

Tillfällig arkitektur - för en levande stad

En undersökning av hur tillfällig arkitektur skapar mänsklig dynamik i staden

Ossian Trotzig



Titel: Tillfällig arkitektur - för en levande stad: En undersökning av hur tillfällig arkitektur skapar mänsklig dynamik i staden

Engelsk titel: Temporary Architecture - For a Living City: An analysis of how temporary architecture creates a human dynamic in the city

© Ossian Trotzig

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

Examinator: Ylva Dahlman, 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

Landskapsarkitekturprogrammet, Ultuna

Nyckelord: offentliga platser, sommargågata, stadsliv, tillfällig arkitektur, Uppsala

Omslagsbild: Perspektivbild över sommargågatan. Foto och illustration av författaren.

Alla bilder i arbetet publiceras med erforderliga tillstånd.

Publiceringsår: 2018

Publiceringsort: Uppsala

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

Sammandrag

Ensamstående utan barn är idag den vanligaste typen av hushåll i Sverige, och detta skapar ett ökat behov av mötesplatser i stadsrummet. De senaste åren har ett flertal kommuner använt sig av tillfällig arkitektur för att ta till vara outnyttjade platser eller för att testa nya användningar i stadsrummet. I Uppsala kommuns arkitekturpolicy från 2017 lyfts tillfällig arkitektur fram som en experimentell väg att pröva sig fram i stadsrummen. Det följande arbetet tar avstamp i litteratur som dels rör tillfällig arkitektur och dels offentliga platser. Genom en litteraturöversikt rörande offentliga platser, sätts fokus på viktiga aspekter när man utformar ett gaturum. Vidare studeras hur ”sommargåtor” i Göteborg och Stockholm har använts och fungerat. Sedan väljs en lämplig gata i centrala Uppsala ut för att testa hur tillfällig arkitektur kan bidra till att skapa en mer livfull gata. Med utgångspunkt från litteraturöversikten görs den analys som ligger till grund för programpunkterna som används för att skapa idéskisser över platsen. Syftet är att undersöka hur temporär arkitektur kan bidra till ökat folkliv i stadsrummet. Resultatet presenteras i form av litteraturstudie, analys, inventering och idéskisser. Avslutningsvis förs en diskussion kring resultatet och de valda metoderna.

Abstract

Single households with no children is currently the most widespread type of household in Sweden. As a consequence, the need for new places to meet in the city center has increased. In recent years, several Swedish cities have tried out temporary architecture to make use of undeveloped spaces, and to find new ways of bringing life to the city. In the architectural policy of the City of Uppsala from 2017, temporary architecture was highlighted as an experimental road to travel. The following essay takes its cue from literature focused on both temporary architecture and public places. Through a review of the literature on public places, important aspects on urban design are collected. Furthermore, a case study is presented on pedestrian summer streets in Göteborg and Stockholm, and how they have been used and developed. A street in the centre of Uppsala is then chosen, to investigate more closely how temporary architecture may contribute to the creation of a lively street. Based on the compilation of relevant literature, an analysis and inventory is made which underlies the programmatic points used in creating a conceptual model for the place. The main purpose of the essay is to study how temporary architecture can promote a lively dynamic city life. The result is presented as a review of the literature, analysis, inventory and design is presented in the form of conceptual models. Finally, there is a discussion concerning the results and the chosen methods of the study.

Innehåll

| | |
|--|----|
| 1. Introduktion | 5 |
| 1.1 Bakgrund | 5 |
| 1.2 Syfte | 8 |
| 1.3 Frågeställning | 8 |
| 1.4 Avgränsning | 8 |
| 2. Metod | 9 |
| 2.1 Litteraturoversikt | 9 |
| 2.2 Inventering och platsanalys | 9 |
| 2.3 Idéutveckling | 10 |
| 2.3.1 Programpunkter | 10 |
| 2.3.2 Idéskiss | 10 |
| 3. Resultat | 11 |
| 3.1 Aspekter som påverkar fotgängare i stadsrummet | 11 |
| 3.1.1 Sammanfattning av aspekter som påverkar fotgängare i stadsrummet | 13 |
| 3.2 Sommargångator i Stockholm och Göteborg | 13 |
| 3.2.1 Stockholm | 13 |
| 3.2.2 Göteborg | 14 |
| 3.2.3 Sammanfattning av referensobjekt | 15 |
| 3.3 Platsen | 15 |
| 3.3.1 Val av platsen | 15 |
| 3.3.2 Inventering och platsanalys | 16 |
| 3.4 Idéutveckling | 18 |
| 3.4.1 Programpunkter | 18 |
| 3.4.1 Idéskiss | 18 |
| 4. Diskussion | 21 |
| 4.1 Resultatdiskussion | 21 |
| 4.2 Metoddiskussion | 22 |
| 4.3 Slutsats | 23 |

1. Introduktion

I Sverige är den vanligaste typen av hushåll "ensamstående utan barn"- de utgör 37,7 procent av Sveriges hushåll (SCB, 2012). Med ett större antal ensamboende finns det ett ökat behov av sociala mötesplatser utanför bostaden (Gehl, 2010, ss. 27-28). I detta arbetet undersöks hur tillfällig arkitektur kan bidra till att skapa nya mötesplatser.

Flertalet kommuner har under de senaste åren öppnat allt mer för tillfällig arkitektur (Stockholm Stad, 2016a; Göteborgs Stad, 2016a; Uppsala Kommun, 2017a). Detta kan ses i ett större sammanhang: den temporära arkitekturen har i flera städer runt om i världen fått en allt större betydelse de senaste åren (Lyndon, 2012, ss. 2-3). Till stor del är det en reaktion på de rådande planeringsnormerna, som ofta beskrivs som statiska och långsamma (Németh & Langhorst, 2014). Osäkra politiska och ekonomiska förhållanden kan resultera i att mark i städerna ligger orörd i flera år, trots att det samtidigt råder brist på mark (Németh & Langhorst, 2014). Tillfällig arkitektur kan användas för att lyfta fram och tillfälligt nyttja "bortglömda platser" eller ge underutnyttjade platser i städerna nytt liv. Det kan ses som en möjlighet att pröva något nytt, som att omvandla en bilgata till en "sommargågata" eller att bygga tillfälliga flyktingboenden på en plats som väntar på kommande exploatering.

I Uppsalas arkitekturpolicy från 2017 (Uppsala kommun, 2017a), lyfts tillfällig arkitektur fram som en väg för att tillgängliggöra och pröva nya platser i staden.

1.1 Bakgrund

I bakgrunden redogörs för innebörden av tillfällig arkitektur och dess centrala begrepp. Vidare ges här en översikt av offentliga platser och gaturum. Till sist beskrivs även hur Uppsala kommun arbetar med tillfällig arkitektur.

Begreppet tillfällig arkitektur

Tillfällig arkitektur ger plats för kultur är en skrift gjord på uppdrag av Stockholms stad av forskaren och omvärldsanalytiker på White arkitekter, Malin Zimm. I skriften beskrivs den tillfälliga arkitekturen som strukturer som kan byggas upp och tas ner på kort tid, men även som platser som tillgängliggörs och får en ny typ av användning (Zimm, 2016). En liknande syn går att urskilja i Boverkets rapport, *Underlag till nationell arkitekturpolicy*, där beskrivs tillfällig arkitektur som en möjlighet att sätta fokus på en plats (Boverket, 2017). Tillfällig arkitektur används ofta för att låta outnyttjad mark, eller platser som saknar social funktion, omvandlas till nya mötesplatser. Det kan röra sig om parkeringsplatser men även industri- och mark. På så sätt kan det skapas liv på platser som tidigare inte har haft någon direkt social utformning (Zimm, 2016). Den tillfälliga arkitekturen kan användas i såväl växande som minskande städer (Bishop & Williams, 2012 s 5). Tillfällig arkitektur är något som under en begränsad tid kan fungera som ett sätt att stärka gemenskapen och skapa nya mötesplatser i staden. (Boverket, 2017). Medskapande och deltagande aspekter framhålls ofta hos tillfällig arkitektur, vilket kan ses som en del i en demokratisering av staden, där de som använder staden är med och utformar den (Zimm, 2016).

” Mobiliteten hos arkitekturen väcker mobilitet hos dess brukare, det blir ett dynamiskt samband där människor rör sig mer och därmed upptäcker nya sociala möjligheter och lär känna sitt område och dess invånare ” (Zimm, 2016, s. 13)

För att få ett lyckat resultat bör lokalsamhället, gestaltare, lokala aktörer, markägare och om nödvändigt lämplig myndighet vara involverade (Zimm, 2016). Enligt Bishop (2015) är tillfällig arkitektur ett sätt att öppna sig för hur människor ser på staden. Genom att experimentera med stadens rum och dess användning med konst, design och aktivism kan den rådande användningen av staden utmanas, vilket kan leda till att staden förändras (Bishop, 2015).

Tactical Urbanism

En annan term som används i samband med begreppet tillfällig arkitektur är Tactical Urbanism, det är en form av tillfällig arkitektur som tar sitt avstamp i småskaligheten för att på så sätt vara med och förändra de mer övergripande planeringsstrukturerna (Lydon, Garcia, Duany, 2015 ss. 2-3). Tactical Urbanism kan ses som en reaktion på långsamma stadsbyggnadsprocesser (Lydon m.fl., 2015, s. 3).

Enligt Lydon m.fl. ta sig Tactical Urbanism främst uttryck i tre avseenden: För det första när medborgarna är initiativtagare, ofta i form av olydnad för att få till en förändring i det annars långsamma planeringssystemet. Ett exempel på det är ”guerrilla crosswalks” där gatan målades med vita ränder för att skapa ett övergångsställe i ett bostadsområde. (Lydon m.fl., 2015, ss.12-14). Det kan för det andra ses som ett verktyg för staten/planerare, exploatörer eller ickevinstdrivande organisationer för att involvera allmänheten i planeringsprojekt och utveckla dessa projekt (Lydon m.fl., 2015, ss. 14-15). Det tredje sättet att använda sig av Tactical Urbanism kallas ” fas 0”, vilket är ett sätt för stadsplanerarna att testa om ett projekt fungerar, innan man eventuellt implementerar det helt. Det kan exempelvis vara att göra om parkeringsplatser till ett tillfälligt torg (Lydon m.fl., 2015, ss. 15-18).

I Sverige beslutade Stockholms stadsledningskontor att implementera tankar från Tactical Urbanism under 2013. De valde att göra det under beteckningen ”idéburen stadsförbättring” (Stockholm Stad, 2013). I utlåtandet om idéburen stadsförbättring så tas bland annat New York upp som ett lyckat exempel där man har lyckats applicera temporära installationer, bland annat genom att prioritera gångtrafikanter, sittplatser, informella torg på platser som tidigare har använts för fordon (Stockholm Stad, 2013)

En ekonomisk möjlighet

Den ekonomiska aspekten framhålls ofta när man talar om tillfällig arkitektur. Mark tas i bruk som ej nyttjas eller som normalt har en annan användning. Det innebär rent generellt att inget markförvärv är nödvändigt (Németh & Langhorst, 2014). Ofta används billigt eller återvunnet material (Schaller & Guinand, 2018). Temporär arkitektur kan vara ett sätt att öka värdet på en plats. En markägare beskriver det på följande sätt: ”*good business, its temporary landscaping showing the potential of the lot.*” (Schaller & Guinand, 2018, s. 58). Genom att en outnyttjad plats lyfts fram med en ny användning, synliggörs den för potentiella investerare. I Uppsala kommuns arkitekturpolicy (2017a), betonas den ekonomiska aspekten av temporär arkitektur: ”*Temporära verksamheter och tillfällig användning av byggnader och tomter i väntan på fastighetsutveckling kan bidra till en värdeökning av områden.*” (Uppsala Kommun, 2017a). En ytterligare ekonomisk aspekt av det temporära är att man kan testa sig fram, det vill säga istället för att investera stora

kapital i projekt, kan mer småskaliga projekt prövas och utvärderas (Lydon m.fl., 2015, s. 16).

Stadens offentliga rum

Stadens offentliga platser har en viktig betydelse för städernas utformning. I en historisk kontext fungerade de offentliga rummen som arenor för affärer och mötesplatser där stadens medborgare träffades och diskuterade (Tonnelat, 2010).

Staden är programmerad för en rad olika användningsområden, den utgörs inte bara av sina servicefunktioner utan är en viktig arena för sociala samspel (Legeby, Berghauer Pont, Marcus, 2015). För många människor utgör de offentliga rummen de viktigaste platserna i staden, där det finns möjlighet att utföra någon form av aktivitet men även tillfälle till social interaktion (Frumkin, 2003). En aktivitet i en stad kan bland annat innebära att röra sig från en punkt till en annan, långa/korta-vistelser; att konsumera, iaktta, mötas, gatuhandel, lekande barn, människor som tigger eller gatuunderhållning (Gehl, 2010, s. 19). Ett brett spektrum av aktiviteter möjliggör en större social interaktion, vilket även har visat sig bidra till positiva effekter på den fysiska och psykiska hälsan (Frumkin, 2003). Platser som har en hög andel besökare och upplevs som livfulla har en större attraktionskraft än vad den arkitektoniska utformningen i sig ger (Zacharias, 2001). Det offentliga rummet innebär en förutsättning för demokratin, en plats där alla har rätt att vistas utan att behöva ett specifikt syfte eller mål (Gehl, 1989).

Gatan som social plats.

Gatan är inte bara ett objekt som representerar stadens form och struktur, utan den fungerar ofta som bärare av tradition och en symbol för sociala relationer. Här sker möten med lokalbefolkningen sinsemellan, men även interaktion mellan främlingar äger rum (Tonnelat, 2010).

Det går att se en tendens till ökad användning av gaturummen i linje med den nya teknikutvecklingen och en mer mobil stadslivsstil. Ny teknik kan användas för att ge evenemang spridning snabbt och brett (Bishop & Williams, 2012 s 32-35). Aktiviteter som har blivit vanligare i gaturummet är bland annat ”street art”, gatufester, parader, marknader, festivaler, konserter, idrottsevenemang och utställningar (Bishop & Williams, 2012, s. 29). Flera städer har börjat se gatorna som viktiga offentliga utrymmen och inte bara en plats för att hantera trafik (Tonnelat, 2010). New York City Department of Transportation (NYCDOT) beskriver sitt projekt med sommargator så här: *”Summer Streets is an annual celebration of New York City’s most valuable public spaces, its streets”*. Detta evenemang är återkommande, och innebär att gator stängs av för trafik i centrala New York under tre lördagar i augusti, och öppnas för människor. Flera hundratusen människor nyttjar då gatorna, för olika idrotts- och kulturaktiviteter (NYCDOT, 2018).

Ett annat exempel på när gaturummet tillgängliggörs är Times Square i New York, där transportdepartementet vill öka antalet gående och cyklister i staden. Gehl Architects gjorde en undersökning av Times Square, där man konstaterade att 90 procent av utrymmet upptogs av bilar, trots att endast 10 procent av platsens användare var biltrafikanter. Genom Gehl Architects testmetoder, *”measure, test, refine”* (Gehl people, u.å.). Kunde man se hur människor reagerade på förändringen av Times Square. Platsen förändrades från en bilgata till en gå- och cykelgata med tillfälligt möblemang över en natt. Responsen från allmänheten var positiv, platsen

kunde sedan förfinas med nya idéer och utvecklas med hjälp av dem som nyttjade platsen.

Projektet resulterade i att människor använde gatan mer, fler människor stannade på gatan, satt ner ner, pratade med andra eller bara iaktog. Kontorsanställda som arbetade i närheten av Times Square lämnade kontoren 26 procent mer på sina raster. Gatan fick större inslag av växtlighet och ett ökat antal sittplatser. Utformningen som användes på prov är nu permanent (Gehl people, u.å.).

Den lokala kontexten

I Uppsalas arkitekturpolicy som antogs 2017 ges utrymme för den tillfälliga arkitekturen, den beskrivs som en möjlighet att locka besökare till nya sätt att använda offentliga platser. ”Tillfälliga åtgärder är både kostnadseffektiva och tidsbesparande när det gäller att temporärt pröva en ny användning eller att under en begränsad tid sätta fokus på en plats eller ett event.” (Uppsala kommun, 2017a). Vidare ses det som ett verktyg för att skapa intressen och möjliggöra dialog. Tillfällig arkitektur betraktas som en möjlighet till värdeökning av ett område som ligger i träda. I arkitekturpolicyen ges konkreta exempel på hur tillfällig arkitektur kan implementeras. Dels genom sommargånggator där man kan studera hur en plats påverkas av en omfördelning av gaturummet eller i form av små parker, stadsodling och nya mötesplatser där medborgardialog blir betonad (Uppsala Kommun 2017a).

1.2 Syfte

Syftet med uppsatsen är att undersöka hur temporär arkitektur kan bidra till ökat folkliv i stadsrummet.

1.3 Frågeställning

Hur kan en bilgata i centrala Uppsala förändras med tillfällig arkitektur, som planeringsmetod, till en tillfällig gånggata för att främja ett aktivt stadsliv?

1.4 Avgränsning

Platsen i Kandidatarbetet är belägen i centrala Uppsala på en gata som bedöms som lämplig för ändamålet. Arbetet utgår i mångt och mycket från Uppsala kommuns arkitekturpolicy. I litteraturöversikten studerades aspekter som påverkar offentliga platser. Storlek på bebyggelse, gatubredd med mera. kommer ej att vidare studeras. Referensobjektet som studerades valdes ut på grund av att det är väldokumenterade projekt.

2. Metod

För att skapa en bild av hur tillfällig arkitektur används så har litteratur rörande det studerats. En litteraturöversikt av fotgängares nyttjande av offentliga platser och vilka aspekter som påverkar hur platsen upplevs. Därtill kommer en studeras referensobjekt över hur Stockholm och Göteborg har arbetat konkret med tillfällig arkitektur i gaturummet. Val av plats utgick utifrån olika kriterier som anses vara lämpliga för tillfällig arkitektur i stadsmiljöer enligt skriften ”*Handbok i medborgardriven stadsutveckling*”. Därefter gjordes en inventering och analys på platsen för att konkretisera forskningen. De aspekter som tas upp i analysen bygger på de resultat som har kommit fram genom litteraturöversikten. Slutligen gjordes idéskisser över det tänkta gaturummet.

2.1 Litteraturöversikt

I litteraturöversikten studerades aktiviteter och aspekter som påverkar fotgängare i det offentliga rummet. Vidare studerades även referensobjekt i form av ”sommargångator” från Stockholm och Göteborg. Slutligen studeras val av plats för tillfällig arkitektur.

Litteraturöversikten bygger på vetenskapliga artiklar och på annan relevant litteratur. För att hitta de vetenskapliga artiklarna har sökmotorn *google scholar* och *Web of science* använts, sökord var: ”Temporary architectur”, ”pedestrian street”, ”pedestrian + temporary” ”Pedestrian + public places”, Som margångata/tillfällig gånggata och deras motsvarighet på svenska/engleska. Genom artiklars referenser har mer litteratur påträffats.

Tryckta böcker, kommunala utlåtanden/rapporter samt andra myndighetsrapporter har studerats bland annat Boverket och Trafikverket. *Trafik för en attraktiv stad* är en sammanställning över viktiga faktorer för att skapa en gynnsam stad, vilket har bidragit till nya infallsvinklar. Den främsta källan i detta arbete har varit Gehl, 2010 ”Cities for people”.

2.2 Inventering och platsanalys.

I inventeringen och analysen av gatan studerades vilka förutsättningar platsen har. Analysen och inventeringen i detta arbete utgicks från aspekterna som studerades i litteraturöversikten vilket var: gå/stå möjlighet, belysning, aktiviteter, växtlighet, sittplatser. Vidare utgick inventeringen och analysen från skriften *Handbok i medborgardriven stadsutveckling* som gavs ut 2016 av Fastighetsägarna Stockholm och White arkitekter. I skriften beskrivs lämpliga aspekter för att skapa temporär arkitektur.

- Gynnsamt mikroklimat, med det menas sol/skugga, vind samt frånvarande av störande buller.
- Flöde med människor i förhållande till projektets syfte och mål, exempelvis ska det vara mycket folk på platsen eller ska platsen vara lugn och rofylld.

- Lämpliga stadskvaliteter, hur platsen uppfattas, anses den vara ful eller outnyttjad får det troligen en större effekt.
- Dragplåster, det kan innebära att det finns caféer, butiker, restauranger som redan attraherar människor i anslutning till det tänkta projektet, detta kan gynna så väl det tänkta projektet som näringsidkarna.
- Lämplig trafiksituation, sker det mycket genomfartstrafik, är ett stort trafikflöde på gatan. Är gatan för smal kan det uppstå trängsel vilket inte är att föredra. (Fastighetsägarna, 2016, s. 7)

Inventeringen och Analys av platsen genomfördes under två tillfällen, den 17/4 2018 mellan 12.15 och 13.10 och den 18 /4 mellan kl 20.20 och 21.00.

2.3 Idéutveckling

Idéutveckling består av programpunkter och idéskisser.

Programpunkter

Program är en avsiktsförklaring som visar vad som ska skapas på platsen berättar Marina Queiroz¹ under en föreläsning rörande idéskiss, programplan och koncept. I Anna Roblings² föreläsning om designprocessen påtalas att programpunkterna lyfter de viktigaste aspekterna som ska uppnås med gestaltningen. Program baseras oftast på analys och inventering, syftet förtydligar vad som skall åstadkommas genom gestaltningen. I detta arbetet gjordes först en litteraturstudie som låg till grund för inventering och analysen, utifrån resultatet utformades programpunkter.

Idéskiss

Idéskiss innebär att testa, undersöka och utveckla idéer. Man kan med idéskisser testa olika former, karaktärer /teman³. Att skissa är en viktig del i en designprocess, som bidrar till att undersöka platsen och stimulerar nya kreativa idéer (Shih, Y.T., Sher, W.D., Taylor, M.2015). Genom att använda sig av 3D- modelleringsprogram och bygga upp platser kan nya infallsvinklar uppstå, vilket kan bidra till att lösa komplexa problem menar författarna Shih m.fl. (2015). Genom att både skissa på pappret och i digitala program möjliggörs nya synsätt (Shih m.fl., 2015).

Idéskissen används i det här arbetet som en schematisk gestaltning över platsen. Skisserna genomfördes för hand på skisspapper, i 3D-modelprogramet sketchUp och i Photoshop.

Underlag till planen hämtades från Uppsala kommun (2017b) ”Gestaltningens principer Svartbäcksgatan Stadsbyggnadsförvaltningen September 2017”, där en planskiss över gatan i skala 1:600 återfinns.

¹ Marina Queiroz, SLU Ultuna Föreläsning Idéskiss, programplan, koncept. 2016-04-08

² Anna Robling, SLU Ultuna Föreläsning I Föreläsning Designprocessen 2016-09-12

³ Marina Queiroz, SLU Ultuna Föreläsning Idéskiss, programplan, koncept. 2016-04-08

3.Resultat

Resultatet består av dels aspekter som påverkar fotgängare i det offentliga rummet, referensobjekt, val av plats, inventering, analys och slutligen idéutveckling som består av programpunkter och slutligen idéskisser.

3.1 Aspekter som påverkar fotgängare i stadsrummet

I det här avsnittet redovisas aspekter som påverkar fotgängare i det offentliga rummet och referensobjekt.

Aktiviteter i det offentliga rummet.

Gehl kategoriserar aktiviteter på publika platser som ”nödvändiga”, ”frivilliga/möjliga” och ”sociala aktiviteter”. Exempel på nödvändiga aktiviteter är att gå till jobbet, vänta på en buss eller lämna av något. Dessa aktiviteter sker alltid oavsett en stads utformning. ”Frivilliga” aktiviteter kan vara att flanera, sitta på en plats i solen osv. Dessa är viktiga aktiviteter för ett levande stadsliv dock är de klimatberoende: är det exempelvis för kallt eller en snöstorm minskar de frivilliga aktiviteterna avsevärt (Gehl, 2010, s. 20). En studie över hur vädret påverkar fotgängare visade att en temperaturökning med 5 grader resulterade i en ökning av fotgängare med 14 procent. Regn och snö gav en signifikant skillnad i antal gående jämfört med en dag utan nederbörd påtalar studien (de Montigny m.fl., 2012). Vädret har även en påverkan på hur snabbt fotgängare rör sig genom gaturummen. På gågatan Strøget i Köpenhamn rör sig en person i genomsnitt 35 procent snabbare under en vinterdag jämfört med en varm sommardag (Gehl, 2010, s. 20).

Den sista kategorin av aktiviteter enligt Gehl, de sociala aktiviteterna, har ett brett spektrum. Det kan röra sig om all form av social interaktion. Är det mycket liv och rörelse i staden resulterar det i många möten. Ofta uppstår oförutsägbara möten där det samlas människor. Städer som satsar på fotgängare tenderar att få fler spontana aktiviteter, vilket bidrar till ett rikare stadsliv (Gehl, 2010, ss. 22-23).

Platser att sitta på

Att sitta ned är en viktig aktivitet i det offentliga rummet enligt Gehl (2010, ss. 139–140). Bänkar och sittplatser har en stor påverkan på hur staden nyttjas, möjlighet till sittplatser resulterar i längre besök i staden (Gehl, 2010, ss. 140–143). Det existerar en korrelation mellan antal bänkar och antalet som nyttjar dessa. På Aker Brygge i Oslo ökades mängden bänkar till det dubbla – antalet sittande fördubblades då också (Gehl, 2010, s. 17).

Förutsättningar för bra sittplatser är bl.a: låg ljudnivå som möjliggör konversationer, bra mikroklimat gärna utblickar på element som vatten, växter, utsmyckningar, samt andra människor (Gehl, 2010, ss. 140–141). Sittplatser i städer bör dels bestå av stolar och bänkar, men även erbjuda möjliga ”sekundära sittplatser” som trappor och monument. Flyttbara utemöbler har fördelarna att de ger en större flexibilitet; det går att anpassa sittplatsen efter sin önskan när det gäller mikroklimat, utblickar eller socialt utrymme (Gehl, 2010, ss. 143–145).

Att gå och stanna upp i stadsmiljö

Att gå och att stå är viktiga aktiviteter i stadsrummet (Gehl, 2010, ss. 20, 135) Ett utökat antal fotgängare har blivit resultatet sedan städer satsat på mer ”gångvänliga” miljöer. Under 60- och 70-talet genomgick många europeiska städer en omvandling i och med att fotgängarna fick ett ökat fokus, i städerna infördes bl.a. gånggator på många håll i Europa (Zacharias, 2001). Ströget i Köpenhamn infördes som gånggata 1962 vilket resulterade i att antalet fotgängare ökade med 35 procent det första året (Gehl, 2010, ss.9–11).

Även om många städer har underlättat för fotgängarna i form av trottoarer i gaturummet, är det av vikt att trottoaren har en utformning som möjliggör sociala interaktioner. På många platser är trottoarerna utformade så att det är svårt att stanna upp, vilket kan tillintetgöra sociala samspel i gaturummet. Därav är det viktigt att trottoaren har en anpassning i bredd för antal fotgängare (Gehl, 2010, s. 20). Andra hinder för gående i stadsrummet kan vara biltrafikens storlek, ska en bilväg korsas blir det en tydlig barriär, vilket tenderar att påverka vilka vägar som används, det kan även ha en inverkan på om man väljer att gå (Trafikverket, 2015, s. 191). Fotgängare har rent generellt högre estetiska krav på den omgivande miljön, då de rör sig långsammare genom gaturummet och hinner uppfatta mer av omgivningen (trafikverket 2015, s. 196). ”*Stadsliv uppstår på en variationsrik gata där många uppehåller sig och där det finns plats för olika aktiviteter och möjligheter till möten och vila.*” (Trafikverket, 2015, s. 191). De miljöer som ofta anses attraktiva av fotgängare är: bilfria miljöer, områden med påtaglig grönska, stråk längs vatten (Trafikverket, 2015, s. 191).

Ljud och ljus

Faktorer som påverkar hur stadslivet upplevs är bl.a. ljud och belysning (Zacharias, 2001). Buller i stadsmiljöer har en mycket negativ påverkan på fotgängarna. Är en gata utsatt för stark trafik resulterar det i att tempot ökar bland de gående, detaljer i den visuella miljön som fotgängaren tar till sig minskar. Boende i anslutning till tungt trafikerade gator har även en tendens att socialisera mindre med grannskapet (Zacharias, 2001). Mycket av de ljud som finns i staden kommer från trafik. Trafikbuller uppkommer redan vid låga hastigheter från motordrivna fordon (Trafikverket, 2015, s. 137).

Belysning har en stor påverkan på beteendet i gaturummet. Ljussättning påverkar hur trygg man känner sig och de facto brottsligheten; under dygnets mörka timmar är detta extra tydligt bland utsatta grupper (Painter, 1996). Platser med god ljussättning kan uppmuntra fler människor att vistas där på kvällen/natten. Belysningen bör utformas så att det blir lätt att överblicka omgivningen, den skall ha rätt höjd och undvika att blända. Ett bländande ljus riskerar att leda till sämre överblick och förmåga till igenkänning av mötande människor (Trafikverket, 2015, s. 105).

Växtlighet i offentligheten

Träd och växtlighet har flera positiva effekter på gaturummet. Växtlighet upplevs ofta som estetiskt tilltalande och kan öka städernas visuella kvaliteter, grönska kan även tillfredsställa andra sinnen som lukt och hörsel. Överlag är människor i städer mycket positivt inställda till träd i gatumuljöer, det lyfts fram som att det kan skapa positiva associationer (Smardon, 1988). Det har även flera praktiska effekter i stadsrummet, bl.a. skuggbildande, förbättring av luftkvalitén, avkylande effekt. Det

har även en förmåga att främja fysiska aktiviteter och vara stressreducerande (Kardan m.fl., 2015;Rae m.fl., 2010).

Välskötta träd och annan vegetation kan även ha en brottsreducerande effekt i stadsmiljöer. Enligt Wolf & Mennis (2012) är exempel på brott som har påvisats minska pga. välskött vegetation: överfall, rån och inbrott. Detta antas beror på att vegetation på offentliga utrymmen bidrar till ökad tillströmning av människor. Mer människor bidrar till en social tillsyn vilket har en brottsförebyggande effekt menar Wolf & Mennis (2012).

Det är dock viktigt med skötsel av vegetationen då det annars finns en risk att det upplevs som ovårdat vilket kan få en negativ inverkan på gatubilden och upplevs som mindre tryggt (Wolfe & Mennis, 2012).

Vid val av träd i stadsmiljö är det viktigt att träden inte attraherar skadedjur som exempelvis bladlöss, eftersom lössen utsöndrar en klabbig vätska i anslutning till trädet. Om rörelsen ska kunna vara obehindrad under träden bör de också beskäras för att få en hög krona (Robinson, 2004 ss. 248-250). Oftast används lövträd, men även barrträd som svarttall förekommer som gatuträd. I mindre gaturum används ofta arter som inte blir mer än 10 m höga för att hålla en mer mänsklig skala, och de facto att de ska få plats i gaturummet, vanligtvis används då olika typer av körsbärsträd. Större gaturum ger däremot möjlighet till betydligt större träd (Robinson, 2004, ss. 248-250). Placeringen sker ofta i form av rader längs gatan. Entréer och sittplatser kan ha en mer unik och anslående utformning av växtlighet, vilket Robinson (2004, ss. 113-115) benämner som accentplantering. Vad gäller sittplatser, kan växtligheten även vara ett viktigt element för att bidra med skugga (Robinson, 2004, s. 48).

Sammanfattning av aspekter som påverkar fotgängare i stadsrummet.

- Skapa förutsättningar för sociala interaktioner.
- Minska biltrafik
- Gaturummet är anpassat i storlek för gående
- Estetisk tilltalande miljöer
- Minskat buller
- Skapa sittplatser
- Vädskydd
- Belysning
- Växter

3.2 Sommargåtor i Stockholm och Göteborg

Både Stockholm stad och Göteborg stad har arbetat med sommargåtor.

Stockholm

De senaste åren har Stockholm använt sig av tillfällig arkitektur i gaturummet, under konceptet ”Levande Stockholm”: här har man stängt av gator under en begränsad tid för att se vilken effekt det har på stadslivet (Stockholm stad, 2017b). Sweco som är ett av de arkitektkontor som har varit med och utformat platser i ”Levande Stockholm”, beskriver konceptet på följande sätt:

”Grundkonceptet för sommargågatorna är att trafiken stängs av eller regleras och att parkeringsplatser tas bort. Restauranger och verksamheter längs gatorna välkomnas att ta parkeringsytorna i anspråk, men där inga uteserveringar eller andra verksamheter tar plats erbjuder Trafikkontoret offentliga möbler.” (SWEKO, u.å)

Levande Stockholm beskriver projektet enligt följande:

”Sommargågor är gator eller delar av gator som under mitten av maj till och med mitten av september görs om till gågator för att skapa trivsammare vistelsemiljöer och ett ökat stadsliv. På en sommargågata kan näringsidkare, föreningar och organisationer ansöka om tillstånd för att använda ytor på gatan.”(Stockholm stad, 2017b).

Det finns planer på att utöka detta under sommaren 2018. Satsningen beskrivs som en möjlighet att öka livet i staden. Projektet är ett samarbete mellan näringslivet, stadsdelsnämnder och lokalbefolkningen (Stockholm stad, 2017a). På dessa gågator får inte motordrivna fordon framföras, med undantag för utryckningsfordon, varuleveranser, transport av gods för boende på den berörda gatan, hotell- och sjuktransporter. Gatorna stängs av med bland annat blomkrukor, farthinder och möblemang. Skäl till att gator eller delar av gator inte är lämpade som sommargågator kan vara om de korsas av busstrafik, eller att gatan inte har förutsättningar för att skapa ett levande stadsliv (Stockholm stad, 2017b). I centrala Stockholm är det många café- och restaurangägare som visat intresse för sommargågator, och i viss mån har även fastighetsägare varit intresserade. Därför finns en mycket stark konkurrens om tillfälliga platser i innerstaden (Stockholm stad, 2017a). Enligt en enkätstudie som gjorts för att utvärdera de gåendes åsikt om sommargågatan på Hornsbergs strand, hade ingen av de utfrågade en negativ inställning till den temporära gågatan (Stockholm stad, 2017a).

Göteborg

På Tredje Långgatan i Göteborg gjordes under sommaren 2015 och 2016 ett kvarter om till sommargågata. Den bakomliggande orsaken till försöket var att trafikkontoret i Göteborg fått in önskemål om att göra om delar av Tredje Långgatan till en gågata för att tillgängliggöra diverse event och även möjliggöra uteserveringar (Göteborg stad, 2016). I ” utvärdering av Tredje Långgatan som gågata” framkommer följande: Innan försöket med gågata var 80 procent av de boende på den berörda gatan positivt inställda till sitt boende; efter försöket med tillfälliga gågator var 75 procent nöjda. Andelen som hade en negativ syn på att röra sig på gatan ökade från 10 procent till ca 15 procent efter försöket. Generellt sett var besökare mycket positivt inställda till Tredje Långgatan både före och efter gågatan, antalet negativt inställda till gatan sjönk i och med införandet av gågatan. De som bedrev verksamhet på gatan ansåg överlag att införandet av gågata har påverkat verksamheten positivt under 2015, ingen av näringsidkarna ansåg att det hade haft någon negativ effekt. Året efter ansåg dock 4 procent att de hade en fått en negativ effekt: detta antas vara ett resultat av ett minskat antal parkeringsplatser (Göteborgs Stad, u.å).

I tjänsteutlåtandet från trafikkontoret i Göteborgs stad rörande möjligheten att fortsatt göra Tredje Långgatan till sommargågata framhålls att det skulle bidra till ett mer tilltalande stadsrum att vistas i (Göteborgs Stad, 2016). I rapporten påpekas bland annat att barn kan gynnas under dagtid av den bilfria gatan, dock tas det

också upp att gatan under kvällstid domineras av krogmiljö. Utifrån ett jämställdhetsperspektiv ses det som lyckat, eftersom fler människor rör sig på gatan vilket gör att den upplevs som tryggare påtalas i rapporten. Med tanke på mångfald ses den ökade tillströmningen av människor som positiv med större social interaktion i gaturummet. Cykelparkeringar, nya sittmöjligheter och tillfälliga planteringar har även de haft en positiv social inverkan på Tredje Långgatan. Ur en miljöaspekt kan frånvaron av bilar bidra till en viss minskning av utsläppen på gatan, dock har en viss ökning av nerskräpning även skett som följd av att fler människor befinner sig i gaturummet. Det har inneburit att extrainsatt renhållning av gatan blivit nödvändig (Göteborgs Stad, 2016).

Sammanfattning av referensobjekt

- Stänga av bilgator
- Offentliga möbler
- Omsorg om avstängningarna

3.3 Platsen

Platsen består av val av platsen och en sammanställning av resultatet av inventeringen och analysen.

Val av platsen

Svartbäcksgatan är en gata med anor från 1600-talet, med låg tät bebyggelse. Gatan genomgår nu en byggnation som påbörjades oktober 2017 och beräknas vara klar sommaren 2018. Körbana minskas i ombyggnation och trottoaren breddas och vägen blir enkelriktad (Uppsala kommun 2017b).

Platsen, Svartbäcksgatan mellan St. Olofsgatan och Linnégatan (se figur.1) en sträcka på strax över 100 meter. Platsen valdes då den har ett centralt läge i Uppsala och ansluter till den nuvarande gågatan Svartbäcksgatan (se figur 1). Gatan har mycket mänsklig rörelse och flera dragplåster som restauranger, caféer och butiker (se figur 2) vilket är viktiga aspekter för tillfällig arkitektur.



Figur 1. I fastighetskarta över central Uppsala. Den rödmarkeringen visar vart gestaltningsförslaget är beläget. Bearbetad av författaren 2018. Fastighetskarta © Lantmäteriet

- Mikroklimat: Gatan har bra skugg-/sollägen, låga hus längs med gatan främjar sol (se figur 2). Ingen påtaglig vind. Visst buller från omkringliggande gator.
- Lämpligt flöde av människor: Det är mycket människor som rör sig längs gatan, då den ligger i centrala Uppsala och ansluter till den befintliga gågatan (Svarbäcksgatan).
- Lämpliga stadskvaliteter: Gatan har många gamla hus, dock utgör bilgatan stor del av platsen vilket känns som en outnyttjad plats.
- Dragplåster: Många caféer, restauranger och butiker på gatan (se Figur 2) gör att det är mycket folk som rör sig på gatan.
- Trafiksituationen: Gatan är enkelriktad, få bilar som kör på gatan, dock relativt mycket cyklister. Gaturummet är ca 12 m brett. Det är enligt min bedömning ingen viktig fordonsgata då alternativa vägar finns. Gatans pågående ombyggnation påverkar ej gestaltningsförslaget.

Inventering och platsanalys

Inventering och analys av Svarbäcksgatan (mellan St: Olofsgatan och Linnégatan). Aspekter som tas upp i analysen bygger dels på det som presenterats i litteratursikten och dels på aspekter från skriften *Handbok i medborgardriven stadsutveckling*.



Figur 2. Visar vilka dragplåster som finns på Svarbäcksgatan mellan St: Olofsgatan och Linnégatan. Det gula illustrerar solen från morgon till lunch, orangea färgen symboliserar sol från lunch till kväll. Illustration av författaren.

| | Inventering | | Analys |
|--------------------------------------|--|---|---|
| | Styrkor | Svagheter | Möjligheter |
| Möjligheter att gå- och stanna till. | Breda trottoarer. | Uteserveringar från Café och restauranger kan göra det svårt att stanna upp. Bilgatan tar upp stor del av gaturummet. | Mer utrymme för gående och möjliggörande att stanna upp i gaturummet. |
| Trafiksituationen | Gatan är enkelriktad, få bilar som kör på gatan, relativt mycket cyklister. | Fordonsgatan tar upp stor del av gaturummet. | Skapa (tillfällig) gågata. Vilket gör att mer mänskliga aktiviteter kan äga rum. |
| Lämpligt flöde av människor | Det är mycket människor som rör sig längs gatan, då den ligger i anslutning till den befintliga gågatan. | Under kvällstid är det relativt lite flöde människor. Ofta används gatan bara för genomfart, få som stannar upp, då gatan saknar sittplatser, och andra aktivitet | Skapa mer aktiviteter så att folk väljer att befinna sig på gatan. |
| Dragplåster | Många caféer, restauranger och butiker på gatan (se figur 2) vilket gör att det är mycket folk som rör sig på gatan. | Få/inga icke-kommersiella inslag i gaturummet. Få dragplåster på kvällstiden. | Skapa flera aktiviteter som kan agera dragplåster, som är tillgänglig dygnet runt. |
| Aktiviteter | Nödvändiga-, frivilliga- och sociala aktiviteter förekommer på gatan. | Få sociala aktiviteter på gatan, som inte innefattar konsumtion. | Skapa platser för sociala aktiviteter. Både aktiviteter som är kopplade till konsumtion och ickekonsumtion. |
| Sittplatser | Caféer har sittplatser för kunder. | Inga sittplatser för människor som inte konsumerar. | Nya sittplatser i gaturummet. Vilket skapar mer liv i staden. |
| Mikroklimat | Gatan har bra skugg-/sollägen, låga hus längs med gatan främjar sol (se figur 2). Ingen påtaglig vind. | Visst buller från omkringliggande gator. Dåligt med skydd för skugga på gatan. | Skapa platser med skugga. Minska trafiken för att motverka buller. |
| Belysning | Gatlampor hängande över gatan, ljus från skyltfönster. | Ingen direkt belysning för gående. | Ökad belysning, vilket gör platsen mer tillgänglig under flera timmar. |
| Växtlighet | Möjligt till växtlighet p.g.a. gatubredd. | Avsaknad av den. | Plantera växtlighet, Vilket kan bidra till ökat välbefinnande och skugga. |

Tabellen 1. Resultatet av inventeringen, där styrkor och svagheter visas. Vidare är det även resultatet av platsanalysen, där möjligheter beskriver vad som kan/bör göras på gatan för att ta tillvara på styrkor och råda bot på svagheter.

3.4 Idéutveckling

Idéutveckling består av programpunkterna och slutligen idéskisserna som utgår från programpunkterna

Programpunkter

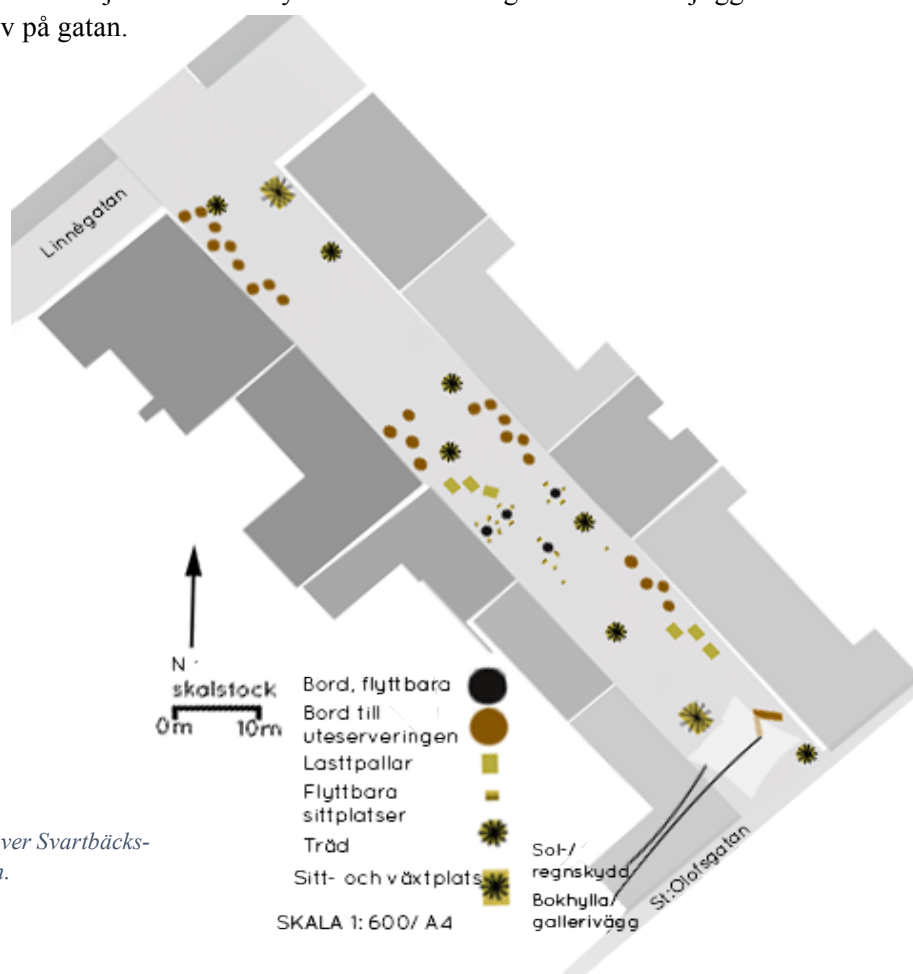
Programpunkterna är baserade på resultat från litteraturöversikten och platsanalysen. Programpunkterna ligger till grund för idéskisserna.

- Skapa en tillfällig gågata under sommarmånaderna för att främja gå/stå-möjligheter.
- Belysning och växtlighet på gatan för att öka tryggheten och trivseln.
- Möjliggör sociala aktiviteter, bl.a. genom sittplatser, platser att gå och stanna upp på,
- platser som möjliggör aktiviteter under ogynnsamma väderförhållanden.
- Mobila och lättflyttade möbler så att brukarna kan vara med och utforma och utforska platsen själva.
- Möblemang, växtplatser ska bestå av återvunnet/billigt material.
- Växtlighet som ej överstiger 10 meter för att fungerar i gaturummet.

Idéskiss

Tillfällig gågata

Genom att göra delar av Svartbäcksgatan till en sommargågata så testas nya användningar av platser i staden vilket är förenligt med Uppsala kommuns arkitekturpolicy. Genom att främja sociala och fysiska aktiviteter i gaturummet möjliggörs ett ökat stadsliv på gatan.



Aktiviteter

Genom att möjliggöra för olika aktiviteter i stadsrummet som att gå, stå eller sitta kan man få fler grupper att nyttja platsen. På så vis kan platsen aktivera människor till att göra mer sociala aktiviteter på Svartbäcksgatan.

Aktiviteterna är anpassade för att knyta an till platsen och de verksamheter som bedrivs där. Exempelvis en bokhylla och på baksidan av bokhyllan finns en utomhusgallerivägg.



Figur 5. Vid bokhyllan, kan böcker bytas. Placeringen av bokhyllan/galleriväggen är i anslutning till bokhandeln och galleriet. Illustration av författaren. Källa skulpturer: skalgubbar.se.



Figur 6. Bokhyllans baksida används som tillfälligt utomhusgalleri, vilket bidrar med variation och estetiska kvalitéer i gaturummet. Illustration av författaren. Källa skulpturer: skalgubbar.se.

Sittplatser

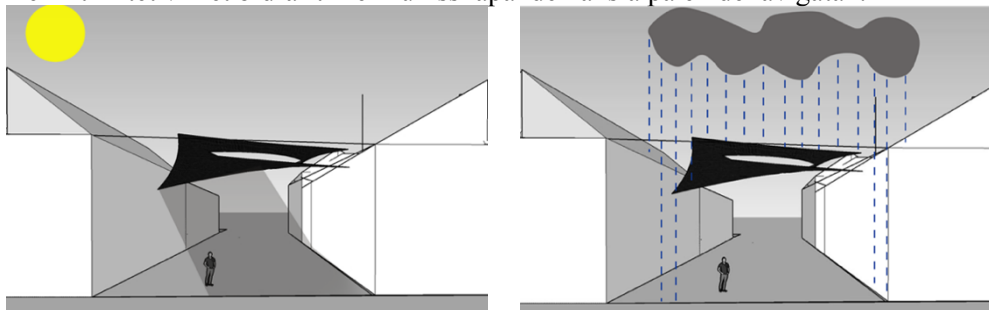
Möblerna på gågatan är gjorda av enkla och/eller återanvända material, för att knyta an till visionen för gatan, att använda återvunnet och mobila material. Det kommer att finnas ett flertal flexibla sittplatser, dessa möbler ska vara lätta att flytta och bestå av enklare stolar och bord; därtill kommer lastpallar att agera både flexibel- och sekundärsittplats, då de vid behov kan användas för andra aktiviteter: exempelvis utgöra en scen men även som sittplats vid behov. Permanenta sittplatser (se figur. 7) kommer att ha växtlighet som skapar skugga och skydd.



Figur 8. Flexibla och sekundära sittplatser av lastpallar, kan brukaren själv bygga upp eller flytta efter egna preferenser. Lastpallarna kan även användas till andra aktiviteter. Det finns också permanenta sittplatser där växtligheten bidrar med sina estetiska kvalitéer och skugga. Illustration av författaren. Källa skulpturer: skalgubbar.se.

Mikroklimat

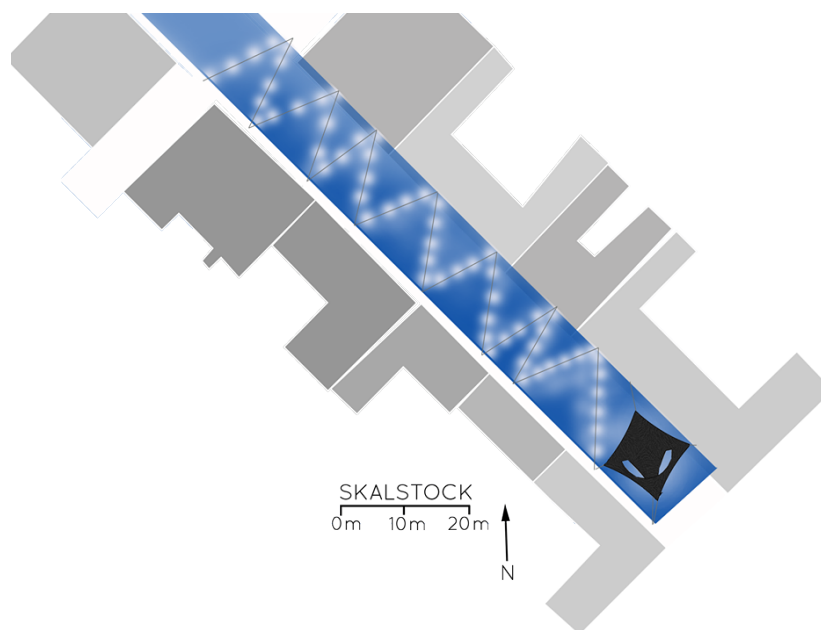
För att göra Svartbäcksgatan mer tillgänglig under perioder med regnigt/soligt väder, placeras ett ”segel”, som sol- och regnskydd på en del av gatan. Seglet gör att antalet besökare kan nyttja vissa delar av gatan under ogynnsamma väderförhållanden vilket kan generera mer folkliv. Seglet bidrar även till att skapa mer intimitet vilket bidrar till en rumsskapande känsla på en del av gatan.



Figur 9. Regn-/solskydd kan bidra till ett mer gynnsamt mikroklimat på Svartbäcksgatan. Illustration av författaren.

Belysning

För att öka tillgängligheten på Svartbäcksgatan under kvälls/nattid finns en omfattande belysning. Ljusslingor bidrar även till ett tak vilket genererar en rumslighet på den aktuella delen av Svartbäcksgatan.



Figur 10. Illustrerar en belysningskarta över Svartbäcksgatan. Genom att utöka belysning på gatan görs gatan mer tillgänglig fler timmar av dygnet. Belysning bidrar också till att gatan upplevs som tryggare under den mörka delen av dygnet. Illustration av författaren

Växtlighet

Växtligheten på Svartbäcksgatan bör inte överstiga 10 meter då gaturummet är relativt intimt och låg växtlighet bidrar till att ge gatan en mänsklig skala. För att markera sittplatser och början/slut på gatan är sitt- och växtplatser (se figur 3 och

7) markerat genom accentträd som sticker ut med ett originellt växtval i form av tallar, ett ovanligt träd i stadsmiljöer.



Figur 11. Växtligheten på den tillfälliga sommargågatan, är relativt låg för att passa in i gaturummet. Träden står på rader längs gatan för att skapa riktning, dock med olika avstånd mellan sig för att ge en variation i gaturummet. Växtligheten bidrar med sina visuella kvalitéer på gatan, vissa träd är accenter och markerar början/slutet av gatan. Träden skapar också skugga vilket bidrar till ett gynnsammare mikroklimat. Illustration av författaren. Källa skalfigurer: skalgubbar.se.

4. Diskussion

I Diskussionen tas resultatet av arbetet upp och diskuteras, vidare förs en diskussion rörande metodvalen. Arbetet avslutas med en slutsats.

4.1 Resultatdiskussion

”Syftet med uppsatsen är att undersöka hur temporär arkitektur kan bidra till ökat folkliv i stadsrummet.”

Genom detta arbete inser jag att det finns oändliga sätt att ta sig an den tillfälliga arkitekturen, beroende på syfte och mål. Den kan användas för att visa upp en outnyttjad plats, eller att ge en plats en ny funktion. I detta arbete så omvandlades en gata i centrala Uppsala till en temporär gågata. Effekten hade kanske blivit större om en helt bortglömd yta fick en ny användning. En annan intressant aspekt med tillfällig arkitektur är att resultatet inte behöver ses som något slutgiltigt, utan som en del som utvecklas, anpassas och förfinas efter önskemål/behov av dem som nyttjar platsen.

Resultatet kan ses som en del i en större trend där gaturummet tas tillvara, och inte bara utgör en plats för motortrafik. Genom att skapa flera aktiviteter i gaturummet, "tas" gatan tillbaka av fotgängarna och öppnar upp för ett levande och aktivt stadsliv.

I det här arbetet valdes Svartbäcksgatan (Mellan S:t Olofsgatan och Linnégatan). Gatan har goda förutsättningar för att bli en lyckad sommargågata. Här finns flera "dragplåster" som bland annat café- och restaurangverksamhet vilket redan attraherar mycket folk. Att lägga till attraktiva element som belysning, sittplatser, konst med mera kan göra att gatan får en förstärkt attraktion, vilket skapar ett livfullt stadsliv. Samtidigt som en gågata med mycket folk och rörelse kan inbringa problem för boende i gatans direkta närhet, som begräsning i bilkörande, parkeringsplatser, ökade ljudnivåer från gatan och så vidare. Detta behöver studeras vidare.

Resultatet är ett exempel på hur återvunnet och enkelt material skapar tillfälliga platser, till gagn för ett aktivt folkliv. Materialvalet i form av billigt och återvunnet material kan göra att gatan upplevs som skräpig och i viss mån ge ett ovårdat intryck, samtidigt som nya/dyra material kan ses som slöseri och i viss mån ohållbart då det endast ska nyttjas under en begränsad tid.

Förslaget är inte en permanent lösning, utan ett sätt att prova sig fram, ett test som sedan utvärderas av berörda parter vilket kan liknas vid Tactical Urbanisms "fas 0", där stadsplanerarna testar om ett projekt fungerar. Det optimala hade varit en gestaltningsprocess som utgick från önskemål från boende, näringsidkare och besökare, för att utgå från vilka behov och önskemål som finns på gatan, detta var dock inte möjligt p.g.a. alltför snäva tidsramar.

Resultatet i arbetet är förenligt med Uppsala (2017a) kommuns arkitekturpolicy, där en öppning ges för tillfällig arkitektur att pröva nya användningar av olika platser.

En viktig aspekt i detta arbetet var att skapa variationsrik och estetisk tilltalande platser för fotgängare, eftersom gående rör sig långsammare genom gaturummet än motordrivna trafikanters och därför kan varsebli så mycket mer. Det är dock som alltid svårt att ha en generell ståndpunkt av vad som är en tilltalande utformning, resultatet kan säkert anses som både tilltalande och anskrämlig beroende på smak och preferenser.

4.2 Metoddiskussion

I litteraturöversikten studerades parametrar för att öka folklivet på offentliga platser. Det finns självklart fler aspekter som är av vikt för aktiviteter i stadsrummet alla dessa skulle kunna sammanställas i en annan studie. Genom att studera referensobjekt fick jag en klarhet i hur två kommuner använder sig av tillfällig arkitektur. Om flera projekt studerats hade en större och mer övergripande bild skapats.

Inventering och analys utfördes under två besök på plats. För att få en mer komplett bild av platsens möjligheter, vore flertalet besök nödvändiga. Det hade även funnits relevans för att utföra analysen under sommaren, för att studera vilka aktiviteter som sker i gaturummet. Utgångspunkterna i inventeringen och analysen bygger på aspekter från litteraturöversikten och från skriften "Handbok i medborgardriven stadsutveckling". Det kan vara problematiskt att utgå från förbestämda aspekter, då risken finns att man missar viktiga infallsvinklar som finns på platsen. Därtill kan det vara svårt i inventeringen att förhålla sig helt objektivt till vad som

är styrkor och svagheter på platsen, vilket riskerar att göra bedömningen godtycklig och som metod kan den därför tendera att bli ”ovetenskaplig”.

Att ha inventering, platsanalys och idéutveckling som metod med programpunkter och slutligen skisser hjälpte mig att utveckla och förstå problembilden på gatan. Det mynnade ut i konkreta idéskisser över gatan. Genom att skissa utvecklades nya sätt att ta sig an utformningen. Att bygga upp gatan i en 3D-model bidrog till en ökad förståelse av rumsligheten på gatan.

4.3 Slutsats

Genom att lägga ihop aspekterna som påverkar fotgängare på offentliga platser och perspektiv från den tillfälliga arkitekturen utvecklades en tillfällig gågata i centrala Uppsala. Gatan har goda förutsättningar för ett levande och myllrande stadsliv med diverse olika aktiviteter. Samtidigt är det svårt att bedöma hur mottagandet från allmänheten kommer att se ut, vilket gör det svårt att dra en generell slutsats av arbetet.

I detta arbetet har jag fått en ökad förståelse för vilka parametrar som är viktiga att beakta i utformningen av ett stadsrum för att skapa ett mer levande stadsliv. Arbetet har även bidragit till en ökad förståelse för tillfällig arkitektur och hur det används i praktiken.

Referenser

- Bishop, P., 2015. From the Subversive to the Serious: Temporary Urbanism as a Positive Force. *Archit. Des.* 85, 136–141.
<https://doi.org/10.1002/ad.1913>
- Bishop, P., Williams, L., 2012. *The temporary city*. Routledge, London ; New York.
- Boverket, 2017. Boverkets ”Underlag till nationell arkitekturpolicy” Tillgänglig <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2017/underlag-till-nationell-arkitekturpolicy.pdf> [2018-04-12] (No. RAPPORT 2017:12).
- Carmona, M., 2010. *Public places, urban spaces: the dimensions of urban design*, 2nd ed. ed. Architectural Press, Oxford, UK ; Burlington, MA.
- de Montigny, L., Ling, R., Zacharias, J., 2012. The Effects of Weather on Walking Rates in Nine Cities. *Environ. Behav.* 44, 821–840.
<https://doi.org/10.1177/0013916511409033>
- Frumkin, H., 2003. Healthy Places: Exploring the Evidence. *Am. J. Public Health* 93, 1451–1456. <https://doi.org/10.2105/AJPH.93.9.1451>
- Gehl, J., 2010. *Cities for people*. Island Press, Washington, DC.
- Gehl, J., 1989. A Changing Street Life in a Changing Society. *Places*, 6(1). Retrieved from <https://escholarship.org/uc/item/46r328ks>.
- Gehl people, (u.å.). *Tools to reimagine New York*, Tillgänglig:<https://gehlpeople.com/cases/new-york-usa/> [2018-05-05].
- Göteborgs Stad, 2016. *Förslag att återkommande göra Tredje Långgatan till gågata under sommarsäsongen* Tillgänglig [http://www5.goteborg.se/prod/intraservice/namndhandlingar/samrumportal.nsf/93ec9160f537fa30c12572aa004b6c1a/80b5ee4afcac1531c12580720038f854/\\$FILE/\\$%20383.1%20Tjansteutlatande%20Tredje%20Langgatan%20gagata.pdf](http://www5.goteborg.se/prod/intraservice/namndhandlingar/samrumportal.nsf/93ec9160f537fa30c12572aa004b6c1a/80b5ee4afcac1531c12580720038f854/$FILE/$%20383.1%20Tjansteutlatande%20Tredje%20Langgatan%20gagata.pdf) (No. Diarienummer 2042/14). [2018-04-12].
- Göteborgs Stad, (u.å.). *Utvärdering av Tredje Långgatan som gågata*. Göteborg: Trafikkontoret. Tillgänglig [http://www5.goteborg.se/prod/intraservice/namndhandlingar/samrumportal.nsf/93ec9160f537fa30c12572aa004b6c1a/80b5ee4afcac1531c12580720038f854/\\$FILE/\\$%20383.4%20Bilaga%203%20Samlad%20rapport.pdf](http://www5.goteborg.se/prod/intraservice/namndhandlingar/samrumportal.nsf/93ec9160f537fa30c12572aa004b6c1a/80b5ee4afcac1531c12580720038f854/$FILE/$%20383.4%20Bilaga%203%20Samlad%20rapport.pdf). [2018-04-12]
- Kardan, O., Gozdyra, P., Mistic, B., Moola, F., Palmer, L.J., Paus, T., Berman, M.G., 2015. Neighborhood greenspace and health in a large urban center. *Sci. Rep.* 5. <https://doi.org/10.1038/srep11610>
- Legeby, Berghauser Pont. Marcus, 2015. “*Dela[d] Stad: Stadsbyggande och segregation : 1 Perspektiv och utgångspunkter*,” Stockholm : KTH Royal Institute of Technology, TRITA-ARK. Forskningspublikationer, 2015:2, Tillgänglig: <https://www.boverket.se/contentassets/f01a36e281a14fe697468b527a448094/perspektiv-och-utgangspunkter.pdf> [2018-05-02].
- Lydon, M., Garcia, A., Duany, A., 2015. *Tactical urbanism: short-term action for long-term change*. Washington, DC: Island Press/Center for Resource Economics
- Lyndon, M., 2012. *tactical urbanism 2 short-term action long term change*. Tillgänglig https://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/tactical_urbanism_vol_2_final [2018-04-20].
- Németh, J., Langhorst, J., 2014. Rethinking urban transformation: Temporary uses for vacant land. *Cities* 40, 143–150.
<https://doi.org/10.1016/j.cities.2013.04.007>

- NYCDOT, 2018. New York City, Department of Transportation's Summer Streets Interventions 2018 Tillgänglig <http://www.nyc.gov/html/dot/summerstreets/downloads/pdf/summerstreets-interventions-rfp-2018.pdf>. [2018-04-12] New York City.
- Rae, R.A., Simon, G., Braden, J., 2010. Public Reactions to New Street Tree *Cities and the Environment*, 3(1), pp. Article 10–21 pp.
- Robinson, N., 2004. *The planting design handbook*, 2nd ed. ed. Ashgate, Aldershot, Hants, England ; Burlington, VT, USA.
- SCB, 2012. *Så bor och lever Sverige*. Tillgänglig https://www.scb.se/Statistik/_Publikationer/LE0001_2014K01_TI_02_A05TI1401.pdf. [2018-05-12]
- Schaller, S., Guinand, S., 2018. Pop-up landscapes: a new trigger to push up land value? *Urban Geogr.* 39, 54–74. <https://doi.org/10.1080/02723638.2016.1276719>
- Shih, Y.T., Sher, W.D., Taylor, M., 2015. Understanding Creative Design Processes by Integrating Sketching and CAD Modelling Design Environments: A Preliminary Protocol Result from Architectural Designers. *Int. J. Archit. Res. ArchNet-IJAR* 9, 76. <https://doi.org/10.26687/archnet-ijar.v9i3.706>
- Smardon, R.C., 1988. Perception and aesthetics of the urban environment: Review of the role of vegetation. *Landsc. Urban Plan.* 15, 85–106. [https://doi.org/10.1016/0169-2046\(88\)90018-7](https://doi.org/10.1016/0169-2046(88)90018-7)
- Stockholm Stad, 2017. *Levande Stockholm 2018. Genomförandebeslut*. (No. Dnr T2017--0022889933). Stockholm Stad 2017a.
- Stockholm Stad, 2013. *Riktlinjer för idéburen stadsförbättring* (No. (Dnr 319-754/2013)). Stockholm Stad.
- Stockholm stad (2017 b), 2017. *Sommargåtor, sommartorg och pop up-parker 2017 - Levande Stockholm*. Stockholm Stad. Stockholm Tillgänglig: https://www.mynewsdesk.com/material/pressrelease/1979137/download?resource_type=resource_attached_pdf_document. [2018-04-12]
- SWECO, (u.å.). SWECO- *Levande Stockholm* Tillgänglig <http://www.sweco.se/vart-erbjudande/arkitektur/landskap/levande-stockholm/> [2018-05-02].
- Tonnelat, S., 2010. The sociology of urban public spaces. In H. Wang, M. Savy, and G. Zhai, editors, *Territorial Evolution and Planning Solution: Experiences from China and France*. Paris, France: Atlantis. 10.
- Trafikverket, 2015. *Trafik för en attraktiv stad UNDERLAG TILL HANDBOK • UTGÅVA 3* (No. ISBN: 978-91-7585-275-1). Tillgänglig https://www.trafikverket.se/contentassets/347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f/trast3_underlag_till_handbok.pdf [2018-04-12]
- Uppsala kommun, 2017. *Uppsala kommun -Arkitekturpolicy* Tillgänglig: <https://www.uppsala.se/organisation-och-styrning/publikationer/arkitekturpolicy/arkitekturpolicy/> [2018-04-18].
- Uppsala kommun, 2017b. *Gestaltungsprinciper Svartbäcksgatan Stadsbyggnadsförvaltningen* Tillgänglig <https://bygg.uppsala.se/contentassets/13e427f892984c41a9758244824ad326/svartbacksgatan-programhandling-oktober-2017.pdf> [2018-04-10].
- Wolfe, M.K., Mennis, J., 2012. Does vegetation encourage or suppress urban crime? Evidence from Philadelphia, PA. *Landsc. Urban Plan.* 108, 112–122. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2012.08.006>
- Zacharias, J., 2001. Pedestrian Behavior Pedestrian Behavior and Perception in Urban Walking Environments. *J. Plan. Lit.* 16, 3–18. <https://doi.org/10.1177/08854120122093249>

Zimm, M., 2016. *Tillfällig arkitektur ger plats för kultur: rumsskapande händelser och gemenskapande platser.* : Stockholms stad Tillgänglig
<http://www.stockholm.se/PageFiles/1285349/Tillfallig%20arkitektur%20ger%20plats%20f%C3%B6r%20kultur%20bilaga%201.pdf> [2018-04-10].
Stockholm.