



Att kombinera Shared Space och temporär design

– ett utvecklingsförslag för Fyristorg enligt Uppsala kommuns innerstadsstrategi

Combining Shared Space and temporary design – a development proposal for Fyristorg according to Uppsala Municipality's inner city strategy

Ludvig Pärlefors

Självständigt arbete • 15 hp
Sveriges lantbruksuniversitet, SLU
Fakultet för naturresurser och jordbruksvetenskap
Institutionen för stad och land
Landskapsarkitekturprogrammet - Uppsala
Uppsala 2022



Att kombinera Shared Space och temporär design – ett utvecklingsförslag för Fyristorg enligt Uppsala kommuns innerstadsstrategi

*Combining Shared Space and temporary design – a development proposal for Fyristorg
according to Uppsala Municipality's inner city strategy*

Ludvig Pärlefors

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

Examinator: Vera Vicenzotti, SLU, institutionen för stad och land

Omfattning: 15 hp

Nivå och fördjupning: Grundnivå, G2E

Kurstitel: Självständigt arbete i landskapsarkitektur

Kurskod: EX0861

Program/utbildning: Landskapsarkitekturprogrammet - Uppsala

Kursansvarig inst.: Institutionen för stad och land

Utgivningsort: Uppsala

Utgivningsår: 2022

Upphovsrätt: Alla bilder i arbetet används med erforderliga tillstånd.

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

Nyckelord: Shared Space, temporär design, Fyristorg, Uppsala innerstadsstrategi,
Jan Gehl, stadsliv, gästad

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakultet för naturresurser och jordbruksvetenskap

Institutionen för stad och land

Avdelningen för landskapsarkitektur

Publicering och arkivering

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver godkänna publiceringen. Om du kryssar i **JA**, så kommer fulltexten (pdf-filen) och metadata bli synliga och sökbara på internet. Om du kryssar i **NEJ**, kommer endast metadata och sammanfattning bli synliga och sökbara. Fulltexten kommer dock i samband med att dokumentet laddas upp arkiveras digitalt.

Om ni är fler än en person som skrivit arbetet så gäller krysset för alla författare, ni behöver alltså vara överens. Läs om SLU:s publiceringsavtal här: <https://www.slu.se/site/bibliotek/publicera-och-analysera/registrera-och-publicera/avtal-for-publicering/>.

JA, jag/vi ger härmed min/vår tillåtelse till att föreliggande arbete publiceras enligt SLU:s avtal om överlåtelse av rätt att publicera verk.

NEJ, jag/vi ger inte min/vår tillåtelse att publicera fulltexten av föreliggande arbete. Arbetet laddas dock upp för arkivering och metadata och sammanfattning blir synliga och sökbara.

Sammanfattning

I en framtida stad kommer utrymme att vara en begränsande faktor och stadens offentliga rum behöver tillgodose möjligheter kopplat till ett ökat besöksstryck med olika intressen. Detta kandidatarbete fokuserar på att besvara frågan hur Fyristorg, ett historiskt torg i centrala Uppsala med genomfartstrafik, kan utformas för att möta kraven på en levande innerstad där mänsklig aktivitet prioriteras samtidigt som trafik tillåts. För att lösa problemet appliceras konceptet *Shared Space*, där bilar och oskyddade trafikanter samsas om ytan på de gåendes villkor. Det ska även finnas möjligheter för temporära förändringar och tillägg - så som marknader, sommargata och musikevenemang.

Fyristorg analyseras utifrån Uppsala kommuns innerstadsstrategi samt Gehls kvalitetskriterier för den mänskliga miljön. Analysen ligger till grund för programplanen där torget utvecklas till en sammanhållen yta med enhetligt arkitektoniska uttryck som delas upp i ett mjuktrafikrum respektive fredad zon. Elementen är flyttbara och möjliggör stor flexibilitet av användningen på platsen, vilket uppfyller kommunens mål om en levande innerstad.

Nyckelord: Shared Space, temporär design, Fyristorg, Uppsala innerstadsstrategi, Jan Gehl, stadsliv, gäststad

Abstract

In a future city, space will be a limiting factor. The public spaces will need to provide opportunities linked to an increased pressure of visitors with various interests..This beachelor thesis will focus on answering the question how Fyristorg, a historic square in central Uppsala with transit traffic, can be designed to meet the requirements of a vibrant inner city where human activity is prioritized at the same time as traffic will be allowed. To solve the problem, the concept Shared Space will be applied, where cars and unprotected road users coexist on the surface on the pedestrian terms. There should also be opportunities for temporary changes and additions – such as markets, summer streets and music events.

Fyristorg will be analyzed of Uppsala Municipality's inner city strategy and Gehl's quality criteria for the human environment. The analysis will form the basis for the programme plan where the square develops into a cohesive area with uniform architeonic expressions that are divided into a soft-traffic room and a protected zone respectively. The elements will be removable and allow for great flexibility of use on the site, which meets the municipality's goal of a vibrant inner city.

Keywords: Shared Space, Temporary Design, Fyristorg, Uppsala Inner City Strategy, Jan Gehl, City Life, Pedestrian City.

Figurförteckning

- Figur 1. Fyristorg sett från sydost. Vid första anblick uppfattas torget endast som gata och parkering. Foto: Ludvig Pärlefors [2021-02-10].....10
- Figur 2. Fyristorg belägen bland de historiska kvarteren i centrala Uppsala. Bilden tagen sommartid, visar hur de gamla lindarnas kronor breder ut sig över åstråket. Karta: Flygfoto © Lantmäteriet. Bearbetning: Ludvig Pärlefors 11
- Figur 3. Stolpar och uteserveringar utgör ett hinder för de gående. För synnedsetta saknas ledstråk. Foto: Ludvig Pärlefors [2021-02-23]27
- Figur 4. Fyristorg sett från norr. Den enda torgytan ockuperas ofta av bilar som står och väntar på en ledig parkeringsplats. Foto: Ludvig Pärlefors [2021-02-26]28
- Figur 5. Uppbyggnad av uteservering, vilket bidrar till ett levande torg. Dock blockerar serveringen och cykelställen längs med ån möjligheterna att röra sig längs med åstråket. Foto: Ludvig Pärlefors [2021-03-03]29
- Figur 6. Förbudsskyltar och flera parkeringsskyltar utgör tillsammans med den taggiga parkeringsrefugen för hinder under stora evenemang och event på torget. Foto: Ludvig Pärlefors [2021-03-03]30
- Figur 7. Gående med barnvagn väljer att gå på gatan då trottoaren inte räcker till. Foto: Ludvig Pärlefors [2021-02-26]32
- Figur 8. De bredaste linjerna visar de största flödena av gående medan de smalaste visar enstaka flöden. Karta: Flygfoto © Lantmäteriet. Bearbetning: Ludvig Pärlefors35
- Figur 9. Programplan. Torgets markbeläggning är smågatsten och kan liknas vid platsens golv. Avgränsningar med avvikande markbeläggning fast i samma nivå delar in användningen. Programplanens utformning är platsens skelett, det ska vara enkelt att anpassa platsen efter användning. Karta: Lantmäteriet ©. Bearbetning: Ludvig Pärlefors38
- Figur 10. Fyristorg ingår tillsammans med Östra Ågatan i samma stadsrum, där Fyrisån forsar emellan. Att jobba med samma typer av markbeläggning knyter samman de två syskongatorna och stärker dagens **kulturstråk**. Foto: Ludvig Pärlefors [2021-02-23]39
- Figur 11. Ett exempel på en **flexibel parkeringslösning** där en mörkare färg på smågatstenen och ett avvikande mönster diskret anger parkeringsytan, vilket gör det lätt att **ändra användning** av ytan. Här omvandlad till

uteservering, Gamla torget, Uppsala. Foto: Ludvig Pärlefors [2021-03-16]	
.....	39
Figur 12. Sömlöst övergångsställe på Östra Ågatan. De gående fortsätter i samma nivå medan bilarna behöver bromsa in för det för dem upphöjda övergångsställe. Enligt Gehls kriterier – Bra miljö för gående , ett tillgänglighetsanpassat övergångsställe som visar hur gående prioriteras. Foto Ludvig Pärlefors [2021-02-23]	40
Figur 13. Infällda granitblock i smågatstenen ger en slät yta för de gående. Även det ett exempel på hur Bra miljö för gående kan appliceras så att framkomligheten på ytor med smågatsten tillgodoses samtidigt som de båda granitmaterialen ger en samlad karaktär. Foto: Ludvig Pärlefors [2021-02-23]	40
Figur 14. Modern belysning med armatur i ett klassiskt utförande, här stående i Vasaparken, Uppsala. En sammanhållen gestaltning värnar om platsen identitet och stärker banden mellan de kulturhistoriska omgivningarna . Foto: Ludvig Pärlefors [2021-03-01]	41
Figur 15. Pussbänk. Ett exempel på temporär design som lockar till aktivitet samt skapar ett samtalsämne för förbipasserande. Med lätta och billiga medel går det att uppnå temporära inslag som ger avtryck. Foto: Ludvig Pärlefors [2021-02-18]	41

Innehållsförteckning

Figurförteckning	5
1. Inledning	9
1.1. Platsbeskrivning Fyristorg	11
1.2. Användning av torget.....	11
1.3. Syfte och frågeställning	12
2. Metod och tillvägagångsätt	13
2.1. Förstudie.....	13
2.2. Informationssök – <i>Shared Space</i> och temporär design	13
2.3. Platsanalys med hjälp av Uppsala kommuns innerstadsstrategi samt Gehls kvalitetskriterier	14
2.4. Observationsstudier.....	14
2.5. Gestaltungsprocessen.....	15
2.6. Avgränsningar	15
3. Uppsala kommuns innerstadsstrategi	16
3.1. Rörelse	16
3.2. Plats och park.....	18
4. Planeringskoncept och verktyg	20
4.1. Shared Space	20
4.1.1. Framkomlighet inom <i>Shared Space</i>	20
4.1.2. Markbeläggning <i>Shared Space</i>	21
4.2. Temporär design	22
4.2.1. Sommargångator	22
4.2.2. I ett vinterlandskap.....	23
4.3. Gehls kriterier för komfort.....	24
5. Platsanalys	27
5.1. Vilka kvalitéer för <i>rörelse</i> uppfylls enligt innerstadsstrategin.....	27
5.2. Vilka kvalitéer för <i>plats och park</i> uppfylls enligt innerstadstrategin	29
5.3. Hur uppfylls kriterierna om komfort enligt Gehls teori	31

5.4.	Kvantitativa observationer	33
5.4.1.	Antal passerande	34
5.4.2.	Flödesschema.....	34
5.4.3.	Slutsats kvantitativa observationer	35
6.	Gestaltning.....	36
6.1.	Programpunkter.....	36
6.2.	Programplan	37
6.3.	Idébilder	39
7.	Diskussion.....	42
7.1.	Kritik av metod och teori.....	42
7.2.	Slutsats	43
8.	Referenser.....	44

1. Inledning

Stadens centrum har en viktig funktion att fungera som social knypunkt, där många aktiviteter och möten äger rum (Stadsbyggnadsförvaltningen 2016). I städer med ökande befolkning växer behoven på stadens offentliga rum, de måste tillfredsställa en större skara besökare med olika intressen och förutsättningar (Stadsbyggnadsförvaltningen 2016). Urbaniseringstrenden håller i sig och städer ökar i folkmängd, när de förtätas och ökar till ytan (Boverket 2019). Mark centralt i staden är dyrbar, och ska därför användas effektivt (Stadsbyggnadsförvaltningen 2016). Stadsrummet bör ha ett mål för hur användningen på ett platseffektivt sätt kan skapa en attraktiv plats och ett livligt stadsliv. Bilparkeringar på marknivå i centrum faller varken in inom effektiv markanvändning eller stadslivsskapande. En parkerad bil är skrymmande och tar upp ca 13 m², yta som skulle kunna användas till mer yteffektiva aktiviteter. Dock finns behovet att kunna färdas med bil och komma nära slutdestinationen (Stadsbyggnadsförvaltningen 2016). Organisationen Uppsala City (2021) ser bilparkeringen som viktig för centrumhandeln och många ägare till butikerna i centrum delar den synen (SVT 2020).

Många stadskärnor byggdes innan bilen gjorde sin stora entré i folkhemmet. Städerna är således inte alltid väl anpassad till bilen. Sedan 1960-talet har gator gjorts om till gågator, till en början var pessimismen utbredd bland butiksägare i tron på minskad handel, dock visade det sig vara tvärtom, handeln ökade (Gehl 2010). Under de senaste åren har frågan lyfts huruvida framkomligheten för bilen prioriterats, på bekostnad av yta för de gående, i en stadsmiljö. Företeelser såsom *sommargångator*, bilvägar som omvandlas till gågator sommartid, bilfria dagar, *ciclovía*, då gator och vägar för biltrafik stängs av för att göra plats för cyklister under en dag, och *Shared Space*, där gående, cyklister och bilar samsas och använder ytan på samma villkor, har blivit allt vanligare. *Shared Space* är ett samlingsbegrepp för olika typer av trafiklösningar där trafiksepareringen delvis eller helt upphör för att samutnyttja stadsrummet. Målen är att sänka hastigheten på fordonen vilket ökar möjligheten för vistelse och ett mer flexibelt rörelsemönster för de gående (Trafikverket 2011). Temporära lösningar som till exempel sommargångator kan vara ett sätt öka platsen attraktivitet och skapa ett livligt och intressant gaturum (Esaiasson 2020). En dynamisk plats ger möjlighet till flera olika aktiviteter, personer som går, tittar, sitter, äter, leker, samtalar, solar med mera bidrar till stadsliv, vilket är målet för den sociala staden (Gehl 2010). Att ta hänsyn

till temporära aktiviteter och installationer, när ett offentligt rum planeras, är en god idé (Paukova et al 2020). En plats i sig är statisk, men möjligheterna att vara flexibel och formbar för evenemang, och möta behoven efter årstider är lösningar som i framtiden kommer vara viktiga i en platsbegränsad stad (Esaiasson 2020).

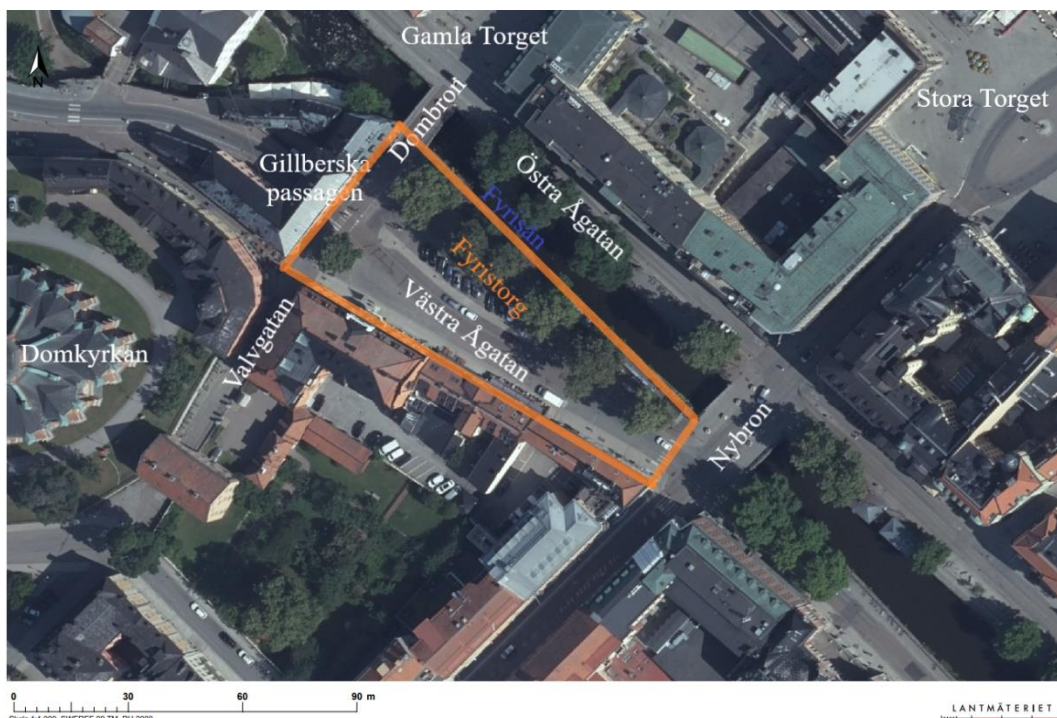
I detta arbete har Fyristorg (*figur 1*) i Uppsala valts ut att studeras närmare hur *Shared Space* tillsammans med hänsyn till temporär design kan skapa ett attraktivare och mer flexibelt stadsrum, som lever upp till målen om god stadsmiljö.



Figur 1. Fyristorg sett från sydost. Vid första anblick uppfattas torget endast som gata och parkering. Foto: Ludvig Pärlefors [2021-02-10]

1.1. Platsbeskrivning Fyristorg

Fyristorg ligger centralt i Uppsala i den historiska kärnan (*figur 2*). Byggnaderna runt om har en lång historia och Domkyrkans mäktiga torn tittar upp bakom husnockarna. En bred gata, Västra Ågatan, med vändplats, taxiplats och kantstensparkering samt en parkering tar upp större utrymme av vad som var det historiska torget. Idag kvarstår endast en liten torgyta längs med ån, 700m² (kommunens mätning) av platsens totala yta på ca 3400m² (den orangea rektangeln i *figur 2*). Egenuppmätt med hjälp av mätverktyg från Lantmäteriets hemsida). Beläggningen på torget och parkeringen är smågatsten. Gatan är asfalterad och trottoaren längs med Västra Ågatan består av betongplattor. Platsens enda grönska är fem gamla, fullvuxna lindar längs med ån samt en lind i nordväst mot Valvgatan.



Figur 2. Fyristorg belägen bland de historiska kvarteren i centrala Uppsala. Bilden tagen sommartid, visar hur de gamla lindarnas kronor breder ut sig över åstråket. Karta: Flygfoto © Lantmäteriet. Bearbetning: Ludvig Pärlefors

1.2. Användning av torget

Fyristorg har länge varit en marknadsplats (Svensson 2010). Varje helgfri lördag är det fritt fram att sälja egenproducerade varor på torget, vilket avser ytan mellan parkeringsplatsen och ån (Uppsala kommun 2018). Tre restauranger och en sommarglasskiosk använder delar av torget samt trottoarerna för uteservering under sommarhalvåret, men med hjälp av vindskydd, och infravärme har

uteserveringssäsongen förlängts. Stödpaket från kommunen till restauranger och kaféer, vilket ger avgiftsfria uteserveringar, bidrar också till en förlängd utesäsong (Uppsala kommun 2021).

Det finns möjlighet för allmänheten att hyra torget, och parkeringsplatserna om förlorade parkeringsintäkter betalas (Uppsala kommun 2021b). Ett årligt återkommer evenemang på Fyristorg är Kulturtorget under Kulturnatten. Två scener byggs upp på torget (Ljudbild Uppsala u.å) och Västra Ågatan stängs av för trafik. Under arrangemanget Stadsodlingsåret 2017, anordnat av Uppsala kommun, byggdes torget om tillfälligt. Från augusti till september flyttades bilparkering ut mot gatan och odlingslådor och en uppbyggd scen ersatte vad som brukar vara parkeringsplatser (Uppsala kommun 2017)

1.3. Syfte och frågeställning

Jag vill med denna uppsats ge lösningar på hur stadslivet kan utvecklas och de mänskliga aktiviteterna få ta mer plats i ett stadsrum där vistelseytorna samsas med trafik. Lösningarna ska spegla samtida syn där stadsrummet ska vara flexibelt och tillhandahålla möjligheter för ökad användning samt för olika intressen.

Frågeställning: Hur kan Shared Space och Temporär design omvandla Fyristorg för att möta de riktlinjer som Uppsala kommun har satt upp om en attraktiv innerstad i mänsklig skala? Resultat presenteras i en programplan med programpunkter samt referensbilder.

2. Metod och tillvägagångsätt

För att svara på frågeställningen är studien uppdelad i fyra delar, förstudie, fördjupning av teorier, platsanalys och gestaltungsprocessen. Respektive del förklaras nedan.

2.1. Förstudie

För att ta reda på hur Fyrstorg ser ut idag och vad platsen används till har utgångspunkten varit Uppsala kommuns hemsida. Tidigare studentarbeten om Fyrstorg gav även en bild av vad torget används och har använts till. Dessutom har platsbesök genomförts för att inventera markmaterial, verksamheter i omkringliggande lokaler, antal bilparkeringar med mera. Då inventeringen gjordes i ett snötäckt januari har Google maps gatuvy (bildinsamling juli 2019) också varit behjälpligt.

Uppsala kommuns innerstadsstrategi, (2016) vilket ligger som primärt underlag för hur stadsrum i Uppsala city bör utformas och användas, studerades. Innerstadsstrategin kopplar till översiktsplanen från samma år, och riktar in sig på hur kvalitéerna till en aktiv och social innerstad kan skapas.

2.2. Informationssök – *Shared Space* och temporär design

För att uppfylla Uppsala kommuns punkter där de mänskliga aktiviteterna prioriteras och ett ökat stadsliv är målet, söktes artiklar om *Shared Space* och temporär design. I kapitel 4 presenteras hur koncepten kan användas som verktyg, och exempel på hur dessa idéer och lösningar har använts. *Temporary Design on Public Open Space for Improving the Pedestrian's Perception Using Social Media Images in Winter Cities* av Paukova et al, en artikel av temporära isinstallationer på ett ryskt torg, bekräftar hur temporära installationer bidrar till ökat stadsliv och belyser vikten av att skapa möjligheter för temporär design. Exemplet Sommargata – Östra Ågatan, Uppsala, är ett lokalt exempel på temporär design där ett gaturum omvandlades till förmån för de gående. Jakob Anderson, projektansvarig för

Sommargatan, har varit behjälplig med att svara på mina frågor i mailkontakt om hur projektet påverkat stadsrummet, då resultat från kommunens undersökningar hur Sommargatan påverkat stadsrummet inte offentliggjorts ännu.

2.3. Platsanalys med hjälp av Uppsala kommuns innerstadsstrategi samt Gehls kvalitetskriterier

En analys gjordes av platsen för att se var torget har sina styrkor och vad som behövs utvecklas för att leva upp till Uppsala kommuns mål. Analysen utgår från innerstadsstrategins riktlinjer, och visar på vilka punkter som uppfylls, och vilka som behöver utvecklas. Flera platsbesök under olika dagar och tider gav en djup förståelse för hur platsen fungerar och upplevs. Foton från andra årstider gav en bild av hur torget ser ut andra årstider än den (vintern) jag kunnat göra platsanalyserna. Utöver analysen med utgångspunkt från innerstadsstrategin användes Jan Gehls kvalitetskriterier för en stad ur de gåendes ögonhöjd och upplevelser. Kvalitetskriterierna innehåller tolv kriterier fördelade inom tre områden – *Protection*, *Comfort* och *Delight*. Då jag upplever att *Protection* och *Delight* i stor utsträckning riktar in sig på planering av nya stadsrum, samt strukturella förändringar där byggda element har en stor betydelse, presenteras endast de sex kriterierna inom *comfort* som riktar sig in på vilka kvalitéer ett stadsrum bör ha för att främja en gåprioriterad stad. Uppsalas innerstadsstrategi har tagit inspiration från Gehl, vad gäller upplevelse av staden från de gåendes perspektiv, dock går Gehl djupare in på de basala behoven för att uppleva staden på de gåendes villkor. Gehls kvalitetskriterier för *comfort* analyseras vid platsbesök där observationer gjordes över hur användare på platsen agerar, samt genom att analysera möjligheterna för olika aktiviteter.

2.4. Observationsstudier

Under platsbesöken gjordes även två kvantitativa observationsstudier. En för att ta reda på antal förbipasserande och ett flödesschema som visar på hur de gående använder platsen. Observationsstudien för att ta reda på antal förbipasserande fördelade sig över tre olika veckodagar och vid olika tidpunkter och olika väderlekar, dock alla i februari. Under 15 minuter räknades antal bilar, respektive gående, respektive cyklister som passerade i båda riktningarna längs med Västra Ågatan på Fyristorg (mätningen tar inte in gående och cyklister som rör sig över andra riktning på torget, det vill säga över Dombron och Nybron). Detta för att visa på hur intensivt platsen används under olika tider, samt vilka trafikgrupper som rör sig över torget.

- Till gående räknas: För den som går, åker rullstol, skjuter på/drar cykel, barnvagn eller liknande (Transportstyrelsen 2020a).
- Till cykel räknas: Cykel utan elmotor, cykel med elmotor som hjälper till i hastigheter upp till 25 km/h och elsparkar med hastighetsbegränsning 20 km/h (Transportstyrelsen 2020b).
- Till motorfordon räknas: Bilar, vilket inkluderar personbilar, lastbilar och bussar samt även motorcyklar och moped (Transportstyrelsen 2020c).

För att få en djupare förståelse hur människor rör sig över torget gjordes även ett flödesschema. Under 30 minuter på förmiddagen den 3 mars 2021 gjordes observationen där ett streck drogs på en karta över Fyristorg som visade på hur de gående rör sig över torget. Ett flödesschema visar det givna, vart människor går, vilket ofta är på trottoarerna, men de visar också *disere lines*, genvägar, där de gående rör sig över en yta som inte är avsatt för just det ändamålet. Det kan hjälpa vid en omgestaltning att ta in vart människor vill gå, vilka *disere lines* som finns i nulägesituationen.

2.5. Gestaltungsprocessen

Utifrån resultatet av platsanalysen samt med hjälp av teori kring och exempel på hur *Shared Space* tillämpas kommer förslag på hur platsen kan utformas för att vara flexibel och möta olika behov. Förslag ska ges på hur platsen kan användas och utformas under olika årstider för att skapa en variation med attraktionskraften till att besöka torget. Jag har således använt mig av gestaltningen som metod. Jansson, Vicenzotti och Diedrich (2019) beskriver i sin guide till uppsatser inom landskapsarkitektur begreppet *Research Through Design*, där gestaltningsteori undersöks genom att tillämpas i en gestaltning. Resultatet presenteras i en programplan med programpunkter samt förslag och idéer i form av foton.

2.6. Avgränsningar

Arbetet genomförs från januari till mars, vilket begränsar observationsstudierna endast till vintermånaderna. För att få en bild av hur platsen används övriga månader används Uppsala kommuns hemsida, bildsök av platsen samt egna tidigare erfarenheter av platsen och lokal kännedom. Arbetet avgränsas geografiskt till att resultatet bara behandlar Fyristorg, även om analysen ser platsen och dess sammanhang. Gestaltungsförslaget är mitt översiktliga bidrag utifrån de använda teorierna och ej ett färdigt resultat på platsens gestaltning.

3. Uppsala kommuns innerstadsstrategi

Uppsala kommuns innerstadsstrategi (2016) är en fördjupning av översiktsplanen och innefattar ungefär det område av stadskärnan som ligger inom 10 minuters promenad från Stora torget. Visionen för Uppsala är att skapa ett attraktivt stadsliv, i mänsklig skala där gående och cyklister prioriteras

I Uppsalas centrum ska det vara liv och puls under stora delar av dygnet och året om. Vi kallar det stadsliv i mänsklig skala. För att nå dit vill vi ge mer plats för gående och cyklister genom att minska biltrafiken. Vi vill utveckla torg och parker och årum, vilket kan innebära såväl nya broar över Fyrisån som nya centralt belägna parkrum. (Stadsbyggnadsförvaltningen 2016, s. 3)

Idéerna i innerstadsstrategin har uppgetts inspirerats från Jan Gehl, dansk arkitekt med stort fokus på hur en plats upplevs i mänskliga skala, vilket är i ögonhöjd och i gåfart (Gehl 2010). Innerstadsstrategin har tre inriktningar: rörelse, plats och stråk samt bebyggelse (Stadsbyggnadsförvaltningen 2016), varav främst de två första berör en omgestaltning av Fyristorg. Inom de olika inriktningarna finns det riktlinjer och endast de riktlinjer som berör Fyristorg kommer att tas upp.

3.1. Rörelse

Innerstadsstrategin (2016) hävdar att i en framtida stad behöver förflyttningen av människor utvecklas från idag. Bilen tar upp stort stadsutrymme, och med en ökad befolkningstillväxt, kommer utrymmet i staden vara en bristvara. Andra sätt att förflytta sig såsom gå, cykla och åka kollektivt behöver förtur före bilen i staden. Motorfordonen bidrar även med ökade utsläpp av farliga partiklar och växthusgaser, samt höjda bullernivåer (Stadsbyggnadsförvaltningen 2016).

Attraktiv gåstad

I den centrala innerstaden ska gående prioriteras. Med det menas att framkomligheten ska ske på de gåendes villkor. Trottoarer ska vara breda, med möjlighet att ta sig fram för olika målgrupper med varierade hastigheter samt eventuella hjälpmedel. Hinder som höga trottoarkanter vid övergångsställe ska

byggas om och tillgänglighetsanpassas. Möjligheter att stanna till samt sitta behövs. Platsen attraktivitet bjuder också in till gång och att stanna upp för att vistas i det offentliga rummet. En detaljrik utformning kan få långa avstånd att kännas kortare (Stadsbyggnadsförvaltningen 2016).

Bra belysning skapar trygghet och belyser eventuella hinder. Ett jämnt underlag och taktiplattor för synnedsetta gör platsen mer inkluderande för stadens alla medborgare. Att utesluta biltrafik från en gata ger bättre förutsättningar för att uppleva staden på de gåendes villkor (Stadsbyggnadsförvaltningen 2016).

Bättre cykelstad

Västra Ågatan som klyver Fyristorg itu är ett stråk i huvudcykelnätet. Stråket är en sammankoppling mellan åstråket som går igenom Stadsträdgården och Syslomansgatan. Detta betyder att cykel ska ha god framkomlighet och samsas med övriga trafikgrupper då inga snabbcykelleder går genom innerstaden. Gående i centrum kommer fortfarande att ha en överordnad roll (Stadsbyggnadsförvaltningen 2016).

Målet är ökad användning av cykel som färdmedel. Ökat antal resor med cykel kräver bredare cykelstråk samt flera cykelställ nära målpunkterna (Stadsbyggnadsförvaltningen 2016).

Bilen på stadens villkor

Den största utmaningen med bilen i centrum är dess skrymmande egenskaper. Bilar och vägar tar upp stor plats av stadsmiljön. Även parkerade bilar tar attraktiv yta i anspråk. Bilar och trafik bidrar inte till stadsliv men för vissa är bilen nödvändig för framkomligheten. I innerstaden ska bilen nedprioriteras för de gående som bidrar till stadslivet. Bilens hastighet behöver även vara låg för de oskyddade trafikanternas säkerhet (Stadsbyggnadsförvaltningen 2016).

Konkurrensen om marken i innerstaden, där allt fler trafikanter ska samsas, gör att den utrymmeskrävande bilen inte kan dominera gaturummet oavsett framtidens drivmedel. (Stadsbyggnadsförvaltningen 2016, s. 40)

Smarta parkeringslösningar

För att den parkerade bilen ska ta upp så lite markutrymme som möjligt är målet att de flesta bilar ska parkeras i anläggningar. I gatunivå ska möjligheter till angöring, korttidsparkering samt parkering för rörelsehindrade finnas. För att främja de cyklade ska cykelparkeringar vara närmare målpunkterna än bilparkeringarna (Stadsbyggnadsförvaltningen 2016). Uppsala kommun har speciellt upprättat en handlingsplan för parkeringar i Uppsala kommun med fokus på parkering i den täta staden, målen är:

- Attraktivare stadsmiljö
- Minska biltrafikens påverkan

- Skapa en god sammanvägd tillgänglighet för samtliga fordon
- Effektiviserad markanvändning
- Bidra till fortsatt stark centrumhandel

(Gatu- och samhällsmiljönämnden 2016, s. 4)

Samordnade leveranser

Ett levande stadsliv erfordrar behov av leveranser av gods och avfallshantering. Dessa funktioner kan verka störande i en stadsmiljö. Med lättare och tystare fordon samt samordning med övriga leveranser går detta att sköta på ett bättre sätt. Soptunnor ska vara tillgängliga och last- och vändzoner för leveranser måste finnas (Stadsbyggnadsförvaltningen 2016).

3.2. Plats och park

I en stad som förtätas blir trycket på de offentliga platserna större. Stadsrummen behöver vara uthålliga mot slitage samtidigt som de ska vara flexibla och eventuellt samspela med olika trafikslag (Stadsbyggnadsförvaltningen 2016).

Ett levande årum

Årummet har de högsta vistelsevärdena i centrum och fokus ligger på att bibehålla och utveckla de attraktiva mötesplatserna. Rumsbildningarna runt ån är starkt identitetsstärkande för staden med caféer och uteserveringar. Runt ån bjuds det in till olika aktiviteter, inom kultur såväl som idrott och möjligheten för rekreation är stor. Passagen längs med ån ska vara fri och tillgänglig för gående och hela utrymmet längs med ån ska vara prioriterat för de gående (Stadsbyggnadsförvaltningen 2016).

Flexibla torg

Centrala torg har möjlighet till att vara en social mötesplats med sittplatser, torghandel, lek, utställningar och evenemang med mera. För att kunna möta behoven behöver parkeringens roll nedtonas för att ge plats åt andra aktiviteter (Stadsbyggnadsförvaltningen 2016).

Gröna mångfunktionella gator

De gator som idag har gatugröniska ska säkerställas att de fortsatt sammanlänkar stadens grönområden med varandra och omgivningen. Alléer ger staden karaktär och en identitet samtidigt som de bidrar med ekosystemtjänster (Stadsbyggnadsförvaltningen 2016).

Kulturstråket

Kulturstråket binder samman de centrala kulturhistoriska byggnaderna och platserna. I Uppsala är det dessa platser som flest turister besöker. Målet är att ge dessa platser ett samband med varandra genom gestaltning och information. Tillgängligheten ska vara god (Stadsbyggnadsförvaltningen 2016).

4. Planeringskoncept och verktyg

För att möta de mål som Uppsala kommun har satt upp med en flexibel plats som bjuder in till stadsliv behöver kvalitéterna för det mänskliga stadslivet förbättras. De gående behöver få mer yta och bilens dominans tonas ner till förmån för andra aktiviteter. I detta kapitel behandlas hur *Shared Space* används för att ge bättre förutsättningar för de gående och stadslivet samt hur temporära tillägg och årstidsfluktuationer kan skapa spänning och liv på en plats. Gehls kvalitetskriterier för stadsliv i mänsklig skala, vilka är viktiga stöttepelare för att bemöta Uppsala kommuns innerstadsstrategi, kommer också att presenteras.

4.1. Shared Space

Trafikverket presenterar i en omfattande rapport från 2011 vad konceptet *Shared Space* innefattar, i både svenska och ett antal andra europeiska länders forskrifter. Hur det tillämpas, vad möjligheterna och svagheter är och hur det utvecklats historiskt. Trafikverket (2011) menar att *Shared Space* är ett koncept som ska förbättra miljön för den oskyddade trafikanten. Gående, cyklande och motorfordon har en gemensam yta som de delar på. Ytan ska även bjuda in till vistelse och sittplatser, cykelställ och blomurnor är vanliga inslag. Målet är att platsen ska vara utformad på ett sätt som sänker fordonens hastighet, detta för att undvika olyckor när olika trafikslag samsas på samma yta (Trafikverket 2011). Olika trafikregler kan lyda inom *Shared Space*, antingen är körbanan mer markerad och gående får vistas på ”gatan” men på bilens villkor. Alternativt så är ytan mer oprogrammerad och bilen tar sig fram i gåfart och har väjningsplikt mot oskyddade trafikanter, vilket betecknar gångfartsområde (Trafikverket 2011).

Ett tankesätt inom *Shared Space*, är att försköna platsen. Trafikskyltar ska undanröjas för att ge intrycket av ett stadsrum där det är attraktivt att mötas och vistas (Trafikverket 2011).

4.1.1. Framkomlighet inom *Shared Space*

En yta med *Shared Space* kan skapa osäkerhet hos olika grupper. Det är till viss del den osäkerheten som skapar extra uppmärksamhet hos motortrafikanter, vilket i sin tur leder till färre olyckor menar Trafikverket (2011). Den låga hastigheten bidrar

även med att de olyckor som inträffar sällan blir allvarliga. Osäkerheten finns även bland de gående. Barn, rörelsehindrade, synnedsatta och äldre är grupper som kan stöta på problem i en *Shared Space*-yta. Barn upp till 12 år har svårt att tolka en trafiksituation, och barn i yngre tonåren är villiga att ta mer risker än övriga grupper (Trafikverket 2011). Att göra trafikmiljön mindre komplicerad underlättar för barn. Äldre kan uppfatta en rädsla av att inte hinna över de delade ytorna på grund av fysiska nedsättningar. Personer med rörelsenedsättningar och andra funktionsnedsättningar ställer krav på en mer skyddad yta som inte är delad med andra trafikslag (Trafikverket 2011). Det ska finnas möjligheter att stanna upp samt att sitta. Synnedsatta behöver ledstråk för att orientera sig, vilket inte alltid har varit självklart vid utformning utav en *Shared Space* område. Med denna vetskap behöver en *Shared Space*-yta delas upp i två delar. En del som ska vara avskild och skyddad från fordon (inkluderat cyklister), samt en del som kan användas av samtliga trafikanter inklusive gående (Trafikverket 2011).

Jan Gehl (2010) som länge förespråkat gästaden ser nya möjligheter med *Shared Space* gentemot den klassiska trafiksepareringen. Mer utrymme kan ges till gående och cyklister samt att motortrafiken saktas in, vilket är faktorer som bidrar till ökat stadsliv. Ändock behöver kvalitén på utformningen säkras så att de gående antingen kan separeras från motortrafiken eller så måste all rörelse (cykel och motorfordon) framföras på de gåendes villkor. Oavsett val av utformning kommer det finnas grupper som inte kan röra sig fritt över en delad yta, såsom äldre och barn (Gehl 2010).

4.1.2. Markbeläggning *Shared Space*

För att göra fordonsförarna uppmärksamma på att de befinner sig inom en delad yta där framkomligheten anpassas efter de gående behöver utformningen även anpassas efter detta. Ofta läggs markbeläggningen vid *Shared Space*-ytor i mönster eller så färgas eller målas asfalten. För att minska hastigheten kan riktningarna på mönstren vara diagonala eller tvära mot körfältet, detta för att frångå den vanliga linjära formen som följer de flesta gator (Oh 2017).

Uppsala kommuns riktlinjer för stadsmiljö (2013) förespråkar smågatsten i historiska platser. Dock kan smågatsten vara svårframkomligt på ytor för gående. För Östra Ågatan som sträcker sig längs med andra sidan ån sett från Fyristorg är riktlinjerna smågatsten och stora granithällar för de gående. De cyklade behöver ett halkfritt underlag och asfalt rekommenderas på cykelvägar (Uppsala kommun 2013).

En specifik karaktär av markmaterial kan ge platsidentitet och skapa trivsel för de gående samtidigt som bilförare känner sig främmande på platsen (Uppsala kommun 2013)

4.2. Temporär design

En oprogrammerad yta så som *Shared Space* bjuder in till möjligheter att kunna växla platsens utformning efter behov, till exempel vid gåfartsområdet på Dragarbrunnsgatan i Uppsala används cykelställ som är möjliga att ta bort vid evenemang (Gatu- och samhällsmiljönämnden 2013).

I Sverige har vi fyra distinkta årstider som alla har kvalitéer och möjligheter att ta vara på. Genom att anpassa utformningen efter behov tas den värdefulla marken i centrum till vara på bästa sätt. Vera Esaiasson (2020) civilingenjör i stadsplanering, som tidigare skrivit en masteravhandling om sommargåtor, nämner möjligheterna som finns för gaturum.

Taktisk urbanism i form av temporära gatuprojekt visar på alternativa användningsområden och vilken potential gaturum egentligen har, om vi bara utmanar konventionen om vad en gata är. I själva verket är det bara infrastrukturen i sig som är bestämd, användandet av den är (efter att hänsyn tagits till lagar och regler) högst flexibelt. (Esaiasson 2020)

Esaiasson (2020) ser också möjligheterna till att temporära tillägg kan bli permanenta. Efter att ha sett uppskattningen av att trafikerade stråk görs om till livliga torg är opinionen för en permanent lösning stark. Times Square's permanenta torg bottnar sig i ett temporärt experiment.

Gehl (2010) förklarar hur hans arkitektkontor har jobbat med att förbättra kvalitén på stadslivet i Melbourne, Australien. En del i en rad med åtgärder har varit att inrätta en policy för konst, *art policy*, som bland annat ger möjligheter för konstnärer att dekorera gränder under begränsad tid. Detta ger besökarna i staden något nytt att upptäcka och samtala om.

4.2.1. Sommargåtor

Sommargåtor är ett koncept där gator eller vägar stängs av för fordon till förmån för gående under några månader under sommaren. Ett alternativ till sommargågatan är sommargatan, som välkomnar även cyklister och eventuellt nödvändig motortrafik. Sedan 2008 har New York årligen stängt ner flera gator och avenyer för att uppmuntra New York-borna till att cykla samt promenera ostört på stora avenyer. Paris har också under flera år ändrat användning sommartid av motorvägen längs med Seine. *Paris Plage*, Paris strand. En sandstrand byggs upp och palmer i stora urnor följer längs med hela vägen (Gehl 2010).

I Sverige har förekomsten av sommargåtor ökat kraftigt de senaste åren, och förväntas fortsätta öka då miljöproblematiken och trängsel i städerna fortsatt kommer att vara ett problem och hett diskussionsämne. Beroende på utformning, aktiviteter med mera går det att skapa en sommargågata till låg kostnad (Esaiasson 2019).

Uppsala kommun anlade sin första sommargata 2020 på Östra Ågatan samt en del av Svartbäcksgatan. Här var möjligheterna till att helt stänga av gatan för fordon problematiskt då det är ett välanvänt cykelstråk samt att boende har parkering i anslutning till gatan. Uppsala kommun (2019), ansvariga för sommargatan, skriver i sitt planprogram hur cykelställ längs med ån monteras ned för att ge mer utrymme för gående längs med ån. Körbanan avsatt för motortrafik reducerades kraftigt så att ett stråk med sittplatser, blomsterarrangemang och cykelparkeringar kunde ta plats. Dessa element avskärmade de som vistades längs med ån från trafik. De bilar som behövde komma fram fick samsas med cyklisterna och köra max 20km/h (Stadsbyggnadsförvaltningen 2019). Färgade prickar målades på gatan. En annorlunda utformad körbana mot vad trafikanterna är vana vid gör att förare saktar in och känner sig mindre välkommen att köra där (Oh 2017; Trafikverket 2011). Jakob Anderson¹, projektansvarig för sommargatan 2020, hävdar att projektet var lyckat och trafiken på Östra Ågatan minskade, men detta allteftersom trafikanterna blivit vana vid att framkomligheten var begränsad. En enkätundersökning, vars resultat inte publicerats ännu, tyder på ett uppskattat inslag i stadsrummet, avslöjar Anderson. Projektet ”bidrog till ökat stadsliv och bättre koppling till ån”, vilka är delmål i innerstadstrategin, och visar ett exempel på hur riktlinjerna för strategin kan uppnås.

4.2.2. I ett vinterlandskap

Under vintern kan det vara kallt och mycket snö på många platser, samt få timmar med dagsljus. Dessa faktorer kan försvåra stadslivet i det offentliga rummet, men samtidigt användas till sin fördel. I Khabarovsk, Ryssland, vilket är en utpräglad vinterstad gjordes installationer under vintertid på Lenintorget, som är ett ”typiskt” sovjetiskt torg med stora öppna ytor. Isskulpturer, ljusspel, belysningar av befintliga element, en islabyrint samt en stor julgran klädde torget.

En grupp arkitekter och ingenjörer undersökte effekten av de temporära tilläggen. Paukova et al (2020) använde sig av Instagram för att se vad som lades upp och om aktiviteten ökade. Artikelförfattarna ser ett samband med vad som läggs ut på Instagram med vad personen gillar då Instagram till stor del är identitetsstärkande. Resultatet visade på en betydande ökning av bilder på torget. Det var inte bara på installationerna utan även de befintliga element som till exempel var upplysta, lades också ofta upp på Instagram. Artikelförfattarna summerade såhär

Temporary design is trigger that initiate interaction with the physical environment and improves the impression of the public open space, while the permanent design provides the “stage” for it. The features of permanent design must be considered when planning the temporary design. Therefore, combination of temporary design and permanent design is

¹ Mailkontakt med Jakob Anderson, projektansvarig för Sommargatan 2019. (2019-02-19)

considered as an approach for public open spaces to enhance the pedestrians' perception in winter cities, especially in severe climate. (Paukaeva et. al 2020 S. 15)

4.3. Gehls kriterier för komfort

Enligt Gehl (2010) bjuder platser med goda kvalitéer för de gående in människor till att stanna samt miljöer att socialisera med andra. De kan ofta vara de icke gående som indikerar att en plats besitter kvalitéer. En plats utan kvalitéer saknar människor som frivilligt uppehåller sig på platsen, medan en välkommande plats bjuder in till att sitta och stanna. En god miljö genererar fler aktiviteter, vilket berikar stadslivet (Gehl 2010). För att skapa en god miljö för de gående har Gehl Architects skapat en kriterielista med tolv mål inom tre grupper: *Protection, Comfort, Delight*. Här presenteras de sex målen för *Comfort*, vilka kommer att användas i ett senare skede för att analysera platsens nuvarande kvalitéer och utvecklingspunkter:

1. Bra miljö för gående
2. Möjlighet att stå/stanna
3. Möjlighet att sitta
4. Möjlighet att se
5. Möjlighet att kommunicera
6. Miljö för lek och träning

(Gehl 2010, s. 239. Min översättning)

Bra miljö för gående

För att komforten för de gående ska uppfyllas ska utrymmet säkerställa att olika grupper av gående kan röra sig obegränsat. Barn, äldre och rörelsehindrade är grupper som ofta behöver mer yta och ökad tillgänglighet. Barnvagnar och rollatorer ska kunna framföras obehindrat, vilket betyder bland annat oavbrutna gångstråk där övergångställen går i nivå med trottoaren, ramper där det finns trappor och ett plant halkfritt underlag. Övriga hinder som trafikskyltar, stolpar, busskurer, gatupratrare ska undanröjas. Ofta kan stråk som trafikeras av fler gående än bilister ha underdimensionerade trottoarer med hinder vilka hänvisar gående till gatan. Till sist ska även miljön vara utformad på ett sätt som känns livfull och spännande att ta sig fram över. Vertikala fasader med fönster i ögonhöjd och varierade siktlinjer som öppnas och stängs kan få en sträcka att upplevas kortare (Gehl 2010).

Möjlighet att stå/stanna

När de gående väljer en plats att stå på, för att vänta på någon, bussen eller bara för att stanna upp och kolla runt väljer de en skyddad plats. Att trycka sig upp mot en

fasad ger ett skydd i ryggen men också utblickar, vilket vi människor upplever positivt. En fasad med djupa nischer ger extra skydd och stöd att luta sig mot och "gömmar" den som står och väntar. En fasad kan även skapa ett bättre mikroklimat lite kyligare dagar med högre temperatur och mindre vind.

Ett träd eller pollare kan också fungera väl som ett skydd för den stående. Något att luta sig mot, eller kanske ta skydd bakom (Gehl 2010).

Möjlighet att sitta

Längre aktiviteter, såsom att sitta, bidrar starkt till stadslivet. Anledningen till att sitta kan variera från fika, sola, vila, läsa eller vänta. Behoven är varierade och sittmöjligheterna bör anpassas efter detta. Det ska finnas primära sittplatser som är utformade just för att sitta på, sedan kan det finnas sekundära sittplatser som till exempel pollare, trappor, fontäner som också fungerar väl att sitta på. Fördelen med en sekundär sittplats är att den inte ser lika tom ut när ingen sitter där. Sittplatserna ska ge möjlighet till utsikter, skugga eller sol och möjligheten att sitta i grupp eller ensam. Ett sätt att tillmötesgå dessa efterfrågningar är flyttbara stolar som kan flyttas dit personen önskar sitta. De flyttbara stolarna kan även plockas bort vintertid, och riskeras således att inte gapa tomma (Gehl 2010).

Möjlighet att se

Genom våra sinnen upptäcker vi vår omgivning. Att öppna upp siktlinjer mellan ute och inne skapar interaktioner. Bottenvåningar ska vara attraktiva att titta in i och titta ut ifrån. Siktlinjer och värdefulla vyer kan förstärkas med en bänk mot den riktningen. Busshållplatser och bilparkeringar stör ofta många vyer och utblickar och bör inte placeras i det offentliga rummet. Bra belysning när mörkret har fallit in bidrar med säkerhet, orientering och även belysningen i sig kan bidra med ytterligare en dimension (Gehl 2010).

Möjlighet att kommunicera

Vi tar för givet att det är möjligt att kommunicera. Men vid ljudnivåer över 60dB försvåras möjligheterna att hålla en konversation i normal ton. Trafikerade gator i städer uppnår ofta nivåer över 60dB, höga hastigheter och tunga fordon med högljudda motorer får ljudnivån att skena. Genom att sänka hastigheter och reducera trafikmängden samt arbeta med gånggator och bilfria torg skapas miljöer med lägre ljudnivåer (Gehl 2010).

Väl placerade parkbänkar och stolar kan attrahera till samtal där en större grupp inkluderas. Så kallade *talkscapes*, där bänkar och stolar vänds mot varandra och placeras i grupper för att möjliggöra för en konversation mellan flera människor. Flyttbara möbler ger möjligheten att anpassas och grupperas efter önskemål (Gehl 2010).

Möjlighet för lek och träning

Lek och träning kanske inte förknippas med det offentliga stadsrummet i västvärlden. Men lek och träning behöver inte bindas till en lekplats och en anläggning. En stad med fokus på gående och cyklister ger direkt träning i form av att just gå och cykla. Denna stad ger också ett utrymme för fler spontana aktiviteter, där barn kan gå mer fritt och hoppa, balansera och klättra utan föräldrarnas oro över trafiken. Det går också att uppmana till lek med olika vatteninstallationer som fungerar både dekorativt och är intressanta att utforska (Gehl 2010).

Enligt Gehl ska ett väl utformat stadsrum uppfylla de tre principerna *fixed*, *flexible* och *fleeting*. Där *fixed* står för de fasta elementen, arenan, som är en grund för att alla aktiviteter kan ta rum. *Flexible* är möjligheterna att under olika årstider och tider på dygnet anpassa stadsrummet efter event, så som cirkus, skridskois eller marknader. *Fleeting* är aktiviteter som utförs i stadsrummet, till exempel, spelande av gatamusik, parader eller kanske tai chi (Gehl 2010), vilket är vanligt förekommande på kinesiska torg.

5. Platsanalys

För att besvara frågeställningen hur Fyristorg kan utformas för att uppfylla innerstadsstrategin mål, genomförs en analys på platsen utifrån innerstadsstrategins riktlinjer och Gehls kvalitetskriterier. Analysen stärks genom observationer hur platsen används.

5.1. Vilka kvalitéer för rörelse uppfylls enligt innerstadsstrategin

Inriktningar från innerstadsstrategin som ska uppfyllas:

- Attraktiv gäststad
- Bättre cykelstad
- Bilen på stadens villkor
- Smarta parkeringslösningar
- Samordnade leveranser

För gående kan torget många gånger vara svårframkomligt. Trottoaren längs med huskropparna har en bredd som tillåter gående att ta sig fram i flera hastigheter samt att stanna, men när uteserveringarna är på plats är det trångt att ta sig fram. Stolpar i trottoaren utgör även de ett hinder (*figur 3*). För synskadade saknas ett ledstråk då det naturliga ledstråket av huskropparna bryts av uteserveringar. De som önskar sitta hänvisas till en uteservering eller till Gamla torget där närmaste offentliga bänk finns.



Figur 3. Stolpar och uteserveringar utgör ett hinder för de gående. För synskadade saknas ledstråk. Foto: Ludvig Pärlefors [2021-02-23]

Framkomligheten för bilen är idag prioriterad, gatan har breda körfält i båda riktningar vilket kan generera höga hastigheter hos fordonen. Gillberska genomfarten, vilket är en öppning i Gillberska huset som leder mot St: Eriks torg är dock en smal passage som är enkelriktad för motorfordon med mötande cykelfält, där dämpas trafiken hastighet på grund av det begränsade utrymmet samt det aningen upphöjda gång- och cykelpassage som leder mellan Valvgatan och Dombron. Över Fyristorg finns inga anvisningar för var cyklister ska cykla, och passagen över torget är oskyddad, vilket betyder att cyklister cyklar i körfältet. Gehl (2010) förespråkar vad han kallar Köpenhamnmodellen där cyklister cyklar mellan de parkerade bilarna och trottoaren, för att skyddas från motortrafiken.

Innerstadsstrategin lägger stor vikt vid att det offentliga rummet ska användas yteffektivt, och konstaterar att parkeringar i marknivå tar upp mycket attraktiv yta. Hur parkeringar ska behandlas i innerstadstaden fördjupas i handlingsplan för parkering i Uppsala kommun (2016), där tas Fyristorg upp specifikt som en förbättringsåtgärd där parkeringen kan minska sin dominans på torget. Parkeringen är idag attraktiv och bilar står ofta väntandes på en ledig parkeringsplats (*figur 4*). Detta förstärker dock inte platsens kvalitéer, som den halvintima, historiska plats som det är. För att bemöta strategins mål för *smarta parkeringslösningar* behöver strukturen och funktionen på dagens parkeringslösning ses över.



Figur 4. Fyristorg sett från norr. Den enda torgytan ockuperas ofta av bilar som står och väntar på en ledig parkeringsplats. Foto: Ludvig Pärlefors [2021-02-26]

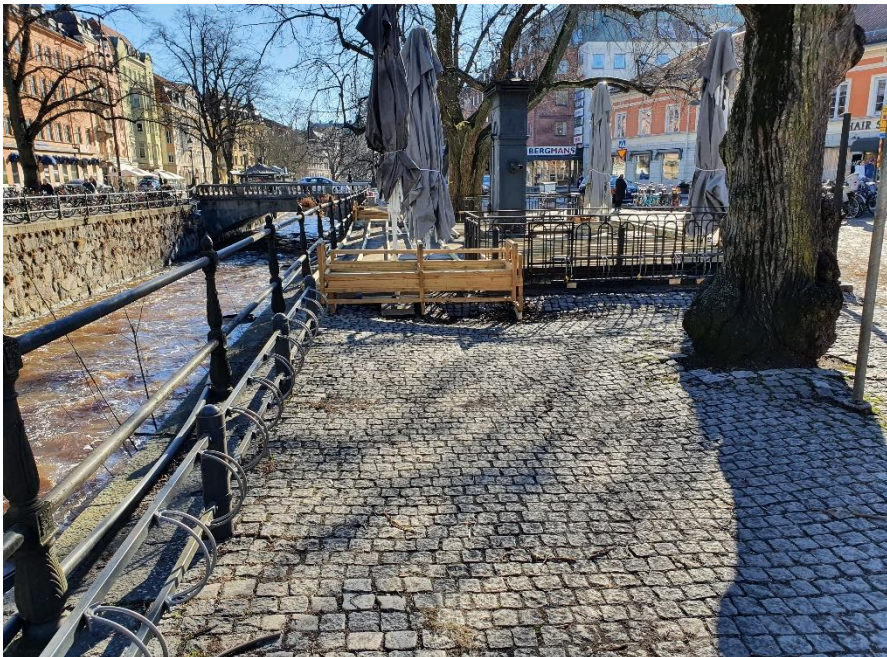
Idag finns goda möjligheter till angöring då det finns lastzon, vändplats, taxizon och avgiftsfri korttidsparkering. Detta är funktioner som behövs, dels för att Gillberska genomfarten har en maxhöjd på 3,4 meter vilket kräver att vissa höga lastbilar måste kunna vända och restauranger och butiker behöver varuleverans. För en attraktivare och förskönande plats synliggörs dessa funktioner i så liten grad som möjligt.

5.2. Vilka kvalitéer för *plats och park* uppfylls enligt innerstadstrategin

Inriktningar från innerstadsstrategin som ska uppfyllas:

- Ett levande årum
- Flexibla torg
- Gröna mångfunktionella gator
- Kulturstråket

Årummet är en av Uppsalas stolthet där de gående och social interaktion prioriteras. Gångstråket längs ån ska vara fri passage. Cykelställ vid ån längs med nästan hela Västra Ågatan leder till att gående hänvisas bort från ån. På Fyristorg är även cykelparkeringen ett hinder längs med ån samt sommarglasskiosken vid Nybron och en uteservering som blockerar passagen sommartid (*figur 5*). Detta medför att inget naturligt gångstråk längs med ån finns.



Figur 5. Uppbyggnad av uteservering, vilket bidrar till ett levande torg. Dock blockerar serveringen och cykelställen längs med ån möjligheterna att röra sig längs med åstråket. Foto: Ludvig Pärlefors [2021-03-03]

Torget används idag till event och evenemang, vilket gör det till ett flexibelt torg, men dess flexibilitet kan förbättras genom att röja hinder som trafikskyltar och trottoarkanter (figur 6). Restauranger och kiosker använder torget för sina uteserveringar vilket skapar variation och liv på platsen. Här finns möjligheter till att förbättra miljön för stadslivet, med minskad genomfartstrafik och mer plats till uteserveringarna. Det behövs också fler sittplatser för torgbesökare som inte ämnar att sitta på en utav serveringarna.



Figur 6. Förbudsskyltar och flera parkeringsskyltar utgör tillsammans med den taggiga parkeringsrefugen för hinder under stora evenemang och event på torget. Foto: Ludvig Pärlefors [2021-03-03]

Genom åren har torget använts för event under kulturnatten, stadsodlingsåret 2017, samt torghandel på lördagar. Dess centrala placering och storlek ger en attraktiv plats för event och arrangemang av olika storlekar och under olika årstider.

Kulturstråket som går genom centrala Uppsala passerar populära historiska byggnader och platser som ger staden sin identitet. För att binda samman stråket mellan attraktionerna behövs en tydlig gestaltning och eventuell skyltning. Idag finns ingen informationsskylt på Fyristorg om platsen historia och dagens användning. Västra Ågatans breda asfalterade körbana knyter heller inte samman med platsens och stråkets identitet. Uppsala kommun (2013) har riktlinjer för hur armaturer och markmaterial ska vara utformade beroende utav plats. På en historisk plats som Fyristorg bör svarta armaturer, cykelställ och bänkar användas, alltför att

smälta samman med den övriga historiska staden. På Östra Ågatan, på andra sidan ån, används smågatsten som markbeläggning och stora granithällar är infällda på gåstråken och cykelbanan är asfalterad. Markbeläggningen är utformat på ett föredömligt sätt och kan inspirera markbeläggningen på Fyristorg då de ingår i samma stadsrum (*figur 10, kap. 6.3*).

Att Fyristorg är en historisk plats berättar husfasaderna tillsammans med de över 160 år gamla lindarna längs med ån. Lindarna är platsens enda grönska och ger platsen sin identitet. Lindarna mjukar upp platsens annars hårda karaktär och bidrar med ekosystemtjänster, till exempel, renare luft, jämnare temperatur och som spridningskorridor för djur (Boverket 2019). Lindar kan bli väldigt gamla, men när de står i en miljö som är hårt befolkad tas de ner innan risken finns att de faller. För att platsen inte ska förlora en av sina starkaste identitetsstärkande element bör allén succesivt förnyas.

5.3. Hur uppfylls kriterierna om komfort enligt Gehls teori

Gehls sex kriterier för att uppfylla målen för komfort i en gåprioriterad stad:

- Bra miljö för gående
- Möjlighet att stå/stanna
- Möjlighet att sitta
- Möjlighet att se
- Möjlighet att kommunicera
- Miljö för lek och träning

Då Uppsala kommun har inspirerats av Gehls tankar kring hur en stad ska utvecklas utifrån den gåendes synvinkel är likheterna många på hur en miljö bör fungera och utformas. Gehl (2010) går dock djupare in på de enskilda mänskliga behoven och förankrar starkt hur en gåstad är, utifrån människans behov, det bästa. Venedig, som är en stad utan trafik tas ständigt upp som ett bra exempel på hur stadsliv i mänsklig skala ska fungera (Gehl 2010). Miljön för de gående över torget begränsas till trottoarerna. Dock är trottoarerna inte dimensionerade, med sina hinder, för gående, då gående ofta tvingas ner på gatan (*figur 7*). I mina observationer (*se kap. 5.4.1*) är antal gående ofta fler eller lika många som antal passerande bilar och bör således få ta samma utrymme.



Figur 7. Gående med barnvagn väljer att gå på gatan då trottoaren inte räcker till. Foto: Ludvig Pärlefors [2021-02-26]

Torget har en mänsklig skala och möter portaler och gränder vilka skapar spänning mellan öppet och slutet. Storslagna vyer, upp mot Domkyrkans torn och Fyrisåns fors med de historiska broarna ger platsen visuella kvalitéer som kan förstärkas med bänkar i riktningar mot vyerna och belysning på specifika objekt. Belysningen består av föråldrade ljuskällor hängandes i gatlyktor över körbanan och parkeringen. Belysningen upplevs generellt bristfällig då det saknas belysning på många delar av torget. Bilarnas strålkastare lyser även upp men till skillnad mot gatubelysningen ger dem ett bländande ljus vilket inte är fördelaktigt. Enligt Gehl stör parkerade fordon vyer, och på Fyristorg där parkeringen är centralt belagd är detta även ett faktum då siktlinjer bryts av de parkerade bilarna.

Att stanna upp och stå och vänta på upphämtning på torget är förekommande då utrymmet finns för bilar att stanna till. Den mest eftertraktade platsen för människan att stå på erbjuder öppna siktlinjer och skydd i ryggen. Husfasaderna ligger ofta i

skuggan och de bästa platserna att stå på ligger då längs ån. Åracket och stammarna hos lindarna fungerar som skydd i ryggen. Centralt på torget går det att "gömma" sig bland de parkerade bilarna, men vilka även skymmer sikten en del och möjligheten att stiga ut och bli sedd minskas. Ställen att sitta och vänta på saknas helt i dagsläget, varken primära sittplatser som bänkar eller sekundära sittplatser går att finna. Restaurangernas serveringar och glasskioskens flyttbara bord och stolar under sommarmånaderna erbjuder sittplatser, men endast för de som ämnar att äta eller dricka. Det bör finnas primära sittplatser för att vila, upptäcka vyer samt sekundära sittplatser som inte ger intrycket av ett se öde ut när de inte är ockuperade. Vissa sittplatser bör även vara grupperade och vända mot varandra för att underlätta för gruppsamtal. En låg ljudnivå ger också förutsättningar för att kunna föra en konversation. Ingen decibelmätning har gjorts på torget, men när torget inte är hårt trafikerat, morgon, förmiddag, lunch, (se kap. 5.4.1) är ljudnivån låg och de element som höjer ljudnivån drastiskt är leverans med lastbil och förbipasserande bussar på Drottninggatan. Vid eftermiddagens rusningstrafik på torget är ljudnivån hög och att föra en konversation i samtalsnivå är inte lika självklart.

Möjligheten till spontana aktiviteter, lek, träning och liknande begränsas av den i nuläget lilla fria yta från trafik, vilken bara är en bråkdel av hela torgets volym. Längs med ån finns den största ytan utan trafik, men ett ojämnt underlag och cykelställ försvårar för aktiviteter. Såvida inte Fyristorg stängs av från biltrafik, så är arenan, elementen för *fixed*, otillräcklig. Torgets möjlighet att vara *flexible* används när torghandel dukar upp sina bord, när torget används som scen för evenemang och när uteserveringarna byggs upp inför sommaren. Dessa händelser är positiva för stadslivet, och bör fortsätta att utvecklas. Flytande event, *fleeting*, är kortare tillfälliga aktiviteter där arenan inte behöver omvandlas, så som jympapass, aktiviteter för föräldralediga med mera. Dessa tar, traditionsenligt i Sverige, inte rum på stadens torg, här fungerar parkerna mer naturligt som mötesplats. Event som *Speakers Corner* och gatumusikanter, där uppmärksamhet eftersöks, lämpar sig bättre för livligare platser, som torg, där fler passerar. Under observationerna på Fyristorg har dock inga aktiviteter inom *fleeting* påträffats.

5.4. Kvantitativa observationer

För att få en bild av hur torget används, hur många som passerar, vart och när detta sker och olika fordonsklasser gjordes två olika typer av kvantitativa observationer. En observation riktade in sig mot hur många som passerade längs med Västra Ågatan vid olika tidpunkter. Resultatet presenteras i tabellform där de förbipasserade är uppdelade i motorfordon, cyklister och gående. Den andra riktade in sig på hur de gående rör sig över platsen. Detta resultat presenteras i ett flödesschema.

5.4.1. Antal passerande

Tabell 1. Onsdagen den 10 februari 2021 kl 11.00-11.15. Lätt snöfall -12 grader

	Motorfordon	Cykel	Gående
Antal	47	4	44

Kommentar: De flesta bilar passerade endast Fyristorg, använde som genomfart. Få med målpunkt Fyristorg.

Tabell 2. Tisdagen den 23 februari 2021 kl 16.00-16.15. Mulet 4 grader

	Motorfordon	Cykel	Gående
Antal	113	21	64

Kommentar: Platsen upplevs högt trafikerad.

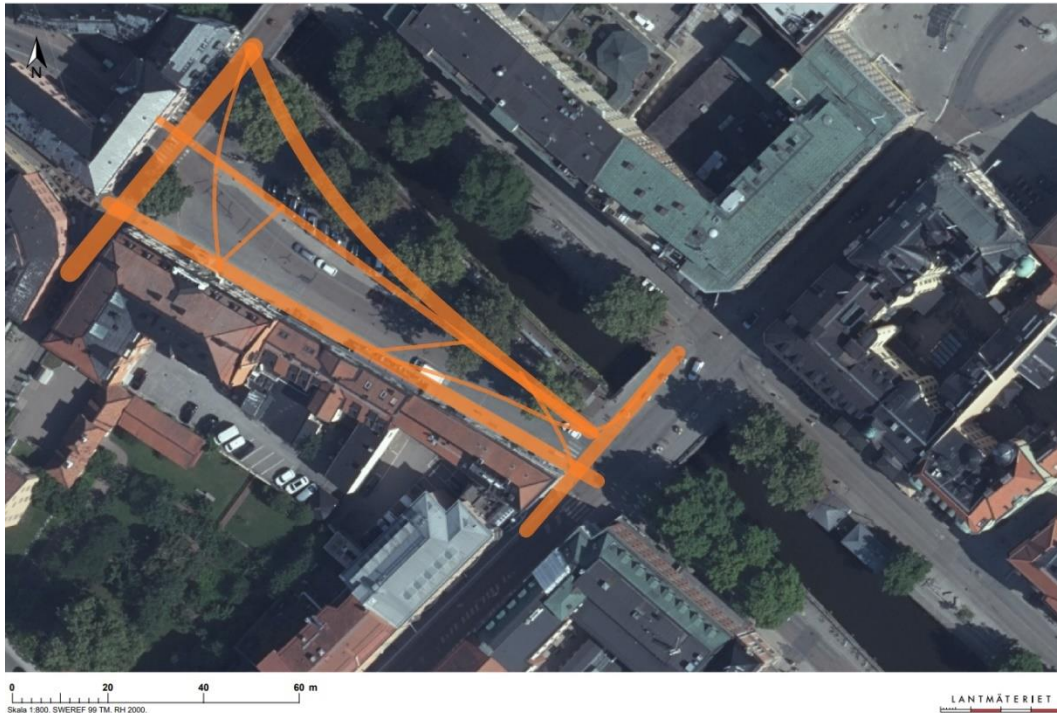
Tabell 3. Fredagen den 26 februari 2021 kl 8.15-8.30. Sol 4 grader

	Motorfordon	Cykel	Gående
Antal	20	16	23

Kommentar: Många varustransporter. De flesta gående och cyklister rör sig från norr mot söder.

5.4.2. Flödesschema

Flödesschemat (*figur 8*) presenterar rörelsen över torget där det totalt observerades 135 förbipasserande. Den största rörelsen var över Dombron och vidare över övergångsstället framför Gillberska passagen. I längsgående riktning är trottoaren längs med huskropparna välanvänd, men då den låg i skuggan under mätningen valde många att gå längs med ån, som då låg i solsken. Trottoaren mitt över torget som går mellan de parkerade bilarna är smal och bryts på flera ställen, här rörde sig ett fåtal och endast en bråkdel korsar vägen där de inte finns övergångsställe.



Figur 8. De bredaste linjerna visar de största flödena av gående medan de smalaste visar enstaka flöden. Karta: Flygfoto © Lantmäteriet. Bearbetning: Ludvig Pärlefors

5.4.3. Slutsats kvantitativa observationer

Då Gillbergska passagen är enkelriktad för motortrafik passerar de flesta bilar norrut, vilket verkar vara den vanligaste färdriktningen på eftermiddagen även för gående och cyklister. På morgon och förmiddag passerar de flesta söderut, ej bilar då Gillbergska passagen är enkelriktad. Detta ger platsen ett lugn och lägre ljudnivå på förmiddagen då trafiken är lugn, även då de sker viss leverans med tyngre fordon.

Antal cyklister är generellt ganska lågt, då Västra Ågatan märkts ut av kommunen som viktig i stadens huvudcykelnät förväntades fler cyklister. Östra Ågatan med avskilt cykelfält används flitigare av cyklister. De gående tycks söka sig till solen när de rör sig över torget, vilket stärker att mikroklimat är viktigt i städerna.

6. Gestaltning

Målet med gestaltningen är att uppfylla Uppsala kommuns riktlinjer från innerstadsstrategin. Gestaltningen utgår från att tillämpa teorierna kring *Shared Space* och temporär design och platsanalyserna ligger till grund för utformningen av platsen. Gestaltningen presenteras i form av en *programplan* (figur 9), vilket är en övergripande dispositionsplan där användningsområde och dess anspråk på yta bestäms, *programpunkter*, som presenterar avsikten för torget och fungerar som mål som ska uppfyllas samt *idébilder*, vilka ska visa exempel på lösningar och material.

6.1. Programpunkter

Mål och förutsättningar för utformning och funktion av Fyristorg. Programpunkterna bottnar i platsanalysen.

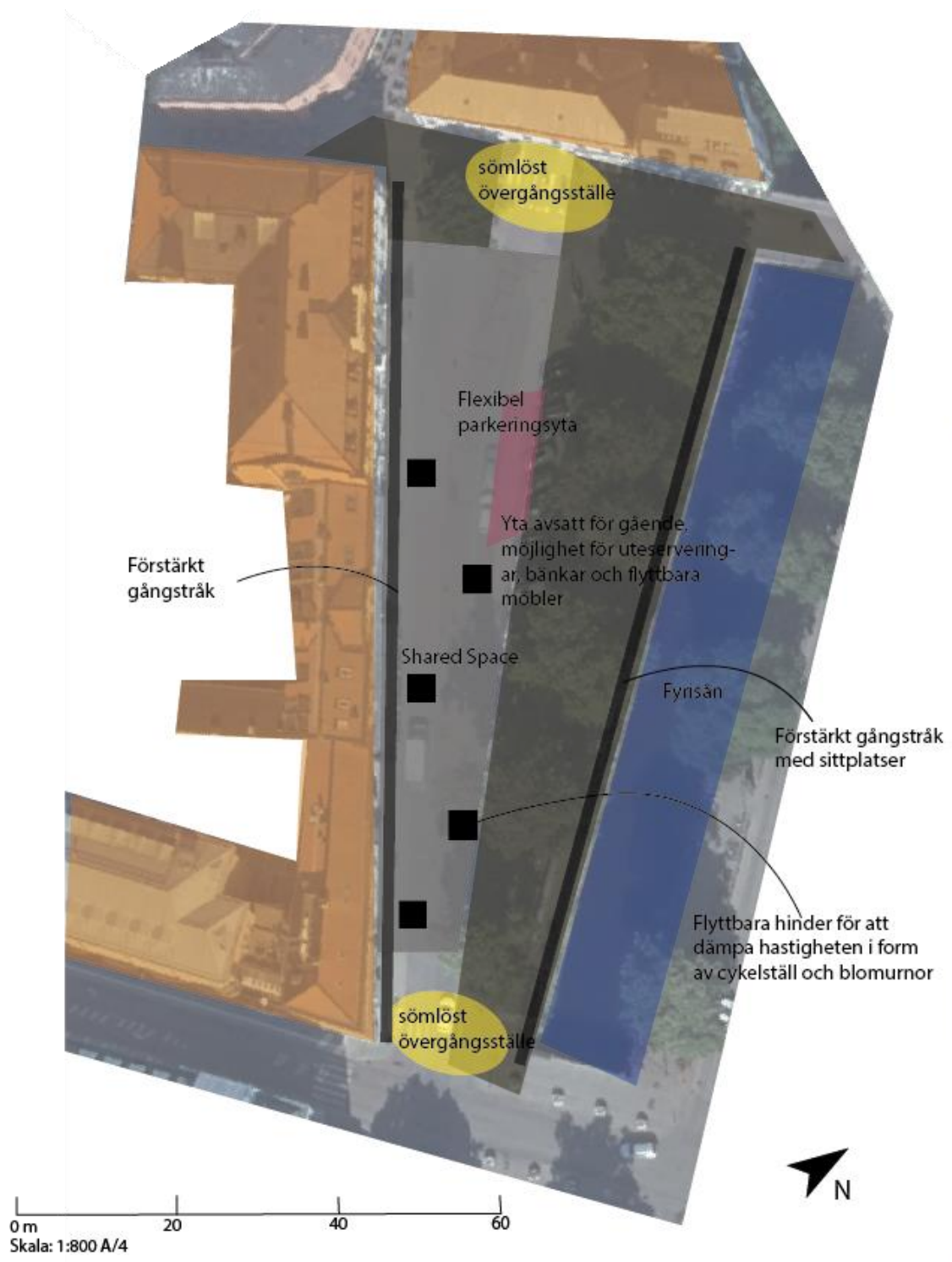
- För att uppfylla målen av temporär design: Torget ska vara flexibelt för att kunna anpassas efter olika behov såsom marknader, festivaler isbana med mera, funktioner som till exempel cykelställ, parkeringar och serveringar behöver vara flyttbara, det ska även vara möjligt att stänga av torget för persontrafik (sommargågata). Längs med lindallén, så länge det inte utgör ett hinder för promenadstråket längs ån, tillåts vissa fasta element då de inte påverkar torgets flexibilitet.
- För att uppfylla målen för Shared Space: Torget anpassas efter de gående, det betyder att bilarnas anspråk på platsen minimeras samtidigt som behoven för de gående så som breda tillgänglighetsanpassade rörelsestråk, ledstråk, primära och sekundära sittplatser och möjligheten till ett fritt rörelsemönster tillgodoses.
- För att möta Uppsala kommuns riktlinjer: Torgets karaktär används som utgångspunkt i gestaltningen. Belysningsarmaturer och markbeläggning ska samspela med tidsdjupet i torget samtidigt som tillgänglighetskraven på belysning och rörelse uppfylls.

6.2. Programplan

Platsen beläggs med en enhetlig markbeläggning där kantstöd undviks för att skapa en sammanhängande stor flexibel yta. För att dela upp ytans funktioner, mellan Shared Space och den bilfria torgytan görs små ändringar i markbeläggningen för att visa på en gräns mellan olika funktioner utan att dela upp ytan permanent. Även parkeringen smälter in i övrig markbeläggning för att från ena dagen till den andra kunna byta funktion (*figur 11*). Trottoaren längs med husfasaderna, vilken ingår i Shared Space, blir en fredad zon med hjälp av hinder som skärmar av. Hindren kan bestå av cykelställ, urnor eller liknande och fungerar även hastighetsdämpande då bilisterna måste zick-zacka sig fram mellan föremålen. Hindren ska vara möjliga att flytta vid större event. Vid husfasaderna och även längs med ån markeras gångstråket ytterligare med extra slät beläggning (*figur 13*) som är lättframkomlig och vid behov kompletterad med taktilt stråk.

Övergångsställena är i nivå med trottoaren så att de gående lätt kan ta sig över (*figur 12*). Ett för bilarna upphöjt övergångsställe fungerar även som ett farthinder och en markering tillsammans med avvikande markbeläggning att bilarna åker upp på Shared Space. Detta betyder att de behöver köra på de gåendes villkor.

För att stärka platsens historiska anknytning och ge platsen en identitet går urnor, bänkar, cykelställ och belysningsarmaturer i svart (*figur 14*), vilket enligt kommunens riktlinjer är förvalt för den historiska stadsmiljön (Uppsala kommun 2013).



Figur 9. Programplan. Avgränsningar med avvikande markbeläggning fast i samma nivå delar in användningen. Programplanens utformning är platsens skelett, det ska vara enkelt att anpassa platsen efter användning. Karta: Lantmäteriet ©. Bearbetning: Ludvig Pärlefors

6.3. Idébilder

Bilderna är exempel på funktioner och designelement som kan appliceras på Fyristorg. Bilderna kan visa detaljer och helhetslösningar. Fetmarkerade begrepp är mål från Uppsala kommuns innerstadsstrategi (2013) samt från Gehls teori om kriterier för komfort (2010).



*Figur 10. Fyristorg ingår tillsammans med Östra Ågatan i samma stadsrum, där Fyrisån forsar emellan. Att jobba med samma typer av markbeläggning knyter samman de två syskongatorna och stärker dagens **kulturstråk**. Foto: Ludvig Pärlefors [2021-02-23]*



*Figur 11. Ett exempel på en **flexibel parkeringslösning** där en mörkare färg på smågatstenen och ett avvikande mönster diskret anger parkeringsytan, vilket gör det lätt att **ändra användning** av ytan. Här omvandlad till uteservering, Gamla torget, Uppsala. Foto: Ludvig Pärlefors [2021-03-16]*



Figur 12. Sömlöst övergångsställe på Östra Ågatan. De gående fortsätter i samma nivå medan bilarna behöver bromsa in för det för dem upphöjda övergångsställe. Enligt Gehls kriterier – **Bra miljö för gående**, ett tillgänglighetsanpassat övergångsställe som visar hur gående prioriteras. Foto Ludvig Pärlefors [2021-02-23]



Figur 13. Infällda granitblock i smågatstenen ger en slät yta för de gående. Även det ett exempel på hur **Bra miljö för gående** kan appliceras så att framkomligheten på ytor med smågatsten tillgodoses samtidigt som de båda granitmaterialen ger en samlad karaktär. Foto: Ludvig Pärlefors [2021-02-23]



Figur 14. Modern belysning med armatur i ett klassiskt utförande, här stående i Vasaparken, Uppsala. En sammanhållen gestaltning värnar om **platsen identitet** och stärker banden mellan de kulturhistoriska omgivningarna. Foto: Ludvig Pärlefors [2021-03-01]



Figur 15. Pussbänk. Ett exempel på **temporär design** som lockar till aktivitet samt skapar ett samtalsämne för förbipasserande. Med lätta och billiga medel går det att uppnå temporära inslag som ger avtryck. Foto: Ludvig Pärlefors [2021-02-18]

7. Diskussion

Resultatet i detta arbete visar på hur *Shared Space* och temporär design kan tillämpas i det offentliga rummet för att stärka stadslivet, vilket är målet för Uppsala kommun gällande innerstaden. Att använda dessa två koncept tillsammans öppnar sinsemellan upp för varandra att lyckas, men med det sagt, är det inte säkert att det är den givna lösningen för Fyristorg. Det finns grupper som upplever att *Shared Space* är en allt för komplicerad trafiksituation, detta kan vara barn, äldre och människor med olika nedsättningar i rörelse, syn, hörsel, kognitiv förmåga (Trafikverket 2011). En trafikseparering är tydligare och kan ge ett större lugn för många att vilja vistas på platsen. Temporär design, är precis som det låter, temporär. Att applicera permanenta lösningar ger platsen en säkrare framtid men möjligtvis mindre anpassningsbar. Exempel är sommargågata kontra permanent gågata, där politiskt beslut måste tas för att sommargågata ska återkomma årligen. Att kombinera *Shared Space* med temporär design visar på en lösning där platsen används effektivt och kan anpassas till olika användningsområden i en tätare stad med ökad befolkning, vilket är målen för den framtida staden (Stadsbyggnadsförvaltningen 2016).

Både Gehls kvalitetskriterier och Uppsala kommuns innerstadstrategi är starkt kopplade till att främst stärka de sociala värdena och de miljömässiga värdena har varit mindre betydande. Hur skulle resultatet se ut om större fokus hade legat på miljömässiga värden? Skulle det vara på bekostnad av de sociala eller skulle dessa, precis som *Shared Space* och temporär design, stärka varandra?

Lindarna ger en stor identitet till platsen och bidrar till miljömässiga värden. Att föryngra en allé kan vara problematiskt. Går det att plantera nya träd i skuggan av de större? Är planteringsbädden tillräcklig? Dessa är frågor som behöver tas itu innan en gestaltning är klar.

7.1. Kritik av metod och teori

Enligt Gehl (2010) behöver målen för *Protection* tillgodoses innan målen för *Comfort* och *Delight* är aktuella att uppfylla. I denna uppsats valdes endast kvalitetskriterierna för *comfort* att analyseras. Vilket i min mening var mest aktuellt i detta fall.

Att val av teori sätter sin tydliga prägel på slutresultatet är påtagligt. För att uppfylla uppsatsens syfte, om samtida lösningar, går det att ställa sig frågan om inte de miljömässiga värdena skulle analyserats och applicerats på platsen.

Gehls kvalitetskriterier bekräftar och kompletterar Uppsala kommuns innerstadsstrategi, men saknar motsättningar. En källa som motsätter sig innerstadsstrategin skulle kunna ge ett större djup i argumentationen.

7.2. Slutsats

Att uppnå en god miljö för de gående i centrum men samtidigt tillhandahålla vägar och parkeringar för bilar står ofta i kontrast till varandra. För att skapa stadskärnor med stadsliv behöver de gåendes aktiviteter som till exempel gå, sitta, titta, prata med mera prioriteras. Platser som uppfyller alla dessa kriterier är det bäst fungerade stadsrummen (Gehl 2010). Under senare år har sommargångator blomstrat upp i flera svenska städer (Esaiasson 2019), då gator stängts av från trafik för att förbättra kvalitéerna för de gående och dess aktiviteter. *Shared Space* är en kompromisslösning där kvalitéerna för de gående förbättras samtidigt som transport och trafik fortsatt kan ta sig fram. Ett komplext stadsrum som Fyristorg fordrar en komplex lösning och *Shared Space* kan vara en lösning till svar på Uppsala kommuns innerstadsstrategi om en stadskärna med ett stadsliv i mänsklig skala.

8. Referenser

- Boverket (2019a). *Typer av ekosystemtjänster*.
<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/sa-planeras-sverige/planeringsfragor/ekosystemtjanster/olika-typer-av-ekosystemtjanster/> [2021-02-23]
- Boverket (2019b). *Urbanisering*.
<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/bostadsmarknad/bostadsfor-sorjning/flyttningar/urbanisering/> [2021-02-28]
- Esaiasson, V. (2019). *Sommargågata: en guide till lyckad planering och etablering*. Alnarp: MOVIUM
- Esaiasson, V. (2020). *Erfarenheter från temporära gatuprojekt*.
<https://smartagator.wordpress.com/2020/03/04/erfarenheter-fran-temporara-gatuprojekt/> [2021-02-28]
- Gatu- och samhällsmiljönämnden (2013). *Uppsala stadsmiljö*. Uppsala: Gatu- och samhällsmiljönämnden.
- Gatu- och samhällsmiljönämnden (2016). *Handlingsplan för parkering i Uppsala kommun*. (GSN 2016-0665). Uppsala: Gatu- och samhällsmiljönämnden.
https://www.uppsala.se/contentassets/31d9b4324b384db390e4d3b01a864bda/handlingsplan-parkering_2016_webb2.pdf [2021-02-08]
- Ghel, J. (2010). *Cities for people*. Washington: Island press
- Janson, M., Vicenzotti, V., Diedrich, L. (2019). *Landscape design based on research: A methodological guide to design-oriented projects for students and teachers in landscape architecture*. (Landskapsarkitektur, trädgård, växtproduktionsvetenskaprapportserie). Alnarp: Sveriges lantbruksuniversitet. <https://pub.epsilon.slu.se/16389/> [2021-02-08]
- Ljudbild Uppsala (u.å). *Kulturnatten*. <http://www.ljudbild uppsala.se/> [2021-02-08]
- Oh, S. (2017). Shared Street Surface Design and Driver Behavior Improvement. *Journal of Transport & Health*. 7, S.19
<https://doi.org/10.1016/j.jth.2017.11.031>
- Paukaeva, A., Setoguchi, T., Watanabe, N., Luchkova, V. (2020). Temporary Design on Public Open Space for Improving the Pedestrian's Perception Using Social Media Images in Winter Cities. *Sustainability*. 12(15), 6062
<https://doi.org/10.3390/su12156062>
- Stadsbyggnadsförvaltningen (2016). *Uppsalas innerstadsstrategi*. Uppsala: Stadsbyggnadsförvaltningen.

- <https://www.uppsala.se/contentassets/389166b720314347aabf052b8c37066a/upsalas-innerstadsstrategi.pdf>
- Stadsbyggnadsförvaltningen (2019). *Sommargata 2020*. (2019-2826) Uppsala: stadsbyggnadsförvaltningen
<https://www.uppsala.se/contentassets/4f31084b11954d598150a8910abf7d7f/8-sommargata-2020.pdf>
- Svensson, U. (2010). *Saluplats Fyristorg*. Sveriges lantbruksuniversitet. Institutionen för Stad och Land/Landskapsarkitekturprogrammet.
https://stud.epsilon.slu.se/2141/1/svensson_u_110113.pdf
- SVT (2020). *Parkeringsrabatten i city tas bort*.
<https://www.svt.se/nyheter/lokalt/upsala/slut-pa-parkeringssubvention-ett-slag-mot-cityhandeln> [2021-02-11]
- Trafikverket (2011). *Attraktiva stadsrum för alla – Shared Space*. (2010:122)
Trafikverket_2010_122_attraktiva_stadsrum_for_alla_shared_space.pdf [2021-02-14]
- Transportstyrelsen (2020a). *Trafikregler gående rullstolsburna rullskridskor*.
<https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trafikregler/Gaenderullstolsburen-rullskridskor/> [2021-03-13]
- Transportstyrelsen (2020b). *Regler för cykel*.
<https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trafikregler/Cyklist-mopedist-motorcyklist/Trafikregler/Regler-for-cykel/> [2021-03-13]
- Transportstyrelsen (2020c). *Fordonsregler*.
<https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Fordon/Fordonsregler/> [2021-03-13]
- Uppsala kommun (2017). *Mötesplats Fyris gör Fyristorget tillgängligt för alla*.
<https://www.mynewsdesk.com/se/upsalaskommun/pressreleases/moetesplats-fyris-goer-fyristorg-tillgaengligt-foer-alla-2102546> [2021-02-08]
- Uppsala kommun (2018). *Torghandel på Fyristorg*.
<https://www.uppsala.se/foretag-och-arbete/tillstand-och-regler--forsaljning-livsmedel-och-servering/torghandel-och-street-food/torghandel-pa-fyristorg/> [2021-02-08]
- Uppsala city (2021). *Ta dig till city*. <https://uppsalacity.se/tadigtillcity/> [2021-02-11]
- Uppsala kommun (2021a). *Information till företag med anledning av coronaviruset*. <https://www.uppsala.se/foretag-och-arbete/naringsliv-och-foretagande/information-med-anledning-av-coronaviruset/#stod-till-naringslivet> [2021-02-08]
- Uppsala kommun (2021b). *Hyr Fyristorg till ett evenemang*.
<https://www.uppsala.se/Kultur-och-fritid/arrangera-evenemang/hyr-fyristorg-till-ett-evenemang/> [2021-02-08]