

Attraktiva och säkra samspelsytor

En gestaltningsidé för Nygatan i Eskilstuna



Emilia Ahlberg

Avdelningen för landskapsarkitektur

Examensarbete vid landskapsarkitektprogrammet, Uppsala 2014

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap
Institutionen för stad och land, avdelningen för
landskapsarkitektur, Uppsala

Examensarbete för yrkesexamen på landskapsarkitekturprogrammet
EX0504 Självständigt arbete i landskapsarkitektur, 30 hp

Nivå: Avancerad A2E

© 2014 Emilia Ahlberg, e-post: emiahl@hotmail.com

Titel på svenska: Attraktiva och säkra samspelesytor. En gestaltningsidé för Nygatan i Eskilstuna

Title in English: Attractive and safe shared spaces. A design idea for Nygatan in Eskilstuna

Handledare: Ulla Berglund, institutionen för stad och land
Examinator: Petter Åkerblom, institutionen för stad och land
Biträdande examinator: Susan Paget, institutionen för stad och land

Omslagsbild: Illustration gestaltningsidé vid korsningen Nygatan/Kriebsensgatan.

Upphovsrätt: Samtliga bilder/foton/illustrationer/kartor i examensarbetet publiceras med tillstånd från upphovsrättsinnehavare. Fotografierna och illustrationerna är tagna eller utförda av författaren till examensarbetet där ej annat anges.

Originalformat: Liggande A3

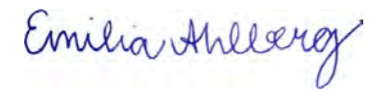
Nyckelord: Gaturum, karaktär, rörelse, samspelesyta, shared space, stadsmiljö, trafik, trafikanter, trafikplanering

Online publication of this work: <http://epsilon.slu.se>

Förord

Detta är ett examensarbete inom ramen för landskapsarkitekturprogrammet vid Sveriges lantbruksuniversitet i Uppsala med en omfattning på 30 högskolepoäng. Arbetet utfördes för Trafikavdelningen vid Eskilstuna kommun.

Jag vill tacka min handledare Johan Örn samt Petter Skarin, båda trafikplanerare vid Eskilstuna kommun som gav mig uppdraget och alltid ställt upp med material och handledning. Dessutom vill jag tacka min handledare, Ulla Berglund, vid Institutionen för stad och land vid Sveriges lantbruksuniversitet i Uppsala för givande handledning under arbetsprocessen. Likaså vill jag tacka resten av Trafikavdelningen och Planavdelningen, båda vid Eskilstuna kommun som har bidragit till att jag har trivits så bra på kontoret. Tack även till Eskilstunas stadsmuseum och Urbio för tillåtelse av användning av illustrationer och foton. Sist, men inte minst vill jag tacka de engagerade och hjälpsamma personerna som ställt upp för givande samtal och platsbesök och delat med sig av sina erfarenheter och kunskaper inom ämnet.



Emilia Ahlberg,
Eskilstuna, 2014-05-20

Sammanfattning

Idag handlar en stor del av dagens stadsutveckling om hur vi hanterar och utmanar bilismen. Historiskt sett har bilens framkomlighet haft ett stort inflytande i stadsplaneringen. För att skapa attraktiva städer med plats för stadsliv och möten måste man effektivisera användningen av gatan, eftersom när alla trafikslag har separata delar tar det mycket plats.

När alla trafikslag delar på samma utrymme måste bilisterna sänka hastigheten för att skapa en trygg, säker och attraktiv miljö för fotgängare och cyklister. Det är i detta sammanhang som det engelska uttrycket ”Shared space” har sitt ursprung. I Eskilstuna kommun har man valt att översätta begreppet till samspelsyta. Begreppet innebär ingen särskild reglering utan riktar in sig på lösningarna och det är vanligt att man utformar en samspelsyta på ett särskilt sätt.

Syftet med arbetet är att utforma en gestaltningssidé för Nygatan i Eskilstuna som kan bidra till en mänskligare stadskärna genom att prioritera fotgängare och cyklister och samtidigt bidra till Eskilstuna kommuns trafiksäkerhetsarbete som grundar sig i en nollvision. Målet är att undersöka och jämföra befintliga samspelsytor för att hitta principer som ger en fungerande trafikplats och samtidigt gör stadsrummet attraktivt för gående och cyklister.

Referensprojekt i Uppsala, Sollentuna, Stockholm, Västervik och Norrköping studeras genom samtalsintervjuer och platsbesök för att få en djupare förståelse för samspelsytans form och funktion. Arbetet är en del av ett examensarbete inom ämnet landskapsarkitektur vid Sveriges lantbruksuniversitet.

Utifrån litteraturstudier och samtalsintervjuer utformas en analytisk modell som beskriver och kategoriserar samspelsytan med dess innebörd och innehåll. Denna beskriver samspelsytans komplexitet som grundas i begreppen stadsliv, säkerhet, trygghet och tillgänglighet.

Fallstudien Nygatan i Eskilstuna gestaltas översiktligt utifrån utökad förståelse och kunskap från litteraturstudier, modell och referensprojekt. Men framförallt är de platsspecifika förutsättningarna och värdena i fokus.

Gestaltningssidéns ambition är att omvandla Nygatans befintliga karaktär som bakgata till en levande och urban gata som inspirerats av Eskilstunas omgivning och historik med ledorden natur, vatten och metall. Gatan utvecklar en egen identitet som lockar människor att vistas på ytan istället för att bara passera förbi. För att bryta långa linjära samband delas gatan upp i olika rum och platsbildningar som skiljer sig i karaktär. Rum- och platsbildningarna inbjuder till samspel, aktiviteter och vistelse. Mellan husen samsas fotgängare, cyklister och bilister vilket förtydligas genom att gatan inte delas in i olika ytor, utan upplevs som ett sammanhängande stadsrum.

Summary

This is a master thesis in landscape architecture about shared space, as an approach to integrate motion and create an attractive and safe urban space at Nygatan in Eskilstuna. The overall aim of the thesis is to design a proposal that may contribute to a more humane city center by prioritizing pedestrians and cyclists while effectively contributing to Eskilstuna's road safety work based on a vision of zero serious accidents. My design proposal at Nygatan is based on literature studies, several reference projects and the existing character of the town.

INTRODUCTION

The town of Eskilstuna, situated 112 kilometers west of the capital Stockholm, is since long back an important industrial center. The town is surrounded by lots of nature and Eskilstunaån, a river running through the city. Eskilstuna's old town, which is set up in a dense and regular grid structure is located around a central square called Fristadstorget. The districts that grew farther out in the context of industrial expansion during the 1900s were planned to be accessible by car. Still, these traces are visible in the cityscape today.

Today Eskilstuna has reached 100 000 inhabitants. As the city grows the importance of public spaces has grown as well. Today the municipality strives to create a town center accessible to humans by prioritizing pedestrians and cyclists.



The church and the river two important elements for the town's character.

Introducing shared space is a part of that development in the center. The municipality has already introduced one shared space and one walking speed intersection in other parts of the town. In a time of densification the existing public spaces need to be reconsidered and used more efficient. An efficient use of the public space can mean that many different types of traffic share the same space.

Shared space was introduced in Sweden in the early 2000s, but there is still much to learn about its form and function. One of the key questions is what requirements should be placed on the surface for it to be functional and lead to an active interaction. Some examples of physical requirements are keeping the ground in one level, using guiding paths and above all clarity. It is about reducing the cars' space to promote other ways to get around. Many studies have shown the benefits which can be achieved by introducing shared space. One of these is safety, as the active interaction has been proven to reduce the number of accidents.

RESEARCH QUESTIONS

How can a shared space be designed that contribute to an expanded city life with a more safe and attractive environment for pedestrians and cyclists on Nygatan in Eskilstuna?

What can a shared space be, how can it work and in what context can it be used? Which functional requirements and other aspects should be taken into consideration when designing urban environments?

METHOD

The project started with a visit to Eskilstuna and Nygatan and a meeting with the two traffic planners at the traffic department of Eskilstuna municipality in December 2013. The visit and the meeting helped me to get an understanding of the town, its surroundings and the project site.

"Consideration is given to all methods of transport but more focus is placed on vulnerable road users than traditional city streets. It also means that there are special requirements for the design of places, you can not create this interaction on a traditional street."

Traffic Department of Eskilstuna municipality, 2012.



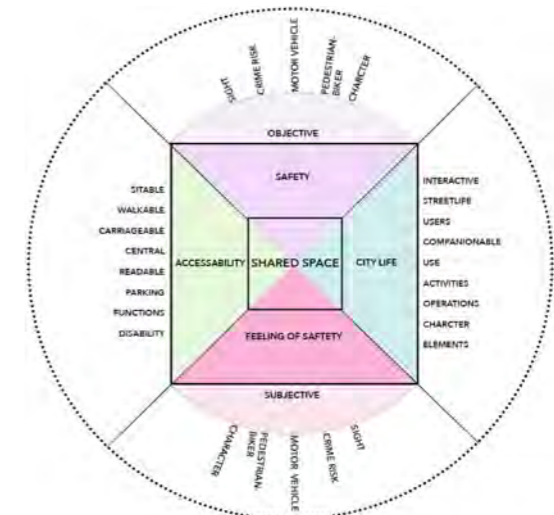
Eskilstuna in Sweden, situated 112 kilometers west of the capital Stockholm.

I studied literature and videos about urban planning, Eskilstuna history and development and shared space. Based on the literature studies and discussions, an analytical model was developed describing and categorizing the word, its meaning and contents.

To get a deeper understanding of how and where the concept was applied, I studied several reference projects through discussions with experts and site visits in Sweden where shared space is already in use. The analytical model was used as a basis for the site visits and dialogues. The work on the design proposal included assessing and analyzing the current situation of the site at Nygatan. As part of the analysis I also looked into surveys and meeting notes the municipality has done on this topic. All of that lead to my design proposal which combines the concept of shared space and the character of Nygatan.

IMPLEMENTATION AND RESULT

Because of its broad use shared space is a complex phenomenon. During the work I developed a model that can be a tool in order to plan or evaluate a shared space. The model is a synthesis of qualities and aspects found in literature where the street is seen as a structure that provides opportunities for people. The model represents different dimensions of the street, which are related to people, vehicles and buildings.



The analytical model where shared space is based on the qualities safety, city life, feeling of safety and accessibility with belonging aspects.



Nygatan from the shopping mall towards the older residential buildings from the 1900s.



Map over the actual sites of reference projects; Västervik, Norrköping, Stockholm, Sollentuna and Uppsala.



Example from Skvallertorget in Norrköping.



Example from Fiskartorget in Västervik.

I got a deeper understanding of the aim of introducing and designing a shared space during site visits and conversations with representatives from the municipalities.

According to my literature studies and reference projects I realized that shared space design can come in many forms. First, shared spaces can differ in the surface, and can either occur as a square like in most reference projects or at a street, like Dragarbrunnsgatan in Uppsala. Second, the context in which shared space occur, where it can either be in a city center or in a residential location. Third, shared space can either be a temporary or a permanent installation, something that was particularly evident at the temporary solutions at Södermalm in Stockholm. Finally, the reference projects had wide differences in costs.

INVENTORY AND ANALYSIS

Nygatan is situated in the central part of Eskilstuna and is a parallel street to the pedestrian shopping street. The street can be described as a conjunction between neighborhoods, train station and the city center. The actual site for redesign includes approximately 260 meter stretch of the street, Nygatan number 15 to 32. Along the street there are several destination points; a hotel, a shopping mall, a school, a church, an older residential buildings and several smaller shops. Some of these buildings have an older character and are built during the beginning of the 1900s. These buildings are the church, two residential buildings and a property of Odd Fellows. Narrow side walks, broad car lanes, lots of car parking spots and a lack of possibilities for outdoor activities gives the impression that the cars rule and are in charge.

During the dialogues Nygatan was called "A street you pass" and "A back side", words describing both its movement and character. Nygatan is currently characterized by its role as a junction, more functional role than an aesthetic.



THE DESIGN PROPOSAL

The word Samspelsnygatan is an interaction between the word "Nygatan" and the Swedish translation of shared space used in this thesis "samspelsyta". The word is used as a concept for the overall design that has been made.

One of the proposal's starting points is to integrate and enhance existing structures and qualities of urban space. Elim Church, Odd Fellow house and the older residential buildings play an important role in giving the street a strong identity. Eskilstuna's history as a prominent industrial town in the metal products industry is reflected in the draft with a winding metal slit and planting beds are enclosed by steel edges in cortex.

The projects bearing design idea is a pervasive movement corridor with numerous spot formations in the intersection points for central functions and venues. The spot formations creates besides an attractive urban space also safety, as the urban space opens up and becomes briefly where most people move. Between the spot formations different rooms are created in order to improve life in the city and create places for human interactions and activities.

Nygatan will convert from being a back side into a distinctive and interesting part of Eskilstuna. An approach aiming to create an attractive and vibrant

urban space. The street is enclosed by existing occupations, the businesses facades have a clear and welcoming dialogue with the street, night and day. Along with the facades there are opportunities for outdoor cafes and seating facilities. The street's main function as motion path and parking space is transformed into various possibilities such as trading, studying, sporting and recreation.

DISCUSSION

Today's challenge is to build away the car as a norm in planning. But this is not an easy task, given the disjointed network of infrastructure but also the organization, financing and governance. A step in the right direction might be to create strategies for co-financing between the municipalities and property owners or residents, which may have positive effects of a more attractive landscaping around their property by, for example, more customers and higher land prices.

How the surface will act largely depends on the users' attitude and willingness to interact. By mapping the possible destinations for the various modes in a planning stage the risk of conflicts arising later can be reduced. It is possible that shared space function is largely determined by how much people spend time outdoors and people's attitude to traffic and other trafficants. Factors that are more or less justified depending on the culture and climate.

Innehållsförteckning

FÖRORD

SAMMANFATTNING

SUMMARY

1. INTRODUKTION

1.1 Bakgrund och problematisering.....	9-10
1.2 Teori och metod.....	11
1.3 Begreppsförklaring.....	12
1.4 Läsanvisning.....	13

2. BAKGRUND

2.1 Stadsgatan och stadslivet.....	15-16
2.2 Från woonerf till samspelsyta.....	17
2.3 Samspelsytans förutsättningar utifrån lagar och regler.....	18
2.4 Slutsatser samspelsytans möjligheter.....	19

3. GENOMFÖRANDE OCH RESULTAT

3.1 Samspelsytan i modell.....	21-23
3.2 Referensprojekt.....	24-35
3.2.1 Dragarbrunnsgatan, Uppsala.....	26-27
3.2.2 Centrala torget, Sollentuna.....	28-29
3.2.3 Medborgarplatsen och Götgatan, Stockholm.....	30-31
3.2.4 Fiskartorget, Västervik.....	32-33
3.2.5 Skvallertorget, Norrköping.....	34-35
3.3 Sammanställning av tankar och åsikter från samtalsintervjuer.....	36
3.4 Slutsatser referensprojekten.....	37-38

4. FALLSTUDIE NYGATAN ESKILSTUNA

4.1 Eskilstunas historia och utveckling.....	40-41
4.2 Två exempel på kommunens trafikssatsningar.....	42-44
4.3 Eskilstuna och Nygatan i karta.....	45
4.4 Fotografier från inventering.....	46
4.5 Nygatans plats i staden.....	47
4.6 Enkätstudier och dialogmöte.....	48
4.7 Analyskartor.....	49-50
4.8 Slutsatser och argument för samspelsyta på Nygatan.....	51

5. GESTALTNINGSIDÉ

5.1 Utgångspunkter till förslag.....	53
5.2 Övergripande gestaltungsstrategi.....	54-56
5.3 Gestaltungsprogram.....	57-60
5.4 Illustrationsplan.....	51

6. DISKUSSION

6.1 Bakgrund, genomförande och resultat.....	63
6.2 Fallstudie och gestaltungsidé.....	64-65

7. REFERENSER

7.1 Litteratur, bildkällor och icke publicerat material.....	67-68
--	-------

BILAGA 1

Underlag för platsbesök.....	69
------------------------------	----

1. INTRODUKTION

1.1 Bakgrund och problematisering

Visioner om förtätning och hållbarhet styr planeringen och utvecklingen av våra städer idag. En stor del av denna utveckling handlar om hur vi hanterar och utmanar bilismen. Attraktiva städer har plats för stadsliv och möten. För att ge förutsättningar för detta, måste man ge plats till samt skapa en miljö som främjar fotgängare och cyklister. Det handlar om att minska bilarnas utrymme för att gynna andra sätt att ta sig fram. I en tid av förtätning behöver man överväga och ibland effektivisera användningen av stadens ytor. En effektiv användning av ytorna betyder allt oftare att många olika trafikslag får samsas om samma utrymme, för när alla har varsin separat del tar det mycket plats. I en utveckling mot att skapa hållbara städer måste denna utformning och dess innebörd ifrågasättas. Ett sätt att hantera hur denna separering som byggts upp är att den omvandlas till integrering och anpassas till människor som går och cyklar och inte människor i bilar.

Historiskt sett har bilens framkomlighet haft stort inflytande i stadsplaneringen och satt ramar för separering i trafiken under andra halvan av 1900-talet. När alla trafikslag delar på samma yta gäller inte de traditionella lösningarna som prioriterar bilarna. Istället måste bilisten sänka hastigheten för att skapa en trygg, säker och attraktiv miljö som ger plats till ett stadsliv fullt av möten, rörelse, vistelse och handel. Gatan kan återta sin historiska roll som mötesplats.

Det är i detta sammanhang, som det engelska uttrycket "Shared space" har sitt ursprung. I Eskilstuna har det översatts till "samspelsyta" (Eskilstuna kommun 2012) som också är det begrepp som används i det här arbetet. Det betecknar ett trafikfenomen där alla trafikanter samspejar på en gemensam yta. Detta innebär att alla trafikanter, oavsett trafikslag, har samma skyldigheter, rättigheter och ansvar. Till skillnad från gågata och gångfartsområde innebär begreppet samspelsyta ingen särskild reglering utan riktar in

sig på lösningarna. För att införa en samspelsyta är det vanligt att man utformar ytan på ett särskilt sätt, vilket medför att begreppet även beskriver en särskild platskaraktär och utformning. Många studier har visat på fördelar som då kan uppnås. En av dessa är högre trafiksäkerhet, då antalet allvarliga olyckor har bevisats minska vid ett aktivt samspel. Dessutom har tryggheten mot rån och överfall visat sig öka då fler människor rört sig i stadsrummet. Det ökade folklivet är också i sig trygghetskapande (Wallberg, Stjärnkvisst & Ahlman 2008, s. 5).

Samspelsytor har förekommit i Sverige sedan början av 2000-talet, men det finns fortfarande mycket att lära om dess funktion och gestaltning. En av de viktigaste frågeställningarna är vilka krav som bör ställas på ytan för att den ska bli funktionell och leda till ett aktivt samspel. Som landskapsarkitekt, eller annan typ av planerare, är det därmed viktigt att ha kunskap om dessa krav. Gestaltningen ska uppmana till ett aktivt fungerande samspel och göra att användarna tydligt uppfattar gaturummets förändring från vanlig gata till samspelsyta. Krav på lösningar för funktionsnedsatta, exempelvis jämna markytor, ledstråk och framförallt tydlighet, blir särskilt betydelsefulla för att ge goda förutsättningar för ett lyckat samspel. Dessutom behövs alternativa rörelsestråk för att öka tryggheten för dem som inte känner sig trygga att använda ytan. Problemen med samspelsytan i planeringsskedet, är brist på kunskap om fenomenet, vilka krav man ska ta hänsyn till samt hur dessa påverkar gestaltningen.

Staden Eskilstuna, belägen i Södermanlands län, 112 kilometer väster om Stockholm, är sedan långt tillbaka en viktig industriort. Eskilstunas äldre delar utgår från ett stort och centralt torg, Fristadstorget, som är beläget inom en regelbunden och tät rutnätsstruktur. Stadsdelarna som växte fram längre ut, i samband med industriexpansionen under 1900-talet, var modernistiskt planerade med bilen och dess framkomlighet som utgångspunkt.

Än syns spår av detta i Eskilstunas stadsbild. Men idag strävar man efter att skapa en stadskärna anpassad till människan genom att prioritera fotgängare och cyklister. Att införa samspelsytor är en del av det arbetet. I dagsläget har man infört ett gångfartsområde vid en korsning på Nygatan samtidigt som man bygger en samspelsyta på Köpmangatan.

I det här arbetet ges ett konkret förslag på utformning av en del av Nygatan i Eskilstuna utifrån kommunens mål att skapa en mänskligare stadskärna. För att genomföra det, studeras olika exempel på lösningar av samspelsytor och vad som i dessa kan vara mest tillämpligt på Nygatan. Arbetet är ett examensarbete vid Sveriges lantbruksuniversitet och genomförs med initiativ från Trafikavdelningen vid Eskilstuna kommun.

Vid Trafikavdelningen är man intresserad av att använda samspelsytor för att skapa säkrare och attraktivare utemiljöer och efterfrågar därför en djupare förståelse för samspelsytans innebörd, konsekvenser och utformning.

Studier som genomförts inom området, är bland annat en utredning för Sveriges kommuner och landsting; *Shared space- Trafikrum för alla* av Sari Wallberg, Anna Stjärnkvisst och Lars Ahlman (2008) samt examensarbete; *Trafikintegrationens avtryck i stadsrummet* av Emma Nordstrand (2013). Vad som utmärker min studie, är att den utgår från den konkreta platsen i Eskilstuna och dess förutsättningar. Dessutom visar den på samspelsytan utifrån kommuners och konsulter perspektiv och att samspelsytan speglas i såväl i ett planeringsskede som i ett anlagt skede.



Skvallertorget i Norrköping uppfördes år 2000 och är ett av Sveriges mest kända exempel på "Shared space" (samspelsyta).

SYFTE OCH MÅL

Det övergripande syftet är att utforma ett förslag som kan bidra till en mänskligare stadskärna genom att prioritera fotgängare och cyklister och samtidigt bidra till Eskilstuna kommuns trafiksäkerhetsarbete som grundar sig i en nollvision. Nollvisionen innebär att få ner antalet döda eller svårt skadade i trafikolyckor till noll.

Målet är att undersöka befintliga samspelsytor för att hitta principer som ger en fungerande trafikplats och samtidigt gör stadsrummet attraktivt för gående och cyklister. Målet är även att översiktligt gestalta ett gatuavsnitt av Nygatan i Eskilstuna genom att tillämpa teori för och erfarenhet av samspelsyta.

Jag hoppas att min uppsats kan bidra till diskussionen kring gatumiljön och dess funktion samt bidra med ett förslag på hur man kan förena god framkomlighet i trafiken med miljöer som uppmuntrar till mänskliga möten och vistelse.

FRÅGESTÄLLNINGAR

Huvudfrågeställningen i uppsatsen är;

Hur kan en samspelsyta utformas som bidrar till ett utökat stadsliv med en mer säker och attraktiv miljö för fotgängare och cyklister på Nygatan i Eskilstuna?

För att kunna besvara huvudfrågeställningen används underfrågor som besvaras med hjälp av litteratur, platsbesök och erfarenheter från referensprojekt. Underfrågorna som formulerats är;

Vad kan en samspelsyta vara och i vilka sammanhang kan den användas? Vilka funktionella krav och övriga aspekter bör man ta hänsyn till vid utformning av samspelsytor?

AVGRÄNSNING

Arbetet utförs under totalt tjugo veckor, från januari till juni år 2014. Arbetet avgränsas tematiskt till att studera hur en samspelsyta på Nygatan i

Eskilstuna kan utformas genom att undersöka aspekterna och kraven som ställs på ytans form och funktion.

Den geografiska avgränsningen innebär att studiernas omfattning anpassas till deras relevans för och bidrag till det konkreta förslaget till samspelsyta på Nygatan i Eskilstuna.

Planeringen kan styras utifrån ett folkhälsoperspektiv. I detta avseende avgränsas min studie från samspelsytans anpassning till barn. Anledningen till detta är förutom brist på studier inom området, även säkerhets- och trygghetsaspekter.

MÅLGRUPP

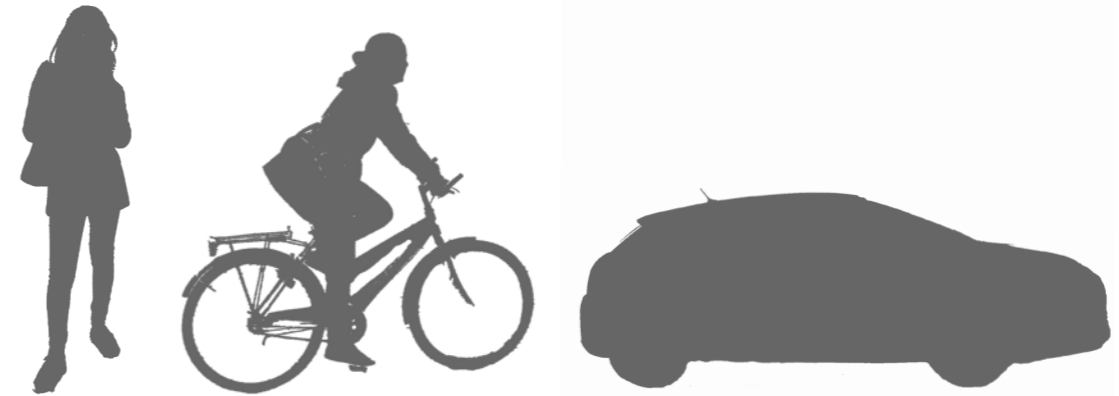
En bredare och djupare kunskap om samspelsytan är användbar i stadsplaneringen för olika typer av planerare vid konsultföretag och kommuner. Studien kan även bidra till att informera och ge kunskap till trafikanter och därmed påverka beteenden och attityder i trafiken, vilket är en avgörande del för hur ytan kommer fungera.

REDOVISNING

Redovisning av arbetet sker i form av en skriftlig uppsats med illustrationer samt två muntliga presentationer.

Den skriftliga uppsatsen innehåller textmaterialet som är relevant för att besvara huvudfrågeställningen. Fotona och illustrationerna är inspirationsbilder, inventerings- och analysmaterial och gestaltungsförslaget i form av illustrationskarta, sektioner och perspektiv.

De två muntliga presentationerna äger rum i juni. Den första presentationen blir examensseminariet vid Sveriges Lantbruksuniversitet i Uppsala den 16 juni 2014. Den andra presentationen sker på Stadsbyggnadsförvaltningen vid Eskilstuna kommun den 22 augusti 2014.



Stadsrummets typer av trafikanter som är olika prioriterade beroende på plats och sammanhang.

1.2 Teori och metod

Uppsatsen är en studie av hur en samspelsyta kan utformas i Eskilstuna och har genomförts med hjälp av litteraturstudier, modell, studie av videospelningar, referensprojekt, samtalsintervjuer inom fallstudie, inventering och analys av Nygatan i Eskilstuna och enkätstudier och dialogmöte. Valet av plats gjordes med hjälp av Trafikavdelningens förslag på platser i Eskilstuna. Den utvalda platsen är aktuell för omvandling samt anses lämplig för applicering av samspelsytor. För att komma fram till en gestaltning som kan bidra till att skapa ett aktivt samspel har kunskap sökts via litteratur, samtalsintervjuer, videoklipp och platsbesök. För att studera det användes erfarenheter och undersökningar från tidigare nationella och internationella projekt. Dessa erfarenheter och undersökningar studerades i litteratur och kompletterades genom samtalsintervjuer med yrkesverksamma landskapsarkitekter och planerare.

LITTERATURSTUDIER

Litteraturstudierna omfattar avhandlingar, studier, artiklar och böcker som har publicerats inom ämnet. Dessa behandlar Eskilstuna med dess historia och utveckling, samspelsytan och stadsplanering.

STUDIE AV VIDEOINSPELNINGAR

Ett antal videor har publicerats inom ämnet, främst av Hamilton-Baillie, expert på byggd miljö, verksam i England. Dessa har spelats in på olika samspelsytor i världen, främst i England, Nederländerna och Tyskland. I videorna kan man se hur ytorna är utformade. Studierna av videospelningar omfattade även Andreas M. Dalsgaards dokumentär "Den mänskliga staden" som sändes i UR söndagen den 11 maj 2014 som handlar om huruvida staden och dess utrymmen är anpassade för människor.

MODELL

En analytisk modell har utvecklats utifrån litteraturstudier. Den har används som underlag för platsbesök samt samtalsguide.

REFERENSPROJEKT

Referensprojekt studeras genom samtalsintervjuer och platsbesök och finns beskrivna till höger. Vid studier av två av dessa referensprojekt, Fiskartorget och Skvallertorget, genomfördes samtalsintervju och platsbesök i kombination.

Samtalsintervjuerna genomfördes med yrkesverksamma landskapsarkitekter, ingenjörer och planerare som har erfarenhet av eller arbetar med samspelsytor. Samtalen genomförs utifrån en samtalsguide, denna underlättar jämförelser av material i efterhand. I uppsatsen presenteras dessa samtal genom redigerade återgivningar samt genom citat. Kombinationen av kommuner och konsultföretag förväntas representera en bred bild av kommunernas och konsultföretagens erfarenheter, åsikter och användning av samspelsytan idag. Men även om hur de resonerar kring dess framtid.

Totalt har fem platsbesök genomförts. Platsbesöken och samtalsintervjuerna vid Fiskartorget och Skvallertorget genomfördes i sällskap med trafikplaneraren Johan Örn från Eskilstuna kommun, som även är en handledare till detta examensarbete. Platsbesöken bidrar även till underliggande förutsättningar för gestaltungsförslaget.

Dragarbrunnsgatan i Uppsala

Besöktes torsdagen den 10 april 2014 kl. 15.00-16.20. Under arbetet har det inte varit möjligt att genomföra en samtalsintervju med någon yrkesverksam vid kommunen. Därför har Dragarbrunnsgatan studerats genom självständigt platsbesök samt genom studier av utgivet material från Transportstyrelsen och arkitektkontoret Tema.

Södermalm i Stockholm

Erik Jondelius, landskapsarkitekt vid Stockholm stad tisdagen den 16 mars kl. 15.00- 15.45 vid Tekniska nämndhuset i Stockholm. Samtalet utgick från särskild samtalsguide speciellt utformad för det specifika projektet.

Centrala torget i Silverdal

Samtalsintervju med Eva Pestmalis, landskapsarkitekt vid Ramböll i Stockholm, fredagen den 21 februari kl. 9.30- 10.10 på Rambölls kontor i Stockholm. Samtalet utgick från samtalsguiden och inriktades på samspelsytan som byggts i området Silverdal i Sollentuna kommun. Detta samtal kompletterades via e-post för att få kompletterande information om Centrala torget i Silverdal samt expertkunskap inom området. Denna uppslöt med Theodor Bratt, utredare och trafikkommunikatör vid Sollentuna kommun, via e-post den 26 februari 2014. Bratt representerar Sollentuna kommuns Trafikavdelning.

Fiskartorget i Västervik

Besöktes torsdagen den 6 mars 2014 kl. 10.00-11.45. Platsbesöket var kopplat till samtalsintervju med Christer Sneitz, projektör, och Kristina Hörnqvist, trafikingenjör, båda vid Västerviks kommun. Samtalet utgick från samtalsguiden.

Skvallertorget i Norrköping

Besöktes torsdagen den 6 mars 2014 kl. 14.25-17.00. Platsbesöket var kopplat till samtalsintervju med Ingemar Hillerström, landskapsarkitekt, och Kåti Lingenäs Guthleir, trafikplanerare, båda vid Norrköpings kommun. Även detta samtal utgick från samtalsguiden.

SAMTALSINTERVJUER INOM FALLSTUDIEN

Under fallstudien genomförs samtalsintervjuer med yrkesverksamma vid Eskilstuna kommun. Anledningen till detta var att få en inblick i den befintliga situationen, kommunens trafiksatsningar

samt att få ta del av personernas visioner. Dessa genomfördes med Johan Örn och Petter Skarin, båda trafikplanerare vid Eskilstuna kommun, samtal onsdagen den 12 februari 2014 kl. 12.30-13.00 på Trafikavdelningen. Samtalet inriktades på visioner inom Eskilstuna kommun kring samspelsytan samt synen på omvandling av Nygatan utifrån trafikplanerares perspektiv. Den andra samtalsintervjun på kommunen var med Karin Ermegård, landskapsarkitekt vid Eskilstuna kommun, fredagen den 14 februari 2014 kl. 14.30- 15.00 via telefon. Samtalet utgick från samtalsguiden och inriktades på samspelsytan som är under uppbyggnad på Köpmansgatan, visioner inom Eskilstuna kommun kring samspelsytan samt synen på omvandling av Nygatan utifrån en landskapsarkitekts perspektiv.

INVENTERING OCH ANALYS

Inventering samt analys av Nygatan innefattar studier av gatans befintliga flöden, målpunkter, problem, solstudier och bebyggelse. Flertal inventeringar och analyser genomförs vid Nygatan för att undersöka och illustrera platsernas användning och karaktär. Första besöket var torsdagen den 19 december 2013 klockan 15.00-16.00 tillsammans med trafikplanerarna Petter Skarin och Johan Örn vid Eskilstuna kommun.

Eftersom Nygatan är beläget i närhet till kommunhuset har jag även passerat den till fots vid många tillfällen under arbetet i samband med pendling till och från min arbetsplats under olika tider på dygnet.

ENKÄTSTUDIER OCH DIALOGMÖTE

Under arbetet sammanställdes och tolkades enkätstudier och dialogmöte som kommunen har genomfört. Dessa genomfördes för att få medborgarnas perspektiv på Nygatans roll idag. Dialogmötet studerades för att se näringsidkarnas syn på förändring av Nygatan.

1.3 Begreppsförklaring

Samspelesyta är ett centralt begrepp i uppsatsen och beskriver ett fenomen där alla trafikanter samspejar på en bestämd yta. Begreppet är mer känt på engelska som Shared space och begreppet samspelesyta används i uppsatsen som en direkt översättning till detta. Trafikavdelningen (2012) vid Eskilstuna kommun beskriver begreppet;

“Hänsyn tas till alla trafikslag men större fokus läggs på oskyddade trafikanter än vad som görs på traditionella stadsgator. Det innebär också att det ställs speciella krav på utformningen av platserna, det går inte att skapa detta samspel på en traditionell gata. Ett krav för att samspelet ska fungera är att platserna byggs om och anpassas.”

Karaktär är en beskrivning av hur vi uppfattar exempelvis en plats (Trafikverket 2007, s. 35). I denna uppsats används begreppet som en beskrivning av en ort, en plats eller ett gaturum. I denna uppsats används begreppet på samma sätt som i utgåvan TRAST (Trafikverket 2007, s. 35) det vill säga;

”... ett samlat begrepp för många olika faktorer som kan påverka vår bild av staden och dess olika kvaliteter. Bebyggelsestrukturen, enskilda byggnader, platser, parker, grönstråk och gatunät bidrar i hög grad till ortens karaktär och är viktiga beståndsdelar av ortens attraktivitet. En ortens karaktär innefattar även annat än fysiska förhållanden. Mänskliga aktiviteter, näringslivets sammansättning, turism mm bidrar också. Varje ort har dessutom en unik historia, vilken är en viktig utgångspunkt vid all fysisk planering.”

Identitet används i uppsatsen i enlighet med definitionen i TRAST (Trafikverket 2007, s. 35):

”... identitet har en djupare innebörd som ligger närmare människan och inkluderar flera icke synliga delar... De känslomässiga aspekterna är till vissa delar individuella, men det finns vissa aspekter som är mer allmängiltiga och som delas av många invånare.”

Gaturum bildas av gator och fasader. I TRAST (Trafikverket 2007, s. 32) beskrivs att; *”Gaturum formas av väggar och golv, men också av vegetation, möblering, rörelse och vistelse.”*

Nollvision används i uppsatsen som ett centralt och övergripande mål för Eskilstuna kommun (2012), att ingen ska bli allvarligt skadad eller dödad i trafiken.

Oskyddade trafikanter är ett begrepp som i uppsatsen beskriver två kategorier av trafikanter; cyklister och fotgängare. Men de två kategorierna, fotgängare och cyklister, kommer även att behandlas som två skilda trafikslag som rör sig på olika sätt i gaturummet.

1.4 Läsanvisning

BAKGRUND

Under "Bakgrund" redovisas studierna från litteratur och videoinspelningar.

GENOMFÖRANDE OCH RESULTAT

Under "Genomförande och resultat" redovisas en modell av samspelet tillsammans med referensprojekten.

INVENTERING OCH ANALYS AV NYGATAN

Under "Inventering och analys av Nygatan" redovisas inventering och analys som har betydelse för gestaltungsförslaget.

GESTALTNINGSFÖRSLAG

Under Gestaltungsförslag Nygatan presenteras förslag och idéer skriftligt och med hjälp av illustrationsplan, snitt och perspektiv.

DISKUSSION

Under diskussion presenteras en reflektion över arbetet, dess upplägg och innehåll.

REFERENSER

Under referenser redovisas alla referenser till arbetet, dessa är uppdelade i litteratur, muntliga och skriftliga.

I slutet av varje avsnitt presenteras slutsatser som har varit särskilt viktiga att ta med till arbetet med gestaltungsförslaget.

2. BAKGRUND

2.1 Stadsgatan och stadslivet

TRADITIONELLA STADSGATAN

I boken *Urban design and people* beskriver författaren Michael Dobbins (2009 ss. 147-148) transport som stadens mest dominant aspekt inom stadsplanering. De mest framstående länkarna mellan punkterna är förflyttning, resor, rörlighet och tillträde. Under många år har man arbetat för att ge förutsättningar till människor att finna den enklaste vägen. Till och med innan människans existens tampades djuren med samma uppgift, som exempelvis hur de skulle gå från att äta till att sova (Dobbins 2009 ss. 147-148).

”För människan har stigen, spåren, gången blivit vägen, gatan, sjöfartsvägen, järnvägen, motorvägen, expressvägen och slutligen flygvägen vilket beskriver evolutionen av människans nödvändiga behov av anslutningar.” (Dobbins 2009 s. 147)

Historiskt sett är grunden till all transport att röra sig till fots, och trots att många människor promenerar mindre och mindre börjar och slutar de flesta resor med att gå till fots. Även rörligheten har utvecklats från att gå, till att köra häst och vagn, cykla och flyga. För varje effektivisering inom transport upplevs världen mindre och mer ansluten (Dobbins 2009 ss. 147-148).

I Stockholm publicerades år 1994 boken *Gatuvisioner* (red. Kallstenius, Lundevall & Fager 1994) av Stockholms stadsbyggnadskontor och Stockholms gatu- och fastighetskontor. I boken beskrivs Stockholms gatusystem ur ett historiskt perspektiv samt redogör för olika visioner om framtiden. År 1994, då denna bok publicerades fanns visionen om att återskapa en gatumiljö med den gående människan som utgångsläge. Boken redogör för hur man ska utforma gator för att förena framkomlighet med attraktiv miljö för människan.

I denna bok beskriver Monica Andersson, tidigare stadsbyggnadsborgarråd, gatan som en viktig del av stadens offentliga rum som öppnar synvinklar genom staden samt ansluter till öppna angivna platser. Andersson beskriver Stockholms gatustruktur genom tiderna, bland annat i 1700-talets strandgator i Gamla Stan där man kopplade staden till vattnet samt i Lindhagenplanen år 1866, där ett av syftena var att föra in naturen till staden (red. Kallstenius, Lundevall & Fager 1994, förord). Stadsbyggnadsdirektör Ulrika Francke och Gatu- och fastighetsdirektör Börje Berglund beskriver att planeringen av Stockholms gator som en av 1990-talets viktigaste uppgifter. Mellan år 1940-1990 mer än tiodubblades biltrafiken i Stockholm vilket därmed gjorde att trafikplaneringen i hög grad påverkade och anpassade stadsplaneringen. Dennisöverenskommelsen innebar att 730 miljoner kronor avsattes för gatumiljöförbättrande åtgärder i innerstad som ytterstad och man planerade att minska antalet bilar med 30 procent i Stockholm (red. Kallstenius, Lundevall & Fager 1994, förord).

MÅNGFUNKTIONELLA GATAN

Hur man orienterar sig fram i en stad underlättas av gatustrukturen. Till skillnad från motorleden är stadsgatan mångfunktionell eftersom den har en koppling till fordon, byggnader, verksamheter och människor. Målpunkterna längs gatorna skapar dynamik och rörelse, gatan speglar stadslivet och dess viktigaste deltagare är fotgängaren. Det finns både en planerad och spontan användning av gatan (red. Kallstenius, Lundevall & Fager 1994, ss. 15-17).

Gatorna i staden har en avgörande roll för människors intryck av staden och dess karaktär (Carmona & Tiesdell red. 2007 s.147).

Majoriteten av de viktiga exteriöra platserna i stadsmiljöer är vägar, platser och portaler. Platserna utgörs av bland annat parker och torg. Vägar binder samman platser och staden och är exempelvis gator och avenyer. Portaler kan beskrivas som punkterna där vägar möter platser. Karaktären av en fotgängar- motorfordon väg är starkt beroende av hastigheten, volymen och typen av motorfordon. Vägar kan läsas och beskrivas utifrån deras fysiska karaktär, de aktiviteter som försiggår, hur vägen upplevs samt dess historiska betydelse (Carmona, Matthew & Tiesdell red. 2007 s. 185).

Utomhusaktiviteterna som äger rum på offentliga platser kan delas in i tre kategorier; nödvändiga, valfria och sociala aktiviteter (Carmona & Tiesdell red. 2007 s. 143). Nödvändiga är aktiviteterna som är mer eller mindre behövliga att utföra, till exempel som att gå till skola, arbete eller för att handla. I jämförelse med de andra kategorierna är denna mest relaterad till rörelse till fots, genomförs i alla typer av väderförhållanden samt är mer eller mindre beroende av den exteriöra miljön. De valfria aktiviteterna inträffar när det finns en önskan att utföra dem samt att de möjliggörs av tid och rum.



Illustration av en mångfunktionell och inkluderande gata där aktiviteter och vistelse är i fokus. Detta är någonting som saknas i många traditionella stadsgator där istället bilen och flödet är i fokus. Illustration: Urbio AB

”Ibland känns det som om vi vet mer om lämpliga habitat för bergsgorillor eller sibiriska tigrar än vad vi vet om lämpliga urbana habitat för homo sapiens.”

Jan Gehl (Den mänskliga staden 2014)

Dessa aktiviteter äger rum när platsen och väderförhållandena stämmer och passar och är exempelvis att promenera runt eller att sitta och sola. Dessa aktiviteter är speciellt beroende av den exteriöra fysiska miljön. De sociala aktiviteterna är de som är beroende av andra människor i det offentliga rummet. Det sker olika typer av sociala aktiviteter beroende på vilket offentligt rum man befinner sig i. Exempel på aktiviteter är barn som leker, möten samt att se och höra andra människor. Dessa aktiviteter sker spontant och får därmed bättre förutsättningar när de andra typerna av aktiviteter får bättre villkor i det offentliga rummet (Carmona & Tiesdell red. 2007 s. 143).

Många stadsmiljöer skulle kunna utvecklas genom att bli mer innehållsrika och varierande. Men istället präglas ofta många av effektivitet och inbjuder till ett flöde istället för att stanna och uppehålla sig på en plats. Eftersom gator och torg i staden används till de nödvändiga aktiviteterna har de även de största förutsättningar att fungera som mötesplatser (Berglund & Jergeby 1998 s. 71).

DEN MODERNA MÄNNISKAN

Andreas M. Dalsgaards dokumentär *Den mänskliga staden* (2014) inleds; *”Tänk dig en science fiction-film. Vi befinner oss i ett kallt och avlägset urbant landskap. Tänk dig att vi lever i den framtiden redan nu. Megastaden är en realitet och den påminner mycket om 1900-talets science fiction. Gigastäderna är inte långt borta. Mitt i den här kalla framtidsvisionen finns människan. Hon passar inte in i det moderna. Hon är personlig, varm, intim och social. I vår jakt på möjligheter och ett bättre liv flyttar vi till städerna. Men hjälper städerna oss att integrera med varandra?”*

Under dokumentären följs sex olika städers utveckling över tid och hur det har påverkat människor och stadslivet. I takt med industrialiseringen och urbaniseringen som skedde i många städer under 1960-talet beskrivs moderniseringen ha minskat, eller till och med, ha dödat stadslivet. De moderna människorna bor i små hushåll, ibland helt själva- någonting som skiljer sig markant från vårt ursprung och instinkt att umgås med varandra. Vid nästa sekelskifte beräknas 80% av jordens då 10 miljarder människor bo i städer. Stadsplanering har funnits länge och landskapets ställs ständigt mot nya utmaningar. Det behövs mer kunskap för att utveckla om människorienterade städer utifrån människans perspektiv. För staden lever när inte alla sitter inomhus.

”Det finns en besvärlig tradition som beror på hur vi utbildar arkitekter. En person ska lösa allt. Tänk på termen master plan som är tänkt att besvara alla frågor. Men det är ju omöjligt, för städer är så otroligt komplexa. Blotta tanken på en huvudplan är anmärkningsvärd. Det vi kan göra är att skapa ett ramverk för människan att leva inom. En sak som jag är säker på är att om tio eller hundra år kommer vi att vara ungefär lika stora som nu. Våra sinnen kommer fungera ungefär som nu. Vi kommer förmodligen att tycka om att umgås, precis som idag. Vi kommer fortfarande att uppskatta kroppskontakt, flörtar och blickar. Jag tror inte vi kan planera allt. Jag kan inte få saker att hända genom att dra ett streck. Jag kan inte tvinga folk att agera på ett visst vis. Men vi kan förmå folk att gå eller sitta kvar en stund. Det är allt vi kan göra.” David Sim, Gehl architects (*Den mänskliga staden* 2014, dokumentär).

STADSGATAN OCH VATTNET

I takt med klimatförändringar förväntas nederbörden generellt att öka. För att minska risken för översvämningar samt risken för att föroreningar transporteras till sjöar och vattendrag kommer det bli allt viktigare att lokalt ta hand om dagvattnet (regn- och smältvatten). I urbana miljöer råder inte de naturliga processer som sker via växter och infiltrering i marken. Någonting som i exploaterade områden måste kompenseras för att möta framtida förändringar. Med hjälp av en öppen

dagvattenhantering kan man förutom att förebygga risker även tillföra biologiska värden i exploaterade områden (Nilermark 2009). En typ av ekologisk dagvattenhantering i stadsrum är regnträdgårdar, som både kan rena vattnet och infiltrera i marken. Genom att luta körbanor mot regnträdgårdar kan man bevattna vegetation samtidigt som det finns möjlighet att bidra till ett attraktivt stadsrum. Vid arkitektkontoret Urbio har man skissat på olika förslag till hur detta kan se ut, nedan finns ett exempel på deras lösning vid Sveavägen i Stockholm (Gustafsson 2012).



Illustration av dagvattenhantering vid Sveavägen enligt Urbio. En idé som skulle kunna utvecklas och anpassas till andra stadsgator där även bilar ingår. Illustration: Urbio.

2.2 Från woonerf till samspelsyta

Det brittiska "Department of transport" (2011, s. 6) beskriver att alla gator i grunden representerar en balans mellan rörelse och platskänsla. Men enligt föregående sidor tar röreslsen många gånger över den effektivitet och flöde som eftersträvas. Något som återspeglas i platskänslan, stadslivet och användningen av gatan, som blir en plats för rörelse och inte vistelse. Att införa en samspelsyta är en insats till en ökad platskänsla samtidigt som möjligheten att använda motorfordon behålls. Gator som uppmuntrar till samspel är inte en ny företeelse utan har funnits sedan länge och kan bland annat ses i äldre och trängre gatustrukturer (Department for transport 2011, s. 6).

SAMSPELSYTANS BETYDELSER

I skriften "Shared space - Trafikrum för alla" (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, ss. 3-6) beskrivs att "shared space" (samspelsyta) definieras på många olika sätt. Begreppet kan antingen förklaras som en fortsättning på de senaste tjugo årens utveckling inom miljö och trafik eller betraktas som ett förhållningssätt. Gemensamt för utvecklingen, som fenomenet beskrivs vara en fortsättning på och förhållningssätt till, är att de strävar mot en prioriteringsomvandling från bilanvändning till att ge större hänsyn till stadsliv och gående. Fenomenet innebär ett annat sätt att se på trafik i stadsmiljöer och handlar om att alla trafikslag använder ytan jämlikt (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, ss. 3-6). Att utveckla en samspelsyta kan innebära att man rekonstruerar gatan genom att ta bort barriärer, trafikskyltar och trafikljus (BBC News 2012).

Samspelsytor kan beskrivas som en designstrategi för att ändra sättet gatan fungerar. En strategi som går ut på att minska motorfordonens övertag genom lägre hastigheter och samtidigt att uppmuntra förarna till att ta mer hänsyn till fotgängare och cyklister (Department for transport 2011, s. 5).

SAMSPELSYTAN I TIDEN

Ben Hamilton-Baillie, built environment expert verksam i England, menar att en av de första konsekvenserna av bilanvändningen var att stadsplanerare antog att man genom separering mellan trafikslagen skulle uppnå högst säkerhet på gatan. Därmed skapades barriärer, trafikskyltar och trafikljus som man på de flesta traditionella gator ser idag.

Kring år 1970-talet började separeringen, med dess funktion för säkerhet och effektivitet, att ifrågasättas i bland annat Holland och Tyskland (BBC News 2012).

Den holländska termen "woonerf" introducerades i Holland under 1960-talet när den traditionella gatustrukturen ifrågasattes. Syftet med woonerf var att uppmuntra interaktioner mellan människor genom att ta bort trafikljus, trafikskyltar och separering i gatan mellan trafikslagen. Under åren har termen woonerf översatts, applicerats och omdefinierats på många olika sätt (Hockenos 2013). Grundtanken med woonerf är att gaturummet är till för alla trafikanter och att fordonstrafiken därmed ska ske på de gåendes villkor (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, s. 21). Woonerfkonceptet utvecklades inom bostadsområden men har därefter flyttats och etablerats i centrummiljöer (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, s. 21).

Fenomenet "Shared space" (samspelsyta) introducerades av en holländsk trafikingenjör, Hans Monderman. Hans idéer implementerades år 2000 i staden Drachten, i norra Nederländerna, som har cirka 50 000 invånare. Staden utvecklades till en hel



Oxford circus i London.

stad utan väg markeringar, vägs skyltar eller barriärer (BBC News 2012) i syftet att skapa ett samspel mellan bilförare, cyklister och fotgängare som skulle interagera genom gester (Project for Public Spaces u.å.a). År 2006, sex år efter att utvecklingen hade startat, hade ingen i Drachten varit med om en allvarlig olycka (Millward 2006). Innan utvecklingen år 2000 brukade det vara en person död i trafiken varje år, men sedan åtgärderna är det endast mindre allvarliga olyckor som skett. Monderman beskrev det själv som att det fungerar bra av framförallt två anledningar; att det är farligt samt att ansvaret har flyttats från regeringen till föraren som tydligt blir ansvarig för den risk som han eller hon utgör (Millward 2006).

SAMSPELSYTANS SYFTE

De bakomliggande orsakerna till att en samspelsyta införs kan variera. I skriften "Shared space - Trafikrum för alla" menar författarna att syftet till applicering av en "shared space" (samspelsyta) många gånger är att utveckla ett ökat stadsliv och platser för möten, vistelse och folkliv (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, s. 5).

2.3 Samspelets förutsättningar utifrån lagar och regler

”En rätt utformad samspeletsplats fungerar trots - eller kanske just för därför - att reglerna kan verka oklara.”

Wallberg, Stjärnkvis & Ahlman 2008, s. 17.

I Sverige regleras trafikreglerna i Trafikförordningen och delas in i generella och lokala trafikregler. I denna finns regler för hur trafikanter ska bete sig i olika situationer. *”Shared space”* (samspeletsytan) innefattar både platser där enbart generella trafikregler gäller, men även ytor där komplettering med trafikregler gjorts. Men de generella trafikreglerna gäller alltid (Wallberg, Stjärnkvis & Ahlman 2008, s. 16).

Nedan följer Trafikförordningens generella bestämmelser. Dessa är hämtade från kapitel:

- Bestämmelser för alla trafikanter
- Bestämmelser för trafik med fordon
- Bestämmelser för gående på väg
- Bestämmelser för trafik på gågata och i gångfartsområde
- Lokala trafikföreskrifter m.m.

GENERELLA TRAFIKREGLER

Trafikanterna ska ta hänsyn till omständigheterna genom att uppträda varsamt och omsorgsfullt.

Fordon ska köras på körbana, cyklar och vissa mopeder ska köras på cykelbana med vissa undantag.

Trafiksäkerheten ställer krav på fordonens hastighet med hänsyn till bland annat sikt, terrängförhållanden och kontrollen att kunna stanna.

Specifika omständigheter behöver mer hänsyn, där ska förarna hålla en lämpligt låg hastighet; vid platser där vägen korsas (ex. vid övergångsställen), där vägen kan korsas av motorfordon och i närheten av barn.

Högerregeln gäller när två motorfordons kurser korsas. När en motorfordonsförare kommer in på en ny väg gäller väjningsplikt för att ge plats åt de andra vars kurs skär dens egna.

Förare har väjningsplikt mot gående på gångbanor, i terräng samt på vägar avsedda för gående.

Fordonsförare ska lämna företräde till cyklister och mopedförare på cykelbanor.

Gående ska använda gångbana eller väggren, om dessa inte finns cykelbanan eller körbanan och ska då om möjligt gå längst till vänster i färdriktningen.

Gående och cyklister ska korsa kör- eller cykelbana vid övergångsställen, om dessa inte finns ska de om möjligt korsas tvärs över vid vägkorsning och utan onödigt dröjsmål.

Utanför övergångsställen får gående korsa vägen om det kan ske utan att det utgör ett besvär eller fara för trafiken.

De generella trafikreglerna är avgörande för hur man använder lokala föreskrifter. På en gågata och i ett gångfartsområde gäller att man med fordon; inte får köra i högre hastighet än gångfart, parkerar vid parkeringsplatser och har väjningsplikt mot gående. Fordon får endast korsa gatan om de har start eller målpunkt längs gatan om de är av typen; varuleverans, godstransport, transporter av gäster till eller från hotell eller transporter av sjuka eller rörelsehindrade.

En väg eller ett område som förklaras gångfartsområde måste ha en tydlig utformning så att det framgår att gående nyttjar hela ytan samt att det inte är lämpligt att hålla högre hastighet än gångfart (Wallberg, Stjärnkvis & Ahlman 2008, ss. 17-19).



LOKALA TRAFIKREGLER

Gågata

Införs med syfte att ge gående prioritet och fördelar framför fordonsförarna. Här gäller även att genomfartstrafik inte är tillåten för andra fordon än för cykel.



Gångfartsområde

Gårdsgata har sedan 1994 varit möjligt att införa, med inspiration från woonerf-gatorna. Men för att anpassa detta vägmärke för även stadsmiljöer har man ändrat dess utformning och benämning.



Begränsad hastighet

Påverkar inte reglerna för hur fotgängarna och cyklister kan korsa gatan, men man kan uppnå en lägre hastighet hos fordonen.



Rekommenderad lägre hastighet

Vid en *”Shared space”* (samspeletsyta) är rekommenderad högsta hastighet 20 km/timmen. För att använda märket måste särskilda hastighetsdämpande åtgärder vidtagits samt att det finns en fara som man varnar för med ett varningsmärke.



Varningsmärke rekommenderad hastighet

Som varningsmärke vid rekommenderad lägre hastighet är varning för gående är tillämpligt vid *”Shared space”* (samspeletsyta) (Wallberg, Stjärnkvis & Ahlman 2008, s. 20).

REGLERA ELLER INTE

Ben Hamilton-Baillie, Built Environment Expert, menar att många vägmärken är onödiga och *”behandlar människor som idioter”*. Istället planerar Hamilton-Baillie vägar med en tydlig utformning, genom olika färger på ytor och visuella ledtrådar. (Hughes 2013) Men samtidigt beskriver författarna Wallberg, Stjärnkvis & Ahlman (2008, s. 20) att hastighetsmärken, rekommenderad lägre hastighet eller varningsmärken inte innebär några rättsliga fördelar för de oskyddade trafikanterna. Det är istället de generella trafikreglerna som gäller i dessa fall. Starkast juridiskt skydd till oskyddade trafikanter ges av vägmärkena gångfartsområde och gågata. Författarna menar att samspelet beror på ett antal faktorer samt på hur trafikanterna tar hänsyn till varandra. Faktorerna är hastigheten och volymen av motorfordon, volymen av oskyddade trafikanter samt att platsens utformning tydligt stöder samspelet. (Wallberg, Stjärnkvis & Ahlman 2008, s. 21) Dessutom menar författarna att man vid gestaltning måste se till att bilisterna inte får en egen yta, då påverkas samspelet negativt och hastigheten anpassas inte till fotgängarna (Wallberg, Stjärnkvis & Ahlman 2008, s. 20).

PLAN- OCH BYGGLAGEN

Plan- och bygglagen är en lagstiftning som bland annat reglerar hur man gör utemiljön tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Föreskriften följs av bland annat allmänna råd, ALM, som innehåller mer specifika kriterier som bör uppfyllas vid gestaltning av utemiljöer (Wallberg, Stjärnkvis & Ahlman 2008, s. 23). I ALM §7 finns reglering av gångytor:

”Gångytor skall utformas så att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga kan ta sig fram och så att personer med rullstol kan förflytta sig utan hjälp. Gångytor skall vara jämna, fasta och halkfria. På öppna ytor skall särskilda ledstråk finnas.” (Boverket 2004)

2.4 Slutsatser samspelets möjligheter

Litteraturstudien omfattar avhandlingar, studier, artiklar och böcker som har publicerats inom ämnet. Skriften *Shared space: trafikrum för alla* av författarna Sari Wallberg, Anna Stjärnkvist och Lars Ahlman (2008) har varit en särskilt betydelsefull källa för att få en uppfattning om "shared space" (samspelets) syfte, bakgrund och utbredning. Dessutom har jag fått exempel på "shared space" (samspelets) i Sverige, där några har studerats som referensprojekt.

Det offentliga stadsrummet är mångfunktionellt, bidrar till stadens helhetsintryck och ger olika förutsättningar för de olika aktiviteterna som människor utför på gatan. Dessa kan vara nödvändiga, valfria eller sociala.

Den traditionella gatan som genom transporteffektiviseringar har prioriterat bilens framkomlighet har resulterat i diskussioner kring huruvida gatans form och funktion är anpassade till människor. I litteraturen framgår det tydligt att staden som en gång växte fram med bilanvändningen i fokus idag ifrågasätts och omformas för att istället gynna och fokusera på fotgängare och cyklister.

Det är i detta sammanhang som fenomenet har uppmärksammat och fått utrymme i stadsplaneringen som "shared space" (samspelets). Samspel på ytor har funnits sedan länge. Begreppet *woonerf* uppkom kring 70-talet i liknande syfte fast i en annan kontext. Idag har samspelets införts på platser och gator i städer.

Fenomenets positiva effekter på stadens attraktivitet och trafiksäkerhet har både en funktionell och social dimension som passar in i stadsplaneringen. De hastighetsdämpande åtgärderna har visat sig leda till en ökad säkerhet, någonting som har en

stark koppling till att människor tenderar att röra sig mer inom ytan. Trygghet har alltså en mycket stark koppling till fysisk aktivitet och vistelse. Det är någonting som ger ett högre socialt kapital i takt med att människorna lär känna fler som bor där samtidigt som de upplever gemenskap och känner inflytande över sin utemiljö.

Det verkar som att regler och regleringar kan leda oss in i en falsk säkerhetskänsla då man upplever att ansvaret för säkerheten ligger på en regeringsnivå. Precis som Mondermann (Millward 2006) beskriver verkar införandet av samspelets istället få människor att tänka till och känna att de själva är ansvariga för risken de själva utgör.

En samspelets bygger på att alla tar eget ansvar eftersom det inte regleras till hundra procent av lagar och förordningar. Den diffusa regleringen gör att hastigheten på gott och ont kan anpassas till rådande förhållanden och därför blir platsens utformning desto viktigare.

I och med att utformningen även har en social och interaktiv dimension blir människors förutsättningar en given omständighet som man måste ta hänsyn till i planeringen. När det handlar om samspelets är därför förmågan hos de svaga brukargrupperna (barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar) särskilt viktigt att ta hänsyn till i planeringen. Riktlinjer för dessa är bland annat plana gångytor för rörelsehindrade, sammanhängande ledstråk och kontraster i nyans för synskadade och att det generellt finns sittmöjligheter. Vad gäller barns upplevelser av en samspelets finns inte så mycket forskning på. Eftersom de inte kan ta in så många intryck samtidigt kan det därför vara särskilt svårt för de att uppfatta en bils hastighet eller avstånd (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008 s. 60).

3. GENOMFÖRANDE OCH RESULTAT

3.1 Samspelsytan i modell

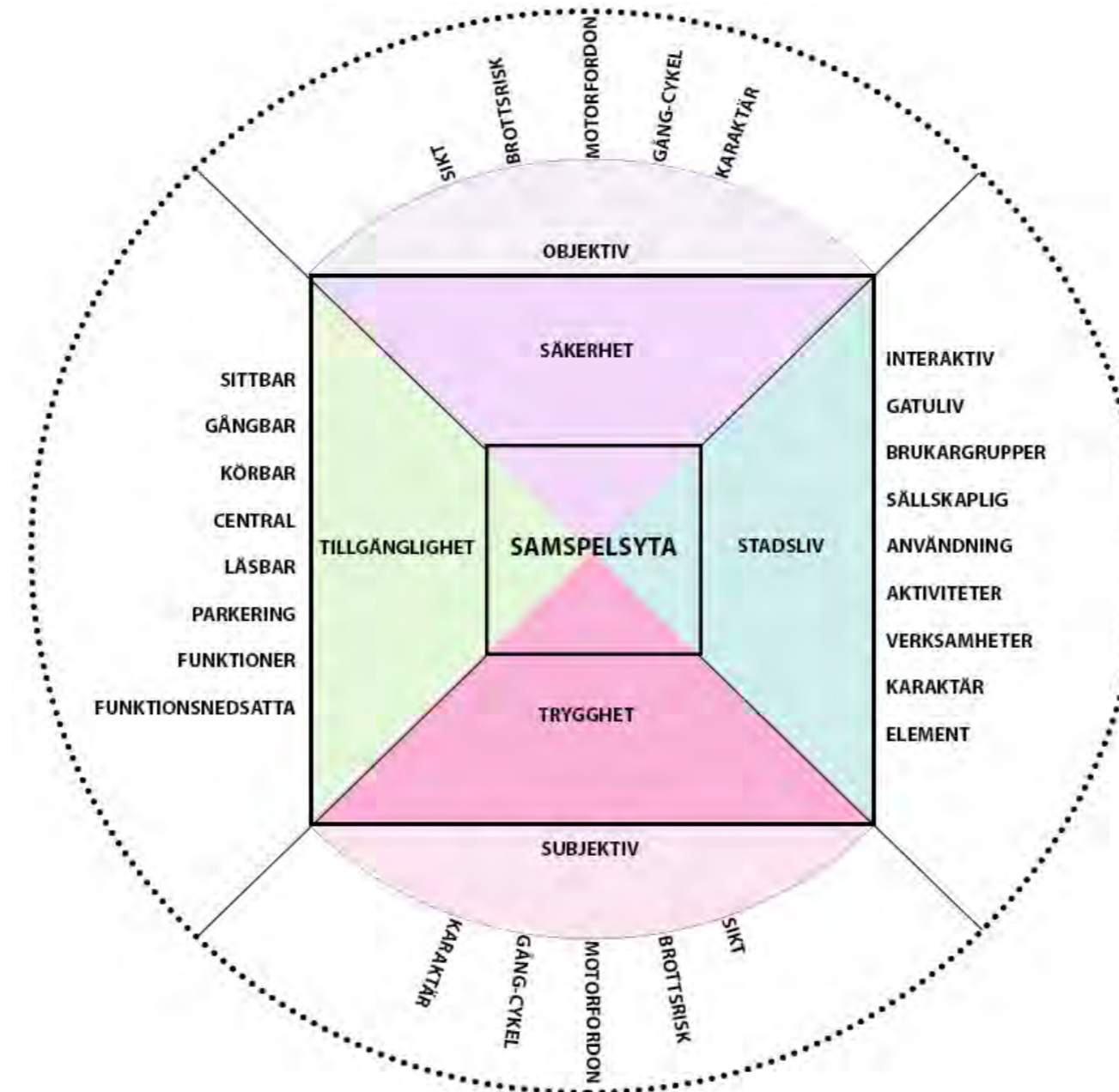
Under arbetet med uppsatsen har återkommande kvalitéer och aspekter med koppling till samspelsytan definierats i litteratur och under samtalsintervjuer. För att förstå hur de hänger samman samt hur de kan tillämpas vid gestaltning har dessa sammanställts i en modell. Modellen utgår från fyra kvalitéer med tillhörande aspekter.

Utgångspunkten för modellen är de fyra kvalitéerna som nämns i skriften "Shared space - Trafikrum för alla". Där definieras dessa: "stadsliv, trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar, för barn och för bil- och kollektivtrafik." (Wallberg, Stjärnkvis & Ahlman 2008, s. 5).

Vid gestaltning av en samspelsyta kan man även reflektera över vilka värden man vill uppnå. Organisationen Project for Public Spaces (u.å.b) har tagit fram en modell innehållande aspekter till "What makes a successful place?" (Här översatt till "Vad utgör en framgångsrik plats?"). Denna modell kan beskrivas som generell och omfattande eftersom den har ett brett användningsområde.

I modellen som beskriver en framgångsrik plats utgår man från fyra övergripande värden. Dessa är (1) tillgänglighet, (2) människor som är involverade i aktiviteter, (3) de är bekväma att vistas på, (4) är sällskapliga. Dessa kvalitéer beskrivs vidare genom olika aspekter. Min modells konstruktion har inspirerats av några av dessa aspekter som jag valt ut och bedömt tillämpbara för en samspelsyta. Med hänsyn till att min modell speglar en trafikmiljö faller vissa av aspekterna bort. Därmed faller exempelvis särskilda aktiviteter för barn bort med tanke på att denna trafikmiljö inte avser att uppmuntra barns aktivitet nära bilar då detta kan utgöra en fara. Enligt Trafikverket (2010 s. 9) är barn upp till 12 år inte trafikmogna.

Min utvecklade modell utgår från författarna Wallberg, Stjärnkvis och Ahlmans (2008) fyra nämnda kvalitéer och har sedan inspirerats av modellen som beskriver en framgångsrik plats av organisationen Project for Public Spaces. Min modell bygger på nämnda kvalitéer och ett urval av aspekter av ovannämnda källor.



I min modell kan gatan ses som en struktur som utgör förutsättningar för människor. Mitt bidrag är en sammanställning och bedömning av vilka aspekter som passar under respektive kvalité. Modellen kategoriserar och tydliggör begreppet samspelsyta med dess komplexitet och olika dimensioner. De olika kvalitéerna och aspekterna

representerar olika dimensioner av gatan vilka är relaterade till människor, fordon, byggnader, karaktärer samt sammanhang. Framförallt har modellen under arbetet använts som ett redskap för att förstå och sammanställa samspelsytans komplexitet. Samspelsytan har sin grund i den sociala och interaktiva dimensionen. Denna

dimension påverkar i sin tur kvalitéerna säkerhet, upplevelsen av trygghet och tillgänglighet.

Modellen kan även vara ett redskap för planering eller utvärdering av en samspelsyta. I uppsatsen har den dessutom används som underlag för platsbesök samt till samtalsguide och därför underlättat en senare jämförelse och analys.

STADSLIV

Inom stadsliv finns bland annat aspekterna användning, aktiviteter och verksamheter. Dessa kan verka snarlika men syftar i modellen till olika saker. Aspekten användning behandlar platsens utbud och hur förutsättningarna som skapas av utformningen används. Aktiviteter beskriver de spontana aktiviteterna som som man kan se sker, eller förutse kan ske, på platsen. Verksamheter avser organiserade aktiviteter eller handelsplatser.

TRYGGHET

Aspekten trygghet beskriver den subjektiva upplevelsen av säkerhet, det vill säga en enskild individs känsla när denna rör sig utanför bostaden och påverkas av bland annat miljön sikt och karaktär (Olsson & Sondén u.å.).

TILLGÄNGLIGHET

Tillgänglighet handlar om den demokratiska rätten att kunna ta sig fram i samhället. Beskriver inom trafik även framkomlighet för bland annat gående, cyklister, bilar, varuleveranser, uttryckningsfordon, sophämtning samt personer med funktionsnedsättning. En av konsekvenserna av sänkt hastighet på en samspelsyta är längre restider i kollektivtrafiken. Men däremot erbjuds en god tillgänglighet eller möjlighet för bilförarna att ta sig till målpunkter samt att flexibelt kunna släppa av eller hämta passagerare (Wallberg, Stjärnkvis & Ahlman 2008, s. 5).

SÄKERHET

Säkerhet beskriver den objektiva säkerheten. En Shared space anses trafiksäker om hastigheten fäsnär till under 20 km/h (Wallberg, Stjärnkvis & Ahlman 2008, s. 5). Holländska utvärderingar av shared space införande har visat att hastigheterna har sänkts samt att de allvarliga olyckorna blivit färre (Wallberg, Stjärnkvis & Ahlman 2008, s. 54).

STADSLIV

Interaktiv

En hög grad av interaktivitet kan göra torg och platser angenäma att vistas på (Gehl et al. 2006 s. 108). Forskning visar att kontakter med andra människor är ett grundläggande behov för en god hälsa och ett gott liv. I planering kan man skapa förutsättningar för människor att knyta kontakter (Olsson u.å.).

Gatuliv

Småbutiker och många verksamheter kan skapa en blandstad samt bidra till liv och kontroll på gatan. Gatulivet är viktigt för människors trivsel och trygghet (Olsson u.å.). Att införa shared space innebär att platsen får goda förutsättningar för ett socialt liv (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008 s. 52).

Brukargrupper

Samspelet bygger på att alla trafikslag och brukargrupper ska vara jämlika i gaturummet eller på en plats (Örn 2014). Brukargrupperna brukar delas in i kategorierna svaga och starka. Nedan presenteras vilka som tillhör kategorierna; Svaga: Barn, äldre och funktionsnedsatta, Starka: Vuxna och bilister. Brukarna i stadsrummet delas även in i skyddade eller oskyddade trafikanter, som beskrivs vistas och röra sig i gaturummet på olika villkor; Skyddade: Bilförare och motorcykelförare, Oskyddade: Fotgängare och cyklister. Barns begränsningar med att inte kunna sprida sin uppmärksamhet innebär att de utgår från sin egen uppfattning. Detta betyder att de har svårare att uppfatta en bils hastighet och avstånd (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008 s. 60).

Sällskaplig

Sällskapligheten påverkas till stor del av miljöns öppenhet, en kulturell dimension som kan graderas privat till offentlig. Höga och stora huskomplex leder till anonymitet, oberoende och att människor sällan möter och umgås med varandra (Olsson u.å.). Holländska studier visar att införandet av shared space har visat sig öka folklivet genom att fler har vistas på platserna (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008 s. 52).

Användning

Hur människor använder staden utgår är avgörande för hur attraktiv och hållbar en stad är. Återkommande vardaglig användning och behov ska vara lätt hanterbara genom den fysiska miljön. Denna aspekt handlar om vilken grad stadsmiljön ger utrymme, flexibilitet och marginaler i människors användning av staden (Olsson, Wistrand & Grahn u.å.).

Aktiviteter

Utomhusaktiviteterna som äger rum på offentliga platser kan delas in i tre kategorier; nödvändiga, valfria och sociala aktiviteter (Carmona & Tiesdell red. 2007 s. 143).

Verksamheter

Stadsrummets karaktär påverkas av ett samspel mellan verksamheterna i fastigheternas bottenvåningar och på gatan. Att vissa lokaler är upplysta när det är mörkt kan vara bra för trygghetskänslan (red. Kallstenius, Lundevall & Fager 1994, s.16)

TRYGGHET

Sikt

Trygghet handlar om att människor ska kunna ha en överblick av vad som finns på platsen samt vilka som rör sig där. Dessutom ska man kunna utläsa gaturummets struktur för att kunna orientera sig fram. I denna kategori är det även belysning under nattetid avgörande (Olsson & Sondén u.å.).

Brottsrisk

Tryggheten har en koppling till risken att utsättas för brott, som våld och rån (Olsson & Sondén u.å.).

Motorfordon

Gatans utformning och motorfordon med dess hastighet, volym och typ har stor påverkan för upplevelsen av trygghet på platsen (Örn 2014).

Gång-Cykel

Tryggheten påverkas av människorna i miljön. Många rör sig gärna i gaturum där det finns en blandning av människor, helst människor man känner igen (Olsson & Sondén u.å.).

Karaktär

Stadsmiljöer sänder olika signaler till människor, vilket har betydelse för tryggheten. Väl underhållna miljöer känns tryggare än de med skräp och skadegörelse. Likaså gäller miljöer med många verksamheter i bottenvåningar samt de som bjuder in till vistelse (Olsson & Sondén u.å.).

TILLGÄNGLIGHET

Sittbar

Vid en samspelsyta är det viktigt att det finns bänkar och sittplatser som ökar ytans användbarhet (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008 s. 6).

Gångbar

En av fördelarna med en samspelsyta är ökad framkomlighet för gående i vackra och uppskattade platser (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008 s. 6).

Körbar

Invid Skvallertorget i Norrköping har man valt att försämra bilarnas framkomlighet genom en timglaslösning med busshållplats för att sänka hastigheterna (Hillerström 2014; Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008 s. 55). Däremot är tillgängligheten för bilisterna god, man kan flexibelt komma fram till målpunkterna (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008 s. 55).

Central

Platsbesök, litteratur och samtalsintervjuer har visat att samspelsytan förekommer i olika sammanhang. Hur central och tillgänglig den är, påverkar förutom användningen även hur man ska studera samt planera för en samspelsyta.

Läsbar

Hur man kan läsa av platsen och orientera sig blir särskilt viktigt vid en samspelsyta som bygger på att man tar hänsyn och samspelar med andra. Då blir också den vägledande gestaltningen extra viktig för att funktionsnedsatta ska kunna använda platsen (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008 s. 72).

Parkering

Vid ett flertal samspelsytor i Sverige finns öppna ytor som ger flexibilitet för varuleveranser och för att hämta eller lämna passagerare (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, s. 76).

Funktioner

Trafikingenjören Hans Monderman hävdar att man upp till 6 centimeters nivåskillnad, mellan exempelvis en gångbana och en körbana kan uppnå ett aktivt samspel mellan trafikanterna. Men har man högre än så riskerar man att separera och isolera trafikslagen från varandra (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, s. 74).

Funktionsnedsatta

Allmänna platser ska vara tillgängliga och användningsbara enligt Boverkets föreskrifter samt Plan och bygglagen (Boverket u.å.). Gångytor bör vara så horisontella som möjligt, med en maximal lutning på 2 procent, för annars kan ytan vara svår att använda för rörelsehindrade. Ledstråk behövs för att synskadade och blinda ska kunna orientera sig och bör bestå av naturliga ledstråk som husväggar eller skillnader i struktur mellan material (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008, s. 76).

SÄKERHET

Sikt

En bra sikt ger förutsättningar för en säker trafikmiljö. Dålig sikt kan skapas av felaktigt placerade vägskyltar, vegetation eller snöupplag (Sveriges kommuner och landsting u.å.).

Brottsrisk

Den faktiska risken för att utsättas för brott är svår att bedöma, men forskning visar att brottslingar hellre väljer att begå brott vid en folktom plats eftersom risken att bli ertappad där är mindre. Detta betyder att en öppen plats där många människor vill vistas inte verkar inbjudande för gärningsmän (Brottsförebyggande rådet 2009).

Motorfordon

Säker och tydlig utformning av gatu- och vägmiljöer skapas med hjälp av hastighetsbegränsningar och övergångsställen (Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande u.å.).

Gång-Cykel

Det liv och rörelse som olika samspelsytor har resulterat i skapar en mer mänsklig miljö samt färre allvarliga olyckor. Utformningen samt trafikantsammansättningen har betydelse för hur platserna fungerar (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008 ss. 53-57) Detta betyder att ju fler som vistas på samspelsytan till fots eller cykel kan ge en större medvetenhet hos bilisterna och miljön blir därmed säkrare.

Karaktär

Författarna Wallberg, Stjärnkvist och Ahlman (2008, s. 55) beskriver att samtliga samspelsytor de har studerat har gemensamt att ytan är upphöjd samt belagd med ett avvikande material för att ytans karaktär ska avvika mot angränsande gatustruktur för att belysa att man måste anpassa sig, sakta ner och visa hänsyn.

3.2 Referensprojekt

Referensprojekten studerades med hjälp av platsbesök och samtalsintervjuer. I dessa studerades samspelsytor från städerna; Uppsala, Stockholm, Sollentuna, Västervik och Norrköping. Gemensamt för samtalsintervjuerna och platsbesöken är att de har utgått ifrån en samtalsguide. Dessutom har under platsbesöken även ett underlag använts för att bedöma ytorna och deras funktioner.

Anledningen till att dessa underlag använts under genomförande är att informationen och iakttagelserna från de utvalda platserna därmed grundas på samma kriterier vilket underlättar en senare jämförelse.



Karta över de aktuella referensprojekten från norr till söder; Uppsala, Sollentuna, Stockholm, Norrköping och Västervik.

Referensprojekten valdes ut med hjälp av deras relevans för gestaltungsförslaget på Nygatan i Eskilstuna. Jag har inte hittat många svenska exempel på uttalade samspelsytor (eller "Shared space") på gator under arbetet. I exempelvis skriften *Shared space- Trafikrum för alla* (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008 s. 79) har sex olika svenska exempel av "Shared space" (samspelsytor) studerats varav en är en linjär gata (Nya Boulevarden, Kristianstad) och resterande är torg.

I arbetet med skriften beskriver författarna att de bitt trafikingenjörer från olika kommuner att skicka in exempel på "Shared space" (samspelsyta) inom kommunen. Men av dessa projekt passar inte alla exempel som samspelsytor i dess grundläggande mening i och med att de ska fungera utan reglering, vägmärken eller separering (Wallberg, Stjärnkvist & Ahlman 2008 s. 9). Men som författarna beskriver visar exemplena ändå på en utveckling där cyklister och fotgängarna styr stadens tempo. Från exemplena kan man se ett flertal omvandlingar av gator till gångfartsområden eller gårdsgator. Anledningen till att denna typ av gator inte har studerats är att de inte utvecklats med samspelsyta som grundtanke.

Projektet Dragarbrunnsgatan har vid ett flertal tillfällen nämnts under min utbildning och är det referensprojektet som är närmast mitt konkreta fall på Nygatan.

Genom litteratur uppmärksammades projekten i Norrköping och Västervik. Båda projekten var väl representerade i litteratur och studier samtidigt som det beskrevs som goda och välfungerande exempel. Därför frågade jag representanter från kommunerna som varit engagerade i de konkreta projekten om de hade möjlighet att ställa upp för samtalsintervju och platsbesök i kombination.

Under en mäsas på Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm sökte jag upp representanter från Stockholms stad och teknik- och konsultföretaget Ramböll. Anledningen var att höra om de hade erfarenheter eller projekt inom samspelsytor. Efter vidare kontakt visade det sig att man vid Stockholms stad arbetade med liknande projekt, kallade *Open street* och *Open space* som införts på Södermalm i Stockholm. Projekt som lät både intressanta och relevanta för min studie eftersom de har starka kopplingar till en samspelsyta och dess avsikt. Genom en representant vid Ramböll hänvisades jag till ett projekt i bostadsområdet Silverdal i Sollentuna kommun utanför Stockholm. Förutom möjligheten att få en djupare inblick av en landskapsarkitekt vid Ramböll som gestaltat ytan var även projektets läge i ett bostadsområde intressant för studien.

PLATSBESÖK

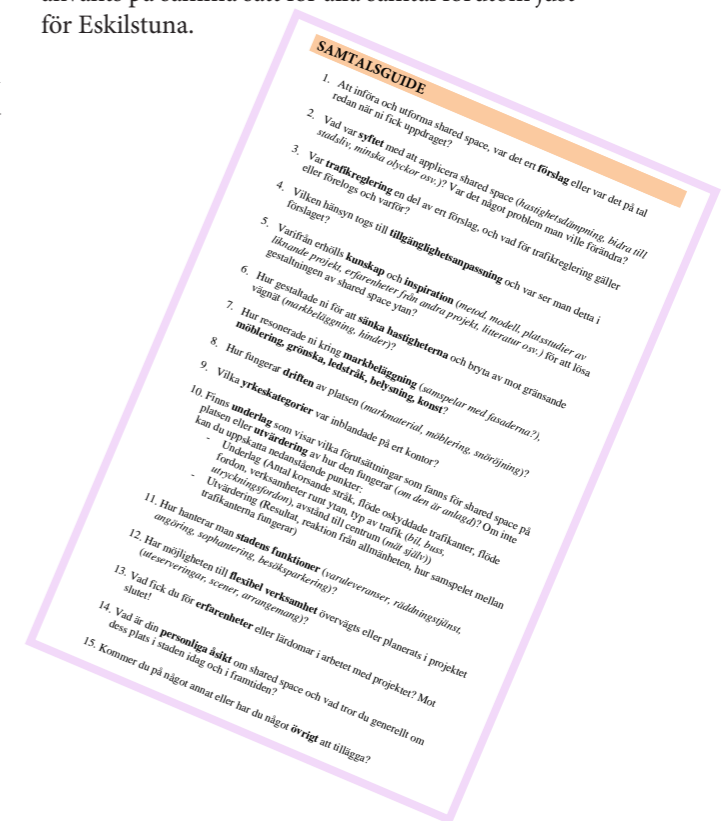
Under platsbesök studerades befintliga samspelsytors bakgrund, innehåll och utformning utifrån ett underlag. Platsbesöken utfördes tillsammans med trafikplaneraren Johan Örn vid Eskilstuna kommun, som även är en av handledarna för detta examensarbete.

Under platsbesöken var även personer från kommunerna som är insatta i projekten närvarande. Personerna informerade om de konkreta platserna med utgångspunkt från den samtalsguide som framtagits i uppsatsen.

Underlaget finns som bilaga till examensarbetet.

SAMTALSINTERVJUER

Samtalsintervjuer utgick från en samtalsguide. Syftet med samtalsintervjuerna var att få en djupare inblick i planeringsprocessen och problematiken med att utforma en samspelsyta. Samtalsguiden var därmed en grund som underlättar senare jämförelse mellan svar på samma grund. Guiden utvecklades under arbetets gång genom litteratur och fastställdes efter samtal med Ergemgård vid Eskilstuna kommun. Detta innebär att guiden har använts på samma sätt för alla samtal förutom just för Eskilstuna.



Samtalsguiden som tillämpats under samtalsintervjuerna.

SYMBOLER

Vid presentationerna av referensprojekten har olika aspekter undersökts utifrån samtalsguiden samt underlag för platsbesök. På denna sida presenteras de ikoner som symboliserar de olika aspekterna. Ikonerna återkommer som rubriker till samtliga sammanställningar av referensprojekten. Vid referensprojekten kommer först projektens visuella aspekter att presenteras. Sedan presenteras aspekterna som berör bakgrund, arbetsprocessen och resultat. Sist presenteras aspekten tankar och åsikter som kommit fram under samtalsintervjuer och platsbesök gemensamt.

Presentationen av referensprojekten är uppdelad i tre olika delar. Delarna behandlar olika typer av aspekter och presenteras närmare på nästa sida. Aspekterna delas upp i följande tre delar;

1. Visuella
2. Bakgrund, arbetsprocess och resultat.
3. Tankar och åsikter.

Dragarbrunnsgatan presenteras endast i de visuella aspekterna med anledning av att samtalsintervju inte har kunnat genomföras med någon representant från Uppsala kommun.

VISUELLA



TILLGÄNGLIGHET



MARKBELÄGGNING



MÖBLERING



PARKERING



GRÖNSKA



BELYSNING



KONST



VERKSAMHETER

BAKGRUND, ARBETSPROCESS OCH RESULTAT



IDÉ & INSPIRATION



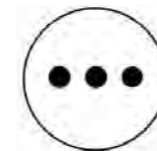
REGLERING



DRIFT & FUNKTION



YRKESKATEGORIER



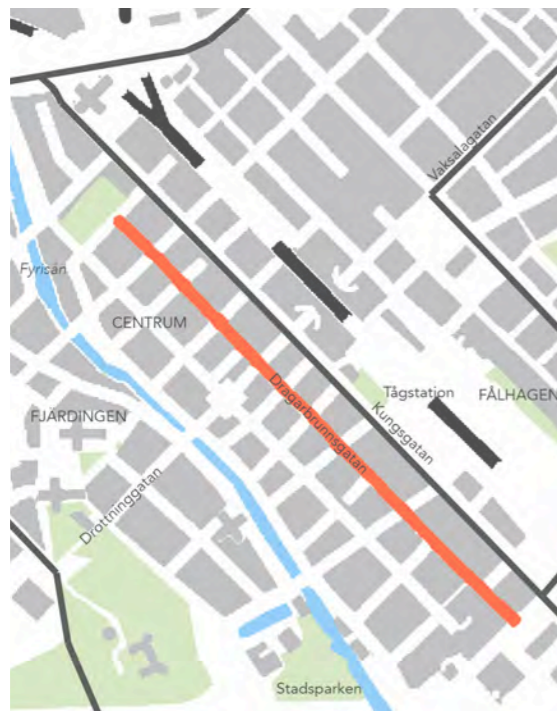
UTVÄRDERING

TANKAR & ÅSIKTER



TANKAR & ÅSIKTER

3.2.1 DRAGARBRUNNSGATAN, UPPSALA



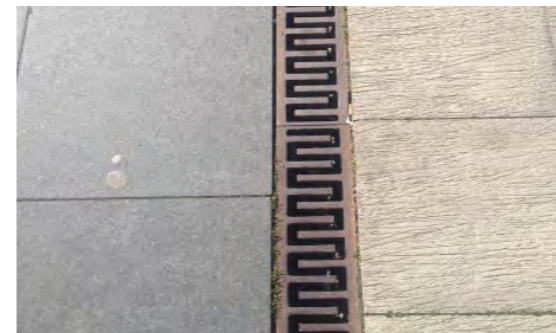
Dragarbrunnsgatan är centralt belägen i Uppsala och är en parallellgata till gågatan. År 2004 startade vision Dragarbrunnsgatan med syftet att utveckla gatan till en attraktiv handelsgata. Innan förändringarna gav gatan intryck av att vara en bakgata med splittrade arkitektoniska karaktärer. Gatan är uppdelad i sex olika delområden som förändras etappvis (Trafikverket 2009 ss. 5-7).

Förutom att gatan utvecklas till en fungerande helhet skapas mindre rum utmed gatan. Ett exempel på detta är arkitektkontoret Temas förslag på en del av sträckningen. Temas förslag grundar sig i att skapa ett torg med inspiration från ett vardagsrum (Tema u.å.).

Dragarbrunnsgatan är reglerat som gångfartsområde.



Genomgående fria ledstråk i gjutjärn längs fasaderna på gatans båda sidor som även understryker Dragarbrunnsgatans riktning.



Ansluter till Uppsala innerstads materialstandard men har en egen mönsterläggning vilket ger gatan en egen identitet. Ljusa markbetongplattor (Trafikverket 2009 s. 6).



Gatumöblerna varierar beroende på vilket rum man befinner sig i. Gemensamt för hela sträckningen är att de används både som markhinder och sittplats (Trafikverket 2009 s. 6).



Tidigare var det större möjligheter att parkera med bil på gatan. Förändringarna har inkluderat utveckling av parkeringshus. Dessa ersätter många av de parkeringsplatserna som tidigare fanns utomhus på gatan (Trafikverket 2009 ss. 5-16). Det finns ett stort utbud av cykelparkeringar och de, precis som möbleringen, verkar fungera även som markhinder och bryta av gatans långa och linjära samband.



Landskapsarkitekt: Tema, Foto: Göran Ekeberg



Träd och planteringsytor. Arter ej dokumenterade i referenslitteratur.



En sammanhängande ljussättning för hela gatan (Trafikverket 2009 s. 6). Längs Temas sträckning föreslås en belysningarmatur som ger en inomhuskänsla (Tema u.å.).



Landskapsarkitekt: Tema, Foto: Göran Ekeberg



Konstnärliga ambitioner i de olika platsbildningarna (Trafikverket 2009 s. 6). Bland annat syns detta vid två ytor. Dels vid torget med sittbara granitblock och planteringar som är omgärdade av olika former av metall. Men även i Temas förslag är bland annat en av fasaderna målade som en spetsgardin samtidigt som möblerna dekorerats med ett spetsmönster (Tema u.å.).



Bland annat bank, biograf, shoppinggallerior, barer och restauranger. I mestadels av fallen är det bostadshus i övervåningarna (Trafikverket 2009 s. 5).

3.2.2 CENTRALA TORGET, SOLLENTUNA



Foto: Eva Pestmalis, Ramböll



Området Silverdal är beläget i Sollentuna kommun. I Silverdal bor 2300 människor, men antalet kommer att stiga då det fortfarande byggs nya lägenheter (Bratt 2014). På Ramböll i Stockholm var ansvarig landskapsarkitekt för Silverdalsprojektet Ulf Nordfjell och landskapsarkitekten Eva Pestmalis var handläggare inom projektet. Hon informerar i ett samtal gestaltningens härkomst samt om sina erfarenheter från projektet.

Torgytan är belägen nära en skola och korsas därmed av många skolbarn under veckodagarna. Ytan trafikeras även av kollektivtrafik.

När Pestmalis arbetade med projektet var inte området uppfört. Därmed var det inte möjligt att analysera användares befintliga vanor och mönster, istället fick de analyseras på förhand.



Foto: Eva Pestmalis, Ramböll



Ledstråk och annat markmaterial längs fasaderna. Förutom tillgänglighet ringar även ledstråket in ytan. Något som gör det lättare för alla användare att uppfatta ytans form och funktion.



Foto: Eva Pestmalis, Ramböll



Betongplattor och smågatsten.



Foto: Eva Pestmalis, Ramböll



Torgytan är planerad för vistelse och det finns sittmöjligheter på runda bänkar med anslutande planteringar.

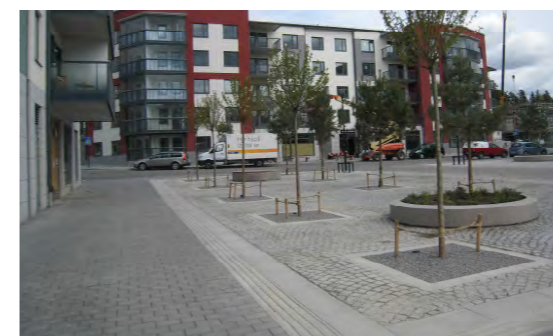


Foto: Eva Pestmalis, Ramböll



På ytan parkeras bilar spontant. Under lunchtid är det cirka 10 bilar parkerade på ytan. På samma sätt finns möjligheter för brandbilar köra in snett på ytan.



Foto: Eva Pestmalis, Ramböll



Träden på torgytan är bland annat körsbär och tall.



Vägen mot torget. Foto: Eva Pestmalis, Ramböll



Belysningsstolparna betonar platsens funktion, bildar en entré och styr trafiken.



På det Centrala torget finns ingen konstnärlig utformning.



Under Pestmalis arbete var torgytan belägen i ett område i en nybyggnadsfas, men de kringliggande fastigheterna som JM stod för planerades att ha verksamheter som caféer och restauranger i bottenplan. Torgytan är inte lämplig för tillfälliga evenemang så därmed har detta inte planerats för. Caféerna och restaurangerna har möjlighet till uteservering på torgytan under vår, sommar och höst.



Att utveckla torgytan till en samspelsyta var någonting Pestmalis föreslog eftersom den planerade körbanan inte skulle lämna någon plats för något stadsliv på ytan. Syftet med att införa en samspelsyta var, förutom att lämna plats för stadsliv, även att dämpa bilarnas hastighet samt att minska risken för olyckor. Inspiration till att skapa en samspelsyta fick Pestmalis genom information och besök vid Skvallertorget i Norrköping.



Reglerat till gångfartsområde, vid anslutande korsning gäller högerregeln.



Ej omnämnt.



På Ramböll var det landskapsarkitekter och marktekniker som arbetade i projektet.

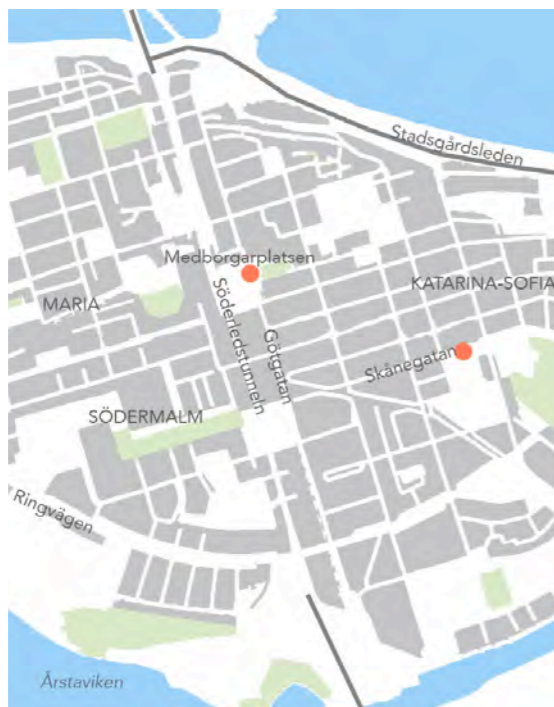


Senaste gången Pestmalis var på den byggda torgytan upplevde hon att bussarna korsade ytan i hög hastighet. Detta bekräftades via e-post kontakt med Theodor Bratt, utredare och trafikkommunikatör på Sollentuna kommun, som berättar att det generellt råder dålig respekt för gångfartsområdena i Silverdal. Än finns det inga utredningar på Centrala torget, men det har inte rapporterats några allvarliga olyckor (Bratt 2014).

3.2.3 MEDBORGARPLATSEN OCH GÖTGATAN, STOCKHOLM



Foto: Görel Andersson, Stockholms stad



År 2012 började Stockholms stad arbeta med koncepten Open street och Open space. Dessa infördes på Södermalm, första året Open space vid Medborgarplatsen och under andra året Open street längs Götgatan och Skånegatan. Erik Jondelius, landskapsarkitekt vid Stockholm stad, blev involverad i dessa projekt ett år senare, och berättar under en samtalsintervju om sina erfarenheter och tankar kring projekten.



Foto: Erik Jondelius, Stockholms stad



Foto: Erik Jondelius, Stockholms stad

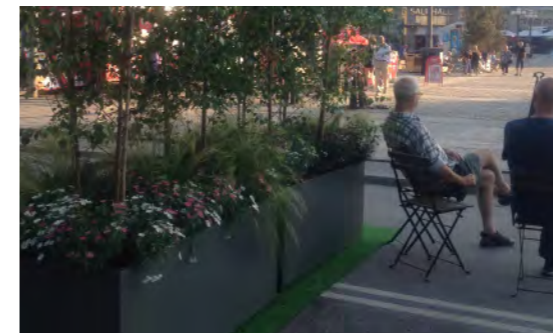


Foto: Erik Jondelius, Stockholms stad

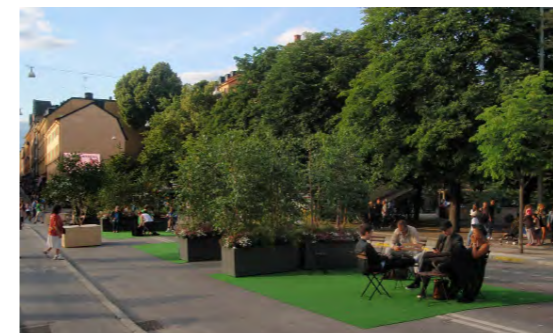


Foto: Görel Andersson, Stockholms stad



Ej omnämnt under samtalsintervjun. Den tillfälliga installationen är dock svår att tillfälligt förvarna med hjälp av ledstråk i markbeläggningen.



Tillfälliga konstgräsmattor var utplacerade.



Utomhusmöbler från IKEA.



Inga parkeringsmöjligheter eftersom gatan är avspärrad för biltrafik.



Foto: Görel Andersson, Stockholms stad



Träd och planteringar i krukor.



Foto: Erik Jondelius, Stockholms stad



Den befintliga belysningen har använts under projektet. Dessutom har platserna varit bra upplysta i och med att de ägt rum under sommarhalvåret.



Ingen konst.



Vid Skånegatan var verksamheterna med uteserveringar mycket positiva till open street projektet och flera har hört av sig och önskar att det införs denna sommar igen. Initiativtagare till verksamheter eller evenemang på platsen behövde år 2013 söka polistillstånd vilket tog ett par veckor att få återkoppling på. Under år 2014 har man involverat Kulturförvaltningen i projektet i hopp om att man ska engagera föreningar inom exempelvis dans och skateing.



Uppdragen kom från politiska styrdokument (Jondelius 2014). Projektet är en del av arbetet med visionen Stockholm som promenadstad. I visionen är medborgarnas möjligheter till mötesplatser och stråk som främjar rörelse till fots och cykel centralt. Projektet ingår även i en evenemangsstrategi. Under åren 2012 och 2013 har projektet bestämts ganska hastigt. Förra året var syftet att knyta ihop Björns trädgård med Medborgarplatsen och vid Skånegatan var syftet att ge möjlighet till uteservering två helger under sommaren.



Tillfälligt avspärrat vid Götgatan samt tillfälligt reglerat till gågata vid Skånegatan. Trafiken spärrades av vid Medborgarplatsen, men avspärrningen var flyttbar för att ge plats för uttryckningsfordon. Enligt Jondelius är denna avspärrning kanske inte den mest estetiskt tilltalande, men den fyller sin funktion. Skånegatan reglerades tillfälligt till gågata.



Eftersom gatuköken och verksamheterna belägna inom området inte hade några varuleveranser under helgerna var det inga problem med avstängningen för dessa. Ett par lånestolar blev stulna under projektet. Normalt har polisen denna avspärrning under sena kvällar på helger för att få en bra uppsikt och minska riskerna för brott.



Foto: Görel Andersson, Stockholms stad



På Stockholm stad har landskapsarkitekter, trafikplanerare, samhällsplanerare, signalreglerare, landskapsingenjörer, gatu- och driftingenjörer varit insatta i projektet.

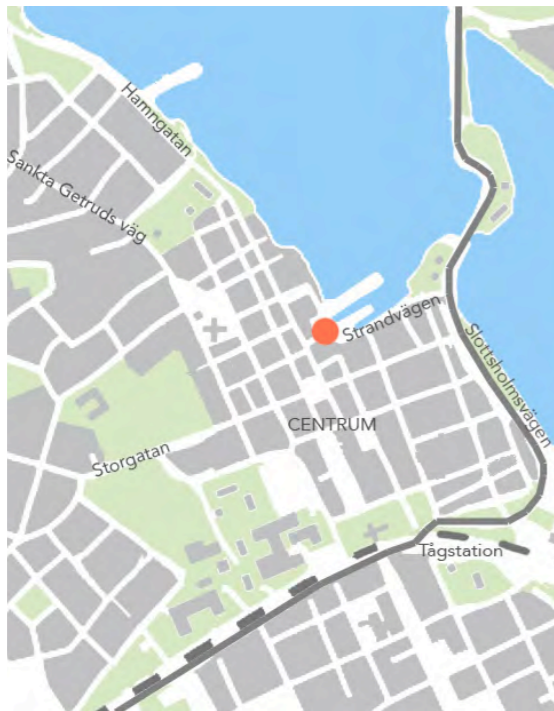


Reaktionerna kring Medborgarplatsen under projektet var från de boende. Klagomålen handlade om omtrafikeringen som ibland ledde till köer vid parallellgatorna. Generellt har responsen annars varit positiv och Jondelius har uppfattat en positiv stämning under dessa helger och beskriver känslan kring platsen som "kontinental" under projektet.



Foto: Erik Jondelius, Stockholms stad

3.2.4 FISKARTORGET, VÄSTERVIK



Fiskartorget är centralt beläget i Västervik. Staden har cirka 22 000 invånare och antalet invånare i kommunen är runt 36 000. Västervik är en sommarstad som lockar många turister, främst mellan vecka 27-31. Viktiga attraktioner är bland annat Lysingsbadet och Visfestivalen som anordnas en gång per år (Hörnqvist 2014). Antalet bilar på Fiskartorget är mellan 5700-7500 per dygn. Ombyggnaden av Fiskartorget är likt hur platsen såg ut tidigare, med samma rörelsemönster för bilarna. Torget har en öppen karaktär med småstadskänsla. Trots att det passerar många bilar känns det som man kan stå mitt på ytan. Torget är en plats där man framförallt allt under sommaren "är och vill vara" (Hörnqvist 2014). Torget gränsar mot vattnet, restauranger och centrum, som man kan se i fotona ovan och nedan.



Tillgängligheten på Fiskartorget var svår att lösa eftersom det finns många målpunkter, någonting som gjorde det svårt att placera ut ledstråk. Inom kommunen finns ett råd som diskuterar tillgängligheten, under den senaste tiden har de inte yttrat någon kritik mot torgets utformning och tillgänglighetsanpassning.



Markbeläggning av betongsten med varierande nyanser som ska symbolisera fiskfjäll. Betongstenen är omgärdade av kvadratiska former av smågatsten.




På Fiskartorget finns inga sittplatser, men i nära anslutning finns sittmöjligheter på bänkar vid vattnet.




Parkeringsplatser för bilar finns i nära anslutning till torget. År 2005 utvecklades angränsande gångfartsområden i linje med centrumutvecklingen, utmed dessa finns ytterligare möjligheter att parkera. Cykelparkeringar finns vid torgets ytterkant.





 På Fiskartorget finns 7 träd, dessa är icke-blommande kastanjer och plataner. Under de första åren efter införandet markerades en köryta med hjälp av blomurnor. Senare har dessa blomurnor placerats tillsammans i större grupper för att inte peka ut en specifik köryta.



 Belysningen är centralt placerad och är av metallhalogen, vilket nästan ger ett dagsljus på kvällen. Ljusets strålning på marken är kring 16-17 meter i diameter med stockholmsarmatur.



 Ingen konst, men vid ytans mitt är ett pumphus beläget, men detta är under renovering vid platsbesök (Hörnqvist 2014).

 Vid Fiskartorget finns ett Apotek, McDonalds, barer och en bankomat. Införandet av "shared space" (samspejsyta) har gett större möjligheter till uteserveringar.



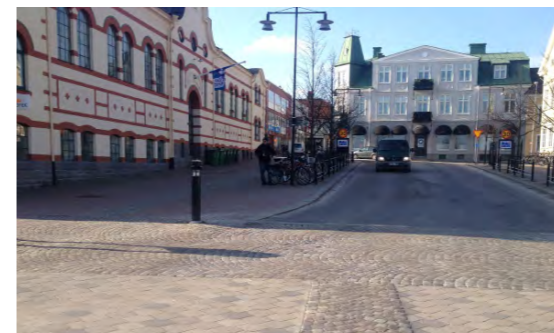
Redan 1992 började man planera för att förbättra gatorna i stadskärnan genom att skapa gågator. År 2003 omvandlades Fiskartorget med syftet att skapa flexibla ytor samt att sänka bilarnas hastighet (Hörnqvist 2014) (Sneitz 2014). Att utveckla platsen var en del av arbetet med centrumförnyelsen. Det var den tidigare uppdelningen av platsen som skapades av körbanan man vill bygga bort och sy ihop platsen så att den fick en torgkaraktär. Den avvikande markbeläggningen i smågatsten samt planteringen sommardag gör att trafiken går långsammare.



Fiskartorget är reglerat till gångfartsområde.



Vid Fiskartorget gäller viktbegränsning, men baren har dispens för varuleveranser. Under sommarhalvåret utnyttjas ytan som scen och plats för olika evenemang. Under sommaren är torget helt avstängt under de två turisttätaste veckorna. Därefter följer två veckor med enbart nattavstängning. Vissa pollare blir påkörda och får bytas ut.



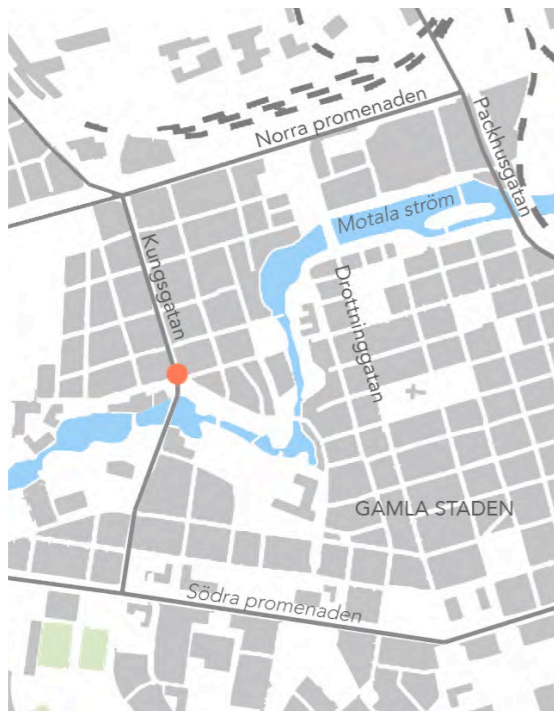
Vid Västerviks kommun var bland annat projektörer, trafikingenjörer och en arkitekt involverade i arbetet med Fiskartorget.



De anslutande restaurangerna och caféerna var mycket positivt inställda till ombyggnaden. Sneitz berättar att införandet av en shared space inte har inneburit några större reaktioner från allmänheten. Sättningar av vattenansamlingar kan uppkomma på grund av torgytans lutning på endast 1% mot vattnet, att det inte finns utplacerade brunnar samt genom markmaterialet där en del vatten stannar på mitten av ytan. Verksamheterna på torget behöver elkablar, någonting som Hörnqvist menar inte är så trevliga att ha på torget. Med ombyggnationen hade man en förhoppning om att minska antalet bilar, men detta har blivit tvärtom då många bilister verkar tycka om att köra förbi torget för att se vad som försiggår (Sneitz 2014).



3.2.5 SKVALLERTORGET, NORRKÖPING



Skvallertorget är belägen i en central del av Norrköping. Staden har cirka 87 000 invånare (Nationalencyklopedin u.å) och antalet invånare i kommunen är cirka 130 000 (Norrköpings kommun 2013). Norrköping är en viktig gammal industristad som genomgår många förändringar, exempelvis utveckling av campus för universitetsstudenter (Hillerström 2014).

Busstrafiken som löper över torget har sin hållplats precis invid. Då bussarna stannar där, får bilarna vänta. Detta är ytterligare en åtgärd som visar att bilarnas framkomlighet inte är prioriterad. Återkommande tema för designen är former av kvadrater som man kan finna på belysningsstolpen samt som man kan se i fotona nedan även under sittplatser och vid trädplanteringarna.



När handikapporganisationer blev involverade i projektet beslutades att ha betongplattor längs fasader för att underlätta framkomst med rullstol. På fotot till vänster syns en trädplantering beläget mitt i ledstråk vilket gör det svårt för synskadade att ta sig fram. På samma sätt överträder delar av uteserveringarna ledstråket.



Markebeläggningen i ljus smågatsten har ett mönster med inbrutna mörka trianglar.



Sittplatser finns på Skvallertorget. Från sittplatserna kan man blicka ut över torget. Fontänen invid är igång under sommarhalvåret och har ett oregelbundet program.



Det finns många cykelparkeringar i anslutning till Skvallertorget. Men många cyklar står parkerade utanför cykelställ.



På Skvallertorget står två träd, men det finns flera i träd i anslutning till torget vilket som syns på fotot till vänster. Men inga planteringar eller planteringsurnor förekommer.



Belysningen är högt placerad och ger ett jämnt sken. De höga belysningsstolparna har reflexer i kanterna. Tidigare var även belysning placerade vid ytans ytterkanter, men på grund av överkörningar är de idag borttagna.



Skulpturen som finns på platsen fanns där även innan ombyggnaden (Lingenäs Guthleir 2014).



Verksamheterna runt torget är ICA, en bar, ett café och Pressbyrån. Möjligheten för flexibla verksamheter eller evenemang är inte aktuellt på Skvallertorget eftersom det inte finns tillräckligt stor yta.



Inspirationen kom bland annat i samband med en ombyggnation av Drottninggatan och Repslagargatan. Ombyggnaden innebar att asfalten i gatan bröts av i ett avvikande material vid ett korsande övergångsställe med mycket fotgängare. Visuellt innebar gatans nya utformning att den inte uppfattades som kontinuerlig. Under ombyggnationen förberedde man fundament och kablar till trafikljus som skulle på plats. Men leveransen av trafikljusen var försenad och man märkte att trafiken gick mycket bra ändå. Än idag har inte trafikljusen kommit på plats, men fundamenten och kablarna finns kvar. Vid Skvallertorget har man därmed valt att helt ta bort kablar för trafikljus.



Skvallertorget är reglerat till gångfartsområde.



Leveranser sker på tvärgator. En del släpper av passagerare på ytan. Poliser står normalt inte på torget, utan de konflikter som uppstår löses spontant. Eftersom torget har markvärme, behövs inte snöröjning vintertid. Några av pollarna vid fontänen har körts på och behövs bytas ut.



På Norrköpings kommun var trafikplanerare, stadsträdgårdsmästare samt landskapsarkitekten Helena Hasselberg involverade i projektet. Lars Ålbrant, dåvarande stadsträdgårdsmästaren, vars utgångspunkt var att gaturummet ses som en helhet samt att funktion och estetik måste finnas parallellt.



På Skvallertorget upplevs bilarna köra fortare än gångfart om man inte har någon fotgängare i sikte. Men ibland har Hillerström uppfattat att det är mera en blixtlåsprincip som tillämpas. Kollektivtrafiken håller generellt en tuffare attityd i trafiken, Hillerström tror att det beror på att de måste hålla tiderna. Innan ombyggnaden var verksamheterna irriterade och förklarade sin skepsis, men sedan införandet har inga klagomål förekommit (Hillerström 2014). Sedan ombyggnaden kan man se att verksamheternas andel bilburna kunder har ökat, samt att de uppgett att de upplever miljön som trivsammare. Förhållandet och samspelet mellan gående och bilister har enligt utvärderingar visat sig vara idealistiskt, bilister stannar i princip alltid för den gående. Vad gäller cyklisterna och bilisterna är andelen cyklisterna som lämnas företräde relativt hög.



3.3 Sammanställning av tankar och åsikter från samtalsintervjuer



Personerna i samtalsintervjuerna var engagerade och uttryckte tankar och åsikter kring samspelsytan. Dessa är sammanställda enligt nedan.

SILVERDAL

Eva Pestmalis vid Ramböll ifrågasätter införande av samspelsyta om det är lågt antal trafikanter, någonting som kan innebära ett inaktivt samspel. I dessa situationer menar Pestmalis att man kan varna bilisterna inför den tomma ytan med ett kantstöd. Vad gäller samspelsytan och dess plats i framtida städer hoppas Pestmalis att de ska bli fler med tanke på att de bidrar till trivsel i staden samt mindre trafik.

Någonting som inte går i linje med vad man ville uppnå med att införa ett gångfartsområde på det Centrala torget är att flertal bilar använder ytan som parkering och att det är högre hastigheter än vad man planerat för (Bratt 2014).

För att undvika att bilar står parkerade på ytan har man skyltat med stoppförbud. Men Bratt (2014) på Sollentunas trafikavdelning säger att det är tveksamt om skyltarna fyller någon funktion.

Bratt (2014) uttrycker ytans funktion för samspel enligt Trafikavdelningen:

”Uppfattningen är väl hos oss att ytan inte fullt ut fungerar som den var avsedd till. Det är inte en yta som ”används” av fotgängare, utan det är mest de uteserveringar längs torgets kanter som lockar folk. Kan vara så att det är blivit för tydligt motorfordonsstråk som går över ytan. En annan anledning är att stadsdelen i sig är rätt bilburen varför de som rör sig där ofta transporterar sig med bil.”

SÖDERMALM

Erik Jondelius vid Stockholms stad berättar att man under år 2014 kommer att genomföra Open street- projektet på Götgatan, från korsningen med Folkungagatan till korsningen med Ölandsgatan. Projektet kommer att genomföras under sju lördagar i rad, från den 28e juni till den 9e augusti. Någonting man gör för att se balansen

mellan bilar och folkliv. Det är även intressant att se skillnad i användning när det kan vara regn och mörker (Jondelius 2014).

Jondelius påpekar vikten av att pröva sig fram och att lära sig av försöken. Ännu är projekten man infört på Södermalm inte särskilt beprövade i Sverige, men det finns flertal exempel från USA. Dock tror Jondelius att kulturskillnaderna mellan Sverige och USA ger avgörande förutsättningar för hur projekten genomförs och används. I USA verkar många privatpersoner anmäla sig och engagera sig som volontärer. Medan i Sverige får man istället hitta andra vägar för att engagera, till exempel genom att kontakta föreningar och organisationer. Däremot menar Jondelius att man självklart inspireras av hur andra länder har gjort. Jondelius beskriver att några av dessa har infört många fler kulturella aktiviteter på platsen, till exempel bordtennis, läneböcker samt gratis wifi.

Däremot är inte sponsorer och reklam lämpliga i Sverige på samma sätt som det används i USA. Marknadsföringen för projekten har skett i tidningar och vid reklamskyltar runtom i Stockholm. Media har uppmärksammat projekten och de har därmed omnämnts i bland annat Södermalmsnytt, Allt om Stockholm, P4 Stockholm, Dagens Nyheter samt Sveriges television ABC. Jondelius menar att många missuppfattar syftet med projekten och tror att det handlar om en slags gatufest där det säljs popcorn och finns lotterier. Det handlar om att skapa en grön oas för möten och att uppmuntra fysisk aktivitet. Motionsfrämjandet kan ses som en direkt effekt, men långsiktigt är det en tankeställare kring stadens utformning och användning.

Jondelius menar att det ligger i tiden att skapa tillfälliga lösningar som uppskattas av människor samt att med små medel skapa någonting bra i utemiljön. Ytterligare exempel är Soltorget vid Sergels torg, som bara varade över sommaren under en ombyggnation. Projektet vid Medborgarplatsen var inte påkostat. Det man köpte in var konstgräsmattor och möbler från IKEA. Växterna återanvändes från prinsessan Madeleines bröllop.

Skånegatan som var med i Open street- projektet har få antal bilar och Jondelius funderar på om den kan fungera som en gågata mer permanent. Men en stor del av projektens syfte är den “wow- effekt” som skapas av kontrasten där platser eller gator ena dagen är dominerad av bilar och andra dagen av människor.

VÄSTERVIK

Christer Sneitz och Sofia Hörnqvist vid Västerвик kommun tror att införandet av en shared space är ett steg på vägen till en fortsatt utveckling. Nästa steg i ledet tror de att ett gatuavsnitt på 50-60 meter av Rådhusgatan kan komma att omgestaltas i liknande tankar. Denna gata är en viktig siktlinje mellan kyrkan och vattnet. Idag är 7 parkeringsplatser för bilar belägna här.

Fastighetsägare, föreningar och handikappsorganisationer är vanligtvis med tidigt i processen och gestaltningen blir en kompromiss mellan olika intressen men Sneitz menar att det är bra om alla förstår den andres situation. Sneitz berättar att gaturummen i grund och botten alltid kommer att betraktas som en transportväg. Men en av de erfarenheter som Hörnqvist (2014) fått av projektet är att torget fungerar bättre och bättre i takt med att förståelsen för att ytan inte främst är en körbana för bilar.

Sneitz menar att möbleringen är A och O i planeringen för en “shared space” (samspelsyta). Förutsättningarna för samspelsytor är att de införs på rätt ställe och blir rätt möblerade. Sneitz anser att införandet av en shared space ska byggas på korsande målpunkter och inte på bristen av plats. Erfarenheter som både Sneitz och Hörnqvist har fått genom projektet är att det är svårt att på förhand veta hur bilisterna kommer att tänka samt att avgöra hur de kommer att bete sig.

NORRKÖPING

Hillerström menar att införa “shared space” (samspelsyta) innebär att ge staden tillbaka till människan. Han menar att till exempel i Stockholm, blir anpassningen till bilanvändningen som en ond cirkel när man satsar på fler vägar kommer fler bilar. Han berättar att det är vanligt att jämföra trafikströmmen med en vattenström och berättar att en expert på hållbar trafikplanering vid Norrköpings kommun istället jämför det med gasrör eftersom att när ett nytt rör ansluts fylls det med gas också. Hillerström menar att ett tvärfackligt team ger en fungerande helhet, där gestaltning möter trafiktekniska frågor.

Hillerström berättar att bilen tar upp mycket plats i staden, och han anser att man har planerat fel under många decennier. Någonting, som han menar, har skett på grund av att bilismen har fått krafter på riksdagsnivå genom ekonomiska krafter och ett styrande näringsliv. En åtgärd för att få ner hastigheterna i staden är att ta bort trafikljusen.

Hillerströms berättar att man antagligen inte hade vågat utföra projektet om man inte sett exemplet i den lilla skalan, vid Drottninggatan, först. Trots detta undrade han efter införandet hur det skulle komma att fungera.

Hillerström (2014) berättar att Skvallertorget gestaltades för att skapa förvirring, en förvirring som gör att man saktar ner och hinner använda alla sina sinnen och för att interagera med andra. Hillerström menar att detta även stämmer överens med Gehls betraktelse; när man rör sig i gånghastighet har man empati för andra människor.

Hillerström beskriver att utvecklingen av utemiljöerna i grund och botten handlar om hur vi fungerar som biologiska varelser, hur vi uppfattar saker och handlar. När vi förflyttar oss snabbt styrs vi av hjärnans primitivare del, inte i första hand den medvetna delen. Trafikinformation har därför övervärderats eftersom det inte hjälper när medvetandet inte är inkopplat. Det viktigaste är att få ner allas hastighet till gångfart eftersom hjärnan då fungerar fullt ut.

3.4 Slutsatser referensprojekten

Platsbesöken och samtal med olika representanter från kommunen och byggprocessen har gett en djupare inblick i tankarna bakom införandet samt gestaltning av samspelsytor. I tabellen sammanställs de visuella aspekterna för respektive referensprojekt. De blåfärgade rutorna är gemensamma och lika lösningar för projekten medan de grönfärgade rutorna markerar skillnader mellan referensprojekten.

JÄMFÖRELSE I TABELLEN

Tabellen ger en överblick och underlättar en jämförelse mellan referensprojekten. I tabellen blir det tydligt att referensprojektet i Stockholm (*Open street* och *Open space*) skiljer sig mest från de andra projekten. Eftersom detta projekt skiljer sig i bland annat form, funktion och tidsmässig omfattning är detta inte anmärkningsvärt.

Samtliga visuella aspekter av referensprojektet i Norrköping är gemensamma och återkommer i minst två av de andra referensprojekten. Mest lik Norrköping är Sollentuna, med undantag att ingen konst finns utplacerad. Utmärkande för referensprojektet i Västervik är att det inte finns ledstråk eller sittmöjligheter på ytan.

Kombinationen av smågatsten och betongsten förekommer i tre av referensprojekten. Men även vid referensprojektet i Uppsala används betongsten. Vad gäller parkering för bilar är i tre av fallen bilarna hänvisade till parkeringsplatser i anslutning till ytan. Träd är förekommande i fyra av fallen. Men även planteringsurnor förekommer, någonting som i Västervik poängteras att det på gott och ont kan styra trafiken.

Belysningen är avgörande för sikten och är i fyra av fallen centralt placerad. Aspekten konst skiljer sig, men förekommer i tre av fallen. I samtliga referensprojekt finns målpunkter som caféer, restauranger och uteserveringar.

SYMBOL	UPPSALA	SOLLENTUNA	STOCKHOLM	VÄSTERVIK	NORRKÖPING
	Ledstråk längs fasader	Ledstråk längs fasader	Befintliga ledstråk	Inga ledstråk	Ledstråk längs fasader
	Betongsten	Smågatsten och betongsten	Konstgräs	Smågatsten och betongsten	Smågatsten och betongsten
	Sittmöjligheter	Sittmöjligheter	Sittmöjligheter	Inga sittmöjligheter, men i anslutning till	Sittmöjligheter
	Få på samspelsytan, men flertal i anslutning till	Inga på samspelsytan, men i anslutning till, sker spontant	Avspärrat för biltrafik	Inga på samspelsytan, men i anslutning till	Inga på samspelsytan, men i anslutning till
	Träd, planteringsytor	Träd	Planteringsurnor	Träd, planteringsurnor	Träd
	Centralt placerad	Centralt placerad, styrande	Befintlig belysning	Centralt placerad	Centralt placerad
	Olika typer av konst längs gatan	Ingen	Ingen	Pumphus	Skulptur
	Butiker, gallerior, caféer, restauranger och uteserveringar	Caféer, restauranger och uteserveringar	Caféer, restauranger, uteserveringar, evenemang	Caféer, restauranger och uteserveringar, handelsmarknad	Caféer, restauranger och uteserveringar

GEMENSAMMA LÖSNINGAR

Gemensamt för Fiskartorget och Skvallertorget är att de sammansluter många målpunkter och har en öppen lösning och karaktär. Dessutom har de båda en karakteristisk markbeläggning som binder samman och tydliggör ytan och dess funktion. Ytterligare lösningar för att ytorna ska fungera är den centralt placerade och starka belysningen. Gemensamt för samtliga samspelsytor som studerats är att de alla har en lokal lösning som anpassats efter den konkreta platsen och dess förutsättningar. Det finns alltså ingen generell manual för hur man ska gå tillväga utan det beror på människornas och platsens möjligheter och behov. Gemensamma drag är att de snarare erbjuder aktiviteter än framkomst med bil. Samtliga har även en tillgänglighetszon för att tillgodose behov för människor med funktionsnedsättningar.

TORG VERSUS GATA

Längs med en gata som i exemplet Dragarbrunnsgatan finns en tydligt linjär utformning och framkomst för bilarna verkar arbetet handla mer om hastighetsdämpande åtgärder. Medan man vid Skvallertorget arbetat med dessa åtgärder mer i anslutning till torget, såsom busstation som stoppar upp trafiken.

BOSTADSMILJÖ VERSUS STADSMILJÖ

Utifrån studier och platsbesök kan man konstatera att samspelsytor har funnits länge. Intressant är även att samspelsytan, från att ha utvecklats i bostadsområden som woonerf till att idag appliceras både i stadsmiljöer och i bostadsområden som till exempel Centrala torget i Silverdal.

TILLFÄLLIGT VERSUS PERMANENT

Vid projekten Open street och Open space i Stockholm stängdes biltrafiken av helt och hållet för att ge plats åt folkliv, aktiviteter och uteserveringar. Men grundtanken att prioritera och ge plats åt fotgängare och cyklister överensstämmer med syftet med samspelsytan. På samma sätt som det i Stockholm förklaras att man testat sig fram år till år, beskrivs på liknande sätt även i Västervik att man har provat sig fram genom att förflytta planteringsurnor för att se hur det påverkar trafiken. Även i Norrköping beskrivs hur man såg hur trafiken fungerade vid Drottninggatan för att sedan prova det i större skala. Intressant är även hur man kan utveckla de tillfälliga lösningarna i Stockholm. Kanske fungerar de så bra att de en dag kan bli mer permanenta och släppa fram biltrafiken på samma sätt som på en samspelsyta.

BILLIGT VERSUS DYRT

Intressant med de tillfälliga projekten är att de inte kostar särskilt mycket att utföra, medan platsbesöken i Norrköping, Västervik och Uppsala upplevdes varit påkostade. Vid Eskilstunas nyligen tillagda gångfartsområde skyltade man och markerade ytan som målades blå, en enklare och billigare lösning.

KULTURENS OCH KLIMATETS INVERKAN

Samspelsytans ursprung i södra breddgrader, skiljer sig från Sverige, förutom klimatmässigt och kulturen. Det är möjligt att samspelsytans funktion till stor del styrs av hur mycket man vistas utomhus samt människors attityd till trafiken och därmed är mer eller mindre befogad beroende på kultur och klimat.

GESTALTNING AV SAMSPELSYTOR

Under studier av referensprojekten har skillnader och likheter mellan aspekterna definierats. De visuella aspekterna som sammanställdes i tabellen visar på många likheter inom aspekterna. Min förhoppning var att likheterna skulle kunna utnyttjas och kunna kallas generella principer. Men i takt med att referensprojekten har gett mig en insikt i hur man kan planera en samspelsyta har denna förhoppning tonats ned. Den planering som referensprojekten understödjer har visat sig handla mer om ta hänsyn till olika aspekter snarare än att följa principer. Det handlar om att utgå från den specifika platsen och dess förutsättningar. Fokus läggs på att hantera flöden, platskaraktärer, funktioner och målpunkter. Planeringen ska inte utgå från bilarnas perspektiv. Istället riktas uppmärksamheten till gående eller cyklande människors perspektiv, intressen och skala.

4. FALLSTUDIE NYGATAN ESKILSTUNA

4.1 Eskilstunas historia och utveckling



Eskilstunas läge i Mälardalen i förhållande till Stockholm, Europavägar (grön), järnvägar (lila) och flygplatser. ©Lantmäteriet 2012, i2012/901

Eskilstuna, belägen i Södermanlands län, 112 km väster om Stockholm har idag 100 000 invånare (Eskilstunas kommun 2014). Historiskt har staden varit en framstående industristad, någonting som har format staden och kan ses i stadsbilden idag.

ESKILSTUNA SOM INDUSTRISTAD

Namnet Eskilstuna antas komma från en engelsk missionär för kristendomen, Eskil, som kom till området under 1000-talet. Eskil blev utnämnd till biskop i Tuna stift, men mötte motstånd i sitt missionärsarbete och sägs ha blivit stenad till döds under ett möte i Strängnäs. Cirka 100 år senare utförde några Johanniter en pilgrimsfärd från Jerusalem till Eskilstuna. I den dåvarande kyrkan gjorde de ett relikskrin med Sankt Eskils ben, och utlovade människorna som rörde benen frälsning och bot mot sjukdomar. Johanniterna tog hand om gamla och sjuka i kloster som de byggde och fick genom frälsning stora rikedomar med hjälp av donationer av marker och gods. Många människor,

köpmän och hantverkare samlades i området och staden Eskilstuna började ta form (Eskilstuna 350 år 2009a).

Elin Eriksson, historiker vid Eskilstunas Stadsmuseum, beskriver att grunden för Eskilstuna som industristad lades under 1600-talet i samband med att staden fick sina stadsprivilegier, vilket möjliggjorde handel (Eskilstuna 350 år 2009b). Privilegiernas betydelse för staden var även att många människor flyttade till staden. Initiativet kom från den dåvarande kungen, Carl den X Gustaf, som ville satsa på Eskilstuna som centrum för landets tillverkning av finsmide. För kungen var denna satsning på massproduktion av järnmanufaktur viktigt för att få in pengar till staten under den dåvarande stormaktstiden. Anledningen till att satsningen gjordes i Eskilstuna berodde på stadens placering i anslutning till vattnet, vilket utgjorde goda transportvägar och försarna möjliggjorde drift av vattenkraft. Dessutom var Eskilstuna lämpligt för satsningen med tanke på



Gågatan i Eskilstuna kantad av Galleria och butiker.



Eskilstunas gamla kyrka med anor från 1500-talet.



Statyn vid Fristadstorget visar stadens betydelse som industristad.



Åns inslag präglar stadsbilden och ger möjlighet till rekreation längs promenadstråken.

dess nära avstånd till huvudstaden och att staden var omgivet av skogar där man kunde utvinna träkol som behövdes i tillverkningen (Eskilstuna 350 år 2009b).

När kung Carl X Gustaf dog år 1660 hade endast 20 av de 120 planerade smedjorna uppförts men grunden för Eskilstuna som industristad hade ändå lagts. År 1771 blev Eskilstuna, enligt riksdagsbeslut, Sveriges första fristad. Detta innebar att smeder fritt kunde etablera sig och arbeta utan att betala tullavgifter till en yrkesförening, kallat skråväsen. Konsekvensen av att ha stämplats som en fristad var att många företag etablerades och utvecklades utan krav på pris eller kvalitet. Men för att säkerställa kvaliteten stämplades produkterna ett E med en krona ovanpå. Smedjorna och företagen utgjorde grunden för fabrikerna som etablerades under 1900-talets industrialism (Eskilstuna 350 år 2009b).

ESKILSTUNA I FÖRÄNDRING

Under de senaste tjugo åren har Eskilstuna utvecklats genom stora förändringar. Stadsbyggnadschef Dag Johansson (2013), beskriver att utvecklingen är tydligast i den fysiska miljön vilket man ser i stadens ombyggda gator, nya byggnader och offentliga rum. Johansson menar även att stadens attraktivitet och kvaliteter har förstärkts genom ett utvecklat stadsliv med en fokus på ökad hållbarhet. Den gamla och grå bilden av industristaden Eskilstuna kan ändras. Eskilstuna kommuns visionsord är "den stolta fristaden" och "en stad i förändring" (Johansson 2013).

Hans Ekström, tidigare kommunalråd i Eskilstuna, menar att vi av historien kan inspireras att våga pröva nya saker, vilket är någonting som präglar Eskilstunas utveckling. Framförallt är detta tydligt i inrättningen av Eskilstuna som fristad år 1771 vilket lade grunden till den tidiga industrialiseringen, vilket inrättades i Eskilstuna 70 år före resten av landet. Ekström menar att vi i Sverige kan vara rädda och fördömande men misslyckanden men att det många gånger även måste kunna ges en eloge till att det var modigt att prova på någonting (Eskilstuna 350 år 2009c).

”I tjänsteindustrisamhället räcker inte de gamla stadsbyggnadslösningarna till. Komplexiteten har ökat och nya prioriteringar måste göras. Hastigheten i en stad måste åter värderas efter mänskliga möten och samtal inte efter enbart framkomlighet.”

Dag Johansson, stadsbyggnadschef, 2013.



Fristadstorget i Eskilstuna under ombyggnad.



Nya bostäder under uppbyggnad.

Stadsbyggnadschef Johansson (2013) beskriver att de modernistiska lösningarna som växte fram genom industrialismen med bilanvändningen i fokus idag måste regleras för att skapa hållbara lösningar. En lösning på detta är att skapa en mer sammanhållen stad både fysiskt och socialt. Den generella strategin, beskriver Johansson (2013), är att geografiskt börja arbeta med att förstärka kvalitéer inifrån och sedan utåt för att nå landsbygden.

Anledningen till att kommunen väljer att fortsätta kalla Eskilstuna för ”den stolta fristaden”, berättar Ekström (Eskilstuna 350 år 2009c) att det grundas i att det idag finns andra aspekter som behöver omprövas och nya saker som måste testas. För att detta ska vara genomförbart, menar Ekström, att det idag, precis som då, krävs en frihet för att uppmuntra kreativitet för att finna nya lösningar (Eskilstuna 350 år 2009c).

Under år 2012 utsågs Eskilstuna till Sveriges miljöbästa kommun av tidningen Miljöaktuellt, baserat på en undersökning innefattande en kommunenkät samt en betygssättning av rådande kommunala miljömyndigheter (Wikdahl 2012). Eskilstuna kommun (u.å.) beskriver att begreppet hållbar framtid genomsyrar arbetet och satsningarna som görs. Bland annat används enbart biogasbussar i stadstrafiken, en unik sopsortering och anlagda våtmarker för avloppsrening (Eskilstuna kommun u.å.).

ESKILSTUNAS BEFOLKNING

Kommunstyrelsens ordförande, Jimmy Jansson höll, i oktober år 2013, ett tal där han berättade om tiden efter den industriella guldåldern på 1970-talet som präglades av minskning i befolkning fram till vändningen på 1990-talet (Serrander 2013).

Enligt Statistiska Centralbyråns medborgarundersökning år 2013 återges en bild av hur medborgarna ser på sin kommun genom en attitydundersökning. I undersökningen används

NRI (Nöjd- Region- Index) och NII (Nöjd- Inflytande- Index) vilka bygger på underliggande faktorer för att jämföra den specifika kommunen med genomsnittet av samtliga kommuner. Inom varje mätning visar sedan Statistiska Centralbyrån (2013 ss. 5-22) vilka av faktorerna som ska prioriteras och förbättras i den specifika kommunen för att påverka medborgarnas bild av den. För Eskilstuna är de faktorer som bör prioriteras och förbättras enligt NRI och NII bland annat; Bostäder, Trygghet, Gator och vägar, Påverkan och Förtroende.

ESKILSTUNAS TRAFIKSATSNING

I Eskilstunas kommuns trafik handlingsplan från år 2012 (ss. 11- 23) presenteras olika handlingsområden för förändring och förbättring. Gemensamt för de nya förändringar i stadsmiljöerna är att de ska bidra till attraktiva och levande städer. En av dessa är att genomföra en utredning för platser i centrum lämpliga för tillämpning av ”Shared space” (vilket Eskilstuna kommun översätter till samspejsyta) i syfte att utforma attraktiva stadsmiljöer som är anpassade för gående. Dessa ska införas vid knutpunkter där många människor vistas och under år 2014 planeras 1 miljon kronor läggas i utredande syfte.

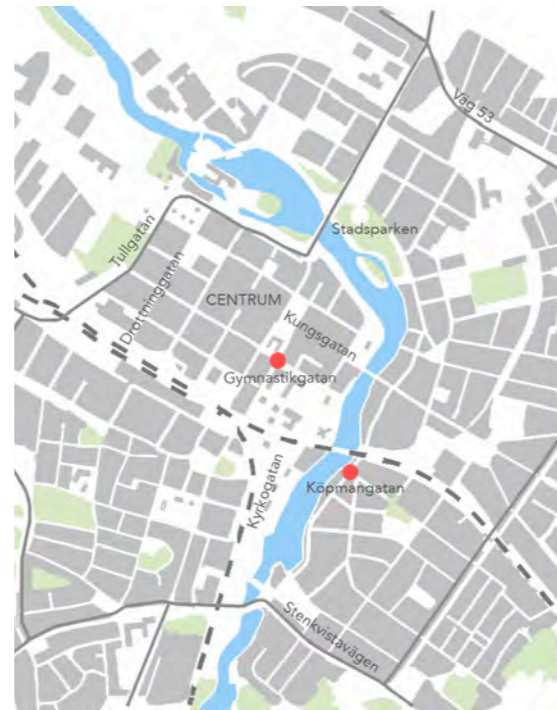
Tillgängligheten inom transport ska vara lika god för alla, men barn, funktionsnedsatta och äldre är prioriterade. Runt centrum går ett uppsamlande stråk för bilar i syfte att minimera antalet bilar i centrum. Möjligheterna att parkera ska medverka till den övergripande strategin att främja stadens attraktivitet.

I strategidelen från år 2012 (ss.10- 30) står att många förutsett en negativ utveckling för handeln i city. Trots tillväxt av externa handelsplatser och ett minskat antal parkeringsplatser i centrum är detta någonting som inte har skett. Däremot hotas handeln i centrum att hamna i lågkonjunktur såvida inga åtgärder för att ge ett lyft och liv till stadskärnan tas.

4.2 Två exempel på kommunens trafiksatsningar

I Eskilstuna har man infört ett gångfartsområde i korsning vid Gymnastikgatan/ Nygatan och i dagsläget bygger man en samspelsyta på Köpmangatan. Dessa studerades genom samtal med landskapsarkitekten Karin Ermegård samt trafikplanerarna Petter Skarin och Johan Örn. Förutom en ökad inblick i projekten var syftet även att få en djupare förståelse för visionen och syftet med samspelsytan i Eskilstuna.

Skarin (2014) berättar att syftet med att införa samspelsytan i Eskilstuna är att öka samspelet mellan trafikanterna samt att använda gemensamma ytor på ett bättre sätt än vad man gjort historiskt. Örn (2014) säger att han brukar förklara det som mer rättvisa i trafiken.



Perspektivbild av Köpmangatan. Illustration: Funkia AB

ESKILSTUNA

Örn (2014) och Skarin (2014) ser arbetet med samspelsytan som en del i arbetet med att skapa platser tillgängliga för alla. Skarin (2014) tror att kommunen kommer att besluta om ytterligare några samspelsytor. Platserna han beskriver som aktuella, är centrala delar som många vistas i. Men han påpekar även att det är viktigt att inte forcera in ett koncept utan ett frivilligt samspel. Även fast det verkar finnas en stor potential i Eskilstuna, menar han, att det är viktigt att det som görs är byggt på erfarenheter och inte ett koncept bara för att det är intressant.

Örn (2014) och Skarin (2014) berättar att det finns ett antal informella platser i staden där samspel äger rum som många eskilstunabor använder utan att reflektera. Dessa är:

- Kribsensgatan som har en särskild utformning och ett litet antal bilar med låga hastigheter.
- Ågatan som är reglerad som ett gångfartsområde utan kantstenar där bilarna kör med låg hastighet.
- Kribsensgatan med anslutning till Kungsplan som under de senaste 10 åren har utvecklats till ett område med låga hastigheter i takt med att antalet människor och bilar har ökat. De större flödena

som äger rum idag uppmuntrar människorna till ett aktivare samspel. Örn (2014) menar att de har lärt sig detta själva även om ingen skillnad gjorts i gatans utformning.

För att ändra beteendemönster och påverka brukarnas attityder i trafiken, menar Örn (2014), att en stor del av arbetet handlar om att skapa en självförklarande utformning så att trafikanterna förstår hur de ska röra sig i gaturummet. En stor del av arbetet med att nå ut till eskilstunaborna handlar om att informera om förändringarna som görs, via bland annat hemsidan, lokaltidningen och att besvara insändare för att ge en förståelse till förändringens syfte och vad man vill uppnå.

På Köpmangatan tänker sig Skarin (2014) att man kommer att sätta upp en tillfällig informationsskylt om hur man ska bete sig på platsen. Ett allmänt uppdrag inom avdelningen och kommunen är att främja hållbara resor genom att komma ut till, och redogöra för kommunens arbete i, olika forum, råd och organisationer. Men Skarin (2014) menar att det i grund och botten handlar om att skapa förutsättningar för ett gott beteende i trafiken, annars hade man inte kommit någonstans.



Gångfartsområdet i korsningen vid Gymnastikgatan/ Nygatan.

NYGATAN

Skarin (2014) förklarar att Eskilstuna i jämförelse med dess storlek inte har stora ytor för fotgängare och man strävar efter att ha fler ytor som främjar fotgängare. Nygatan, som är en central parallellgata till gågatan, har enligt Örn (2014) karaktär av en bakgata och det har därmed varit på tal sedan länge att rusta upp den. Skarin (2014) nämner att Nygatans utveckling har påtalats som att kunna bli en "gågata light" med tanke på vad man vill åstadkomma. Med det begreppet menar han att bilen får mindre dominans i gaturummet, genom att de ges mindre yta, kantstenar tas bort samt att fotgängare har rätt att korsa gatan var de vill. Däremot menar Skarin (2014) att det är omöjligt att skapa en ren gågata på grund av parkeringar och lastplatser som gatan har idag och även behöver framöver.

Skarin (2014) berättar att han fick inspiration från Skvallertorget i Norrköping och ville föra med sig idéerna till Eskilstuna. När han började arbeta på kommunen var utvärderingar av Skvallertorget aktuella vilket intresserade honom. Skarin berättar att förutom Skvallertorget, nåddes kommunen även av trenderna från bland annat Holland. Trots att Skarin (2014) tycker att det är lite information om fenomenet Shared space i trafikbranschen, var det flera på kommunen som är engagerade och har varit aktiva och snabba att se fördelar av de utförda projekten på andra håll.

På delar av Nygatan åker bussar, men det är inte på det aktuella planområdet för samspelsytan (Skarin 2014). Idag har man en stor efterfrågan på cykelparkeringar i centrum, och inte så många att tillgå (Skarin 2014).

KÖPMANGATAN

FRÅN TRAFIKPLANERARENS PERSPEKTIV

Precis som syftet att införa samspelsytor i Eskilstuna generellt, beskrivs appliceringen av samspelsyta på Köpmangatan grundas i att göra en bildominerad plats till mer jämlik. I jämförelse med Nygatan ser man skillnader i brukarnas beteendemönster på de olika platserna. På Nygatan är det fler människor och fler målpunkter längs gatan, medan Köpmangatan utvecklas mer som ett torg, en plats att vistas på, som har en tydlig anknytning till sitt geografiska läge vid ån. Gemensamt är att kommunen har samspelsyta i baktanke i planeringen. Nygatan utvecklas till skillnad från Köpmangatan, med förutsättningarna att det är ett stråk som innehåller fler verksamheter och handelsplatser. Köpmangatan med färre målpunkter och verksamheter som kan locka till sig människor att stanna längre och att röra sig friare, till skillnad från Nygatan där det är många olika rörelser i olika riktningar (Skarin 2014).

Anledningen till att kommunen i planeringen av Köpmangatan anlätade konsultfirman Funkia berodde mest på tiden, men även kunskapen de kunde bidra med i och med att det är ett nytt sätt att bygga (Skarin 2014).

Under arbetets gång med Köpmangatan har varken Örn (2014) eller Skarin (2014) i överlag stött på problem eller motstånd i arbetet. Generellt verkar många se de positiva fördelarna, men enstaka negativa kommentarer på Trafikavdelningens facebook- sida och insändare har förekommit. Men istället för kritiska synpunkter är det mer frågor som behandlar exempelvis bilens framkomlighet i staden.



Ena halvan av Köpmangatan. Illustration: Funkia AB

FRÅN LANDSKAPSARKITEKTS PERSPEKTIV

I samtal med landskapsarkitekten Karin Ermegård (2014) berättas att förslaget att utforma en samspelsyta kom från Trafikavdelningen och av politiska intressen. Grunden till förslaget låg i att man ville se över platser i staden där man kunde använda samspelyta för att uppfylla målen för omprioriteringen av trafikslagen i stadskärnan. Ermegård berättar att hon blev involverad i projektet för att ytan inte enbart skulle utformas efter begreppet samspelsyta med klassiska metoder, utan även för att skapa en plats. Platsens förutsättningar utgjorde en god grund för att skapa någonting mer än en trafikmiljö, såsom läget invid ån samt att det i husen fanns verksamheter, som serveringar och butiker. Grunden för att anlägga en samspelsyta var i

trafiksyfte, men under arbetets gång beslutades att man ville göra någonting mer av det. På Trafikavdelningen arbetar man konkret och tekniskt med statistik och fokuserar på att få ner olyckstalen samt att öka stadens rörelse till fots och cykel (Ermegård 2014). Ermegård som landskapsarkitekt engagerades för att påverka gestaltningsdelen i projektet, men hade gärna sett att en landskapsarkitekt hade varit projektledare. Detta för att hon anser att samspelsytan är en metod, och att platsen med dess förutsättningar ska komma i första hand vid planering. Men hon menar att synen är olika beroende på varifrån initiativet kommer, i arbetet med Köpmangatan användes begreppet samspelsyta till en början mer som en beskrivning av en trafikmässig teknisk lösning utan fokus på platsen.

Trafikavdelningen tog fram vilken reglering som skulle gälla på platsen. Generellt gällde att ytan inte skulle markeras som körbana och att man istället satsade på element och en gestaltning som ska styra trafiken istället (Ermegård 2014). Men Ermegård uppfattade att Köpmangatan var en svår plats på grund av dess tydliga, linjära och långa körbana. Därmed lades stor fokus på entréerna så att det tydligt framgår var ytan börjar och slutar så att man som bilist saktar ner innan man kör in på ytan.

Under arbetet med projektet utfördes samråd med organisationer för rörelsehindrade samt synskadade. I gestaltningen resulterade detta i att det planeras en fri och tillgänglig yta utmed husfasaderna (Ermegård 2014). Ermegård berättar att detta kommer i viss konflikt med verksamheternas synpunkter i gestaltningen då dessa vill ha anslutande uteserveringar invid fasaderna.

För att gestalta Köpmangatan använde kommunen sig av olika referensbilder av tidigare projekt från andra länder. Detta gjordes i syfte att inspireras av olika lösningar på hur man kan göra (Ermegård 2014).

För att sänka bilarnas hastighet är entréer och markbeläggning viktigt för att tydligt uppmuntra bilisterna att sakta ner. Inne på samspelsytan är även fokus på att styra trafiken utan körbana, på Köpmangatan valde man att behålla ett befintligt träd beläget i gränsen till körbanan samt att placera

planteringar i kanter av betong som skärmar av och markerar platsens midja där trafiken kör igenom (Ermegård 2014).

Ermegård anser att samspelsytan ska användas som en metod och inte som ett mål, i första hand är platsen överordnad. I Köpmangatan projektet kände hon att användningen av en samspelsyta var målet och inte en metod till att utveckla platsen och stadslivet.

De yrkeskategorierna som var den delaktiga kärnan i projektet på kommunen var Ermegård som landskapsarkitekt, trafikplanerare samt en projektör. Men även andra yrkeskategorier inom kommunen involverades i analysprocessen för att hävda sina intressen, som miljö, kultur och fritid. Den externa konsulten som togs in har ett ramavtal med kommunen och anlätades för att göra illustrationsplan och detaljer (Ermegård 2014).

Ermegård upplevde att det var en stor utmaning att få till en plats som uppfyller "shared space" kvalitétéerna. I arbetet med projektet utvecklade hon därför en "Gestaltningsskiss" för att bevaka de befintliga förutsättningarna samt aspekter som man ville uppnå med förslaget, som till exempel grönska och parkering. Gestaltningsskissen blev en grund för gestaltningsskissens funktioner.

Vid Köpmangatan finns ett antal korsande stråk. Dessa är en bro, ett viktigt gång- och cykelstråk och tre angränsande gator (Ermegård 2014).

I projektet diskuterades möjlighet till flexibel verksamhet på platsen men man kom fram till att det inte var rätt forum här då platsen är mer präglad av att man rör sig över ytan, än att vistas där. Istället utgör platsen en mindre målpunkt i vardagen där det finns möjligheter att sitta ned i nära anslutning till vattnet (Ermegård 2014).

Ermegård beskriver Nygatan jämfört med Köpmangatan som en annorlunda plats med andra förutsättningar. Även Nygatan är tydligt linjär, men Ermegård ser potentialen att arbeta med Nygatans yta gestaltningssmässigt och inte bara se det som en trafikåtgärd. På Nygatan finns många målpunkter och människor, men många skyndar sig förbi (Ermegård 2014). Ermegård upplever gatan som en storskalig bakgata som förtjänar att förbättras och lyftas.

Ermegård berättar vidare att projektet Nygatan är ett aktuellt projekt eftersom kommunens mål är att omvandla staden genom förädling av centrala ytor genom att prioritera rörelse till fots och cykel framför bilen. Under industrialismen gjordes gatorna stora och breda, vilket man idag arbetar emot för att skapa en mänskligare stadskärna (Ermegård 2014).

En av kunskapsluckorna och farorna som Ermegård ser i arbetet med samspelsytor är att det utvecklats till en sorts trend. En trend där det bara bestäms att en samspelsyta ska skapas, utan tillräckligt med analysunderlag eller att man arbetar tillräckligt med platsen. Ermegård anser att detta kan resultera i platser som blir dåliga, rentav farliga och att landskapsarkitekter därmed borde vara mer delaktiga i processerna.

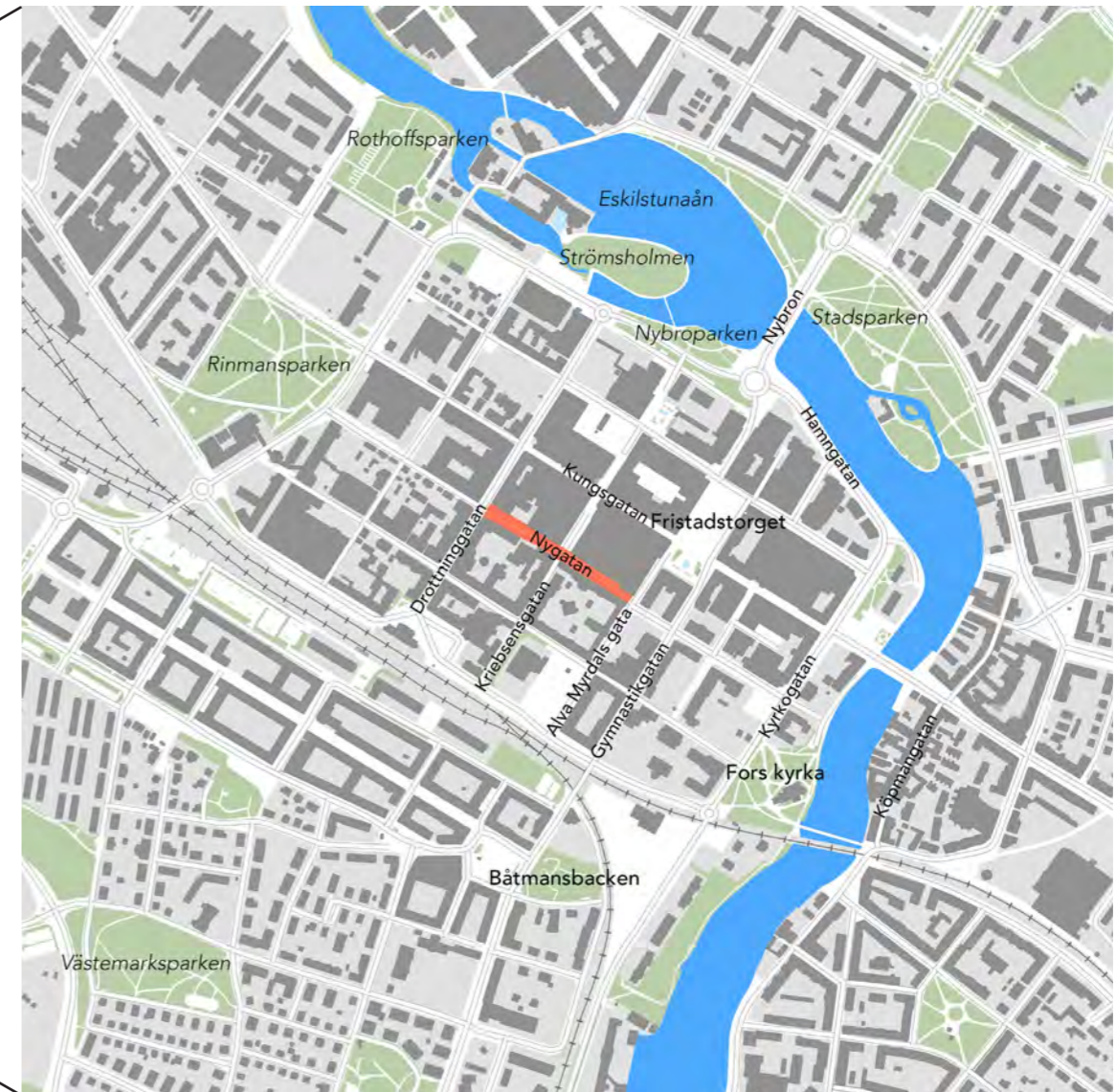


Korsningen Gymnastikgatan- Nygatan där kollektivtrafiken svänger av.

4.3 Eskilstuna och Nygatan i karta

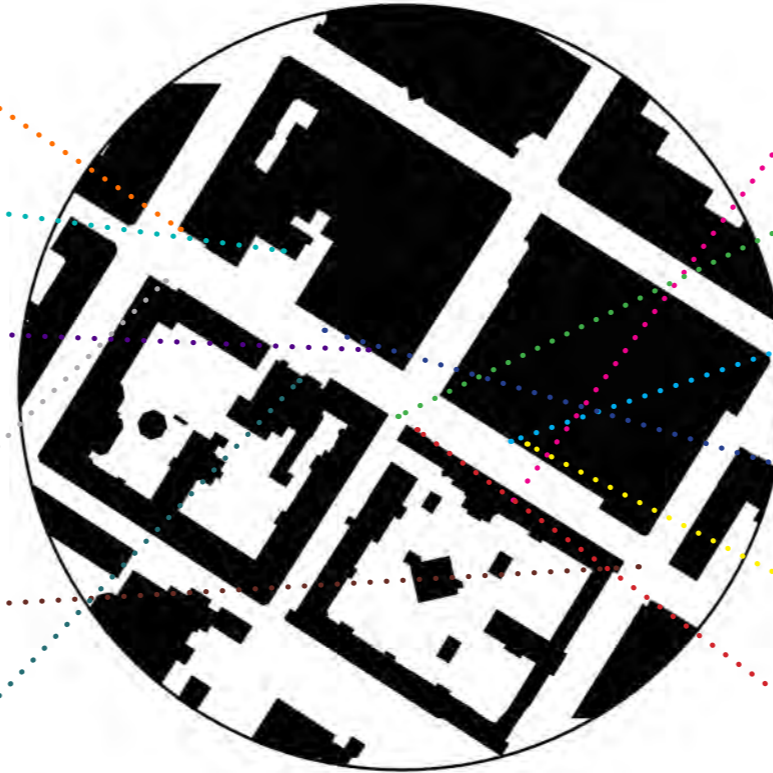


Eskilstuna och dess omgivning.



Den aktuella delen för förändring av Nygatan i Eskilstuna.

4.4 Fotografier från inventering



PLAZA HOTELL

ODD FELLOWS FASTIGHET

GRILLSKA GYMNASIUM

NYGATAN MOT DROTTNINGGATAN

NYGATAN VID ALVA MYRDALS GATA

ELIMKYRKAN

FASTIGHETEN MITTEMOT GALLERIAN

NYGATAN MOT KRIEBSSENGATAN

CYKELSTÄLL & TRÄD VID GALLERIAN

TRAPPUPPGÅNG MOT INNERGÅRD

GALLERIAN 21:AN

REETRO CAFÉ

4.5 Nygatans plats i staden



©Eskilstuna kommun ©Lantmäteriet MS2006/1416

Nygatan är centralt belägen i Eskilstuna och är en parallellgata till gågatan. Gatan är en viktig knutpunkt mellan bostadsområden, tågstationen, centrum och Eskilstunaån. Gatan hör till lokalvägnätet, vilket klassas som att den används av bilister och cyklister som har målpunkter inom området (Örn 2014). På Nygatan finns många målpunkter och människor, men gatans funktion som knutpunkt mellan områden präglar hur människorna använder sig av och rör sig i gaturummet. Det vill säga att många människor passerar gatan (Ermegård 2014) snarare än uppehåller sig eller vistas där.

Målpunkterna längs gatan är bland annat ett hotell, en galleria, ett gymnasium, en kyrka, ett äldre bostadshus och mindre butiker. Nygatan präglas idag av sin roll som trafikplats, mer en funktionell roll än en estetisk. Landskapsarkitekten Karin Ermegård (2014) vid Eskilstuna kommun beskriver under samtalsintervju att gatan upplevs som en storskalig bakgata som förtjänar att förbättras och lyftas.

Det aktuella gatuavsnittet för ombyggnad omfattar cirka 260 meters sträckning av gatan, Nygatan nummer 15 till 32.



Odd fellows fastighet. Foto: AB Foto, Eskilstuna stadsmuseum



Del av kyrka. Foto: Carl Braunerhielm, Eskilstuna stadsmuseum.



Bostadshuset. Illustration: Okänd, Eskilstuna stadsmuseum.

ÄLDRE BYGGNADER

Flera av Nygatans byggnader har en äldre karaktär och uppfördes under början av 1900-talet. Dessa byggnader är Elimkyrkan, en fastighet tillhörande Odd fellows och ett bostadshus. Invid kyrkan står på fotot en byggnad som idag är riven. Under år 1964-1968 hörde denna byggnad till AB Knut Eriksson & Co Metallfabrik (Eskilskällan u.å.).

PARKERINGSMÖJLIGHETER

Antalet cykelställ på Nygatan är idag 100 stycken. Ett antal som skulle kunna fördubblas enligt Skarin (2014). I dagsläget är 42 cykelplatser utanför entrén till köpcentrum, 48 utanför Odd Fellows fastighet samt 10 st platser mitt emot kyrkan.

"Grundidén är att få en mer attraktiv yta som uppmuntrar till vistelse. Trafikföring är tänkt att ske på gåendes och cyklisters villkor, där bilar är välkomna men måste köra sakta."

Petter Skarin år 2014, projektledare planeringen av Nygatan.

4.6 Enkätstudier och dialogmöte

ENKÄTSTUDIER

Enkätstudier av bland annat Nygatan och korsande Alva Myrdals gata har genomförts av kommunen under år 2012. Frågorna i enkäterna är mycket lika, till höger visas enkäten från Nygatan, som är mest relevant i uppsatsen. För att dra slutsatser har jag utgått från primärresultaten.

NYGATAN

I enkätstudien av Nygatan deltog 53 personer, 26 kvinnor och 27 män. En kvinna i åldern 45-65 yrtrade att trafiken på kvällarna var för högljudd. 43% av respondenterna svarade att de tycker att Nygatans utformning var dålig. 49% av respondenterna tyckte att bredden på gångbanor var för smala. 13% av respondenterna tyckte att antalet bilparkeringar var för många medan 41% ansåg att de var för få och resten bra eller ingen åsikt. 50% av respondenterna tyckte att det var för lite grönska. 11% av respondenterna upplevde att cykling i blandtrafik gick bra medan 55% upplevde att det gick dåligt. 19% av respondenterna tyckte att bilarnas hastigheter inte var några problem, 19% tyckte att den var problematisk. 56% av respondenterna tyckte att gatans utseende var ful, 5% upplevde den som attraktiv. 53% av respondenterna tyckte gatan är lätt att korsa, medan 15% upplevde att gatan är svår att korsa.



Kribsensgatan.

ENKÄT NYGATAN

1. Kön: Man Kvinna

2. Ålder: < 18 18-24 25-44 45-65 65 <

3. Vad tycker du om Nygatans utformning?

4. På Nygatan, vad tycker du om:

Bilparkering?	<input type="checkbox"/> Bra <input type="checkbox"/> Ingen åsikt <input type="checkbox"/> Dålig
Cykelparkering?	<input type="checkbox"/> För smala <input type="checkbox"/> Bra <input type="checkbox"/> För breda
Grönskan?	<input type="checkbox"/> För mycket <input type="checkbox"/> Bra <input type="checkbox"/> För lite
Cykling i blandtrafik?	<input type="checkbox"/> För mycket <input type="checkbox"/> Bra <input type="checkbox"/> För lite
Bilars hastigheter?	<input type="checkbox"/> För mycket <input type="checkbox"/> Bra <input type="checkbox"/> För lite
Gatans utseende?	<input type="checkbox"/> För mycket <input type="checkbox"/> Bra <input type="checkbox"/> För lite
Att korsa gatan?	<input type="checkbox"/> Ingen åsikt <input type="checkbox"/> Ingen åsikt <input type="checkbox"/> Ingen åsikt

5. Om kommunen bygger om gatan - hur ska den då se ut?

Traditionell gata	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
Som Alva Myrdals gata	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
Som Nyergatans fast med biltrafik	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
Som Kungsgatan (ålgata)	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej

6. Övriga synpunkter:

Ovan enkäten angående Nygatan som besvarades av 53 personer år 2012.

ALVA MYRDALS GATA

I enkätstudien av Alva Myrdals gata deltog 56 personer. Av resultatet behandlade vissa av kommentarerna Nygatan; Göra det lättare att korsa gatan (1 person) Införa övergångsställe över Nygatan (6 personer) För lite grönska (3 personer) Bilarna upplevs farliga (2 personer)



Parkerade cyklar längs fasader.

DIALOGMÖTE

Stadsbyggnadsförvaltningen, vid Eskilstuna kommun, höll ett dialogmöte om Nygatans framtida roll, tisdagen den 27 mars 2012, med fastighetsägare och verksamma längs Nygatan. Syftet med mötet var att presentera det planerade investeringsprojekt samt att få in synpunkter på gatan idag och dess kvalitéer i framtiden. Under mötet uppger mötesdeltagarna att de är villiga att upprusta fasader och göra entréer mer välkomnande om gatans karaktär förbättras (Skarin 2012). Under mötet ställdes gatans fördelar mot nackdelar, det som framkom var;

Fördelar: Närheten till centrum, möjligheter till utveckling av verksamheter, framkomligheten, parkeringsmöjligheterna, hastighetsbegränsningen, öppenheten samt dubbelriktning av bilarnas filer. (Skarin 2012)

Nackdelar: Övergångsställe saknas, för stora träd som drar till sig övernattande fåglar, bakgata med outhyrda lokaler, smala och trånga gångytor samt att gatans karaktär inte uppmanar till vistelse. (Skarin 2012)

Mötesdeltagarna diskuterade även vad som borde behållas samt förbättras med Nygatan för att skapa en mer attraktiv karaktär (Skarin 2012);

Innerstaden har redan tillräckligt med enkelriktade gator, så det vore inte önskvärt även på Nygatan. Om tillgängligheten att ta sig fram med bil in till centrum försvinner uppstår det problem. Butikerna



Stadshuset på Nygatan.

och verksamheterna i staden har därmed andra villkor jämfört med de som är belägna i större externa köpcentrum.

De befintliga träden drar till sig fåglar samt skapar en otrevlig miljö. Annars är träd och grönska är ett nödvändigt inslag på gatan som värdesätts.

Femton minuters parkeringar är lämpligt för dem som vill göra kortare ärenden. För parkering under längre tider finns befintliga parkeringshus och garage. Varutransporter måste fungera, varuleveranser förekommer under hela dygnet. För hotellets gäster är det viktigt att det är lätt att hitta dit samt att de kan köra bil fram till hotellets entré.

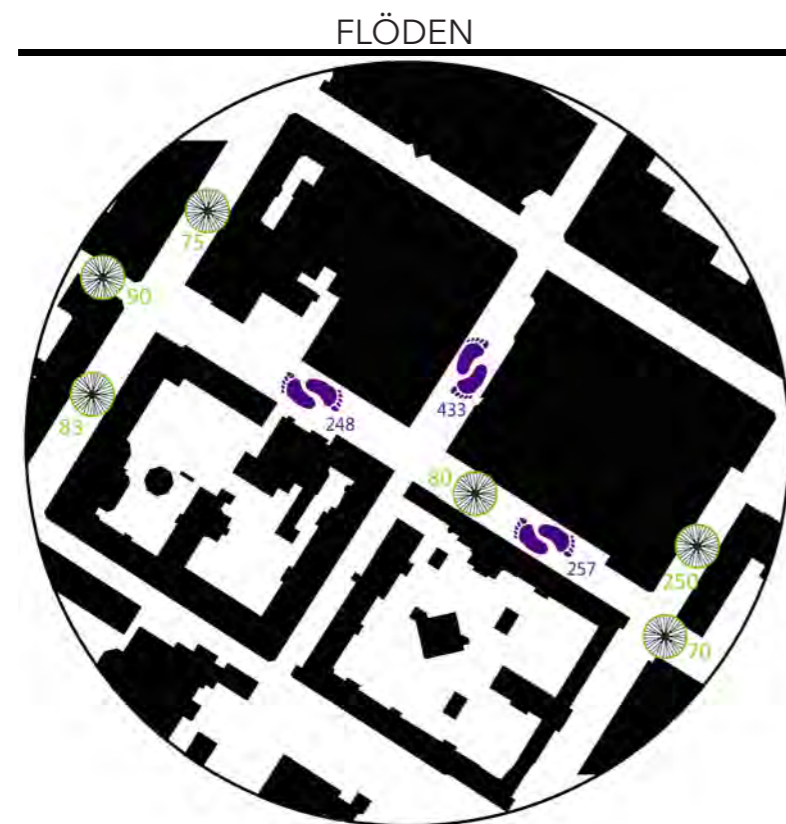
Kopplingen mot Kungsgatan är viktig. Men idag är den inte bra på grund av parkerade bilar i vändzonen utanför Smedjans parkeringsgarage. Detta ger intrycket att det inte finns butiker längre bort, vilket det gör. Lösningen på detta kan vara att minska vändzonens storlek för att få bort den delen av parkerade bilar.

Nygatan har under de senaste åren fått utökad gångtrafik vilket är viktigt att beakta. Gemensamma ytor för alla trafikslag är på gatan positivt. Nygatan borde bli mer attraktivt för fotgängare med hjälp av välkomnande butiksentréer och skyltöfster till verksamheter och butiker. Eskilstuna erbjuder många attraktiva offentliga miljöer, Nygatan har stora möjligheter att utvecklas till en vacker plats.

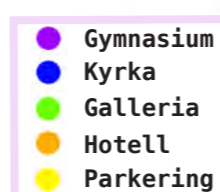


Nygatans korsning mot Alva Myrdals gata.

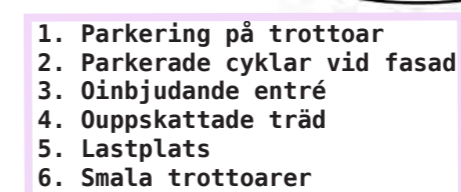
4.7 Analysskator



Antalet fotgängare och cyklister som presenteras i kartan är mätta vid två olika tillfällen. Flödesanalysen för fotgängarna mättes måndagen den 5 juli 2012 mellan klockan 13.30-14.30. Flödesanalysen för cyklisterna mättes i september år 2000 mellan klockan 15.00-16.00. Cykleflödet uppmättes under ett dygn och är därför dividerad så att den återspeglar ungefär samma tidpunkt som den för fotgängarna. Flödesanalysen visar att kopplingen mellan Nygatan och Kungsgatan längs Kriepsensgatan utnyttjas av många fotgängare vilket bör tas i beaktning i gestaltningsförslag. Viktigt att ha med i beräkningen är att flödesanalysen för fotgängarna utfördes under sommarhalvåret vilket betyder att många kan ha varit på semester eller inte rört sig i sina vardagliga rörelsemönster. Intressant hade varit att mäta skillnaden vintertid då kanske många väljer att förflytta sig mellan Nygatan och Kungsgatan genom gallerian istället för utomhus längs Kriepsensgatan.



Entréer och byggnader längs Nygatan utgör olika typer av målpunkter. I analyskartan ovan är de viktigaste målpunkterna inom det aktuella gatuavsnittet markerade. Dessa är Grillska gymnasiet, Elim kyrkan, Shoppinggallerian 21an, Plaza hotell samt parkeringshuset Smedjan. Ytterligare verksamheter och målpunkter är caféer, restauranger, dykarcenter, skandiamäklarna, en godisaffär och organisationen Odd fellow. Typen av verksamhet avgör många gånger hur anslutande utemiljö används. Viktigt att tänka på vid gestaltning är därmed var målpunkterna är belägna samt hur de anknyter till eller utnyttjar gatan. Ett exempel är Plaza hotell som har en uteservering under sommarhalvåret samtidigt som hotell generellt lockar många som färdas med bil eller taxi.



Analyskartan över problem är ett resultat från platsbesök, enkätstudier samt dialogmöte. Denna visar de konkreta problemen som har uppmärksammats längs det aktuella gatuavsnittet. Dessa är parkering på trottoar, parkerade cyklar vid fasad, oinbjudande entré, uppskattade träd, lastplats samt smala trottoarer. Generellt gäller även oinbjudande fasader samt prioriterad biltrafik. Parkering på trottoar utanför Plaza hotell innebär risk för olycka eftersom lösningen både är oväntad samt innebär backande fordon på gångytta. Parkerade cyklar vid fasad är ett resultat av brist av cykelparkeringar men kan även ha en koppling till de tråkiga och oinbjudande fasaderna och entréerna längs gatan. Träden vid Nygatan, höga lindar, skuggar gatan samtidigt som de fått kritik för att dra till sig fåglar och skapa en otrevlig miljö. Lastplatsen har idag ett stort inflytande på gatans karaktär som bakgata. De smala trottoarerna längs den södra sidan tydliggör bilarnas prioritet vilket inte stämmer överens med kommunens visioner om en mänsklig stadskärna.

SOLSTUDIER

Solstudier på den berörda delen av Nygatan är lämpliga att utföra för att undersöka hur och när ljuset faller ner i gaturummet. Dessutom erhålls en uppfattning om hur solen rör sig i gaturummet.

Exakt datum för solstudien är 15 juli.

Solstudien visar hur mycket de olika byggnadernas skuggar marken timvis. Illustrationerna åskådliggör att befintliga huskroppar skuggar en stor del av gaturummet stora delar av dygnet. Av solstudien framgår att avskuggningen av gaturummet blir mest påtaglig under vår- och hösteftermiddagar. Gatans södra delar är mer avskuggade än de norra delarna. Under de mörkaste månaderna är större delen av gaturummet i skuggläge. Huskropparna längs Nygatan är ungefär lika höga och genererar därför generellt lika långa skuggområden. Delarna där mest sol faller in kan i gestaltungsförslaget ta tillvaras för att skapa attraktiva mötesplatser och samlingsplatser för människor samt goda växtplatser för planteringar.

SAMMANFATTNING SOLSTUDIER

Skuggorna täcker stora delar av Nygatan stora delar av dygnet, främst gatans södra delar.

Samlingsplatser och sittmöjligheter är lämpliga där solstrålarna faller ned som mest.

Solen värmer marken och är avgörande för växtplats och därmed vilka växter som är lämpliga i växtförslag.

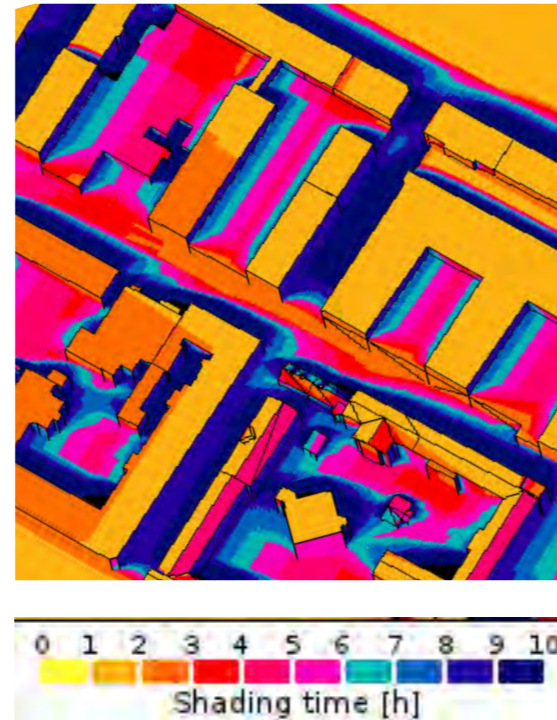
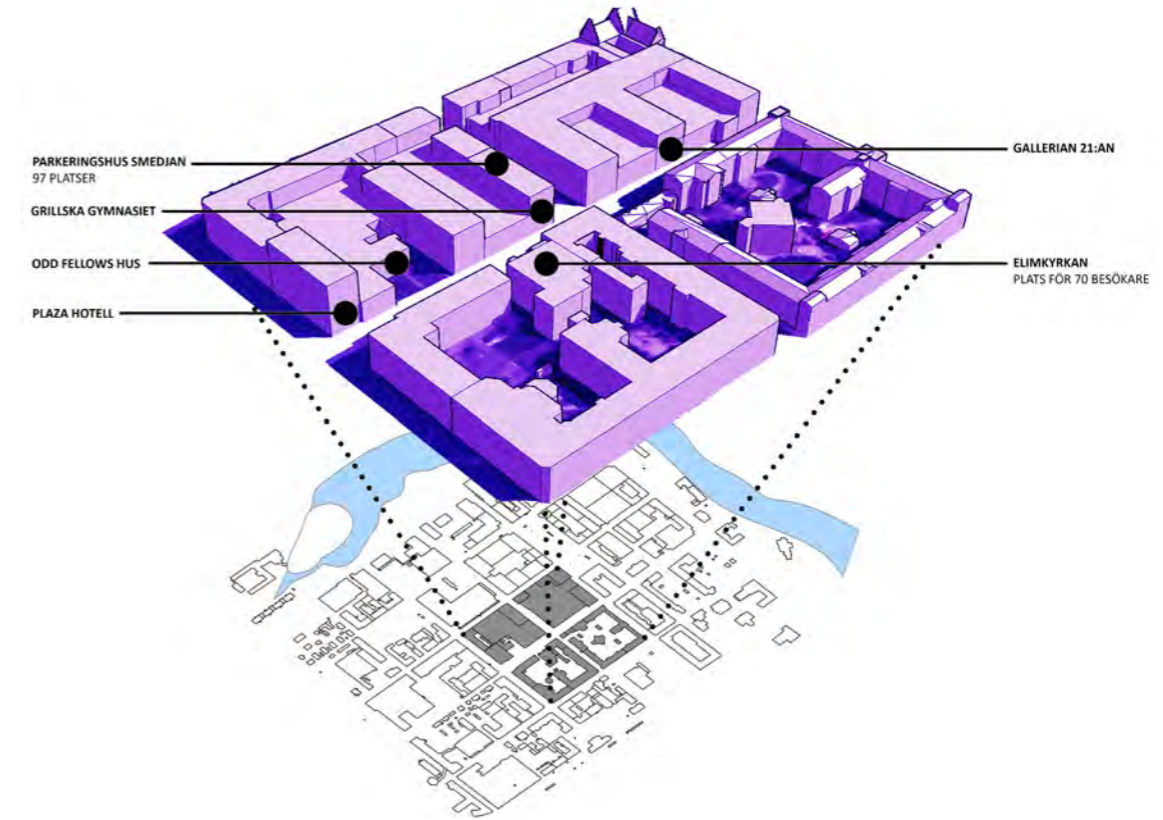


Illustration: Google shadow analysis 2014.

BEBYGGELSEKARTA

Byggnaderna med deras målpunkter och placering är förutsättningarna vid förändringen. Gatans bredd ger olika möjligheter till förändring. I modellen till höger presenteras byggnaderna och deras viktigaste målpunkter.



Byggnaderna och deras målpunkter längs den aktuella delen för förändring.

4.8 Slutsatser och argument för samspelsyta på Nygatan

Införandet av en samspelsyta stämmer överens med kommunens visioner som handlar om att minska bilarnas dominans i stadskärnan för att ge mer plats åt fotgängare och cyklister samt att inleda stadens förändringar i centrala delar. Samtidigt kan införandet av en samspelsyta bidra till kommunens trafikmål som grundas i en nollvision.

Nygatans centrala placering med många målpunkter ger ett högt antal fotgängare. Men den befintliga utformningen med trafikseparering, smala trottoarer och hög biltrafik gör att gatan är mer anpassad för bilens framkomlighet än för fotgängare och cyklister.

Antalet cykelställ på Nygatan är idag 100 stycken. Ett antal som skulle kunna fördubblas enligt Skarin (2014).

Enkätstudier visar att Nygatans struktur och karaktär inte upplevs attraktiv.

Enligt minnesanteckningarna från kommunens dialogmöte visas att närvarande fastighetsägare och verksamma längs Nygata är villiga att upprusta fasader och göra entréer mer välkomnande om gatans karaktär förbättras.

Gatans bredd ger olika förutsättningar till förändring och möjligheterna är störst där gatan är som bredast.

Eskilstunas industriarv sätter en stor prägel på staden och är en karaktär man är stolt över.

Eskilstunas läge vid vattnet och närhet till Stockholm har både historiskt och i dagens sammanhang haft en avgörande roll för stadens möjligheter och visioner.

Eskilstunas ökande befolkning ställer krav på stadens utrymmen och därmed blir utformningen och karaktären av dessa desto viktigare.

Aspekter som ska prioriteras och förbättras inom kommunen är bland annat gator och trygghet. Nygatan är en av de tänkta framtida förbättringsområdena.

5. GESTALTNINGSIDÉ

5.1 Utgångspunkter till förslag



Foto: Örebro kommun



Perspektiv över gestaltningsidén vid korsningen Nygatan/ Kribsensgatan.

Gestaltningssidén utgår från de återkommande kvalitétéerna stadsliv, trygghet, tillgänglighet och säkerhet som under arbetet har sammanställts i den analytiska modellen med underordnade aspekter. Nedan beskrivs hur gestaltningssidén utgår från respektive kvalitet.

STADSLIV

I förslaget lämnar bilarna utrymme till och samspelar med människor och stadsliv. Rummen och platsbildningarna som skapas blir attraktiva mötesplatser med olika karaktärer och förutsättningar för användning. Gemensamt för rummen är att det ska finnas någonting för alla brukar- och åldersgrupper med passande möblering, belysning och konst. Det utvecklade gatulivet ger goda förutsättningar för spontana samtal och aktiviteter. I förslaget erbjuds stora möjligheter att utveckla uteserveringar och vackra entréer med sittmöjligheter och planteringar. De inbjudande bottenvåningarna som skapas har en tydlig och välkomnande dialog med gatan. En dialog som även äger rum under natten med hjälp av belysning, skyltning och inredning. Den skiftande markbeläggningen ger karaktär av en gågata vilket uppmanar bilisterna att sänka hastigheterna. Det ökade folklivet inramat av välkomnande entréer förstärker gatans sällskapliga karaktär som är anpassad till människor.

TRYGGHET

Förslagets sällskapliga karaktär skapar en positiv inverkan på tryggheten man upplever på platsen. I ett förslag som bygger på samspel är god sikt en viktig del. Det skapas genom att undvika buskage eller höga planteringar i centrala lägen samt genom en god belysning som gör att gatan även känns trygg att använda när det är mörkt. Den goda sikten, belysningen och det höga antalet

fotgängare och cyklister kan dessutom minska rädslan av att utsättas för brott. Utformningen avser att minska fordonens hastighet samtidigt som den övergripande idén med att införa en samspelsyta är att minska den totala volymen bilar. Dessa två är ytterligare aspekter som kan påverka tryggheten på platsen.

TILLGÄNGLIGHET

Nygatans centrala läge gör det till en attraktiv plats för verksamheter. Gestaltningssidén gör det möjligt att nå dessa målpunkter och på ett lätt och smidigt sätt kunna orientera sig fram. Förslaget erbjuder många sittmöjligheter på bänkar eller på sittbara block eller stenar. De olika rummens karaktär erbjuder varierande och attraktiva rum att gå och vistas i. Samspelet är planerat för att vara aktiva utan att konflikter uppstår. I förslaget hänvisas en stor del av bilarna till att parkera i anslutande parkeringshus istället för att ta upp utrymme på gatan. De få platserna som finns tillgängliga på gatan är antingen femton minuters parkeringar eller handikappsparkering. Däremot erbjuds stora möjligheter till parkering av cykel, det finns även cykelparkeringar under tak. För funktionsnedsatta är en tillgänglighetszon placerad längs husfasaderna på nordöstra sidan av Nygatan. Längs med denna löper ett ledstråk som ansluter till omgivande vägnät.

SÄKERHET

Gatans karaktär och utformning uppmanar till lägre hastigheter för bilar, en hastighet som max ska vara 20 km/h för att ge en god trafiksäkerhet och ett aktivt samspel. Studier talar för att risken för att vara med om en trafikolycka eller utsättas för brott minskar med införandet av en samspelsyta i takt med den ökade mängden människor på platsen.

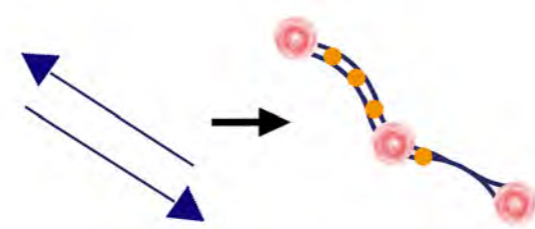
5.2 Övergripande gestaltungsstrategi

Gestaltningssidén bygger på ett genomgående rörelsestråk med ett flertal rum och platsbildningar som inbjuder till samspel, aktiviteter och utomhusvistelse. Mellan husen samsas fotgängare, cyklisterna och bilister vilket förtydligas genom att gatan inte delas in i olika ytor, utan upplevs som ett sammanhängande stadsrum.

Längs med gatan ger rummets och platsbildningarnas olika karaktärer förutsättningar till människor att på ett nyfiskt och kreativt sätt utforska och ta sig fram längs gaturummet. Konceptet förenar platsens och stadens historiska betydelse med kommunens visioner för en framtida utveckling.

Gatans befintliga förutsättningar och kvaliteter tas tillvara och förstärks. Gestaltningssidén hanterar därför den omslutande befintliga bebyggelsen med dess olika verksamheter. Den vackra äldre bebyggelsen präglar och utgör en viktig roll för att ge gatan en stark identitet.

Gestaltningssidéns ambition är att omvandla "bakgatan" Nygatan till en utmärkande, aktiv och intressant del av staden. Bilarnas avtryck och påverkan i stadsrummet minskas och mer plats lämnas till fotgängare och cyklisterna. Genom detta skapas ett attraktivt, levande och varierande stadsrum som erbjuder något till alla.



Principskiss på hur det långa linjära sambandet kan brytas upp i olika rums- och platsbildningar och avsmalningar.

Gestaltningssidén avser att omvandla den befintliga gatans långa linjära samband med hjälp av rums- och platsbildningar för att bilisterna ska sänka ned hastigheten och ge plats till stadsliv och möten. Utanför gallerian där gatan är som smalast är det endast möjligt att passera med en bil åt gången på den körbara ytan.

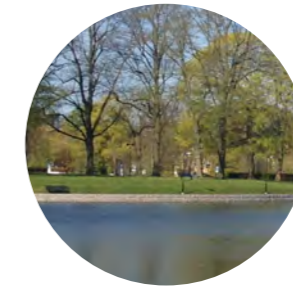
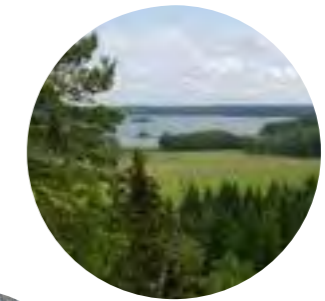
Rums- och platsbildningarna som bildas namnges i arbetet efter anslutande karakteristiska byggnader eller gatunamn. Rummen som bildas kallas därmed Odd fellows, kyrkan, gymnasiet, Kriebsensgatan och Gallerian. Platsbildningar skapas vid de tre viktiga korsningspunkterna, vid Drottninggatan, Kriebsensgatan och Alva Myrdals gata.

Inspirationen till förslaget kommer framförallt ifrån stadens historiska roll som industristad, dess omgivande natur och närhet till vattnet. De främsta inspirationskällorna är natur, vatten och metall. Ord som har haft stor betydelse för Eskilstuna i historien. Dessa är därför återkommande element i gestaltningförslaget och avser prägla gatans karaktär och förstärka dess identitet. Förslaget uppmuntrar till stadsliv och utomhusaktiviteter i en gemensam miljö där alla är välkomna.



NYGATAN- EN PLATS PÅ KARTAN

Den tidigare bakgatan utvecklar en egen identitet som attraherar och lockar människor att vistas på platsen, istället för att bara gå förbi. Nygatan blir en plats på kartan som möjliggör aktiviteter för människor i en central och urban miljö. Den tidigare storskaliga miljön som mer var karaktäriserad som trafikplats får estetiska värden och anpassas till människor som går, cyklar eller vistas på platsen.



Perspektiv på Kriebsensgatan där man kan spela basket, pingis eller vara i studierummen med tak och gratis wifi. Studierummen är inspirerade av den franska designern Mathieu Lehanneurs vinnande förslag "Escale Numérique" (Digital Break) av gatumöbel i en design tävling. Denna presenteras bland annat på hemsidan: <http://www.ecochunk.com/725/2012/07/07/escale-numerique-intelligent-street-furniture-is-all-green-and-natural/>

GESTALTNINGSIDÉ



Perennplantering Sittbara trappor Vattenspegel med stenar Betongplattor Regnträdgård Cykelställ Ledstråk Smågatsten

| Sektion A-A 1:200 A3 |



Sittbara betongstenar Regnträdgård HKP Ledstråk Smågatsten

| Sektion B-B 1:200 A3 |



Rums- och platsbildningarna, markerade i blått och rött. ©Eskilstuna kommun ©Lantmäteriet MS2006/1416

Sektionerna illustrerar två avsnitt av gatan; vid kyrkan och gallerian. I avsnitten skiljer sig gatans bredd och karaktär vilket ger olika förutsättningar till förändring. I illustrationen ovan visas de olika rums- och platsbildningarna som skapas.



Perspektiv över fickparken utanför Odd fellows fastighet.

I förslaget delas gatan upp i olika rum och platsbildningar. Platsbildningarna skapas i korsningspunkter och ger förutsättningar för centrumfunktioner och mötesplatser. Platsbildningarnas funktion ska även bidra till trygghet, eftersom stadsrummet vid dessa öppnas upp och blir överskådligt där de flesta människorna rör sig. Rummen som skapas skiljer sig i karaktär, dessa beskrivs nedan.

ODD FELLOWS

Odd fellows fastighet är en av Nygatans mest karaktärsgivande byggnader. I förslaget förskjuts fastighetens tomtgräns vilket lämnar plats till en mindre fickpark som öppnar upp sig när man rör sig längs gatan. Fickparken inbjuder till rekreation och vila vid sittplatser och i hängmattor i en urban och grön miljö med perennplanteringar och träd.

KYRKAN

Vid kyrkan skapas en inre skyddad plats med vatten, grönska och bänkar. Elementen ger en rofylld entré till kyrkan och samspelar med byggnadens äldre karaktär. Den inre platsen erbjuder sittmöjligheter med ryggstöd och armstöd med en god utblick mot omgivningen, någonting som kan uppskattas av framförallt äldre besökare.

GYMNASIET

I anslutning till entrén skapas i förslaget ett torgliknande rum med sittmöjligheter på granitblock under träd. Från sittplatserna kan man studera de pågående aktiviteterna på gatan eller betrakta en fontän. Denna är belägen i marknivå och har ett spontant program.

KRIEBSENSGATAN

Vid Kribsensgatan finns i förslaget möjligheter för social gemenskap och utomhusaktivitet. På gatan kan man spela bordtennis, basket och måla på en laglig graffitivägg. Närmast gymnasiet på Kribsensgatan skapas tre studierum under tak med wifi. Detta blir en varierande miljö som kombinerar aktiviteter med kunskap och kreativitet.

GALLERIAN

Utanför gallerian är gatan som smalast och här är det endast möjligt att passera med en bil åt gången på den körbara ytan. På denna plats finns fler sittmöjligheter, parkeringsmöjligheter och regnträdgårdar som tar hand om dagvattnet.

5.3 Gestaltningssprogram

FÖRSLAGETS KOPPLING TILL ASPEKTERNA

Under arbetet presenterades referensprojekten med återkommande aspekter i form av symboler. Förslaget presenteras genom återkoppling till de visuella aspekterna.



Tillgänglighetszonen som placeras längs husfasaderna på nordöstra sidan av Nygatan har ett ledstråk. Här är det tänkt att man kan orientera sig fram med hjälp av ledstråket och fasaderna utan att hamna i konflikt med bilisterna. Stråkets markmaterial är betongsten i varierande nyanser, någonting som kontrasterar mot den mörka smågatstenen som placeras i platsbildningarna. Längs stråket finns sittmöjligheter i de olika rummen. I gestaltningsidén har ett val gjorts att ledstråket inte ska korsa gatan. Istället möts ledstråket av stopplattor som uppmärksammar användaren att vara försiktig.

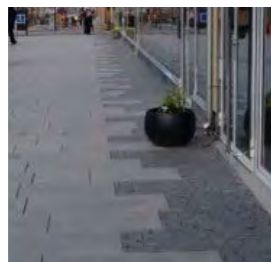


Foto: Gat & kantsten AB



Foto: Gat & kantsten AB

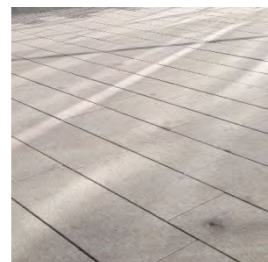


Foto: Gat & kantsten AB

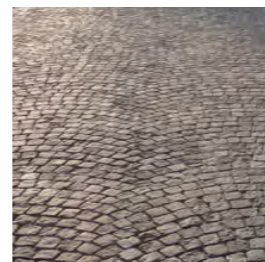


Foto: Gat & kantsten AB



Den nya markbeläggningen består av ett sammanhängande mönster av rektangulära betongstenar i olika nyanser som flyter ut i platsbildningar av mörk smågatsen. Det sammanhängande markmaterialet ansluter till gatans karaktär och underlättar orienteringen. Variationen och placeringen av markbeläggning avser att bryta längre linjära samband och att förtydliga ytans funktion. Markbeläggningen är placerad i en nivå för att inte separera trafikslagen. För att uppfylla krav på tillgänglighet finns längsgående grunda rännalar i metall. Materialet smågatsten i mörk nyans föreslås vid platsbildningar, eftersom dess karaktär och form förtydligar samspelsytans funktion. Det ojämna materialet och dess mörka nyans bryter av mot angränsande markmaterial. Förutom att materialet har en lång livslängd är den även möjlig att återanvända.



I förslaget finns sittmöjligheter i de olika rummen längs gatan. Vid sittplatserna kan man samtala och interagera med andra eller betrakta det pågående stadslivet. Sittplatserna skiljer sig i form, funktion och är belägna i olika miljöer. Vid studiehusen är möbleringen anpassad till en ordnad studiemiljö medan de mönstrade betongstenarna är placerade med ett ordnat intryck eftersom att de skiljer sig till höjdsättning och är belägna i olika miljöer.



Runda sittplatser i betong med organiskt tryck bidrar till en livfull karaktär. Foto: Sara Nydahl



Sittplatser på böjande granitblock.

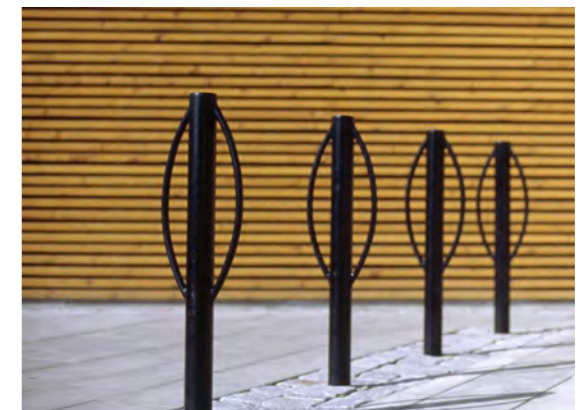


Längs gatan föreslås 5 stycken parkeringsplatser för bil, varav 2 är handikappsparkeringar. Övriga är begränsade i tid, till 15 minuter. Antalet cykelparkeringar längs Nygatan och korsande Kribsensgatan är totalt 192 stycken.

I förslaget placeras cykelparkeringar längs Nygatan och korsande Kribsensgatan. Totalt är det 210 cykelparkeringar, varav 92 är belägna under tak.



Parkeringsplatser i mörkare beläggning av betongsten. Foto: Gat & kantsten AB



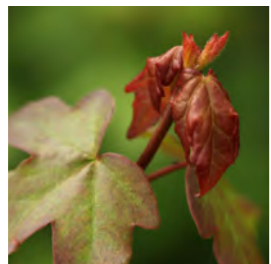
Cykelställ "Urban". Foto: Vestre AS



STADSMILJÖN SOM VÄXTPLATS

Växter belägna i en stadsmiljö kan utsättas för stora påfrestningar, någonting som man måste ta hänsyn till vid plantering. Förutom brist på vatten, utrymme och näring kan de även utsättas för föroreningar eller tramp. Inhemsk arter härstammar från omgivande geografiska område och har under lång tid anpassats och härdat till rådande klimat. Förutom att använda lämpliga växtarter är just markförhållandena, som jordvolym och dränering, viktiga aspekter för att växterna ska trivas. Stadsmiljöns hårdgjorda ytor gör att temperaturen är högre samtidigt som luftfuktigheten är lägre än omgivande landskap. Detta innebär att städerna är mer sårbara för förändringar i klimatet, som exempelvis vind, temperatur eller nederbörd.

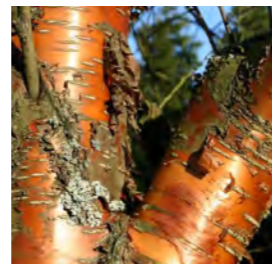
I gestaltningsidén planeras träd och buskar främst att användas i grupper som rumsskapande element, men återkommer även som solitärer. Förutom att bidra till en attraktiv gatumiljö kan växtmaterial även ta ner skalan på omkringliggande byggnader och fasader vilket skulle vara positivt för gatans karaktär. Arterna som väljs bör vara robusta och lämpliga för en stadsmiljö, men samtidigt inte vara för höga eftersom det inte finns så stor plats att tillgå. Växtmaterialet ska vara anpassat för växtzon 3, som gäller för Mellansverige.



Naverlönn. Foto: Peter Linder



Skogsek. Foto: Peter Linder



Näverhägg. Foto: Peter Linder



Humlebok. Foto: Peter Linder

KARAKTÄR

Växtmaterialet är inspirerat från Eskilstunas omgivande natur. I stadsbilden syns kopplingen till naturen framförallt vid regnträdgårdarna och det höga prydnadsgräset i planteringsytorna. Utanför kyrkan placeras en ek, som klassas som ett särskilt skyddsvärt träd i länet. Även oxel är ett träd som naturligt förekommer i omgivningen. De inhemska växtmaterialen kombineras med färgglada perenner som inte kräver så mycket skötsel.

ÅRSTIDSDYNAMIK

Vårt sätt att använda staden påverkas till stor del av klimatet. Under våren utvecklas grönskan för att sedan under sommaren förstärkas av blomsterprakt. Under hösten betonas trädens lövverk och under vintern blir näverhäggens kopparktiga stam mer påtaglig.

FORM OCH STRUKTUR

Längs gatan måste en god sikt för framförallt bilister bevaras vilket påverkar bland annat höjden på vegetationen i planteringarna. Förutom att dålig sikt kan innebära en risk inom trafiksäkerhet finns även risk att tryggheten för gående och cyklister påverkas speciellt nattetid. Prydnadsgräs och perenner i planteringsytorna ger variation och kontraster.

EXEMPEL PÅ TRÄD

Näverhägg *Prunus maackii*
Skogsek *Quercus robur*
Naverlönn *Acer campestre*
Europeisk humlebok *Ostrya carpinifolia*
Rundoxel *Sorbus X thuringiaca*
'Fastigiata'

EXEMPEL PÅ BUSKAR

Björkspirea *Spirea betulifolia* 'Tor'
Fjärilsbuske *Buddleja davidii*
Vit ölandstok *Potentilla fr* 'Manchu'

EXEMPEL PÅ PERENNER

Jättedaggkäpa *Alchemilla mollis*
Jättetätel *Molinia arundinacea*
Gulltörel *Euphorbia polychroma*
Blomsterfunkia *Hosta fortunei* 'Patriot'
Myskmadra *Galium odoratum*
Purpurlök *Allium x hollandicum* 'Purple Sensation'



Exempel på planteringsyta längs Nygatan i cortez-stål med perenner.

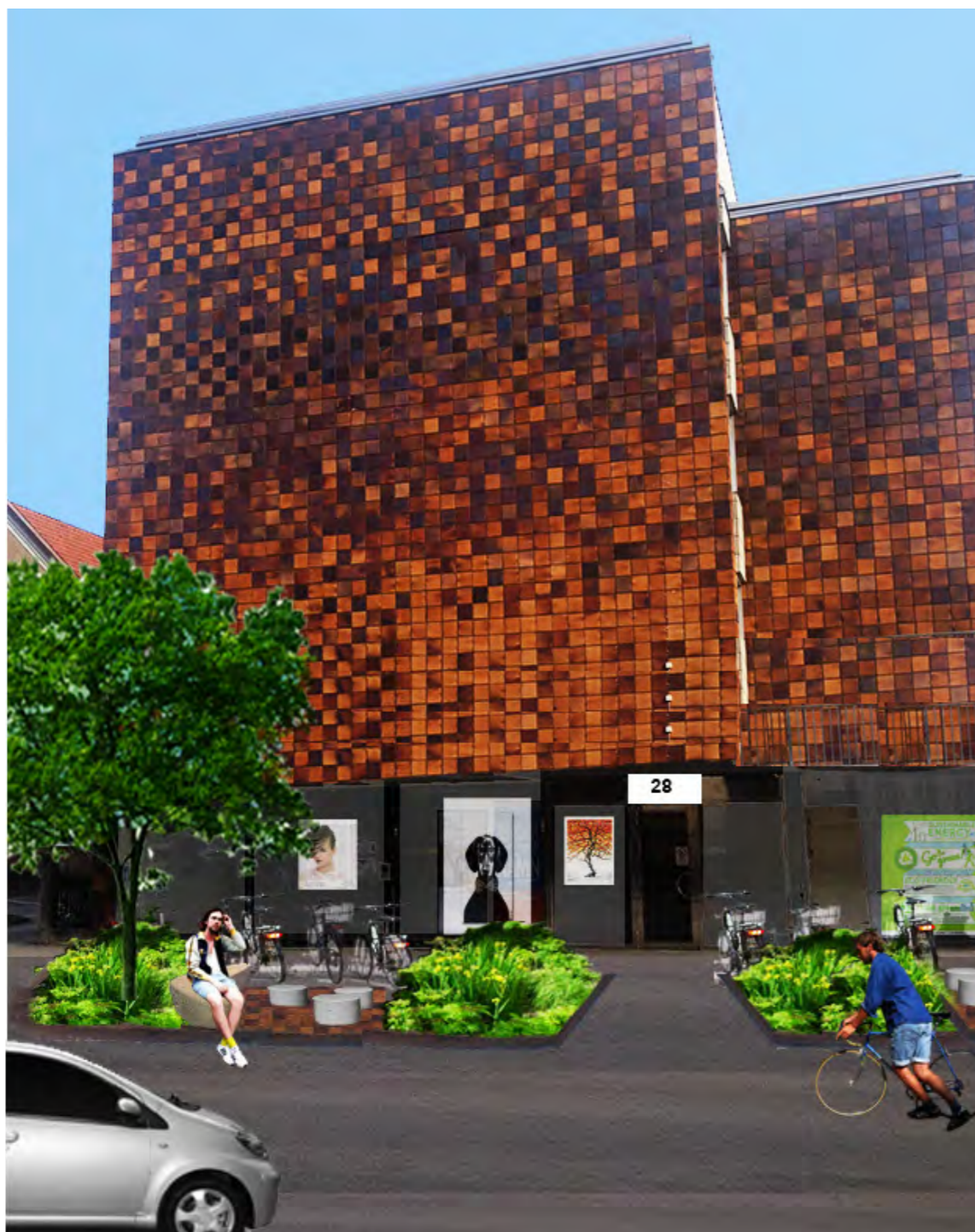


Illustration av regnträdgårdar längs Nygatan som förutom tar hand om dagvatten även kan skapa en vacker och tilltalande miljö.

GRÖNSKA OCH DAGVATTEN

Kommunens hållbarhetsambitioner ska präglade gestaltningen av gatan. Detta syns i bland annat planteringar och öppna dagvattenlösningar ska leda dagvatten för rening och fördröjning. Under platsbildningarna kan ett underjordiskt vattenmagasin anläggas för ytterligare fördröjning av dagvatten. Längs gatan används på utvalda platser regnträdgårdar, dit en del av dagvattnet från gatan leds. Dessa ska rena dagvattnet, luftföroreningar och samtidigt skapa en attraktiv miljö för människor.

EXEMPEL PÅ PERENNER

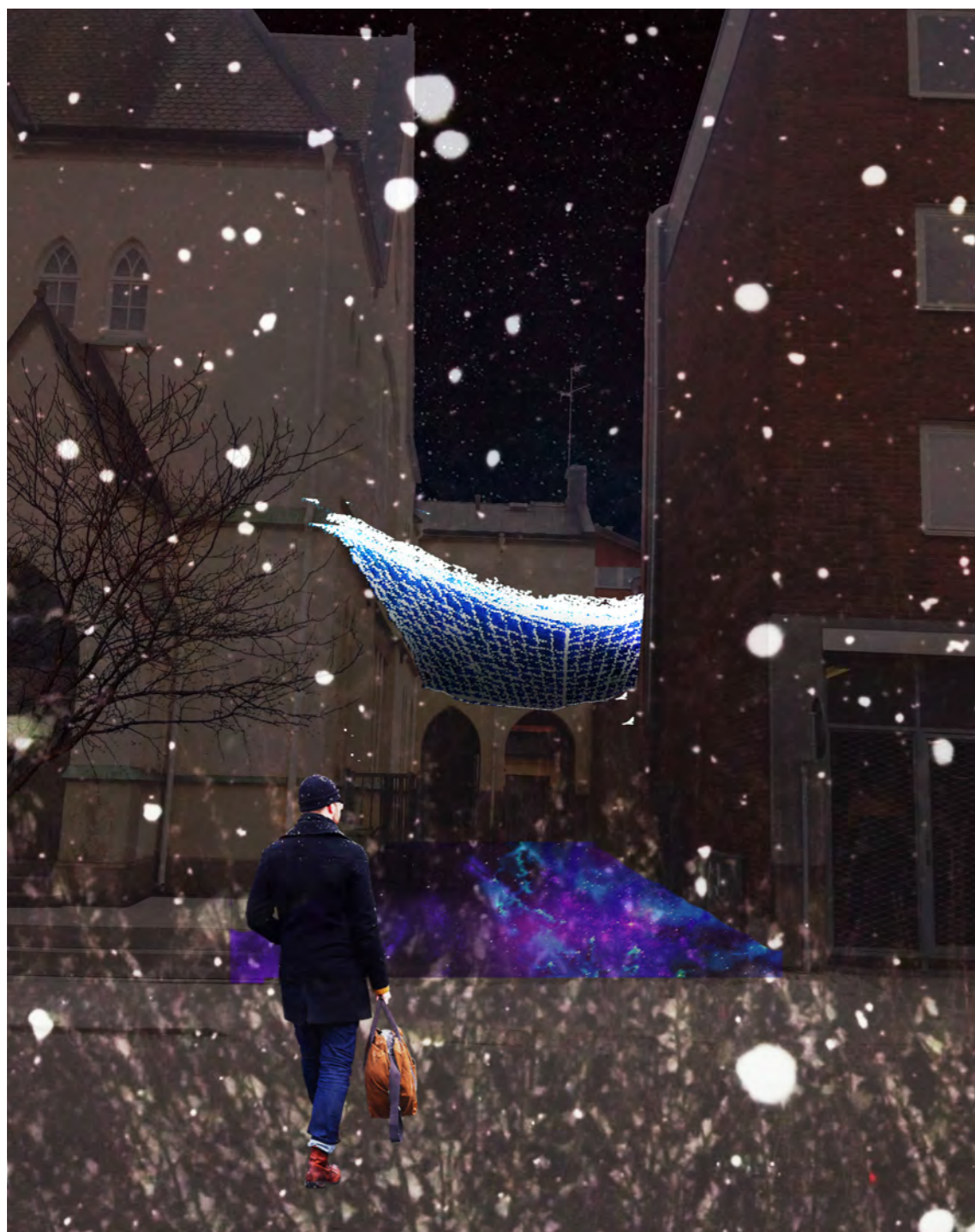
Blå salvia *Salvia patens*
 Röd rudbeckia *Echinacea purpurea*
 New England aster *Symphyotrichum novae-angliae*
 Blå stjärnlobelia *Isotoma axillaris*



I gestaltningsidén är valet av belysning och dess placering en central roll för att samspelet som eftersträvas ska fungera. Dessutom är belysningen trygghets- och identitetsskapande. Belysningen är viktig för att stadsrummet ska kännas tryggt att användas och upplevas under hela dygnet. Belysning vid stolpar och under träd ger en intressant ljussättning som kan variera över dygnet och årstiden. Uppåtriktat ljus som innebär ljusförorening ska undvikas. Belysningen och ljuskällornas effekt är jämn över hela gaturummet. Vid platsbildningarna där samspelet förväntas bli mest aktivt är effekten som starkast.



GESTALTNINGSIDÉ



Perspektiv över belysningstunneln invid kyrkan.

För att ge en god sikt placeras inte belysningen nära träd som skulle kunna skymma eller minska effekten. Den genomgående ljuskällan är av äldre karaktär och sammanbinder gatan fasad till fasad. I rummet utanför Odd fellows och vid Kriebsensgatan belyses träd underifrån vilket blir en del av platsens karaktär.

Vid den smala gången invid kyrkan är en "belysningstunnel" föreslagen. Denna skapar en intressant effekt när mörkret faller.

För att återknyta till Eskilstunas historia kan platsbildningarna även tidsvis belysas med stjärnan i gult, grönt och rött som symboliserar visionen om Eskilstuna.

Under belysning är även verksamheterna och de kringliggande fasaderna viktiga för att skapa trygghet. Dessa föreslås att skapa en dialog mellan fastigheten och gatan utanför genom en god belysning och en tilltalande skyltning.



Eftersom gestaltningsidén anknyter till Eskilstunas historik och betydelser skulle ett konstverk vara lämpligt i en central punkt. Konstverket skulle förslagsvis kunna symbolisera rockbandet Kent som kommer ifrån Eskilstuna.

Ett symboliskt värde har även metallådran som slingras fram i marknivå utanför gallerian och gymnasiet. Denna återknyter till Eskilstunas historiska betydelse inom metallvaruindustrin, någonting som satt en prägel staden och dess karaktär.



Gestaltningsidén ger stora möjligheter till verksamheterna att utveckla och använda den närliggande utemiljön. Att ge goda förutsättningar till uteserveringar och utomhusvistelse är en del av åtgärderna för att uppnå mål som att skapa en sällskaplig karaktär som är anpassad till människor.

I förslaget ingår även anpassning av fasaderna som omsluter gaturummet. För dessa föreslås att befintliga tak från bottenvåningarna som går ut över och skuggar gatan antingen tas bort eller modifieras för att förbättra gatans karaktär och identitet.

5.4 Illustrationsplan



6. DISKUSSION

6.1 Bakgrund, genomförande och resultat

I Andreas M. Dalsgaards (2014) dokumentär ”Den mänskliga staden” diskuteras hur städernas utveckling har påverkat människor och stadslivet. En dokumentär som gav mig intrycket av att det finns mycket kunskap inom planering för stadsliv, men att det däremot är ovisst om var och hur man kan implementera den. Precis som Gehl (*Den mänskliga staden* 2014) menar, verkar det som att vi i själva verket vet mer om andra arters habitat och trivsel än vad vi vet om våra egen. Det som även nämndes i dokumentären är stadens komplexitet. Där beskrivs att begreppet ”master plan” (översiktsplan) indikerar att det är en lösning på hur staden fungerar och ett svar på inom vilka ramverk människan kan leva. Att i denna planering kunna inkludera lösningar på allt är egentligen en omöjlig uppgift (*Den mänskliga staden* 2014).

Genom att kartlägga tänkbara målpunkter för de olika trafikslagen kan man i ett planeringsskede minska risken för att konflikter kommer att uppstå. Jag hoppas att mitt arbete på något sätt kan bidra till förståelsen för den komplexa staden och människan. Men framförallt till samspelet dem emellan. Delar av litteraturen och videospelningarna var internationella exempel från storstäder eller bostadsområden. Byggnadsstil, trafikflöden, klimat, kultur och attityd skiljer sig från Nygatan och dess kontext vilket jag strävat efter att ta med i beräkningen.

MODELL

Den analytiska modellen som utformades utifrån litteraturstudier var till stor hjälp vid studierna av referensprojekten. Modellen betonar framförallt de viktigaste aspekterna att studera under samtalsintervjuer och platsbesök men den beskriver

även några av de viktigaste aspekterna att ta hänsyn till vid planering av en samspelsyta.

Modellen underlättade en senare jämförelse och analys mellan referensprojekten och bidrog till gestaltningsidén. Eftersom modellen skulle användas till ett mindre antal referensprojekt genomfördes ingen pilotstudie för att anpassa modellen. Under arbetet blev det tydligt att modellens kvalitéer och aspekter skilde sig i relevansgrad beroende på referensprojekt. Ett exempel på detta är från referensprojektet Skvallertorget där ett ledstråk bryts av mot en trädplantering. I det här fallet ges aspekten grönska högre relevans än tillgänglighet för funktionsnedsatta.

Den analytiska modellen har varit en del av genomförande som har varit avgörande för arbetet. Kvalitéerna och aspekterna som togs fram blev olika fokusområden som underlättade senare jämförelser mellan de olika referensprojekten.

Under studierna av referensprojekten uppfattade jag ytterligare aspekter som var mer plats specifika. Genom samtalsintervjuer kom till exempel medborgares, fastighetsägares och verksammas perspektiv in. Något som inte är representerat i modellen. För vidare studier vore det intressant att anpassa modellen efter ett antal pilotstudier och samråd med olika yrkeskategorier inom planeringen av samspelsytor. Dessutom kan jag i efterhand se att en gradering skulle kunna läggas till för att få en djupare förståelse för projektens förutsättningar eller fokusområden. På detta sätt skulle man kunna mäta och få en djupare kunskap kring aspekternas relevans och avtryck i utformningen.

REFERENSPROJEKT

Genom att studera referensprojekten har jag fått en uppfattning om syften med att införa samspelsytor och hur planeringen går till. Under två studier av referensprojekt deltog min handledare, trafikplaneraren Johan Örn från Eskilstuna kommun. Detta innebar att referensprojekten även belystes från ytterligare ett perspektiv. Enligt referensprojekten kan man se att samspelsytors utformning ser ut på olika sätt. För det första skiljer de sig till ytan, då de både uppkommer punktvis som vid de flesta referensprojekten eller vid en gata, som vid Dragarbrunnsgatan i Uppsala. För det andra skiljer sig kontexten och sammanhanget som de uppkommer i, en skillnad som är tydligast vid jämförelse mellan samspelsytorna belägna i stadskärnor eller bostadsområden. För det tredje har lösningar för att prioritera människor och cyklister även visat sig vara en flexibel och beprövad lösning, någonting som varit särskilt tydligt vid de tillfälliga lösningarna på Södermalm i Stockholm men även för Fiskartorget och Skvallertorget där man provat sig fram för att se konsekvenserna. Slutligen skiljer sig referensprojekten kostnads mässigt.

Det befintliga gångfartsområdet i Eskilstuna och de tillfälliga lösningarna på Södermalm i Stockholm är billigare lösningar om man jämför med införandet av samspelsytor i de andra referensprojekten.

Under platsbesöken till referensprojekten fick jag även en uppfattning om olika typer av trafikanter, hur de rör sig, samspelar och använder gaturummet. Ytterligare studier som jag hade velat se är olika åldersgruppers attityd, inställning och förmåga till samspel. Att man

som bilförare måste sälla information är allmänt känt, någonting som är beroende av individens förutsättningar och erfarenheter. Det är tänkbart att yngre förare är lättare att påverka samtidigt som deras erfarenhet kanske inte är tillräcklig för att förstå eller uppfatta det rådande samspelet som gäller.

För vidare studier tycker jag att det finns någonting fascinerande med att installera tillfälliga lösningar för att gynna utomhusaktivitet och stadsliv. Samspelsytor kanske även kan införas som tillfälliga lösningar som kan sträcka sig från bara någon timme till flera år. Förutom att det kan vara ett lättare beslut att få igenom, håller jag med Jondelius (2014) om att det kan skapas intressanta och inspirerande effekter av gatans olika användning. När det handlar om samspelsytans kontext vore även klimat- och kulturskillnader intressanta att studera närmare. Speciellt eftersom att användarnas vanor och attityder är avgörande för hur en samspelsyta fungerar. Användarnas inställning eller förståelse för samspelsytans funktion kan utvecklas med tiden. Inom klimat hade det varit intressant att undersöka vinteraspektens inverkan på samspelet i svenska exempel. I vinterns mörker är det till exempel desto viktigare att ytan har en god belysning för att trafikanterna ska ha fortsatt god sikt. Dessutom är det möjligt att snö kan täcka över markmaterialet såvida man inte har kostat på uppvärmning. Något som försvårar att människor uppfattar ytan och ytans funktion. Det finns en risk att bilisterna tar över ytan under vinterhalvåret när antalet fotgängare och cyklister är färre. Under våren måste de i så fall anpassa sig för att samspela alltmer i takt med att utelivet kommer igång och fler människor vistas på platsen.

6.2 Fallstudie och gestaltningsidé

INVENTERING OCH ANALYS AV NYGATAN

Inventering och analys av Nygatan låg till grund för gestaltningsidén. Under inventering uppmärksammades gatans befintliga karaktär som trafikplats, byggnaderna och variationen i gatubredd. Under analysen definierades flöden, målpunkter, sollägen och problem. Vid sammanställning av kommunens enkätstudier och minnesanteckningar var det intressant att få ta del av hur eskilstunabor, fastighetsägare och verksamma längs Nygatan upplever dess karaktär. Under analys uppmärksammades korsningspunkterna som kan komma att vara mycket avgörande för hur samspelet på ytan kommer att fungera. Under analysen definierades korsningspunkterna som särskilt viktiga för att förtydliga gatans funktion genom utformning.

GESTALTNINGSIDÉ

Min gestaltningsidé för den konkreta platsen avser att integrera rörelse och ändra platskaraktär för att få en mänskligare skala i stadskärnan och minska antalet trafikrelaterade olyckor. Men egentligen är förslaget bara en del av en revolutionerande stadsplanering där fokus sätts på fotgängare och cyklister. Genom att punktvis tillämpa kunskapen i mindre skala kan man ändå ge ett bidrag och avtryck till att göra hela städer bättre. Förslaget syftar till att vägleda trafikanterna, men inte till att styra dem.

På Fiskartorget uppfattade man att det blir säkrare att inte markera en körbana med planteringar, eftersom bilisterna tog för givet att det blev en körbana. Svårigheten på Nygatan är det smala utrymmet med tydliga linjära samband, någonting som jag med förslaget avser att bryta upp.

Gestaltningsidén ska spegla en modern stad i förvandling som är stolt över sin historia. Ledorden i förslaget är natur, vatten, metall och kultur. Ord som har starka kopplingar till Eskilstuna och dess historia.

Förslaget är inte en färdig lösning utan beskriver en översiktlig idé till gestaltning. Detta gäller även den lokala dagvattenhanteringen och magasineringen som föreslås via regnträdgårdar och under platsbildningar. En idé till att avlasta den övergripande hanteringen av dagvatten, men för att införa dessa skulle mer tekniska lösningar behövas för att beräkna bland annat dimensionering.

Det hade varit intressant att se om gestaltningsidén skulle kunna utvidgas längs Nygatan eller implementera på fler platser i centrum. Under arbetet har jag uppmärksammat och diskuterat flera platser som skulle kunna vara lämpliga för införande av en samspelsyta. I många städer finns det ytor som med enkla medel skulle kunna utvecklas till samspelsytor. I Eskilstuna kan jag tänka mig att cirkulationsplatsen utanför järnvägsstationen och Hamngatan skulle kunna vara lämpliga. Båda dessa är platser med ett stort flöde av fotgängare men som idag är mest anpassade till biltrafik.

Under bland annat litteraturstudier och studier av referensprojekt har vid ett flertal tillfällen forna industristäder besökts, som Eskilstuna, Uppsala och Norrköping.

Gemensamt för dem är att de idag genomgår stora förändringar för att skapa attraktivare utemiljöer. Samtidigt som kommunerna uttrycker en önskan och vision om att skapa någonting nytt, verkar just

industriarven vara någonting man är mycket stolta över och ett arv man tydligt vill bevara och lyfta fram. Ett arv som därmed verkar omvandlas från att vara stadens baksida till att bli stadens stolta framsida.

Det finns inga tydliga strategier för hur man kan skapa ett aktivt stadsliv i stadsrummen och hur ytan kommer att fungera beror till stor del på användarnas inställning och vilja till att samspela. Det finns en rådande problematik att få bilarna att köra sakta. Med vissa åtgärder kan man göra bilisterna uppmärksamma och medvetna om den risken de utgör och sin roll i ett samspel med omgivningen. I gestaltningsförslaget hanteras denna problematik genom rumsindelningar, platsbildningar och punktvis avsmalnande av den körbara ytan. Dessutom avser den avvikande markbeläggningen att ge gatan karaktär av en gågata.

Som nästa steg i processen av Nygatans framtida utveckling skulle det passa med studier av medborgarnas tankar och önskemål kring gatans innehåll och utformning. En central och lämplig frågeställning i detta sammanhang är hur gatan kan hållas vaken nattetid med andra instrument än bara beslysning. Dessutom vore det givande att framföra gestaltningsidén för Odd fellows verksamhet och för Plaza hotell. Detta eftersom idén till utformning beror på hur de berörda verksamheterna ställer sig till och är villiga att anpassas till idén.

Kommunens underhåll, drift och insatser speglar till stor del Nygatans karaktär som baggata. En gata som upplevs bortprioriterad eller bortglömd kommer aldrig få varken de estetiska eller sociala kvalitétéerna som man med införandet av en samspelsyta eftersträvar. Med höga politiska

ambitioner måste man ibland överväga balansen mellan driftkostnad och att skapa attraktiva rum.

UTMANINGAR OCH STRATEGIER

Någonting som många gånger kritiserar i litteraturen är innehållslösa och traditionella gator. Att planera utifrån ett folkhälsoperspektiv är en viktig del i den utvecklingen. Utifrån ett folkhälsoperspektiv saknas till exempel forskning om barns upplevelser och uppfattningar kring hur man ska använda en samspelsyta. Det kan generellt även vara svårt att planera utemiljöer för unga tjejer med tanke på aspekterna aktiviteter och trygghet.

I diskussionen kring samspelsytor och dess konsekvenser beskrivs många gånger konflikter mellan bilar och fotgängare och/eller cyklister. I denna uppdelning måste man vara medveten om att konflikter även kan uppstå inom dessa grupper. Viktigt att tänka på är även att fotgängare och cyklister många gånger kategoriseras tillsammans, men att det egentligen lika gärna kan uppstå konflikter mellan dem. Cyklisternas rörelse och användning av stadsrummet påminner kanske mer om bilarnas, när man ser till rörelsemönster och hastighet.

Dagens utmaning ligger i att reducera bilen som norm i stadsplaneringen. Men detta är inte lätt med tanke på osammanhängande nät av infrastruktur men även organisation, finansiering och styrning. Ett steg i rätt riktning kan vara att skapa strategier för samfinansiering mellan kommuner, fastighetsägare och boende, någonting som kan få positiva effekter av en attraktivare utemiljön kring fastigheten genom exempelvis fler kunder och ökade markpriser.

I Sverige används många gånger smågätsten på samspelsytor, ett ojämnt material som kan uppmuntrar bilförare att sänka hastigheten men som samtidigt kan innebära en problematik då det inte är optimalt för framkomligheten för rörelsehindrade.

VIDARE STUDIER

Precis som Jan Gehl (*Den mänskliga staden* 2014) uttrycker, tror jag även att vi behöver ha mer kunskap om människor och trivsel. När det kommer till samspelsytor är kunskapen kring barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar av särskild relevans. De riskerar att vara en utsatt grupp som kan hamna i konflikt om man inte har tillräckligt med kunskap eller planerar för deras förmågor. Därför skulle det vara intressant att undersöka olika brukargrupperns inställning och förmåga vid en samspelsyta.

Flertal samspelsytor har en öppen karaktär med hårdgjorda material för att säkerställa sikten. Studier av hur man skulle kunna placera in grönska eller olika typer av möbler vore därför intressant. Speciellt med tanke på att samspelsytans syfte många gånger är att bidra till ett utökat stadsliv och attraktiva miljöer.

Under arbetet har det för mig blivit tydligt att samspelsytan ligger i tiden. Men precis vad som verkar värderas vid Eskilstuna kommun handlar införandet av en samspelsyta om så mycket mer än att bara införa ett koncept eller en trend (Ermegård 2014; Skarin 2014). Förutom att just analysera den påtänkta platsen och dess förutsättningar, med bland annat målpunkter och trafikanter, är det viktigt att tänka på att det fortfarande finns kunskapsluckor vad gäller samspelsytan i sig.

Sedan samspelsytan introducerades i Sverige har dessa införts som lösningar på olika typer av platser. Lösningarnas utformning är ett resultat av platsens komplexitet och sammanhang, någonting som under arbetet har visat sig variera mycket. Framförallt är variationen av komplexiteten störst vid jämförelse mellan gata och torg, till exempel Dragarbrunnsgatan och Skvallertorget. Det finns idag ett behov av att särskilja och klassificera olika samspelsytor, som gator och torg, för att man ska kunna få fram de bästa lösningarna.

Begreppet samspelsyta som i uppsatsen har använts som en direkt översättning på det mer etablerade begreppet "Shared space" är en översättning från Eskilstunas trafikavdelning. Personligen föredrar jag en svensk översättning och har under uppsatsen förvånats över hur många som använder det engelska begreppet, speciellt när själva fenomenet införts i Sverige.

7. REFERENSER

7.1 Litteratur, bildkällor och icke publicerat material

- BBC News (2012). *Thinking streets* [Radioprogram] Producent: Angela Saini. BBC, Radio4 4 januari. Tillgänglig: <http://www.bbc.co.uk/programmes/b018xs8t> [2014-02-07]
- Berglund, Ulla & Jergeby, Ulla (1998). *Stadsrum - människorum: att planera för livet mellan husen*. Stockholm: Byggeforskningsrådet.
- Boverket (2004). *Boverkets författningssamling*. Tillgänglig: <https://rinfo.boverket.se/ALM%5CPDF%5CBFS2004-15ALM1.pdf> [2014-05-21]
- Boverket (u.å.). *Tillgänglig och användbar byggd miljö*. Tillgänglig: <http://www.boverket.se/Tillganglighet/Tillganglig-och-anvandbar-byggd-miljo/> [2014-04-21]
- Brottsförebyggande rådet (2009). *Kort om kameraövervakning*. Tillgänglig: http://www.bra.se/download/18.607587db133acdc-54dc80002808/1323785017474/2009_kort_om_kameraovervakning.pdf [2014-04-22]
- Carmona, Matthew. & Tiesdell, Steven. (red.) (2007). *Urban design reader*. Amsterdam: Architectural Press.
- Den mänskliga staden* (2014). Dolph Lundgren. [TV-program] Producent: Andreas M. Dalsgaard. UR play, 11 maj. Tillgänglig: <http://urplay.se/Produkter/181807-Den-manskliga-staden> [2014-02-11]
- Department of Transport (2011). *Shared space*. Crown: London. Tillgänglig: https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/3873/ltn-1-11.pdf [2014-02-07]
- Dobbins, Michael (2009). *Urban design and people* [Elektronisk resurs] John Wiley & Sons Incorporated.
- Ermegård, Karin, Iqbal, Sheraz, Johansson, Dag, Karlsson, Magdis, Lindfeldt, Magdalena, Lindström, Pernilla, Santin, Ella-Karin, Skarin, Petter, Thuen Mathias & Wilhelmsson Anna (2013). *Eskilstuna- stad i förvandling*. Eskilstuna kommun: Stadsbyggnadsförvaltningen. Tillgänglig: http://www.eskilstuna.se/Global/Eskilstuna%20-%20stad%20i%20förvandling_webkomprimerad.pdf [2014-02-11]
- Eskilstuna 350 år (2009a). *Kungen ville satsa på Eskilstuna som smedstad* [Radioprogram] Producent: Ingela Martinsgård. Sveriges radio, P4 21 april.
- Eskilstuna 350 år (2009b). *Knivar, gafflar och bajonetter* [Radioprogram] Producent: Ingela Martinsgård. Sveriges radio, P4 30 april.
- Eskilstuna 350 år (2009c). *Med historien in i framtiden* [Radioprogram] Producent: Ingela Martinsgård. Sveriges radio, P4 25 maj.
- Eskilstuna kommun (u.å.). *Miljö och klimat*. Tillgänglig: <http://www.eskilstuna.se/sv/Bygga-bo-och-miljo/Miljo/> [2014-02-07]
- Eskilstuna kommun (2012). *Samspelet - Shared space*. Tillgänglig: <http://www.eskilstuna.se/Global/Underlag%20till%20hemsida%20-%20Shared%20space%5B1%5D.pdf?epslanguage=sv> [2014-02-14]
- Eskilstuna kommun (2014). *Eskilstuna 100 000*. Tillgänglig: <http://eskilstuna.se/sv/Kommun-och-politik/Eskilstuna-100-000/> [2014-02-14]
- Gehl, Jan et al. (2006). *Det nye byliv*. 1. udg., 1. opl. København: Arkitektens forlag
- Gustafsson, Mattias (2012). *Nyttja dagvattnet!*. Tillgänglig: <http://www.hallbarstad.se/blogs/13-urbio?tag=LOD> [2014-05-20]
- Hockenos, Paul (2013). *Where "Shared the Road" Is Taken Literally*. New York times, 26 april. Tillgänglig: http://www.nytimes.com/2013/04/28/automobiles/where-share-the-road-is-taken-literally.html?_r=0 [2014-03-05]
- Johansson, Dag (2013). *Från grått till..? Eskilstuna- stad i förvandling*. I *Eskilstuna- stad i förvandling*. Eskilstuna: Eskilstuna kommun, Stadsbyggnadsförvaltningen. Tillgänglig: http://www.eskilstuna.se/Global/Eskilstuna%20-%20stad%20i%20förvandling_webkomprimerad.pdf [2014-02-11]
- Kallstenius, Per, Lundevall, Peter, Fager, Mats (red.) (1994). *Gatuvisioner*. Stockholm: Stockholms stadsbyggnadskontor, gatu- och fastighetskontor.
- Millward, David (2006). *Is this the end of the road for traffic lights?*. The Telegraph, 4 november. Tillgänglig: <https://www.telegraph.co.uk/news/uknews/1533248/Is-this-the-end-of-the-road-for-traffic-lights.html> [2014-02-12]
- Nationalencyklopedin (u.å.). *Norrköping*. Tillgänglig: <http://www.ne.se/norrköping/271844> [2014-03-10]
- Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (u.å.). *Nationellt- samspelet i trafiken*. Tillgänglig: <http://www.ntf.se/orebro/default.asp?comboID=80935>
- Nilermark, Kerstin (2009). *Dagvatten*. Länsstyrelsen i Skåne: Enheten för samhällsplanering Malmö, 20 april. Tillgänglig: http://www.lansstyrelsen.se/skane/SiteCollectionDocuments/sv/publikationer/pluskatalogen/PM_dagvattenwebb.pdf [2014-05-11]
- Norrköpings kommun (2013). *Befolkningsprognos, Norrköping, år 2013-2022*. Tillgänglig: <http://www.norrkoping.se/organisation/statistik/befolkning/befolkningsprognos-norrko/> [2014-03-10]
- Ohlsson, Bror-Erik (2009). *Resa tillbaka till Eskilstunas vagg*. [Radioprogram] Producent: Ingela Martinsgård. Sveriges radio, P4 14 april.
- Olsson, Sören (u.å.). *Samspel och möten*. Tillgänglig: <http://stadsutveckling.socialhallbarhet.se/samspel-och-moten/> [2014-04-21]
- Olsson, Sören, Wistrand, Lisa & Grahn, Lovisa (u.å.). *Ett fungerande vardagsliv*. Tillgänglig: <http://stadsutveckling.socialhallbarhet.se/ett-fungerande-vardagsliv/> [2014-04-21]
- Olsson, Sören och Cruse Sondén, Gerd (u.å.). *Trygghet och öppenhet*. Tillgänglig: <http://stadsutveckling.socialhallbarhet.se/trygghet-och-oppnenhet/> [2014-04-21]
- Project for Public Spaces (u.å.a). *Hans Monderman*. Tillgänglig: <http://www.pps.org/reference/hans-monderman/#Articles> [2014-02-12]
- Project for Public Spaces (u.å.b). *What Makes a Successful Place?*. Tillgänglig: <https://www.pps.org/reference/grplacefeat/> [2014-02-12] Serrander, Joakim (2013). *Magiskt 100 000-frande*. Ekuriren, 25 oktober. Tillgänglig: <http://ekuriren.se/nyheter/eskilstuna/1.1962314-magiskt-100-000-firande> [2014-02-07]
- Skarin, Petter (2012). *Dialogmöte om Nygatans framtida roll*. Eskilstuna kommun: Stadsbyggnadsförvaltningen (opublicerad handling).
- Statistiska Centralbyrån (2013). *SCB:s medborgarundersökning 2013- Eskilstuna kommun*. Tillgänglig: http://www.scb.se/Grupp/Applikationer/Medborgarundersokningar/_dokument/H2013/Rapport-Eskilstuna-2013.pdf [2014-02-07]

Sveriges kommuner och landsting (u.å.). *Fri sikt: säkra sikten i tätortstrafiken!*. Tillgänglig: <http://webbutik.skl.se/sv/artiklar/fri-sikt-sakra-sikten-i-tatortstrafiken.html> [2014-04-21]

Tema (u.å.) *Från bussgata till cykelvänligt vardagsrum*. Tillgänglig: <http://www.temagruppen.se/Referenser/Gata-och-allman-plats/Dragarbrunnsgatan-Uppsala/> [2014-04-09]

Trafik för en attraktiv stad (2007). Utg. 2. Tillgänglig: http://www.trafikverket.se/PageFiles/56342/trast_handbok_utgava_2_webversion.pdf [2014-04-09]

Trafikverket (2009). *Dragarbrunnsgatan*. Tillgänglig: http://www.trafikverket.se/PageFiles/16239/gestaltningprogram_dragarbrunn.pdf [2014-06-02]

Trafikverket (2010). *GCM- handbok*. Tillgänglig: http://www.trafikverket.se/PageFiles/35571/gcm_handbok.pdf [2014-06-02]

Wallberg, Sari, Stjärnkvist, Anna & Ahlman, Lars (2008). *Shared space: trafikrum för alla*. Stockholm: Sveriges kommuner och landsting.

Wikdahl, Daniel (2012). *Sveriges bästa miljökommun utsedd*. SVT nyheter, 28 juni. Tillgänglig: <http://www.svt.se/nyheter/sverige/norrlandskommuner-samst-pa-miljo> [2014-02-07]

BILDKÄLLOR

AB Foto (1901-1951). *Eskilstuna stadsmuseum EM4349*. Tillgänglig: <http://www.eskilstuna.se/sv/Uppleva-och-gora/Eskilstallen---lokalhistoriskt-kallmaterial-2> [2014-05-07]

Andersson, Görel (u.å.). *Foton från Open street och open space projekten*.

Braunerhielm, Carl (1964-1969). *Eskilstuna stadsmuseum EM11652*. Tillgänglig: <http://www.eskilstuna.se/sv/Uppleva-och-gora/Eskilstallen---lokalhistoriskt-kallmaterial-2> [2014-05-07]

Ekeberg, Göran (u.å.). *Bildgalleri Dragarbrunnsgatan*. Tillgänglig: <http://www.temagruppen.se/Referenser/Gata-och-allman-plats/Dragarbrunnsgatan-Uppsala/> [2014-06-02]

Funkia AB (2013). *Sampelsyta på Köpmangatan*. Tillgänglig: <http://www.eskilstuna.se/sv/Bygga-bo-och-miljo/Stadsplanering-och-byggande/Projekt/Sampelsyta-pa-Kopmangatan/> [2014-05-10]

Gat & kantsten AB (u.å.). *Referenser*. Tillgänglig: <http://www.gatokantsten.se/index.php/referenser/> [2014-05-22]

Jondelius, Erik (u.å.). *Foton från Open street och open space projekten*.

Lantmäteriet (2012). <http://kso2.lantmateriet.se/?e=628707&n=6572283&z=5>. Hämtad 2014-02-18.

Linder, Peter (u.å.). *Näverhagg*. Tillgänglig: http://www.tonnarsjo.se/show_trad.php?ID=140 [2014-06-02]

Linder, Peter (u.å.). *Humblebok*. Tillgänglig: http://www.tonnarsjo.se/show_trad.php?ID=114 [2014-06-02]

Linder, Peter (u.å.). *Naverlönn*. Tillgänglig: http://www.tonnarsjo.se/show_trad.php?ID=1 [2014-06-02]

Linder, Peter (u.å.). *Skogsek*. Tillgänglig: http://www.tonnarsjo.se/show_trad.php?ID=164 [2014-06-02]

Nydahl, Sara (2009). *Rabarberrunda betongstenar*. Tillgänglig: <http://saravillfara.se/2009/06/24/rabarberrunda-betongstenar/> [2014-05-17]

Okänd (1899-1900). *Eskilstuna stadsmuseum EM2696*. Tillgänglig: <http://www.eskilstuna.se/sv/Uppleva-och-gora/Eskilstallen---lokalhistoriskt-kallmaterial-2> [2014-05-07]

Pestmalis, Eva (u.å.). *Foton Centrala torget i Silverdal*.

Pestmalis, Eva, Ramböll och Sollentuna kommun (u.å.). *Illustrationsplan Centrala torget i Silverdal*. Transportstyrelsen (2010). *Vägmärken*. Tillgänglig: <http://www.transportstyrelsen.se/sv/vag/vagmarken/> [2014-06-02]

Urbio (2013). *Inkluderande gaturum för ett rikare stadsliv*. Tillgänglig: <http://www.hallbarstad.se/blogs/13-urbio> [2014-05-12]

Urbio (2012). *Nyttja dagvattnet!*. Tillgänglig: <http://www.hallbarstad.se/blogs/13-urbio> [2014-05-12]

Vestre AS (u.å.). *Urban cykelpollare*. Tillgänglig: <http://vestre.com/se/produkter/urban-sykkelpullert> [2014-05-24]

Örebro kommun (2014). *Järntorget fortsätter att utvecklas*. Tillgänglig: <http://www.orebro.se/4454.html> [2014-05-10]

Illustrationer och fotografier där inget annat anges är gjorda eller tagna av författaren till uppsatsen, Emilia Ahlberg.

ICKE PUBLICERAT MATERIAL

Bratt, Theodor *utredare/ trafikkommunikatör vid Sollentuna kommun* (2014-02-26). Via e-post.

Ermegård, Karin, *landskapsarkitekt vid Eskilstuna kommun* (2014-02-14). Klockan 14.30-15.00 via telefon.

Hillerström, Ingemar, *landskapsarkitekt vid Norrköpings kommun* (2014-03-06). Klockan 14.30-17.00 i Norrköping.

Hörnqvist, Kristina, *trafikingenjör vid Västerviks kommun* (2014-03-06). Klockan 9.30- 11.00 i Västervik.

Jondelius, Erik, *landskapsarkitekt vid Stockholms stad* (2014-03-18). Klockan 15.00-16.00 på Tekniska nämndhuset, Stockholm.

Lingenäs Guthleir, Käti, *trafikplanerare vid Norrköpings kommun* (2014-03-06). Klockan 14.30-17.00 i Norrköping.

Pestmalis, Eva, *landskapsarkitekt vid Ramböll* (2014-02-21). Klockan 9.30-10.10 på Ramböll.

Skarin, Petter, *trafikplanerare vid Eskilstuna kommun* (2014-02-12). Klockan 12.30-13.00 på Eskilstuna kommun.

Sneitz, Christer, *projekteringsingenjör vid Västerviks kommun* (2014-03-06). Klockan 9.30- 11.00 i Västervik.

Örn, Johan, *trafikplanerare vid Eskilstuna kommun* (2014-02-12). Klockan 12.30-13.00 på Eskilstuna kommun.

Bilaga 1

Underlag för platsbesök

Att fylla i inför platsbesök				Subjektiv bedömning under platsbesök	
Platsens namn: Stad: Avstånd till centrum (m): Kontaktperson (eventuell):		4. Brukargrupper		9. Karaktär:	
		Barn: Tonåringar: Vuxna: Äldre:			
		5. Grönska		10. Gatuliv Aktivt Inaktivt	
		Träd: Buskar: Perenner:		11. Samspel Aktivt Inaktivt	
Konkret bedömning under platsbesök		6. Möblemang		12. Läsbarhet	
Datum: Klockslag:		Sittmöjligheter: Konst: Övrigt:		Tydlig Otydlig	
1. Trafikreglering:		7. Markyta		Övrigt:	
2. Parkering Bilparkering: Lastplatser: Cykelparkeringar: Övrigt:		Funktion: Material: Nivå: Tillgänglighet:			
3. Verksamheter		8. Aktiviteter och användning:			
Café: Restaurang: Uteserveringar: Övrigt:		9. Belysning:			