

Tillfällig landskapsarkitektur

Ett gestaltungsförslag för Östra Ågatan i Uppsala

Maya Blomberg och Ulrika Liljenfeldt



Titel: Tillfällig landskapsarkitektur: ett gestaltungsförslag för Östra Ågatan i Uppsala
Engelsk titel: Temporary Landscape Architecture: A Design Proposal for Östra Ågatan in Uppsala
© Maya Blomberg och Ulrika Liljenfeldt
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: bilfri, landskapsarkitektur, sommargågata, tillfällig arkitektur, Östra Ågatan
Omslagsbild: Östra Ågatan som sommargågata, Maya Blomberg (2018)
Alla bilder i arbetet publiceras med erforderliga tillstånd.
Publiceringsår: 2018
Publiceringsort: Uppsala
Elektronisk publicering: <https://stud.epsilon.slu.se/>

Sammandrag

Sverige är ett land med varierande årstider vilket innebär att användningen av det offentliga rummet förändras över året. I denna uppsats undersöks hur man med reglerad biltrafik och tillfällig landskapsarkitektur kan gestalta en plats i innerstaden för att få människor att i större utsträckning uppehålla sig där under sommaren. I en förstudie bestående av en litteraturöversikt och en intervju med arrangörer av projektet *Levande Stockholm* undersöktes vad tillfällig landskapsarkitektur är, samt vad som bidrar till att människor väljer att uppehålla sig på en plats i det offentliga rummet. Med tillfällig landskapsarkitektur kan en plats anpassas efter hur användningen av det offentliga rummet varierar över året. Genom att bland annat skapa en händelserik kantzon längs med fasaderna och skapa möjlighet för aktivitet på platsen bidrar man enligt våra slutsatser till att människor i större utsträckning saktar ner och i uppehåller sig på en plats. Slutsatserna applicerades på en verklig situation i ett gestaltungsförslag för en del av Östra Ågatan i Uppsala. Gestaltungsförslaget redovisas i text, perspektiv och i en illustrationsplan. De tillägg vi föreslår i gestaltungsförslaget bör enligt detta arbete leda till att människor i allt större utsträckning skulle uppehålla sig på Östra Ågatan under sommaren.

Abstract

Sweden is a country with varying seasons, which means that the use of the public space changes over the year. In this paper we examine how regulated car traffic and temporary landscape architecture can be used to design a place in the city to make people stop and stay during the summer. In a pre-study consisting of a literary survey and an interview with organizers of the project *Levande Stockholm* we investigated what temporary landscape architecture is, and what makes people more likely to stop and stay in a public space. By using temporary landscape architecture, a place can be adapted to how the use of public space varies over the year. According to our conclusions, by creating an eventful “edge zone” along the buildings and creating opportunities for activities in the public space, you contribute to people slowing down and staying to a greater extent. Our conclusions were then applied on a real situation in a design proposal for a part of Östra Ågatan in Uppsala. The design proposal is presented in text, perspective drawings and in an illustrative plan. The additions we propose in the design proposal would according to this paper result in more people choosing to stop and stay at Östra Ågatan during the summer.

Innehåll

Inledning	5
Bakgrund	5
Aktiviteter i det offentliga rummet	5
Bilens plats i staden	7
Syfte	8
Frågeställning	9
Avgränsningar	9
Begreppsprecisering	9
Metod	10
Litteraturoversikt	11
Intervju	11
Observation och analys	12
Gestaltningförslag och skisser	12
Förstudie	12
Det offentliga rummet med människan i fokus	13
En väl fungerande offentlig miljö	14
Tillfällig arkitektur och landskapsarkitektur	16
Slutsatser av förstudien	19
Inventering och analys av Östra Ågatan	20
Inventering	21
Analys	23
Resultat	25
Programpunkter	25
Gestaltningförslag	26
Diskussion	30
Metod	30
Tillfällig landskapsarkitektur	30
Biltrafik	31
Östra Ågatan	32
Slutsatser och vidare forskning	35
Förändringen i det offentliga rummet	35

Inledning

Runt om i världen sker förändringar i användningen av det offentliga rummet. Biltrafik regleras och städer blir bilfria. Det ger plats för nya aktiviteter och förändringar av gatan och det offentliga rummet. Östra Ågatan sträcker sig längs med Fyrisåns östra sida i centrala Uppsala. Varma sommandagar söker sig invånare till vattendraget för att hitta en plats att stanna upp eller slå sig ner på. Norrut längs gatan finns sittplatser, uteserveringar och glasskiosker men rör sig besökaren söderut blir anledningarna att stanna upp färre. Den del av Östra Ågatan som avgränsas av Bangårdsgatan och Vretgränd har mindre att erbjuda och passeras snabbt förbi av fotgängare, cyklister och bilister. Under sommaren förändras vårt sätt att använda staden och genom tillfällig landskapsarkitektur kan också staden förändras för att möta våra behov. Följande uppsats beskriver hur tillfällig landskapsarkitektur kan öka användningen av en plats i innerstaden. I ett gestaltungsförslag för Östra Ågatan sammanställs slutsatserna av vad som bidrar till att människor i större utsträckning väljer att uppehålla sig i det offentliga rummet.

Bakgrund

I innerstadsmiljöer är många människor beroende av det offentliga rummet för att bland annat kunna transportera sig, handla, leka och interagera med andra människor skriver Vikas Mehta, universitetslektor inom urbanism på University of Cincinnati, i sin artikel *Evaluating Public Space* (2014) där han genom litteraturstudier och empiriska undersökningar tar fram ett så kallat *public space index* för att mäta kvaliteten i det offentliga rummet. Mehta beskriver också det offentliga rummet som en naturlig plats för både planerade och spontana möten. Mehta menar vidare att möten mellan människor med olika åsikter och värderingar samt lärande, dialoger och utbyte av information i det offentliga rummet kan bidra till ökad social medvetenhet och minskad segregering. Även Jan Gehl (2010), arkitekt och professor i stadsplanering, hävdar att det offentliga rummet har en viktig social funktion. Att stärka det offentliga rummets funktion som mötesplats är av stor vikt för att uppnå en socialt hållbar stad och ett demokratiskt samhälle (Gehl 2010, s. 6).

Aktiviteter i det offentliga rummet

De aktiviteter som utförs i det offentliga rummet kan enligt Gehl (2010, ss. 20–25) beskrivas utifrån tre olika kategorier: *nödvändiga*, *valfria* och *sociala aktiviteter*. De *nödvändiga aktiviteterna* kan vara att röra sig mellan olika målpunkter som

hem och arbete, eller uträtta nödvändiga ärenden som att till exempel handla mat. Dessa aktiviteter utförs oberoende av kvaliteten i det offentliga rummet menar Gehl. De *valfria aktiviteterna* innebär att människor exempelvis promenerar, står upp eller slår sig ner för att njuta av en plats. I vilken grad dessa aktiviteter utförs beror enligt Gehl på det offentliga rummets kvalitet (Gehl 2010, ss. 20–25).

De *sociala aktiviteterna* beskriver Gehl som all form av aktiv och inaktiv kommunikation mellan människor. De sociala aktiviteterna är en stor dragkraft för att få människor att uppehålla sig i det offentliga rummet, då närvaro av människor lockar andra människor (Gehl 2010, ss. 20–25).

När utomhusförhållandena är goda och vädret behagligt utförs aktiviteter i det offentliga rummet i större utsträckning menar Gehl. Om kvaliteten i det offentliga rummet dessutom är hög och bjuder in människor att göra något och uppehålla sig på platsen, utförs de valfria aktiviteterna i större mån, vilket i sin tur också ökar antalet sociala aktiviteter (Gehl 2010, ss. 20–25). Även Mehta (2014) menar att kvaliteten på det offentliga rummet påverkar användningen av det. Mehtas teorier om kvalitet i det offentliga rummet beskrivs vidare under rubriken ”En väl fungerande offentlig miljö” i förstudien.

Stationära och rörliga aktiviteter

Aktiviteterna som pågår i det offentliga rummet kan också delas in i *rörliga* respektive *stationära aktiviteter* menar Gehl. *Stationära aktiviteter* kan innefatta både nödvändiga aktiviteter som att vänta på bussen eller valfria aktiviteter som att sätta sig ned på en bänk eller uteservering. Gehl menar att de valfria, stationära aktiviteterna i stor utsträckning påverkas av kvaliteten på den offentliga miljön och betingelser som vädret. Förekomsten av valfria, stationära aktiviteter utgör därmed en indikator för ett stadsrum av hög kvalitet enligt Gehl (Gehl 2010, s. 134).

Ett stort antal fotgängare, som utför rörliga aktiviteter såsom att gå omkring, behöver inte betyda att en plats är av hög kvalitet, beskriver han vidare. Det kan snarare vara ett tecken på för stora avstånd mellan funktioner i staden. Ett tydligare tecken på ett inbjudande stadsrum av hög kvalitet är att människor väljer att uppehålla sig där och utföra stationära aktiviteter, såsom att sitta eller stå (Gehl 2010, s. 134).

Aktiviteter på trottoarerna

Trottoarer i städer utgör en viktig del av den offentliga miljön menar Annette M. Kim (2012), docent på USC Sol Price School of Public Policy. I sin artikel *The Mixed-Used Sidewalk* undersöker hon trottoarernas olika funktioner i Ho Chi Minh City, Vietnam. Kim (2012) beskriver att aktiviteter som sker på trottoarerna kan innefatta folk som äter, väntar, ”hänger” samt försäljning av mat och andra attiraljer. Försäljning längs med trottoarer har tidigare enligt Kim associerats med låginkomsttagare och immigranter, men i och med den växande trenden inom ”gourmet street food” har försäljning av mat via food trucks spridits över de sociala gränserna till såväl kostymbärande kontorsarbetare som glada nattlivsentusiaster (Kim 2012).

Det kan dock uppstå konflikter mellan olika brukare av trottoaren enligt Kim. Till exempel kan för många stationära aktiviteter på en trottoar skapa konflikt med fotgängare som snabbt vill passera platsen. Personer med funktionsvariation har även uttryckt en oro över framkomlighetsproblem om inte tillräckligt med utrymme lämnas för att kunna ta sig fram på ett smidigt sätt. I Ho Chi Minh City i Vietnam

har man på vissa ställen förtydligat trottoarens funktion genom att med en heldragen vit linje markera gränsen för hur långt ut försäljning, sittplatser och motorcykelparkering får sträcka sig för att lämna tillräckligt med utrymme för att personer ska kunna passera (Kim 2012).

Ho Chi Minh City skiljer sig såklart från Uppsala i folkmängd och kultur, men att utnyttja trottoaren som ett offentligt rum är något att ta tillvara på även i Uppsala. Det är även i Uppsala viktigt att tillgodose olika människors varierande behov genom att inte försvåra framkomligheten för till exempel äldre, barn och människor med funktionsvariation.

Bilens plats i staden

Sedan 1960-talet har bilanvändandet ökat i stora delar av världen (Gehl 2010, s. 5). Detta har bidragit till att stora delar av stadens offentliga ytor är utformade till förmån för bilisten, vilket påverkar miljö, hälsa och det offentliga rummets sociala funktion menar forskarna Mark J. Nieuwenhuijsen och Haneen Khreis (2016).

Förutom att bilar upptar stora ytor av det offentliga rummet bidrar de även till försämrade luftkvalitet, då partiklar från avgaser har en skadlig effekt på människors hälsa (Smith, Axon & Darton, 2013). Enligt Nieuwenhuijsen och Khreis bidrar biltrafik till ökad temperatur, bullernivå och olycksrisk i stadsmiljöer. Bilisten påverkar även människors hälsa genom att bidra till låg fysisk aktivitet. Genom att reglera biltrafik i städer kan kvaliteten i stadsrummet höjas, och frigjorda ytor kan istället användas till förbättrad grönstruktur och till platser där människor kan mötas och interagera (Nieuwenhuijsen & Khreis 2016).

Förändrad syn på bilens plats i staden

Visionen om en stad i mänsklig skala där bilen inte längre är i fokus får allt större genomslag. Runt om i världen börjar städer förändra sina transportsystem till att bli mer miljövänliga och människoorienterade skriver Nieuwenhuijsen och Khreis (2016). Madrid, Oslo, Helsingfors och Hamburg är exempel vars innerstäder ska bli delvis bilfria och i Bogota, Köpenhamn och Paris försöker man att minska bilens plats i staden genom bilfria dagar, förbättrad infrastruktur för fotgängare och cyklister och minskade parkeringsytor. Genom att göra vissa gator bilfria förbättras luftkvaliteten och både bullernivån och temperaturen sänks vilket gör miljön behagligare för fotgängarna. Vidare menar Nieuwenhuijsen och Khreis (2016) att minskad biltrafik även kan bidra till ökad fysisk aktivitet hos invånarna vilket leder till förbättrad hälsa både fysiskt och psykiskt.

Fotgängare och cyklister ska prioriteras i Sverige

Även i Sverige har synen på bilens plats i staden förändrats. Målen för Sveriges transportpolitik syftar till att transportsystemets utformning ska bidra till att nå miljö kvalitetsmålen, minska klimatpåverkan och bidra till bättre hälsa hos befolkningen (Boverket 2017a). Transportsystemet ska även utformas för bättre säkerhet för att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken (Boverket 2017a).

Boverket (2017b) menar att för att minska trafikens klimatpåverkan bör gång- och cykeltrafik prioriteras framför bilen i den kommunala översiktsplaneringen. Vidare beskriver de att genom att avsätta större ytor för fotgängare och cyklister

samt genom att skapa en “säker, trygg och estetiskt tilltalande utemiljö” kan andelen gång- och cykelresor ökas. De beskriver också vikten av att minska kapaciteten för personbilstrafiken för att undvika att även bilarna får ökat utrymme när gång- och cykeltrafiken flyttas till nya ytor. Ett alternativ som beskrivs är att begränsa hastigheten i centrumområden, till exempel till gångfart, för att begränsa biltrafiken och samtidigt ge plats för fotgängare och cyklister (Boverket 2017b).

Tillfällig arkitektur skapar plats för fotgängare och cyklister i Stockholm

I Stockholms arkitekturstrategi (Stockholms stad 2013) beskrivs hur stadens offentliga rum ska ge plats för fotgängare att gå, stå och sitta. Bebyggelsen omkring ska inhysa funktioner som gynnar en attraktiv offentlig miljö och som skapar aktivitet i bottenplan. Tillfällig arkitektur beskrivs som ett sätt att inspirera till nya sätt att använda staden och gör det möjligt att testa nya lösningar som kan möta förändrade behov i staden (Stockholms stad 2013).

Levande Stockholm är ett återkommande projekt sedan 2015 där Stockholms stad är initiativtagare. Syftet är enligt Stockholms stad (2018a) att “levandegöra stadens offentliga rum, skapa trivsamma utemiljöer och ett attraktivt stadsliv”. Projektet innebär temporära förändringar av stadsrummet och omfattar sommargångator, sommartorg och pop up-parker där ett antal gator och torg stängs av för biltrafik mellan maj och september (Stockholms stad 2018a).

Fotgängare och cyklister i Uppsala

Även i Uppsala prioriteras fotgängare och cyklister i stadsplaneringen i allt större utsträckning. I Uppsala kommuns översiktsplanering (Uppsala kommun 2016) eftersträvas att en hög andel av resorna i staden ska ske genom gång och med cykel och att planeringen ska bidra till ett lågt bilberoende. Ett sätt att prioritera fotgängare och cyklister i det offentliga rummet och skapa större ytor för dessa grupper är som tidigare nämnts att stänga av gator för biltrafik. Detta kan ske tillfälligt, exempelvis under sommaren, såsom i projekt *Levande Stockholm*. Även i Uppsalas arkitekturpolicy (Uppsala kommun 2017) nämns denna typ av tillfälliga arkitektur. Där beskrivs att genom under en period prova en ny användning av en plats med hjälp av tillfällig arkitektur kan man locka besökare, öppna upp för dialog och bidra till social samhörighet.

Syfte

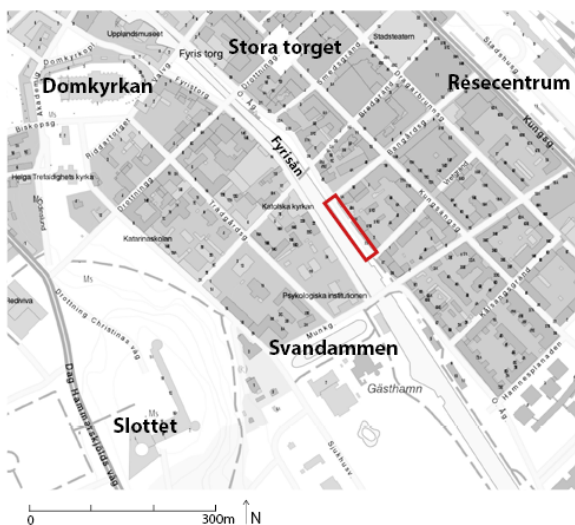
Syftet med denna uppsats är att undersöka hur tillfällig landskapsarkitektur och reglerad biltrafik kan öka människors användning av en plats, och därigenom öka de sociala interaktionerna i innerstaden under sommaren.

Frågeställning

Vilken typ av tillfällig landskapsarkitektur kan få människor att i större utsträckning uppehålla sig på Östra Ågatan i Uppsala under sommaren?

Avgränsningar

Undersökningen är avgränsad till tillfällig landskapsarkitektur för att kunna förändra användningen av en plats i innerstaden under sommaren. Arbetet presenterar exempel på tillfällig arkitektur i Stockholm och kortfattat även internationella exempel. Det valda området utgörs av den del av Östra Ågatan i Uppsala som avgränsas av Vretgränd i syd, Bangårdsgatan i norr, byggnader i öst och Fyrisån i väst. Hänsyn har tagits till framkomlighet för varutransporter och boende på gatan vilket har påverkat utformningen av gatan i gestaltningsförslaget. Gestaltningen avgränsas till att visa vilka funktioner som kommer finnas på platsen. Gestaltningen berör inte material eller växtval.



Figur 1. Det avgränsade området markerat i förhållande till närliggande målpunkter. Karta: © Lantmäteriet (2018), omarbetad av författarna.

Begreppsprecisering

Food truck – Matsservering inhyst i ett fordon. Kan även kallas matbil eller snabbmatsbil.

Gågata – Motordrivna fordon får enligt Transportstyrelsen (2018) ej köra på en gågata i annat syfte än att korsa den. Motordrivna fordon får dock köras på gågator om det behövs för:

- » varuleveranser till eller från butiker eller motsvarande vid gågatan,
- » transporter av gods eller boende till eller från adress vid gågatan,
- » transporter av gäster till eller från hotell eller motsvarande vid gågatan eller
- » transporter av sjuka eller rörelsehindrade personer till eller från adress vid gågatan (Transportstyrelsen 2018).

Gångfartsområde - I ett gångfartsområde får fordon inte köras med en högre hastighet än gångfart, och som förare har man väjningsplikt mot fotgängare (Transportstyrelsen 2018).

Pop up-park - Park som byggs upp tillfälligt och finns under en begränsad tidsperiod på en plats.

Public space index – Ett index för att mäta kvaliteten på en offentlig miljö med avseende på inkludering och tillgänglighet, meningsfullhet, känslan av säkerhet, bekvämlighet och sensorisk komplexitet (Mehta 2014).

Sensorisk komplexitet - Att en plats har en sensorisk komplexitet innebär att platsen erbjuder sensoriska upplevelser från till exempel ljus, ljud, dofter, känsel, färger, former, mönster och strukturer vilket gör besökare mer benägna att minnas platsen (Mehta 2014).

Sommargågata - Bilgata som stängs av från biltrafik under sommaren för att skapa en gågata.

Tillfällig arkitektur och tillfällig landskapsarkitektur - I uppsatsen innefattar dessa begrepp de tillfälliga användningar, förändringar, tillägg och aktiviteter som görs i det offentliga rummet. Begreppet tillfällig arkitektur är mer etablerat och används i uppsatsen i de sammanhang där vi refererar till källor där begreppet används, annars används begreppet tillfällig landskapsarkitektur.

Metod

För att besvara frågeställningen användes gestaltning som metod. Först gjordes en litteraturoversikt som behandlade det offentliga rummet och tillfällig landskapsarkitektur. Sedan gjordes en förstudie bestående av en fördjupad litteraturgenomgång samt en intervju med projektledare och kommunikatör för projektet *Levande Stockholm*. Därefter gjorde vi platsstudier i form av observationer, inventeringar och analyser av Östra Ågatan. Skisser utfördes för att

applicera vår kunskap om tillfällig landskapsarkitektur och väl fungerande offentliga miljöer på Östra Ågatan.

Litteraturöversikt

Litteraturöversikt användes som metod för att få fram information till både bakgrunden och förstudien. Nedan beskrivs hur litteraturöversikten utfördes i bakgrund respektive förstudie.

Litteraturöversikt i bakgrunden

En litteraturöversikt (Nyberg 2000) utfördes för att få kunskap om betydelsen av den offentliga miljön i samhället, bilens plats i staden samt för att få mer kunskap om tillfällig arkitektur. Litteratur i form av vetenskapligt granskade artiklar togs fram via SLU:s bibliotekstjänst Primo, där sökord som "car free" gav bra resultat. Sökmotorn Google användes för att hitta information om tillfällig arkitektur och stadsplanering i Sverige.

Artikeln "Car free cities: Pathway to healthy urban living." av forskarna Mark J. Nieuwenhuijsen och Haneen Khreis (2016) gav relevant information om bilens påverkan på människan och den offentliga miljön. Boken "Cities for people" av Jan Gehl (2010), arkitekt och professor inom stadsplanering, användes för att få djupare kunskap om människors användning av offentliga miljöer. Artiklar, rapporter och planer från Boverket, Stockholms stad och Uppsala kommun gav information om tillfällig arkitektur och stadsplanering i Sverige.

Litteraturöversikt i förstudien

I förstudien gjordes en litteraturöversikt för att undersöka vilka aspekter som bidrar till att offentliga miljöer lockar besökare och får besökare att uppehålla sig på en plats och därigenom öka sociala aktiviteter på platsen. Litteraturöversikten behandlade även tillfällig arkitektur och temporär användning av offentliga miljöer. Litteratur i form av vetenskapligt granskade artiklar togs även här fram via SLU:s bibliotekstjänst Primo, där sökord som "public space" och "temporary architecture" gav bra resultat.

Artikeln "Evaluating Public Space" av Vikas Mehta (2014), professor inom urbanism, behandlade vikten av den offentliga miljön ur ett socialt perspektiv samt vilka aspekter som bidrar till en god offentlig miljö. Böckerna "Cities for people" av Jan Gehl (2010) och "Public Places Urban Spaces" av Matthew Carmona m.fl. (2010) användes för att få djupare kunskap om offentliga miljöer. Boken *The Temporary City* av Peter Bishop och Lesley Williams (2012) gav en introduktion till tillfällig arkitektur och temporär användning av offentliga miljöer.

Intervju

I förstudien utfördes en intervju den 6 april 2018 med projektledare Hans-Olov Blom och kommunikatör Cecilia Lindqvist, som arbetat med projektet *Levande Stockholm*. Intervjun gjordes för att få kunskap och inspiration om hur sommargångator, sommartorg och pop up-parker kan utformas på ett framgångsrikt sätt i Sverige, och vad som har gjort projekt mer eller mindre framgångsrikt. Vi använde oss av en så kallad semistrukturerad, kvalitativ intervju för att de intervjuade personerna skulle få berätta fritt och ingående om projektet (Bryman

2011, ss. 412–414). På slutet kompletterades intervjun med frågor som inte blivit besvarade.

Observation och analys

Vi använde oss av en så kallad ostrukturerad observation (Bryman 2011, s. 266) för att få en översiktlig förståelse för Östra Ågatans användning och förutsättningar, samt för att välja vilken del av Östra Ågatan vi ville utveckla. Observationen utfördes klockan 13:00 den 16 april 2018, då vi tittade på hur folk rörde sig längs med gatan, vilka aktiviteter som ägde rum, om folk stannade upp samt hur bilar och cyklister rörde sig.

En mer detaljerad inventering och analys av platsen utfördes klockan 09:30 den 17 april 2018. Platsen analyserades med avseende på den kunskap vi tagit fram i förstudien. Analysen baserades på Jan Gehls och Vikas Mehtas teorier om vad som får människor att uppehålla sig i det offentliga rummet. Med hjälp av ett utskrivet CAD-underlag av platsen noterades befintliga sittplatser, utblickar, outnyttjade ytor, utformning av fasader på nedre plan, höjd till fönster, möjlighet till sol på platsen, behov av framkomlighet för varutransport och hur människor rörde sig genom området.

Gestaltungsförslag och skisser

Gestaltningen baserades på Jan Gehls och Vikas Mehtas teorier om vad som får människor att uppehålla sig i det offentliga rummet, samt slutsatser från exempel på tillfällig arkitektur från projekt *Levande Stockholm*. I gestaltningen tillfördes Östra Ågatan de funktioner som enligt förstudien bidrar till att människor sänker hastigheten, stannar upp och spenderar mer tid på en plats istället för att passera.

Skisser utfördes på utskrivna CAD-underlag i skala 1:500/A4, och även skisser på olika sittmöbler och blomlådor utfördes. Perspektiv skissades för att få en förståelse för hur platsen kan upplevas med en ny gestaltning. Planer gjordes i Adobe Illustrator.

Förstudie

Nedan presenteras resultatet av förstudien. Först presenteras hur en offentlig miljö bör vara utformad för att locka besökare att uppehålla sig på en plats enligt Jan Gehl (2010). Vidare presenteras vilka aspekter som bidrar till en väl fungerande offentlig miljö enligt Vikas Mehta (2014). Sedan presenteras vad tillfällig arkitektur är och bakgrunden till hur tillfällig arkitektur kan uppkomma, samt hur tillfällig landskapsarkitektur kan vara säsongsbetingad. Verkliga exempel från sommarprojekt i Stockholm redovisas.

Det offentliga rummet med människan i fokus

Enligt Gehl (2010, s. 25) lockas människor till platser där någonting händer och där det redan finns en närvaro av andra människor. När fler människor uppehåller sig på en plats gynnas sociala aktiviteter. Sociala aktiviteter kan innebära passiva aktiviteter som att se, höra och observera vad som händer och vad andra människor gör. Det kan även innebära mer aktiva aktiviteter som att hälsa och interagera med människor på olika sätt (Gehl 2010, s. 25).

För att gynna sociala aktiviteter och få människor att uppehålla sig på en plats innebär det att platsen måste utformas på ett sådant sätt som får människor att stanna upp och sänka sin hastighet (Gehl 2010, s. 71).

Reglerad biltrafik

Att reglera biltrafiken är något som har en stor effekt på hur människor rör sig i offentliga miljöer, och att minska antalet bilar i innerstaden bidrar till en bättre stadsmiljö för fotgängare (Gehl 2010, s. 13).

Venedig är ett exempel på en bilfri stad där nästan all trafik sker till fots och som erbjuder flera platser att spontant stanna upp på (Gehl 2010, s. 71). Gondolerna i kanalen rör sig i ett lugnt tempo, och det finns alltid något att titta på, vilket sänker hastigheten hos människorna i staden och bidrar till en mer levande stad. I områden i städer med många människor men med större andel bilar är trafiken ofta snabbare och färre personer väljer att stanna upp. Bilarna kör förbi snabbare än vi hinner uppfatta dem vilket gör att det finns mindre saker att uppleva, något som bidrar till en mer livlös stadsmiljö. Det är således inte bara mängden människor som påverkar hur en stad upplevs, utan utformningen av det offentliga rummet och trafikens hastighet är också av stor betydelse (Gehl 2010, s. 71).

Människans kropp och sinnen

Att planera och utforma stadsrummet för att gynna sociala aktiviteter innebär enligt Gehl (2010, s. 33) att ta i beaktning hur människans kropp och sinnen fungerar. Generellt sett rör sig människan upprätt, ser främst framåt, rör sig lättast i riktning framåt, och rör sig gående med en hastighet på ungefär 5 km/h (Gehl 2010, s. 33).

Avstånd, riktning, hastighet och nivåskillnader påverkar således vad och hur vi uppfattar vår omgivning. Hur lång tid människor väljer att uppehålla sig i de offentliga miljöerna påverkas även av hur mycket det finns att se och uppleva inom 100 meter, vilket Gehl kallar det sociala synfältet. Aktivitet längs en gata inom detta avstånd kan alltså bjuda in till att stanna eller sakta ner när något fångar vårt intresse (Gehl 2010, s. 71).

På samma sätt avgör och begränsar våra sinnen hur vi kommunicerar på olika avstånd. Utformningen av stadsrummet kan alltså bjuda in till eller motverka sociala aktiviteter genom hur den möjliggör för människor att se och höra varandra. Genom bland annat fri sikt, korta avstånd och låga hastigheter kan stadsrummet bjuda in till sociala aktiviteter. Även platser där människor kan befinna sig i jämnhöjd med varandra och riktas mot istället för bort från varandra bidrar till detta. Motsatsen tenderar istället att motverka sociala aktiviteter. Att utforma stadsrummet efter dessa premisser gynnar social kontakt och en livfull stad (Gehl 2010, ss. 33–41).

Kantzonen

Gatans och stadsrummets kanter har betydelse för att människor ska vilja uppehålla sig i det offentliga rummet (Gehl 2010, s. 75). Kanterna är zonen där byggnaderna möter det offentliga rummet, och påverkas till stor del av hur fasaderna på bottenplanen är utformade, och är enligt Gehl den perfekta miljön för att stå och sitta, då våra ryggar är skyddade och vi har fri sikt att ta in vad som händer omkring oss. Gehl menar att livet i det offentliga rummet växer från kanterna och inåt, då folk sällan väljer att stå och vänta mitt ute på en tom, öppen yta (Gehl 2010, s.75).

Hur byggnaders bottenplan är utformade påverkar alltså människors beteende menar Gehl (2010, s. 77). Fasaderna på bottenplanet längs med en gata ligger inom vårt närmsta synfält och vi upplever dem nära och intensivt. Våningar högre upp och fasader på andra sidan gatan ses från större avstånd vilket gör att de inte upplevs på samma detaljnivå. Rytmen på fasaderna, färgerna, materialen, mönstren, människorna i eller invid byggnaderna avgör hur intressant och händelserik promenaden längs gatan blir, vilket gör de nedre våningarna viktiga inom stadsplanering för en livfull stad (Gehl 2010, s. 77).

De senaste decennierna har byggnaders bottenplan utformats som stora enheter med stängda monotona fasader utan variation i funktion och visuellt utförande, vilket minskat andelen gående längs dessa gator (Gehl 2010, s. 240). I *Cities for People* (Gehl 2010) skriver Gehl att fysiologiska studier visar att våra sinnen behöver stimuli var fjärde till femte sekund för att behålla en balans mellan för mycket och för lite stimuli. Gehl beskriver vidare att exempelvis butiker i aktiva och levande gaturum vanligtvis har en fasadlängd på cirka fem till sex meter. Detta innebär att normal gånghastighet längs en sådan gata ger nya intryck ungefär var femte sekund (Gehl 2010, s. 77). Längs öppna fasader med små enheter och många dörrar, där det finns en stor variation i funktioner, detaljrikedom och karaktär tenderar gående att sakta ner, vrida huvudet mot fasaderna och stanna till oftare (Gehl 2010, s. 79). Genom att utforma byggnaders bottenplan med detta i åtanke kan man således öka attraktiviteten i det offentliga rummet och få människor att uppehålla sig där längre menar Gehl.

På senare tid har flera städer dock jobbat mycket med levande bottenplan genom att reservera det nedersta planet för lokaler i form av service och liknande. Till exempel i Uppsalas innerstadsstrategi (Uppsala kommun 2016) förespråkar man levande bottenvåningar för att anpassa staden efter gående människan och skapa ett mer attraktivt stadsliv.

En väl fungerande offentlig miljö

Enligt Mehta (2014) finns det fem aspekter som bidrar till en väl fungerande offentlig miljö. Den offentliga miljön bör enligt Mehta:

- » vara inkluderande och tillgänglig
- » möjliggöra meningsfulla aktiviteter
- » ge en känsla av säkerhet
- » vara fysiskt och miljömässigt bekväm
- » erbjuda någon form av sensorisk upplevelse

Inkluderande och tillgänglig

Att en plats är *inkluderande och tillgänglig* innebär att det ska vara enkelt att ta sig till och in i platsen för olika målgrupper, och att det ska vara enkelt att bruka den. Mehta menar att hur inkluderade en plats är ofta avslöjas när det sker en aktivitet på platsen, då man kan se hur väl platsen tillgodoser olika målgruppers behov (Mehta 2014).

Möjliggöra meningsfulla aktiviteter

Meningsfulla aktiviteter kan innebära sociala och kulturella aktiviteter som är meningsfulla för vissa grupper och individer, men också mer grundläggande aktiviteter som att gå ut och äta, shoppa eller övrig underhållning. En väl fungerande offentlig miljö bör enligt Mehta vara utformad på så sätt att den stödjer och tillgodoser behoven för att sådana aktiviteter kan utföras. Även kvaliteten på en plats och servicen den är försedd med avgör hur väl platsen tillgodoser möjligheten för meningsfulla aktiviteter (Mehta 2014).

Ge en känsla av säkerhet

Känslan av säkerhet kan uppnås med en viss mån av övervakning, men överdriven övervakning och polisiär närvaro kan dock enligt Mehta leda till en känsla av osäkerhet. Känslan av säkerhet kan alternativt uppnås genom ständig närvaro av människor på en plats genom så kallat "eyes on the street", där platsen automatiskt blir självövervakad. Mehta beskriver vidare att kvaliteten på en plats också påverkar om en plats uppfattas som säker eller inte. En plats som är välskött uppfattas enligt Mehta oftast som mer säker än en plats som är misskött. Även närvaro av butiker och byggnader som inte är bostäder kan bidra till en ökad säkerhetskänsla. Personalisering av en plats, gatlampor, privata planteringar och dekorationer kan också bidra till en ökad känsla av säkerhet (Mehta 2014).

Fysiskt och miljömässigt bekväm

Att en plats är *fysiskt och miljömässigt bekväm* innebär att den erbjuder skydd från naturliga element såsom regn, sol, vind och värme. På våren är dock solsken något som lockar besökare till offentliga miljöer, men mitt i sommaren söker flera skydd i skuggan från den gassande solen. Vad som anses fysiskt bekvämt kan alltså variera beroende på olika element som till exempel väder (Mehta 2014).

Erbjuda någon form av sensorisk upplevelse

Att en plats erbjuder någon form av sensorisk upplevelse innebär att den har en rumslig kvalitet och sensorisk komplexitet. Detta gör besökaren mer benägen att skapa sig en mental minnesbild av platsen, och därigenom är sannolikheten större att besökaren kommer ihåg platsen. Sensoriska upplevelser kan till exempel komma från ljus, ljud, dofter, känsel, färger, former, mönster och texturer av både naturliga och mänskliga element (Mehta 2014).

Tillfällig arkitektur och landskapsarkitektur

Följande avsnitt behandlar begreppen tillfällig användning och arkitektur samt hur initiativ till tillfällig användning uppkommer. Därefter beskrivs hur människors användning av staden varierar under året och hur tillfällig landskapsarkitektur används i Stockholms stads projekt *Levande Stockholm* under sommaren.

Begreppet tillfällig användning

Stadsplanering har länge varit fokuserad på permanent arkitektur, långsiktig planering och beständighet skriver Peter Bishop och Lesley Williams, författare till boken *The Temporary City* (2012). Till följd av en ökad politisk, ekonomisk och klimatmässig osäkerhet har det skett en förändring i synen på det temporära, menar författarna. Denna förändring har bidragit till en ökning av tillfälliga projekt och initiativ runt om i Europa (Bishop & Williams 2012, ss. 3, 23, 35).

Tillfällig användning, eller "the temporary" som författarna uttrycker det, innebär att förändringen eller användningen av det offentliga rummet är tidsbegränsad. Eftersom den tillfälliga användningen tar sig så många uttryck är det svårt att definiera begreppet utifrån själva utformningen av de tillfälliga projekten. Istället är det intentionen hos initiativtagaren, att projektet ska vara just tillfälligt, som ligger till grund för definitionen (Bishop & Williams 2012, s.5).

Hur tillfällig användning av det offentliga rummet uppkommer

Det offentliga rummet, gator och torg är ytor som finns tillgängliga för tillfällig användning (Bishop och Williams 2012, s.3). På administrativ nivå har man börjat experimentera med en mer flexibel stadsplanering som möjliggör tillfälliga projekt. Istället för att platser blir låsta till projekt med lång genomförandetid kan de inom en kortare tidsrymd användas för temporära aktiviteter (Bishop och Williams 2012, s.3).

Även fastighetsägare och företagare har börjat se fördelar med det tillfälliga och de ekonomiska möjligheter nya tillgängliga ytor innebär menar Bishop och Williams. Exklusiviteten med det temporära innebär också en viss attraktionskraft för konsumenterna, något som i sin tur gynnar initiativ från företagen (Bishop & Williams 2012, s. 3).

Många temporära projekt uppkommer också genom lokalt engagemang på individnivå och i områden med kreativt företagande (Bishop & Williams 2012, s. 174). Bishop och Williams beskriver vidare att många tillfälliga projekt är en följd av ett ökat samhälleligt engagemang och aktivism. Engagemanget tar sig uttryck i allt från tillfällig arkitektur, demonstrationer, konst och urbana odlingsprojekt som innebär en tillfällig förändring av stadsrummets användning (Bishop & Williams, ss. 137–147). Initiativen kan gynnas genom insatser från administrativ nivå, men de faktiska projekten genomförs som spontana händelser i dessa kreativa miljöer och inte av myndigheterna själva (Bishop & Williams 2012, s. 174).

En stad där engagemanget för tillfällig användning av det offentliga rummet varit stort är Berlin (Colomb 2012). Staden har historiskt haft många outnyttjade ytor och många av dessa platser har tagits i anspråk av medborgare och använts för tillfälliga projekt i form av till exempel utomhusteatrar, gemensamma trädgårdar, loppmarknader, skulpturparker och strandbarer. Under lång tid såg politiker och beslutsfattare dessa tomma, oexploaterade platser som ekonomiskt oanvändbara och de bortsågs därför från i ekonomiska planer. Under 2000-talet

började Berlin att marknadsföras som en “kreativ stad” och de tillfälliga användningarna och kreativa projekt som genomförts på olika håll började ses som en tillgång och gavs då en tydligare plats i planer för stadsutvecklingen (Colomb 2012).

Tillfällig arkitektur varierad användning under året

Tillfällig arkitektur kan beskrivas som “strukturer som uppförs för en begränsad tidsperiod på en plats som därigenom aktiveras, tillgängliggörs, omskapas och väcker intresse” menar Malin Zimm (2016, s. 6), doktor i arkitektur och författare till inspirationsskriften *Tillfällig arkitektur ger plats för kultur* (2016). Vidare beskriver Zimm hur tillfällig arkitektur kan användas för att skapa möten och nya händelser i det offentliga rummet (Zimm 2016, s. 7). Tillfällig arkitektur kan också vara ett sätt att snabbt kunna möta de behov som finns på en plats (Zimm 2016, s. 13).

Sättet vi använder och upplever staden och offentliga rum varierar, både under dygnet och under året (Carmona m. fl. 2010). Ljus och mörker, värme och kyla, väder och vind är faktorer som styr hur vi rör oss och vistas i staden. I Sverige och Norden är skillnaden stor mellan sommar och vinter och våra rörelsemönster förändras därefter. Gehl observerar exempelvis att under vintern tenderar människor att röra sig snabbare och mer målinriktat än under sommaren (Gehl 2010, s. 120). Under sommaren rör sig människor istället långsammare, stannar upp, sitter ner i större utsträckning och spenderar generellt mer tid i staden (Carmona m. fl. 2010).

Tillfällig landskapsarkitektur i Stockholm

I projektet *Levande Stockholm* förändras användningen av gator och torg tillfälligt under sommaren. Exempelvis har gator som vanligtvis är trafikerade av bilar, bland annat Skånegatan, Swedenborgsgatan och Hornsbergs strand, gjorts om till gågator under sommaren (Stockholms stad 2018b). Gatorna möbleras med sittplatser och växter och uteserveringar tillåts ta parkeringsytor i anspråk. Pop up-parker har genomförts i bland annat Fatbursparken och mobila pop up-parker i form av parkmöbler med blommor har ställts ut både i inner- och ytterstaden (Stockholms stad 2018b).

Dock räcker det inte med att endast ställa ut sittplatser och blomlådor för att öka användningen av en plats menar Hans-Olov Blom och Cecilia Lindqvist (2018), som arbetat med projektet *Levande Stockholm*. Hur stor effekt olika tillfälliga projekt har för folklivet på en plats beror även på det lokala engagemanget, både från företagare och ideella initiativtagare (Blom & Lindqvist 2018). I de områden där det finns ett aktivt engagemang bland föreningar och verksamheter och där det arrangeras sociala aktiviteter på platsen lyckas sommarprojekten ofta bättre än där det inte sker någon aktivitet (Blom & Lindqvist 2018).

Exempel från projektet ”Levande Stockholm”

Sommartorget i Östberga är ett exempel där ett tillfälligt projekt lyckats skapa mer folkliv på en plats som tidigare uppfattades som tom och otrygg (Stockholms stad 2018c). I Östberga samarbetade Levande Stockholm med bland annat Fryshuset, fritidsgårdar och *Samverkan Östberga* (Blom & Lindqvist 2018). På sommartorget i Östberga kommer det under sommaren 2018 att arrangeras aktiviteter som idrott,

hantverk, musik, dans, karate och föreställningar för barn och unga i samarbete med olika verksamheter i Östberga (Stockholms stad 2018d).

Levande Stockholm arrangerade även ett sommartorg på Ormängstorget i Hässelby gård sommaren 2017 (Blom & Lindqvist 2018). Torget utgörs av en stor hårdgjord, oanvänd yta, som bedömts kunna användas bättre som parktorg (Stockholms stad 2018e). Platsen har haft problem med bland annat otillåten parkering och ungdomar som skrämmer förbipasserande (Stockholms stad 2018e).

För att skapa mer folkliv och en tryggare atmosfär gjordes ett försök av Stockholms stad att arrangera ett sommartorg på platsen. Torget möblerades med bland annat sittmöbler och växtlådor, men i detta fall fick projektet inte önskad effekt utan torget förblev oanvänt (Blom & Lindqvist 2018).

Blom och Lindqvist (2018) menar att förklaringen är att Ormängstorget inte är en naturlig mötesplats och att människor istället samlas vid Hässelby torg beläget en bit bort. Vid Hässelby torg arrangerades en mängd aktiviteter under sommaren, bland annat slöjd och skaparverkstad, capoeira och teater (Stockholms stad 2017). Blom och Lindqvist (2018) menar att det inte räcker med att endast placera ut sittmöbler och blomlådor för att öka användningen av en plats, utan aspekter som läge, möjlighet till aktivitet och befintligt flöde av människor är av stor vikt.



Figur 2. Välbesökt sommartorg i Östberga där det anordnades aktiviteter av bland annat Fryshuset. Foto: Stockholms stad (2017).



Figur 3. Ormängstorget. Att endast ställa ut möbler och växtlighet är ingen garanti för att få besökare till en plats. Foto: Stockholms stad (2017).

Slutsatser av förstudien

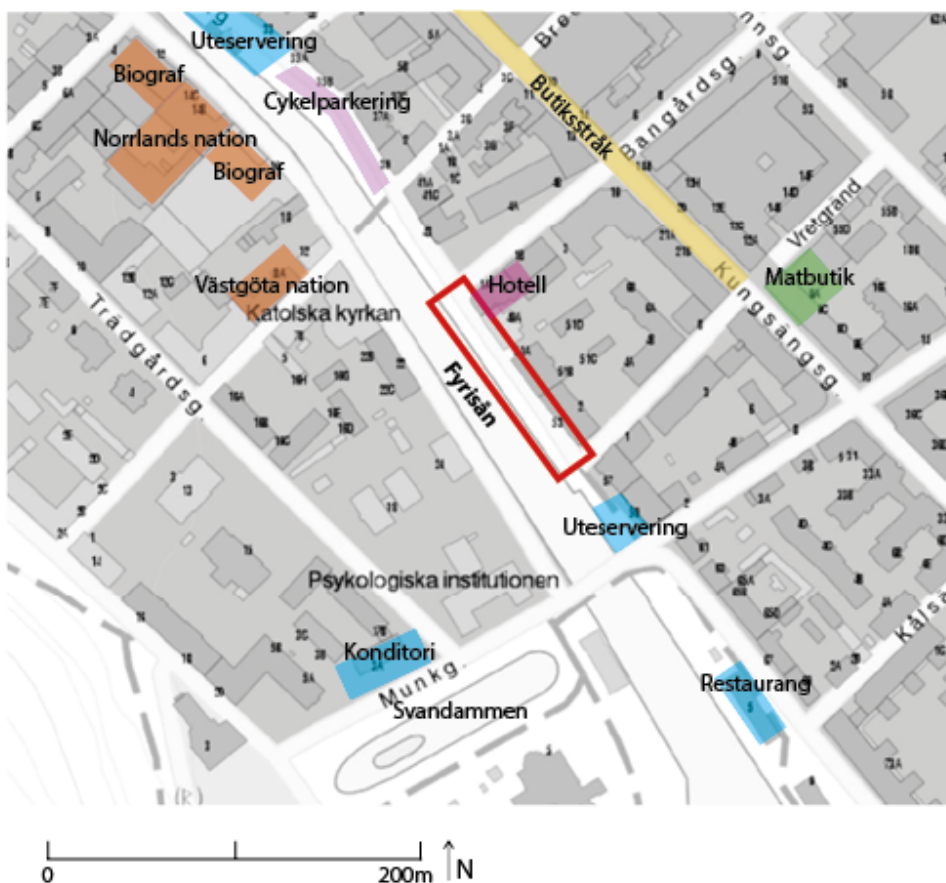
Utformningen av det offentliga rummet kan varieras över året för att anpassas efter de olika årstiderna, då människor använder den offentliga miljön på olika sätt under sommaren och vintern. För att få människor att stanna upp och uppehålla sig i det offentliga rummet under sommaren är följande aspekter viktiga att ta i beaktning vid gestaltning:

- » Minska biltrafiken och prioritera gång- och cykeltrafik.
- » Skapa möjligheter att gå, stå och sitta.
- » Skapa aktiviteter att se och uppleva inom det sociala synfältet på 100 meter.
- » Utforma platser med fri sikt, korta avstånd, låga hastigheter och skapa platser där människor kan befinna sig i jämnhöjd med varandra och riktas mot istället för bort från varandra.
- » Skapa platser att uppehålla sig vid i kantzonen där byggnader möter det offentliga rummet. Exempelvis sittplatser eller möjlighet att stå med skydd i ryggen och utblick mot den öppna ytan.
- » Skapa ett detaljrikt bottenplan uppbyggt av små enheter med öppna fasader med stark karaktär.
- » Skapa variation av aktivitet och funktion ungefär var femte meter längs fasader.
- » Göra platsen inkluderande och lättillgänglig för olika målgrupper.
- » Möjliggöra för olika aktiviteter på platsen.
- » Utforma platsen på ett sådant sätt som skapar en känsla av säkerhet, till exempel genom belysning, förutsättningar för "eyes on the street" och att se till att platsen är välskött.
- » Erbjud skydd från naturliga element som regn, sol, vind och värme.
- » Erbjud någon form av sensorisk upplevelse vilket gör platsen minnesvärd.
- » Ta platsens läge och befintligt flöde av människor i beaktning.

Inventering och analys av Östra Ågatan

Exempel på tillfällig arkitektur i projektet *Levande Stockholm* visar att det är lättare att skapa en mötesplats där människor vill uppehålla sig om platsen redan har ett visst naturligt besöksflöde. Detta påverkas bland annat av läget i förhållande till omkringliggande målpunkter och infrastruktur på och omkring platsen. Det krävs också att platsen erbjuder aktiviteter av olika slag för att locka till besök och få människor att välja att uppehålla sig där.

Östra Ågatan har idag ett befintligt genomflöde av människor då gatan utgör en del av en central cykelled. Den del av Östra Ågatan som avgränsas av Bangårdsgatan och Vretgränd har ett centralt läge invid ån med närhet till butiker, caféer och andra möjliga målpunkter, vilket gör att människor ofta passerar området. På platsen finns sittplatser i bra solläge vid vattnet och den uppvärmda skulpturen ”I dina händer – Jona”, men den saknar i övrigt aktiviteter som får människor att stanna upp. Platsen valdes eftersom den med sitt centrala läge invid vattnet har stor potential att utvecklas till att bli en målpunkt och mötesplats för människor i Uppsala.



Figur 2. Östra Ågatan har ett bra läge invid Fyrisån men erbjuder ingen aktivitet eller uteservering. Karta: © Lantmäteriet (2018), omarbetad av författarna.



Figur 3. Inventeringsplan över Östra Ågatan. Platsen innehåller i dagsläget en del sittplatser som vetter mot Fyrisån, ett konstverk i form av en uppvärmd sittbänk, stora etablerade lindar och låga planteringar.

Inventering

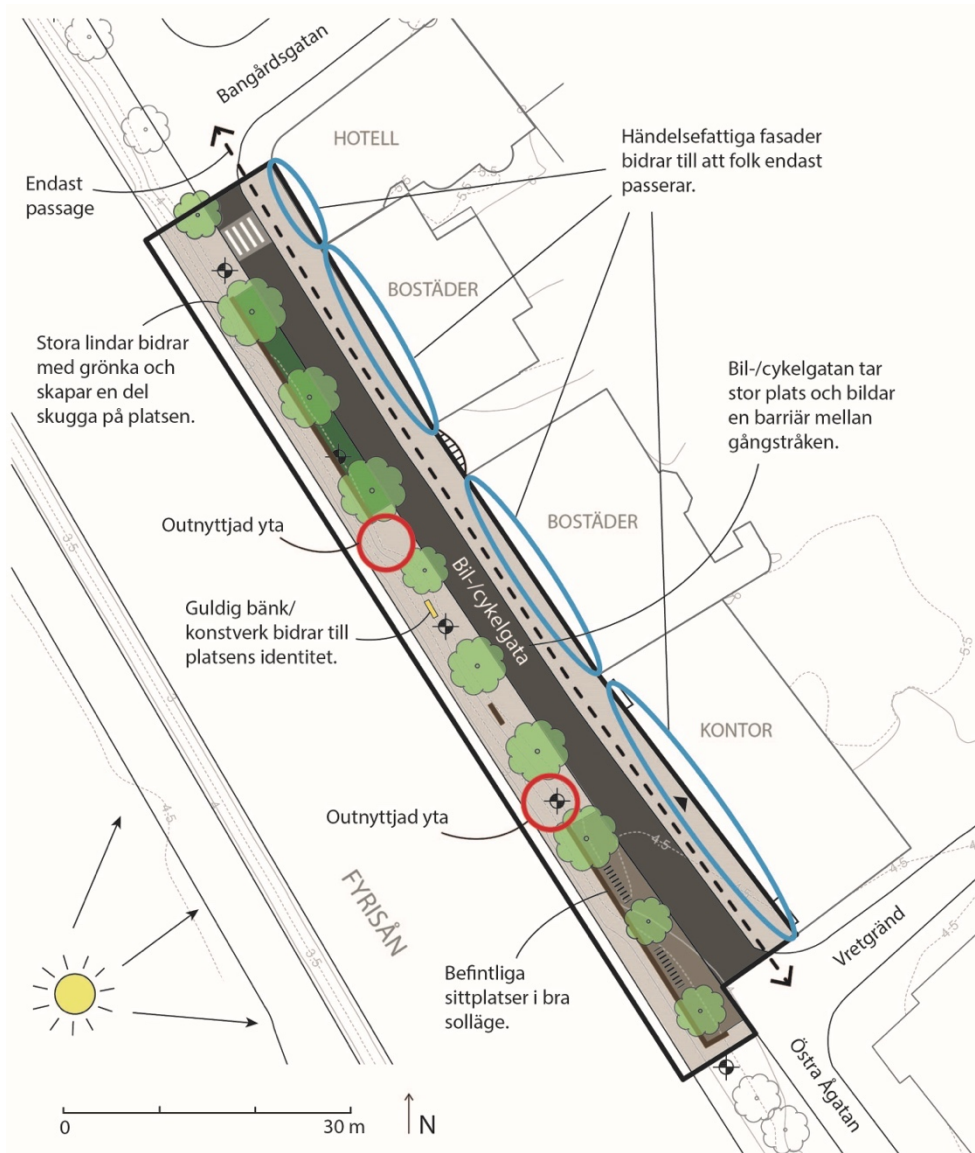
Området avgränsas av Fyrisån i väst, Bangårdsgatan i norr, Vretgränd i syd och byggnader i form av hotell, bostäder och kontor i öst. Byggnaderna har höga socklar och det finns inga caféer eller butiker på bottenplanet. Platsen innehåller befintliga sittplatser i form av långa träbänkar som vetter mot Fyrisån. Det finns även ett konstverk i form av en guldfärgad, uppvärmd bänk på platsen. Konstverket är i folkmun känt som "Varma Gubben" men heter egentligen "I dina händer - Jona" och är designat av Kajsa Mattas. En rad av stora, etablerade lindar finns längs med Fyrisån och förser platsen med grönska och skugga. Låga planteringar finns i anslutning till sittbänkarna vilket bidrar till en känsla av skydd om ryggen då sittplatserna används. Belysning i form av lyktstolpar finns längs med den västra delen av platsen.



Figur 4. Inventering av rörelsemönstret på platsen. I den västra delen av platsen finns möjlighet att stanna upp vid flertalet bänkar. Den östra delen fungerar mest som passage för bilar, cyklister och fotgängare.

Inventering av rörelsemönster på platsen

Platsen fungerar mest som passage. Cyklister rör sig snabbt åt bägge håll på bil- och cykelgatan medan bilar och varutransport åker enkelriktat från norr till syd. Hastighetsbegränsningen är 30 km/h. Människor går längs med trottoaren utan att stanna upp. Människor rör sig endast bort från trottoaren för att ta sig in i kontorsbyggnaden eller in genom grinden som leder till bostadshusen. Folk stannnar upp vid konstverket och sittplatserna som vetter mot Fyrisån. Människor promenerar i större utsträckning längs stråket vid vattnet där det finns mer att titta på och stanna till vid.



Figur 5. Analysplan. Händelsefattiga fasader utan caféer eller verksamhet bidrar till att trottoaren endast fungerar som passage.

Analys

De händelsefattiga fasaderna bidrar till att folk snabbt rör sig igenom området utan att stanna upp. Bristen på caféer och verksamhet bidrar också till att platsen ej ses som en målpunkt. Fönstren på byggnaderna längs gatan är på 2–3 meters höjd vilket innebär att tillägg längs fasaden skulle kunna göras på 2–3 meters höjd utan att blockera något fönster. Den höga höjden på fönstren skyddar även de boende från insyn. På hotellets fasad sitter fönster på 2,0 meters höjd, bostadshuset bredvid hotellet har 3,0 meter från mark till fönster, nästa bostadshus har 2,0 meter och kontorsbyggnaden har 2,3 meter från mark till fönster. Kontorsbyggnaden har en entré belägen mitt på byggnaden medan bostadshusen nås via en grind. Kontorsbyggnaden har även 4 meter breda indragna balkonger på 2,3 meters höjd i

utkanten av byggnaden på båda sidor. Outnyttjade ytor med möjlighet att utveckla och berika med tillägg finns på platsen.



Figur 6. Det uppvärmda konstverket "Varma Gubben", eller "I dina händer - Jona" som det egentligen heter, av Kajsa Mattas bidrar till platsens identitet och skapar en sensorisk upplevelse på platsen. Foto: Ulrika Liljenfeldt (2018).

De befintliga sittplatserna på platsen utgörs av långa, sammansatta träbänkar som har bra solläge och vetter mot Fyrisån. Sittplatserna har även fina utblickar mot slottet, domkyrkan och vattnet. De stora lindarna bidrar med grönska och förser platsen med skugga vilket är önskvärt under de varmaste dagarna på sommaren. Viktigt är dock att ta vara på de platser som har sol. Träden skyddar delvis mot regn, men sittplatser som är helt regnskyddade saknas. Det finns outnyttjade och omöblerade ytor

i bra solläge. Bil- och cykelgatan tar upp en stor del av platsen och bildar en barriär mellan de två gångstråken.

Konstverket "I dina händer - Jona" av Kajsa Mattas är en uppvärmd sittbänk som ger Östra Ågatan en unik karaktär och skapar en sensorisk upplevelse på platsen, vilket enligt Mehta (2014) bidrar till att skapa en lyckad och minnesvärd offentlig miljö. Markytan på platsen är plan vilket är fördelaktigt ur ett tillgänglighetsperspektiv. Trottoaren är dock upphöjd vilket skapar en kant mellan bil- och cykelgatan och gångstråken. Mjukare övergång från väg till trottoar finns vid grinden till bostäderna och övergångsstället.



Figur 9.



Figur 10.



Figur 11.

Figur 9–11 från vänster: Det norra bostadshuset, hotellet och kontorsbyggnaden. Fönstren längs fasaderna sitter på minst 2–3 meters höjd vilket lämnar utrymme för tillägg på platsen utan att blockera något fönster. Skalpersonen på bilden mäter upp till 2 meter med uppsträckt hand. Foto: Maya Blomberg (2018).



Figur 12.



Figur 13.



Figur 14.

Figur 12–14 från vänster: Bostadsbyggnad i norr, bostadsbyggnad i mittendelen och kontorsbyggnad i söder. Händelsefattiga fasader erbjuder inget som får folk att stanna till eller sänka sin hastighet. Foto: Ulrika Liljenfeldt (2018).

Resultat

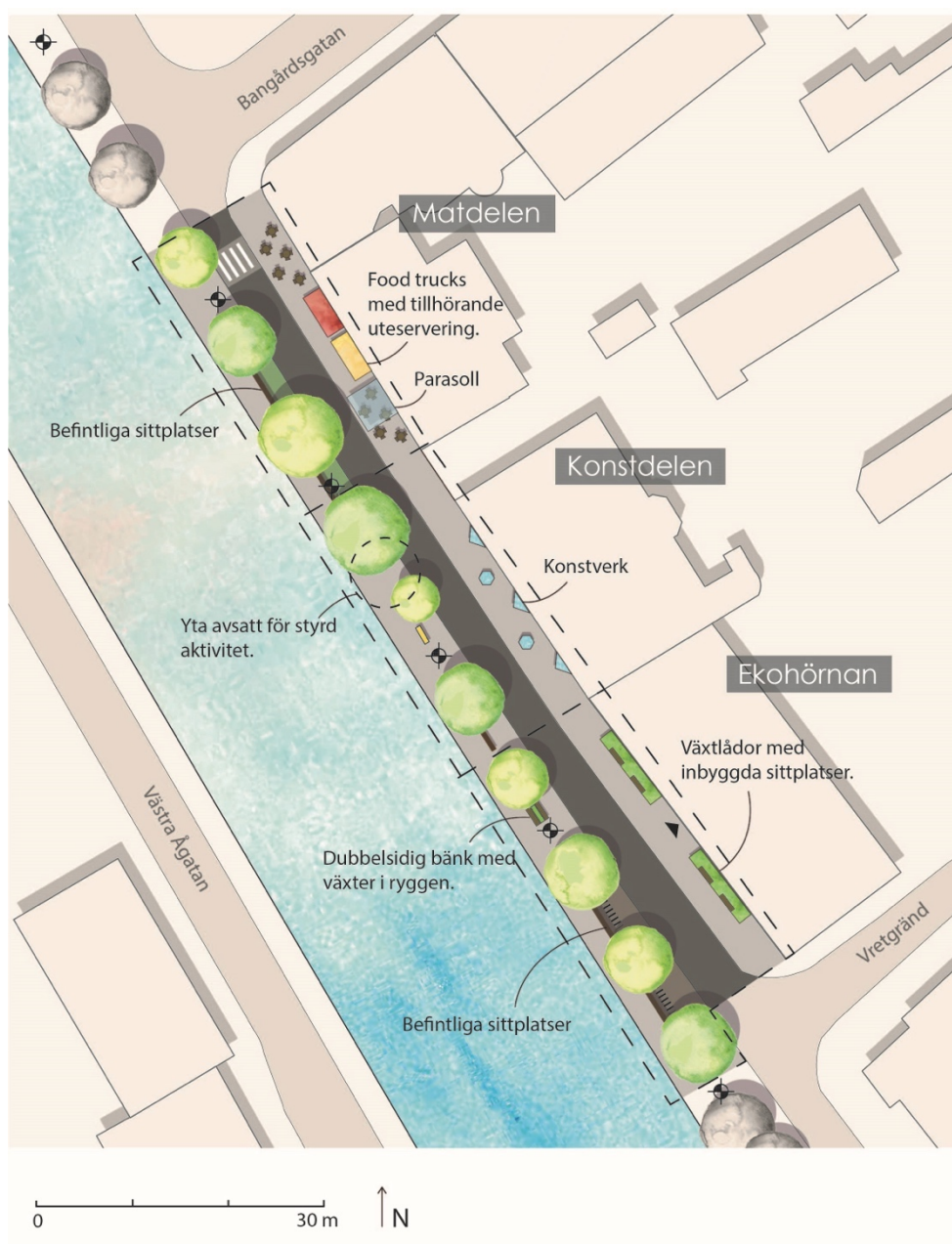
Gestaltningförslaget för Östra Ågatan presenteras nedan i ett antal programpunkter för utformningen, samt i en illustrationsplan med tillhörande text och perspektivbilder.

Programpunkter

För att få människor att stanna upp och uppehålla sig på Östra Ågatan under sommaren krävs det att dessa programpunkter uppfylls:

- » Stänga av för obehörig biltrafik.
- » Låta fotgängare ta bil- och cykelgatan i anspråk.
- » Skapa mer händelserika fasader på bottenplanet både visuellt och funktionellt.
- » Skapa möjlighet att stå och sitta längs fasaderna.
- » Skapa möjlighet att köpa mat eller fika.
- » Göra platsen minnesvärd genom att öka dess sensoriska komplexitet.
- » Skapa möjlighet för styrda aktiviteter i form av exempelvis dans och skapande som kan ske i samarbete med olika föreningar och verksamheter i Uppsala.
- » Skapa möjlighet att uppehålla sig i sol, skugga och i skydd från vind och regn.
- » Skapa en välskött plats med fungerande belysning och renhållning.
- » Se till att platsen är fortsatt tillgänglig och tillgänglighetsanpassa där tillägg görs.

Gestaltningsförslag



Figur 15. Illustrationsplan över Östra Ågatan. Tillägg görs för att skapa mer aktivitet på platsen.

Generella åtgärder på platsen

Det avgränsade området stängs av för obehörig biltrafik för att öka den yta som fotgängare kan ta i anspråk, samt för att minska barriären mellan de två gångstråken. Vägmärken sätts upp för att markera att gatan under sommaren är ett gångfartsområde, vilket innebär att fordon inte får köras med en högre hastighet än gångfart, och som förare har man väjningsplikt mot fotgängarna (Transportstyrelsen 2018). Även cyklister måste respektera de gående och föra sin cykel i gångfart eller leda den. Befintliga cykelställ i området kan nyttjas. Boende i bostäder längs gatan får framföra fordon i gångfart. Även transport av varor och gäster till hotellet får ske längs gatan (Transportstyrelsen 2018).

Hastighetsbegränsningen sänks tillfälligt under sommaren från 30 km/h till gångfart.

De tillfälliga tilläggen görs på trottoaren då bil- och cykelgatan lämnas öppen för fotgängare att röra sig fritt på samt för att möjliggöra för boende och varustransporter att ta sig till och från platsen. Fler soptunnor placeras ut för att minska risken för nedskräpning. Tillgänglighetsanpassning i form av små ramper vid tilläggen görs för att underlätta transport mellan trottoar och gata. Genom att dela upp platsen i tre delar med olika funktion möjliggörs aktiviteter för olika målgrupper.

Område 1 - Matdelen

I platsens norra del finns två food trucks med tillhörande uteservering. Matdelen ger möjlighet för besökare att uppehålla sig i kantzonen med skydd i ryggen och uppsikt över området. Uteserveringen är placerad på bägge sidor om food trucksen, och innehåller bord och sittplatser för cirka 25 personer. Sittplatserna placerar människor i jämnhöjd och med korta avstånd från varandra samt med fri sikt över gatan. En tredjedel av sittplatserna är försedda med parasoll som gör platsen fysiskt och miljömässigt bekväm genom att erbjuda skydd mot sol och regn. Sittplatserna kan även brukas av personer som inte väljer att handla i food trucksen då besökaren inte ska tvingas att konsumera för att kunna slå sig ned i området.

Food trucksen är cirka 5 meter långa och 2,5 meter breda vilket lämnar ett utrymme på cirka 2 meter fram till trottoarkanten. I den ena kan man köpa mat och i den andra kan man köpa glass. Variation i färg och form hos food trucksen bidrar till detaljrikedom längs gatans fasader. Food trucksen och uteserveringen skapar en aktivitet på platsen och bidrar till variation i funktion längs kantzonen.



Figur 16. Food trucks i matsserveringsdelen gynnar sociala aktiviteter och erbjuder besökare möjlighet att köpa mat eller glass. Bild: Maya Blomberg (2018).

Område 2 - Konstdelen

I mittendelen, som innehåller konstverket "I dina händer - Jona", förstärks platsens karaktär genom att göra tillägg i form av konstverk även längs fasaden och trottoaren. Konstdelen ger möjlighet till meningsfulla kulturella aktiviteter. Utformningen av konsten skulle kunna se ut på olika sätt och kan till exempel göras i samarbete med Wiks Folkhögskola eller Uppsala Konstnärsklubb. Inga permanenta fästen sker i fasaderna, utan konstverken ska kunna plockas bort utan att lämna märken på platsen. Skärmar på upp till 3 meter placeras längs fasaden och ger plats att fästa verken på. Konstverken bidrar till en varierad fasad och ger platsen en ökad sensorisk komplexitet. Konstverk kan även placeras ut på trottoaren för att skapa en händelserik miljö längs gatan.

I konstdelen finns även en yta avsedd för styrd aktivitet där samarbete kan ske med olika föreningar och fritidsgårdar i Uppsala som vill anordna aktiviteter för olika målgrupper. Beroende på vilka aktiviteter dessa föreningar skulle vilja utföra anpassas den avsatta ytan för dessa genom att till exempel hålla den öppen för dans eller placera ut bord för hantverk.



Figur 17. Exempel på hur fasaden med konstverk skulle kunna utformas med skärmar som sticker ut från väggen och olika skulpturer som står längre ut på trottoaren. Bild: Ulrika Liljenfeldt (2018).

Område 3 - Ekohörnan

I den södra delen finns tillägg i form av sittmöbler som på olika sätt gynnar platsens ekologiska och naturpedagogiska funktion. Längs med fasaden placeras växtlådor med inbyggda sittbänkar och vid ån placeras en sittmöbel med möjlighet att sitta både ut mot vattnet och in mot gatan med växter som skydd i ryggen.

Sittplatserna är placerade så att besökaren har uppsikt över gatan och kan ta del av vad som pågår inom det sociala synfältet. Pedagogiska informationsskyltar om hur olika växter gynnar den biologiska

mångfalden på olika sätt skapar möjlighet för en spännande lärandeprocess för besökare i olika åldrar. Ekohörnan bidrar till att skapa en mer händelserik fasad och ger möjlighet för aktivitet på platsen för ytterligare målgrupper. Samarbete kring växtlådorna skulle kunna göras med Bee Urban som erbjuder interaktiva och levande miljötjänster i stadsmiljö (Bee Urban 2018).



Figur 18. Bänk med växtlåda i ryggstödet. Bänken finns placerad i Ekohörnan och skapar möjlighet att sitta riktad både mot vattnet och gatan. Bild: Maya Blomberg (2018).



Figur 19. Ekohörnan förses med sittplatser med växter som gynnar den biologiska mångfalden vilket också bidrar till att ge platsen sensorisk komplexitet. Bild: Maya Blomberg (2018).

Diskussion

Uppsatsens syfte är att undersöka hur tillfällig landskapsarkitektur och reglerad biltrafik kan öka användningen av en plats i innerstaden under sommaren. Frågeställningen är vilken typ av tillfällig landskapsarkitektur som kan få människor att i större utsträckning uppehålla sig på Östra Ågatan i Uppsala under sommaren. Utgångspunkten är att människors sätt att använda staden varierar under året och att staden också kan förändras genom tillfällig landskapsarkitektur för att möta de skiftande behoven. Gestaltungsförslaget visar ett sätt på vilket tillfällig landskapsarkitektur kan utformas på Östra Ågatan i Uppsala för att öka användningen där under sommaren. Förslaget grundas på vad i det offentliga rummet som får människor att stanna till och uppehålla sig på en plats och hur stadsmiljön kan utformas för att gynna detta. Slutsatserna från litteraturoversikten och exempel på hur tillfällig arkitektur använts på liknande sätt appliceras på Östra Ågatan för att visa hur användningen på en plats i innerstaden kan ökas under sommaren.

Metod

För att visa om användningen av Östra Ågatan faktiskt skulle öka genom gestaltungsförslaget behöver den tillfälliga landskapsarkitekturen uppföras i praktiken. Först då kan besöksfrekvensen undersökas och bekräfta huruvida uppsatsens resultat svarar på frågeställningen och uppfyller syftet. Syftet uppfylls således endast teoretiskt i denna uppsats. Slutsatserna från projektet *Levande Stockholm* och de sommartorg och sommargångator som genomförts där talar dock för att användningen på Östra Ågatan skulle öka genom gestaltungsförslaget.

Resultatet redovisas i form av ett enda gestaltungsförslag, vilket innebär att uppsatsen endast presenterar ett exempel på hur Östra Ågatan kan utformas. Det finns naturligtvis många andra möjliga gestaltningar som skulle kunna öka användningen av gatan och på så sätt svara på uppsatsens syfte och frågeställning.

En alternativ metod är att uppföra olika slags tillfällig landskapsarkitektur på en plats och genom observation ta reda på hur de olika tilläggen påverkar användningen av den. En sådan studie skulle fördjupa förståelsen för utformning och placering av tillfällig arkitektur för att gynna en ökad användning. Intervjuer och enkäter med besökare på platsen kan också ge kunskap om vilka tillägg som skulle öka användningen. En kombination av medborgardialog och forskning kring vad i stadsmiljön som får människor att använda den skulle ge ett mer utförligt svar på frågeställningen. Det skulle förbättra kunskapen om hur användningen kan öka på den specifika platsen.

Tillfällig landskapsarkitektur

En grundläggande förutsättning i uppsatsen är att gestaltungsförslaget är tillfälligt. Det baseras på att människors rörelsemönster och sätt att använda staden varierar under året. Under sommaren rör sig människor långsammare och vistas i staden i

större utsträckning menar Gehl (2010). Genom att använda tillfällig landskapsarkitektur kan denna kunskap tillämpas för att öka användningen av en plats och också gynna möten mellan människor. Det kan därför anses befogat att förändra stadsrummet för att bättre passa hur människor använder det under sommaren.

För att öka användningen av en plats bör gestaltningen anpassas efter hur människor använder staden under hela året. Under vintern rör sig människor snabbare och framförallt för att utföra nödvändiga aktiviteter. Ett gestaltungsförslag för att öka användningen av en plats under vintern skulle därför se annorlunda ut. Behovet av att kunna uppehålla sig i skugga är då inte lika stort och exempelvis uppvärmda platser skulle kunna locka till ökad användning. Uppsatsen tar endast upp hur den tillfälliga arkitekturen är utformad under sommaren. Fördelen med tillfällig landskapsarkitektur istället för permanent är att den kan anpassas efter hur användningen av staden varierar. För att öka användningen av Östra Ågatan under hela året bör fler gestaltungsförslag tas fram baserade på vad som skulle locka människor att uppehålla sig där under de olika årstiderna.

Biltrafik

Ytterligare en grundläggande förändring i gestaltungsförslaget för Östra Ågatan är att biltrafiken omregleras. En förebild i uppsatsen är projektet *Levande Stockholm* och de sommargåtor och sommartorg som genomförs årligen i Stockholm. En central förändring av gatorna i det projektet är att de stängs av för biltrafik. Att skapa bilfria delar i innerstaden är en förändring som sker på många platser runt om i världen. I bakgrunden beskriver vi biltrafikens negativa påverkan på miljö, hälsa och det offentliga rummets sociala funktion. För att minimera dess påverkan bör Östra Ågatan stängas av för all biltrafik, vilket också möjliggör att gatan kan användas för andra aktiviteter. Även Gehl (2010) beskriver vikten av att minska biltrafiken för att skapa ett aktivt stadsliv. Han beskriver till exempel att minskad biltrafik och trafik med låg hastighet bidrar till att människor rör sig ett långsammare tempo.

I gestaltungsförslaget är Östra Ågatan ändå öppen för viss biltrafik men bara i gångfart. Boende längs gatan får köra till och från sin bostad och varutransporter till byggnaderna är tillåtna. Utformningen är därmed fortfarande anpassad efter bilismen och de ytor bilen kräver, och begränsar inte helt bilens negativa inverkan på det offentliga rummet. Att minska trafiken och begränsa hastigheten till gångfart kan ändå tänkas bidra till att skapa en bättre miljö för fotgängarna genom minskade partikelhalter och minskat buller. Genom att låta fotgängarna ta större del av gatan i anspråk och inte behöva anpassa sig helt efter bilarna kan man bidra till att de i större utsträckning sänker sitt tempo och oftare stannar till på platsen.

Valet att tillåta viss biltrafik påverkar också gestaltningen genom att själva gatan därför måste lämnas omöblerad. Tilläggen som görs på platsen är främst placerade på trottoaren och längs fasaderna. Däremot ger gestaltningen en större yta för fotgängare att röra sig fritt på gatan då gatan behålls öppen.

Det är skillnad mellan hur permanenta och tillfälliga förändringar påverkar det offentliga rummet. I och med att gestaltningen är tillfällig underlättas själva genomförandet av att viss trafik tillåts. Det krävs större omstrukturering av trafiken

i stadskärnan samt förändring av hur till exempel varutransporter utförs om all biltrafik skulle stängas av helt. När en förändring av det offentliga rummet endast är tillfällig behöver gestaltningen i större utsträckning anpassas till förutsättningarna på platsen för att vara genomförbar. I detta fall genom anpassning till trafiksituationen på platsen. Om förändringen istället skulle vara permanent är det möjligt att de befintliga förutsättningarna istället skulle kunna anpassas efter gestaltningen. I detta fall skulle biltrafiken kunna stängas av helt. Det skulle dock troligen innebära att det tar längre tid att genomföra förändringen. Tillfällig landskapsarkitektur, i motsats till permanent, gör det möjligt att lättare få till stånd en förändring, även om det kräver vissa anpassningar i utformningen.

Östra Ågatan

På den del av Östra Ågatan som uppsatsen behandlar är det i dagsläget främst sittplatser i bra solläge invid vatten som får människor att uppehålla sig på platsen, samt den uppvärmda skulpturen "I dina händer – Jona". I gestaltungsförslaget adderas därför aktiviteter som kan bidra till att locka människor till den östra delen av gatan, samt få människor att välja att stanna till där. Med tanke på att det finns både butiker, caféer och andra aktiviteter i närområdet är det möjligt att människor istället väljer att besöka dessa platser. Det är till exempel svårt att avgöra om matserveringsdelen kan locka människor, då det redan finns möjlighet att köpa mat och fika i närområdet. Utifrån exemplet från Ormängstorget drar vi å ena sidan slutsatsen att det är svårt att skapa en ny mötesplats när det redan finns en annan plats i närheten som lockar människor. Å andra sidan innebär dessa målpunkter i området omkring gatan att det också finns en naturlig genomströmning av människor på platsen. Även det befintliga promenadstråket längs med vattnet bidrar till en genomströmning av människor. Det innebär att platsen ändå har potential att utvecklas till en ny mötesplats genom en ny gestaltning som kan få människor att stanna upp.

Kantzonen

Utformningen av byggnaders bottenplan påverkar om människor saktar ner och stannar upp i staden. Kantzonen, området där byggnaderna möter det offentliga rummet, utgör enligt Gehl den perfekta miljön att uppehålla sig i. På platsen finns redan ett befintligt, smalt promenadstråk längs med vattnet, men för att fånga upp de människor som endast använder gatan som en snabb passage läggs därför fokus på trottoaren och byggnadernas fasader i gestaltungsförslaget.

De flesta aktiviteter är placerade längs fasaderna och även sittplatser har lagts till i detta område. I och med att gatan lämnas öppen för fotgängare och cyklister att röra sig fritt på, kan trottoaren användas för tillägg av olika slag. Konstdelen och växtlådorna i ekohörnan syftar till att skapa visuell variation. De utgör också aktiviteter som lockar människor att stanna till. Även matdelen bidrar till variationen i funktion och visuell utformning längs gatan. Dessa inslag bidrar också till en mer sensoriskt komplex upplevelse, något Mehta (2014) menar är av vikt för att besökaren ska komma ihåg platsen. Sittplatser i detta område kan också bidra till att människor stannar till på platsen.

Resonemanget ovan kring kantzonen bygger både på det som sker på och precis intill fasaden samt på de verksamheter som pågår inuti byggnaderna. I gestaltungsförslaget däremot görs tillägg endast på trottoaren precis intill fasaden.

De verksamheter som pågår inuti byggnaderna bidrar i dagsläget inte till en variationsrik upplevelse längs gatan och har inte tagits i beaktning vid utformningen av den tillfälliga landskapsarkitekturen i förslaget. Resonemanget kring kantzonen kan därför inte fullt ut appliceras på gestaltningen i uppsatsen.

Tilläggen längs fasaderna är placerade så att de inte täcker fönstren för att undvika att påverka boende i byggnaderna. De ska inte heller påverka framkomlighet vid ingångar. Däremot kommer framkomligheten längs trottoaren att påverkas men som tidigare nämnts är gatan öppen för fotgängare vilket innebär att framkomligheten generellt blir bättre. Ljud från aktiviteter och folkliv samt doft från matdelen kan tänkas öka genom de tillfälliga tilläggen. Om boende uppfattar detta som störande skulle exempelvis begränsade öppettider för food trucks vara ett alternativ.

Aktiviteter

Exempel från projekt *Levande Stockholm* visar att arrangerade aktiviteter av olika slag lockar människor till en plats och får dem att vilja uppehålla sig där. Även Mehta beskriver vikten av aktiviteter för att skapa en väl fungerande offentlig miljö. I dagsläget finns inga aktiviteter, utöver den tidigare nämnda skulpturen, längs den del av Östra Ågatan som uppsatsen behandlar. Detta bidrar till att de människor som rör sig längs gatan i stor utsträckning endast passerar. I förslaget delas Östra Ågatan upp i tre delar med olika slags aktiviteter. En del ger möjlighet att köpa mat, en del är avsedd för konst och en del har fokus på ekologi.

Aktivitetserna kan gynna besök av olika målgrupper, men är fortfarande begränsade till vissa intresseområden. Den öppna ytan för styrd aktivitet som till exempel dans och skapande möjliggör att användningen av platsen kan ändras efter behov och intresse. Det förutsätter engagemang och initiativ från invånare, företag eller från administrativ nivå för att förändra användningen av platsen. Genom sittplatser utspridda i flera delar längs gatan finns möjlighet att uppehålla sig även om de olika aktiviteterna i sig inte lockar. Att se och höra andra människor har en stark attraktionskraft för att få människor att uppehålla sig i det offentliga rummet menar Gehl. Då aktivitet sker längs hela gatan och inom det sociala synfältet på 100 meter kan människor lockas att sakta ner och stanna upp även om funktionerna i sig inte är av intresse.

Både litteratur om tillfällig arkitektur (Bishop & Williams 2012, Colomb 2012) och praktiska exempel från *Levande Stockholm* visar att engagemang från företagare på platsen har stor betydelse för att skapa aktivitet. Det handlar ofta om café- och restaurangägare som tillåts ta gatan i anspråk för att utvidga sina uteserveringar under sommaren. Detta skapar möjlighet för människor att stanna upp, både genom att erbjuda sittplatser och anledning att nyttja dem, samt genom att gynna sociala aktiviteter. Dessutom kan uteserveringarna locka fler människor till platsen som annars inte skulle ta sig dit eller ha vägarna förbi. Då Östra Ågatan i dag inte har någon verksamhet av detta slag kan food trucks med tillhörande sittplatser ha liknande effekt. Möjligheten att gå ut och äta innebär även att platsen erbjuder möjlighet till vad Mehta (2014) beskriver som meningsfulla sociala och kulturella aktiviteter.

Tillgänglighet i det offentliga rummet

I avsnittet ”Bakgrund” beskriver vi att det offentliga rummets funktion som mötesplats är viktig för att uppnå en socialt hållbar stad och ett demokratiskt

samhälle. Att förstärka möjligheterna till möten mellan människor genom att öka användningen av en plats, i detta fall längs Östra Ågatan, är ett sätt att uppnå detta. Gestaltningen syftar till att öka användningen av platsen och en viktig aspekt är vilka som har tillgång till platsen och vilka sociala möten som gynnas. Mehta (2014) beskriver exempelvis vikten av att en plats ska vara inkluderande och tillgänglig för att skapa en väl fungerande offentlig miljö. Tillgängligheten diskuteras här utifrån hur den påverkas av platsens fysiska utformning, vilka aktiviteter som finns och känslan av säkerhet.

I och med att trottoaren till stor del möbleras begränsas framkomligheten där. Östra Ågatan utgör en del av ett välanvänt cykelstråk, så konflikter kan komma att uppstå då cyklister tvingas föra cykeln i gångfart eller leda sin cykel inom området. Dock kan det tänkas att belastningen av cykelstråket minskar under juni till augusti då fler har semester och många cyklande studenter lämnat staden under sommaren för att återvända till sina hemorter.

Möbleringen av trottoaren kan även påverka tillgängligheten längs gatan för personer med vissa funktionsvariationer. Delar av trottoaren och trottoarkanten är därför anpassade för att underlätta rörelse upp och ner mellan de olika höjdnivåerna. Att själva gatan lämnas tom från tillägg kan underlätta rörelse längs stråket. Däremot kan varutransporter under vissa tider samt att fotgängare och cyklister samsas i samma område försvåra för en del människor att röra sig längs gatan.

Vilka aktiviteter som finns på platsen har betydelse för dess tillgänglighet och om den upplevs som inkluderande. Det påverkar vilka människor som väljer att uppehålla sig på platsen och möjligheten till möten mellan dessa. Gestaltungsförslaget innehåller aktiviteter för olika målgrupper, men de är som tidigare nämnts begränsade till vissa intresseområden. Det kan antas att en del människor därför inte kommer att ta sig till platsen aktivt eller känna sig inkluderade. Vilka människor som mer passivt väljer att uppehålla sig på platsen påverkas av vilka som har vägarna förbi och då kan lockas att stanna upp. Det påverkas bland annat av de målpunkter, i form av arbetsplatser, butiker och bostäder, som finns i området omkring Östra Ågatan.

Café- och restaurangverksamhet med tillhörande uteserveringar utgör en aktivitet som kan locka människor att uppehålla sig på en plats och är ett vanligt inslag längs sommargångator i projektet *Levande Stockholm*. Cafèer och restauranger tillåts att under sommaren ta trottoar och gata i anspråk för att göra uteserveringarna större. Det kan dock ifrågasättas att en stor del av det offentliga rummet då också begränsas för många människor. Det krävs att människor betalar för att få nyttja uteserveringarna och därmed för att få tillgång en del av det offentliga rummet. På samma sätt som bilen och parkeringar tar stora ytor i anspråk och begränsar tillgången till dessa påverkar även uteserveringar vilka människor som får plats i det offentliga rummet. Detta utesluter människor som av ekonomiska, sociala eller kulturella skäl inte har möjlighet att nyttja serveringarna. Genom att sittplatserna i matserveringsdelen är tillgängliga för alla gatans besökare och inte endast för kunder hos snabbmatsbilarna tillgängliggörs platsen för fler.

Ytterligare en aspekt som bidrar till att en plats är tillgänglig och inkluderande är upplevelsen av trygghet. Genom att öka användningen av Östra Ågatan kan känslan av säkerhet förhöjas genom närvaron av människor. Platsen blir på så sätt självövervakad och, enligt Mehtas teorier, höjs även upplevelsen av trygghet

genom planteringar och andra tillägg. Nackdelen med gestaltungsförslaget är en ökad risk för nedskräpning och ett större behov av skötsel. Om detta inte tillgodoses kan platsen uppfattas som mindre säker. Även vid de tillfällen varustransporter sker försämras säkerheten. Större delen av tiden sker dock inga transporter längs gatan och genom att biltrafiken kraftigt har begränsats i förslaget höjs säkerheten genom de tillfälliga tilläggen.

Slutsatser och vidare forskning

Slutsatserna av förstudien pekar mot att människor i större utsträckning skulle uppehålla sig på Östra Ågatan under sommaren med de tillägg vi föreslår. För att bekräfta om detta stämmer samt förbättra förslaget skulle de tillfälliga tilläggen behöva uppföras och undersökas i praktiken. Slutsatser från liknande genomförda projekt pekar dock mot att användningen på Östra Ågatan faktiskt skulle öka genom gestaltungsförslaget.

Tillfällig landskapsarkitektur är ett användbart sätt att öka användningen av en plats eftersom den kan anpassas efter hur människor nyttjar staden vid olika tillfällen och därmed möta de behov som i stunden finns i staden. Gestaltningen kan då anpassas efter vad som bäst skulle locka till ökad användning under respektive årstid. Det är därför värdefullt att vidare undersöka vilken typ av tillfällig landskapsarkitektur som kan öka användningen av en plats under övriga årstider.

Tillfällig landskapsarkitektur innebär att gestaltningen i större utsträckning måste anpassas till förutsättningarna på platsen. Vid en permanent förändring kan istället de befintliga förutsättningarna i större mån anpassas efter gestaltningen. Ytterligare en fråga att utreda vidare är därför hur det offentliga rummet kan utformas för att underlätta tillfällig landskapsarkitektur.

Förändringen i det offentliga rummet

Runt om i världen sker förändringar i användningen av det offentliga rummet. Biltrafik regleras och städer blir bilfria. Genom tillfällig landskapsarkitektur förändras användningen och upplevelsen av staden och genom engagemang från invånare skapas nya funktioner i det offentliga rummet. Tillfällig landskapsarkitektur är ett sätt att förändra staden efter hur vårt sätt att använda den varierar under året. På samma sätt kan tillfällig landskapsarkitektur i sin tur forma oss och hur vi använder staden. Den kan få oss att sakta ner och stanna upp och den kan få oss att börja interagera med vår omgivning och människor omkring oss. I det offentliga rummet är det staden som ger de fysiska förutsättningarna, men det är människorna, deras möten och deras initiativ till projekt som skapar den faktiska attraktionskraften och en levande stad.

Referenser

- Bee Urban. (2018). [Elektronisk]. *Om oss*. Tillgänglig: <http://www.beeurban.se/om-oss/> [2018-05-22]
- Bishop, P., Williams, L. (2012). *The Temporary City*. London: Routledge.
- Boverket. (2017a). [Elektronisk]. *Klimatet och transportpolitiken*. Tillgänglig: <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/klimatpaverkan-och-oversiktsplanering/klimatmalen-och-internationella-ataganden/klimatet-och-transportpolitiken/> [2018-04-23]
- Boverket. (2017b). [Elektronisk]. *Prioritera gång- och cykeltrafiken*. Tillgänglig: <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/oversiktsplan/klimatpaverkan-och-oversiktsplanering/minska-transportsystemets-klimatpaverkan/prioritera-gang--och-cykeltrafiken/> [2018-04-23]
- Bryman, A. (2011). *Samhällsvetenskapliga metoder*. Johanneshov: TPB.
- Carmona, M., Tiesdell, S., Heath, T. & Oc, T. (2010). *Public Places Urban Spaces, 2nd edition: The Dimensions of Urban Design*. Architectural Press, Elsevier.
- Colomb, C. (2012). [Elektronisk]. Pushing the Urban Frontier: Temporary Uses of Space, City Marketing, and The Creative Discourse in 2000s Berlin. *Journal of Urban Affairs*, 34(2), ss.131–152. Tillgänglig: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.1111/j.1467-9906.2012.00607.x> [2018-05-22]
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Washington: Island Press.
- Kim, A.M.M. (2012). [Elektronisk]. The mixed-use sidewalk: Vending and property rights in public space. *Journal of the American Planning Association*, 78(3), ss. 225–238. Tillgänglig: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/01944363.2012.715504?scroll=top&needAccess=true> [2018-05-22]
- Mehta, V. (2014). [Elektronisk]. Evaluating Public Space. *Journal of Urban Design*, 19(1), ss.53–88. Tillgänglig: <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/13574809.2013.854698?needAccess=true> [2018-05-22]
- Nieuwenhuijsen, M. & Khreis, H. (2016). [Elektronisk]. Car free cities: Pathway to healthy urban living. *Environment International*, 94(C), ss.251–262. Tillgänglig: [https://slub-primo.hosted.exlibrisgroup.com/primo-explore/fulldisplay?docid=TN_sciversesciencedirect_elsevierS0160-4120\(16\)30216-1&context=PC&vid=SLUB_V1&lang=sv_SE&search_scope=default_scope&daptor=primo_central_multiple_fe&tab=default_tab&query=any,contains,car%20free&sortby=rank&facet=tlevel,include,peer_reviewed&offset=0](https://slub-primo.hosted.exlibrisgroup.com/primo-explore/fulldisplay?docid=TN_sciversesciencedirect_elsevierS0160-4120(16)30216-1&context=PC&vid=SLUB_V1&lang=sv_SE&search_scope=default_scope&daptor=primo_central_multiple_fe&tab=default_tab&query=any,contains,car%20free&sortby=rank&facet=tlevel,include,peer_reviewed&offset=0) [2018-05-22]
- Nyberg, R. (2000). *Skriv vetenskapliga uppsatser och avhandlingar med stöd av IT och Internet*. 4., [bearb.] uppl. Lund: Studentlitteratur.
- Smith, T.W., Axon, C.J. & Darton, R.C. (2013). [Elektronisk]. The impact on human health of car-related air pollution in the UK, 1995–2005. *Atmospheric Environment*, 77, ss.260–266. Tillgänglig: [https://slub-primo.hosted.exlibrisgroup.com/primo-explore/fulldisplay?docid=TN_sciversesciencedirect_elsevierS1352-2310\(13\)00359-2&context=PC&vid=SLUB_V1&lang=sv_SE&search_scope=default_scope&daptor=primo_central_multiple_fe&tab=default_tab&query=any,contains,air%20](https://slub-primo.hosted.exlibrisgroup.com/primo-explore/fulldisplay?docid=TN_sciversesciencedirect_elsevierS1352-2310(13)00359-2&context=PC&vid=SLUB_V1&lang=sv_SE&search_scope=default_scope&daptor=primo_central_multiple_fe&tab=default_tab&query=any,contains,air%20)

- Opollution%20car,AND&sortby=rank&mode=advanced&offset=0 [2018-05-22]
- Stockholms stad. (2013). [Elektronisk]. *Arkitektur Stockholm - Strategier för stadens gestaltning*. Tillgänglig: https://vaxer.stockholm.se/globalassets/tema/oversiktsplanen/arkitektur_stockholm_del-1-staden-stadsrummet-stadsdelen-byggnaden.pdf
- Stockholms stad. (2017). [Elektronisk]. *Sommar på Hässelby torg*. Tillgänglig: <http://www.stockholm.se/hasselbyborg> [2018-04-12]
- Stockholms stad. (2018a). [Elektronisk]. *Levande Stockholm*. Tillgänglig: <http://www.stockholm.se/TrafikStadsplanering/Gator-och-torg/Levande-Stockholm/> [2018-04-05]
- Stockholms stad. (2018b). [Elektronisk]. *Levande Stockholm*. Tillgänglig: <http://www.stockholm.se/TrafikStadsplanering/Gator-och-torg/Levande-Stockholm/Levande-Stockholm/> [2018-04-05]
- Stockholms stad. (2018c). [Elektronisk]. *Samverkan Östberga*. Tillgänglig: <http://www.stockholm.se/Fristaende-webbplatser/Stadsdelssajter/Enskede-Arsta-Vantor/Samverkan-Ostberga/> [2018-04-12]
- Stockholms stad. (2018d). [Elektronisk]. *Sommartorg i Östberga*. Tillgänglig: <http://www.stockholm.se/sommartorgostberga> [2018-04-12]
- Stockholms stad. (2018e). [Elektronisk]. *Hässelby torg, Ormängstorget och parkstråket rustas upp*. Tillgänglig: <https://vaxer.stockholm.se/projekt/hasselby-torg-ormangstorget-och-parkstraket-rustas-upp/> [2018-04-12]
- Transportstyrelsen. (2018). [Elektronisk]. *Gågata och gångfartsområde*. Tillgänglig: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trafikregler/Generella-trafikregler/Gagata-och-gangfartsomrade/> [2018-05-22]
- Uppsala kommun. (2016). [Elektronisk]. *Uppsalas innerstadsstrategi – Stadsliv i mänsklig skala*. Tillgänglig: <https://www.uppsala.se/contentassets/389166b720314347aabf052b8c37066a/uppsalas-innerstadsstrategi.pdf>
- Uppsala kommun. (2016). [Elektronisk]. *Översiktsplan 2016*. Tillgänglig: <https://www.uppsala.se/organisation-och-styrning/publikationer/oversiktsplan-2016/del-a-huvudhandling/#strukturbild-2050> [2018-04-23]
- Uppsala kommun. (2017). [Elektronisk]. *Arkitekturpolicy*. Tillgänglig: <https://www.uppsala.se/organisation-och-styrning/publikationer/arkitekturpolicy/arkitekturpolicy/#god-livsmiljo> [2018-04-23]
- Zimm, M. (2016). [Elektronisk]. *Tillfällig arkitektur ger plats för kultur - Rumsskapande händelser och gemenskapande platser*. Stockholm: Stockholms stad. Tillgänglig: <http://www.stockholm.se/PageFiles/1285349/Tillfallig%20arkitektur%20ger%20plats%20f%C3%B6r%20kultur%20bilaga%201.pdf> [2018-05-28]

Icke publicerat material

Blom, H. O. & Lindqvist, C. Intervju. Trafikkontoret, Stockholm. 2018-04-06.