

Att gestalta utifrån Jan Gehls teori och metod

Exemplet Fyristorg



Emelie Ridderstolpe

Titel: Att gestalta utifrån Jan Gehls teori och metod - Exemplet Fyristorg
Engelsk titel: A Design Proposal based on Jan Gehl's Theory and Method - Example Fyristorg
© Emelie Ridderstolpe
Handledare: Maria Hedberg, SLU, institutionen för stad och land
Examinator: Lena Steffner, SLU, institutionen för stad och land
SLU, Sveriges lantbruksuniversitet, fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap
Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur
Omfattning: 15 hp
Nivå: Grundnivå G2E
Kurs: EX0725, Projekt i landskapsarkitektur
Landskapsarkitektprogrammet, Ultuna
Nyckelord: aktivitet, gestaltning, Jan Gehl, människovänlig, torg
Omslagsbild: *Skalgubbar* www.skalgubbar.se av Teodor Javanaud Emdén (License Creative Commons BY 3.0),
bearbetad av Emelie Ridderstolpe 2014

Abstract

Designing public spaces into inviting places where people want to reside and can meet is the cornerstone of architect Jan Gehl's theory. For nearly 50 years he has worked on promoting urban planning that puts people in focus, and he argues that a socially sustainable society requires people-friendly cities.

"Fyristorg" is centrally located in the city of Uppsala and the conditions for a lively town square are numerous, but currently the square is dominated by a car parking and the human activity of the site is low. The purpose of this paper has therefore been to, based on Gehl's theories on lively and people-friendly urban spaces, create a schematic design proposal of Fyristorg. By applying Gehl's theories and methods in the design process, I intend to answer the question of how Fyristorg can be transformed into an inviting urban space for people to reside.

Through a literature review, I identified Gehl's design principles for how public spaces should be designed in order to encourage activity and interaction. To understand the square's conditions, I did an inventory which was then followed by Gehl's observation methods *Mapping* and *Tracing* which meant a study of the human activity and movement on the site. The square was also analyzed by Gehl's "The 12 quality criteria" which exposed the site's flaws and qualities. I then identified the site's main problems and formulated a program of action for how Fyristorg can become an inviting and people-friendly public space. The result shows how a square dominated by cars and with little room for human activity can be designed to become the opposite, and how the designer can think about the design and placement of functions to invite people to stay and interact. In the discussion, I then reflected on the conflict between cars and people in today's dense cities, and any weaknesses of a design based on one specific theory. A conclusion is that the presence of cars greatly affects people's freedom of movement and activity in a public space, and by designing the space based on the human dimension, the conditions for a vibrant and active public space can be created.

Sammanfattning

Att utforma stadens offentliga rum till inbjudande platser där människor vill vistas och kan mötas är en grundpelare i arkitekten Jan Gehls teori. Han har i närmare 50 år arbetat för en stadsplanering som sätter människan i fokus, och menar att ett socialt hållbart samhälle förutsätter människovänliga stadsrum.

Fyristorg är centralt beläget i Uppsala stad och förutsättningarna för ett livligt stadstorg är många, men i dagsläget domineras torget av en parkeringsplats och platsens mänskliga aktivitet är låg. Syftet med den här uppsatsen har därför varit att, utifrån Jan Gehls teorier kring levande och människovänliga stadsrum, föreslå en övergripande omgestaltning av Fyristorg. Genom att applicera Gehls teorier och metoder i gestaltningen ämnar arbetet att svara på frågeställningen hur Fyristorg kan omformas till ett inbjudande stadsrum för människor att vistas i.

Genom en litteraturstudie identifierade jag Gehls designprinciper för hur offentliga rum bör utformas för att främja aktivitet och interaktion. För att förstå torgets förutsättningar gjorde jag en inventering som sedan följdes av Gehls observationsmetoder "mapping" och "tracing", där jag studerade den aktivitet och rörelse som idag sker på platsen. Torget analyserades också utifrån Gehls "12 kvalitetskriterier", vilket synliggjorde platsens brister och kvaliteter. Jag sammanfattade sedan platsens huvudproblem och utformade ett program med åtgärder för hur Fyristorg kan bli ett inbjudande och människovänligt stadsrum. Med utgångspunkt i programmet och med stöd i litteraturstudien gjorde jag slutligen en översiktlig gestaltning. Resultatet visar på hur ett bildominerat torg med lite plats för mänsklig aktivitet kan omformas till det motsatta och hur man som gestaltare kan tänka kring utformning och placering av funktioner för att inbjuda människor till vistelse och interaktion. I diskussionen reflekterade jag bland annat kring konflikten mellan bilar och människor i dagens täta städer och eventuella svagheter med att gestalta utifrån en specifik teori. En slutsats från arbetet är att bilens närvaro i hög grad påverkar människors rörelsefrihet och aktivitet i stadsrummet, och genom att utgå från den mänskliga dimensionen vid gestaltning skapas förutsättningar för levande och aktiva stadsrum.

Innehåll

Introduktion	5
Bakgrund	5
Jan Gehl.....	5
Fyristorg	5
Syfte och frågeställning.....	5
Avgränsningar	6
Begreppsprecisering	6
Metod.....	6
Litteraturstudie	6
Inventering.....	6
Analys	6
Mapping	6
Tracing	6
12 kvalitetskriterier	6
Problemformulering, program och gestaltning	7
Resultat del 1: Litteraturstudie	7
Skydd	7
Komfort.....	7
Möjlighet att gå	7
Möjlighet att stå.....	7
Möjlighet att sitta.....	7
Möjlighet att se och höra	8
Möjlighet till aktivitet.....	8
Njutning	8
Resultat del 2: Gestaltning	8
Inventering.....	8
Analys.....	9
Mapping och tracing	9
12 kvalitetskriterier.....	10
Problemformulering.....	11
Program.....	11

Gestaltning	12
Diskussion	14
Metod	14
Resultat	14
Vidare frågeställningar	14
Referenser	15

Introduktion

Vad är det som gör att vissa platser myllrar av mänsklig aktivitet? Vad är det hos sådana platser som lockar människor att stanna upp och vilja vara just där? Det är frågor som den danske arkitekten Jan Gehl har ägnat sin forskning åt i närmare 50 år och det är ett ämne som är högst aktuellt för oss landskapsarkitekter och andra med en profession som innebär att planera och gestalta offentliga miljöer.

I en allt mer urbaniserad värld där städerna ständigt förtätas, blir tillgången och kvaliteten på de offentliga rummen av största vikt. Människor behöver platser för möten, aktivitet och rekreation, men många intressen ska dela på utrymmet och ibland faller den mänskliga dimensionen bort i glömska. Jan Gehls forskning uppmärksammar denna problematik och hans teorier och metoder handlar om att sätta människan i första rummet och att planera städer så att de offentliga rummen främjar mänsklig aktivitet och interaktion. Att skapa kvalitativa offentliga rum för människan, som i förlängningen genererar ett levande stadsliv, menar Gehl är en förutsättning för ett socialt hållbart och demokratiskt samhälle (Gehl 2010, s.29).

Uppsala är en växande stad och sin översiktsplan skriver Uppsala kommun (2010, s.75) att staden främst ska växa inom sina gränser. Stadskärnan ska vara trygg, attraktiv och levande och stadsrummen ska vara tillgängliga för alla och skapa möjlighet till möten mellan människor. Kommunen betonar, liksom Gehl, att de offentliga rummen därför är viktiga i ledet för en socialt hållbar utveckling (Uppsala kommun 2013, s. 5).

Fyristorg ligger centralt beläget i Uppsalas stadskärna, med närhet till Fyrisån och domkyrkan. Torgets strategiska läge ger förutsättningar till ett aktivt och levande stadsrum, men i dagsläget finns här lite plats för människan. Torgets yta domineras i själva verket av en parkering. Problematiken är aktuell och kommunen arbetar med utvecklingsplaner för Fyristorg som ska stämma bättre överens med översiktsplanens visioner och mål¹.

Att lägga fokus vid de offentliga rummens utformning för att skapa förutsättningar för en socialt hållbar utveckling är centralt i Uppsala kommuns strategier. Detta är också vad Jan Gehl förespråkar i sina teorier kring levande och människovänliga rum. Mot bakgrund till detta har jag därför valt att i denna uppsats, med utgångspunkt i Gehls teorier, föreslå en gestaltning av Fyristorg som syftar till att göra Fyristorg till en plats på människans villkor.

Jag anser att kunskapen kring hur inbjudande och människovänliga stadsmiljöer kan gestaltas är ett aktuellt ämne att skriva om inom landskapsarkitekturens fält, eftersom vi i stor utsträckning är delaktiga i det hållbara stadsbyggandet.

¹ Karin Åkerblom (processledare stadsutveckling) Uppsala kommun, mailkonversation 2014-04-24

Bakgrund

Nedan följer en kort bakgrundsbeskrivning till Jan Gehl och den forskning han bedriver. I bakgrunden redovisas även en översiktlig platsbeskrivning av Fyristorg.

Jan Gehl

Jan Gehl är arkitekt och tidigare professor och forskare vid *Det kongelige danske kunstakademi*. Han har skrivit flertalet böcker inom stadsplanering och är grundare till företaget *Gehl Architects* som arbetar världen över med fokus på att skapa människovänliga städer (Gehl Architects u.å.).

Gehl påbörjade sin forskning under 1960-talets början, i en tid där kritiken mot det modernistiska stadsplanebyggandet växte sig allt starkare. Han menade att i modernismens rationella tänkande fanns för lite plats för människan och att livet mellan husen fick skjutas åt sidan till förmån för bilen och en storskalig stadsplanering (Gehl & Svarre 2013, ss. 2-3). Gehl utförde under denna tid flertalet studieresor till Italien där han studerade äldre stadskärnor och torg för att finna svar på frågan varför dessa platser hade ett rikt folk-liv, och vad det var som saknades i den moderna stadsplaneringen. Utifrån dessa studier utvecklade Gehl sina teorier kring offentligt liv och rum och 1971 publicerades hans första bok i ämnet, *Life between buildings*. Jan Gehls teorier fick genomslag världen över och hans böcker fortsätter att inspirera och vägleda stadsplanerare och arkitekter än idag (Gehl & Svarre 2013, ss. 61-62). Bildominerade städer med lite plats för stadsliv och mänsklig aktivitet har genom Gehls metoder omvandlats till det motsatta. Köpenhamn och Melbourne är några exempel på städer där Gehls metoder för människovänliga stadsmiljöer med ett lyckat resultat har använts i stadsplaneringen, och som år efter år rankas som några av världens bästa städer att leva i (Gehl & Svarre 2013, ss. 157-159).

Jan Gehls metoder innebär att studera det offentliga livet och rummen i staden och interaktionen dem emellan. Gehl förespråkar direkt observation och menar att det är nyckeln för lyckade studier av det offentliga livet i staden, och att en sådan metod hjälper oss att förstå varför människor använder vissa platser och andra inte (Gehl & Svarre 2013, s. 3).

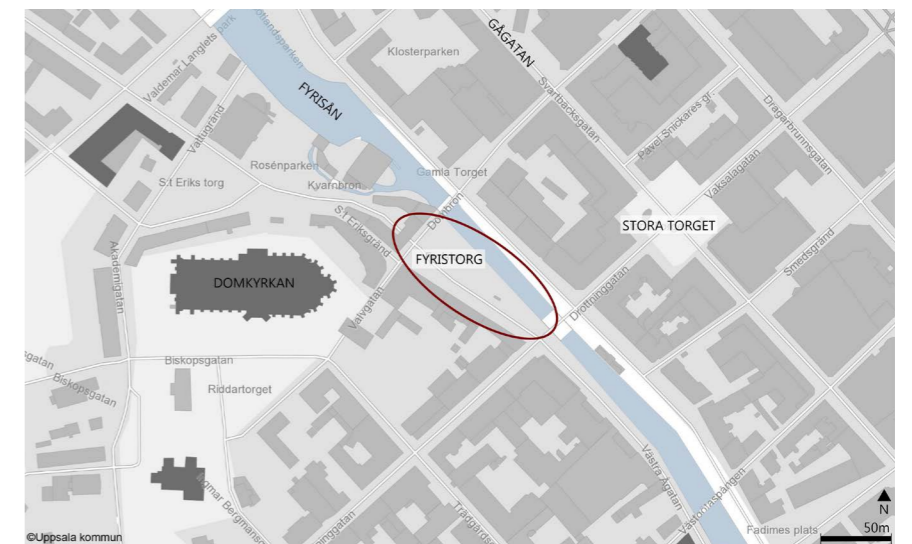
Fyristorg

Fyristorg är centralt beläget i Uppsalas äldre kvarter, nedanför domkyrkan och mellan Västra Ågatan och Fyrisån. Torget bildades i början av 1800-talet som en handelsplats (Giske & Sjö, s.116) och har en area på cirka 1800 m² (egen uppmätning).

Torget domineras idag av en bilparkering, med undantag för en glasskiosk med uteservering och en mindre yta där det under lördagar bedrivs torghandel. Handelstraditionen har levt vidare på Fyristorg, trots bilarnas närvaro sedan 1954 (Giske & Sjö, s. 99). Torgets strategiska läge nära Fyrisån, gågatan och Uppsalas historis-

ka miljöer ger förutsättningar till ett aktivt och levande stadsrum då många människor rör sig i omgivningen. Handel, restauranger, caféer och kulturverksamhet ligger i direkt anslutning, men som torget är disponerat i dagsläget bjuder det inte in till mänsklig aktivitet.

Uppsala kommun har dock planer på att förändra Fyristorg. Karin Åkerblom, processledare för stadsutveckling på Uppsala kommun, menar² att Fyristorg har stora förutsättningar med sitt centrala läge precis intill ån. Utvecklingsmöjligheterna för torget är många, till exempel finns tankar kring en evenemangsyta och att pröva möjligheterna för utöka torghandeln till även vardagar. Hon påpekar också att torget på sikt ska bli en yta för människor istället för parkerade bilar. En handlingsplan är antagen och projektet kring att bygga om Fyristorg startar preliminärt under 2014-2015. Arbetet med Fyristorg kommer att ske i samarbete med handlare och fastighetsägare i centrum.



Karta över centrala Uppsala. Fyristorg är markerat med röd ring.

Underlagskarta: © Uppsala kommun 2014, bearbetad av författaren 2014.

Syfte och frågeställning

Syftet med uppsatsen är att utifrån Jan Gehls teorier kring levande och människovänliga stadsmiljöer föreslå ett övergripande gestaltungs-förslag för Fyristorg i Uppsala. Målet med gestaltungs-förslaget är att utforma torget så att det inbjuder människor till interaktion och aktivitet. Arbetet kan ses som ett vägledande exempel på hur man som landskapsarkitekt kan tillämpa Gehls metoder för att skapa förutsättningar för levande och aktiva stadsrum på människans villkor.

Frågeställning:

- » Hur kan Fyristorg gestaltas utifrån Jan Gehls teorier och metoder med målet att skapa ett inbjudande stadsrum för människor att vistas i?

² Ibid.

Avgränsningar

Geografiskt är arbetet avgränsat till Fyristorg i Uppsala. Jag har valt att utgå från Jan Gehls teorier och metoder kring människovänliga stadsrum och kommer således att presentera ett övergripande gestaltungsförslag utifrån denna inriktning. Gestaltungsförslaget fokuserar på principlösningar och övergripande strukturer, varför detaljeringsgraden är begränsad. Torgets funktioner kommer att redovisas schematiskt i en enkel illustrationsplan med tillhörande exempelbilder. Höjdsättning, val av växmaterial och utförlig materialbeskrivning kommer således inte att redovisas. Tanken är att förslaget ska kunna användas som inspiration och underlag för vidare gestaltning.

Begreppsprecisering

Följande begrepp är centrala i Jan Gehls teori och metod och är viktiga för förståelse av uppsatsen:

Nödvändiga aktiviteter = Aktiviteter som måste genomföras oavsett omständigheterna och som i liten grad påverkas av den fysiska miljöns utformning. Dessa aktiviteter är till exempel att handla mat, vänta på bussen eller att transportera sig från punkt A till B (Gehl 2010, s. 20).

Frivilliga aktiviteter = Att promenera, sitta på ett café och läsa tidningen, jogga i parken eller njuta av det fina vädret är exempel på frivilliga aktiviteter. Dessa aktiviteter genomförs på frivillig basis och under goda omständigheter. Frivilliga aktiviteter påverkas i hög grad av väder och klimat, men också av den fysiska miljöns utformning (Gehl 2010, ss. 20-21).

Sociala aktiviteter = innefattar både nödvändiga och frivilliga aktiviteter och inkluderar all sorts kontakt och aktivitet mellan människor. Exempel är: lek, hälsningar, konversationer eller passiv kontakt i form av att möta, se eller höra andra människor (Gehl & Svarre 2013, s.17). Gemensamt är att sociala aktiviteter är beroende av andra människors närvaro (Gehl 2010, s. 22). Gehl menar att arkitekter och stadsplanerare har möjlighet att påverka i vilken grad sociala aktiviteter kan ske genom att skapa inbjudande stadsrum som ger förutsättningar för människor att mötas, se och höra varandra (Gehl 2006, s. 13).

Stationära respektive rörliga aktiviteter = Stationära aktiviteter är de aktiviteter som innebär att människor uppehåller sig i stadsrummet, exempelvis genom att stå och sitta (Gehl 2010, s.26). Rörliga aktiviteter innebär att färdas genom och förbi stadsrummet utan att stanna upp för vistelse (Gehl 2010, s.134).

Metod

Arbetet påbörjades med en litteraturstudie som sedan följdes av inventering och analys av platsen. Utifrån detta identifierades torgets huvudproblem som sedan sammanfattades i en problemformulering. Slutligen utformades ett program som resulterade i ett översiktligt gestaltungsförslag. I detta avsnitt följer en beskrivning av arbetsmomenten och de metoder jag valde att arbeta utifrån.

Litteraturstudie

Inledningsvis studerade jag Jan Gehls böcker *How to study public life* (2013), *Cities for people* (2010) och *Life between buildings* (2006). Dessa utgjorde huvudlitteratur för arbetet och gav mig den teoretiska grund jag behövde till gestaltningen av torget. Litteraturstudien genomfördes för att få en fördjupad förståelse för hur Gehls designprinciper kan appliceras i en gestaltning, det vill säga konkreta tillvägagångssätt för hur offentliga miljöer bör utformas för att främja människors vistelse i det offentliga rummet. Studien var en hjälp till att förstå hur de problem som identifierats i analysen kunde lösas. Där exempelvis analysen konstaterade att det saknades sittplatser kunde litteraturstudien ge svar på hur sittplatser kan användas i gestaltningen. Studien kompletterade således analysen på ett relevant sätt.

Inventering

Vid inventeringstillfället noterade jag vad som idag finns på platsen, vilka verksamheter som omger torget, platsens struktur och material. Även klimatförhållanden så som sol, skugga och vindförhållanden inventerades. Syftet med inventeringen var att kartlägga torgets fysiska förutsättningar och denna låg sedan till grund för problemformulering och program.

Analys

Fyristorg analyserades utifrån Jan Gehls analysmetoder ”Mapping”, ”Tracing” och ”12 kvalitetskriterier”. Metoderna användes för att förstå hur, och i vilken utsträckning, människor använder platsen och till vilken grad Fyristorg är ett inbjudande och människovänligt stadsrum i dagsläget. Genom analyserna identifierades platsens huvudsakliga problem.

Mapping

”Mapping” är en metod som kartlägger människors beteende på en plats. Metoden ämnar till att svara på frågor som: vilka sorters aktiviteter ägnar sig människor åt på platsen, var sitter de och var

står de? Hur länge uppehåller de sig på platsen? Med hjälp av olika symboler markeras var och vilken typ av stationär aktivitet som utförs i en karta tillsammans med en beskrivande text. Det är ofta nödvändigt att göra flera observationer under olika tidpunkter för att förstå hur platsen används under loppet av en dag (Gehl & Svarre 2013, s.27).

Jag besökte Fyristorg vid fyra tillfällen under april månad: en måndag kl. 17.00–17.45, en tisdag kl. 10.00–10.45, en onsdag kl. 14.00–14.45 och en lördag kl. 12.00–12.45. Jag valde att besöka torget under olika tidpunkter och dagar för att få en sådan jämn uppfattning om torgets aktivitet som möjligt. På plats noterade jag vilken sorts aktivitet människor ägnade sig åt, var denna utfördes och ungefär hur lång tid de ägnade åt aktiviteten. Jag antecknade mina observationer i text och markerade var de olika aktiviteterna ägde rum i en karta. De fyra observationstillfällena sammanfattades sedan i en karta med förklarande text.

Utifrån observationerna kunde jag sedan analysera torgets användning och aktivitet i dagsläget. Syftet med metoden var att undersöka hur aktivitetsfrämjande platsen är och hur människor använder platsen. Detta låg sedan till grund för problemformuleringen.

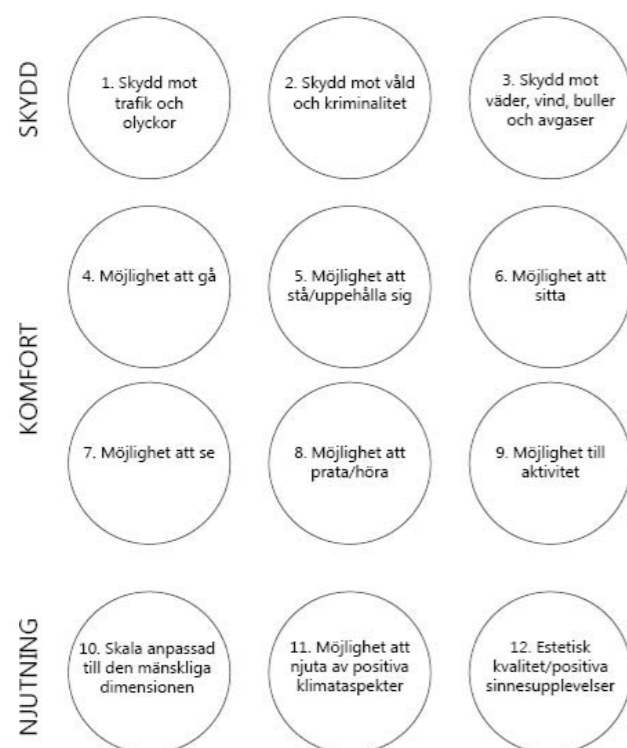
Tracing

Denna metod går ut på att registrera rörelsemönster hos människor på en given plats. Genom att studera rörelsemönster kan eventuella barriärer upptäckas och passande dragningar av gångstråk och placering av vistelsealternativ, exempelvis sittplatser, kan identifieras (Gehl & Svarre 2013, s.15).

Tracing utfördes samtidigt som mapping och under observationstillfällena noterade jag i en plan var människor rörde sig. Metodens ursprungliga arbetssätt är att notera varje enskild persons rörelsemönster genom att dra ett streck i en plan. Jag bedömde dock att rörelseaktiviteten runtomkring torget var för hög för att jag skulle hinna notera varje person. Jag noterade därför istället ett övergripande rörelsemönster med tjocka linjer för höga flöden och tunna linjer för små flöden av rörelse.

12 kvalitetskriterier

Gehls 12 kvalitetskriterier är ett metodverktyg som består av ett protokoll med 12 stycken listade kriterier för vad som karaktäriserar ett väl fungerande och inbjudande offentligt rum där människor vill vara. Kriterierna delas upp under rubrikerna *Skydd*, *Komfort* och *Njutning* (Gehl 2010, s. 239) och ofta används en trestegsskala i bedömningen (Gehl & Svarre 2013, s.106). Metoden kan beskrivas som en checklista lämpad att använda till avgränsade platser (Gehl & Svarre 2013, s.106), och jag bedömde därför att metoden var relevant att applicera på Fyristorg. Varje kriterium bedömdes utifrån trestegsskalan: ”god”, ”skaplig” eller ”dålig”, och motiverades i en kort kommentar. Syftet med metoden var att identifiera de kvaliteter och brister som finns på Fyristorg i dagsläget.



Gehls 12 kvalitetskriterier. När samtliga kriterier är uppfyllda är detta ett bevis för ett lyckat offentligt rum (Gehl 2010, s.239).

Illustration: Författaren 2014.

Problemformulering, program och gestaltning

Med utgångspunkt från inventering och analys gjorde jag en sammanfattad problemformulering med de huvudproblem som identifierats utifrån dessa. Sedan utformades ett program med riktlinjer som låg till grund för det översiktliga gestaltungsförslaget. Syftet med gestaltungsförslaget var att svara på programmet och till min hjälp använde jag resultatet från litteraturstudien.

Resultat del 1: Litteraturstudie

I följande avsnitt redovisas huvuddragen i Jan Gehls teorier kring hur inbjudande och människovänliga offentliga rum bör utformas. Litteraturstudien presenteras utifrån de 12 kvalitetskriteriernas rubriker *Skydd, Komfort och Njutning*.

Skydd

Att människor kan känna sig säkra och trygga i stadsrummet är en grundförutsättning för att de ska vilja vistas där. Det är därför av största vikt att det offentliga rummet är utformat så att människor är

skyddade mot trafikolyckor, våldsbrott och obehagliga upplevelser såsom nederbörd, vind och föroreningar. Alla tre kriterier är lika betydelsefulla och måste uppfyllas för att ett stadsrum ska bli väl använt (Gehl 2010, s. 238).

Gehl hävdar att det är viktigt att utgå från den mänskliga dimensionen i arbetet med trafiklösningar i staden och han förespråkar lösningar där fotgängare har företräde. Han är skeptisk till konceptet "shared space" där alla trafikslag vistas under samma villkor, och menar att detta har en negativ inverkan på stadsrummet och dess kvalitet. I en sådan lösning kan fotgängaren bli osäker och skrämmd och måste ständigt vara uppmärksam och ha kontakt med trafiken, vilket särskilt påverkar barns och äldres fria rörlighet i stadsrummet. Vilken grad av trafikintegration som kan tillämpas varierar från fall till fall, men huvudmålsättningen måste vara fotgängarnas faktiska och upplevda trygghet. All rörelse borde ske på fotgängarnas premisser, menar Gehl (Gehl 2010, ss. 93-94).

Trygga stadsrum handlar också om skydd mot våld och kriminalitet och där har den mänskliga närvaron stor betydelse. Ett ökat stadsliv innebär att fler människor vistas i det offentliga rummet, vilket i sin tur ökar både den verkliga och upplevda trygghetskänslan. Mänsklig närvaro betyder fler övervakande ögon, och som Gehl uttrycker det "life in the city means safer cities-and safe cities provide more life" (Gehl 2010, s. 98). Ett tryggare stadsrum uppnås också genom överlappade funktioner i tid och rum, aktiva bottenvåningar och god belysning kvällstid. En tydlig struktur med ett integrerat gatunät och stadsrum med karaktär som gör det lätt att orientera sig i staden är en annan betydelsefull faktor (Gehl 2010, ss. 98-101).

Det måste också finnas skydd mot obehagliga upplevelser som föroreningar, damm och buller, nederbörd, stark sol och vind. Gehl menar att ett bra mikroklimat är av stor betydelse för att människor ska vilja vistas på platsen och att man genom stadsplanering kan arbeta med mikroklimat i både långsiktiga och tillfälliga lösningar. Träd och låga byggnader skyddar mot vindar och exempelvis markiser, glasväggar och värmelampor förlänger utesäsongen för caféer och uteserveringar.

Komfort

När stadsrummet är utformat så att människor kan känna sig säkra och trygga är nästa steg att säkerställa att det offentliga rummet erbjuder en god komfort och att det inbjuder människor till aktivitet (Gehl 2010, s. 238). Att skapa goda förutsättningar för människor att gå, sitta, stå, se, höra och prata är fundamentalt i Gehls teorier eftersom detta är grunden till all mänsklig aktivitet och interaktion (Gehl 2006, s. 131).

Möjlighet att gå

Ett promenadvänligt stadsrum handlar om att utforma stadsrum som är anpassade för fotgängare och cyklister snarare än för bilister. Genom att förbättra förutsättningarna för dessa trafikanters framjäs också stadslivet. En omprioritering från bildominerade städer ger många fördelar ur ett hållbarhetsperspektiv, både sociala, miljö-, och hälsomässiga (Gehl 2010, s.29). Biltrafiken kräver stora ytor i dagens städer och den tränger därmed undan den mänskliga dimensionen (Gehl 2010, s.133). Att gå kräver utrymme, och sammanhängande gångstråk där man som fotgängare kan röra sig obehindrat utan att behöva väja för hinder längs vägen är en förutsättning för att människor ska vilja promenera i stadsrummet. Underlaget måste också vara bekvämt att gå på. Kullersten, sand och ojämna ytor är i de flesta fall opassande, inte minst för personer med rörelseförhinder (Gehl 2006, s.135). På platser där kullersten är karaktärsdragande, till exempel i historiska miljöer, kan band av slät granit adderas för att underlätta framkomligheten för exempelvis rullstolar, rollatorer och barnvagnar (Gehl 2010, s.133).

Möjlighet att stå

De flesta aktiviteter som innebär att stå är funktionella till sin natur och handlar om att stanna upp för ett kort ögonblick, exempelvis att stanna för rödlys. Dessa stopp påverkas inte i så hög grad av den fysiska miljön. För stopp som innebär en längre vistelse, till exempel att stanna upp för att vänta på någon, för att njuta av omgivningen eller för att iakttä något, får den fysiska miljön en större betydelse. Då blir en bra plats att stå på betydelsefullt (Gehl 2006, s.147). Människor väljer oftast att stå längs fasader, väggar, trappor eller andra element som utgör en slags fond. I dessa så kallade kantzoner är mikroklimatet bra och med skydd i ryggen kan vi fokusera fullt på vad som händer framför oss. Med en sådan överblick känner vi oss trygga och att vi har full kontroll.

Hur stadens kanter utformas, och speciellt byggnaders bottenvåningar, har en avgörande roll på stadslivet. Det är zonen längs vilken man promenerar i staden och det är fonden man ser och upplever. Det vid husens bottenvåningar som "inne möter ute" och det är här stadens allmänna platser möter upp byggnadernas fasader. Aktiva och levande fasader stödjer och främjar livet i staden, menar Gehl. När kantzonen är inbjudande och det finns saker att titta på i gatuplanet ökar det sannolikheten att människor stannar upp och vistelsen i stadsrummet blir därmed längre. (Gehl 2010, s.75).

Möjlighet att sitta

Möjlighet att sitta ner är centralt för att människor ska vilja vistas i stadens offentliga rum. Avgörande faktorer för en bra sittplats är till exempel mikroklimat, en plats med skydd i ryggen, en behaglig ljudnivå och en intressant utsikt. Utsikten kan utgöras av träd, vatten, blommor, vacker arkitektur eller konst. Även om den största attraktionen oftast är att iakttä stadslivet och andra människor (Gehl

2010, ss. 140-141). Gehl menar därför att sittplatser spelar en viktig funktion för de sociala aktiviteterna i staden. Hur stadsrummets möbler är utformade och placerade kan ha stor inverkan på interaktionen mellan människor. En traditionellt utformad, rak, bänk där människor sitter ”axel-mot-axel” skapar distans och är inte särskilt bra för kommunikation. Gehl förespråkar istället att vinkla och gruppera bänkar i så kallade ”talkscapes” för att underlätta för konversation. Bänkar placeras då med en något öppen vinkel så att människor själva kan välja om de vill vara tillsammans eller ensamma (Gehl 2010, s.155). Flyttbara möbler är ett annat alternativ där människor själva kan bestämma hur och var de vill sitta. Dessa är flexibla i sin användning och brukaren kan flytta runt dem för att få ut det mesta av platsen, klimatförhållandena och utsikten (Gehl 2010, s.145).

Gehl delar in sittplatser i primära och sekundära. Primära sittplatser är möbler avsedda just för att sitta på, till exempel bänkar och caféstolar, medan de sekundära sittplatserna är objekt vars huvudsakliga funktion inte är en sittmöbel. Trappor, stenar, pollare eller fontäner är exempel på föremål där människor spontant kan slå sig ner. Generellt sett kan barn och unga sitta i princip varsohelst, medan äldre människor ofta är i behov av bekväma möbler i sittvänliga material. Att skapa socialt livskraftiga städer för alla förutsätter vistelsealternativ för alla åldrar och målgrupper. Gehl betonar därför vikten av att ett bra stadsrum erbjuder både primära och sekundära sittmöjligheter (Gehl 2010, ss. 140-143).

Möjlighet att se och höra

Människan upplever staden från ögonhöjd och i en hastighet av 5 km/h, något som är viktigt att ha i åtanke vid utformningen av stadsmiljön (Gehl 2010, s.118). Gehl talar om det sociala synfältet, ett mått på 100 meter inom vilket vi kan se andra människor och aktiviteter utspela sig. De flesta äldre torg i Europa är utformade efter detta mått, vilket ger en god överblick men också möjlighet att urskilja detaljer (Gehl 2010, ss. 35-38). Att iakttä vad som händer i stadsrummet är en av de viktigaste och mest populära stadsattraktionerna, varför fria och obehindrade siktlinjer är av största vikt, menar Gehl. I många städer står dock parkerade bilar och bussar i vägen för goda siktlinjer och utsikten blir blockerad (Gehl 2010, s. 148).

Möjlighet att se handlar också om adekvat belysning. För att offentliga rum ska fungera under mörkare perioder är god belysning avgörande för vistelsen. Att se andra människor och kunna urskilja ansikten ger en högre trygghetskänsla. Även den visuella kontakten mellan inom- och utomhus är betydelsefull för trygghetskänslan och livet i stadsrummet. Detta stärker upplevelsen och skapar möjlighet till kontakt (Gehl 2010, s.149).

En behaglig ljudnivå i stadsrummet är viktig för den upplevda atmosfären och för fysiskt- och psykiskt välmående. Att kunna konversera och höra gatumusik, porlande vatten, människor som

pratar och barn som leker är värdefullt och berikar vår vistelse i staden (Gehl 2006, ss.165-167). Gehl menar att ett av de mest betydelsefulla argumenten för att minska biltrafiken i stadsrummet är att ljudnivån blir behaglig och kommunikationen mellan människor underlättas, vilket skapar förutsättningar till social aktivitet (Gehl 2010, s.153).

Möjlighet till aktivitet

Att bjuda in människor till att få uttrycka sig, leka och vara fysiskt aktiva i stadsrummet är en del i målet om en livfull och hälsosam stad. För att barn ska vara aktiva i stadsrummet behövs nödvändigtvis inte en lekplats. Monument, trappor och vattenelement kan fungera minst lika bra och vara nog så inbjudande för ett barns kreativa lek. Enligt Gehl har ett bra stadsrum inbyggda möjligheter för lek och självuttryck. Enkla lösningar är ofta de mest övertygande, menar han (Gehl, 2010, s.159).

Gehl betonar vikten av flexibla ytor som ett komplement till stadsrummets vardagliga struktur och aktivitetsutbud. Ytor som kan användas till olika sorters evenemang efter årstider och säsong, till exempel skidskobana på vintern eller festival under sommaren uppmuntrar till aktivitet under hela året. Även temporära aktiviteter som gatumusik och teater, konserter, marknader och liknande bidrar till ett inspirerande och inbjudande stadsrum (Gehl 2010, s.161).

Njutning

För att främja människors vistelse i stadsrummet bör detta utformas så att det är inbjudande både fysiskt och psykiskt. Gehl förespråkar en stadsplanering på människans villkor och den mänskliga kroppens dimensioner. Han menar att människans skala, rörelse och sinnen borde sätta villkoren för hur stadens rum ska utformas. Genom våra sinnen upplever vi miljön runtomkring oss och för att vi ska trivas är det därför av betydelse att dessa tillfredställs (Gehl 2010, ss.33-35). Vatten, ljud, ljus och olika sorters material, ytor och färger kan kombineras för att bidra till en attraktiv mångfald av sinnesintryck i stadsrummet (Gehl 2010,s.181).

Växtlighet i form av träd och blommor utgör en nyckelroll för människors sinnesupplevelse i stadsrummet. Träd kan användas för att skugga under soliga sommardagar och de kan användas för att definiera rum och accentuera viktiga platser. Stadens gröna element tillför ett estetiskt värde, men också ett rekreativvärde (Gehl 2010, ss.179-180).

Möjlighet till att njuta av positiva klimataspekter är en betydelsefull stadskvalitet och som redan nämnts kan man som planerare arbeta med mikroklimatet för att skapa så goda upplevelser av klimatet som möjligt (Gehl 2010, s.168 ff).

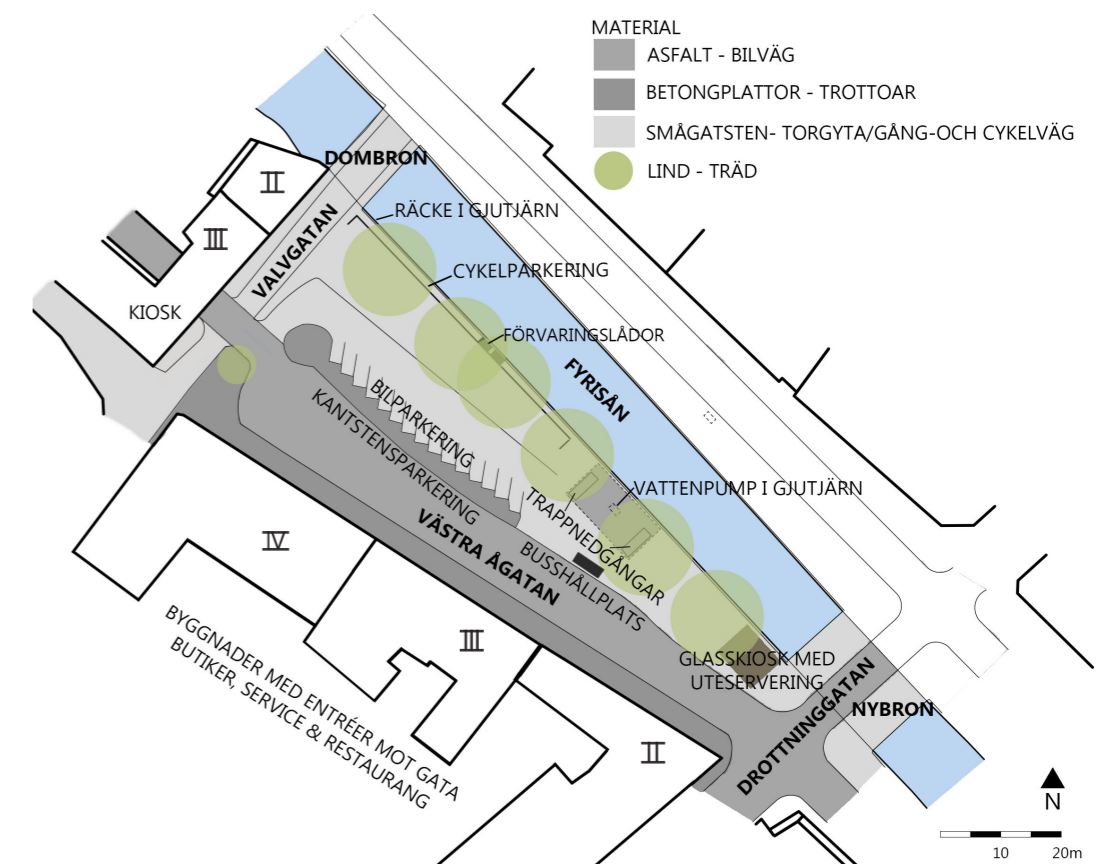
Visuella kvaliteter som god arkitektur, konst, design och växtlighet är väsentligt för ett lyckat stadsrum, men Gehl betonar att

detta inte kan behandlas i isolation från andra aspekter. Istället ska de visuella kvaliteterna ses som ett paraplykoncept som innehåller alla delar som gör ett stadsrum säkert, tryggt och komfortabelt (Gehl 2010, s. 238).

Resultat del 2: Gestaltning

I denna del presenteras först resultaten från inventering och analys av platsen. Därefter följer en sammanfattad slutsats av analyserna i en problemformulering och sedan det program som upprättades utifrån denna. Slutligen presenteras en översiktlig gestaltning i illustration och text.

Inventering



Inventeringsplan över Fyristorg. Byggnadernas våningsantal är markerade med romerska siffror.

Underlagskarta: © Uppsala kommun 2014, bearbetad av författaren 2014.

Fyristorget består till stor del av en bilparkering med plats för 15 bilar. Längs Västra Ågatan finns även en kantstensparkering. Markbeläggningen på torget består av smågatsten där det förekommer en del sättningar. Torgytan är ojämn och på vissa ställen gropig. Runt den gamla vattenpumpen är markytan asfalterad. Två

stentrappor på torget leder ner till Galleri London, en lokal under Fyristorg som tidigare var allmänna toaletter. Galleriet är öppet under helger och helt stängd vintertid (Galleri London, u.å.).

På torget står sju lindar, varav sex av dem är gamla och mycket storvuxna Närmast ån finns ett äldre gjutjärnsräcke och på torget står även en gammal vattenpump i gjutjärn. Byggnaderna som omger torget är alla från 1800-talet (Giske & Sjöo 2002, s.117) och de inhyser olika sorters verksamhet, såsom restaurang och butiker. Husen längs Västra Ågatan har entréer ut mot gatan. Under vår- och sommarhalvåret står en temporär glasskiosk med tillhörande uteservering i torgets sydöstliga del.

Klimatet på torget är relativt soligt under större delen av dagen. Dock skuggar lindarna på grund av sin storlek. Närmast fasaderna längst Västra Ågatan är det förmiddagssol men sedan skuggigt resten av dagen. Vinden är något påtaglig närmast ån, men under sommartid kan det tänkas att detta upplevs som en skön, svalkande bris.



Äldre byggnader med hög detaljrikedom omsluter torget. Domkyrkans spiror är en del av utsikten. Foto: Författaren 2014.

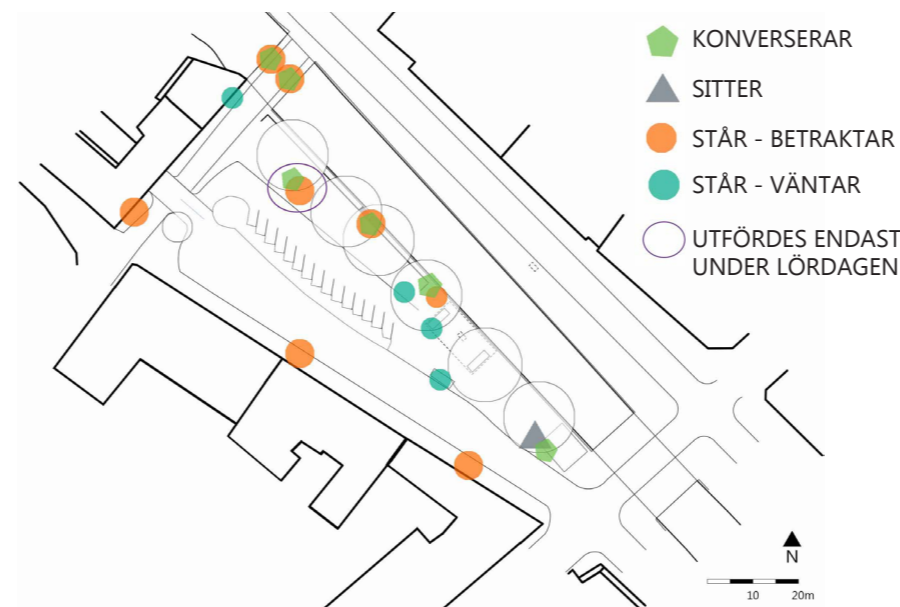


Längst åkanten löper en cykelparkering. I fonden skymtar Dombbron. Foto: Författaren 2014.

Analys

Här visas först två sammanfattande kartor över de observationer som utfördes på Fyristorg och sedan resultaten från checklisten med Gehls 12 kriterier.

Mapping och tracing

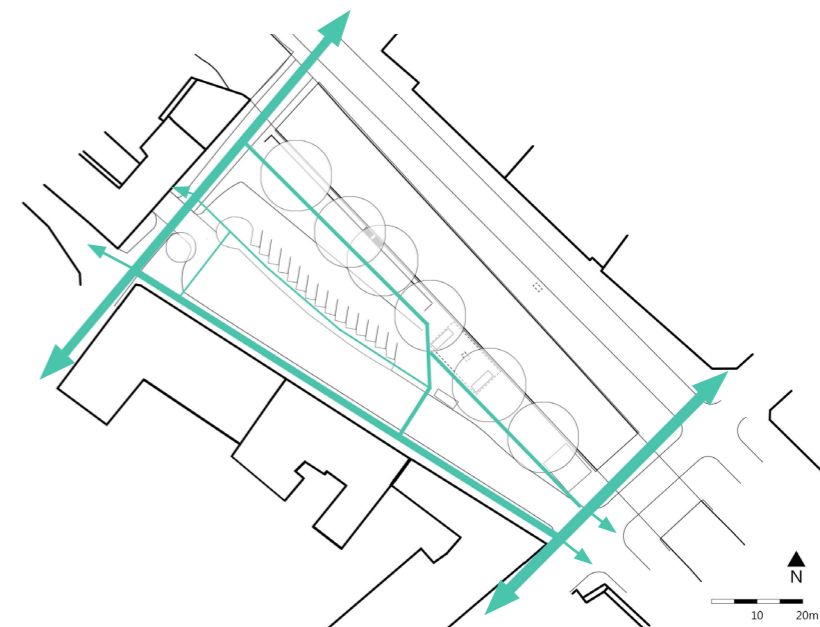


MAPPING: STATIONÄRA AKTIVITETER. Planen visar en sammanfattning av de fyra observations-tillfällena och de aktiviteter som då ägde rum på torget. Alla aktiviteter förekom under samtliga observationstillfällen, men under lördagens observation vistades fler människor på torget.

Underlagskarta: © Uppsala kommun 2014, bearbetad av författaren 2014.

Vid samtliga fyra observationstillfällen var det soligt väder och uppehåll. Det var mycket folk i rörelse, men resultatet visar att Fyristorg främst används som en passage. Människor parkerar sina bilar och cyklar och sedan promenerar de vidare. På bilparkeringen stannar de flesta till för snabba ärenden. Många kommer gående och passerar genom torget för en annan målpunkt. Observationen av människors rörelsemönster visar att de högsta flödena sker runtomkring torget. Få personer stannar upp på torget, och de flesta som gör det stannar för att vänta på att bli upphämtad av bil eller buss. Några ställer sig för att blicka ut över å-rummet. Det är tydligt att människor som står på torget väljer att stå i kantzoner: mot träden, trappräckena eller lådorna närmast å-räcket. Upphållstiden är inte lång, som längst tio minuter.

Torget glasskiosk i det sydöstra hörnet är dock välbesökt och här sitter människor på uteserveringen och njuter av glass, umgänge och solsken. Många människor stannar även till på Dombbron för att fotografera, samtala eller blicka ut över Fyrisån. Vid fasaderna längs Västra Ågatan stannar människor upp för att titta i skyltfönstren



TRACING: RÖRELSEMÖNSTER. Planen visar en sammanfattning av de dominerande rörelsemönster som kunde urskiljas under de fyra observationstillfällena. Höga flöden illustreras med breda linjer och de mindre använda stråken illustreras med smala linjer.

Underlagskarta: © Uppsala kommun 2014, bearbetad av författaren 2014.

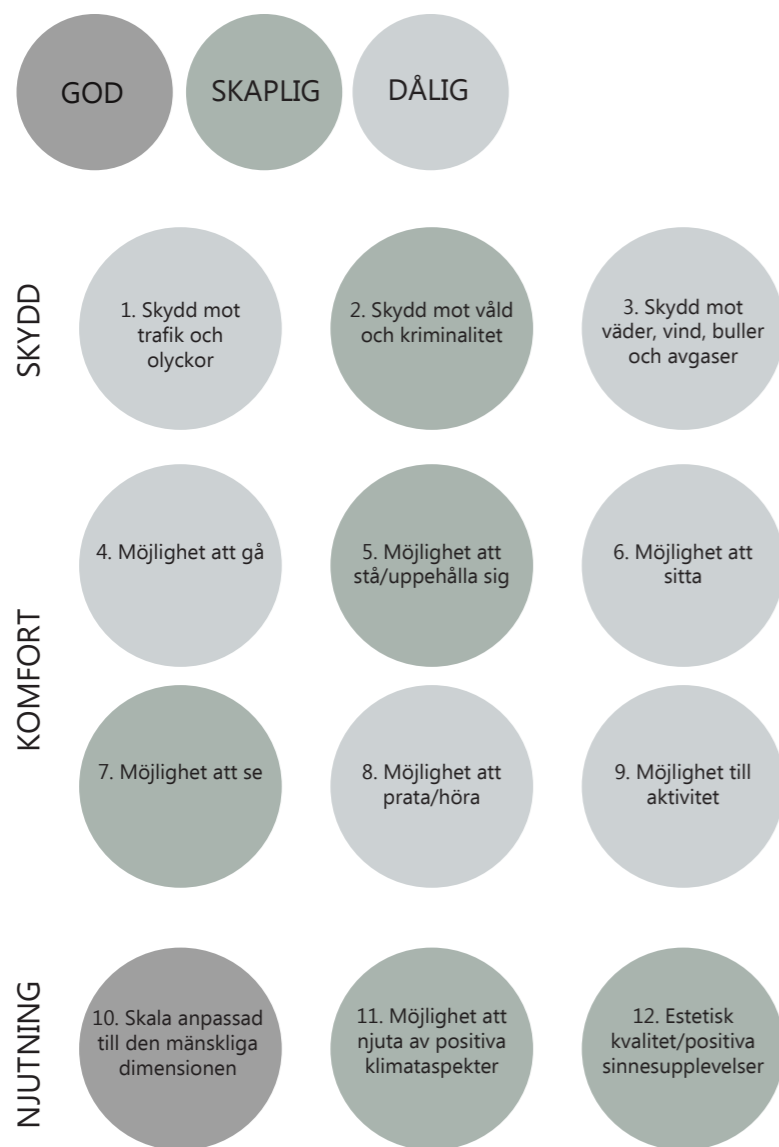
och vid kiosken i väst står några och betraktar vad som händer i omgivningen. Ett undantag från det annars aktivitetslösa torget är lördagens torghandel. Då ställer torghandlarna upp sina bord på en del av torget och förbipasserande människor stannar till för att titta, handla eller småprata. Den upplevda aktivitetsnivån blev genast högre än under vardagarnas observationer.

Parkeringen var fullt utnyttjad i princip hela observationstiden alla fyra gångerna. Bilar cirkulerade runt för att på så sätt kunna ta en plats då det blev en ledig. Biltrafiken är därför påtaglig och människor har svårt att röra sig fritt på torget och måste väja för bilarnas framfart. Människors rörelsemönster rättar sig efter bilarnas, som i det här fallet nyttjar större delen av torgets yta. Bilparkeringen upplevs därför som en barriär på torget.

Sammanfattningsvis gav observationerna intrycket av att Fyristorg är ett relativt innehållslöst torg där huvudsakligen rörliga och nödvändiga aktiviteter sker. De frivilliga och sociala aktiviteterna är få och uppehållstiden för de stationära aktiviteterna är kort.

12 kvalitetskriterier

Efter att ha analyserat Fyrstorg utifrån Gehls 12 kvalitetskriterier kan jag dra slutsatsen att torget är bristfälligt på majoriteten av punkterna som finns med i checklistan. Kriterierna bedömdes utifrån trestegsskalan ”god”, ”skaplig” och ”dålig”, som här illustreras av tre nyanser av grå. Checklistan kompletteras med en tabell där en kort kommentar till varje kriterium redovisas.



Gehls 12 kvalitetskriterier för ett lyckat offentligt rum (Gehl 2010, s.239).

Fyrstorg uppfyllde endast ett kriterium som ”GOD”.

Illustration: Författaren 2014.

Tabell med kompletterande kommentarer till checklistan för Gehls 12 kvalitetskriterier.

KRITERIUM	KOMMENTAR	KRITERIUM	KOMMENTAR
1.	Torget domineras av en parkering och omges av två bilvägar. Bilarna kör relativt fort genom torget och cirkulerar runt parkeringen i väntan på en plats. Som fotgängare får man vara uppmärksam och trafiksäkerheten upplevs därför inte helt säker.	7.	Torget placering ger en intressant utsikt mot både ån, domkyrkan och äldre omgivande fasader. Torgets storlek gör det möjligt att överblicka hela ytan. Bilarna skymmer dock till viss del siktlinjen mot Västra Ågatan och på själva torgytan finns inte mycket att titta på.
2.	Belysningen är något bristfällig och gör torget till en mörk plats kvällstid som eventuellt kan upplevas som otrygg. Dock omges torget av trafikerade bil-, cykel- och gångstråk, vilket skapar rörelse och aktivitet runtomkring. Närliggande restauranger ger aktivitet till dygnets senare timmar. Den mänskliga närvaron och aktiviteten runtomkring torget gör att trygghetskänslan är övergripande skaplig.	8.	Bullret från biltrafiken stör till viss del, men ljudnivån är ändå dräglig.
3.	Bilarnas dominans på torget ger upphov till både buller och föroreningar. Torget är helt öppet och erbjuder inget skydd mot nederbörd.	9.	På torget finns få möjligheter till lek och aktivitet. Undantag är torghandeln på lördagar och glasskioskens uteservering som inbjuder till både frivilliga och sociala aktiviteter.
4.	Torget är till största del på bilarnas villkor och som fotgängare får man se upp, vilket påverkar möjligheten att röra sig fritt på torget. Smågatstenen gör torget otillgängligt för vissa målgrupper.	10.	Skalan på torget är bra i relation till människans sinnen. Byggnaderna runtomkring är inte så höga och torgets storlek är överblickbar.
5.	Träden, trappäckena och de omgivande fasaderna fungerar som attraktiva kanter att luta sig mot. Räcket mot ån har potential till ”kantzonen”, men som det är i dagsläget står cykelställ i vägen för stor del av åtkomligheten.	11.	Torget erbjuder både sol och skugga, men träden är storvuxna och skuggar onödigt mycket av torgytan. Vid åkanten fläktar det lätt. Glasskiosken erbjuder sittplatser i soligt läge, men utöver detta finns inga uppehållsmöjligheter, vilket innebär att torgets klimataspekter är svåra att utnyttja.
6.	Möjligheten till att sitta på torget är undermålig. Förutom glasskioskens uteservering under sommartid finns inga bänkar eller andra sittmöjligheter.	12.	De omgivande husens utformning bidrar mycket till torgets estetiska kvalitet. Fasaderna är varierande och detaljrika, varför de är spännande att betrakta. Utsikten från torget är värdefull och karaktärskapande. Det brusande vattnet från ån ger upplevelsevärden åt platsen. Den gamla gjutjärnspumpen och räcket längs ån är detaljer som ger karaktär. Kriteriet är dock svårbedömt eftersom det är mycket i torgets omgivning som ger visuella kvaliteter och positiva sinnesupplevelser, men eftersom ytan är svårutnyttjad i dagsläget är förutsättningarna till att uppleva allt detta små. Den centrala torgytan erbjuder heller inga visuella kvaliteter i sig självt.

Problemformulering

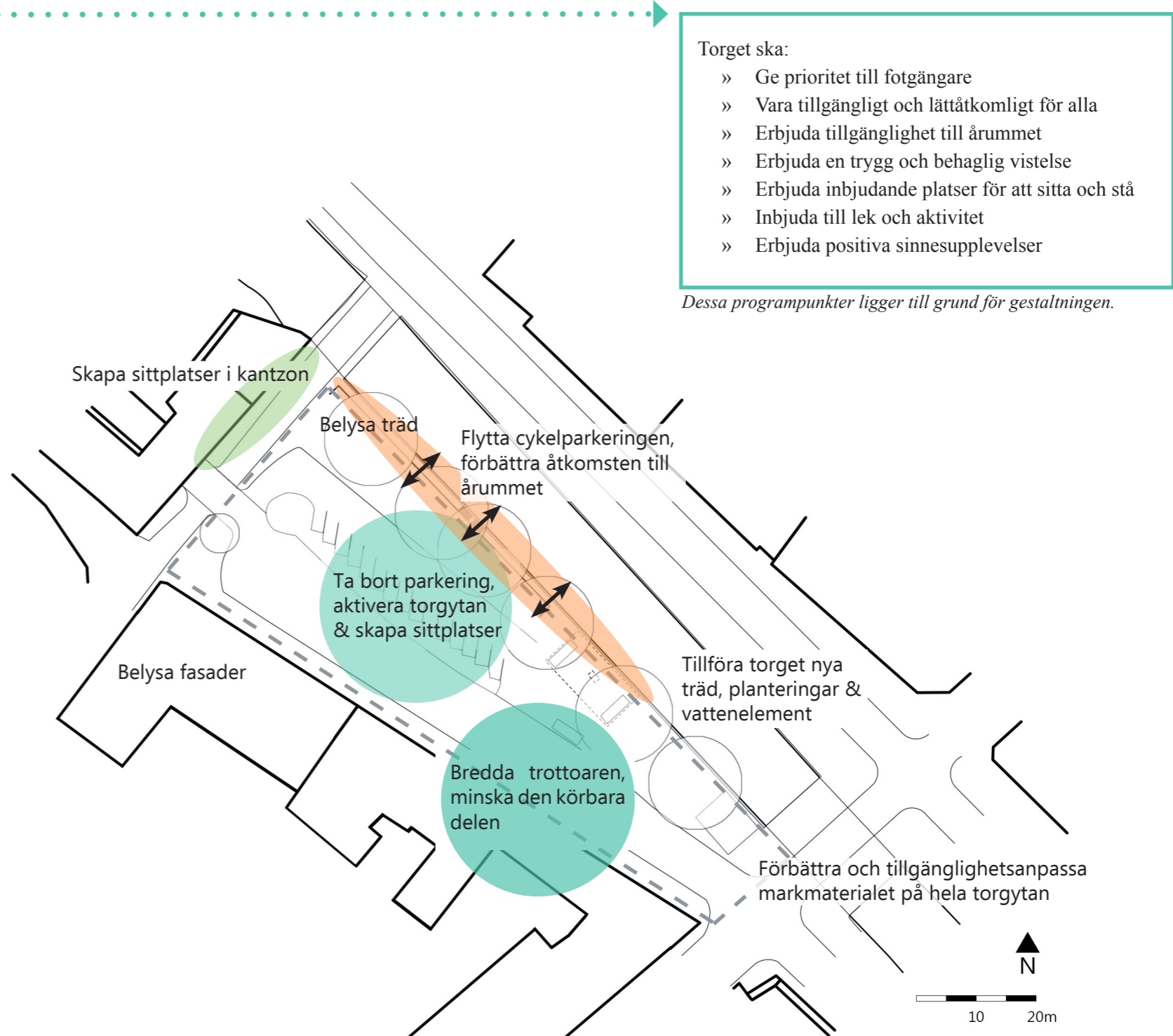
Utifrån inventeringen och analyserna sammanfattades de övergripande svagheter i en problemformulering. Denna låg sedan till grund för programmet.

- » **Bilen dominerar.** Dagens trafiksituation runt och på Fyristorg prioriterar biltrafiken framför fotgängare och cyklister och människans rörelse får rätta sig efter denna. Ett av huvudproblemen med Fyristorg är således att det inte är en plats för mänsklig aktivitet. Bilparkeringen är mycket väl använd, men den har negativ påverkan på platsen. Den bidrar till mycket trafik på och runtomkring torget med buller, avgasutsläpp och trafikfara som följd.
- » **Bristfällig belysning och träd som skuggar.** Belysningen är bristfällig och torget kan därför upplevas som dunkelt och otrött. De storvuxna lindarna skuggar en stor del av torgytan.
- » **Inte tillgängligt för alla.** Markbeläggningen på torget är i behov av upprustning på grund av sättningar. Den ojämna ytan försvårar framkomligheten för människor med exempelvis rollator eller rullstol, vilket innebär att torget är otillgängligt.
- » **Icke inbjudande och aktivitetslöst.** I dagsläget sker främst nödvändiga och rörliga aktiviteter på Fyristorg. Torget erbjuder bara ett fåtal sittplatser under begränsad tid av året och förutsättningarna för att människor ska stanna upp och vistas på platsen är därför mycket små.
- » **Å-rummet är otillgängligt.** Fyrisån är en av torgets kvaliteter och ett upplevelsevärde, det noterades inte minst i observationerna. Ett av problemen i dagsläget är dock att rader av cykelställ blockerar och hindrar tillgängligheten mot ån.
- » **Estetiska kvaliteter saknas.** Torget i sig saknar estetiska kvaliteter och element som tilltalar människans sinnen. Det råder brist på saker att betrakta. Omgivningen är karaktärsstark men inte den centrala torgytan. På grund av torgets relativt innehållslösa utformning saknas en känsla av identitet på platsen och torget upplevs därför som en isolerad isolerad ö som går en obemärkt förbi.

Problemformuleringen är en sammanfattning av de huvudproblem som identifierats på Fyristorg.

Program

Programmet syftar till att lösa de huvudsakliga problem som identifierats i inventerings- och analyskedet. Målet är att utforma ett inbjudande och människovänligt stadsrum utifrån Gehls teorier kring mänsklig interaktion och aktivitet.



Programplan som visar vilka åtgärder som krävs för att torget bättre ska stämma överens med Gehls teorier om inbjudande och människovänliga rum. Underlagskarta: © Uppsala kommun 2014, bearbetad av författaren 2014.

Gestaltning

Här beskrivs först gestaltningen utifrån de olika programpunkterna i textrutor med tillhörande exempelbilder. Gestaltningen redovisas sedan i en illustrationsplan med förklarande text.

Ge prioritet till fotgängare - I gestaltningsförslaget är bilarnas närvaro kraftigt minskad. I analysen av torgets rörelsemönster framkom att människans rörelsemönster är underordnat bilens, i det nya gestaltningsförslaget blir situationen den motsatta. Parkeringen är borttagen och all trafik sker på fotgängarnas villkor, så kallad gåfartsgata. Den körbara delen av torget är förminskad och belagd med smågatsten precis som resten av torget, vilket sänker bilarnas hastighet. Vinsterna av minskad trafik på torget är en säkrare miljö med en behagligare ljudnivå, friskare luft och mer plats för människor att vistas på.

Vara tillgängligt och lättåtkomligt för alla - Torgets markbeläggning har rustats upp och i smågatstenen fälls band av granit in för att öka tillgängligheten för människor med rörelsehinder. Smågatstenen är karaktärsskapande för den historiska miljö där Fyristorg är beläget och därför borde behållas under förutsättningen att tillgängligheten ändå säkerställs. Trottoaren längs Västra Ågatan har breddats för att underlätta framkomligheten för fotgängare.

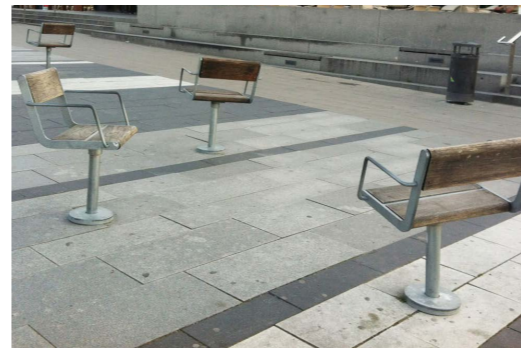
Erbjuda tillgänglighet till årummet - I mappingen analysen noterades tydligt att människor vill uppehålla sig vid Fyrisån, därför har tillgängligheten till å-rummet förbättrats. Cykelställen som tidigare var placerade mot å-räcket har flyttas ut på torget. Ett gångstråk med sittplatser längs å-rummet ger möjlighet till utblickar och att slå sig ned. Å-räcket kan också vara en attraktiv ståplats.

Erbjuda en trygg och behaglig vistelse - Genom att tillföra torget ny belysning på fasader, träd och vatten blir torget mer inbjudande och trygghetskänslan blir förhoppningsvis högre. En cafébyggnad med tillhörande uteservering har uppförts på torget. Fasaden består delvis av glaspartier vilket ger en sammankoppling mellan ute och inne. Under kvällstid och mörkare årstider skänker detta ljus och trygghet åt torget. Byggnaden har ett utskjutande tak och markiser som skyddar mot nederbröd.

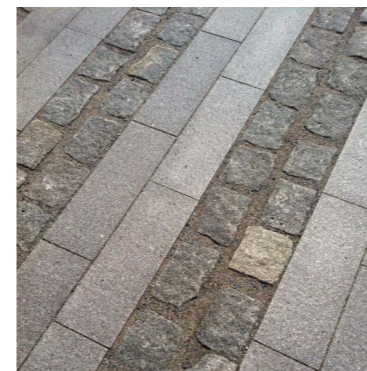
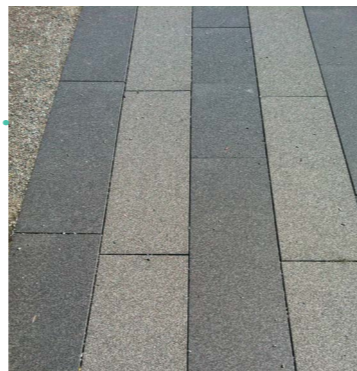
Flertalet av de storsvuxna lindarna tas bort för att kunna erbjuda fler uppehållsmöjligheter i soligt läge. Dock tillförs nya, mindre träd, som kan hjälpa till att fånga upp vinden på torget och skugga vissa partier.



Pollare och sittplats i ett.
Foto: Författaren 2014.



Snurrbara stolar. Brukaren kan på så vis själv bestämma riktning och utsikt.
Foto: Författaren 2014.



Exempel på tillgängliga material. Till vänster granithäll och till höger storgatsten med infällda släta granitband. Foto: Författaren 2014.



Genom att belysa träd och fasader blir miljön mer inbjudande under kvällstid och mörka månader. Den upplevda tryggheten påverkas också positivt. Foto: Författaren 2014.



Färggranna och doftande planteringar bidrar till människans sinnesupplevelse.
Foto: Författaren 2014.

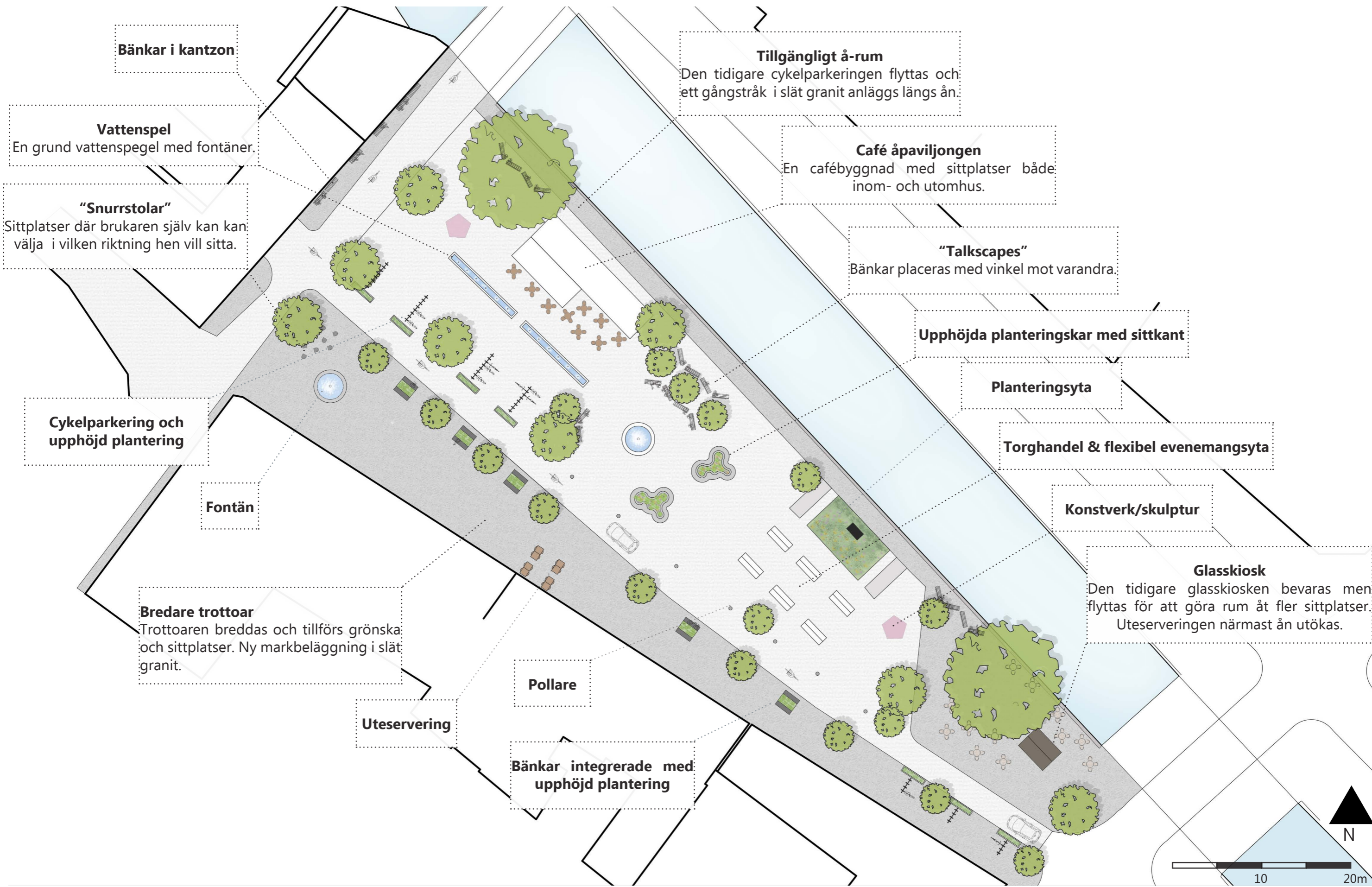
Erbjuda inbjudande platser för att sitta och stå - Torget har tillförts flertalet nya sitt- och ståmöjligheter för att ge förutsättningar till fler stationära aktiviteter. Sittbänkar med utblick mot trottoaren och torget ger möjlighet att betrakta andra människor och den rörelse som sker. Längst Valvgatan sker höga flöden av rörelse, där placeras bänkar mot fasad i en attraktiv kantzona. Restaurangen vid Västra Ågatan får plats med en mindre uteservering och i hörnet Västra Ågatan – Valvgatan placeras sittplatser i form av ”snurrstolar” som ger en flexibel användning.

Bänkar placeras på flera ställen i ”talkscapes” för att underlätta kommunikation och möten mellan människor. Flera av bänkarna är ”varma bänkar” som gör vistelsen under kalla månader mer njutbar.

Torget tillförs också fontäner, pollare och upphöjda planteringkar med sittkant som får funktionen av sekundära sittplatser. Uppehållsmöjligheterna placeras i både soligt och skuggigare läge. Tillgång till både primära och sekundära sittplatser innebär alternativa uppehållsmöjligheter för olika målgrupper och åldrar.

Inbjud till lek och aktivitet - Torghandeln är viktig för Fyristorgs identitet och ger i dagsläget liv och aktivitet åt torget. Torgstånden utrustas med markiser som skyddar mot nederbröd och stark sol. Dessa är mobila, vilket ger en flexibilitet till ytan där torghandeln bedrivs. Detta blir en evenemangsyta som kan användas till olika sorters ändamål, till exempel konstutställning i Galleri Londons regi på sommaren, eller isskulpturfestival under vintern. Två konstverk/skulpturer placeras på torgytan och dessa fungerar även som lekyta för barn. De grunda vattenspeglarna med små fontäner blir också ett roligt inslag för barnens vistelse på torget.

Erbjuda positiva sinnesupplevelser - En slutsats från analysen var att torgytan i dagsläget saknar estetiska kvaliteter och möjlighet till positiva sinnesupplevelser. Genom att tillföra träd och planteringar med variation i blomning och lövverk skapas en årstidsdynamik som bidrar till torgets karaktär och visuella kvalitet. Växter som doftar bidrar också till sinnesupplevelsen. Planteringar och träd skapar liv och gör det mer inbjudande att promenera på torget och längs med trottoaren. Torget har tillförts vatten i form av fontäner och vattenspeglar, vilket bidrar till både den visuella och audiella upplevelsen.



Illustrationsplan Skala 1:400
 Underlagskarta: © Uppsala kommun 2014, bearbetad av författaren 2014.

Diskussion

Syftet med min uppsats har varit att ta fram ett översiktligt gestaltungsförslag för Fyristorg i Uppsala. Jag upplever att torget i dagsläget är en plats för bilar snarare än människor och ville genom detta arbete skapa det motsatta. Det har jag gjort genom att låta Jan Gehls teorier och metoder kring människovänliga stadsrum vara utgångspunkt för min gestaltning. Frågan jag ställde mig inledningsvis var hur Fyristorg kan gestaltas utifrån Jan Gehls teorier och metoder med målet att skapa ett inbjudande stadsrum för människor att vistas i. I detta avsnitt diskuteras först metoderna som jag har använt mig av för att uppnå syftet, sedan följer en diskussion kring resultatet och slutligen en reflektion kring vidare frågeställningar.

Metod

Litteraturstudien utgjorde grunden till min förståelse för hur offentliga rum bör utformas för att främja mänsklig aktivitet på en plats. Studien svarade på hur Gehls teorier kan tillämpas i en gestaltning och hjälpte mig i gestaltungsarbetet genom att ge stöd och motiv till de val jag gjorde. Jag anser därför att studien var relevant att genomföra.

Att göra observationsstudier var ett självklart val eftersom det är ett tillvägagångssätt som Gehl förespråkar och anser vara nödvändigt för att förstå en plats förutsättningar. ”Mapping” och ”Tracing” bygger på min egen observation och uppfattning och därför kan det finnas risk för felkällor. Det är möjligt att jag missade att registrera vissa aktiviteter och/eller rörelsemönster under observationstillfällena.

På grund av att jag observerade Fyristorg endast vid fyra tillfällen och under våren, dagtid och vid soligt väder och uppehåll, är det empiriska underlaget litet. Eventuella felkällor kring torgets användning och förekomst av aktiviteter kan därför förekomma. Hur upplevs till exempel torget under vintertid, när förmodligen färre människor använder cykelställen och glasskiosken är stängd? Jag skulle anta att aktivitetsnivån är ungefär densamma eftersom förutsättningarna för mänsklig aktivitet är så små, men det skulle ändå vara relevant att göra en mer fördjupad observationsstudie för att få ett säkrare underlag till gestaltungsarbetet.

Checklistan med de 12 kvalitetskriterierna var ett konkret metodverktyg som på ett enkelt sätt synliggjorde platsens kvaliteter och brister. Bedömningen av kriterierna var sällan svart på vitt och därför var den tregradiga skalan relevant att använda.

Sammantaget anser jag att Jan Gehls metoder var enkla att applicera på Fyristorg. Metoderna har tydliga tillvägagångssätt och på en avgränsad yta som Fyristorg blev analysresultatet relevant och

användbart. Att som gestaltare själv vara på platsen för observation och analys är en nödvändighet, anser jag. Sådana metoder ger en djup förståelse för platsens användning och fysiska förutsättningar, vilket sedan underlättar gestaltungsarbetet. Min bedömning är att arbetsgången skulle kunna tillämpas på andra, liknande, platser där målet är att skapa förutsättningar för mänsklig aktivitet och interaktion.

Att analysera och gestalta en plats utifrån *en* teori och *ett* synsätt har sina fördelar då arbetet får en tydlig avgränsning. Som gestaltare tillåts man inte att sväva ut och konceptet för gestaltungsarbetet är redan från början tydligt. Arbetssättet har naturligtvis även sina nackdelar. Att betrakta ett problem från *en* synvinkel ger sällan ett brett underlag och ett resultat med mångsidiga lösningar. Att lösa situationen på Fyristorg utifrån endast Gehls teorier och metoder kan tyckas enkelspårigt. Resultatet kan därför upplevas som mindre tillförlitligt. I en realistisk gestaltning behövs fler perspektiv än endast Jan Gehls för att på ett övertygande sätt kunna styrka sina val. Då mitt arbete har ett tydligt fokus på endast gestaltungs lösningar för att främja mänsklig aktivitet och interaktion finner jag det trots allt motiverat att utgå från bara Gehls perspektiv. I hans teorier och metoder handlar grundprincipen om människovänliga rum, och dessa är beprövade i många stadsplanerings sammanhang. Jag vill dock påpeka att detta är *ett* sätt att angripa problematiken på Fyristorg. Andra angreppssätt, som Gehl inte tar upp, skulle kunna vara ett historiskt perspektiv eller ett ekologiskt perspektiv med fokus på hur man till exempel gestaltar för biologisk mångfald i urbana miljöer.

Resultat

Har nu Fyristorg, genom min gestaltning, har blivit ett inbjudande torg där människor vill vara? Jag har förändrat trafiksituationen så att torget i första hand är på fotgängarnas villkor och genom att arbeta med markmaterialen är torget mer tillgängligt för alla. När torget inte längre domineras av bilar är platsen bättre ur skyddssynpunkt och människor får en större rörelsefrihet. Jag har tillfört torget stå- och sittmöjligheter, intressanta saker att titta på och faktorer som är positiva för sinnesupplevelsen. Detta gör att torget blir inbjudande och skapar möjlighet för människor att stanna upp och vistas här. Det ger i förlängningen också förutsättningar till social aktivitet och stadsliv. Genom detta anser jag mig ha uppfyllt syftet och svarat på min frågeställning. Resultatet visar på att Fyristorg har potential till att bli ett inbjudande stadsrum samt hur en yta bättre kan disponeras för att bli en yta för mänsklig aktivitet. Gestaltungsförslaget kan ses som ett bidrag till en mer människovänlig stadsmiljö i Uppsala och resultatet kan därför betyda att fler människor väljer att spendera sin tid på Fyristorg. I förlängningen kan detta vara positivt för turismnäringen i Uppsala då detta ger ytterligare möjligheter

att uppleva och vistas i de historiska miljöerna runt domkyrkan. Men återigen, att gestalta utifrån Gehls teorier ger *ett* synsätt på lösningar. I Gehls teorier är människan central och bilen är ett hot mot mänsklig aktivitet. Således försvinner parkeringen från torget i min gestaltning och bilens närvaro minskas. Detta går att ifrågasätta om det är den bästa lösningen. Från ett annat perspektiv kan man möjligtvis hävda att parkeringen genererar aktivitet åt platsen och genom att ta bort den begränsas åtkomsten till torget. Följden kanske blir att torget blir ännu mindre besökt. Detta är en större fråga som i förlängningen handlar om hela stadens transportsystem, men det är en tanke att ta i beaktning. En annan aspekt är den om var dagens parkering skulle ta vägen om det beslutades att den ska flytta. Den är uppenbarligen välbesökt, så det finns ett behov. Men *var* i Uppsalas historiska center kan en parkering på ett smidigt sätt planeras in, utan att den inkräktar på människans vistelsemöjligheter? Även om jag i mitt resultat inte ger något fullständigt svar på trafiklösningen har jag kommit till insikt att det finns en stor problematik i nyttjandet av stadrummet, mellan bilar och människor. En slutsats är att även en relativt liten parkering med 15 platser kan ha stor påverkan på hur människor använder en plats. Resultatet av min gestaltning betyder mer plats för människor och mindre plats för bilar och utformningen av Fyristorg överensstämmer därmed bättre med Uppsala kommuns visioner kring socialt hållbara stadsrum.

Vidare frågeställningar

Hur människovänliga stadsrum kan utformas är en komplex och aktuell stadsplaneringsfråga varför ämnet har stor relevans till att undersökas vidare. Konflikten mellan bilar och människor är ett centralt problem i dagens förtätningstrend och det skulle vara intressant att undersöka närmare hur till exempel kommuner och stadsplanerare tänker kring den problematiken. Hur ser prioriteringsordningen ut? Hur planerar man långsiktigt, och hur går tankarna kring framtidens täta städer och ett eventuellt minskat bilberoende?

En aspekt jag har funderat över är om Gehls ”12 kvalitetskriterier” skulle kunna användas i samband med medborgardialog. Checklistan är användarvänlig och jag tror att den skulle utgöra ett enkelt och bra underlag i processer där brukare är delaktiga i att utvärdera avgränsade platser som till exempel torg, skolgårdar och bostadsgårdar.

Att skapa inbjudande platser där människor vill vara är ett aktuellt ämne, både i Uppsala och i världen. I dagens diskussion kring hållbara städer spelar de offentliga rummen en stor roll. Min förhoppning är jag genom denna uppsats har lyckats belysa värdet av kvalitativa och människovänliga stadsrum, och att uppsatsen kan bidra med ett litet exempel på hur en plats med dåliga villkor för den mänskliga dimensionen kan omvändas till det motsatta.

Referenser

- Galleri London. (u.å.). <http://gallerilondon.se> [2014-04-14]
- Gehl Architects. (u.å.). <http://gehlarchitects.com> [2014-05-28]
- Gehl, J. (2006). *Life between buildings: using public space*. 6. ed. Köpenhamn: The Danish Architectural Press
- Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Washington: Island Press
- Gehl, J. & Svarre, B. (2013). *How to study public life*. Washington: Island Press
- Giske, M. & Sjöö, B. (2002). *Fyristorg*. Uppsala: Vallmo
- Uppsala kommun (2010). *Översiktsplan för Uppsala kommun*. Uppsala: Uppsala kommun
- Uppsala kommun (2013). *Riktlinjer för Uppsalas stadsmiljö*. Uppsala: Uppsala kommun
- Uppsala kommun (2014). *Bakgrundskarta s-v*. Uppsala: Uppsala kommun. Tillgänglig: <http://kartan.uppsala.se> [2014-05-14]
- Uppsala kommun (2014). *Baskarta Fyristorg*. Uppsala: Uppsala kommun