bra miljöer för män, i synnerlighet när könsnormer bryts. Vi vill inte utesluta vissa personer, alla ska ha rätt till det offentliga rummet. Däremot bör de aktiviteter och beteenden som kan upplevas hotfulla eller avskräckande uteslutas, vilket är något vi anser kräver andra medel än design för att lösa. När fler målgrupper kan vistas på torget samtidigt tror vi att förutsättningar för en mer inkluderande plats kan skapas. Det är av vikt att besökare ser varandra, för att kunna respektera varandra och förhoppningsvis mötas i samkväm. Gestaltningsprinciperna för att skapa detta är inte

särskilt konkreta utan mer generella och går på så sätt att tolka på olika sätt. Utifrån dessa kriterier försökte vi skapa en enkel, intuitiv och flexibel plats där det går att röra sig med minimal ansträngning, utan risk för oförutsedda händelser eller olyckor. Det är svårt för oss att med säkerhet veta om vår gestaltning uppfyller vårt syfte om att skapa ett jämlikt och inkluderande torg eftersom principerna är tolkningsbara.

Vidare så skapade vi högre förutsättning för stadsliv genom sittmöjligheter i sol och skugga. En utav de vanligaste aktiviteterna enligt Gehl (2010) är nämligen att betrakta sin omgivning i det offentliga rummet. Detta möjliggör vi på S:t Eriks torg där sittplatser med intressanta utblickar skapas. Dessa platser för vistelse placerades i det nya torgets kantzoner. Enligt vår förstudie har dessa lägen högst trygghetsfaktor då de har skydd i ryggen samtidigt som besökaren har utblick över stadsrummet.

Enligt Gehl (2010) kan vi få människor att uppehålla sig på en plats under en längre tid genom element som bidrar med attraktion eftersom de påverkar vår sinnesupplevelse. Därför fick det nya torget en porlande fontän och karakteristisk växtlighet med årstidsvariation. Utöver detta tror vi att de arkitektoniska bänkarna och de robusta parasollerna i olika färger med belysning kommer att skapa platsidentitet. De estetiskt tilltalande elementen såsom fontänen uppmuntra även till lek. Den porlande fontänen och dess intilliggande yta kan under vintertid spolas till en skridskobana för att generera aktivitet vintertid.

Längs stråket Västra Ågatan vill vi att S:t Eriks torg ska fungera som ett utropstecken och locka in människor till aktivitet. Formen vi använt oss av är till stora delar inspirerat av Slussplan i Malmö, ritat av Mandaworks. Ett enkelt gestaltungsgrepp vars syfte är att leda in människor till rummet och få dem att uppehålla sig på platsen.

Kvällstid upplevde vi platsen som folktom, mörk och otrygg. Eftersom vi vill att det nya torget ska generera aktivitet även under kvällen valde vi att jobba med belysning. När ljus öppnar upp siktlinjer skapas en trygghetseffekt samtidigt som markbelysningen leder in människor till torget.

Störst fokus i gestaltungsprocessen för att skapa ett inkluderande stadsliv var dock att tillgängliggöra torget för flera målgrupper, något som Carmona et al. (2010) anser är nödvändigt för att skapa stadsliv. Att låta S:t Eriks torg erbjuda en demokratisk funktion var viktigt för oss och på så sätt möjliggöra för möten i det offentliga rummet. Under informella eller planerade möten erbjuder nämligen platsen en demokratisk funktion när människor möter social mångfald. På så sätt är det viktigt att de "icke önskvärda" grupperna också får ta del av vad staden har att erbjuda. Nyckeln till ett rum för alla är att se varandra istället för att blunda. Vi som gestaltare löser inga problem genom att censurera bort fattigdom och misär. Problemet flyttas bara någon annan stans. Vi vill lyfta vikten av att göra det offentliga rummet till en plats för alla människor oavsett exempelvis socioekonomisk status, kön eller religion att mötas. Vi tror att människor som har haft de svårt i livet, såsom

uteliggare och missbrukare, har ett extra stort behov av att mötas i det offentliga rummet för att kunna fungera i samhället. I en optimal värld lever människor i städer där rättssystemet och vården är så bra att människor inte är rädda i det offentliga rummet. Det är i staden vi möts, låt det synas i landskapsarkitekturen! Att utgå från de principer för inkluderande design som Carmona et al. (2010) förespråkar kändes högst därför relevant år 2017. Vi tyckte att det är viktigt att inte ignorera varandra i en värld där osämja och otrygghet existerar. Således tror vi att landskapsarkitekter kan ha en avgörande roll i att skapa inkluderande miljöer.

Vidare funderingar

Det är av stor betydelse att lyfta vikten av inkluderande design och att utforma platser där alla stadens invånare och besökare kan mötas. På så vis är det viktigt att ta med sig detta perspektiv och att hitta nya metoder för att skapa stadsrum i den moderna staden, för den diversitet av invånare den innehar. Vi hoppas därför att detta kandidatarbete kan fungera som en inspiration till att bredda perspektivet gällande tillgänglighet och trygghet, på samma sätt som arbetet inspirerar oss till att ta med dessa frågor in i vår framtida yrkesroll.

Vidare frågeställningar

- » Hur kan olika människors behov kartläggas för att skapa platser som är tillgängliga i praktiken?
- » På vilka sätt kan ett offentligt rum vara exkluderande?
- » Hur kan Västra Ågatan stärkas som stråk?
- » Hur kan S:t Eriks torg knytas samman med Fyristorg och aktiveras för en sammankopplad människovänlig plats?

Referenser

- Carmona, M., Tiesdell, S., Heath, T. & Oc, T. (2010). *The Social Dimension. Public Places Urban Spaces* Second Edition. New York: Routledge.
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Washington: Island Press
- Hallemar, D. (2016). *Lunchlådeparken*. Arkitektur, nr. 2, ss. 94-97
- Martin Arfalk delägare Mandaworks AB, studiebesök Mandaworks AB i Stockholm den 8 maj 2017.
- Naturstenskompaniet (u.å.). *Gatsten granit* [broschyr]. <http://www.naturstenskompaniet.se/assets/2-gatsten.pdf> [2017-05-30]
- Statistiska centralbyrån (2012). *Socioekonomisk indelning (SEI)*. <http://www.scb.se/sei> [2017-05-06]
- UNT (2017) *Överens – men oeniga om detaljer*. <http://www.unt.se/nyheter/uppsala/overens-men-oeniga-om-detaljer-4609097.aspx> [2017-04-13]
- Wahlberg, M. (1994). *Bok om Uppsalas gatunamn*. Institutet för språk och folkminnen, Uppsala

Bildreferenser

- Belysningsplan. Uppsala kommun (2017). *Bakgrundskarta*. Uppsala: Uppsala kommun. Tillgänglig: <http://kartan.uppsala.se> [2017-04-06]
- Illustrationsplan. Uppsala kommun (2017). *Bakgrundskarta*. Uppsala: Uppsala kommun. Tillgänglig: <http://kartan.uppsala.se> [2017-04-06]
- Inventeringsplan. Uppsala kommun (2017). *Bakgrundskarta*. Uppsala: Uppsala kommun. Tillgänglig: <http://kartan.uppsala.se> [2017-04-06]
- Perspektivsbild. Skalgubbar från <http://justnotthesame.us> av Rose Florian och Kordae Henry 2016-2017 och <http://skalugubbar.se> av Teodor Javanaud Emdén 2011-2014
- Referensbild 1. Foto: Anthony Hill, publiceringstillstånd av Martin Arfalk, Mandaworks AB.
- Referensbild 2. Foto: Anthony Hill, publiceringstillstånd av Martin Arfalk, Mandaworks AB.
- Referensbild 3. Foto: Anthony Hill, publiceringstillstånd av Martin Arfalk, Mandaworks AB.
- Referensbild 4. Foto: Anthony Hill, publiceringstillstånd av Martin Arfalk, Mandaworks AB.
- Situationskarta 1. Uppsala kommun (2017). *Flygfoto 2011*. Uppsala: Uppsala kommun. Tillgänglig: <http://kartan.uppsala.se> [2017-04-06]
- Situationskarta 2. Uppsala kommun (2017). *Flygfoto 2011*. Uppsala: Uppsala kommun. Tillgänglig: <http://kartan.uppsala.se> [2017-04-06]