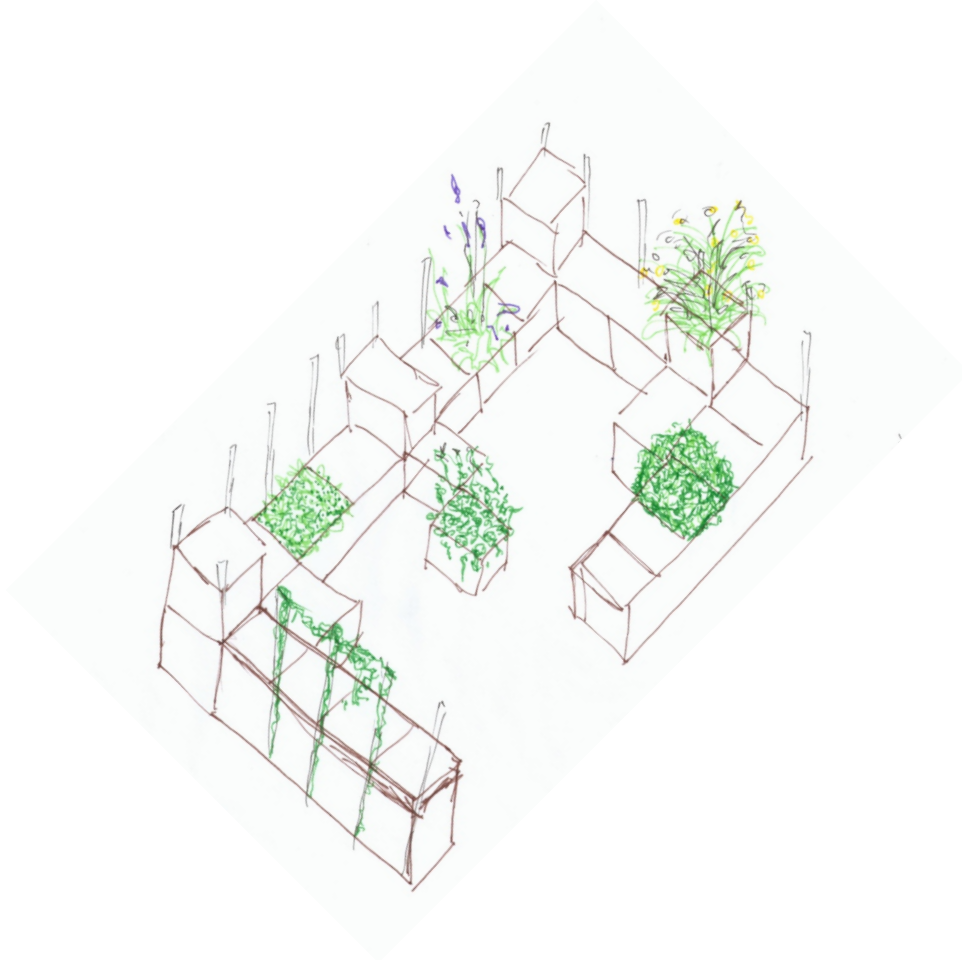


Från San Francisco till Ursvik via en parklet

Två idéskisser

Karin Schedin



Titel: Från San Francisco till Ursvik via en parklet: Två idéskisser

Engelsk titel: From San Francisco to Ursvik via a parklet: Two idea sketches

© Karin Schedin

Handledare: Ylva Dahlman, SLU, institutionen för stad och land

Examinator: Ulla Berglund/Lena Steffner (kursledare), SLU, institutionen för stad och land
SLU, Sveriges lantbruksuniversitet, fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap

Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur

Omfattning: 15 hp

Nivå: Grundnivå G2E

Kurs: EX0725, Projekt i landskapsarkitektur

Landskapsarkitektprogrammet, Ultuna

Nyckelord: diy-urbanism, parklet, public space, tillfällig park, urban design

Omslagsbild: En enkel idéskiss som visar hur en parklet kan utformas. Illustration av författaren.

Alla bilder i arbetet publiceras med erforderliga tillstånd.

Publiceringsår: 2018

Publiceringsort: Uppsala

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

Sammandrag

En bänk, utrullat gräs och ett träd fanns plötsligt på en parkeringsplats år 2005 i centrala San Francisco. Parkeringen var betald för två timmar och efter det var installationen borta. Fenomenet som kallas "Parklet" var fött. En parklet är en liten park uppförd på en parkeringsyta som syftar till att bidra med ökat offentligt utrymme i staden. Det offentliga rummet i staden är viktigt och uppfyller en rad olika funktioner, bland annat spelar det en stor roll inom social integration och är viktigt för människors vardagsliv och för fritidsaktiviteter. Det är en viktig arena som tillhandahåller funktionen för människor att interagera med varandra. San Francisco har utvecklat ett program som syftar till att skapa ett bättre användande av det offentliga rummet för människor och ett sätt att göra detta är att skapa en parklet. Syftet med mitt kandidatarbete är att beskriva vad parklets är och skapa två idéskisser för en parklet med utgångspunkt i San Franciscos Parklet Manual. Frågan är "Hur kan man gestalta en parklet i Stockholm som bidrar till ökade sociala värden?" Under en förstudie granskades Parklet Manual och Stockholms stads villkor för användning av offentlig plats – tillfällig park vilka sammanfattades till ett antal riktlinjer viktiga att tänka på vid val av plats för en parklet samt för gestaltningen. Riktlinjerna låg till grund för två idéskisser vilka med stöd av litteraturen antas bidra till ökade sociala värden. Det krävs dock vidare undersökningar om vad en parklet måste innehålla för att bidra till ökade sociala värden. Kanske kan det resultera i en Parklet Manual för Stockholm?

Abstract

A bench, rolled out grass and a tree were suddenly in a parking lot in 2005 in central San Francisco. The parking was paid for two hours and after that the installation was gone. The phenomenon called "Parklet" was born. A parklet is a small park built on a parking space that aims to contribute to increased public space in the city. The public space in the city is important and fulfills a variety of functions, among other things, it plays a major role in social integration and is important for people in the pursuit of everyday life and for leisure time. It is an important arena that provides the function of people to integrate with each other. San Francisco has developed a program aimed at creating better use of public space for people and a way to do this is by creating a parklet. The purpose of my graduate thesis is to describe what parklets are and to create two ideas for a parklet based on San Francisco's Parklet Manual. The question is 'How can you figure out a parklet in Stockholm that contributes to increased social values?' During a preliminary study, Parklet Manual and Stockholm City's terms of use of public space - temporary parks were examined, which were summarized into a number of guidelines important to consider when selecting place for a parklet and for the design. The guidelines laid the foundation for two sketches, which, based on literature, are believed to contribute to increased social values. However, further studies are needed for what a parklet must contain to contribute to increased social values. Maybe it could result in a Parklet Manual for Stockholm?

Innehåll

Introduktion	6
Park(ing) Day	6
Vad är en parklet	6
Bakgrund om det offentliga rummet	7
Pavement to Parks	8
San Francisco och parklets	8
Syfte	9
Frågeställning	9
Avgränsningar	9
Metod	10
Förstudie	10
Inventering/Val av plats/Analys	10
Idéskisser	10
Informationsinsamling	11
Förstudie	11
Parklet Manuals riktlinjer	11
Designelementen	11
Hållbar design och konstruktion	12
Villkor för användning av offentlig plats – tillfällig park	12
Riktlinjer för anläggning av en parklet	14
Riktlinjer för gestaltning	14
Inventering	15
Val av plats	15
Analys	16
Idéskisser	17
Kuben	17
Stadsodlingen	19
Jämförelse	20
Diskussion	21
Ökar de sociala värdena i stadsrummet genom en parklet?	21
Hur platsen och området påverkade resultatet	21

Diskussion kring idéskisserna	22
Nya frågeställningar och avslutning	22
Referenser	24

Introduktion

En bänk, utrullat gräs och ett träd fanns plötsligt på en parkeringsplats år 2005 i centrala San Francisco (Littke, 2016). Parkeringen var betald för två timmar och efter det var installationen borta (Littke, 2016). Det var konstorganisationen Rebar som stod bakom denna aktion och det var uppstarten till fenomenet som kallas "Parklet" (Littke, 2016). Denna aktion har lett till det årliga globala eventet som kallas Park(ing) Day samt San Franciscos officiella planeringsprogram för att inspirera andra städer runt om i världen att introducera egna program för uppförandet av Parklets, "Pavements to Parks" (Littke, 2016). Sådana program finns idag uppförda i fler än 80 städer runt om i världen, flest i USA, men även i Sydamerika, Europa, Australien och Nya Zeeland (Littke, 2016). Även här i Sverige har fenomenet fått fäste. Ett flertal arkitektkontor har skapat parklets i olika svenska städer, bland annat i Stockholm. Stockholms stad har utvecklat ett dokument där villkoren för användning av offentlig plats – tillfällig park beskrivs och i denna finns det angivet steg för steg hur en parklet kan uppföras.

Park(ing) Day

Park(ing) Day-rörelsen protesterar mot de omfattande ytorna i det offentliga rummet som används för att "lagra" bilar genom att göra om en parkeringsplats till en park för dagen (Thigpen & Volker, 2017). I uppsatsen syftar begreppet *offentligt rum/utrymme* till en allmän plats utomhus, där alla får vistas under dygnets alla timmar.

Enligt Coombs (2012), docent vid Design School, Queensland University of Technology, visar Parking Day att det offentliga rummet kan innehålla fler funktioner och att det är ett mer flexibelt och flytande rum än vad det används till idag. Det är ett levande och kreativt rum och som genom de människor som finns där skapar möjligheter för andra aktiviteter än att enbart passera (Coombs, 2012).

Vidare skriver Coombs (2012) att sådana här initiativ kan väcka tankar om lokala problem. Genom att involvera boende som får föreställa sig olika sätt att konfrontera dessa problem används en blandning av urban design samt samhällsbaserad aktivism. Detta ger möjlighet till spontant och improviserat deltagande och ger människor möjligheten att interagera med strukturen i staden och andra människor på ett nytt, intressant sätt (Coombs, 2012).

Vad är en parklet

En parklet är avsedd som en estetisk förbättring av gatubilden och erbjuder samtidigt en lösning på behovet av ökat offentligt, öppet utrymme (Littke, 2016). Det är små parker, uppförda på parkeringsplatser, som tillhandahåller bekvämligheter som exempelvis möbler, planteringar, cykelparkering och konst (San Francisco Planning Department, 2015). De är tillgängliga för allmänheten, välkomnande och inbjudande (Littke, 2016). Parklets reflekterar mångfalden och kreativiteten hos de människor och organisationer som sponsrat och designat dem (San Francisco Planning Department, 2015) och intentionerna är att involvera butiksägare, föreningar och boende i utvecklingen av en Parklet (Littke, 2016). De

reflekterar stadens åtagande att uppmuntra för fler ytor för fotgängare och för att stärka deras föreningar (San Francisco Planning Department, 2015). En parklet ska vara lätt att uppföra och lätt att ta bort och den måste följa riktlinjer för att säkerställa tillgängligheten för rörelsehindrade (Littke, 2016).

Bakgrund om det offentliga rummet

Offentliga rum finns i ett stort antal olika former, till exempel parker, torg och gator och det är svårt att tänka sig tanken att dessa utrymmen skulle fungera utan möjligheten för människor att kunna röra sig till och genom dem (von Schönfeld & Bertolini, 2017). Men offentliga utrymmen är också viktiga då de innehåller möjligheter för människor att kunna dröja kvar, integrera med och/eller ignorera varandra, sitta, läsa, stå eller till och med ligga ner (von Schönfeld & Bertolini, 2017).

Städernas offentliga rum är viktiga eftersom de uppfyller en rad olika viktiga funktioner, de spelar en roll i social integration, kulturell mångfald, stadsstyrning och ekonomisk styrka (von Schönfeld & Bertolini, 2017). De offentliga rummen spelar även en avgörande roll för identifieringen och ägandet av staden (von Schönfeld & Bertolini, 2017). De är även avgörande när det kommer till utförandet av det vardagliga livet och demokratiska processer (Littke, 2016).

von Schönfeld och Bertolini (2017) menar att offentliga rum kan definieras som korsningar där olika vägar och banor möts. Ibland överlappar de varandra och vid andra tillfällen kolliderar de. De är mötesplatser för politik och kultur, de innehåller sociala och individuella territorier och instrumentella och uttrycksfulla färdigheter kan demonstreras här (von Schönfeld & Bertolini, 2017). Vidare skriver de att offentliga rum också kan vara utrymmen där konflikter och demonstrationer äger rum, vilket kan göra dem mindre attraktiva och inkluderande under vissa tidpunkter men att detta ändå är viktiga funktioner för att spegla stadslivet och möjliggöra en diskussion om dess framtid. I den meningen är det offentliga rummet en avgörande arena för social förändring (von Schönfeld & Bertolini, 2017).

Gatan har en viktig betydelse som offentligt utrymme och trottoarerna spelar en stor roll som viktig infrastruktur. Då gatan innehåller både vardagsliv och fritidsaktivitet belyser det ytterligare att gatan som stadsmiljö har potential att bidra till det offentliga livet (Littke, 2016). I vår tid av historisk urbanisering borde vi skapa trottoarer med fler blandade funktioner hellre än en uteslutande gågata då trottoaren förtjänar mer uppmärksamhet som ett viktigt offentligt utrymme (Kim, 2012). von Schönfeld och Bertolini (2017) menar att gator borde planeras som ställen både för rörelse och som offentligt rum vilket möjliggör för demonstrationer, picknick och så vidare. Enligt dem borde gatan balansera vikten mellan rörelse och kvardröjande aktiviteter.

Gatan är ett offentligt rum som kan innehålla ett flertal aktiviteter och funktioner och inte enbart funktionen av förflyttning av fordon, gående och cyklister (Lewis & Schwindeller, 2014). Vidare påpekar de att gatan också en plats för att samlas och träffas och för att stanna och leka på.

Gatorna är de avgörande sociala offentliga rummen i städerna menar Littke (2016) och vidare att gatan i själva verket skulle kunna bli kallad det ”mest perfekta, typiska exemplet för det sociala offentliga rummet” (Littke, 2016 s.49).

Pavement to Parks

Pavement to Parks är ett program framtaget av bland annat San Franciscos planning department och är en del av San Franciscos strategi för att skapa säkra, kompletta gator och nya öppna ytor för allmänheten (San Francisco Planning Department 2015). I programmet skriver de att kompletta gator balanserar behovet mellan människor som går, cyklar, transporteras med buss/taxi eller förflyttar sig i privata fordon. I San Francisco upptar gator och trottoarer upp till 25% av stadens landyta och San Francisco Planning Department (2015) skriver att detta är en väsentlig del i vår dagliga upplevelse. Under mitten av 1900-talet blev många trottoarer mindre och smalare och gatan blev breddad för att skapa mer yta för bilen som enligt San Francisco Planning Department (2015) har gett dem trottoarer som ofta är trånga och obekväma.

Vidare beskriver de att Pavement to Parks-programmet erbjuder möjligheter för föreningar att skapa små men viktiga offentliga rum i deras egna omgivning där parklets kan återställa en del av gatan till ett offentligt utrymme för människor.

San Franciscos planning department har utvecklat en manual för framtagande av parklets i staden, Parklet Manual. I manualen beskrivs de fyra övergripande målen med Pavement to parks-programmet och vad parklet kan bidra med till staden.

1: Tänka på vilken potential stadens gator har och vad som kan uppnås på dem. Där är parklets ett relativt billigt och lätt genomförbart tillvägagångssätt för att uppnå en bättre balans mellan alla användare på gatan (San Francisco Planning Department, 2015).

2: Programmet avser att gynna icke-motoriserade transportmedel och att uppmuntra för fotgängare, genom att erbjuda bekvämligheter, och för cyklister då cykelparkering oftast integreras i parklets och därigenom underlättar för de som vill välja cykeln som transportmedel (San Francisco Planning Department, 2015).

3. Programmet ska öka säkerheten för fotgängare och uppmuntra till aktiviteter då en parklet både fungerar som en buffertyta mellan trafikleden och trottoaren samt att den erbjuder mötesplatser i områden där det är för långt till någon stadspark. Genom detta främjas interaktion bland människorna i grannskapet och i många fall har grannarna deltagit i designen, finansierandet, konstruktionen och skötseln av parklets (San Francisco Planning Department, 2015).

4: Det sista målet som beskrivs i programmet är att parklets ska stödja lokal handel, genom att man med hjälp av parklets skapar en mer säker och behaglig sfär för människor som handlar, springer ärenden och går till serviceverksamheter i sitt närområde (San Francisco Planning Department, 2015).

San Francisco och parklets

I San Francisco har Parklets spridit sig snabbt bland underutnyttjade parkeringsplatser (Southworth, 2014). Vidare skriver Southworth (2014), professor Emeritus inom stadsplanering och landskapsarkitektur att dessa parklets har upptagit en eller flera parkeringsplatser och är avsedda som ytor för till exempel

lek, musik, dans, trädgårdar och avkoppling. De är tillfälliga och designade med enkla material som lätt kan installeras och lätt kan plockas bort och de kan uppta ytan under några timmar, några dagar eller några veckor (Southworth, 2014). Vanligtvis är de uppförda med fullt stöd från staden och det är ofta affärsverksamhet ut mot gatan som vill aktivera trottoarerna genom att förlänga sin verksamhet till att även pågå utomhus (Southworth, 2014). Denna gräsrotsform av urban design har möjliggjorts av staden då San Franciscos ”Pavement to Parks” program uppmuntrar affärsverksamheter, boende och medborgardrivna organisationer att utveckla parklets för att minska beroendet av bilen och istället gynna fotgängare och cyklister för att skapa ett bättre utnyttjande av det offentliga rummet (Southworth, 2014).

Vidare menar Southworth (2014) att programmerandet av offentliga utrymmen är lika viktig som deras design. Stadsplanerare måste kunna föreställa sig på vilka olika sätt dessa utrymmen kan komma att användas samt att använda objekt som stimulerar det sociala livet och skapar ett utrymme för firande och ceremonier (Southworth, 2014). Det kan handla om aktiva kanter (ingen stor gräns mellan utomhus och inomhus), attraktioner för människor i alla åldrar och social bakgrund, bekväma ytor att kunna sitta på och observera stadslivet eller konst som väcker fantasin till liv (Southworth, 2014).

Syfte

Syftet med arbetet är att beskriva vad parklets är och skapa två alternativa idéskisser för en parklet i Stockholmsområdet med utgångspunkt i San Franciscos Parklet Manual.

Frågeställning

Hur kan man gestalta en parklet som bidrar till ökade sociala värden för sin omgivning?

Avgränsningar

Här beskrivs de fem avgränsningar som gjordes i arbetet.

1. Arbetsområdet avgränsades till en parkeringsplats i storleken 2,5x6m efter Stockholms stads rekommendationer. Fokus under idéskissandet lades på vistelseytan av min parklet som blev 2,5 x 4m på grund av kravet för påkörningskydd. Rekommendationer för utformningen av påkörningsskydden gjordes.
2. Gestaltningen avgränsades till att redovisa två enkla idéskisser i perspektiv.
3. Gestaltningen utgick från San Franciscos Parklet Manual och för en gata med hastighetsbegränsningen 30km/h.
4. Antalet växter och mängder avseende annat material redovisas inte.
5. Arbetet behandlar inte tillståndprocessen för en parklet eller vilken lagstiftning och övriga regler som gäller. Konstruktionsbeskrivningar och byggprocess tas inte upp.

Metod

Metoden bestod av en förstudie, inventering, val av plats, analys och skissarbete vilket resulterade i två idéskisser för en parklet.

Förstudie

Förstudien bestod av granskning av två dokument, San Franciscos *Parklet Manual* och Stockholms stads *Villkor vid användning av offentlig plats – tillfällig park*. Utifrån granskningen av dessa dokument formulerades ett antal riktlinjer på den utemiljö som en parklet utförs i, samt ett antal riktlinjer att ha i åtanke vid utformningen.

Inventering/Val av plats/Analys

Utifrån de formulerade riktlinjer som identifierats enligt ovan, inventerades ett område i Stora Ursvik, Sundbybergs kommun. En fördjupad inventering gjordes vid en parkeringsyta som ligger längs Oxenstiernas allé i Stora Ursvik. Denna plats valdes som slutgiltig plats då den uppfyllde alla kriterier. Inom området finns det troligen fler platser som mitt resultat kan appliceras på.

En analys inspirerad av Kevin Lynch (1960) gjordes också, där stråk och målpunkter studerades vilken kopplar till några riktlinjer som identifierades i förstudien. Inventeringen gjordes den 27 april klockan 08.00, 12.00 och 19.00.

Idéskisser

De riktlinjer som formulerades efter förstudien provades och resulterade i två idéskisser. Idéskisserna kompletterades med inspirationsbilder för att visa stilen på utformningen. Skissandet är ett viktigt verktyg i början av designprocessen för att kunna idégenerera så mycket som möjligt (Shih *et al.*, 2017).

Informationsinsamling

Insamlingen av informationen gjordes bland annat med hjälp av SLU's databas Primo. Informationen om San Franciscos *Parklet Manual* och Stockholm stads *Villkor vid användning av offentlig plats – tillfällig park* hittades genom sök på internet. Sökord som använts har varit *diy-urbanism, parklet, public space, tillfällig park och urban design*.

Förstudie

Nedan följer en sammanfattning över Parklet manuals generella riktlinjer, vilka designelement en parklet bör innehålla, vikten av hållbar design och konstruktion samt Stockholm stads villkor för användning av offentlig plats - tillfällig park.

Parklet Manuals riktlinjer

San Francisco Planning Department (2015) beskriver i Parklet manual några generella riktlinjer för anläggning av en parklet. Parklets är offentliga och till för alla, även för de som inte tänker gynna "din" handel (San Francisco Planning Department, 2015). All reklam är förbjuden, det som kan vara acceptabelt är en liten diskret plakett där projektets sponsor och de som skänkt material finns nämnda. Det ska finnas två "Public Parklet"-skyltar för att visa att alla sittplatser är tillgängliga för alla hela tiden. En parklet ska designas för att lätt kunna plockas bort och återställas. Sist men inte minst poängteras att en parklet är mer än bara bord och stolar och de ger rådet att vara kreativ (San Francisco Planning Department, 2015).

Designelementen

I Parklet manual beskrivs tre designelement som varje parklet bör innehålla, dessa element är *plattformen, inhägnad* och *bekvämligheter* (San Francisco Planning Department, 2015).

Plattformen: Är grunden som en parklet ska anläggas på. Manualen avråder starkt från att bulta fast plattformen i gatan och användning av lösa material som sand eller lösa stenar är förbjudna.

Inhägnad: En parklet bör ha en kant som fungerar som en buffert från gatan. Vidare skriver de att denna kant kan till exempel vara planteringar, räcken eller något annat som fungerar som lämplig inhägnad samt att inhägnaden bör vara designad så att fotgängare på andra sidan gatan kan se in. Man avråder starkt användning av sammanhängande ogenomskinliga väggar som blockerar sikten in i parkleten samt element som sträcker sig över trottoaren och kopplar ihop den intilliggande husfasaden och parkleten.

En parklet bör designas som en förlängning/breddning av trottoaren med ett flertal entréer längs med kanten. Baksidan som vetter ut mot gatan ingår i ansvaret

trots att denna inte är synlig från trottoaren. Stora tomma väggar kan vara en inbjudan till graffiti. Detta kan mildras genom att lägga till visuella effekter som mönster, färg eller planteringar.

Möblering: En parklet bör innehålla permanenta möbler som är integrerade i strukturen. Detta säkerställer att parkleten fortfarande känns välkomnande även efter att flyttbara möbler så som bord och stolar har tagits in under natten.

San Francisco Planning Department (2015) menar att mångfald av form leder till en mångfald i användning och att flertal former hjälper till att säkerställa att designen av en parklet blir tillgänglig och bekväm för en mängd olika användare. Den kreativa integrationen av sittplatser och bord in i en parklet kan ta sig i uttryck i många olika former. Några exempel är traditionella bord och stolar, räcken som är designade att luta sig mot, smala bänkar, enkelsitsbänkar och sittplatser i olika höjd. Om man använder sig av flyttbara möbler så måste de skilja sig åt från de möbler som affärsverksamheten använder sig av inomhus.

Växter: integrerade planteringsytor är starkt uppmuntrat. Inhemsk växter, växter som erbjuder habitat för andra arter och torktåliga växter rekommenderas.

Belysning: Rekommenderas starkt. Soldriven belysning bör övervägas för att undvika den tid och kostnad som är inblandad i att driva el från en intilliggande byggnad.

Cykelparkering: Uppmuntras och kan integreras i en parklet på olika sätt. Man kan använda sig av anpassade cykelställ som integreras i designen på din parklet. Cykelparkeringen kan finnas på plattformen i form av ex. cykelställ. Du kan även placera cykelparkering på gatan precis intill din parklet.

En parklet ska utformas med hänsyn till tillgänglighet och det måste finnas en tillgänglig väg som ansluter trottoaren till parkletens entré, plattformen, det ska finnas plats att vända med en rullstol inne på ytan och det ska finnas en yta för dessa att stå på. Används fasta möbler i designen bör den utformas på så sätt att det finns plats för de med rullstol att kunna sitta bredvid. Där det erbjuds bord, diskar eller räcken bör en av dessa vara tillgängliga för rullstolsburna (San Francisco Planning Department, 2015).

Hållbar design och konstruktion

Parklets är avsedda att estetisk förbättra gatubilden med material av hög kvalitet, som är hållbara och vackra (San Francisco Planning Department, 2015). San Francisco Planning Department (2015) förordar användning av lokalt producerade material som därmed stödjer den lokala ekonomin och minskar det totala utsläppet av koldioxid i den slutgiltiga produkten genom att reducera transporter. Genom att välja återvunna material kan produktionskostnader hållas nere och materialet hålls utanför deponier. De avråder starkt från att använda sig av plaster av något slag i parkleten och man får inte använda sig av tropiska trädslag (San Francisco Planning Department, 2015)

Villkor för användning av offentlig plats – tillfällig park

” Tillfälliga parker är till för att öka utrymmet för vistelse i den offentliga miljön, genom att fördela om utrymmet på gatan. En tillfällig park ska alltid vara öppen för allmänheten. ” (Stockholms stad, 2018 s.1)

Nedan följer ett antal krav och riktlinjer Stockholms stad (2018) formulerat i dokumentet *Villkor för användning av offentlig plats – tillfällig park*.

En tillfällig park kan ha vilken storlek som helst men typutformningen är en yta på 15 kvadratmeter med måtten 6x2,5meter. I Stockholms stad är tillfälliga parker, till exempel en parklet, tillåtna på gator med hastighetsbegränsningen 30km/h, gator som är gångfartsområden, gågator eller gator där fordonstrafik är förbjuden.

Lastplatser eller parkeringsplatser för rörelsehindrade får inte användas men däremot får ytor på gatan som är avsedda för besöks- eller boendeparkering användas. En körbanebredd på minst 3,5 meter måste finnas kvar och ett avstånd på 10 meter från korsande körbana måste också finnas (Stockholms stad, 2018). En tillfällig park får inte uppföras enligt Stockholms stad (2018) ovanpå gatubrunnar då dessa måste kunna öppnas vid behov.

Avgränsning ska finnas på alla sidor av vistelseytan, förutom in mot gångbanan. Avgränsningen ska vara mellan 0,8-1,0 meter hög och förankrad i golvet på ytan, golvhöjden får max vara 0,3m och den maximala tillåtna höjden för hela konstruktionen är 1,1m.

Det kan finnas svårigheter vid utformningen av avgränsningen och det som är avgörande för om avgränsningen upplevs vacker eller ful är dimensioner och proportioner. De rekommenderar användning av enkla och rejäla material som exempelvis trä och metall och att staket som påminner om ett villastaket bör undvikas. De rekommenderar att avgränsningen ska smälta in i stadsmiljön och att vistelseytan ska kännas som en del av gatumiljön. Avgränsningen ska därför hållas så öppen så möjligt och inte ha mer avgränsningar än vad som verkligen behövs.

På gator med hastighetsbegränsningen 30km/h ska det, på kortsidorna av vistelseytan, finnas påkörningsskydd som minst är 0,8m höga, och bredden ska vara 0,2m smalare än den tillfälliga parken, alltså 2,3m om den tillfälliga parken är 2,5m bred, de ska placeras 0,2 m ut från gångbanans kant och påkörningsskyddets djup får max vara 0,5m. För att påkörningsskydden ska vara synliga för fordonsförare ska hörnen som vetter ut mot gatan ha tydliga reflexer. En buffertzon på 1,0 meter ska finnas mellan påkörningsskyddens ytterkant och vistelseytan.

Vistelseytan ska vara i samma nivå som gångbanan och därmed krävs det ett uppbyggt golv för att säkerställa att människor med rullstol eller svårigheter att röra sig ska kunna använda den tillfälliga parken. Nivåskillnaden mellan golv och gångbana får inte vara större än 1cm och detsamma gäller för avståndet mellan kantstenen och golvet som inte heller får vara mer än 1 cm. En ramp mellan vistelseytan och gångbanan får gärna göras för att säkerställa att det inte bildas en kant som är svår att ta sig över. In mot gångbanan ska en sammanhängande och öppen sträcka på minst 1,8 meter finnas för in- och utpassage och det får inte finnas några hinder inom den sträckan, till exempel stolpar, som begränsar det måttet. Vidare skriver de att det på vistelseytan ska finnas sittplatser som alla ska kunna använda, dessa möbler måste vara förankrade i golvet. Det är också viktigt att tänka på att inget får sticka ut utanför vistelseytan.

Den tillfälliga parken ska bidra till ett ökat stadsliv och trivsammare miljöer och vidare skriver de att vistelseytan ska vara utformad på ett attraktivt sätt och vara byggd av hållbara material. De menar att man gärna ska försöka anpassa den tillfälliga parken till gaturummet genom att titta på hur det är utformat och att ytan inte ska dominera gaturummet utan upplevas som en del av det.

En skylt som berättar att den tillfälliga parken är öppen för allmänheten ska finnas och den ska placeras där den är väl synlig och läsbar. Växter rekommenderas och det är tillståndshavaren över den tillfälliga platsen som är ansvarig att sköta växterna.

Riktlinjer för anläggning av en parklet

Nedan följer en sammanfattning av förstudien av dokumenten från San Francisco och Stockholms stad i form av de riktlinjer jag kommit fram till är viktiga att följa vid val av platsen där en parklet ska anläggas.

- Ska anläggas på gata med hastighetsbegränsningen 30km/h, gågator eller gångfartsområden.
- Bör anläggas utanför affärsverksamhet/annan verksamhet.
- Bör placeras där många människor rör sig.
- Får placeras på boende- eller besöksparkering på gatan.
- Får ej placeras ovanpå gatubrunnar.
- Ska placeras 10 meter från korsande körbana
- En 3,5 meter fri körbana måste finnas vid sidan om en parklet.

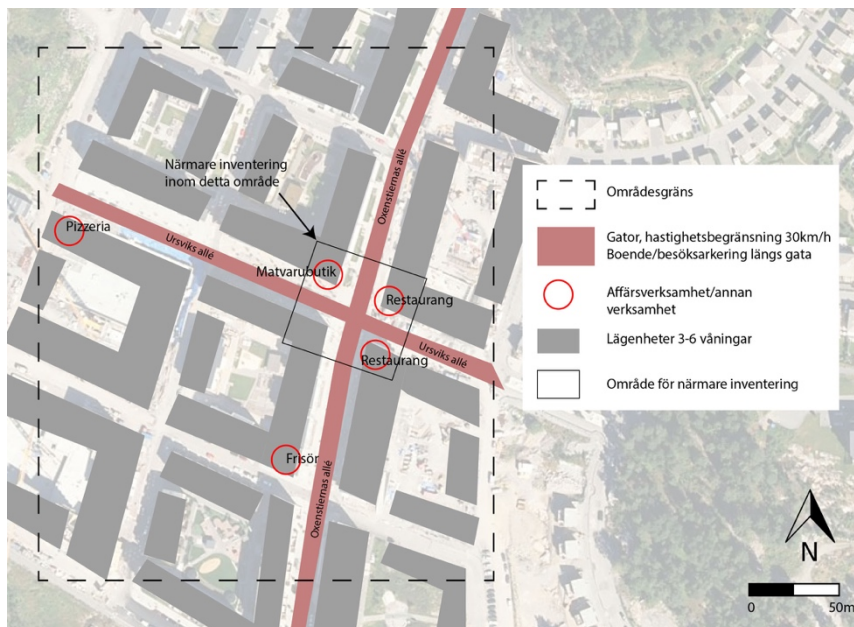
Riktlinjer för gestaltning

Nedan följer en sammanfattning av förstudien av dokumenten från San Francisco och Stockholms stad i form av riktlinjer och frågor jag funnit viktiga att ha i åtanke vid utformningen av en parklet.

- Mått: 2,5x6 meter inklusive påkörningsskydd. Vistelseytans mått 2,5x4 meter.
- Underlag/plattform – Använd ett underlag som är enkelt att installera, lätt att ta bort samt tillgängligt för alla.
- Avgränsning – Skapa en avgränsning ut mot gatan för att säkerställa säkerheten för de som vistas på ytan och samtidigt smälter in i omgivningen. Avgränsningen kan vara mellan 0,8-1,0 meter hög. Total höjd över gatan är max 1,1 meter. Alla sidor utom in mot gångbanan ska ha avgränsning.
- Påkörningsskydd – Påkörningsskyddet ytterkant ska placeras 1 meter ut från vistelseytans kortsidor. En buffertzona på 1 meter säkerställs på detta vis. Påkörningsskyddet ska minst vara 0,8m högt, bredden ska max vara 0,5m. Påkörningsskyddet placeras 20 centimeter ut från trottoaren och ska därmed mäta 2,3m på längden.
- Sittplatser – Tillför sittmöjligheter som är tillgängliga för alla.
- Belysning – Finns tillräcklig belysning på gatan? Behövs komplettering?
- Växtlighet – Användning av torktåligt växtmaterial rekommenderas.
- Skyltning – Behövs för att påpeka att ytan är öppen för alla.
- Tillgänglighet – Säkerställ tillgängligheten. Alla ska känna sig välkomna.
- Cykelparkering – om det finns utrymme.

Inventering

Inventeringen gjordes inom Stora Ursvik och utgick från de riktlinjer för platsen som redovisas ovan. Området är ett bostadsområde bestående av bostads- och hyresrätter. Inom området löper två huvudgator där hastighetsbegränsningen är 30km/h och det finns flera affärsverksamheter belägna inom området. Då affärsverksamheterna/annan verksamhet finns koncentrerat till korsningen Oxenstiernas allé/Ursviks allé gjordes en närmare inventering på denna platsen för att fastställa platsen för en parklet.



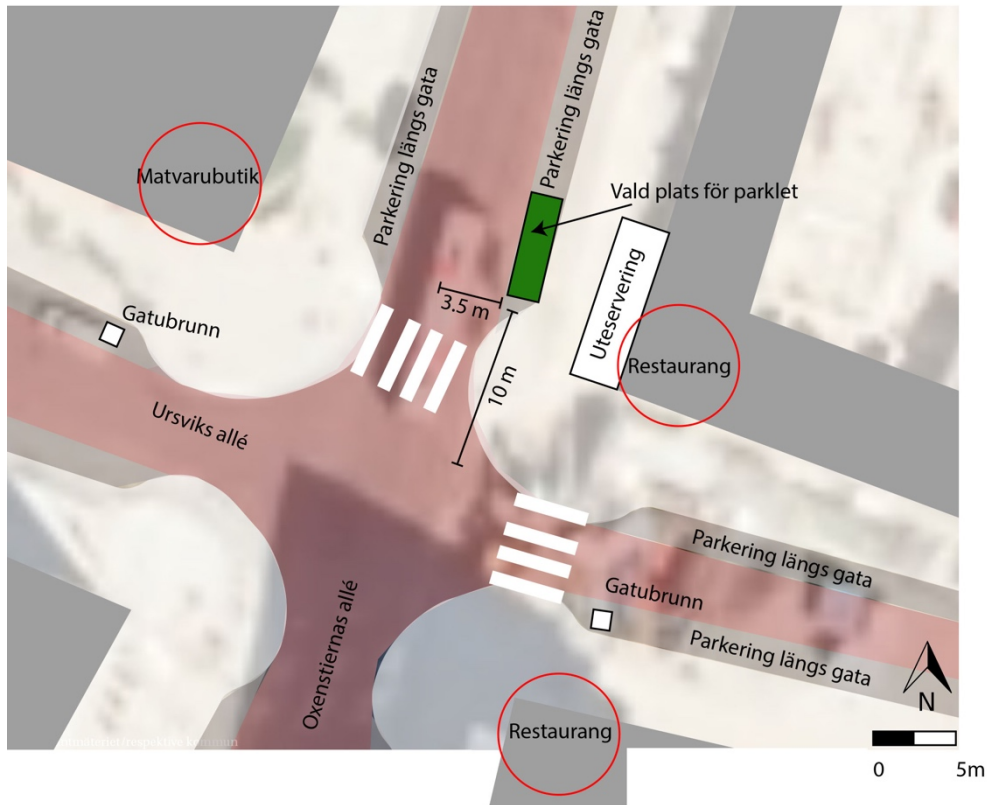
Figur 1. Inventeringsplan. Visar några av riktlinjerna vilka är viktiga att tänka på vid placeringen av en parklet samt inom vilket område vidare inventering gjordes för att fastställa platsen för en parklet.

Kartunderlag ursprungligen från Lantmäteriet. Tillgänglig via:

<https://kartor.eniro.se/?c=59.383819,17.944697&z=17&l=aerial&q=%22ursvik%22;geo>

Val av plats

Efter ett preliminärt val av plats längs med Oxenstiernas allé gjordes en fördjupad inventering av viktiga förutsättningar inom ett begränsat område kring den. Den gällde gatubrunnars läge, var det fanns boende-/besöksparkering, avstånd till korsande väg, mått på kvarstående körbana in till preliminär plats. Efter den fördjupade inventeringen valdes platsen då den uppfyllde alla riktlinjer som bör följas vid val av plats.



Figur 2. Inventeringsplan. Visar att den valda platsen uppfyller riktlinjerna vid val av plats för en parklet.

Kartunderlag ursprungligen från Lantmäteriet. Tillgänglig via:

<https://kartor.eniro.se/?c=59.383819,17.944697&z=17&l=aerial&q=%22ursvik%22;geo>

Analys

Efter inventeringen gjordes en mer översiktlig analys av läget i förhållande till tillgång till populära stråk, målpunkter inom området och bostadshus för att identifiera var det kan röra sig flest människor. Analysen bekräftade att den valda platsen utifrån inventeringen var optimal då den ligger nära flera målpunkter dit många människor går eller passerar dagligen. Den ligger på en plats med många kringliggande bostadshus vilket antas bidra med en god genomströmning av människor.



Figur 3. Analysplanen visar bland annat populära stråk och målpunkter som stödjer valet av plats.

Kartunderlag ursprungligen från Lantmäteriet. Tillgänglig via:

<https://kartor.eniro.se/?c=59.383819,17.944697&z=17&l=aerial&q=%22ursvik%22;geo>

Idéskisser

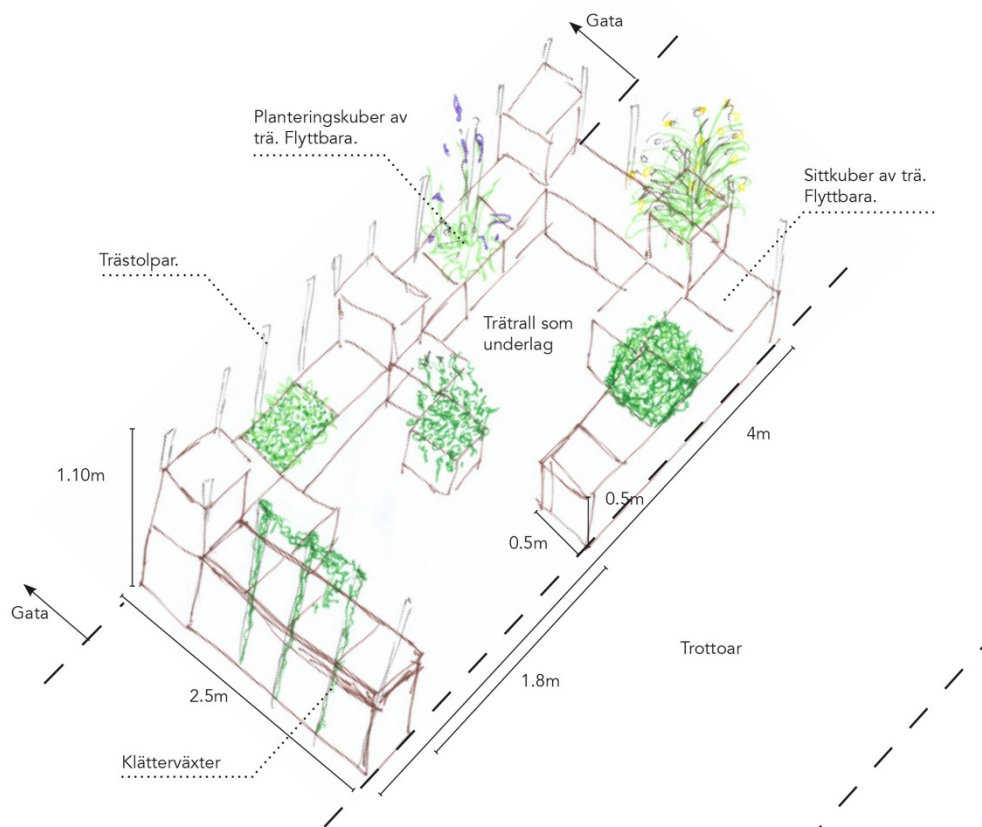
Nedan följer två alternativa förslag, med olika design, för utformning av parklet i Ursvik med tillhörande idéskisser. Ytan avsatt för en parklet var 2,5 x 6 meter. Själva vistelseytan är däremot 2,5 x 4 meter eftersom två meter går förlorade på grund av kravet för påkörningskydd på varje kortsida.

Kuben

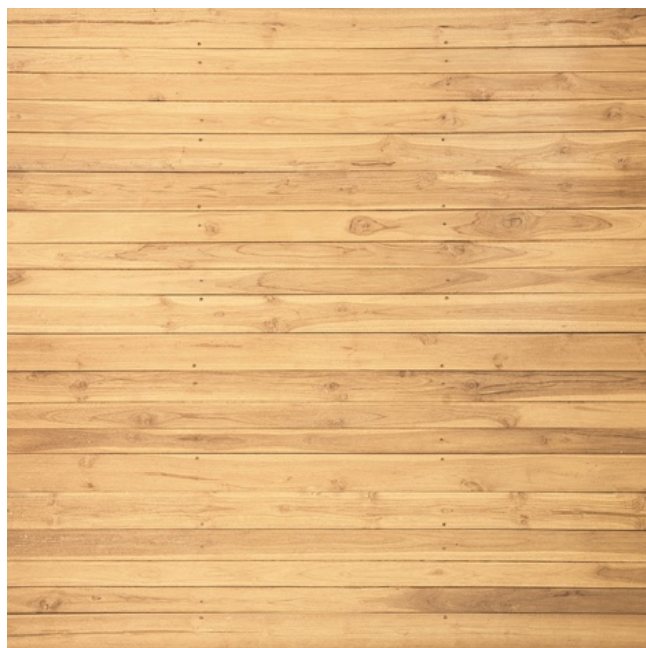
Kubens underlag och vistelseyta består av trätrall och ytans avgränsning består av enklare trästolpar. Sittplatserna består av ett antal flyttbara kuber som möjliggör för de som besöker platsen att välja var och hur de vill sitta.

Vissa kuber är planteringslådor som bidrar med växtlighet i den annars grå miljön. Växterna som används är torktåliga då volymen på planteringslådorna är begränsad. Växterna varierar i höjd för att skapa mer variation inom ytan. Viss växtlighet klättrar upp på avgränsningen. Exempel på växter som används är lavendel, glansälvväxing, silverarv och klematis.

I Kuben är tillgängligheten säkerställd genom att öppningen in mot gatan är 1,8 meter och det finns möjlighet för de som sitter i rullstol att vända inne på vistelseytan.



Figur 4. Idéskiss "Kuben". En Parklet uppbyggd av flyttbara träkuber samt flyttbara planteringslådor. Skapar en dynamisk och levande plats som förändras från dag till dag.



Figur 5. Exempel på materialval i "Kuben". Ljust trä. Foto av Pexels (CC0). <https://pixabay.com/sv/abstrakt-antik-bakgrund-banner-1846394/>



Figur 6. Exempel på växtval i Kuben, lavendel. Foto av PatternPictures (CC0). <https://pixabay.com/sv/lavendel-bakgrund-lila-våren-1128809/>

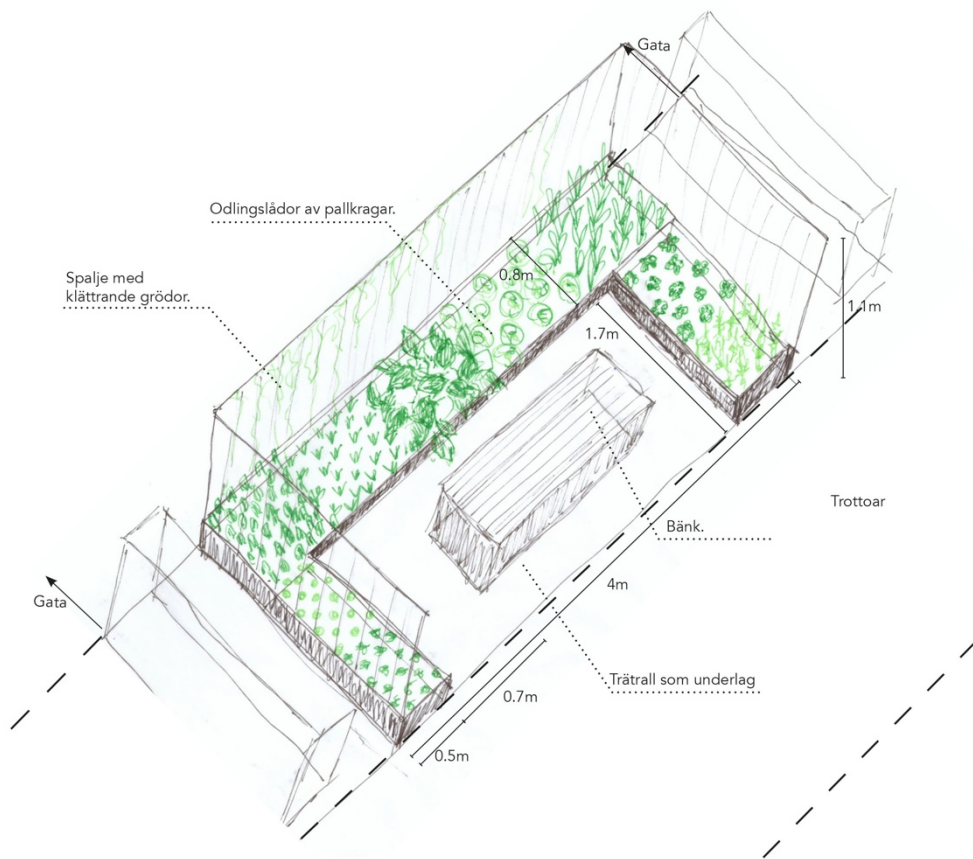
Stadsodlingen

Parkleten nedan har stadsodling som fokus. Underlaget består av trätrall och ytan inhägnas med hjälp av en spaljé gjord av armeringsjärn. På varje kortsida av vistelseytan ska det finnas ett påkörningsskydd vilket utformas i samma karaktär som resten av parkleten. Sittplatserna i denna parklet består av en enkel bänk med stål som stomme och träreglar som sittyta.

Växtligheten består av grönsaker och kryddväxter som planteras i odlingslådor gjorda av pallkragar stalplade på varandra. Längs med spaljén finns klättrande grönsaker. Denna stadsodlingsparklet kan anläggas och skötas av närliggande affärsverksamhet vilket gör det möjligt att använda sig av närodlade grönsaker, ex till försäljning eller i matlagningen. Exempel på grönsaker och kryddväxter som används är: olika sorters sallat, rödbetor, potatis, timjan, rosmarin och oregano. En sammanhängande öppning på tre meter finns in mot gatan vilket säkerställer att alla kan komma intill bänken och odlingen, dock finns det ej möjlighet att ta sig in och igenom parkleten.



Figur 7. Exempel på växtmaterial till denna parklet, olika sorters grönsaker. Foto av b1-foto (CC0). <https://pixabay.com/sv/grönsaker-tomater-purjolök-sallad-1363031/>



Figur 8. Parklet med fokus på stadsodling. Restaurangägare sköter om och kan använda råvarorna till sin verksamhet. Närodlat! Skapar möten mellan boende och restaurangen.



Figur 9. Exempel på materialval, cortenstål. Foto av stux (CC0).
<https://pixabay.com/sv/rostfritt-rostiga-rusted-järn-267330/>

Jämförelse

Båda idéskisserna visar alternativ för utformningen av en parklet och ger en fingervisning om att det finns flera typer av lösningar för en begränsad yta. Både ”Kuben” och ”Stadsodlingen” svarar mot de flesta av riktlinjerna. ”Kuben” saknar belysning, påkörningsskydd, cykelparkering och skyltning. Påkörningsskydd måste finnas och de ska utformas i samma stil som resten av

parkleten för att smälta in. Belysning och skyltning bör också integreras i strukturen för att smälta in. Cykelparkering saknas då utrymmet inte räckte till utifrån Stockholms stads riktlinjer. ”Stadsodlingen” saknar vändplats för rullstol, belysning, cykelparkering och skyltning.

Diskussion

Syftet med arbetet var att beskriva vad parklets är och att gestalta två exempel på en parklet utifrån San Franciscos Parklet Manual och Stockholms stads villkor för tillfälliga parker. Nedan diskuteras på vilket sätt frågeställningen ”Hur kan man gestalta en parklet som bidrar till ökade sociala värden för sin omgivning?” besvarades. Vidare diskuteras metodval och utformningen av idéskisserna och till slut introduceras nya frågeställningar som uppkommit under arbetet.

Ökar de sociala värdena i stadsrummet genom en parklet?

Genom idéskisserna prövas olika parklets på en bestämd plats. Svagheten i förslagen ligger i att de inte testades i praktiken vilket gör det svårt att säga om de sociala värdena verkligen ökar. Vilket gör det svårt att besvara frågan fullt ut. Men eftersom alla riktlinjer i San Franciscos Parklet Manual utom belysning, skyltning och cykelparkering följdes borde förslagen leda till ökade sociala värden. Belysning och skyltning anser jag har mindre påverkan när det kommer till att bidra till möten mellan människor. Enligt von Schönfeld och Bertolini (2017) ska ett offentligt rum bidra till kvardröjande aktiviteter vilket jag inte anser att skyltning bidrar till. Att belysning påverkar möjligheten för kvardröjande aktiviteter spelar förstås stor roll under kvällstid. Dock anser jag att om man följer de riktlinjer som finns för anläggning av en parklet kommer den automatiskt hamna på en gata med boende- och besöksparkering och där det med största sannolikhet finns fungerande gatulampor i närheten. På så sätt anser jag att man kan uppnå ökade sociala värden trots att man inte integrerar belysning. Att integrerad belysning i sin tur bidrar till det estetiska uttrycket är förstås en annan fråga. Genom sittplatser, växtlighet och att en parklet är ett annorlunda inslag i stadsmiljön ger de ökade möjligheter för människor att sitta ner, mötas, och utföra olika aktiviteter vilket är viktigt för ett fungerade offentligt rum vilket Southworth (2014) redovisar.

Hur platsen och området påverkade resultatet

Idéskisserna i arbetet utgår från en plats som uppfyller kraven för att anlägga en parklet. Det finns fler platser inom det valda området som uppfyllde kraven. Att platsen man väljer uppfyller kraven tror jag är viktigt för att uppnå ökade sociala värden. Anläggs en parklet inom ett område där ingen rör sig eller där det inte finns någon serviceverksamhet kommer den troligen inte öka sociala värden. Jag tror att det krävs en genomströmning av människor på den plats man anlägger en parklet

för att ge de som passerar en möjlighet att stanna upp och därmed interagera med varandra. Dessa idéer ska ses som förslag på hur man kan utöka det offentliga rummet för människor och ge möjlighet för social integration i staden.

Diskussion kring idéskisserna

I idéskisserna utgick jag från de riktlinjer som finns i San Franciscos Parklet Manual och Stockholms Stads villkor för användning av offentlig plats – tillfällig park. Genom det upptäckte jag att man med enkla medel kan utforma ett mindre offentligt rum som borde bidra till att öka de sociala värdena just för att de är ett annorlunda inslag i stadsmiljön vilket i sig kan till diskussion och möten.

Kuben

Genom ett antal flyttbara träkuber kan människor själva bestämma hur och var de vill sitta. Både i Parklet Manual och i Stockholm stads villkor rekommenderas fastmonterade möbler. Ett problem som kan uppstå med flyttbara möbler är att de kan försvinna och eventuellt utgöra en fara för andra trafikanter då de exempelvis kan placeras ute på vägbanan eller på trottoaren. Jag tror att flyttbara möbler kan skapa ett mer levande rum och därmed ett mer socialt rum som möjliggör olika typer av möten och diskussioner. Betydelsen av levande och sociala rum i staden är viktiga då de som Littke (2016) skriver utgör betydande arena för det sociala livet i staden.

Stadsodling

Trots att det endast finns en bänk att sitta på pekar resultatet mot att de sociala värdena borde öka. Att bidra med stadsodling ger ett grönt inslag i den annars grå miljön, det bidrar till samtal om närodlade produkter samt att det kan ge affärsverksamheten en möjlighet att marknadsföra sig själva vilket gynnar handeln i det området. Som von Schönfeld och Bertolini (2017) säger är det offentliga rummet en arena där alla möjliga aktiviteter kan ta sig uttryck, allt från vardagslivet till demonstrationer vilka behandlar olika frågor i samhället, bland annat diskussioner om närodlad. De menar också att man genom fungerade offentliga rum också kan påverka den ekonomiska styrkan i staden. Genom en parklet som tillhandahåller råvaror för närliggande service kan den ekonomiska styrkan inom en stadsdel öka. von Schönfeld och Bertolini (2017) menar också att det offentliga rummet är en plats där olika färdigheter kan ta sig uttryck samt att de är viktiga för identifieringen av staden vilket i sin tur ökar de sociala värdena. Genom en parklet med stadsodling kan färdigheterna inom stadsodling utvecklas, stadsdelen kan skapa sig ett signum eller ett varumärke genom att skapa en egen identitet med hjälp av sin parklet.

Nya frågeställningar och avslutning

Under arbetets gång har ett antal tankar och frågor väckts. Tanken om att ett socialt offentligt rum kräver sittplatser är en idé jag kommit att ifrågasätta. Krävs det verkligen sittplatser för att uppnå ökade sociala värden? Och finns i sådana fall någon begränsning som bestämmer hur mycket eller lite sittplatser det ska finnas för att en parklet ska fungera som ett socialt offentligt rum? Skulle de räcka att skapa en parklet som enbart består av växter för att öka sociala värden? Eller går

hela idén om en parklet förlorad då? Eftersom de i Parklet Manual vill bidra till det sociala livet i grannskapet kan riktlinjerna ifrågasättas då jag anser att det finns fler sätt att uppnå sociala värden än att enbart utgå från deras riktlinjer.

Även frågor om huruvida det finns någon storleksbegränsning för en parklet har väckts under arbetets gång. Hur stor kan en parklet vara och fortfarande vara en parklet? Skulle det fortfarande vara en parklet om man anlade den längs med en hel gata med gatuparkeringar? När storleken en gräns när en parklet övergår till att bli en park istället? Har ytans storlek någon betydelse för funktionen som ett socialt offentligt rum? Dessa frågor kräver vidare undersökning för att kunna säkerställa att den parklet man skapar blir ett offentligt rum som bidrar till ökade sociala värden.

Trots dessa frågor tror jag att vi som landskapsarkitekter kan se parklets som ett enkelt och snabbt tillvägagångssätt att öka sociala värden i en stadsdel och att de kan fungera som ett rum för diskussioner och möten mellan människor. Här kan frågor lyftas kring ägandet av det offentliga rummet, fotgängarens plats i staden, och vikten av väl fungerande offentliga rum. Det tror jag kan hjälpa oss landskapsarkitekter att förstå vad som behövs i en stad för att den ska fungera för människan. San Franciscos Parklet Manual tillsammans med Stockholms stads villkor för användning av offentlig plats - tillfällig park, ger trots dessa frågor, oss som landskapsarkitekter några riktlinjer som är en bra grund att stå på när det kommer till utveckling av fenomenet parklet. Kanske kan detta vara grunden för att skapa en Parklet Manual för Stockholms stad och andra städer i Sverige?

Referenser

- B1-foto (2016). [Fotografi]. Tillgänglig: <https://pixabay.com/sv/grönsaker-tomater-purjolök-sallad-1363031/> [2018-05-21]
- Coombs, G. (2012). Park(ing) Day. *Contexts*, 11(3), ss. 64–65.
- Kim, A. M. (2012). The Mixed-Use Sidewalk: Vending and Property Rights in Public Space. *Journal of the American Planning Association*, 78(3), ss. 225–238.
- Lewis, J. & Schwindeller, M. (2014). Adaptive streets. Strategies for transforming the urban right-of-way. s.4. Tillgänglig: https://issuu.com/schwin/docs/14_04_26_adaptivestreets_final [2018-04-10]
- Littke, H. (2016). Revisiting the San Francisco parklets problematizing publicness, parks, and transferability. *Urban Forestry & Urban Greening*, 15, ss. 165–173.
- PatternPictures (2015) [fotografi]. Tillgänglig: <https://pixabay.com/sv/lavendel-bakgrund-lila-våren-1128809/> [2018-05-24]
- Pexels (2014). [fotografi]. Tillgänglig: <https://pixabay.com/sv/abstrakt-antik-bakgrund-banner-1846394/> [2018-05-25]
- San Francisco Planning Department. (2015) San Francisco Parklet Manual. Version 2.2. Tillgänglig: http://pavementtoparks.org/wp-content/uploads/2015/12/SF_P2P_Parklet_Manual_2.2_FULL1.pdf [2018-04-09]
- Shih, Y. T., Sher, W. D. & Taylor, M. (2017). Using suitable design media appropriately: Understanding how designers interact with sketching and CAD modelling in design processes. *Design Studies*, 53, ss. 47–77.
- Southworth, M. (2014). Public Life, Public Space, and the Changing Art of City Design. *Journal of Urban Design*, 19(1), ss. 37–40.
- Stockholms stad (2018). Villkor vid användning av offentlig plats – Tillfällig park. Tillgänglig: <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwiHt7HtudDaAhXIDpoKHQd1CtkQFggoMAA&url=http%3A%2F%2Fforetag.stockholm.se%2FBizGlobal%2FTillst%25C3%25A5nd%2520och%2520avgifter%2FTrafik%2FOffentlig-plats%2FVillkorsbilagor%2FVillkor%2520TP%25202018.pdf&usq=AOvVaw2LvGEYflmX80GMGZXLFrnO> [2018-04-23]
- Stux (2014). [Fotografi]. Tillgängligt: <https://pixabay.com/sv/rostfritt-rostiga-rusted-järn-267330/> [2018-05-21]
- Thigpen, C. G. & Volker, J. M. B. (2017). Repurposing the paving: The case of surplus residential parking in Davis, CA. *Cities*, 70, ss. 111–121.
- Von Schönfeld, K. C. & Bertolini, L. (2017). Urban streets: Epitomes of planning challenges and opportunities at the interface of public space and mobility. *Cities*, 68, ss. 48–55.