EXAMENSARBETE VID INSTITUTIONEN FÖR STAD OCH LAND // JOHAN ABRAHAMSSON // 2008

DANMARKS PLASS

FÖRSLAG TILL ETT STADSRUM

Danmarksplass. Förslag till ett stadsrum.
Danmarksplass. A proposal for an urban space.
Johan Abrahamsson 2008-12-19
Examensarbete i landskapsarkitetur, 30 HP
Institutionen för stad och land, Sveriges lantbruksuniversitet
Examinator: Thorbjörn Andersson
Handledare: Lena Dübeck

FÖRORD

Detta examensarbete är det avslutande momentet i min utbildning till landskapsarkitekt vid institutionen för stad och land, Sveriges lantbruksuniversitet. Enligt devisen gräv där du står har jag utarbetat ett förslag för omgestaltning av min nuvarande hemtrakt: Danmarksplass, Bergen, Norge.

Under arbetet har jag fått hjälp med det ena och det andra och skulle därför vilja tacka följande: mikrobiolog Eirin Lunden Jensen, gymnasielärare Martin Ahlstedt, landskapsarkitekt Erik Sturesson, min handledare Lena Dübeck, landskapsarkitekt Erik Bjerkelund, landskapsarkitekt Kristine Jensen, designer Petter Knudsen, Bergen Byarkiv, senioringenjör Kåre Karlsen på Norges Veivesen, Rune Herdlevær och Henrik Schaathun på Bergen Kommune samt min examinator professor Thorbjörn Andersson.

Tack.

SAMMANFATTNING

Danmarksplass är beläget alldeles utanför centrala Bergen på den norska västkusten. Platsen anlades efter en arkitekttävling på 1930-talet, som vanns av den framstående norske arkitekten Ole Landmark (1885-1970). Danmarksplass var ursprungligen tänkt att fungera som ett stadsdelstorg, men placeringen vid Fjösangerveien – en väg som idag betjänar det mesta av genomfartstrafiken i Bergensdalen och även är en del av Europaväg 39 – skulle visa sig innebära problem. I takt med den stadigt ökande biltrafiken har Danmarksplass mer och mer kommit att fungera som trafikmaskin och idag är bilen enväldig härskare av Danmarksplass. Samtidigt utgör området kring Danmarksplass även närmiljö för många människor. Det centrala läget – en promenad in till Bergen centrum tar inte mer än 20 minuter – medverkar till att detta är ett område med hög koncentration av boende och arbetsplatser. Koncentrationen av bilar är också mycket hög – drygt 60 000 bilar passerar varje dag över Danmarksplass – och som en följd av detta lider området av dålig luftkvalitet, brist på attraktiva utemiljöer, ogästvänliga gång- och cykelstråk och ofördelaktiga förhållanden för handeln längs Fjösangerveien. I mitt arbete vill jag därför ge ett exempel på en alternativ utformning av Danmarksplass. Arbetet består av fyra delar. Den första delen är dels en historisk beskrivning av Danmarksplass och dess närområde, dels en analys av Danmarksplass situation och roll som stadsrum idag och dess framtida möjligheter och hot. Den andra delen består av fallstudier av två projekt, Prags Boulevard i Köpenhamn och Skvallertorget i Norrköping. Fallstudierna fungerar som en metod att inhämta idéer och inspiration inför gestaltningsförslaget. Den tredje delen är det konkreta gestaltningsförslaget för Danmarksplass. Avslutningsvis reflekterar jag kort över arbetet med detta examensprojekt.

ABSTRACT

Danmarksplass is situated just outside the centre of the city of Bergen on the Norwegian west coast. It was built in the 1930´s as a result of an architecture competition won by the eminent Norwegian architect Ole Landmark. Danmarksplass was originally meant to function as a local square, but its location next to Fjösangerveien, a road that caters for most of the through traffic in the Bergen valley today and is part of one of the main European roads, E39, would prove it difficult for that idea to prevail. Along with the ever increasing car traffic, Danmarksplass has more and more become a very busy traffic junction. Nowadays the car is the sole ruler of Danmarksplass. At the same time, the area around Danmarksplass is also bustling with people. Its central location – less than a 20 minute walk from the city centre – attracts a high concentration of housing and workplaces. However, the volume of cars is equally high, with around 60 000 cars passing each day. Due to this Danmarksplass suffers from poor air quality, a lack of attractive public spaces, inhospitable pedestrian- and cycle lanes and less than ideal conditions for commerce. My aim in this paper is to present an alternative design for Danmarksplass. The paper consists of four parts. The first part is an historic description of Danmarksplass and its surroundings, followed by an analysis of the current situation and future threats and opportunities. The second part contains two case studies, meant to work as a source of inspiration for the coming design proposal. The projects chosen for these studies are Prags Boulevard in Copenhagen, Denmark and Skvallertorget in Norrköping, Sweden. Part three is the design proposal for Danmarksplass. Finally, in the closing chapter I will reflect upon the work carried out in this paper.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

***INLEDNING*.....6**
BAKGRUND
SYFTE OCH PROBLEMFORMULERING
METOD OCH GENOMFÖRANDE
AVGRÄNSNING
KARTOR

del 1 ***HISTORIK OCH ANALYS*.....11**
BERGEN
DANMARKSPLASS HISTORIA
TRAFIKFÖRHÅLLANDEN
DANMARKSPLASS IDAG
DANMARKSPLASS I FRAMTIDEN

del 2 ***FALLSTUDIER*.....24**
FALLSTUDIE SKVALLERTORGET
FALLSTUDIE PRAGS BOULEVARD

del 3 ***GESTALTNINGSFÖRSLAG*.....29**
BESKRIVNING
PLANER
SNITT
ILLUSTRATIONER

del 4 ***REFLEKTION*.....50**

***KÄLLFÖRTECKNING*.....51**

***BILDFÖRTECKNING*.....53**

INLEDNING

BAKGRUND

Danmarksplass centrala läge och höga koncentration av människor gör det till en viktig plats i Bergen. Trots detta fungerar Danmarksplass idag i stort sett enbart för bilister. Detta är resultatet av att det sedan anläggandet på 30-talet har varit just biltrafiken som prioriterats, på bekostnad av övriga trafikslag och funktioner som skulle kunna rymmas i detta stadsrum.

Danmarksplass borde kunna vara ett riktigt torg, med sittplatser, marknader och uteserveringar, så som det var tänkt innan bilarna tog över. Man borde kunna gå längs Fjösangerveien och uppleva något annat än avgaser och buller. Några parkeringsplatser kunde göras om till en fotbollsplan. Kanske skulle det till och med kunna finnas en park mitt i trafiklandskapet.

Idag är Danmarksplass ett område som mest är känt för sitt dagliga trafikkaos och den dåliga lokala luftkvalitet detta medför. Mitt antagande är att Danmarksplass skulle kunna bli en bättre plats att bo på. Detta tänker jag försöka visa genom ett exempel på en alternativ utformning av platsen.

SYFTE OCH PROBLEMFORMULERING

Syftet är att visa ett alternativ till dagens utformning av Danmarksplass och att argumentera för de positiva effekter en sådan omgestaltning skulle kunna innebära för området. Målet är att uppmärksamma dagens situation och framtida möjligheter, och på så sätt kanske bidra till att Danmarksplass problematik ges högre prioritet hos Bergens beslutsfattare.

METOD OCH GENOMFÖRANDE

1. *Litteraturstudier och kunskapsinsamlande*

Jag har sökt kunskaper om Bergens och Danmarksplass historia genom litteraturstudier. Norges statistiska centralbyrå har varit behjälplig med relevant statistik.

Information om Danmarksplass aktuella situation gällande trafik och framtida planer för området har jag fått av Kåre Karlsen, senioringenjör på Vegvesenet, och Rune Herdlevær och Gyda Strömmen på Bergen kommune. Henrik Schaathun, projektledare för bybanens sträckning över Danmarksplass, har bidragit med ritningar över bybanen. Ytterligare relevant information har jag framförallt funnit i översiktsplanen för Bergen kommune, på kommunens hemsida och i den lokala dagstidningen Bergens Tidende

Fakta om luftkvaliteten på Danmarksplass och biltrafikens generella påverkan på luften och de hälsomässiga konsekvenserna av detta har jag framförallt hämtat från Internetsidan luftkvalitet.no.

Kunskaper om utformandet av stadsrum och användningen av dessa förr och nu har jag sökt genom litteraturstudier. Viktiga källor har bl.a. varit böckerna *”Livet mellem husene”* och *”Det nye byliv”* av den danske arkitekten Jan Gehl. Texter från trafikplaneringsprojektet TRAST, och en idéskrift om Shared Space av Tyréns har också varit nyttiga källor.

Dessutom har jag vid ett flertal tillfällen själv besökt Danmarksplass och dess närområden för att observera hur människor använder dessa platser.

Reflektionerna kring dessa insamlade kunskaper presenteras i del 1 av arbetet.

2. Fallstudier

I denna del av arbetet ingår fallstudier av två projekt som fungerar som inspirationskällor för gestaltningsförslaget. Dessa projekt är Prags Boulevard i Köpenhamn och Skvallertorget i Norrköping. Jag har valt just dessa två projekt eftersom jag anser att de kan fungera som relevanta förebilder för ett framtida Danmarksplass. På Skvallertorget har man brottats med trafikproblem och en önskan om en bättre offentlig plats. På Prags Boulevard har man utnyttjat ett tidigare relativt ödsligt, långsträckt gaturum till att skapa ett modernt park- och aktivitetsområde. I samband med fallstudierna genomförde jag en studieresa till Prags Boulevard. I Köpenhamn besökte jag även en stor del andra projekt som inspirerat, utan att dessa redovisas i arbetet. Skvallertorget hade jag inte möjlighet att besöka i samband med detta arbete utan har här sökt kunskaper på annat håll. Främst genom Tyréns idéskrift om Shared Space.

3. Gestaltningsförslag

Analysen och fallstudierna har sedan resulterat i ett konkret gestaltningsförslag. Detta presenteras i form av planer, snitt och perspektiv i del 3 av arbetet.

En digital karta över området kring Danmarksplass har använts som grundkarta. Det är ett område där det byggs flitigt nuförtiden och efter det att den karta jag använt tillverkades har ett antal nya byggnader och vägar tillkommit i närheten av Danmarksplass, medan andra försvunnit. Därför har delar av den digitala kartan korrigerats där detta varit nödvändigt. Dessa korrigeringar har varit högst oprecisa. Dessutom har jag digitaliserat pappersritningar över bybanen och placerat in dessa på grundkartan.

AVGRÄNSNING

Tidsmässig avgränsning för examensarbetet är 20 veckors heltidsarbete.

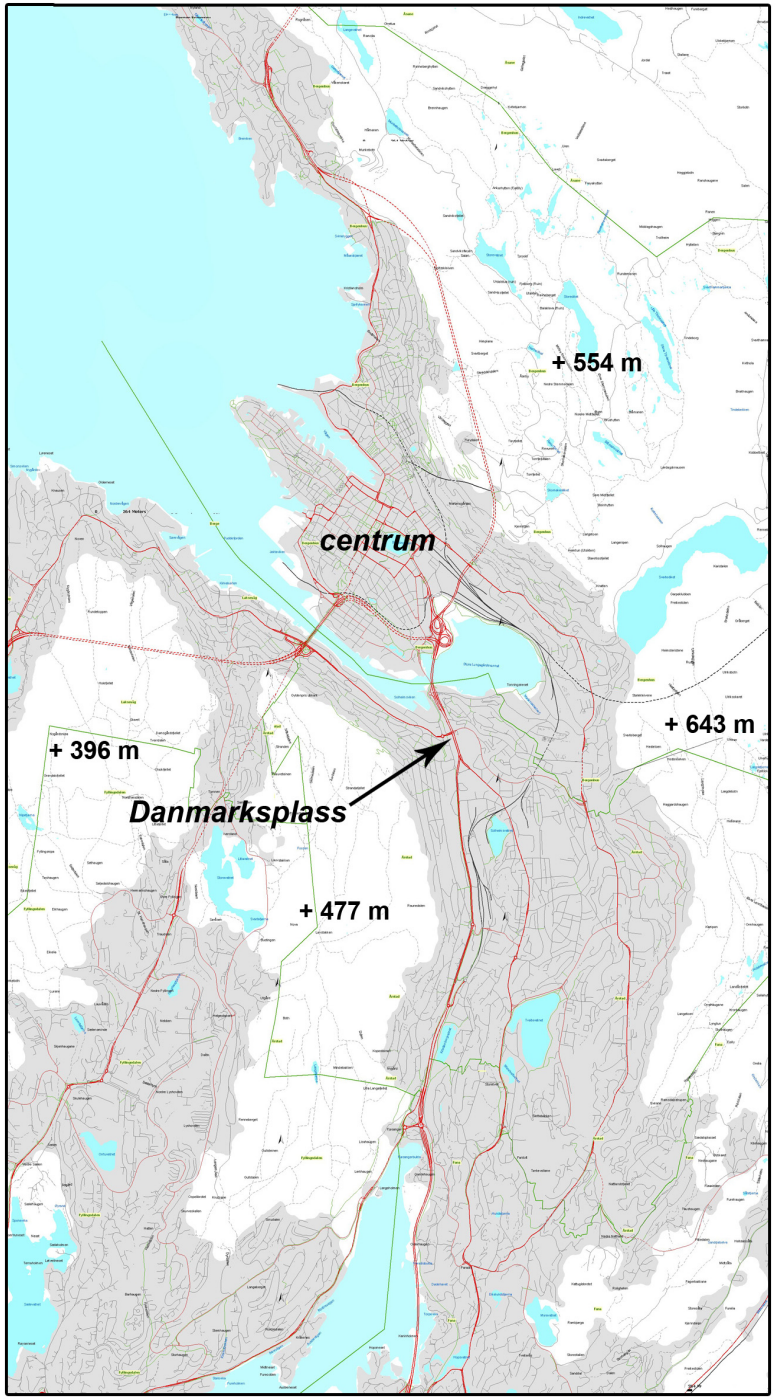
Den geografiska avgränsningen av det område jag utarbetat ett gestaltningsförslag för har valts för att på bästa sätt lösa platsens problematik. Det har inneburit ett område som omfattar Fjösangerveien och dess närmaste omgivning från Nygårdsbroarna i norr till Solheims skoles plass i söder.

Avgränsning i sak har inneburit en översiktlig litteraturredovisning. Redovisningen av fallstudierna har en låg grad av vetenskaplighet, eftersom att deras roll i arbetet främst varit att generera idéer till gestaltningsförslaget. Gestaltningsförslaget har karaktär av idéskiss.

KARTOR

Bergen är norges näst största stad och beläget på västkusten.

Bergen kommun är en av 33 kommuner i Hordaland fylke.



Bergen ligger i ett kuperat landskap och stora delar av stadens centrala delar utgörs av en dalgång. De grå partierna på kartan markerar bebyggda områden och visar dalgångens ungefärliga utsträckning. De vita partierna är obebyggda och visar de omgivande fjällen.

Danmarksplass är beläget ca en kilometer söder om Bergen centrum.

Kartan visar platser som omnämns i texten. Den röda kvadraten visar det egentliga Danmarksplass.
I folkmun används namnet Danmarksplass ofta som benämning på ett geografiskt större område i anslutning till det ursprunglia torget. Där inte annat specificeras kommer jag att i arbetet använda mig av denna geografiskt vidare betydelse av namnet.

HISTORIK OCH ANALYS

BERGEN

Bergen är beläget på den norska västkusten, och är med sina 250 000 invånare landets näst största stad. Staden grundades av kung Olov Kyrre år 1070 och blev med sin lugna och djupa hamn – där även de största av fartyg enkelt kunde lägga till – snabbt ett viktigt europeiskt handelscentrum. På 1300-talet blev Bergen en del av Hansaförbundet, och staden var under 15- och 1600-talet Nordens största. Norsk huvudstad fick Bergen dock bara vara fram till 1299 när denna funktion flyttades till Oslo (Stangeland & Valebrokk, 1992).

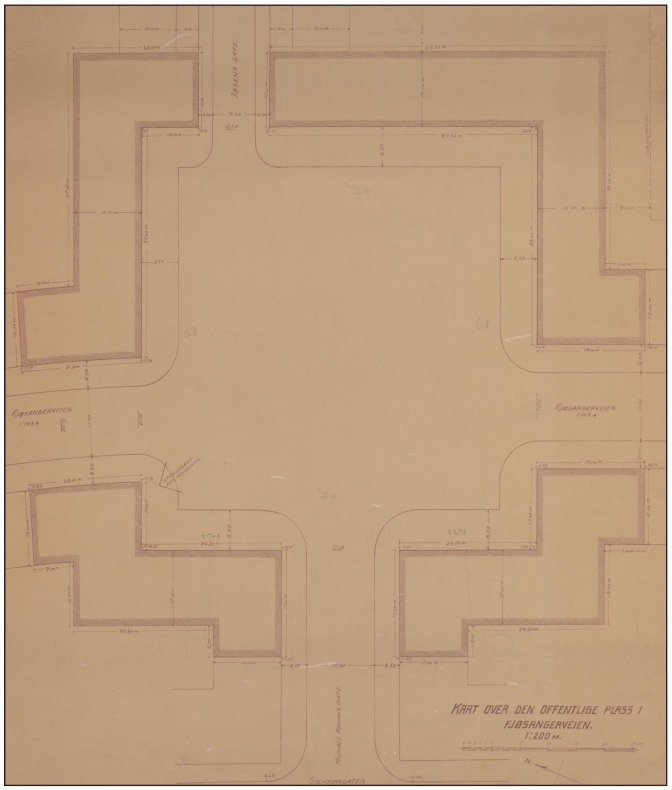
Bergen sett från Ulriken, ett av stadens fjäll.

Namnet Bergen kommer från ”Björgvin”, som betyder ”ängen mellan fjällen” (Steen, 1969) – en ganska bra beskrivning av stadens landskapliga situation. Bergen går ibland även under namnet ”Byen mellom de syv fjell”. Smeknamnet kommer sig av att det centrala Bergen utgörs av en dalgång omgiven av ca 400 – 600 meter höga fjäll. Kontrasten mellan de tätt omslutande fjällens vilda natur och dalgångens kompakta stadskärna är påtaglig. Topografin innebär även ett nederbördsrikt klimat. Den normala årsnederbörden är 2250 mm – att jämföra med Sveriges regnigaste stad Borås där den är 975 mm. Bergen omtalas ofta som Europas regnigaste stad. Förutom fjällen och regnet präglas Bergen av ett rikt kulturliv, starka traditioner och en frodig lokalpatriotism. Ett citat av den danske författaren Herman Bang (1857-1912) ringar in den bergensiska folksjälen: ”*Bergensere er jo de bratte svingningers folk, som alle har noget av skuespillenes ujævne stämningsbeväglighed i sig. Hver bergenser er födt aktör. Her bliver som i syden hver samtale mellom to eller tre uvillkaarlig aktion.*

DANMARKSPLASS HISTORIA

1936 utlyste Bergen kommun en arkitekttävling för området mellan Nygårdsbron och Solheims skole, beläget ca en kilometer söder om Bergen centrum. Målet var att utveckla ett modernt lokalcentrum med butiker och torghandel i nära anslutning till Fjösangerveien. Tävlingen vanns av arkitekt Ole Landmark (1885-1970). Vinnarutkastet hade mottot ”Piazza” och bestod av ett storslaget torg omgärdat av färgrika byggnader. Landmarks vision för platsen kom dock aldrig att till fullo förverkligas. Projektet övertogs av arkitekt Einar Oscar Schou (1877-1966) och delar av Landmarks planer blev uppfört i en ombyggd, något blygsammare, version.

Det torg som kom att uppföras kallades först Krohnstadtorget, men fick 1946 sitt nuvarande namn som ett tack till Danmark för deras hjälp under andra världskriget (Garmannslund & Thowsen, 2000).



Ole Landmarks bidrag till tävlingen om “Plassen i Fjösangerveien” som Danmarksplass då kallades. Endast de två översta byggnaderna på ritningen uppfördes.

Landmarks vinnarbidrag hade mottot “Piazza”, en vision som väl förmedlas i denna bild. Byggnaden till höger på bilden uppfördes aldrig. Inte heller statyn mitt på torget. Den vänstra byggnaden uppfördes i en omgjord version. Noterbart är att det på bilden är 24 personer och en bil. Det maktförhållandet stannade på pappret.

Även om Danmarksplass inte blev helt som Ole Landmark tänkt sig, så skulle han bara några år senare få sätta sin prägel på området med sitt modernistiska storverk Forum kino. Landmark ritade såväl själva byggnaden som lampor och möbler, och när byggnaden stod klar 1946 (stora delar var färdigt redan 1940, men användes som lagerlokal under kriget) hade Bergen fått en biograf av yppersta europeiska snitt. 4 oktober 1946 premiärvisades ”- og det ble sol og sommer” med Ester Williams i huvudrollen (Garmannslund & Thowsen, 2000). Storfilmerna fortsatte att rulla på Forum kino ända fram till 2005, då det inte längre ansågs vara en lönsam verksamhet. Idag ägs lokalerna av Visjon Norge; en av vår herre välsignad tv-kanal som från den gamla biografsalongen sänder väckelsemöten via sattelit.

Forum kino anno 2008. Biografen är nedlagd och omgivningen präglas av biltrafik.

En annan byggnad – eller närmare bestämt fyra byggnader – som inneburit en betydlig förändring av Danmarksplass silhuett är de fyra höghusen längs Fjösangerveien. De byggdes 1963 och är med sina 11 våningar ett av de tydligare landmärkena i en annars lågt bebyggd stad. Fina, praktiska och moderna kallade lokaltidningen Bergens Tidende de nya husen. Ole Landmark var mer svårimponerad och påpekade att byggnaderna slog alla rekord i arkitektonisk fulhet (Bergens Tidende, 25.08.2008). En omfattande rehabilitering av byggnadernas idag tämligen väderbitna fasader har nyligen påbörjats och kommer säkerligen att ge Danmarksplass ett visst estetiskt lyft.

Vid tiden för anläggandet av Danmarksplass präglades området av trähusbebyggelse och industri. Solheimsviken var vid denna tid ett betydelsefullt industriområde; en utveckling som tagit sin början under 1850-talet då området snabbt omformades från landsbygd med betande får och väderkvarnar till storskaligt industristråk där de flesta invånarna avlönades av antingen Strömmens Järnstöperi eller båtvarvet Bergens Mekaniske Verksted (Garmannslund & Thowsen, 2000). Det verkar ha funnits gott om aktivitet och ett utrymme för stadsliv i området vid denna tid. Spårvagnen från Bergen centrum hade en hållplats mitt på Danmarksplass. Forum kino drog storpublik. Strax söder om torget låg Solheim

Danmarksplass under anläggande på 30-talet. Byggnadernas fasader görs vita istället för gula, gröna och röda som Landmark hade tänkt sig. (överst)

Spårvagnen hade en hållplats mitt på Danmarksplass tills den lades ner 1965. (mitten)

Danmarksplass egna höghus. Fina och praktiska eller rekord i arkitektonisk fulhet? (nederst)

skole. En trädallé kantade delar av Fjösangerveien och trottoarerna var rymliga. Studerar man äldre fotografier får man intrycket av att det vistades betydligt fler människor kring Danmarksplass under 40-, 50- och 60-talet än vad det gör idag.

Med tiden försvann spårvagnen, biografen lades ner, skolan blev en parkeringsplats, vägen bredare, trottoarerna smalare och gångtrafikanterna förpassades till underjorden för att inte störa bilarna. Det som på 30-talet gjorde Danmarksplass lämpligt att utveckla som lokalcentrum blev paradoxalt nog det som med tiden kom att omöjliggöra detsamma: närheten till Fjösangerveien.

TRAFIKFÖRHÅLLANDEN

Utvecklingen av det vägsystem som idag dominerar Danmarksplass startade runt mitten av 1800-talet, då man byggde Nygårdsbron och Fjösangerveien och på så sätt gav området en praktisk förbindelse med centrala Bergen (Garmannslund & Thowsen, 2000). Fjösangerveiens utveckling tog sedan fart på allvar på 20-talet, då man i Bergen tog beslutet att låta den vara huvudleden söderut (Fossen & Grønlie, 1985). Vid denna tid var Solheimsviken primärt ett industriområde och antalet registrerade bilar i hela Norge var drygt 13 000 (Statistisk Sentralbyrå Norge). Möjligheten att kunna förutspå biltrafikens explosionsartade utveckling var förmodligen liten vid detta tillfälle. När man ansåg sig tvungen att bredda vägen och utöka antalet filer på 50- och 60-talet bör det varit desto enklare att sia om bilismens framtid. Mellan åren 1946 och 1969 växte antalet registrerade bilar i Bergen från 2 200 till 20 000. Bilen sågs som framtiden och var den kanske starkaste drivkraften för Bergens stadsutveckling. Detta var en viktig orsak till att man 1965 gjorde sig av med spårvagnen som trafikerade stadens gator. Den ansågs hämma biltrafiken (Fossen & Grønlie, 1985).

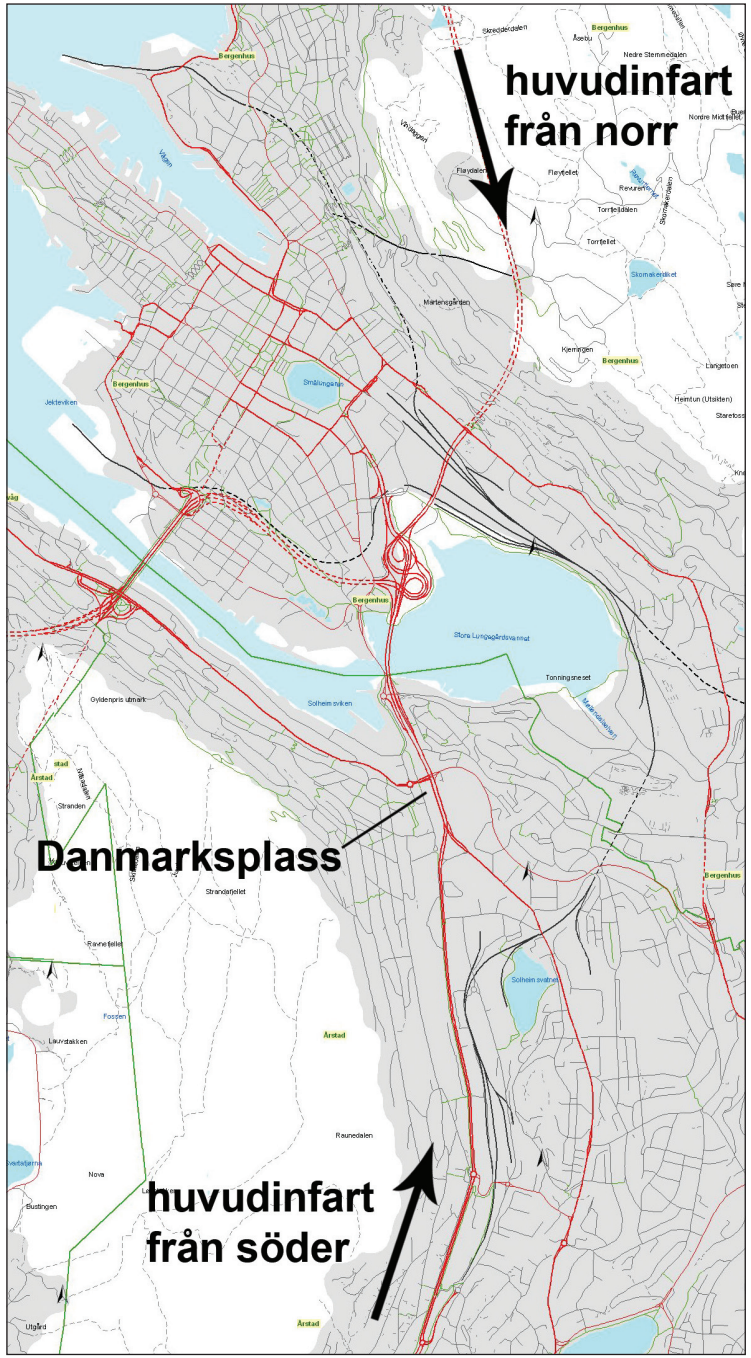
I takt med att trafiken växt har bilen gått från att vara en möjlighet till att bli ett påtagligt problem. I Bergen märks detta värst på Danmarksplass där det idag passerar över 60 000 bilar dagligen (Herdlevær, 2008). Bergens topografi innebär att stora delar av genomfartstrafiken passerar genom centrala områden, och Fjösangerveien, som idag även är en

60 000 passerande bilar per dag gör Danmarksplass till Bergens mest välbesökta vägkorsning.

del av Europaväg 39, betjänar merparten av genomfartstrafiken i Bergensdalen. Som spindeln i nätet i Bergens trafiksystem ligger Danmarksplass. Där Ole Landmark tänkte sig torghandel är det idag en ljusreglerad fyrvägskorsning. Som mest består Fjösangerveien / E 39 av inte mindre än nio filer. Övergångsställen saknas, och den enda möjlighet som gång- och cykeltrafikanter har att passera vägen är i en av de två gång- och cykeltunnlarna. Den ena belägen under korsningen vid Danmarksplass, och den andra vid Solheim skoles plass. För dristigt sinnade cyklister finns även en cykelväg längs Fjösangerveien, separerad från bilvägen med tio centimeter färg.

Att en så stor andel av en kommuns biltrafik passerar genom en och samma korsning innebär ett sårbart trafiksystem med dagliga och långa bilköer som följd. Problemen drabbar inte bara stressade bilister. Luften vid Danmarksplass antas vara den värsta som befolkningen i Bergen kan utsättas för. Av denna anledning är en av Bergens två stationer för mätning av luftkvalitet placerad här. År 2007 överskreds för första gången det tillåtna gränsvärdet av kvävedioxid, NO2, i luften över Danmarksplass. Vid de dagar då gränsvärdet överskreds ansågs det vara förbundet med hälsorisker att vistas utomhus (luftkvalitet.info).

De allvarligaste luftföroreningarna i dagens städer är NO2 och så kallade PM10-partiklar (partiklar med en diameter mindre än 10 mikrometer som bl.a. består av vägdamm – mineralpartiklar som bildas vid slitage av vägbanan). Medan andelen PM10-partiklar i luften kan ha flera orsaker, så talar den stigande koncentrationen av NO2 sitt tydliga språk: det är ett ämne som i stadsmiljö nästan uteslutande kommer från förbränningsmotorn (luftkvalitet.info). Att det som vid Danmarksplass passerar drygt 60 000 förbränningsmotorer dagligen, eller om man så vill, 22 miljoner per år, är en potentiellt direkt livsfarlig situation för alla de som bor eller arbetar i området. En studie visade nyligen att avgaser varje år orsakar över 2000 dödsfall i Sverige. Detta är för övrigt fler än det antal som under samma tid mister livet i trafikolyckor (Dagens Nyheter 12.09.2007).



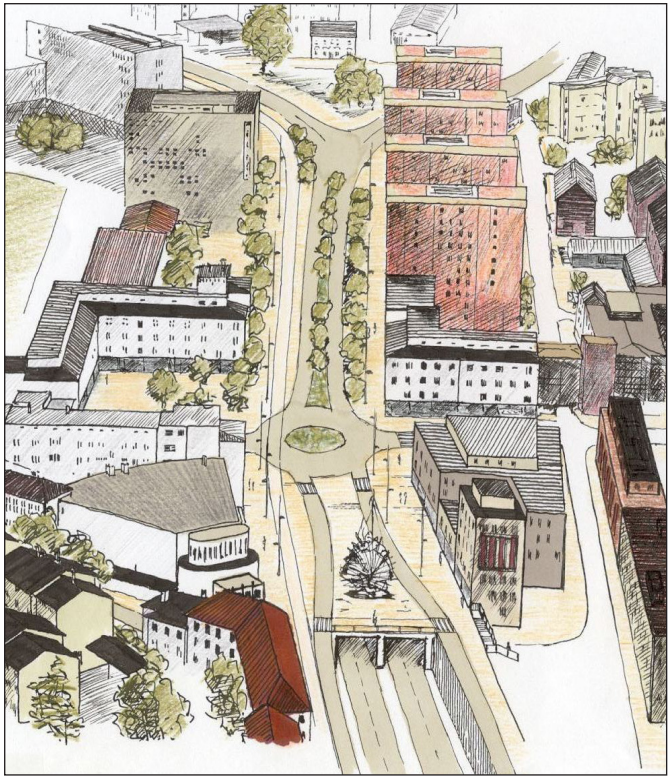
Bergens huvudtrafiknät är rödmarkerat. Genomfartstrafiken på E39 passerar genom korsningen på Danmarksplass. Det gör också mycket av den övriga trafiken.

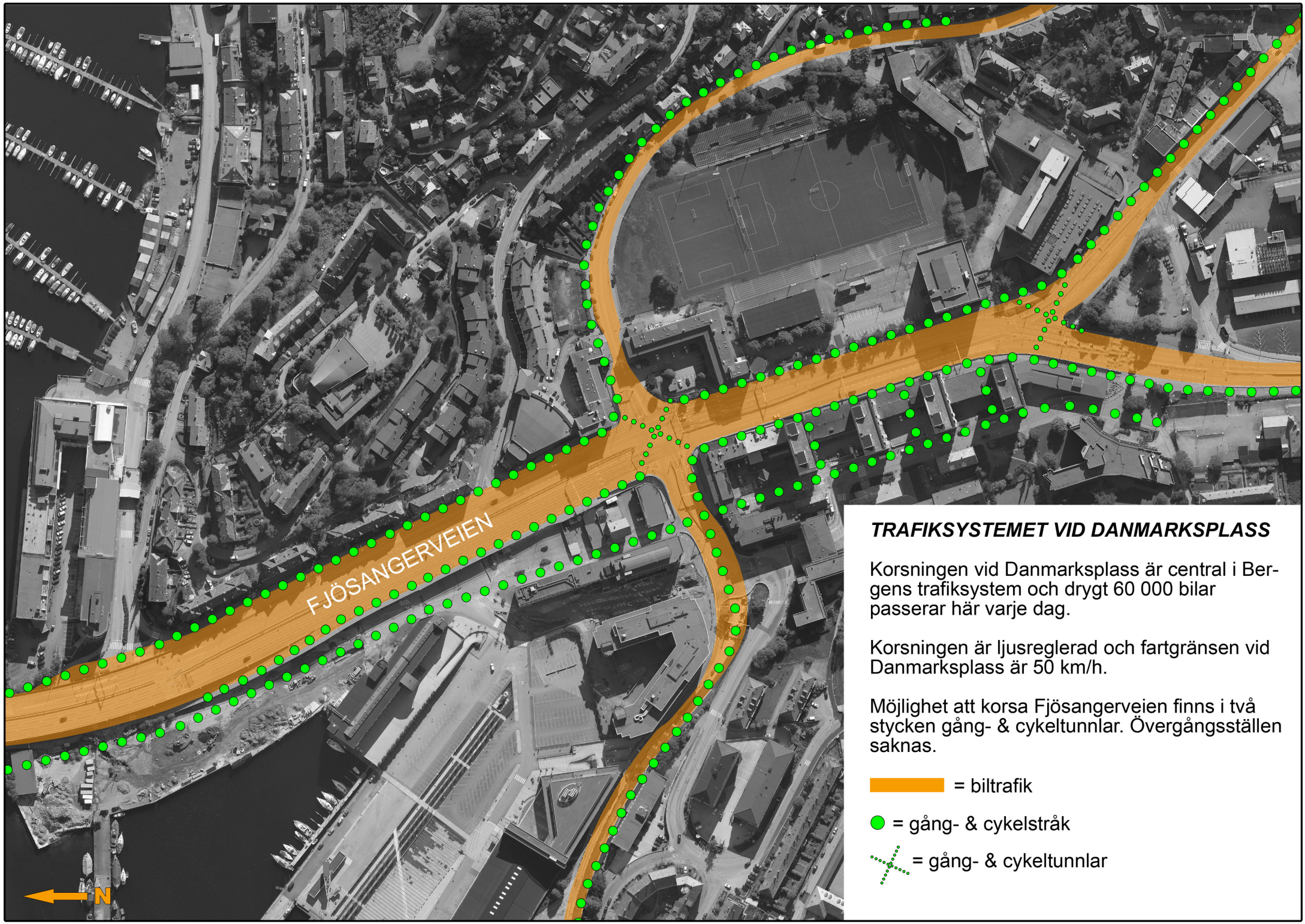
Som ett led i att förbättra Bergens trafiksituation har man nyligen påbörjat arbetet med att ännu en gång lägga räls i stadens gator. Precis som senast det begav sig kommer spårvagnen att ha en hållplats på Danmarksplass. Bybanen, som är namnet på den nya spårvagnen, är planerad att invigas 2010 och målet är bland annat att Bybanen ska bromsa ökningen av biltrafik (Bergensprogrammet). Denna första etapp av Bybanen kommer att ha 15 hållplatser och gå från Bergen centrum och en dryg mil söderut genom Bergensdalen. Planer finns på en framtida utvidgning av systemet.

Satsningen på kollektivtrafik är onekligen ett positivt initiativ, men inget som ensamt räcker för att lösa trafikproblematiken på Danmarksplass. Ett effektivare sätt att komma tillrätta med problemen skulle vara att förlägga genomfartstrafiken i en tunnel under Danmarksplass. Statens Vegvesen har under ett antal år arbetat med ett slags förprojekt för det man kallar Mindetunnelen. Denna tunnel ska vara en del av E 39 och är tänkt att gå från Danmarksplass och ca tre km söderut. De trafikanalyser som gjorts beräknar att tunneln kommer att få en trafikmängd på 50 000 fordon per dag år 2015. Samtidigt kommer Fjösangerveien, som i och med tunneln kan minskas till en tvåfältsväg, få en trafikmängd på 20 000 fordon per dag; en enorm förbättring jämfört med dagens situation. För tillfället ligger dock detta projekt på is. Orsaken till det är att projektet är lågt prioriterat jämfört med andra kostbara projekt i Bergenområdet. Mindetunnelen är heller inte med i Norsk Transportplan som sträcker sig fram till 2019. Enligt senioringenjör Kåre Karlsen på Statens Vegvesen som arbetat med projektet kommer det av allt att döma att uppstå behov av tunneln innan dess (Karlsen, 2008).

Bybanen är under anläggande vid Danmarksplass. (höger)

Idéskiss över alternativ utformning av Danmarksplass vid ett tunnelbygge (Statens Vegvesen / Kompas). (nedan)





TRAFIKSYSTEMET VID DANMARKSPLASS

Korsningen vid Danmarksplass är central i Bergens trafiksystem och drygt 60 000 bilar passerar här varje dag.

Korsningen är ljusreglerad och fartgränsen vid Danmarksplass är 50 km/h.

Möjlighet att korsa Fjösangerveien finns i två stycken gång- & cykeltunnlar. Övergångsställen saknas.

= biltrafik

= gång- & cykelstråk

= gång- & cykeltunnlar

DANMARKSPLASS IDAG

Idag är det framförallt biltrafiken och de problem som följer med den som präglar Danmarksplass. Det folkliga missnöjet med denna situation har tagit konkret form i aktionsgruppen REN LUFT DANMARKSPLASS. Deras mål är att kontinuerligt och långsiktigt fungera som en folklig kampanj för att sätta press på politikerna, och gruppen har under det senaste året genomfört ett antal manifestationer. Bland annat då man på den internationella bilfria dagen, 22 september, under ett antal minuter stod mitt i korsningen vid Danmarksplass och blockerade trafiken.

Anledningen till det folkliga missnöjet är naturligtvis att det trots allt finns mer än bara bilar vid Danmarksplass. Exempelvis finns det i Krohnsminde borettslag, de fyra höghusen belägna ett fåtal meter från Fjösangerveien, ca 200 lägenheter. Dessutom finns skola, äldreboende, butiker, kontor och ännu fler boende i den absoluta närheten. Vid Danmarksplass finns idag allt från frisersalonger och cykelreparatörer till barer, bröllopsklänningar och köksinredningar.

Ett av de intressantare inslagen i området är en bar och restaurang vid namn Bien Bar. Baren ligger i ett av husen som ingick i arkitekttävlingen 1936, och övertog 2006 lokalerna efter Bien Apotek som huserat här sedan huset byggdes. Lokalen blev 1992 skyddad enligt Norges kulturminneslag, som ett exempel på god, funktionalistisk arkitektur (Garmannslund & Thowsen, 2000). Stora delar av det gamla apotekets ursprungliga inredning är bevarad. Den inredning som har tillkommit är utformad så att den framstår som original även den. Bland annat designades en stolkollektion exklusivt för Bien av designern Petter Knudsen (Bergens Tidende 31.08.2008). Den populära Bien Bar är ett lysande undantag på dagens Danmarksplass. Ett exempel på att det går att locka folk till stans största trafikkorsning. I allmänhet lider annars handeln i området av den tunga biltrafiken (Bergens Tidende 16.08.2007).

Bröllopsklänningar och konst vid Danmarksplass. (överst till höger)
Bienstolen på Bien Bar. (nederst till höger)
Ren Luft Danmarksplass genomför en manifestation på den internationella bilfria dagen. (nedan)

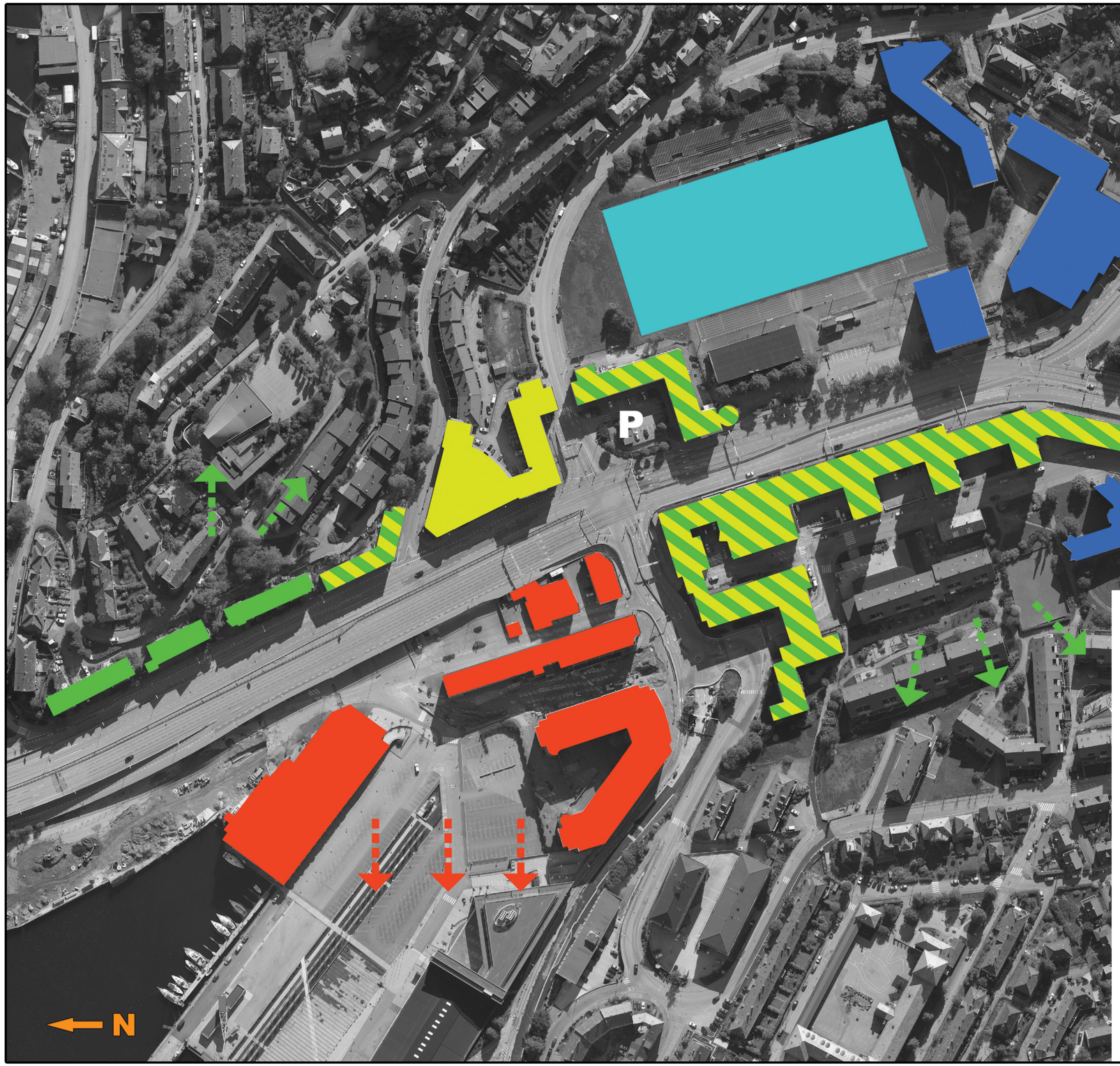
Trots att det vistas mycket folk i området lyser det urbana livet med sin frånvaro vid Danmarksplass. Utvecklingen från ett torg med inslag av trafik till en – med bergensiska mått mätt – enorm trafikmaskin, har inneburit förändringar i hur Danmarksplass uppfattas och används som stadsrum. Bergen kommun har en ambitiös inställning till sina stadsrum. Det heter att dessa rum ska ha hög arkitektonisk kvalitet och stimulera folk till att vara i dem (hemsidan för avdelningen "Grönn etat" på www.bergen.kommune.no). I sin nuvarande form får Danmarksplass sägas ha problem med att leva upp till denna målsättning. Det som återstår av det ursprungliga torget används som parkeringsplats och gångtrafikanter är förpassade till underjorden.

Den danska arkitekten och stadsplaneraren Jan Gehl har i boken *Livet mellem husene* (1971) beskrivit tre typer av aktiviteter som kan förekomma i våra stadsrum: nödvändiga aktiviteter, valfria aktiviteter och sociala aktiviteter. Han konstaterar att de nödvändiga aktiviteterna är sådant som vi företar oss oberoende av kvaliteten på de fysiska omgivningarna, just för att de är nödvändiga. Vi måste exempelvis gå och handla mat, och vill vi åka buss måste vi ta oss till busshållplatsen. Det var bland annat förekomsten av denna typ av aktiviteter som gjorde att Danmarksplass kunde vara rikligt befolkad en vanlig dag på 40-talet. Då dominerades stadslivet av de nödvändiga aktiviteterna. De senaste decennierna har stadslivet istället förskjutits åt att mer och mer komma att bestå av det som Gehl kallar valfria och sociala aktiviteter. Flera av de nödvändiga aktiviteterna har idag antingen rationaliserats och samlats på ett och samma ställe (t.ex. perifera stormarknader istället för flera lokala specerihandlare), eller kan enkelt klaras av i hemmen (t.ex. tvätt av kläder). Stadslivet har idag istället oftast rekreativa eller sociala förtecken (Gehl et al, 2006). Vi sitter på uteserveringar med en chai latte i handen, vi shoppar, eller också går vi mest runt och tittar. Förekomsten av dessa valfria och sociala aktiviteter är till skillnad från de nödvändiga aktiviteterna i hög grad beroende av den fysiska miljön. Vi väljer att förlägga dessa aktivteter till platser vi finner attraktiva av en eller annan anledning, och de kommer därmed sällan att äga rum under förhållanden som enligt vår mening är oattraktiva. Förekomsten av valfria och sociala aktivteter kan således sägas vara ett enkelt sätt att mäta ett stadsrums kvalitet utifrån rekreativa, sociala och estetiska kriterier. På Danmarksplass lyser dessa aktiviteter med sin frånvaro.

Extremsport i vardagen för cyklister. (ovan)

Gång- och cykeltrafikanter får ta vägen om underjorden vid Danmarksplass. (mitten)

Torget fungerar som parkeringsplats. (nedan)



DANMARKSPLASS 2008

Danmarksplass är närmiljön för många människor och områdets bebyggelse har ett varierat innehåll. Torget på Danmarkpslass och Solheim skoles plass används idag endast som parkeringsplatser.

BOSTÄDER
BUTIKER
INDUSTRI / KONTOR
SKOLA / ÄLDREBOENDE
IDROTTSPLATS

DANMARKSPLASS I FRAMTIDEN

Ett antal antagna, ännu inte realiserade, detaljplaner finns för den nära omgivningen kring Danmarksplass. Solheimsviken är planerat att vidareutvecklas som centralt närings- och konferenscenter, och på Krohnsminde (området mellan själva Danmarksplass och Solheims skoles plass) planeras det för 9000 m² kontor och vårdcentral mittemot höghusen på andra sidan Fjösangerveien. Planen omfattar även nya bostäder. Dessutom är Krohnstadparken – det industriområde som ligger strax söder om Solheims skoles plass – planerat att utvecklas som bostads- och näringspark. Sammantaget innebär dessa planer att mycket ny aktivitet är att vänta i Danmarksplass närhet.

För själva Danmarksplass är framtidsplanerna än så länge av mer generell karaktär. I den nya översiktsplanen för 2006-2017 är Danmarksplass kategoriserat som ”lokalsenter type 1”, vilket innebär att det är ett av flera prioriterade förtätningsområden i kommunen (Kommuneplanen 2006-2017, planrapport). Ett projekt med målet att generera mer konkreta framtidsplaner inleddes dock nyligen då kommunen gav fyra arkitektkontor i uppgift att utveckla idéer för Danmarksplass. Kontoren presenterar sina förslag i slutet av januari 2009 och kommunens vision är att skapa en bättre lokalmiljö och stärka Danmarksplass som mötesplats och lokalcenter (Nasjonal kunngjöring av konkurranse 30.09.2008).

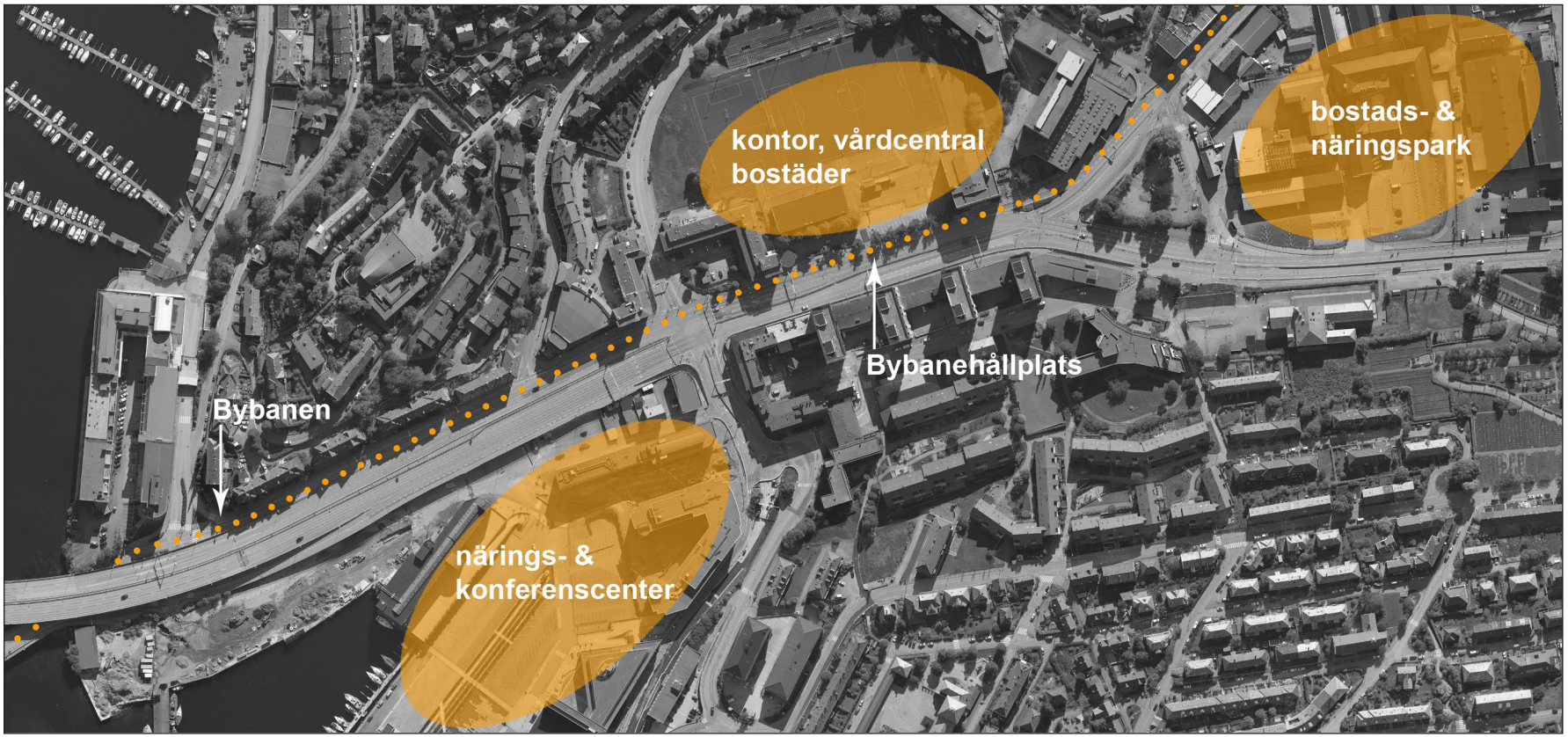
Den viktigaste förutsättningen för att lyckas utveckla Danmarksplass som urbant stadsrum är att etablera ett trafiksystem som stöder en sådan utveckling. Detta kräver en drastisk minskning av biltrafiken. Den nuvarande situationen – där biltrafiken helt dominerar området, med höga bullernivåer och hälsoskadlig luftkvalitet som följd – gör det svårt för ett mer innehållsrikt stadsliv att kunna utvecklas. Prognoserna pekar dessutom åt en försämring av dagens situation. Till år 2025 beräknas ytterligare 70 000 personer belasta Bergens redan hårt prövade trafiksystem (Transportanalyse for Bergensområdet 2010-2030). Korsningen vid Danmarksplass kommer att drabbas påtagligt av detta.

Det svenska stadsplaneringsprojektet ”Trafik för en attraktiv stad” (TRAST) – ett samarbetsprojekt mellan Vägverket, Sveriges kommuner & landsting, Banverket och Boverket – har tagit fram en slags handbok med syftet att vägleda planerare och beslutsfattare i arbetet med stadens trafikfrågor. Här påtalas vikten av ett balanserat trafiksystem för att skapa en attraktiv stad. Detta innebär en balanserad avvägning mellan resbehovet och resbehovets konsekvenser för staden. Det innebär också att de olika trafikslagen fungerar tillsammans och kompletterar varandra. Tillåts biltrafiksystemet ta över försvåras en attraktiv och hållbar stadsutveckling. Om trafiksystemet istället i större grad anpassas till människors krav på vistelse och rörelse, även utan bil, ges stadsrummen en möjlighet att utvecklas och fyllas av mera mänsklig aktivitet (TRAST, 2007).

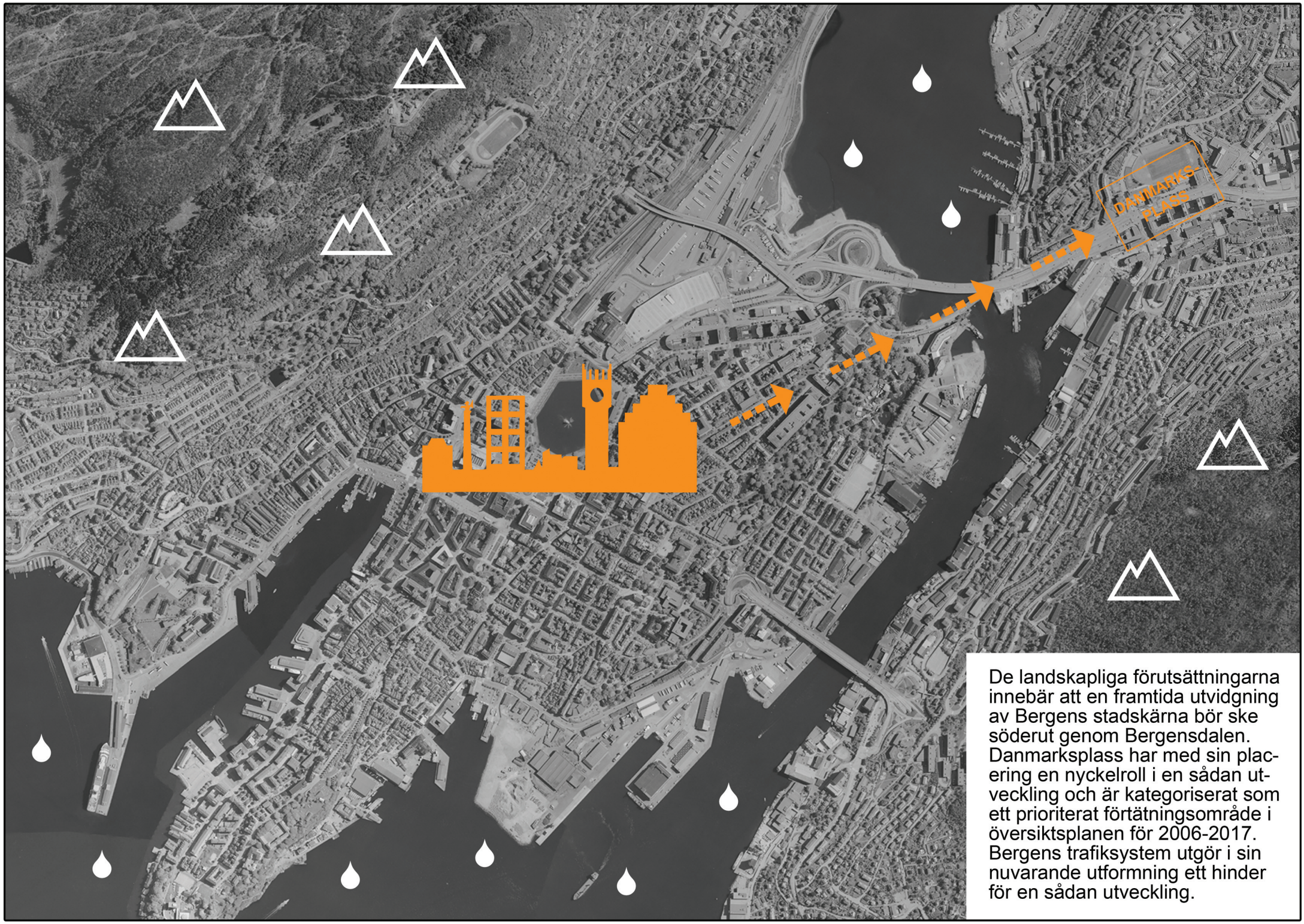
Bergens landskapliga förutsättningar innebär att en stor del av genomfartstrafiken passerar genom centrala, bebyggda områden. Detta innebär ett trafiksystem där stadens samlade resbehov får mycket stora lokala konsekvenser. Hårdast drabbat är Danmarksplass, och Bergen kommuns planavdelning har under en längre tid arbetat med att undersöka om det är realistiskt att på kort sikt flytta trafiken därifrån, med konklusionen att detta inte är möjligt (Bergens Tidende 27.08.2007). För att ha en möjlighet att uppnå ett mer balanserat trafiksystem och en attraktivare livsmiljö vid Danmarksplass är lösningen därför att lägga genomfartstrafiken under marken. En framtida tunnel är dock inte någon av förutsättningarna för de parallella arkitektuppdragen vid Danmarksplass. Inte heller Norsk Transportplan eller Bergensprogrammet, som omfattar tidsperioden fram till 2019 respektive 2015, behandlar Mindetunnelen. Kommunrådet för miljö

och utveckling, Lisbeth Iversen, tror själv att det kan ta minst 20 år innan planerna om en tunnel realiseras (Bergens Tidende 27.08.2007). På kort sikt finns det med andra ord anledning för en viss pessimism.

Sett i ett något längre perspektiv bör det däremot finnas hopp för Danmarksplass. I översiktsplanen omnämns tunneln som en del i en långsiktig transportstrategi, med målet att avlasta centrala stadsområden och stadsutvecklingsområden från oönskad biltrafik (kommuneplanen 2006-2017, planrapport). När detta sker har Danmarksplass stor potential att utvecklas till ett mer betydande stadsrum i Bergen. Området är redan idag väl etablerat med en hög koncentration av boende, butiker och arbetsplatser. Den centrumnära belägenheten och den kommande Bybanen gör att det mesta ligger till rätta för att Danmarksplass ska kunna utgöra en naturlig förlängning av Bergen centrum. Ett realiserat tunnelbygge innebär även att mycket mark frigörs i form av de vägbanor som inte längre behövs. Kan man sedan omdisponera användningen av parkeringsplatserna på Danmarksplass och Solheim skoles plass står än mer areal till förfogande. Vägen ligger sedan öppen för att återskapa Danmarksplass som en god livsmiljö och ett attraktivt stadsrum.



De antagna detaljplaner som finns för Solheimsviken, Krohnsminde och Krohnstadparken innebär att mycket ny aktivitet är att vänta i Danmarksplass närhet. Dessutom kommer Bybanen (planerad invigning 2010) att ha ett stopp på Danmarksplass.



De landskapliga förutsättningarna innebär att en framtida utvidgning av Bergens stadskärna bör ske söderut genom Bergensdalen. Danmarksplass har med sin placering en nyckelroll i en sådan utveckling och är kategoriserat som ett prioriterat förtätningsområde i översiktsplanen för 2006-2017. Bergens trafiksystem utgör i sin nuvarande utformning ett hinder för en sådan utveckling.

FALLSTUDIER

Som en inledning på arbetet med att utforma ett gestaltningsförslag för Danmarksplass har jag företagit fallstudier av två projekt. Syftet med att studera dessa projekt har varit att uppsamla idéer och inspiration. Jag har valt projekt som jag anser vara relevanta förebilder för ett framtida Danmarksplass. Det ena projektet är Skvallertorget i Norrköping där man lyckats förbättra en problematisk trafiksituation samtidigt som man skapat ett attraktivare stadsrum. Det andra projektet är omgestaltningen av Prags Boulevard i Köpenhamn.

Skvallertorget är intressant som förebild genom den metod man där använt för att skapa ett mer balanserat trafiksystem. Prags Boulevard inspirerar genom att projektet med enkla men effektfulla medel lyckats skapa ett spännande park- och aktivitetsområde i det tidigare nedgångna, långsträckta gaturummet.

FALLSTUDIE: SKVALLERTORGET

Information om projektet är hämtat från idéskriften "Trafiksäkerhet vid Shared Space" av Tyréns, och Vägverkets pressmeddelande i samband med "Vackra vägars pris" 2004.

Ett projekt som visar på att det går att skapa ett attraktivt stadsrum mitt i trafiken – med såväl ett trevligt och funktionellt torg som säkrare trafikmiljö som resultat – är Skvallertorget i Norrköping. År 2004 tilldelades projektet Vägverkets Vackra vägars pris för att man där lyckats omvandla en trafikplats till en plats för stadsliv. Utgångspunkten var en hårt trafikerad gatumiljö där bilar, cyklister och fotgängare samsades på bilisternas premisser. Platsen var dessutom belägen i ett område av Norrköping där det rådde brist på offentliga miljöer. Genom ett helhetligt grepp lyckades man lösa båda dessa problem på en gång.

Istället för att försöka åstadkomma en säkrare miljö genom att reglera trafiken över platsen hårdare valde man det motsatta. Platsen skulle bli ett torg där alla skulle få samsas på lika villkor och hänsyn och ögonkontakt skulle reglera trafiken istället för signaler, skyltar och spärrlinjer. Denna planeringsmetod utgår från ett tankesätt där man istället för att lösa varje konfliktpunkt hellre vill underlätta för att samverkan sker i varje möte.

Bilvägarna har omformats till ett torg och de olika trafikslagen får nu samsas på lika villkor på Skvallertorget.

I Sverige används begreppet ”samrum” som en beteckning på detta tillvägagångssätt. Metoden har prövats på ett flertal platser runt om i Europa och utvärderingar som gjorts visar på att trafiken flyter jämnare, hasigheterna är lägre och antalet allvarliga olyckor färre på dessa platser efter utformandet av ett trafikalt samrum (Tyréns, 2007).
I Sverige har Skvallertorget blivit något av en symbol för denna typ av planering. Projektets mål var att skapa en trafiksäker passage över Skvallertorget, samtidigt som man önskade ett attraktivare stadsrum med lägre bullernivåer och mindre luftföroreningar. Metoden man valde innebar att den tidigare utformningen med bilväg och upphöjd trottoar togs bort och ersattes med en markbeläggning som, med undantag för speciella gångpassager och gångbanor runt körytan, är enhetlig över hela torget. Som en hastighetsdämpande åtgärd utformades torget något högre än de omgivande vägarna. Sammantaget var detta tänkt att skapa en osäkerhet hos de trafikanter som passerar torget. Genom att utforma en trafikmiljö som saknar rödljus och övergångsställen och har formen av ett klassiskt torg – en normalt sett främmande miljö för interaktion mellan bil- & gång/cykeltrafik – skärper man uppmärksamheten hos samtliga trafikanter.

Metoden har redan gett resultat i olycksstatistiken. Innan omgestaltningen av Skvallertorget var det genomsnittliga antalet olyckor per år 5-6 stycken, varav en allvarlig. Efter omläggningen år 2000 är resultatet mindre än en olycka per år och ingen av dessa har varit allvarlig.
Undersökningar som gjorts i Norrköping visar även att gående och cyklister upplever det som säkrare att vistas på torget efter omläggningen, medan bilister till viss del är oroliga för att köra på och skada dessa trafikantgrupper. Den undersökningsgrupp som uppgav störst missnöje med resultatet av omgestaltningen var synskadade, som upplever torget som rörigt och svårorienterat.

De flesta instämmer även i att Skvallertorget blivit en vacker plats med betydligt mer liv och rörelse nu än tidigare. Man har bland annat smyckat torget med en fontän, som tillsammans med ny växtlighet och nya möbler gett torget ett estetiskt lyft.

Paralleller kan dras mellan Skvallertorgets situation innan omläggningen och den situation Danmarksplass befinner sig i idag. Två platser dominerade av biltrafik – på bekostnad av gång- och cykeltrafikanters behov och med livlösa och oattraktiva miljöer som följd. Visserligen är trafikmängden över Danmarksplass betydligt större än över Skvallertorget, men vid ett realiserande av Mindetunnelen är den kalkylerade trafikmängden över Danmarksplass i stort sett densamma som de antal bilar som passerade Skvallertorget innan omgestaltningen (20 000 för Fjösangerveien mot 20-21000 över Skvallertorgets norra ände).

FALLSTUDIE: PRAGS BOULEVARD

Information om projektet är hämtat från Kristine Jensens hemsida, www.kristinejensen.dk, och boken ”Fieldwork” från 2006, som presenterar nya europeiska landskapsarkitekturprojekt.

Prags Boulevard är ett modernt exempel på ett projekt där man på ett intressant sätt lyckats skapa liv och aktivitet i ett nedgånget område. Landskapsarkitekt Kristine Jensen vann 2001 förstapris i idétävlingen om Prags Boulevard, beläget i Holmbladskvarteret på Amager i Köpenhamn. Det stora och tidigare ödsliga gaturummet är idag ett 1,8 kilometer långt park- och aktivitetsområde.

Det långsträckta gaturummet löper genom ett område av robust karaktär och med varierad arkitektur – en blandning av småskalig industri och bostäder. Kvarteret har en stor invandrarbefolkning och en lägre medelinkomst än övriga Köpenhamn. Innan förvandlingen av boulevarden var det även ett

område i stor avsaknad av offentliga gröna områden.

Omgestaltningen av boulevarden har haft som mål att skapa ett okomplicerat parkrum som ska vara tillgängligt för alla – en folkpark i modern tappning. Grundidén är tydlig och enkel: längs en långsträckt promenad löper ett parkstråk och i denna park placeras med jämna mellanrum aktivitetsplatser med olika teman. Platserna är sammanlagt sju till antalet och har namn som Scenen, Buren, Rampen, Banan och Trädgården. Gemensamt för flera av platserna är att de har en flexibel utformning som öppnar för en mångfald av möjliga aktiviteter. Scenen passar lika bra för dans som för möten och på Banan är det den egna fantasin som sätter gränser för vad man kan leka eller spela. Det har varit viktigt för projektets landskapsarkitekt Kristine Jensen att inte utforma ett traditionellt rekreativt område, utan ett grönt område med ett högt bruksvärde för människor i alla åldrar. ”Vi har medvetet undvikit den organiserade tävlingsidrotten som finns på andra platser i området. Vi har heller inte anlagt sandlådor och boulebanor, för det finns det redan ute i bostadsområdena. Istället har jag velat skapa ett rum där människor kan vara tillsammans på nya sätt”. Platserna hjälper även till att bryta upp och skapa visuella pauser i det långsträckta gaturummet. Promenaden bidrar ytterligare till att bryta ner boulevardens monumentalitet genom att

Stolarna är flyttbara och placerade längs hela Boulevarden.

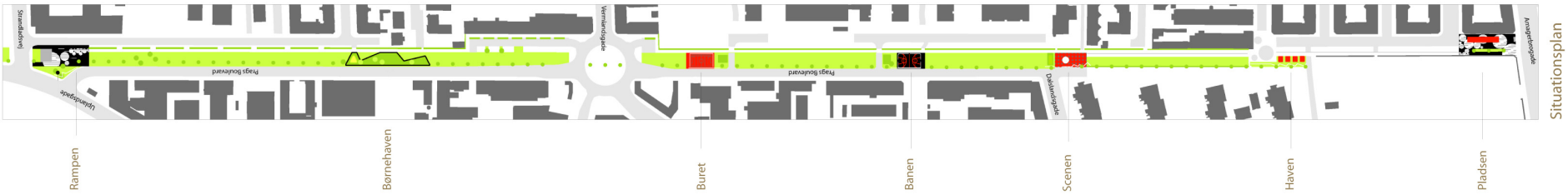
den inte löper i en spikrak linje längs hela parken, utan här och där har små förskjutningar. Förutom aktivitetsområdena består gestaltningen av ett fåtal element som upprepas längs hela boulevarden. De mest iögonfallande av dessa är de speciellt framtagna stolarna och lamporna - kallade Prager-stolen och Prager-lampen. De ca 100 lamporna står längs med hela promenaden och de drygt 700 stolarna – som är flyttbara – är gruppvist utspridda i parken. I ett försök att undvika stölder av de flyttbara stolarna är de tillverkade betydligt tyngre än vad deras spensliga utseende antyder. Att designa vanligt förekommande föremål i offentliga miljöer som belysningsarmaturer och sittplatser, så att de blir unika för just sin plats, är

Den prickiga gångvägen kantas av Prager-lampen.

Prager-stolen.

Scenen.

Illustrationsplan över Prags Boulevard. Sju stycken aktivitetsplatser har placerats längs det långsträckta gaturummet.



ett effektivt sätt att ge en viss särprägel åt ett område. Den generella trenden är annars att platser blir mer och mer lika varandra i och med att samma trendiga armaturer och samma eleganta bänkar används överallt. Den exklusiva designmetoden är säkerligen ett dyrare alternativ än att välja möbler och liknande ur en katalog, men vid de tillfällen då man anser att en viss plats är i behov av en specifik identitet är det ofta ett lyckat tillvägagångssätt. På Prags Boulevard är de gröna stolarna och de fluorescerande gul-gröna lamporna mycket formstarka inslag och ger, tillsammans med de två andra genomgående elementen – gräs och popplar – parken en kraftfull och tydlig identitet.

I kontrast till det genomgående gröna temat står den svarta asfalterade gångvägen. På asfalten är vita prickar målade – ett lekfullt sätt att skänka karaktär åt ett ordinärt asfaltstråk. Den målade asfalten återkommer i olika varianter på flera av aktivitetsområdena.

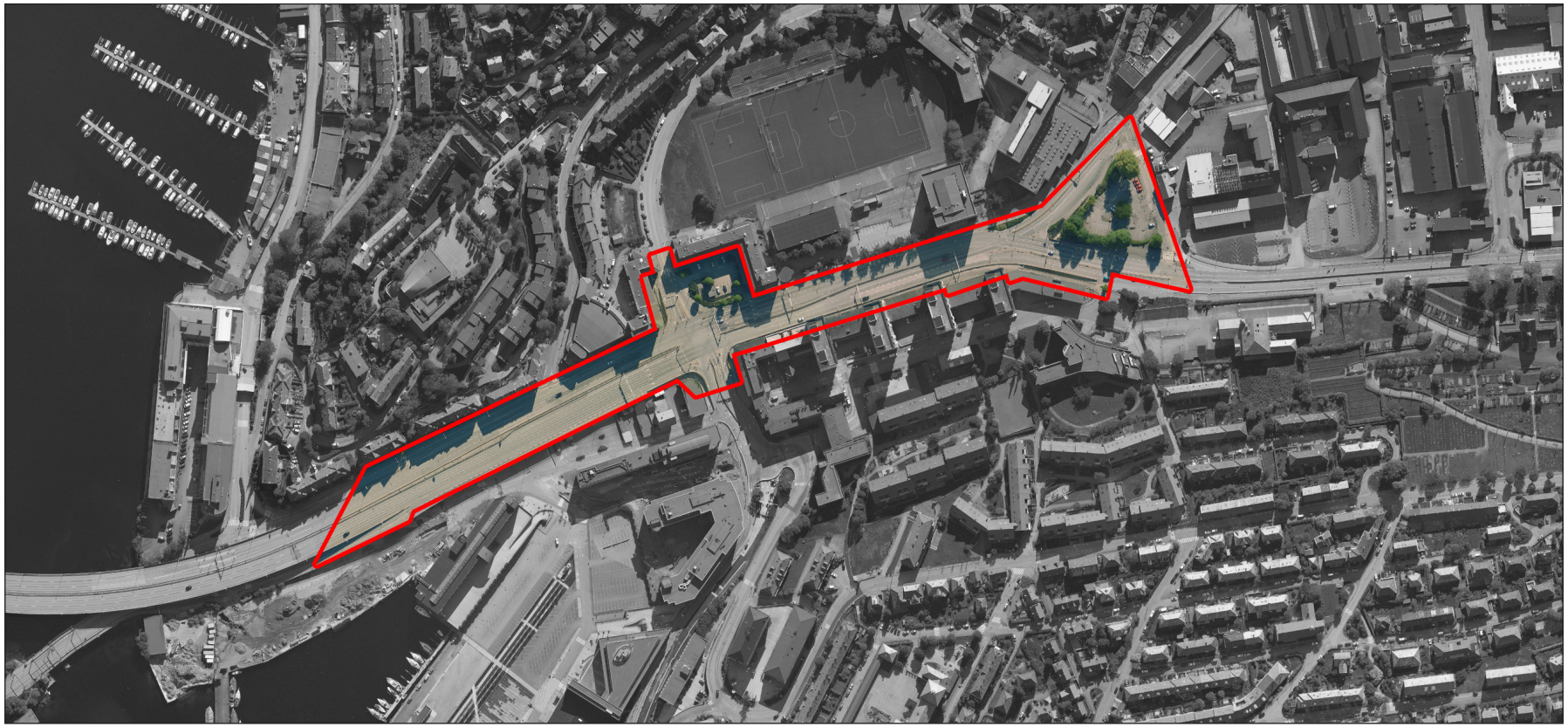
Som helhet har parken en identitet som samspelar med områdets robusta karaktär, samtidigt som den bryter med dess historia på ett uppfriskande respektlöst sätt genom att vara så tydligt modern. Resultatet är en avslappnad och personlig park som rymmer många möjligheter.

Banan

GESTALTNINGSFÖRSLAG

Målet med gestaltningsförslaget är att transformera Danmarksplass från en endimensionell trafikmaskin till ett mer komplext och attraktivt område. Tanken är att Danmarksplass ska ges möjligheter att återfå den funktion av stadsdelscentrum som platsen en gång hade. Samtidigt syftar förslaget till att skapa miljöer av grön karaktär och platser för aktivitet och samvaro. Något som till stor del saknas i denna del av Bergen. En förutsättning för att kunna uppnå detta är, som konstaterat i del 1 av arbetet, att minska mängden biltrafik genom att realisera Mindetunnelen och etablera ett mer balanserat trafiksystem. Av den anledningen har jag tagit mig friheten att låta tunneln vara en del av gestaltningsförslaget.

Området jag har tagit mig för att omgestalta går från Nygårdsbron i norr till Solheim skoles plass i söder. Nedfarten till Mindetunnelen placeras strax söder om Nygårdsbron. Placeringen bestäms av vägens lutning, tunnelöppningens höjd och en önskan om att förlägga nedfarten så nära bron som möjligt. När genomfartstrafiken lagts i tunnel kan Fjösangerveien reduceras till två körfält. Dessa placeras bredvid Bybanens planerade sträckning. Den mark som blir över efter att Fjösangerveien förminskats används till att skapa en grön pendang till områdets byggnader. Det som gör Danmarksplass speciellt i Bergenkontexten är bland annat den omgivande



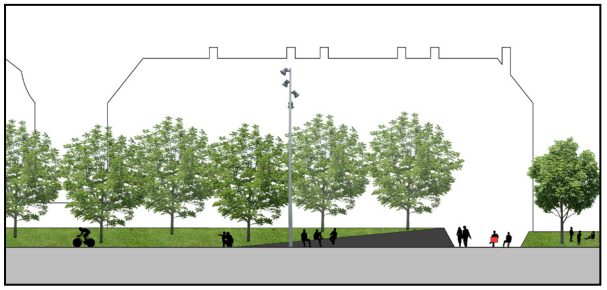
Området som omgestaltas går från Nygårdsbron i norr och ca 650 meter söderut till Solheim skoles plass.

◀N

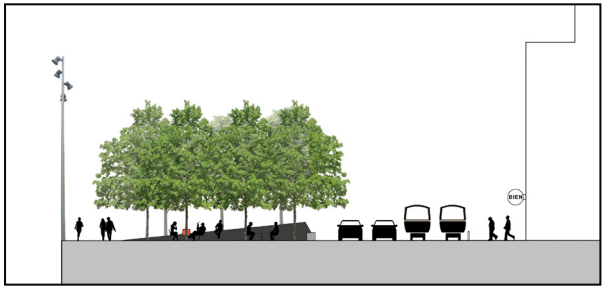
bebyggelsens storskalighet. De gamla industrilokalerna i Solheimsviken, Ole Landmarks modernism och de närmast brutalistiska höghusen; byggnader skapade under olika tidsepoker och för olika syften men med en gemensam nämnare i enkelheten och de stora dragen.
Tanken är att bevara upplevelsen av storskalighet – som är tämligen unik i det annars lågt och tätt bebyggda Bergen – men samtidigt skapa en grön motsvarighet till de dominerande byggnaderna. Denna önskan har resulterat i tre stycken uppresta, skarpt formade och tätt trädplanterade gräsplaner. Gräsplanerna reser sig mot Fjösangerveien och skärmar mot biltrafiken. Trädplanteringen är tätast närmast nedfarten till tunneln där behovet av avskärmning är som störst, för att sedan tunnas ut ju närmare Danmarksplass man kommer.
Nya gång- och cykelförbindelser över Fjösangerveien skapas. Där dessa genomskär parken ordnas sittplatser med utsikt över Puddefjorden nedanför. Sittplatserna utgörs av en utomhusvariant av de Bienstolar som återfinns inne på Bien Bar. Bienstolarna går igen över hela Danmarksplass och fungerar som ett sammanbindande och identitetsskapande element för området. Som en referens till platsens namn görs stolarna röda.

Mittlinjen i det gång- och cykelstråk som går genom området målas i samma färg. Som en avslutning på parken och en övergång till torget ordnas en uteservering för Bien Bar.

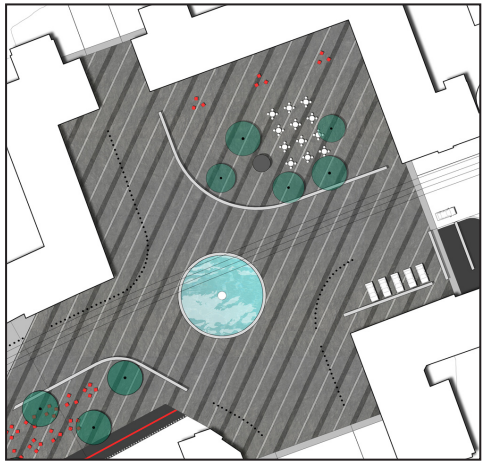
Danmarksplass knutpunkt – torget – består idag av parkeringsplatser och körfält. Den minskade biltrafiken ger möjligheter att ändra detta. Biltrafik över Danmarksplass är inte i sig något negativt, tvärtom kan den bidra till att skänka liv och rörelse till platsen – framförallt nattetid då få människor rör sig över platsen och den annars riskerar att upplevas som ödslig och otrygg. Problemen uppstår när biltrafiken tillåts att helt dominera användandet av platsen. Målet blir därför att som vid Norrköpings



Uppresta, trädplanterade gräsplaner längs Fjösangerveien.



Uteservering för Bien Bar.

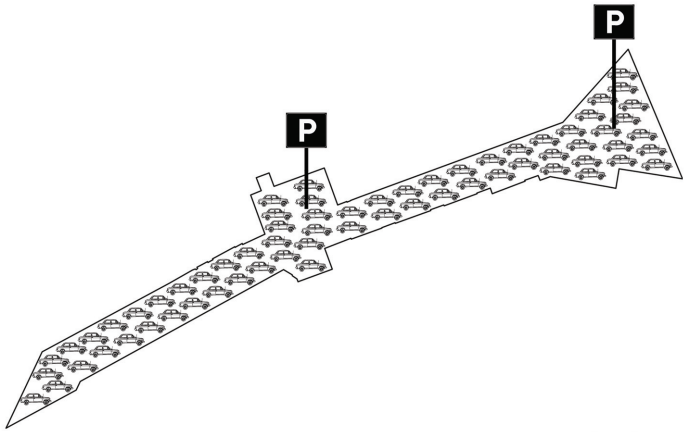


Korsningen på Danmarksplass utformas som ett torg och blir ett trafikalt samrum.

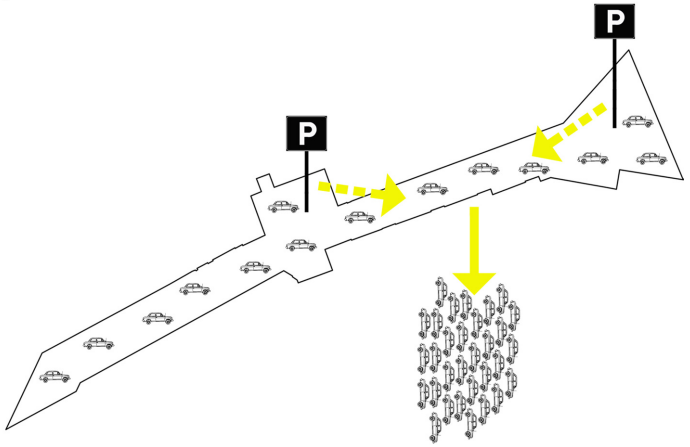
Låga murar underindelar torget i platser utan biltrafik.

Skvallertorg skapa ett samrum för de olika trafikslagen, och på så sätt uppnå ett mer jämlikt ianspråktagande av platsen. Istället för att som idag vara en vägkorsning med ett torgformat bihang, utformas hela platsen som ett torg och ögonkontakt och ömsesidig respekt får reglera trafiksituationerna. Rödljus och stoppskyltar tas bort och gång- och cykeltrafikanterna får komma upp från sina tunnlar. För att göra trafikanterna extra uppmärksamma läggs torget något högre än de omgivande vägarna. En fontän mitt på platsen fungerar som rondell och hjälper till att dirigera trafiken. Låga murar bidrar också till att hålla trafiken på plats, och underindelar torget i platser utan biltrafik – platser med möjligheter för marknader, uteserveringar och annat. Stolpar markerar gångstråk längs torgets kanter. De lindar som idag står vid parkeringsplatserna sparas. På den plats där det förr i tiden legat en kiosk finns rum för en mindre paviljong som kan fungera som bar eller kafé.

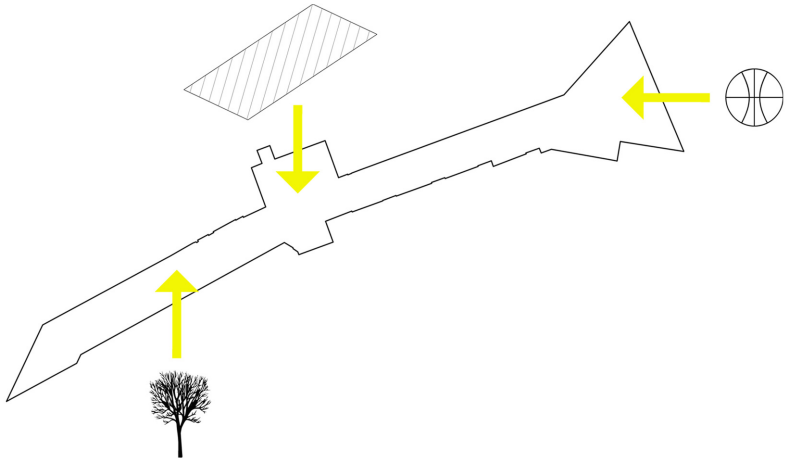
Parkeringsplatserna som idag finns på torget flyttas, och placeras istället vid Fjösangerveien längs höghusen. Eftersom detta område ligger i skugga stora delar av dagen är det en mindre attraktiv plats att vistas på. För parkeringsplatser passar det däremot utmärkt. Taxiplatser och cykelparkeringar samlas närmast torget. Som ett grönt samspel med



Dagens situation: Biltrafik dominerar området. Torget på Danmarksplass och Solheim skoles plass används som parkeringsplatser.



Genomfartstrafiken läggs i en tunnel under Danmarksplass. Detta reducerar biltrafiken med två tredjedelar. Parkeringsplatserna flyttas och samlas längs Fjösangerveien.

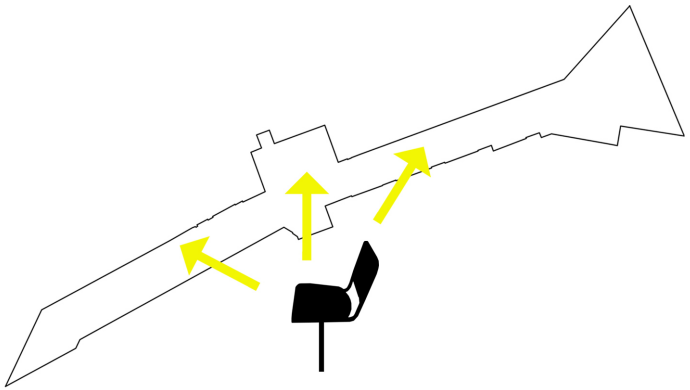


En park, ett torg och ett lek- och aktivitetsområde får plats på Danmarksplass efter förflyttningarna av biltrafik och parkeringsplatser.

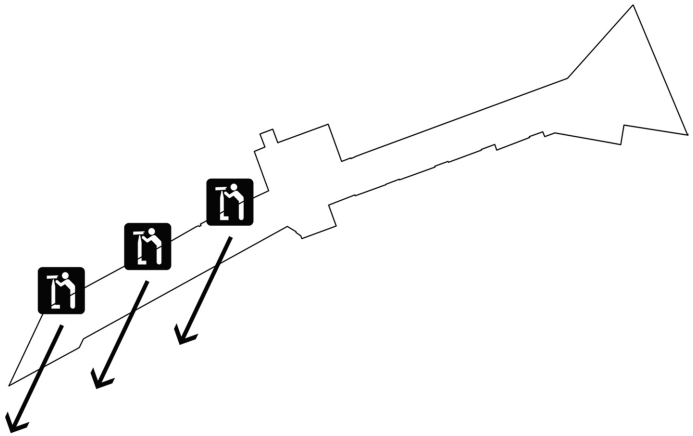
höghusen planteras innanför parkeringen en allé av jättepopplar (*Populus trichocarpa*). Där det finns genomgångar till Solheimsgaten markeras detta i gång- och cykelstråkets markbeläggning.

Även parkeringsplatserna på Solheims skoles plass flyttas. Som platsens namn antyder fanns det här tidigare en skola. Den revs på 60-talet och sedan dess har det varit parkeringsplats. Att flytta parkeringarna ger en möjlighet att skapa en plats för lek och aktivitet och på så sätt återskapa något av den forna skolgårdens anda. De träd som finns sparas och kompletteras med fler. Platsen blir delvis en grön oas. Bollplan, lekplats och ett böljande asfaltlandskap finns det också plats för.

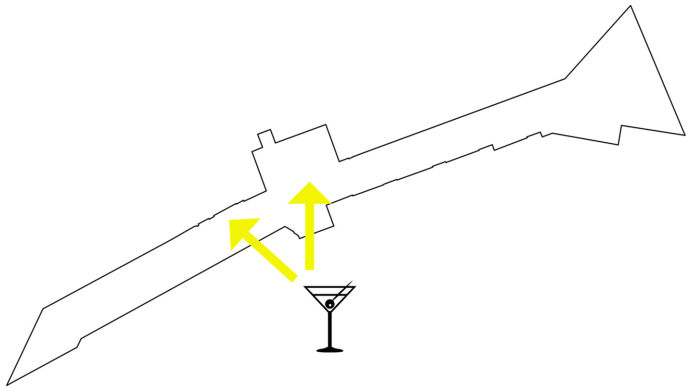
Solheim skoles plass.



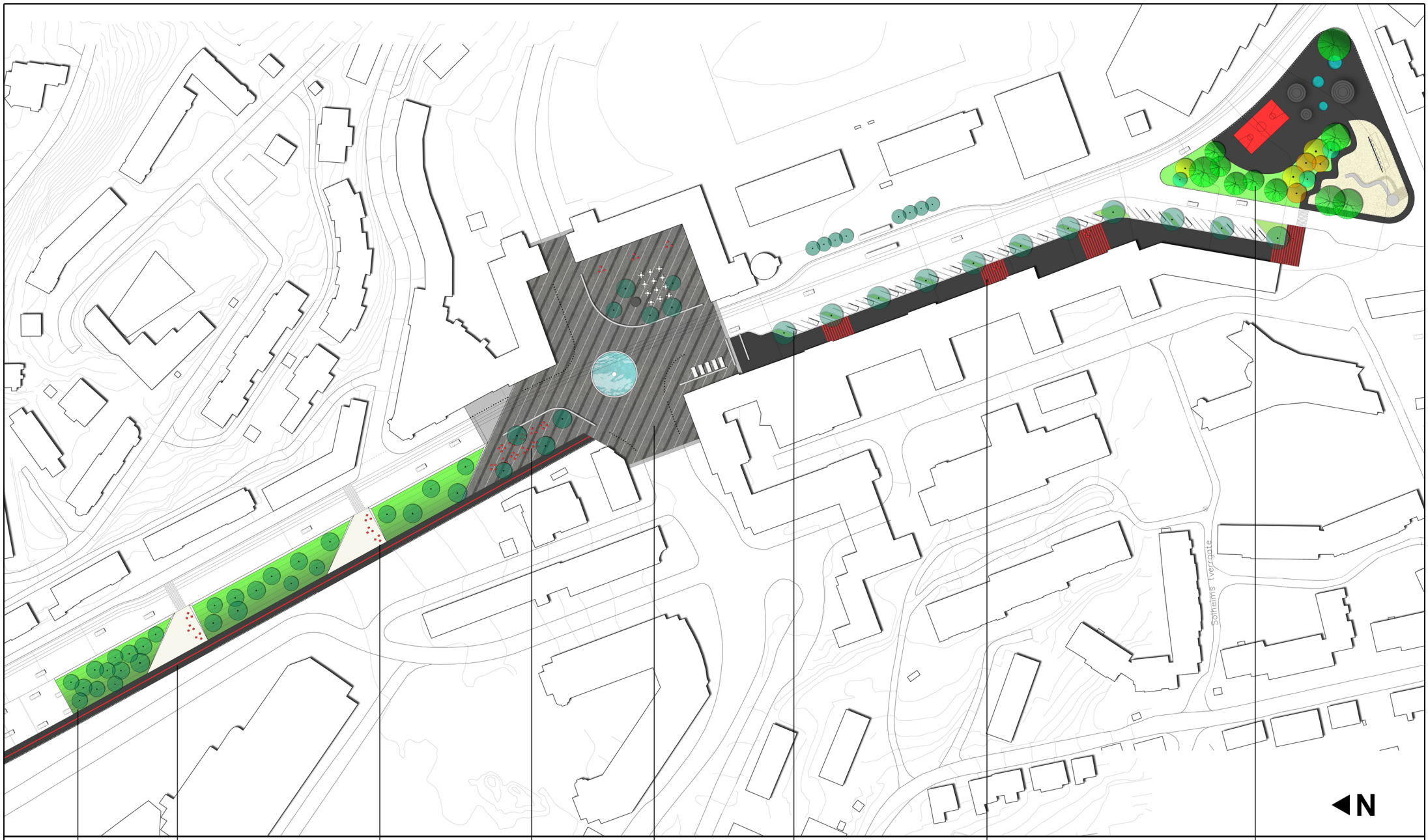
Bienstolar för utomhusbruk placeras över hela Danmarksplass.



Platser med utsikt över Solheimsviken skapas längs parken.



uteserveringar placeras utanför Bien bar och på torget.



Parken

gång-
& cykelstråk

utsiktsplatser

uteservering
Bien bar

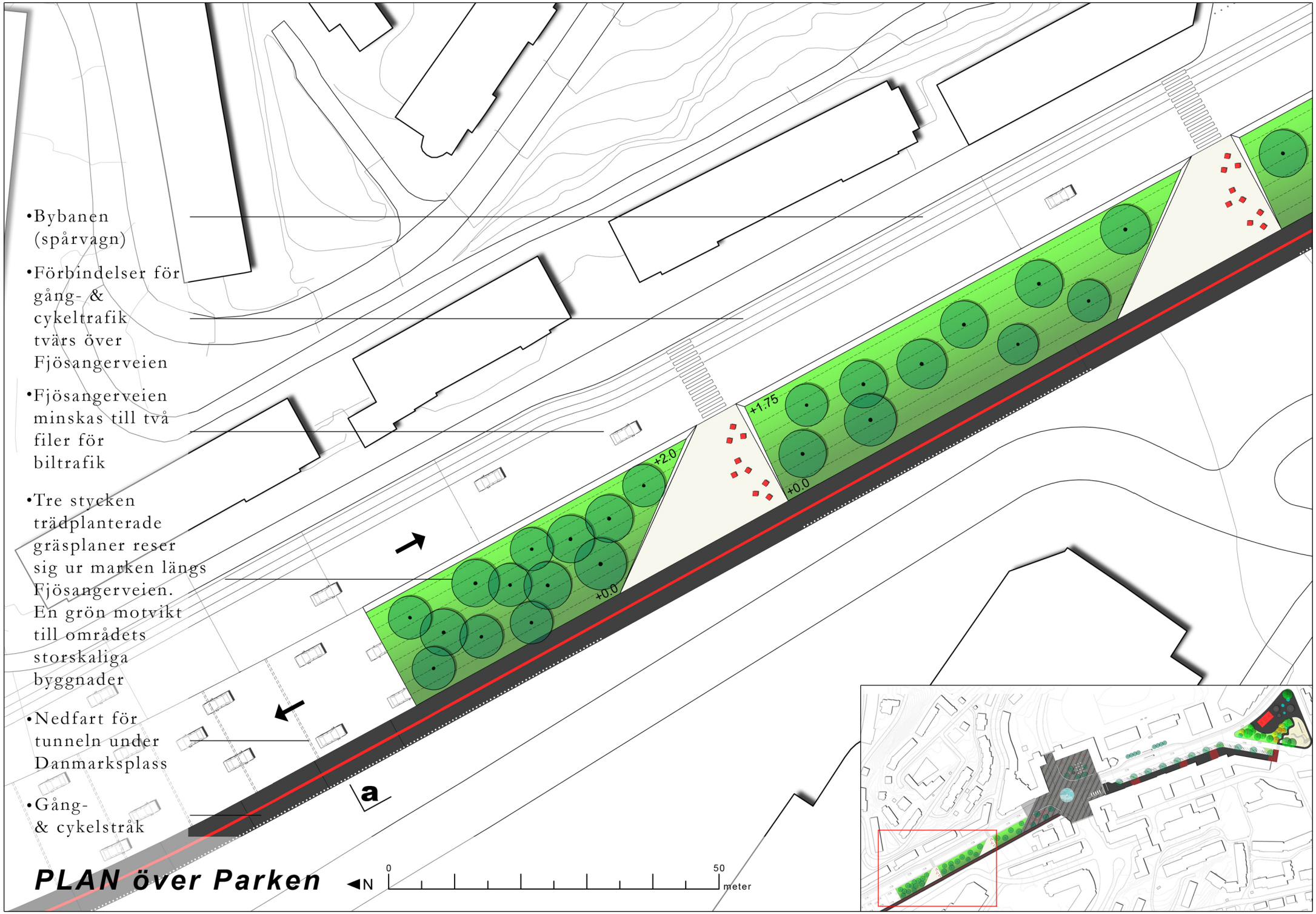
Torget

parkeringar

genomgångar till
Solheimsgaten

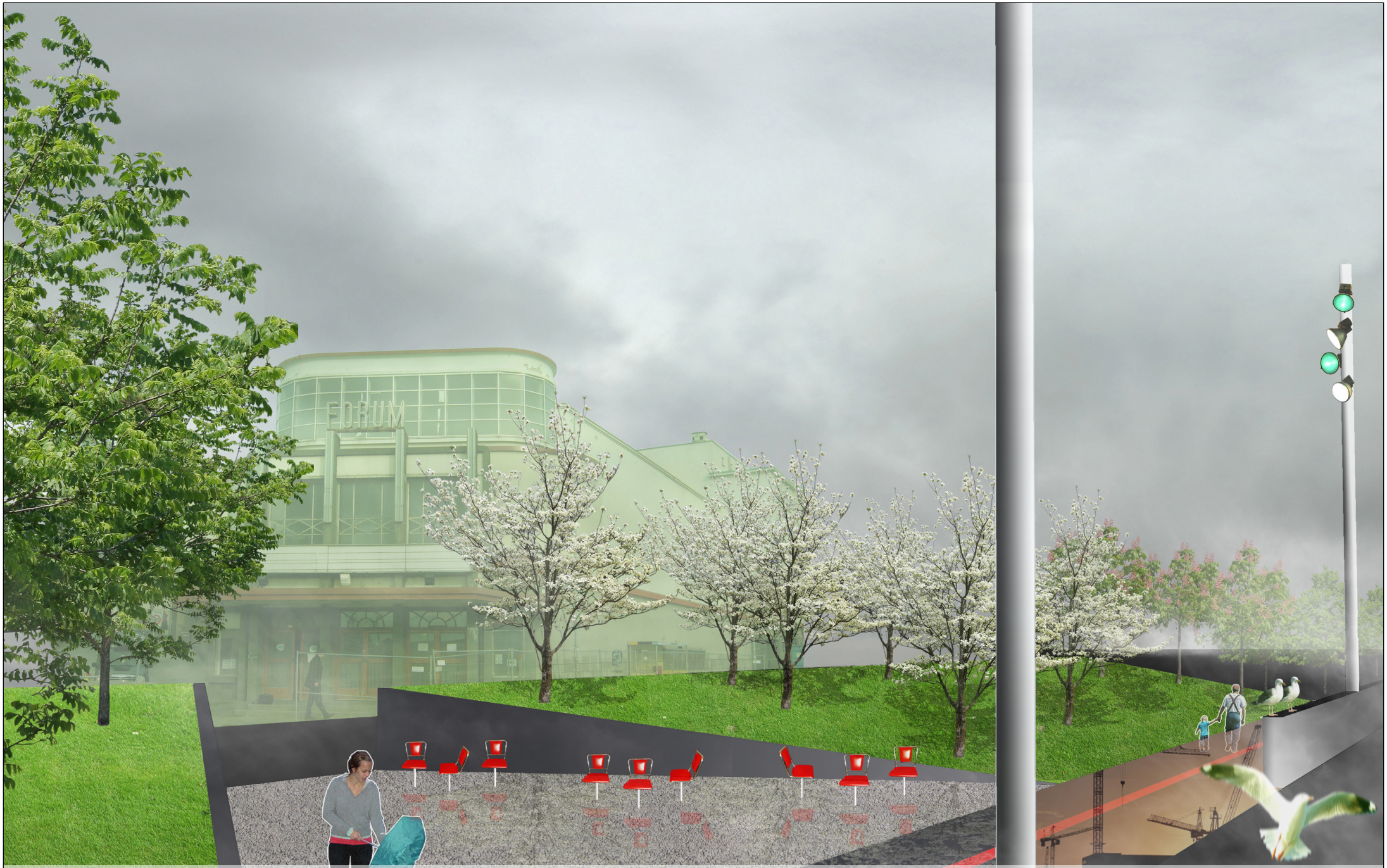
Solheim skoles plass

ÖVERSIKTSPLAN 1:2000

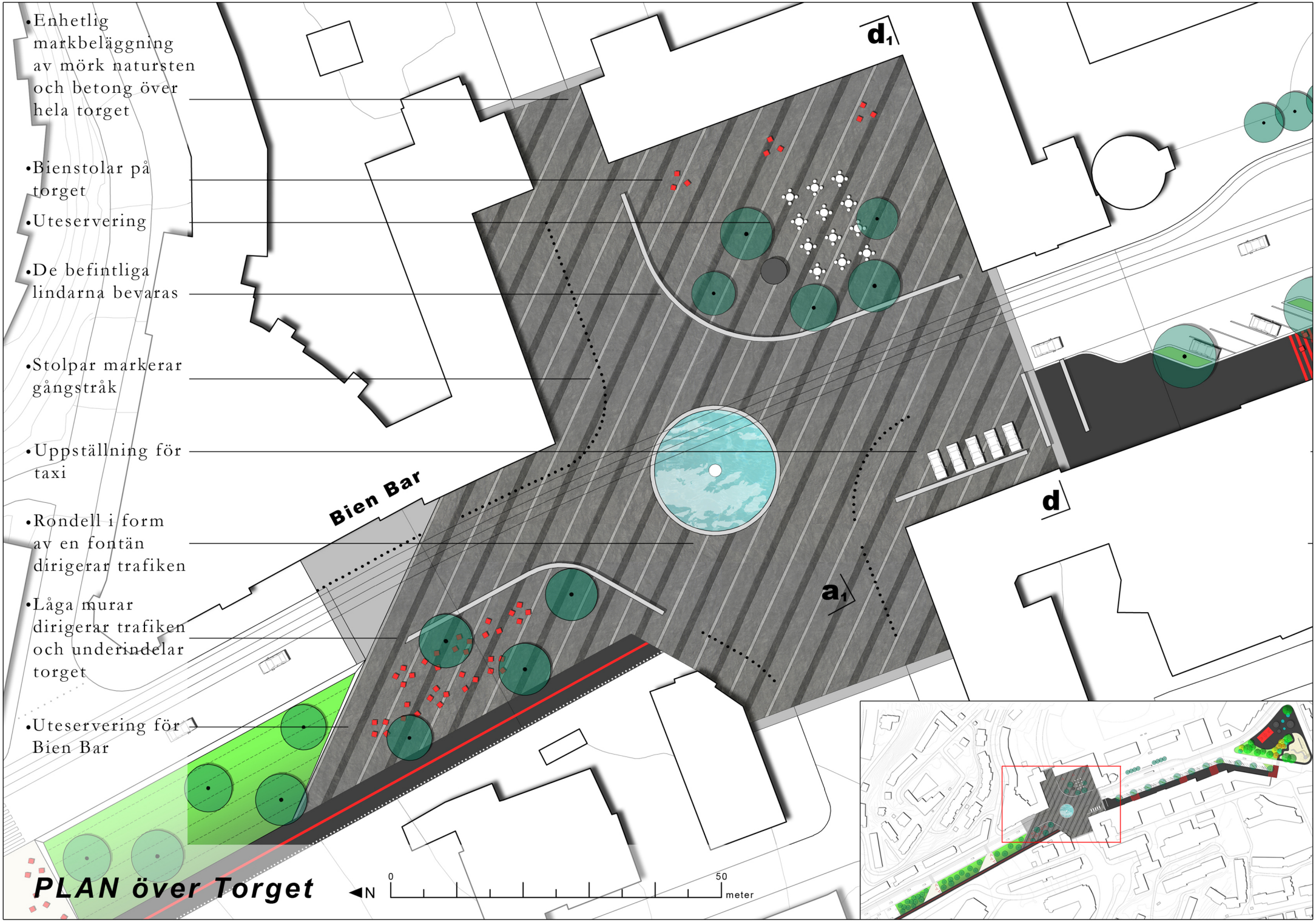


PLAN över Parken

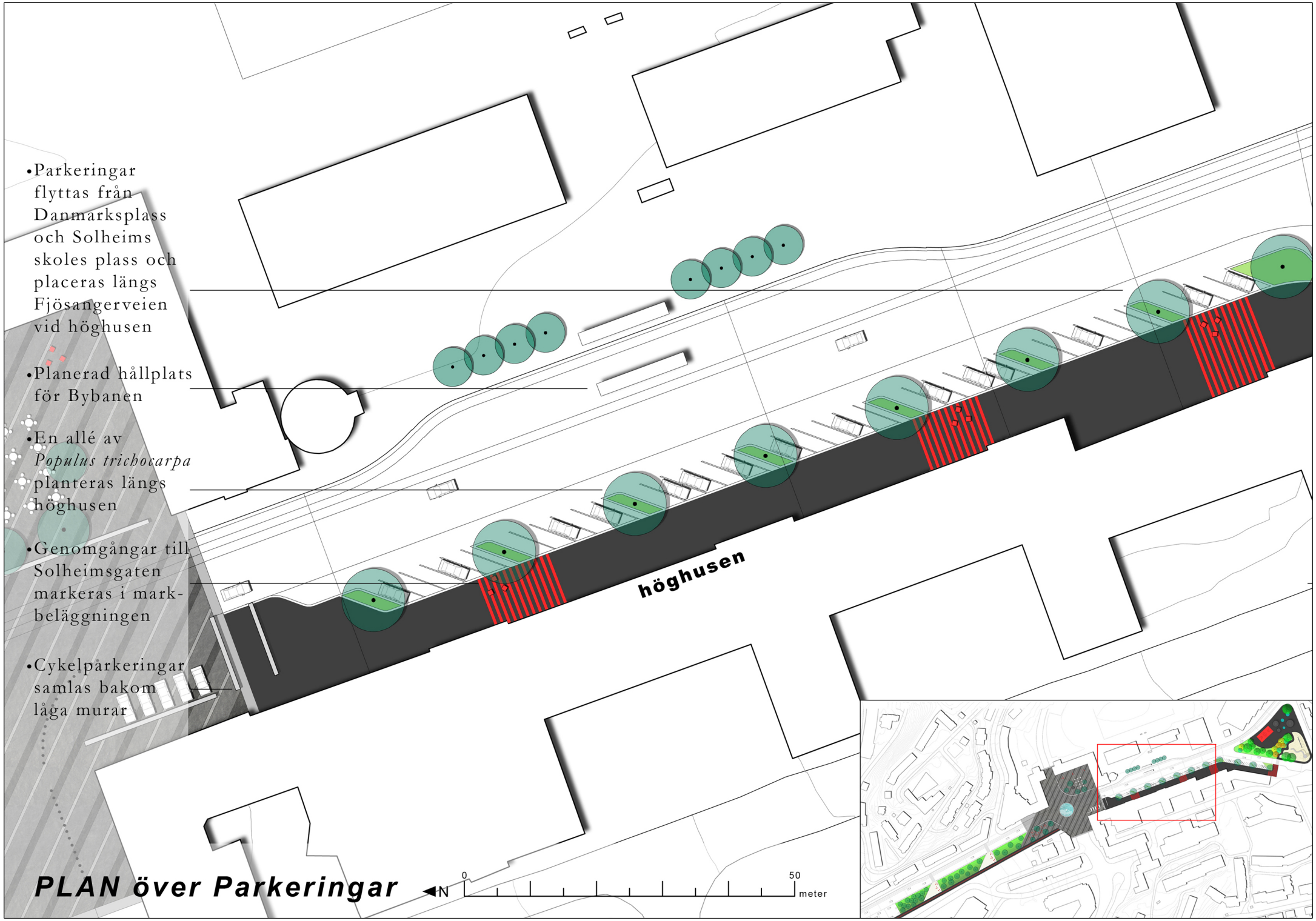
Forum kino
Bien Bar
b1
c1
c
b
+1.50
+0.0
•trädplanteringen tunnas ut ju närmare Danmarksplass man kommer
•Längs gång- & cykelstråket skapas sittplatser med utsikt över Puddefjorden. Platserna får grusbeläggning.
•Räcke längs gc-stråk ersätts med glas vid sittplatser
•Stolarna och gc-stråkets mittlinje görs röda som en referens till platsens namn
PLAN över Parken
N
0
50
meter



En park skapas mellan Nygårdsbron och Danmarksplass. Tre stycken uppresta, skarpt formade och tätt trädplanterade gräsplaner bildar ett grönt samspel med de storskaliga byggnaderna i området. En utomhusvariant av Bienstolarna fungerar som ett sammanbindande och identitetsskapande element över hela området. De görs röda som en referens till platsens namn. Nya förbindelser över Fjösangerveien ordnas. Där dessa genomskär parken skapas sittplatser med utsikt över Puddefjorden.

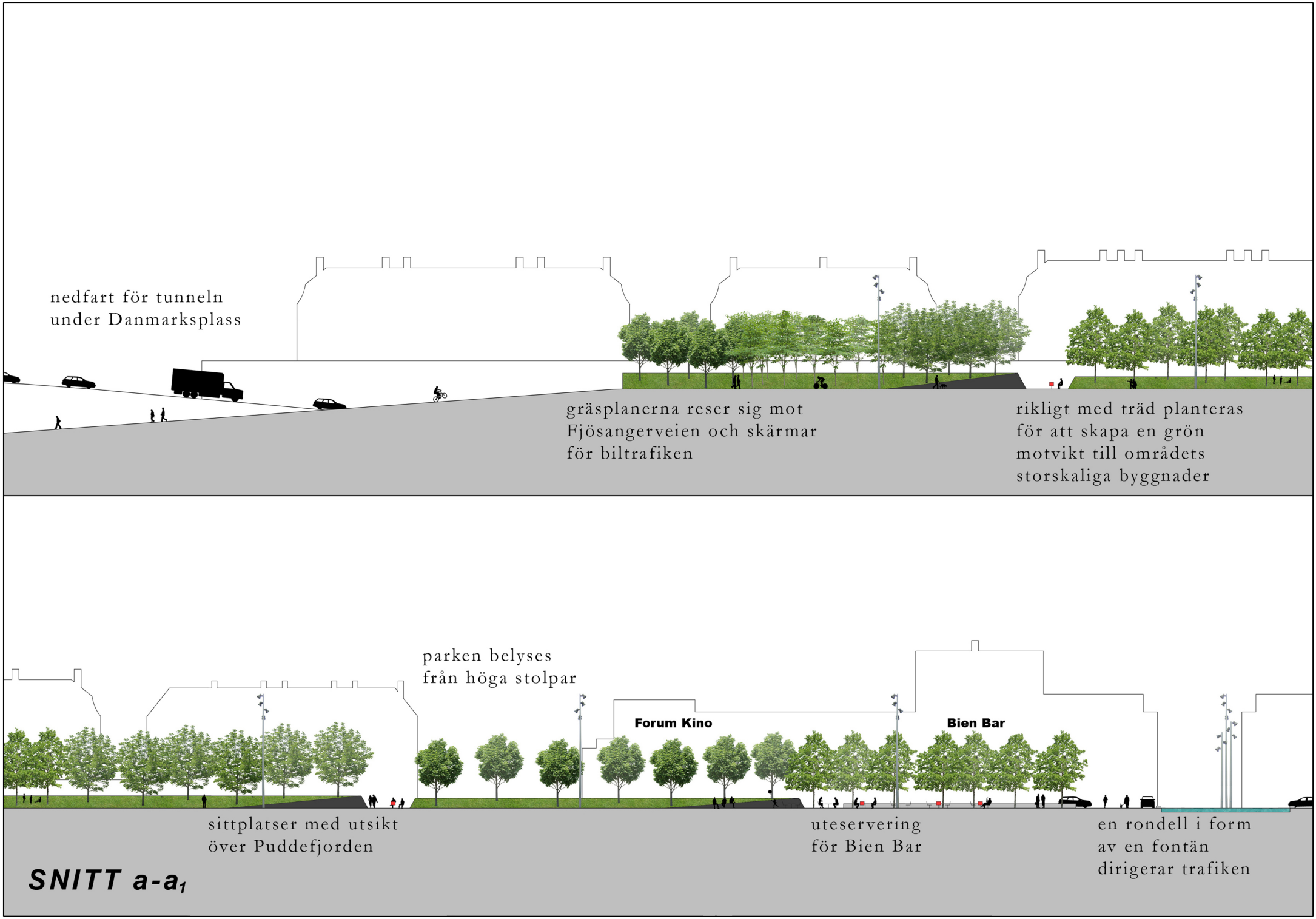

•Enhetlig markbeläggning av mörk natursten och betong över hela torget
•Bienstolar på torget
•Uteservering
•De befintliga lindarna bevaras
•Stolpar markerar gångstråk
•Uppställning för taxi
•Rondell i form av en fontän dirigerar trafiken
•Låga murar dirigerar trafiken och underindelar torget
•Uteservering för Bien Bar
Bien Bar
d1
d
a1
PLAN över Torget
N
0
50
meter

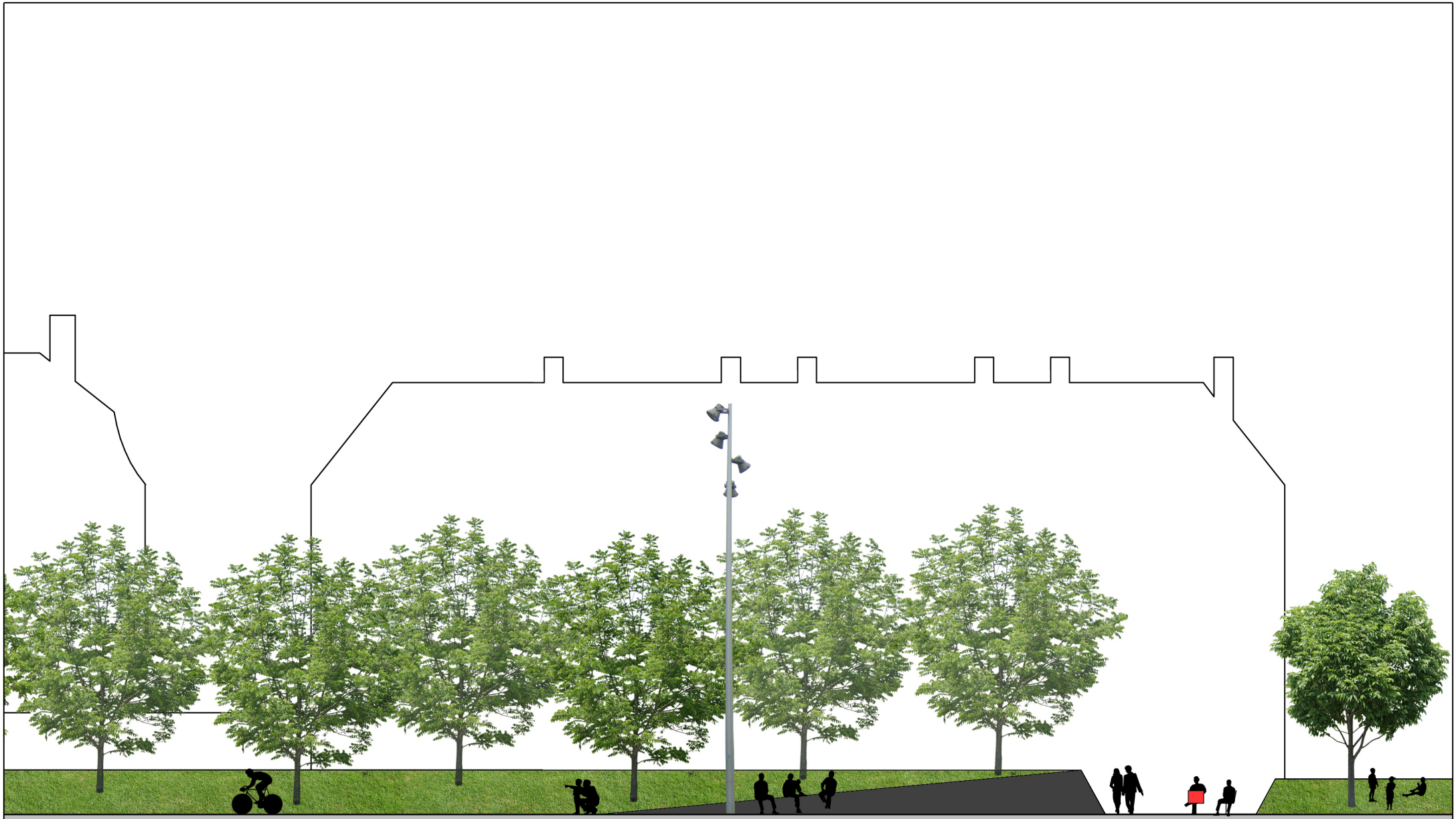
Danmarksplass rensas från parkeringsplatser och hela platsen utformas som en enhetlig torgyta. Låga murar bidrar till att dirigera trafiken och underindelar torget i platser utan biltrafik - platser med möjligheter för uteserveringar, marknader och annat. De lindar som idag står vid parkeringsplatserna sparas. På den plats där det förr i tiden legat en kiosk finns rum för en mindre paviljong som kan fungera som bar eller kafé.



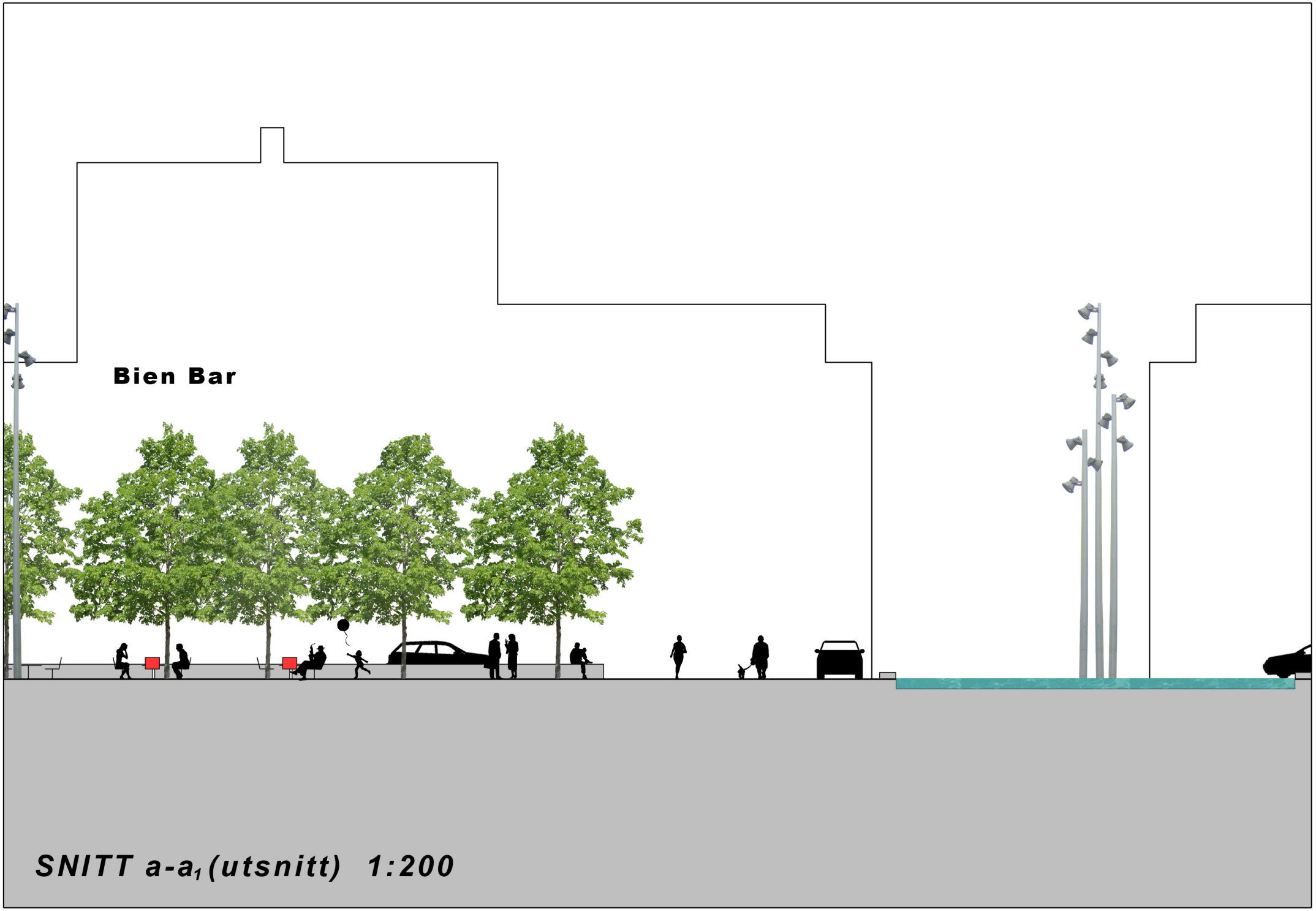
PLAN över Parkeringar

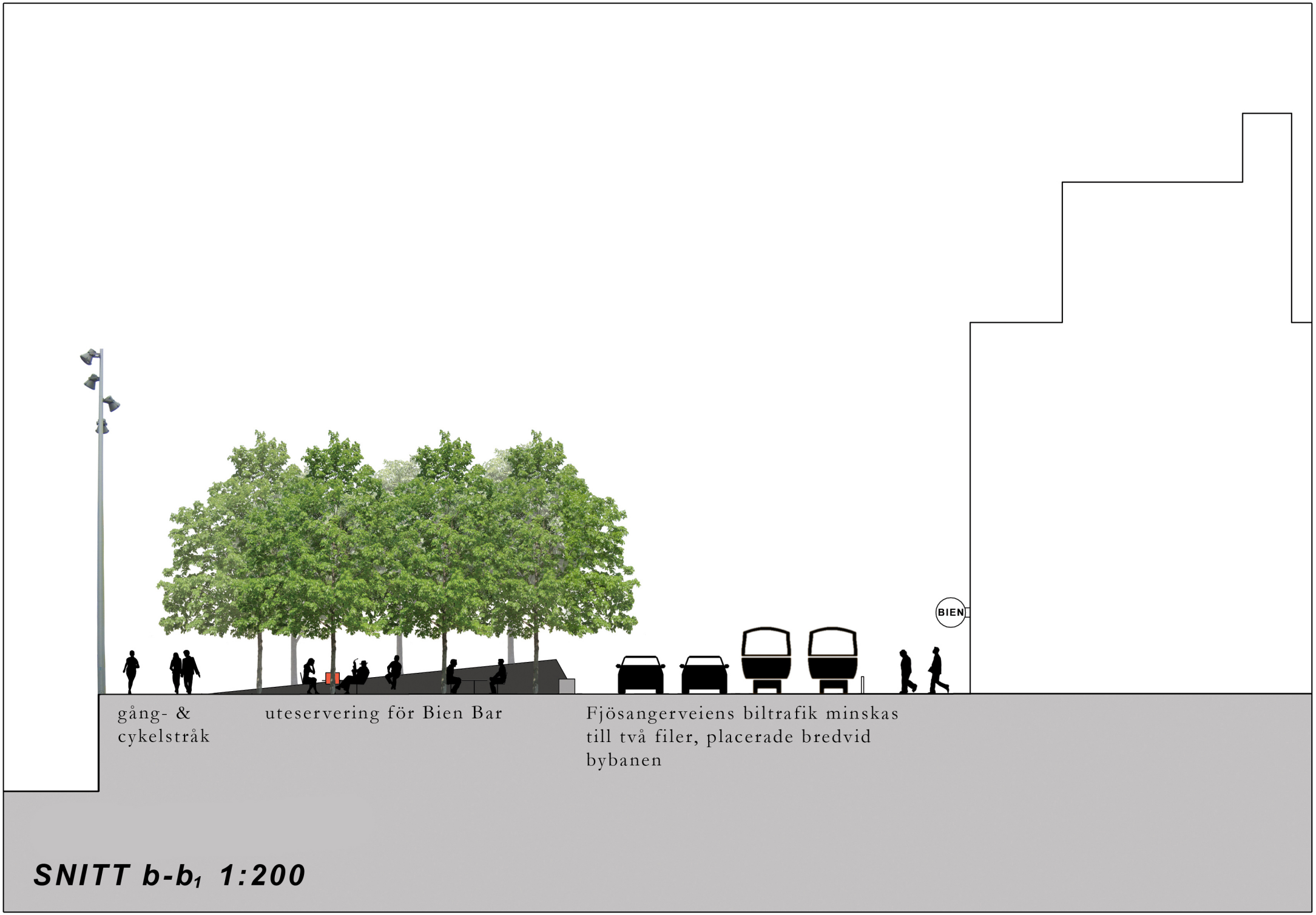
•Böljande asfaltlandskap
•Bollplan
•Lekplats
•Befintlig vegetation bevaras och kompletteras med fler träd
e
e1
PLAN över Solheim skoles plass
N
0
50
meter


nedfart för tunneln
under Danmarksplass
gräsplanerna reser sig mot
Fjösangerveien och skärmar
för biltrafiken
rikligt med träd planteras
för att skapa en grön
motvikt till områdets
storskaliga byggnader
parken belyses
från höga stolpar
Forum Kino
Bien Bar
sittplatser med utsikt
över Puddefjorden
uteservering
för Bien Bar
en rondell i form
av en fontän
dirigerar trafiken
SNITT a-a1

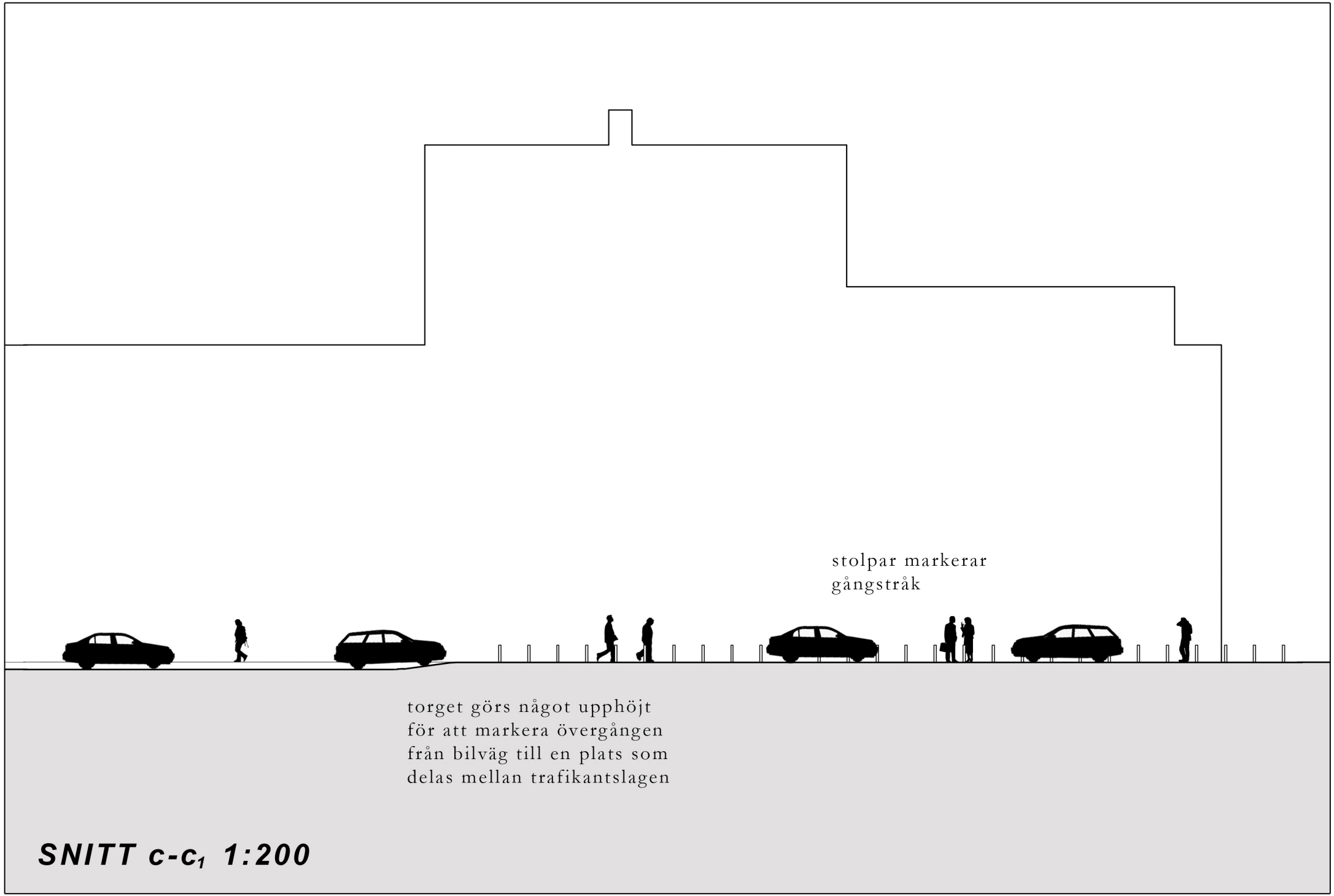


SNITT a-a$_1$ (utsnitt) 1:200

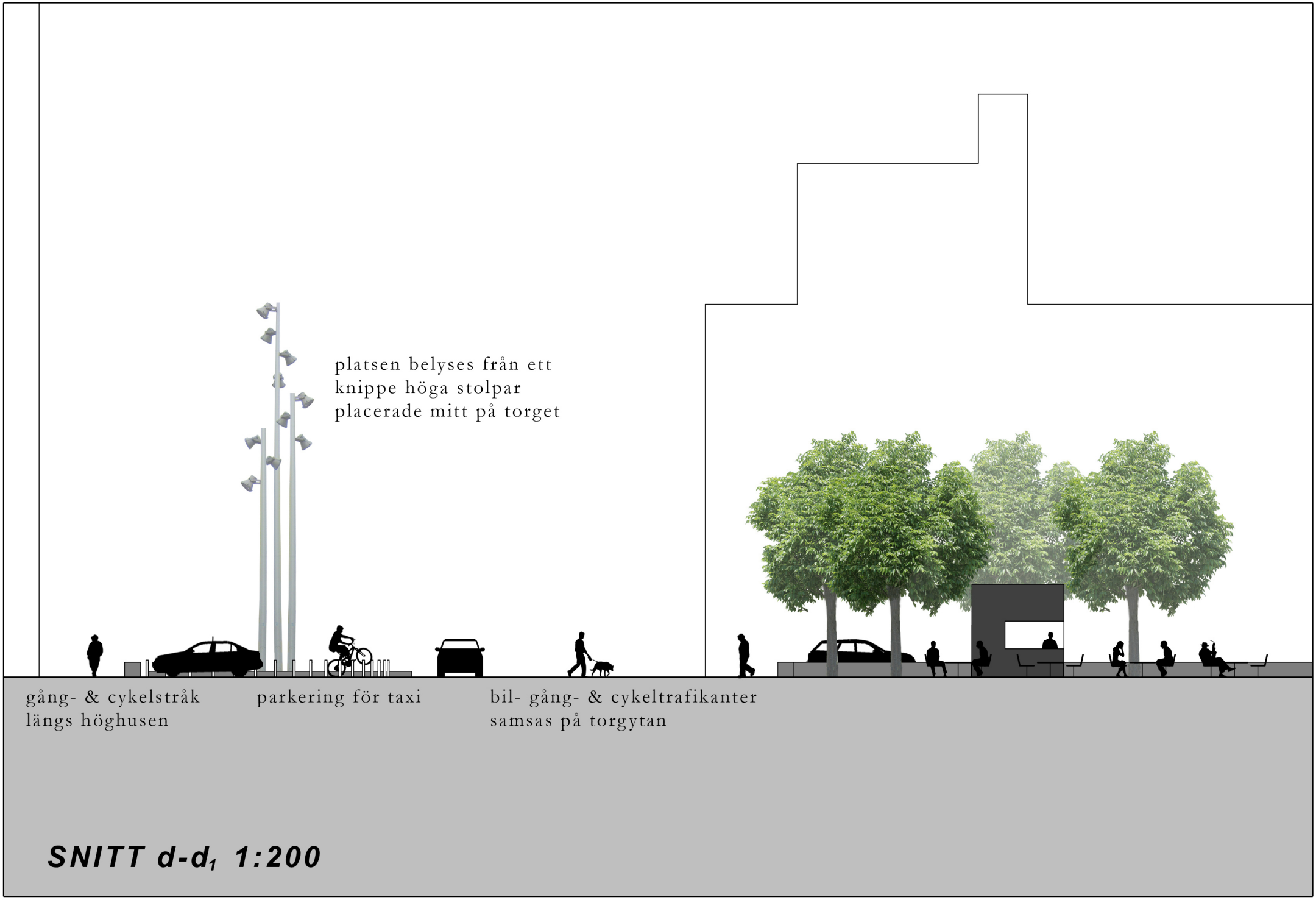

Bien Bar
SNITT a-a1 (utsnitt) 1:200



SNITT b-b$_1$ 1:200



SNITT c-c$_1$ 1:200



SNITT d-d$_1$ 1:200

befintliga lindar
bevaras

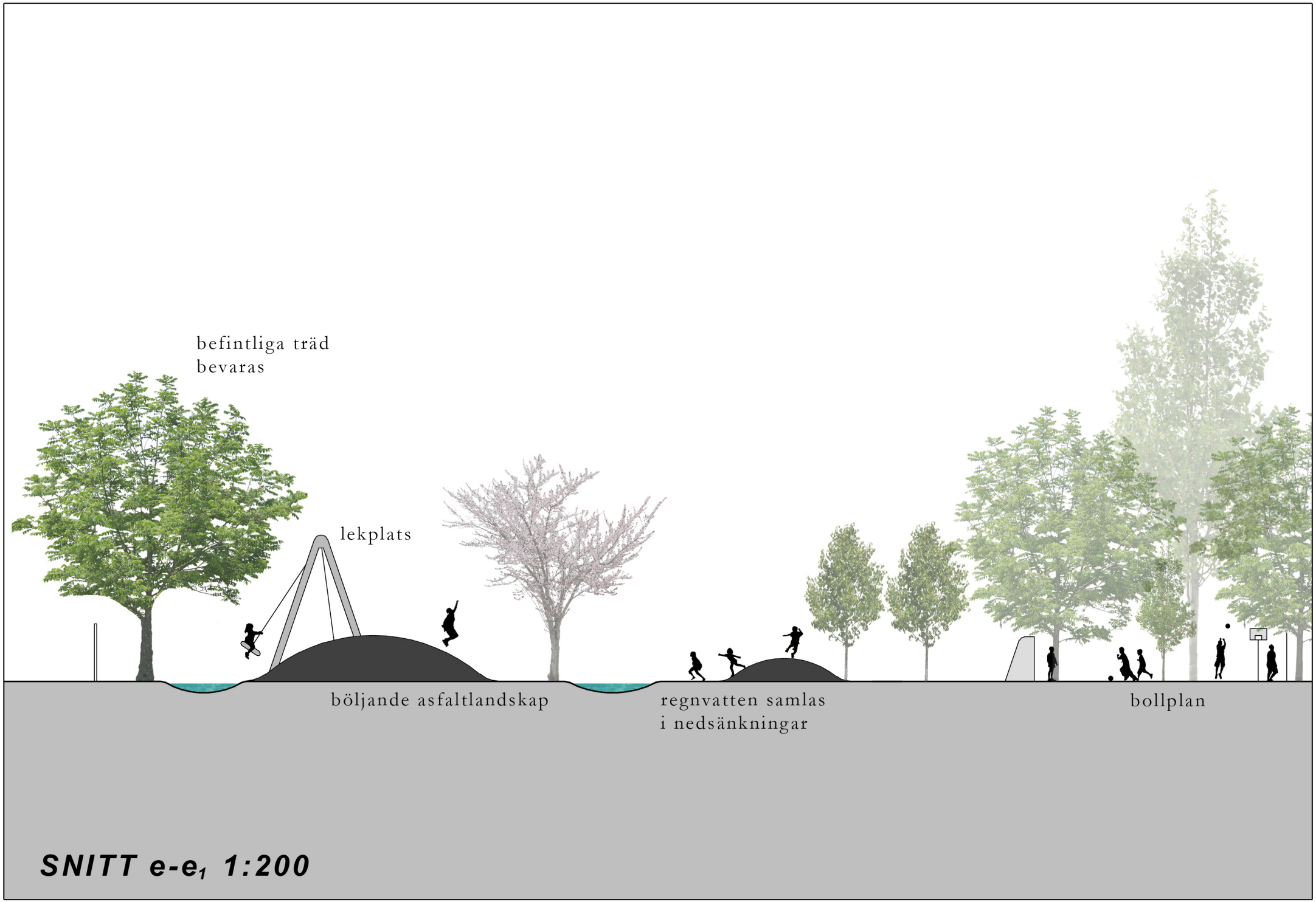
murarna fungerar även
som sittplatser

låga murar underindelar torget
i platser utan biltrafik

uteservering på torget

bienstolarna erbjuder
sittplatser

SNITT d-d_1 forts. 1:200



SNITT e-e$_1$ 1:200

SNITT e-e$_1$ forts. 1:200

REFLEKTION

I inledningen av detta arbete antog jag att Danmarksplass skulle kunna bli en bättre plats att bo på än vad det är idag. Huruvida jag lyckats bevisa detta vågar jag inte svara på. Jag har försökt att argumentera för vikten av en förändring av dagens situation och jag hoppas att jag genom gestaltningsförslaget har visat något av Danmarksplass potential som stadsrum i Bergen.

Det här arbetet har handlat mycket om biltrafik. Det finns många aspekter att ta hänsyn till när man bygger framtidens städer och trafiken är en av dem. För Bergen är en lösning av trafikfrågan den kanske största utmaningen staden står inför den närmaste framtiden. För Danmarksplass är det det garanterat. I takt med den ökande medvetenheten kring miljö- och klimatfrågor ökar också uppmärksamheten kring trafikproblematiken. Att man på Danmarksplass har en anläggning för mätning av luftkvalitet vars resultat dagligen går att följa på Internet gör att det inte går att blunda för de effekter biltrafiken har på livsmiljön där. Luftföroreningen är en aspekt av trafikproblematiken. En annan är användningen av stadens mark. Stadsutvecklingens prioriteringar ser annorlunda ut idag än på 60-talet och handlar nu mycket om att återerövra stadsrummen från bilarna. Trenden med shared space är ett exempel på detta. Att lära av historien och planera städerna så att andra transportalternativ framstår som attraktivare än bilen är en viktig uppgift idag och i framtiden.

Tids nog får vi förhoppningsvis den minskning av biltrafik som krävs för att Danmarksplass återigen ska kunna bli ett attraktivt och levande stadsrum. Antingen tack vare ett tunnelbygge, eller ännu bättre: genom en generell, kraftig nedgång i privatbilism. Tills dess kan mitt förslag förhoppningsvis verka som ett inlägg i debatten om Danmarksplass framtida utformning.

KÄLLFÖRTECKNING:

Bang, H. (1891). *Ti Aar: Erindringer og hændelser.* Köpenhamn: Gyldendal.

Bergensprogrammet. Tillgängligt på http://www.bergensprogrammet.no.

Bergen Kommune, Byrådsavdeling for klima, miljø og bytvikling (2008). *Kommuneplanens arealdel 2006-2017 (2025), planrapport med bestemmelser og retningslinjer.*

Bratt, A (12.09.2007). *Bilavgaser dödar fler än trafikolyckor.* Dagens Nyheter.

Copenhagen X. *Prags Boulevard: En riktig folkepark.* http://www.cphx.dk.

Fossen, A.B. Grønlie, T. (1985). *Bergen bys historie, del 4.* Bergen: Universitetsforlaget.

Garmannslund, H. Thowsen, S. (2000). *Årstad – historisk vandring i en ny bydel.* Bergen: Forlaget Livskunst.

Gehl, J. (1971). *Livet mellem husene: udeaktiviteter og udemiljøer.* Köpenhamn: Universitetsforlaget.

Gehl, J. Gemzøe, L. Kirknæs, S. Søndergaard, B.S. (2006). *Det nye byliv.* Köpenhamn: Arkitektens Forlag.

Herdlevær, R. Bergen Kommune (mars 2008). Personlig mailkorrespondans.

Jensen, K. *Projektbeskrivelse Prags Boulevard.* http://www.kristinejensen.dk

Karlsen, K. Statens Vegvesen Norge (mars 2008). Personlig mailkorrespondans.

Landscape Architecture Europe Foundation, LAE (2006). *Fieldwork.* Basel: Birkhäuser.

Langeland Matre, E. (16.08.2007). *Optimistene på Danmarksplass*. Bergens Tidende.

Mæland, A. (25.08.2008). *Drömmen om Danmarksplass*. Bergens Tidende.

Mæland, A. (27.08.2008). *Blir trafikkryss i minst 20 nye år*. Bergens Tidende.

Nasjonal kunngjöring av konkurranse, *Idéutvikling Danmarksplass lokalsenter*, publicerad på www.doffin.no

Reguleringsplaner for Bergen Kommune. Tillgängliga på https://www.bergen.kommune.no.

Røyrane, E. (31.08.2006). *Som skapt for å bli Bien Bar*. Bergens Tidende.

Stangeland, V. Valebrokk, E. (1992). *Bergen, Byen mellom fjellene*. Århus: E.G. Mortensens Forlag.

Statens Vegvesen (2007). *Transportanalyse for Bergensområdet 2010-2030*.

Steen, S. (1969). *Bergen, byen mellom fjellene: Et historisk utsyn*. Bergen: J.W. Eide Forlag

Sveriges kommuner och landsting, Vägverket, Banverket, Boverket (2007). *Trafik för en attraktiv stad, utgåva 2*.

Tyréns (2007). *Trafiksäkerhet vid Shared Space*. Utgiven av Vägverket.

Vägverket (2004). *Vackra vägars pris 2004*. Pressmeddelande 04.11.2004.

www.luftkvalitet.info

BILDFÖRTECKNING:

Kartor över Norge och Hordaland på sid. 8: Statens Kartverk

Karta över Bergen på sid. 9 och 15: Bergen Kommune

Planritning på sid. 12: Tegning från arkitekt Landmarks arkiv, *BergenByarkiv A-0406 Tt 1*

Färglagd perspektivskiss på sid. 12: Rådmannen for 4 avd., *Bergen Byarkiv A-0511 Ta*

Äldre fotografier över Danmarksplass på sid. 13 tillhör Stein Thowsen.

Skiss av Mindetunnelen på sid. 16: Statens Vegvesen

Fotografi av Ren Luft Danmarksplass på sid. 18: Bergens Tidende

Fotografier från Skvallertorget på sid. 24: Anna Stjärnkvist, Tyréns.

Illustrationsplan över Prags Boulevard på sid. 27: Kristine Jensen.

Övriga fotografier, illustrationer och planer är fotograferade, illustrerade och planerade av Johan Abrahamsson år 2008.