Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap

Kom ut till vattnet!

Ett gestaltningsförslag av en strandpromenad längs Skeppsholmsviken på Södra Djurgården i Stockholm



Sofia Svedmyr

Examensarbete • 30 hp
Landskapsarkitektprogrammet, Ultuna
Institutionen för stad och land
Uppsala 2019

Sveriges lantbruksuniversitet, fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap
Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur, Uppsala
Examensarbete för master- och yrkesexamen vid landskapsarkitektprogrammet, Ultuna
Kurs: EX0860, Självständigt arbete i landskapsarkitektur, A2E - landskapsarkitektprogrammet – Uppsala, 30 hp
Kursansvarig institution: institutionen för stad och land
Nivå: Avancerad A2E
© 2019 Sofia Svedmyr, e-post: sofiasvedmyr@gmail.com
Titel på svenska: Kom ut till vattnet! - Ett gestaltningsförslag av en strandpromenad längs Skeppsholmsviken på Södra Djurgården i Stockholm
Titel på engelska: Come out to the water! – A design proposal of a promenade along Skeppsholmsviken on Södra Djurgården in Stockholm
Handledare: Vera Vicenzotti, SLU, institutionen för stad och land
Biträdande handledare: Maria Wisselgren, SLU, institutionen för stad och land
Examinator: Gudrun Rabenius, SLU, institutionen för stad och land
Biträdande examinator: Petter Åkerblom, SLU, institutionen för stad och land
Omslagsbild: Oktagonen, gjord av författaren.
Upphovsrätt: Samtliga bilder/foton/illustrationer/kartor i examensarbetet publiceras med tillstånd från upphovsrättsinnehavaren.
Där inget annat anges är de författarens egna.
Originalformat: A3
Nyckelord: Strandpromenad, Skeppsholmsviken, Södra Djurgården, vattenkontakt, rekreation
Elektronisk publicering: https://stud.epsilon.slu.se

Sammandrag

Stockholm är en stad uppbyggd av ett skärgårdslandskap där hav och land möts. Mängden vatten och närheten till den är något som värdesätts högt. Människor mår bättre, både psykiskt och fysiskt, i gröna miljöer samt i miljöer med inslag av vatten. Dock byggs allt fl er moderna städer tätare och tätare samtidigt som mark längs strandkanter privatiseras, något som är ett stort problem. Yta för livet till fots och för rekreation är något som är nödvändigt för hälsosamma städer.

I Stockholm fungerar den Kungliga nationalstadsparken som en grön oas för stockholmsborna. Parken är över en mil lång och sträcker sig över tre kommuner, från Ulriksdal och Sörentorp i norr till Djurgården och Fjäderholmarna i söder. På Södra Djurgården avbryts det populära promenadstråket utmed vattnet endast vid ett ställe, vid Skeppsholmsviken och Gröna Lund.

Skeppsholmsviken består till största del av en parkeringsplats som sedan 2017 ägs av Parks and resorts. De har en tanke om att Gröna Lund ska expandera och sträcka sig från Allmänna gränd och bort till Wasahamnen. En ny detaljplan för detta är just nu under granskning.

Detta examensarbete undersöker hur en strandpromenad längs med Skeppsholmsviken kan gestaltas för att länka samman Wasahamnen och Allmänna gränd, på Djurgården i Stockholm, och möjliggöra en vattenkontakt som knappt existerar idag. Syftet med arbetet är att undersöka hur en plats för rekreation kan gestaltas längs vattnet när ytan på land är kraftigt begränsad. Målet med arbetet är att knyta samman strandpromenaden runt Södra Djurgården och därmed bidra till nationalstadsparken med ett alternativt stråk för fotgängare längs Skeppsholmsviken samt tillföra offentliga platser för rekreation och sociala möten.

Resultatet består av en gestaltning av en strandpromenad mellan Wasahamnen och Allmänna gränd. Promenaden är uppdelad i fyra delar; entrén från Wasahamnen och bryggan ut till terrassen, en terrass som består av två delar varav den mindre är nedsänkt och möjliggör en nära vattenkontakt, en bryggpromenad som sträcker sig från terrassen och bort mot Allmänna gränd samt ett nytt torg vid Allmänna gränd som bryggpromenaden ansluter till. Längs promenaden finns det flera möjligheter att stanna upp och umgås i stora såväl som små sällskap.

Arbetet avslutas med en diskussion som behandlar arbetets resultat och de metoder som har använts. Diskussionen avslutas med att vidare frågeställningar som har växt fram under projektets gång redovisas. Frågeställningarna är både generella och platsspecifika och kan användas för vidare forskning och framtida examensarbeten.

Abstract

Stockholm is a city built on an archipelago landscape where ocean and land meet. The amount of water and the proximity to it is something that is highly valued. People feel better, both mentally and physically, in green environments and environments with elements of water. More and more modern cities are built denser and denser at the same time as land along the shoreline is being privatized, which is a big problem. Space for life on foot and for recreation is something that is essential for healthy cities.

In Stockholm, the Royal National City Park functions as a green oasis for the residents of Stockholm. The park is over a mile long and stretches over three municipalities, from Ulriksdal and Sörentorp in the north and Fjäderholmarna and Djurgården in the south. At South Djurgården, the popular promenade along the water is disturbed only once, at Skeppsholmsviken and Gröna Lund. Skeppsholmsviken consists mostly of a parking lot that is owned by Parks and resorts since 2017. They have the idea that Gröna Lund should expand and extend from Allmänna gränd to Wasahamnen. A new detailed development plan for this is currently under review.

This master thesis examines how a promenade along Skeppsholmsviken can be designed to connect Wasahamnen and Allmänna gränd at Djurgården in Stockholm and enable a water contact that hardly exists today. The purpose of this thesis is to investigate how a place for recreation can be designed along the water when the surface on land is severely restricted. The aim is to connect the promenade around South Djurgården and thereby contribute to the Royal National City Park in the form of an alternative path for pedestrians along Skeppsholmsviken and public places for recreation and social meetings.

The results consist of a design of a promenade between Wasahamnen and Allmänna gränd. The promenade is divided into four parts; the entrance from Wasahamnen and the pier out to the terrace, a terrace consisting of two parts, of which the smaller one is submerged and enables a close water contact, a promenade consisting of piers that extends from the terrace to Allmänna gränd and a new square, which the pier promenade connects to. Along the promenade, there are several opportunities to stop and socialize in large as well as a small group.

The thesis ends with a discussion that deals with the results and the methods that have been used. The discussion ends with a presentation of further question formulations that have emerged during the course of the project. The question formulations are both general and site-specific and can be used for further research and future master theses.

Summary

Introduction

Stockholm is a city built on an archipelago landscape where ocean and land meet. The amount of water and the proximity to it is something that is highly valued, now as well as historic. Today, water is perhaps valued primarily because of recreational values. People feel better, both mentally and physically, in green environments and environments with elements of water (Boverket 2007). However, a problem in more and more modern cities is that it is being built denser and denser (Boverket 2016). At the same time land along the shoreline are being privatized in more and more places, both nationally and internationally (Kahrl 2012, Hedayatifard and Kheyroddin 2017).

A city with rich city life is dependent on people being invited to and encouraged to cycle, walk and stay in the urban environment (Gehl 2010). Instead, many cities were adapted to the car - after the number of cars in the cities increased - and not to life on foot (Gehl 2010). From a sustainability perspective, it is important that there is a change in the cities. The priority should be on the pedestrians, cyclists and municipal traffic. This will not only lead to a more sustainable city but also a safer and healthier city (Gehl 2010). Another important factor for a healthy city is recreational areas. In Stockholm, the Royal National City Park functions as a green oasis for the residents in Stockholm and it has since the 17th century.

What is the problem?

Skeppsholmsviken is located on Södra Djurgården in Stockholm and it is a place with great potential for being a social meeting place. Today, however, the area functions as a parking lot as well as construction. The walking possibilities along the water, which is possible almost all around South Djurgården, are disrupted at Skeppsholmsviken. Instead of continuing walking along the water, you are forced to walk along Falkenbergsgatan among cars, trams, and cyclists.

Parks and resorts own the parking lot since 2017 and they are planning for Gröna Lund to expand and stretch from Allmänna gränd to Wasahamnen (Stadsbyggnadskontoret 2018). A new detailed development plan for this is currently under review.

There are over 15 million people visiting Djurgården every year (Länsstyrelsen i Stockholm län u.å.). About 7,5 million visits Djurgården to, for example, walk, exercise and have a picnic (Stadsbyggnadskontoret 2018). It is therefore relevant to examine how the promenade along the water around South Djurgården can be linked together. There is no stormwater management in Skeppsholmsviken today, which is also something that is relevant to examine.

Purpose, aim and research question

The purpose of the thesis is to investigate how a place for recreation can be designed along the water when the surface on land is severely restricted. The aim is to connect the promenade around South Djurgården and thereby contribute to the Royal National City Park in the form of an alternative path for pedestrians along Skeppsholmsviken and public places for recreation and social meetings. The main research question is: How can a promenade along Skeppsholmsviken be designed to connect Wasahamnen and Allmänna gränd and enable a water contact, which today is severely restricted?

Method

There are six methods that have been used in this thesis; literature review, reference sites, repeated site visits, site inventory and analysis and sketching. The literature review was divided into two parts. The first part is about people, place, and experience, to learn about the connection between people and place, how the design can affect visitors and how the design can attract different feelings from the visitor. The second is reference times, to learn about the history of Royal National City Park and Djurgården and get inspiration from the landscape that used to be and how the area has been used through history. To get inspiration from other promenades I visited three reference sites in Stockholm; Hammarby sjöstad, the promenade of Riddersvik and the promenade between Nacka strand and Svindersvik. They were examined based on material, design language, the possibility to stop and sit down, and how the experience was to move along the promenade. The designing of the promenade along Skeppsholmsviken started early in the project, parallel with the literature review, site visits, inventory and analysis and the visits to reference sites. The working process was circular and the different parts affect each other.



Figure 1. The map shows where it is possible to walk along the water on Södra Djurgården (green), where it is not possible (red) and where the shoreline is privatized (blue). The basis for the map is taken from Lantmäteriet ©. Modifications made by the author.

Result

With the information and knowledge collected from the literature review, the inventory and analysis, reference sites, repeated site visits and sketching as a basis, the promenade along Skeppsholmsviken was designed. The promenade is divided into four parts: the entrance from Wasahamnen and the pier out to the terrace, a pier-promenade and a new square located by Allmänna gränd and the ferry terminal.

The entrance and pier out to the terrace

The entrance of the promenade from Wasahamnen connects to the existing walkway, which makes it easy to find and to access. To reduce the perceived scale Miscanthus 'morning light' is planted along the pier. The ornamental grass contributes a dynamic to the site with autumn colours, flowering and it is supposed to reminiscent of reed and the closeness to the water and the ocean.

The terrace

The terrace is divided into two parts, a larger part, and a smaller lower part. On the upper level, a sitting staircase allows seating for large groups of people. There is also a small kiosk on this level. In this proposal, it is proposed that movable furniture in the form of tables and chairs to be placed next to the kiosk. A wide area is left open to allow spontaneous activities and because one should be able to easily move over the terrace. Raised plantations and the height difference of 60 cm help distinguish the upper and lower levels. A pier, as well as a staircase, links the different parts together. A bench runs along the raised plantations. The lower part if the terrace is kept open to encourage, for example, social interaction by the water.

The pier-promenade

The pier-promenade consists of several piers where the visitor can choose how long the walk will be. A path goes straight from the terrace to the square; this is for those who are in a hurry or who just want to transport themselves from A to B as fast as possible. You can also walk and sit by the water or walk from the square to the lower level of the terrace. On the Octagon, the visitor can sit facing all directions and can choose which view is desired.

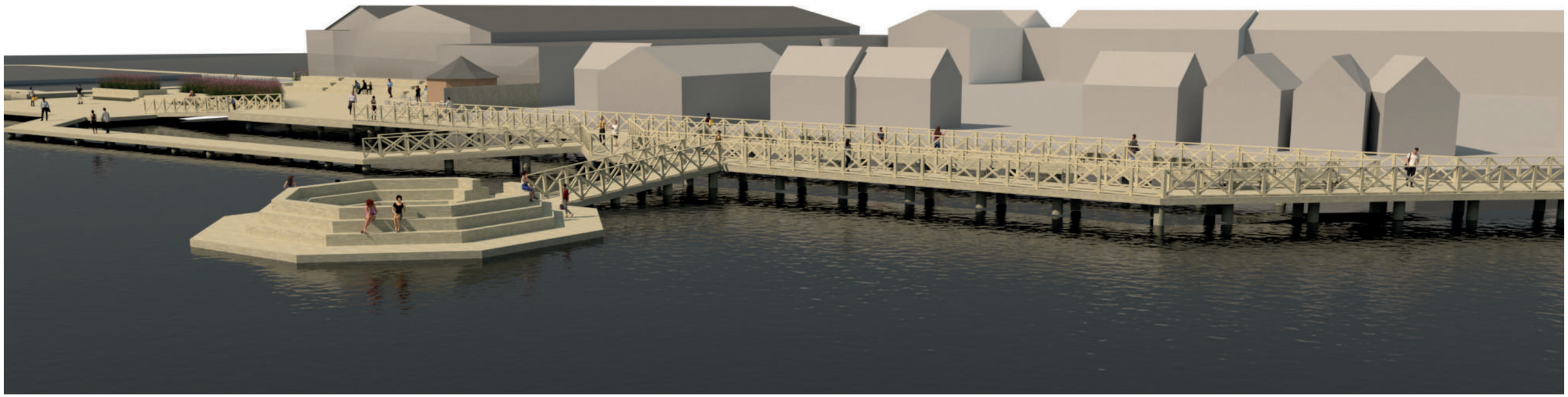


Figure 2. A perspective image of the Octagon, the pier-promenade and parts of the terrace.

The square

The paving material on the square to contribute to a historical character and connect to the pavement on Allmänna gränd. The cobblestone is flamed and thus accessible for everyone. An oak tree is planted on the square – in structural soil – as a central focus point. Since many people go to and from Djurgården by ferry, it is important that there is a possibility for many to sit and wait at the same time. In addition to six park sofas, there is also a triangular bench around the oak tree.

Stormwater plantings help to divide the square and create a more separated and intimate part where two benches are placed. The plantations are submerged and the curbstones are placed in level with the ground.
The old token kiosk from the 19th century has been saved and received a new placement on the square. In order for the building to become a part of the square, and not just a historical element, it will be used for the sale of tickets to the ferries.

Lighting

The perceived security is something that is important for a place to be used and appreciated during all hours of the day (Kun-Soo, Song 2013). All different parts of the promenade are therefore illuminated. Along the promenade, there are a number of different types of lightning. The lighting is adapted to achieve the desired character of each part and to emphasize specific elements. Being able to get an overview of a place increases the perceived security and is, therefore, something that has been taken into account when designing the lightning.



Figure 3. A perspective image of the square.

Discussion of the result

The angular design language on the promenade was chosen to connect it with the surrounding environments and to link the design to the historic piers that have existed on the site earlier. With the new part of Gröna Lund, much will happen oat Skeppsholmsviken. I wanted the promenade to be something else, something that was not automatically linked to Gröna Lund and was assumed a part of it. Instead, I wanted to connect the design to what it has looked like before and how it looks on the rest of South Djurgården today. Not all sites need to be created from the latest trends and thus be very similar to many other places. I believe that sometimes it is better to work site-specific. To preserve the unique characters or historical layers in a place, and let it continue to be special and unique.

Will the promenade be used?

Skeppsholmsviken, Wasahamnen and Allmänna gränd are places where there is a lot of movement, especially during the summer months. People enjoy watching other people, and along this promenade, there will be a lot to look at. Beautiful views of Stockholm contributes to the promenade. This combined with many people and many things happening, for example, Gröna Lund, ferries and boats, makes it an interesting place to be with much to see. There are many millions of people walking along the water around Djurgården every year, so it is justified to build a new promenade.

Discussion of method

Working with a variety of methods is something that has worked well and helped me through this thesis. It has made it possible to look at the project from different perspectives and in different ways, something that has helped me forward in the project. The fact that the work process has been circular and that the different methods have entered each other has meant that the thesis has been worked through more thoroughly based on increased knowledge.

Innehållsförteckning

Sammandrag 3

Abstract....4

Summary....5

Introduktion....9

Introduktion....10

Problematisering....12

Syfte och mål....14

Frågeställningar....14

Avgränsningar....14

Målgrupp....14

Metod och tillvägagångssätt....15

Litteraturgenomgång....16

Referensplatser 16

Upprepade platsbesök....16

Platsinventering....17

Platsanalys....17

Skiss....17

Arbetsgång....17

Teoretisk bakgrund 18

Individ, plats och upplevelse....19

Relation mellan plats och individ....19

Hur påverkas människan av en plats utformning?....19

För en hållbarare, hälsosammare och tryggare stad....19

Referenstider....21

Referensplatser....23

Hammarby sjöstad 24

Riddersviks strandpromenad....28

Strandpromenad mellan Nacka strand och Svindersvik....31

Skeppsholmsviken....34

Inventering....35

Analys....36

Program....38

Gestaltning....39

Entré och bryggan ut till terrassen....42

Terrassen....44

Bryggpromenaden....48

Torget....51

Belysning....55

Fasadbelysning....56

Dekorbelysning....56

Belysning i handledare....56

Belysning av trappor....56

Spotlights....56

Spårvagnshallarnas fasader....57

Gestaltningsprocessen 58

Diskussion 60

Resultatdiskussion....61

Gestaltning....61

Kommer platsen att användas?....61

Diskussion av referenstider 62

Diskussion av referensplatser....62

Metoddiskussion och vidare frågeställningar....63

Litteraturgenomgång....63

Upprepade platsbesök....63

Skiss....63

Referensplatser....63

Vidare frågeställningar....63

Referenser 64

Introduktion

I denna del introduceras arbetet, problematisering, syfte och mål, frågeställningar samt avgränsningar och målgrupp.

Introduktion

Stockholm är uppbyggt av ett skärgårdslandskap där hav och land möts. Den stora mängden vatten och kontakten med denna är något som värdesätts högt, både nu och tidigare i historien. Förr värdesattes kontakten med vattnet ur ett handels- och transportperspektiv (Droste 2008). I dagsläget har synen på vatten och dess värde förändrats. Vatten och vattenkontakt värdesätts idag kanske främst på grund av de rekreativa värden som finns. Människor mår bättre, både psykiskt och fysiskt, i gröna miljöer samt miljöer med inslag av vatten (Boverket 2007). Dock är ett problem i allt fler moderna städer att det byggs tätare och tätare (Boverket 2016) och mark längs strandkanter privatiseras på allt fler platser, nationellt som internationellt (Kahrl 2012, Hedayatifard, Kheyroddin 2017). Platser för grönytor och rekreation minskar eller prioriteras bort i stadsplaneringen och istället växer städer och stadsdelar fram där husen står högt och tätt och där marken blir alltmer hårdgjord (Boverket 2016). Det finns inte alltid plats för rekreationsområden eller grönytor på land där människor kan vistas (Boverket 2016). I detta arbete undersöks och föreslås en lösning på detta genom att använda sig mer av vatten och dess yta på platser där detta är möjligt, vid exempelvis sjöar, floder eller hav. Strandlinjen bör inte vara det som begränsar ett rekreativt område, utan området bör kunna sträcka sig ut i vattnet om detta är nödvändigt. Dock bör detta vara ett alternativ om ytan på land inte räcker till eller är obefintlig, inte något som standardiseras. Att det inte bör standardiseras är för att inte allt vatten automatiskt ska inkluderas, bebyggas och påverkas så fort det finns ett rekreationsområde i anknytning till det. Om detta inträffade skulle det ha en stor påverkan på ekosystem som finns på platsen. Om ytan på land är begränsad kan ett alternativ till att använda vattnet vara att förhöja kvaliteten på området och därmed skapa ett mindre rekreationsområde men med hög kvalitet. Något som kan ses på flera platser, både nationellt och internationellt, är att strandlinjen bebyggs, privatiseras och kommersialiseras (Kahrl 2012, Hedayatifard, Kheyroddin 2017). Detta medför en förlorad vattenkontakt och en exkludering för dem som inte har råd att betala för att få tillgång till strandkanten och vattnet.

Runt 1960-talet ökade mängden bilar i städerna (Gehl 2010). Detta var starten på den process som nötte bort de nödvändiga förutsättningarna för att folk skulle kunna engagera sig i stadslivet (Gehl 2010). Jan Gehl skriver i boken *Cities for people* (2010) att en stad med ett rikt stadsliv är beroende av att människor bjuds in och uppmuntras till att cykla, gå samt att stanna upp i den urbana miljön.

Istället anpassades många städer efter bilen och inte för livet till fots (Gehl 2010). Ytor som tidigare varit viktiga för stadslivet, exempelvis torg, förvandlades till parkeringsplatser. Många centrala och historiska platser har tagits över av bilar i Sverige. Att livet till fots inte alltid har prioriterats finns det exempel på runt om i exempelvis Stockholm. Centrala, historiska och kulturella platser som Skeppsbron, delar av Norrmälarstrand och Skeppsholmsviken har förvandlats till parkeringsplatser. Ur ett hållbarhetsperspektiv är det viktigt att det sker en förändring i städerna. Att en förändring sker är viktigt för klimatet, för att bevara ekosystem och de ekologiska värden som finns, samt för människors hälsa och välmående. Prioriteringen bör ligga på fotgängare, cyklister och kommunaltrafik istället för bilen. Att livet till fots värdesätts och förstärks leder inte bara till en hållbarare stad, utan även till en tryggare och hälsosammare stad (Gehl 2010).

En annan viktig faktor för en hälsosam stad är att det finns rekreationsområden. I Stockholm fungerar den Kungliga nationalstadsparken som en grön oas för stockholmsborna. Parken sträcker sig över tre kommuner: Stockholm, Solna och Lidingö kommun. Den är över en mil lång och i nationalstadsparken kan ett alldeles särskilt historiskt landskap upplevas (Länsstyrelsen i Stockholms län u.å.a). Parker, öppna marker, skogar, stränder och vackra byggnader flätas samman och skapar möjligheter att besöka museer och slott samt att bada och promenera i gamla skogar.

Djurgårdsmarken, som har varit kunglig mark sedan senmedeltiden, är grunden för nationalstadsparken (ibid). Stadsbor har kommit till parken sedan 1700-talet för utflykter, promenader och nöjen och idag är den det rekreationsområde i Stockholmsregionen som har flest besökare (ibid).

I parken finns det ett rikt djur- och växtliv med över 1200 skalbaggsarter, cirka 100 häckande fågelarter och mer än 800 olika sorters blomväxter (ibid). Norra Europas största samlade ekbestånd återfinns i området och detta erbjuder habitat för många fåglar och insekter (ibid).

Inom parken återfinns även ett tiotal utbildnings- och forskningsinstitutioner förutom Stockholms universitet samt många kända museer (ibid).

Figur 4. Situationsplan som visar var i Stockholm som Skeppsholmsviken ligger.

Skala 1:7000 /A3

0 m 300 m

Problematisering

På Södra Djurgården i Stockholm ligger Skeppsholmsviken. Det är en plats med stor potential för att bli en social mötesplats, en plats som används och uppskattas, men som i dagsläget används som parkeringsplats och uppställningsplats för containrar, byggmaterial och byggbaracker (se figur 9). Även spårvagnshallarna och byggnaden som tidigare har använts av Aquaria vattenmuseum tar upp plats på området (se figur 11). Den vattenkontakt och promenadmöjlighet längs vattnet som är möjlig i stort sett runt hela Södra Djurgården, om än privatiserad längs vattnet vid Gröna Lund, får här ett avbrott (se figur 5). Istället för att kunna fortsätta promenaden från Wasahamnen längs vattnet tvingas man, vid Skeppsholmsviken, istället att vika upp mot Falkenbergsgatan och gå längs en stor parkering bland bilar och spårvagnar (se figur 6,7). Det finns inga trottoarer längs gatan och hur man som gående ska bete sig och röra sig inom området är oklart. Det inger en känsla av att man, som fotgängare, inte riktigt borde befinna sig på platsen.



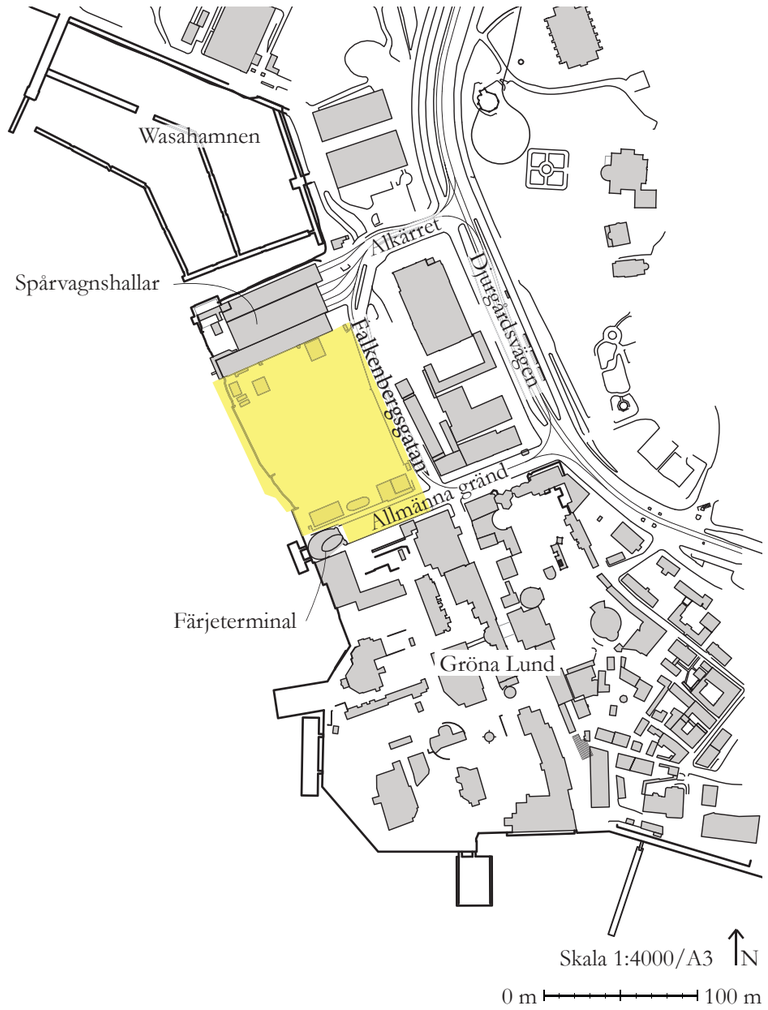
Figur 5. På bilden kan man se att vattenkontakten idag är obefintlig på grund av byggmaterial samt byggbaracker.





Figur 6 & 7. På Falkenbergsgatan måste man gå längs en stor parkering tillsammans med bilar, spårvagnar och cyklar utan någon form av separering eller trottoar.

Parkeringsplatsen ägs sedan 2017 av Parks and resorts, ägare av Gröna Lund, medan omgivande mark på Skeppsholmsviken ägs av Statens fastighetsverk, och förvaltas av Kungl. Djurgårdsförvaltningen, samt Stockholm stad (Stadsbyggnadskontoret 2018). Parks and resorts planerar för att Gröna Lund ska expandera och sträcka sig från Allmänna gränd bort till spårvagnshallarna intill Wasahamnen (ibid). En ny detaljplan för detta håller på att tas fram (se figur 8). För att allmänheten ska kunna röra sig längs vattnet mellan Wasahamnen och Allmänna gränd är det därför nödvändigt att en strandpromenad i form av bryggor anläggs i Saltsjön. Detta på grund av att den nya delen av Gröna Lund planeras gå från Falkenbergsgatan hela vägen ner till strandkanten (ibid). Intill färjeterminalen vid Allmänna gränd är det även planerat för att ett nytt torg ska anläggas, som bryggpromenaden sedan kommer att ansluta till (ibid).



Figur 8. Planen visar vilket område den nya detaljplanen avser.



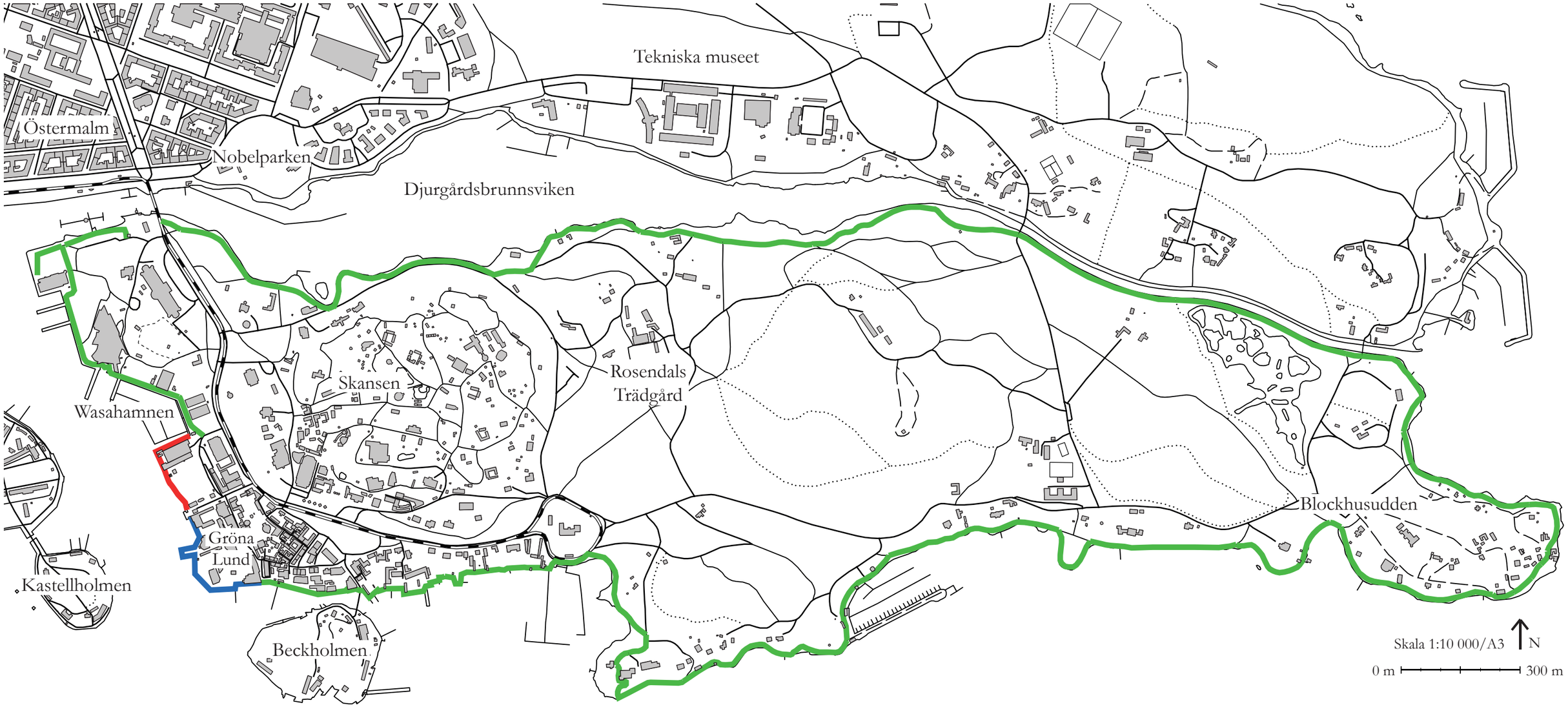
Figur 9. Delar av parkeringen har förvandlats till en byggarbetsplats, vilket gör det krångligt att röra sig över den om fotgängare.



Figur 10. Skeppsholmsviken består idag av en stor parkering.



Figur 11. Det finns idag ingen möjlighet att promenera längs vattnet mellan Wasahamnen och Allmänna gränd.



Figur 12. Kartan visar strandpromenaden och var på södra Djurgården det är möjligt att röra sig längs med vattnet (grönt), var strandlinjen är privatiserad (blått) och där vattenkontakten idag inte är tillgänglig (rött). Underlag för kartan är hämtade från Lantmäteriet ©. Modifieringar gjorda av författaren.

Det är idag över 15 miljoner personer som besöker Djurgården varje år (Länsstyrelsen i Stockholms län u.å.b). Ungefär 7,5 miljoner besöker attraktioner varje år på Djurgårdens anläggningar, matställen, övernattningar och sightseeing (Stadsbyggnadskontoret 2018). Varav den populäraste attraktionen att besöka är Vasamuseet (Sveriges Radio 2016). Det beräknas att lika många besöker Djurgården för att exempelvis promenera, motionera och ha picknick (Stadsbyggnadskontoret 2018). De flesta besökare kommer till Djurgården under sommarmånaderna juni till augusti (Sveriges radio 2016). I och med att det är så pass många som varje år besöker Djurgården för promenader och motion är det relevant att undersöka hur det populära promenadstråket längs vattnet runt Södra Djurgården kan länkas samman. När Gröna Lund sedan expanderar kommer en ännu större yta längs vattnet att privatiseras och otillgängliggöras. Den tillgängliga yta som kommer finnas kvar är en liten yta intill färjeterminalen. På en plats där det är många människor som rör sig är det viktigt att det finns platser som är tillgängliga för allmänheten, för rekreation och möjlighet att umgås, speciellt när en så stor yta är privatiserad. Det är även viktigt att det går att ta sig från färjeterminalen till exempelvis Wasahamnen, Nordiska museet, Vasamuseet och Junibacken på ett snabbt, smidigt och trevligt sätt. Det är därför viktigt att promenadstråket runt södra Djurgården länkas samman och därigenom skapar ett alternativt stråk där gående inte behöver trängas med bilar, spårvagnar och cyklister.

På Skeppsholmsviken finns det i dagsläget inte någon typ av dagvattenhantering, utan dagvattnet åker direkt ut i Saltsjön (Stadsbyggnadskontoret 2018). Det här medför att föroreningar från bilar och parkeringsplatsen åker rakt ut i vattnet utan minsta filtrering eller rening. Detta är ett problem som kan påverka både vattenkvaliteten i Saltsjön samt de marina ekosystemen negativt och bör därför åtgärdas.

Syfte och mål

Syftet med arbetet är att undersöka hur en plats för rekreation kan gestaltas längs vattnet när ytan på land är kraftigt begränsad.

Målet med arbetet är att knyta samman strandpromenaden runt Södra Djurgården och därmed bidra till nationalstadsparken med ett alternativt stråk för fotgängare längs Skeppsholmsviken samt tillföra offentliga platser för rekreation och sociala möten.

Frågeställningar

Min huvudfråga i arbetet är:

- Hur kan en strandpromenad utmed Skeppsholmsviken gestaltas för att knyta samman Wasahamnen och Allmänna gränd och möjliggöra en vattenkontakt som idag är kraftigt begränsad?

Avgränsningar

Arbetet är avgränsat geografiskt till sträckan mellan Wasahamnen och färjeterminalen vid Allmänna gränd på Djurgården i Stockholm. Delar av Wasahamnen kommer att inkluderas i arbetet för att strandpromenaden ska kunna ansluta till det befintliga stråket längs Wasahamnen på ett så smidigt sätt som möjligt. Ekonomiska aspekter kommer inte att tas upp i detta arbete, dock ska förslaget hålla sig inom en rimlig budget. Hur en ny strandpromenad samt dagvattenlösningar kommer att påverka det hydrologiska livet i Saltsjön kommer inte att tas upp i detta arbete, förutom att nya dagvattenlösningar kan ha en positiv inverkan då föroreningar ej kommer att släppas ut i Saltsjön på samma sätt idag. Detta kommer inte att tas upp mer i detalj då detta ämne är så pass brett att det skulle vara ett helt examensarbete i sig att undersöka.

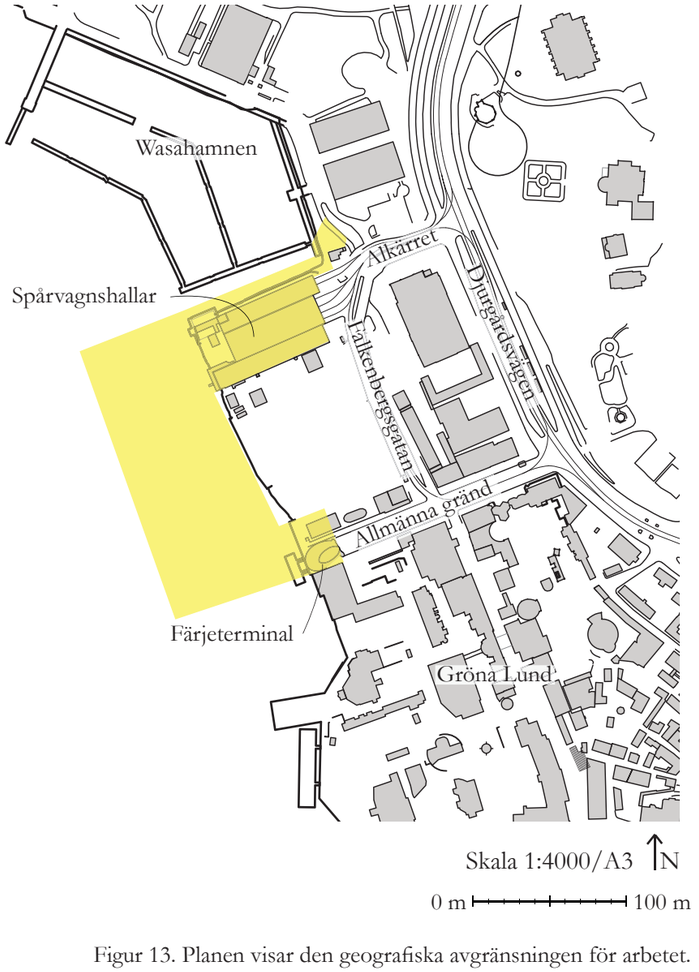
Stor hänsyn till den nya detaljplanen kommer att tas. Detta görs på grund av att Gröna Lunds ägare Parks and resorts redan äger stora delar av marken på Skeppsholmsviken och för att projektet ska bli så verklighetsförankrat som möjligt. Även om den nya detaljplanen ännu inte har vunnit laga kraft under det här arbetets gång, är det väldigt troligt att Gröna Lund kommer att expanderas förr eller senare. Delar av detaljplanen som detta arbete inte tar hänsyn till är föreslagen bredd och utformning av bryggor samt terrass. Att hänsyn inte tas till dessa delar är för att det ska finnas en större frihet i arbetet och i gestaltningen. De nya byggnaderna på Gröna Lunds nya del kommer endast att ses som volymer, då det ännu inte är bestämt hur de ska se ut eller innehålla.

Fasaderna till spårvagnshallarna kommer delvis att inkluderas i arbetet. De är idag gula plåtfasader som inte har något gemensamt med karaktären hos de omkringliggande byggnaderna. Förslag på hur spårvagnsfasaderna kan förändras för att höja de estetiska kvaliteterna och få dem att passa in mer i området kommer att ges, men det är inget som kommer att detaljstuderas eller nämnas mer än så.

Den historiska aspekten som tas upp i arbetet och som refereras till i texten är Kungliga nationalstadsparkens och Djurgårdens historia samt de historiska kartor och flygfoton som tas upp i avsnittet *Referenstider*.

Målgrupp

Arbetet riktar sig, förutom till landskapsarkitekter, till Stockholms stad, Stockholms Stadsbyggnadskontor samt politiker inför beslut angående den nya detaljplanen för Skeppsholmsviken. Arbetet kan även ses som inspiration vid en expandering av nöjesfältet Gröna Lund och därför vara intressant för Parks and resorts, Statens fastighetsverk och Kungliga Djurgårdsförvaltningen. Det skulle även kunna vara intressant för andra kustnära städer där det finns liknande förutsättningar som på Skeppsholmsviken och där en strandpromenad är planerad.



Figur 13. Planen visar den geografiska avgränsningen för arbetet.

Metod och tillvägagångssätt

I denna del presenteras de metoder som har använts i arbetet.

Litteraturgenomgång

Arbetet började med en litteraturgenomgång för att få en större förståelse för platsen, dess historia och den problemrymd som finns. Litteraturgenomgången genomfördes också för att se vad som tidigare har skrivits om strandpromenader och om Djurgården och för att samla in kunskap som grund för gestaltningen. Litteraturgenomgången delades upp i två delar; Individ, plats och upplevelse, och referenstider.

Vid en gestaltning är det viktigt att val baseras på kunskap och fakta, inte bara på intuition. Det är därför viktigt att kunskap om platsen, dess historia och de problem som finns samlas in i början av projektet (Brown, Corry 2011).

Individ, plats och upplevelse

Litteratur lästes för att få kunskap om kopplingen mellan en individ och en plats - vad det är som gör att en plats blir omtyckt eller inte, förutsättningar för en hållbarare, hälsosammare och tryggare stad, samt hur platser ska gestaltas för att locka fram olika typer av känslor hos besökaren. Anledningen till att dessa ämnen behandlas är för att belysa faktorer som är viktiga att ta hänsyn till vid skapandet av platser som kan uppskattas och användas under hela året och under hela dygnet. Informationen har sedan använts som en inspirationskälla inför gestaltningen av den nya strandpromenaden.

Referenstider

För att få inspiration och kunskap om Djurgårdens och Skeppsholmsvikens historia - hur området har använts och sett ut tidigare - arbetade jag med referenstider. Med referenstider menas att jag undersökte Djurgården och Skeppsholmsviken genom att granska litteratur och historiska kartor för att få en inblick i hur Djurgårdens landskap har vuxit fram och förändrats under historiens gång. Den insamlade kunskapen användes sedan som en grund och inspiration för min gestaltning. Anledningen till att jag valde att arbeta med referenstider var för att användningen av en plats och dess historia har präglat Skeppsholmsviken och gjort den till den plats som den är idag. Platsens historia undersöktes även för att se om det har funnit något tidigare på platsen som den nya gestaltningen kan kopplas till, visa eller förstärka. Att undersöka om det går att koppla gestaltningen till något som har funnit på platsen tidigare gjordes för att inte behandla området som ett blankt papper. Det finns ingen plats som inte har haft en tidigare användning. Att ta hänsyn till historien handlar bland annat om att visa just detta.

Inspiration hämtades i tidsspannet mellan slutet av stenålder och fram till mitten av 1900-talet. Fokus ligger dock på spannet mellan 1400-talets mitt och framåt.

Referensplatser

För att få inspiration och idéer om hur man kan arbeta med gestaltning av strandpromenader och med kopplingen mellan vatten och land studerades tre referensobjekt i Stockholm; Hammarby sjöstad, Riddersviks strandpromenad i Hässelby samt strandpromenaden mellan Nacka strand och Svindersvik.

Jag valde att titta på referensobjekt som är både storskaliga som exempelvis marina miljöer, och småskaliga med bryggpromenader av en mer intim karaktär. Anledningen är att Skeppsholmsviken, som den ser ut idag, i kombination med öppenheten mot Saltsjön bidrar till en mer storskalig, marin känsla. Den intilliggande Wasahamnen tillsammans med spårvagnshallarna, parkeringen och den raka och kantiga strandlinjen gör att platsen känns som en kaj. Den mindre och intimare skalan finns i dagsläget inte på platsen och är därför något som kan tillföras genom en omsorgsfull gestaltning av den nya strandpromenaden.

Inspiration hämtades från alla referensplatser, både stor- och småskaliga. Detta för att bidra till en gestaltning med en varierad skala, där det finns mer storskaliga platser och platser med en mindre skala. Referensplatserna, som alla ligger i Stockholm, besöktes och undersöktes på plats. För att referensobjekten skulle bedömas systematiskt granskades de utifrån samma parametrar. Dessa var; material, formspråk, möjlighet att stanna upp och sitta ner, samt hur upplevelsen var att röra sig på platsen.

Inför val av referensplatser sattes vissa krav upp för att underlätta i urvalsprocessen. De krav som sattes upp var; att referensobjekten skulle ligga vid vattnet, att det skulle finnas någon typ av bryggpromenad eller strandpromenad, att ytan på land skulle vara begränsad samt att platserna skulle ligga i Stockholm eller i dess närområde. Kraven sattes upp för att kunna urskilja platser med likande förutsättningar som Skeppsholmsviken. Att titta på liknande projekt för att se vad som har och inte har fungerat är viktigt för att undvika att göra samma misstag (Brown, Corry 2011).

För att få ytterligare inspiration om hur man kan arbeta för att länka samman en längre sträcka undersöktes the Chelsea Piers på Manhattan i New York och Kalvebod bølge i Köpenhamn. Platserna utomlands undersöktes inte på samma sätt som de andra referensplatserna och inte lika noggrant, utan dessa platser granskades vid Google Street View och gav inspiration till arbetet främst genom formspråk och material- och utrustningsval.

Upprepade platsbesök

Platsbesök skedde vid tre tillfällen under arbetets gång, i februari, mars och i maj. Besöken gjordes både för att inventera och för att jag skulle få en känsla av området. De genomfördes också för att hålla mig uppdaterad om hur platsen ser ut i verkligheten och därmed inte fastna i hur den ser ut i plan. Risken med att fastna i planestetik är att fokus lätt skiftar från hur platsen kommer att användas och uppfattas på plats, till att det ska se snyggt ut i plan.

Att besöka en plats vid flera tillfällen och olika tider på året är viktigt för att förstå hur den fungerar (Holden, Liversedge 2014). Då platsbesöken skedde under både vinter och vår gav de en förståelse för hur platsen förändras med årstiderna och hur användningen av Skeppsholmsviken, Wasahamnen och Allmänna gränd varierar över året.



Figur 14. Utblick över Wasahamnen med de gula spårvagnshallarna i bakgrunden.



Figur 15. Bild över Djurgårdsvägen från platbesök i början av maj.

Platsinventering

Då majoriteten av området som jag har arbetat med inte är tillgängligt i dagsläget har en inventering inte gått att genomföra över hela området. En inventering genomfördes därför av anslutningen till Wasahamnen samt ytan vid Allmänna gränd där det nya torget ska anläggas. De platser som inte var möjliga att ta sig till - ytan där terrassen ska ligga samt strandkanten - undersöktes istället från Skeppsholmen samt från Djurgårdsfärjan, som lägger till vid Allmänna gränd. Förutsättningar på platsen undersöktes och information samlades in. Inventering av platsen genomfördes vid flera tillfällen. På grund av vädret och att information doldes under ett tjockt lager snö vid första inventeringstillfället blev det svårt att endast göra en inventering. Ny information upptäcktes även varje gång platsen besöktes.

Det som undersöktes under inventeringen var mark- och växtmaterial, sittmöjligheter, ljud och bullernivå, utblickar, hur utsatt platsen är för sol och vind samt möjligheten att röra sig över Skeppsholmsviken.

Platsanalys

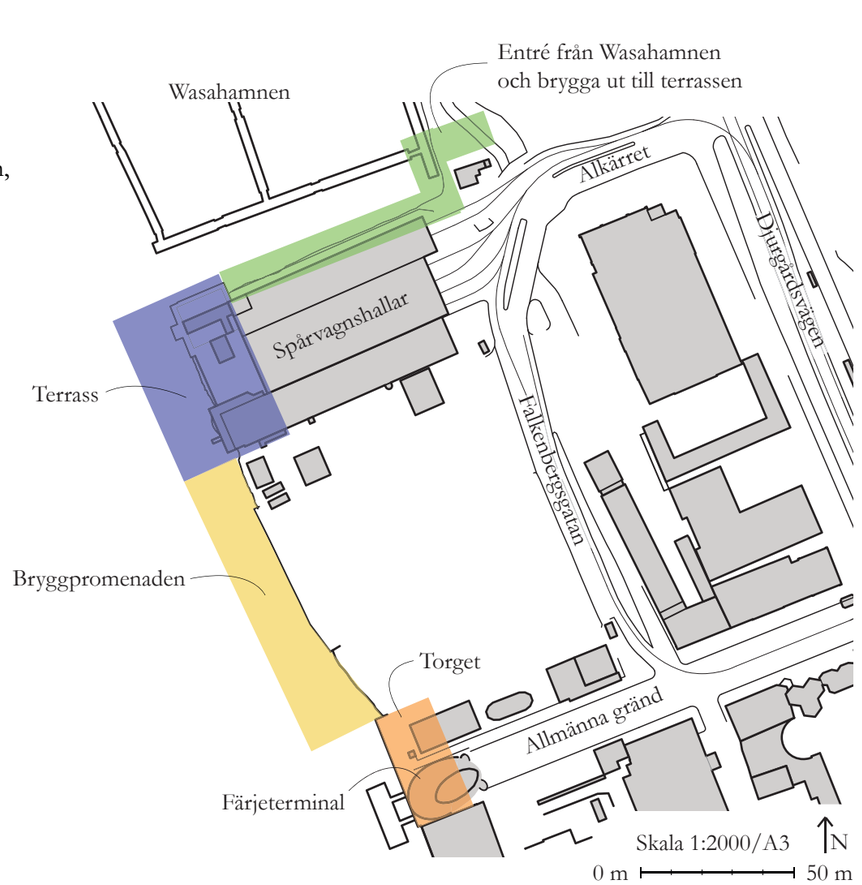
Efter platsbesök med inventering genomfördes en analys av platsen som inspirerades av Kevin Lynch (1960 s. 47-48) teorier om att stadsbilden är uppbyggd av fem olika element; stråk, barriärer, noder, distrikt och landmärken. Utifrån detta identifierades olika stråk, barriärer och noder inom Skeppsholmsviken, längs Wasahamnen och vid Allmänna gränd. Då målpunkter kändes mer relevant för mitt arbete än landmärken, byttes landmärken ut och målpunkter identifierades istället på Skeppsholmsviken, längs Wasahamnen och vid Allmänna gränd samt även i närområdet på Södra Djurgården.

Eftersom arbetet är avgränsat geografiskt till en specifik yta, undersöktes inte distrikt. Detta tillsammans med inventering, litteraturgenomgång och referensplatser lade grunden till gestaltningsarbetet.

Skiss

Gestaltandet av strandpromenaden började tidigt i arbetet och skedde parallellt med litteraturgenomgång, platsbesök och besök av referensplatser. För att underlätta i början av skissandet delades strandpromenaden upp i fyra delar; entré från Wasahamnen och bryggan ut till terrassen, terrassen, bryggpromenaden samt torget. Dessa delar arbetades igenom var och en för sig och tillsammans som en helhet. Skissandet bestod främst av snabba skisser och timskisser, både för hand och i programmet AutoCAD. I början av skissprocessen användes även utklippta bryggor som flyttades runt och placerades i många olika formationer på ett underlag för att testa olika lösningar.

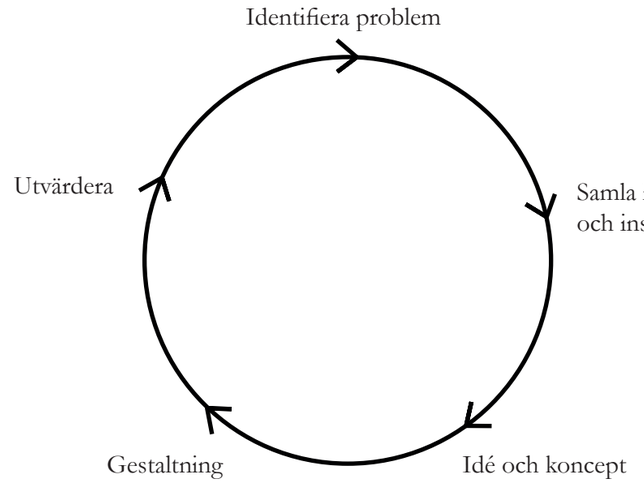
Att skissandet började för hand var för att kunna göra grova, snabba skisser utan att fastna i detaljer, exakta proportioner och mått. AutoCAD användes sedan för att få en större förståelse för skalan på platsen och proportioner. När skisserna började bli mer detaljerade användes AutoCAD för att få alla mått och skalor rätt, för att på så sätt kunna prova olika lösningar och se vad som faktiskt kan fungera på platsen. I slutskedet av skissandet användes SketchUp för att dra upp alla volymer och få se gestaltningen i en tredimensionell skala. Att se gestaltningen i 3D gjorde att jag kunde få en känsla av hur det skulle bli i verkligheten, samt vilka rumsligheter som bildades och hur olika volymer förhöll sig till varandra.



Figur 16. Plan som visar de fyra delarna av strandpromenaden.

Arbetsgång

De olika momenten i arbetet har gått omlott och in i varandra. Gestaltningen har påverkats av information och kunskap som har samlats in i litteraturgenomgången och av referensplatserna. På samma sätt har litteraturgenomgången och besöken av referensplatser påverkats utifrån vilken fakta och kunskap som har behövts för att komma vidare med gestaltningen. Arbetsgången har varit cirkulär och inte linjär (Milburn, Brown 2003).



Figur 17. Illustration som visar arbetsgången.

Teoretisk bakgrund

I denna del presenteras kopplingen mellan individ, plats och upplevelse samt referenstider.

Individ, plats och upplevelse

För att kunna skapa en plats som används, uppskattas och som personer får en koppling till är det viktigt att förstå hur olika utformningar och element kan påverka besökare. Förståelse och kunskap om vad som hjälper till att locka fram olika känslor är viktigt för att lyckas skapa en plats som används och upplevs på det sättet som den är tänkt att göra.

Relation mellan plats och individ

Hur personer upplever och påverkas av en plats beror på ett flertal faktorer. Relationen och samspelet mellan individ och plats har störst betydelse för hur platsen kommer att upplevas och minnas (Hallgren 2014 s. 41). I boken *Plats och känsla* (ibid) skriver Roland Hallgren:

”Inte enbart det personligt upplevda gör att en plats kan älskas, det är också de berättelser som finns om platsens historia som gör att platsen växer och att kärleken till platsen förstärks”

Enligt honom känner man starkare för en plats ju mer man vet om den, dess minnen och historia. Något som också påverkar vad en person känner för en plats är platsbundna aktiviteter (Hallgren 2014 s. 47-48). Det finns ofta en eller flera platsbundna aktiviteter som är kopplade till en plats, oavsett om den är privat eller offentlig (ibid). Det kan vara vardagliga saker som att man äter en specifik glass när man är på en badplats eller att samma termos alltid måste vara med på fikat (ibid).

Platser man har varit på eller som man längtar till, hjälper till att forma en som person. William Somerset Maugham beskriver just detta i kapitel ett (i) i sin bok *The Razor’s Edge* från 1944:

“For men and women are not only themselves; they are also the region in which they were born, the city apartment or the farm in which they learnt to walk, the games they played as children, the old wives’ tales they overheard, the food they ate, the schools they attended, the sports they followed, the poets they read, and the God they believed in. It is all these things that have made them what they are and these are things that you can’t come to know by hearsay, you can only know them if you have lived them. You can only know them if you are them.”

Platser som ses som viktiga, näst intill heliga, för en person kan ofta upplevas som mentala oaser, de kan få besökaren att öppna upp, stressa ner och slappna av (Hallgren 2014 s. 57).

I många fall när personer får frågan om hur en viktig eller omtyckt plats ser ut, beskriver de platser där natur och vattenelement är närvarande (Hallgren 2014 s. 106). Favoritplatserna är ofta naturbundna. Beskrivningen av dessa skildrar många gånger olika former av vatten, som sjöar, hav, åar, bäckar eller vattenfall (ibid).

Enligt White et al (2010) är miljöer som innehåller vatten, stilla eller porlande, miljöer som är associerade med en positivare påverkan, högre preferenser och en högre upplevd återhämtningsförmåga jämfört med miljöer som saknar vattenelementet. Vatten är något som lockar många och som hjälper till att skapa en rofylld stämning på en plats, samtidigt som det bidrar med en dynamik och gör platsen mer levande. Vatten har alltid varit viktigt för människan och förklaras på ett bra sätt av Anthony Wylson (1986, s. 3):

“Water not only provides a basis for man’s existence and a continuous challenge to secure its use, but it is a source of metaphysical symbolism, aesthetic pleasure and therapeutic value. Water gives expression to nature’s moods and provides substance to seasonal change. Landscape is fashioned by water, which as cascades, resurgent sea or reflective calm, bears witness to a beneficial universe.”

Hur påverkas människan av en plats utformning?

En plats entré samt övergångar från en plats till en annan är något som är viktigt för hur en plats kommer att upplevas (Hallgren 2014 s. 47). Hallgren beskriver det som att man är i kontakt med platsen och att händelsen upplevs både psykiskt och fysiskt när man rör sig in, ut eller mellan två platser.

Entréer och övergångar mellan platser och vikten av dessa är något som även Gordon Cullen tar upp (1961 s.9). Enligt honom är uppbyggnaden av en stad något som starkt påverkar vad man tycker om den. Cullen menar att det är viktigt att landskapet avslöjas allt eftersom man rör sig genom en plats eller ett område. Nya delar av staden bör avslöjas i en serie av svängar, nya vyer och upplevelser. Detta är något som han kallar för *serial vision* (Cullen 1961 s. 9). Enligt Cullen är syftet med serial vision att planera och manipulera delarna i en stadsdel eller i ett område så att personers känslor påverkas. En lång och rak väg kommer att uppfattas som monoton och inte ge något särskilt intryck, medan en varierad väg, som inger nya sinnesintryck när man rör sig längs den, däremot kommer att påverka och göra ett intryck på besökaren. För att skapa en plats som väcker känslor hos besökaren kan man utgå från hur naturen är uppbyggd (Cullen 1961 s. 15). Den följer inte raka linjer eller är uppbyggd efter kantiga former, utan det finns förskjutningar samt stora och små variationer i dess utformning. Cullen menar att en av våra potentiellt mer spännande och utbredda källor till välbehag ligger i hur naturen är ihopsatt (ibid). Detta är något som kan användas i planering och design genom att antingen ha naturen som förebild eller genom att arbeta med motsatsen för att skapa kontraster mellan det gestaltade och dess omgivning.

För att skapa ett intresse, locka fram känslor och reaktioner hos besökaren är skillnader i nivå viktigt (Cullen 1961 s. 38). Olika nivåer ger en emotionell reaktion på var man befinner sig (ibid). Bland annat uppstår det ofta en känsla av intimitet och omslutenhet när man befinner sig en nivå längre ner (ibid). Att istället befinna sig en nivå upp kan skapa en känsla av upprymdhet, exponering eller kontroll (ibid). Cullen beskriver det som att när man går neråt går man ner i det kända och när man går uppåt går man upp mot det okända.

För att personer ska få en positiv upplevelse av en plats är det viktigt att material av god kvalitet har använts och att det finns en detaljrikedom (Gehl 2010 s. 239). Något som också bidrar till en positiv upplevelse är växter, vatten samt vackra vyer (ibid). För att intresset ska bibehållas när man rör sig längs en sträcka är det viktigt att det händer något nytt med jämna mellanrum (ibid s. 77). Enligt Jan Gehl (2010 s. 77) ska det ske något nytt var femte till sjätte meter för att intresset hos besökaren ska finnas kvar. Om det är längs en sträcka man rör sig gör vertikala förändringar att sträckan känns mer intressant och kortare (ibid s. 77). Om sträckan istället är horisontellt uppdelad finns det en risk att upplevelsen av platsen påverkas negativt och den kan upplevas som längre, tråkigare och tröttsammare (ibid s. 77).

För en hållbarare, hälsosammare och tryggare stad

Att stadslivet ökar har en positiv effekt på staden ur ett säkerhetsperspektiv (Gehl 2010 s. 6). Ju fler som är ute och rör sig, desto tryggare blir och upplevs en stad. För att en stad ska vara inbjudande för fotgängare och promenader måste den ha attraktiva offentliga platser, erbjuda korta gångavstånd samt ha en variation av funktioner. Dessa element ökar aktiviteten i en stad och därmed även den upplevda tryggheten (Gehl 2010 s. 6).

Den upplevda tryggheten är viktig för att platser ska användas och uppskattas. Det är många, speciellt unga kvinnor, som upplever en stark rädsla när de befinner sig i mörka, trånga utrymmen eller smala gator som kantas av stängsel (Kun-Soo, Song 2013). Belysning är därför något viktigt, något som kan öka den upplevda tryggheten, och är därför något som bör prioriteras. Att alla personer, oavsett kön och ålder, känner sig trygga att röra sig genom staden oberoende av tid på dygnet är något som ska eftersträvas.

För att en stad ska vara hållbar och hälsosam är det viktigt att cykling och promenader är en naturlig del av vardagsaktiviteterna (Gehl 2010 s. 7). Om fler skulle välja att lämna bilen hemma och istället cykla eller promenera till jobbet eller affären skulle detta medföra en positiv inverkan på dem själva såväl direkt som indirekt (Johansson et al. 2017). Dels så skulle ökad motion ge positiva effekter på den mentala och den fysiska hälsan (Mandolesi et al. 2018) och dels skulle luftkvaliteten förbättras i och med en minskning av partikelutsläpp (Johansson et al. 2017), något som även är bra för klimatet. Bra gång- och cykelmöjligheter är förutsättningar för hållbara, säkra, livliga och friska städer (Gehl 2010 s. 19). Man kan även se en ökning av aktiviteter kopplade till rekreation och sociala aktiviteter när man underlättar för fotgängare och skapar bättre möjligheter för dem att röra sig i staden (ibid).

För att man ska uppleva en promenad som positiv och trevlig är det essentiellt att det finns tillräckligt med plats för att man ska kunna röra sig lätt och ledigt. Att det finns utrymme för att man ska kunna möta personer som går i motsatt riktigt är också viktigt. Det är också centralt att det finns tillräckligt med yta för att man ska kunna röra sig obehindrat utan allt för många hinder och avbrott när man går. Dessa krav uppfylls ofta på specifika gågator men inte i samma grad på stadsgatornas trottoarer (Gehl 2010 s. 123). Att skapa plats för fotgängare där de kan röra sig utan att behöva trängas, väja eller stanna upp allt för många gånger är därför viktigt för att skapa en hållbar stad, där personer väljer att går istället för att ta bilen.

Detta tar jag med mig från Individ, Plats och Upplevelse:

- Ju mer man vet om en plats desto starkare känner man för den.
- Vattenelement upplevs som avstressande och bidrar med en dynamik.
- En plats uppbyggd efter Gordon Cullens *Serial vision* skapar intresse hos besökaren.
- Nivåskillnad kan användas för att locka fram reaktioner och känslor hos besökaren.
- För att en promenad ska upplevas som trevlig är det viktigt att det finns tillräckligt med plats för att man ska kunna röra sig lätt och ledigt.

Referenstider

Det område som idag är Kungliga nationalstadsparken började stiga ur havet i slutet av stenåldern (Länsstyrelsen i Stockholms län u.å.c). Den tidens landskap likande vår tids ytterskärgård och människor uppehöll sig troligtvis där tillfälligt, för att fiska och jaga (ibid). Området fick en fast befolkning först under järnåldern och då började även jordbruk att bedrivas (ibid).

Kung Karl Knutsson bytte till sig hela Södra Djurgården år 1452 eftersom ön behövdes till försörjning av slotten samt för att försvara Stockholm (Länsstyrelsen i Stockholms län u.å.d). För besökarna på Norra och Södra Djurgården var det ett landskap med öar, bergsknallar, djupa vikar och inägor som de möttes av. Landskapet förde tankarna till skärgården (ibid). Marken användes främst för boskapsskötsel och åkrar som låg avsides lades igen och användes istället som betes- och slåttermark (ibid).
Hela Djurgården – både Norra och Södra - hade i mitten av 1500-talet blivit kunglig mark. Ett varierat och öppet landskap skapades tack vare många slåtterängar och bete (ibid).

Norra och Södra Djurgården var, förutom att de var betydelsefulla för jordbruk och försvar, viktiga för att säkerställa tillgången på vilt (Länsstyrelsen i Stockholms län u.å.e). Johan III anlade den första djurgården med hjortar, renar och älgar i närheten av Nordiska museet på 1570 – talet i och med att intresset för jakt ökade. Vid 1680-talet inhägnades hela Norra och Södra Djurgården av Karl XI och gjordes till en jaktpark (ibid). Allt jordbruk gjordes om till betesmark och äng för tamdjur och hjortar (ibid).

Redan på 1600-talet talades det om Djurgårdens unika natur och att det var en resurs för stockholmsborna och de som besökte staden (Länsstyrelsen i Stockholms län u.å.f). När Djurgården övergick från jaktpark till en promenad- och nöjespark under mitten av 1700-talet lockade landskapet och de värdshus, korgar och små våffelställen som hade öppnat i närheten av jaktparkens staket och grindar (ibid). Djurgården utvecklades under 1700-talets senare del till ett område med ett intensivt folkliv, något som har beskrivits av bland annat Carl Michael Bellman (ibid).

Regeringsreformen som ägde rum 1809 hade en stor påverkan på Djurgården och fastställde dess organisation för en lång tid framåt (Tjerneld 1980 s. 54). Parker, kronoskogar, djurgårdar samt kungsladugårdarna tillhörde Kungen och kronan. Regenten fick inte genomföra några förändringar vare sig genom försäljning, gåvor eller förpantning (ibid). Det beslöts att Djurgården skulle fortsätta att vara under kungens enskilda disposition. Intäkterna skulle gå till att underhålla broar och vägar, att försköna och förbättra Djurgården. Denna överenskommelse skrevs under av Kung Karl XIII år 1810 (ibid).

Under 1800-talets mitt hade nästa hela det område som idag är Kungliga nationalstadsparken gjorts om från jordbruksbygd till ett representativt och medvetet gestaltat landskap (Länsstyrelsen i Stockholms län u.å.g).

Det parklika och pastorala landskapet på Södra Djurgården med gles ädellövskog är till stor del ett resultat av förändringarna som skedde under



Figur 18. Historisk karta över Södra Djurgården från 1801. (CC0 1.0)



Figur 19. Historisk karta över Djurgården 1861. I kartan kan man se bryggorna som fanns längs Skeppsholmsvikens strandkant. Skeppsholmsviken är markerad med en streckad linje. (CC0 1.0)

första halvan av 1800-talet av Karl XIV Johan och hans överjägmästare (Länsstyrelsen i Stockholms län u.å.h). En försköning av området skedde i form av plantering av nya träd, både inhemska och utländska arter, samt gallring. Promenadstråk och körvägar anlades, fuktig mark och kärr dikades ut och gärdsgårdar och staket togs ner (ibid). För att parken skulle bli ännu mer tilltalande kom Djurgårdsbrunnskanalen till, kantad av stigar och alléer. En vårdad park hade skapats av den vilda naturen. Johan Fredrik Bahr beskriver Södra Djurgården år 1841 (ibid):

" Till höger emellan ekar och löfträd half gömmer sig behagsjukt och älskligt ett mellanting mellan land och stad med natur af båda och behag af båda. Det är Djurgården… Den har, liksolm tiden gått framåt, blifvit odlad och civiliserad. Sirliga och nätta hus hafva efterträdt de gamla anspråklösa trädkojorna, smakfulla staket hafva slagit omkull de förra lutande gärdesgårdarne och planken; allt är så putsadt och städadt, samt onekligen mycket vackrare."

Under 1800-talet begav sig stockholmsborna ut till Djurgården på söndagarna (Länsstyrelsen i Stockholms län u.å.i). Där åt de en medtagen matsäck i någon av ekbackarna (Tjerneld 1980 s. 67). De som hade råd kunde besöka något av caféerna eller värdshusen i området (Länsstyrelsen i Stockholms län u.å.i). Det fanns även dans- och musiksalonger som kunde besökas (ibid). 1850 öppnade det första tivolit framför den plats som idag är Skansens huvudentré. 1883 invigdes Gröna Lund och 1891 stod Cirkus färdigt (ibid). För att ta sig till Djurgården kunde man då, precis som nu, ta båten från Skeppsbron till Allmänna gränd (ibid).

Genom att betala en grindavgift gick det att komma in i parken vid någon av de många grindarna (Länsstyrelsen i Stockholms län u.å.e). Fram till 1700-talets mitt varade jaktparkens storhetstid. Kung Adolf Fredrik öppnade sedan upp området och gjorde det möjligt för utflykter och nöjen (ibid) Staketet revs i slutet av 1820-talets slut och grindavgiften togs bort 1862 för gående och 1877 för åkande (ibid).

Under 1800-talet började museer och institutioner att växa fram i delar av den Kungliga nationalstadsparken (Länsstyrelsen i Stockholms län u.å.j). Dessa har satt en stark prägel av forskning och utbildning på delar av parken (ibid). Renodlade akademiska miljöer återfinns främst på Norra Djurgården medan museerna är belägna på Södra Djurgården, Skeppsholmen och Djurgårdsbrunnsviken (ibid).

Nationalstadsparkens mest tillgängliga och välbesökta område är Södra Djurgården (Länsstyrelsen i Stockholms län u.å.k). Det promenadlandskap, från tidigt 1800-tal, med stråk längs ädellövbackar, vattnet och ängsmarker är i hög grad bevarat (ibid).

Användningen av Skeppsholmsviken på Södra Djurgården har varierat över åren. Under en lång tid var Skeppsholmsviken en del av Djurgårds staden och var bebyggd med ett flertal hus (Tjerneld 1980 s. 74). Utifrån den historiska kartan över södra Djurgården från 1861 kan man se att strandkanten längs Skeppsholmsviken är täckt med bryggor i olika storlekar och former (se figur 19). I kartan går det tydligt att se att formspråket som användes var kantigt och att bryggorna var uppdelade i ett flertal mindre bryggor istället för en enda lång längs strandkanten. Något som troligtvis berodde på den praktiska användningen, som att enkelt kunna lägga till där med båtar.

1875 bestod kvarteret i hörnet av Djurgårdsvägen och Allmänna gränd av flerfamiljshus (Tjerneld 1980 s. 89). Dessa stod kvar fram till 1897, då alla fastigheter förutom den sydöstra revs för att göra plats inför en utställning. Den fastighet som sparades då finns fortfarande kvar idag och används både till bostäder samt lokaler för kommersiell verksamhet såsom restauranger (ibid).

På 1920-talet var det flera bränder som härjade på Djurgården och flera kända byggnader brann ner, så som Hasselbacken och Djurgårdsteatern (Tjerneld 1980 s. 121). Det var endast Hasselbacken som byggdes upp igen. Detta var något som avslutade det gamla folklivet, medan det nya koncentrerades kring Gröna Lund och Skansen (ibid). På 20-talet ökade biltrafiken raskt, något som förändrade den stämning som hade funnits tidigare negativt. 1926 tyckte man att bilarna hade ökat så pass mycket att det krävdes restriktioner för dem. På grund av detta sänktes maxhastigheten till 35 och 25 km/h. (ibid)

På en dispositionsplan över södra Djurgården, som skapades 1963, går det att se hur utvecklingen av Djurgården var tänkt att ske (Tjerneld 1980 s. 110). Skeppsholmsviken är på planen markerad som ett nöjesfält. Det är alltså inte en ny tanke att Gröna Lund ska expandera eller att ett nytt nöjesfält ska byggas, utan det har funnits en tanke om detta redan sedan 60-talet.

Det var inte bara en dispositionsplan som gjordes 1963. Djurgården fick även sin slutliga form tack vare Djurgårdsnämndens utlåtande (Tjerneld 1980 s. 126). Uppdraget som nämnden hade fått var att ta fram en "allmän plan för Djurgårdens framtida användning för parkändamål, statliga och andra offentliga byggnader samt för enskild bebyggelse". Överenskommelsen från 1809-1810 fastslogs och att kungens disponeringsrätt gäller (ibid). Det bestämdes även att den mark som var odisponerad skulle bevaras för framtiden som naturlig park och rekreationsområden, utan bebyggelse (ibid).

Enligt det historiska flygfotot från 1960 (se figur 20) går det att se att Skeppsholmsviken till största del bestod av en stor öppen yta med ett fåtal hus och ett antal träd. Bilar står parkerade längs med Falkenbergsgatan och det finns en hamnbrygga som går ut från Allmänna gränd. På flygfotot från 1975 (se figur 21) går det att se att Skeppsholmsviken till stor del fortfarande hålls öppen. Bilar står fortfarande parkerade längs med Falkenbergsgatan. Det finns en del träd kvar på området men de mindre husen har istället ersatts av ett par större byggnader. Från detta förvandlades sedan hela området till en parkeringsplats kombinerat med byggarbetsplats, uppställningsplats för containrar, byggbaracker och byggmaterial och blev den plats som den är idag.



Figur 20. Flygfoto från 1960 där man kan se den stora öppna ytan, de små husen och hamnbryggan.



Figur 21. Flygfoto från 1975 där man kan se den fortfarande stora öppna ytan, att de mindre husen har ersatts av ett par större, samt utvecklingen av hamnbryggan.

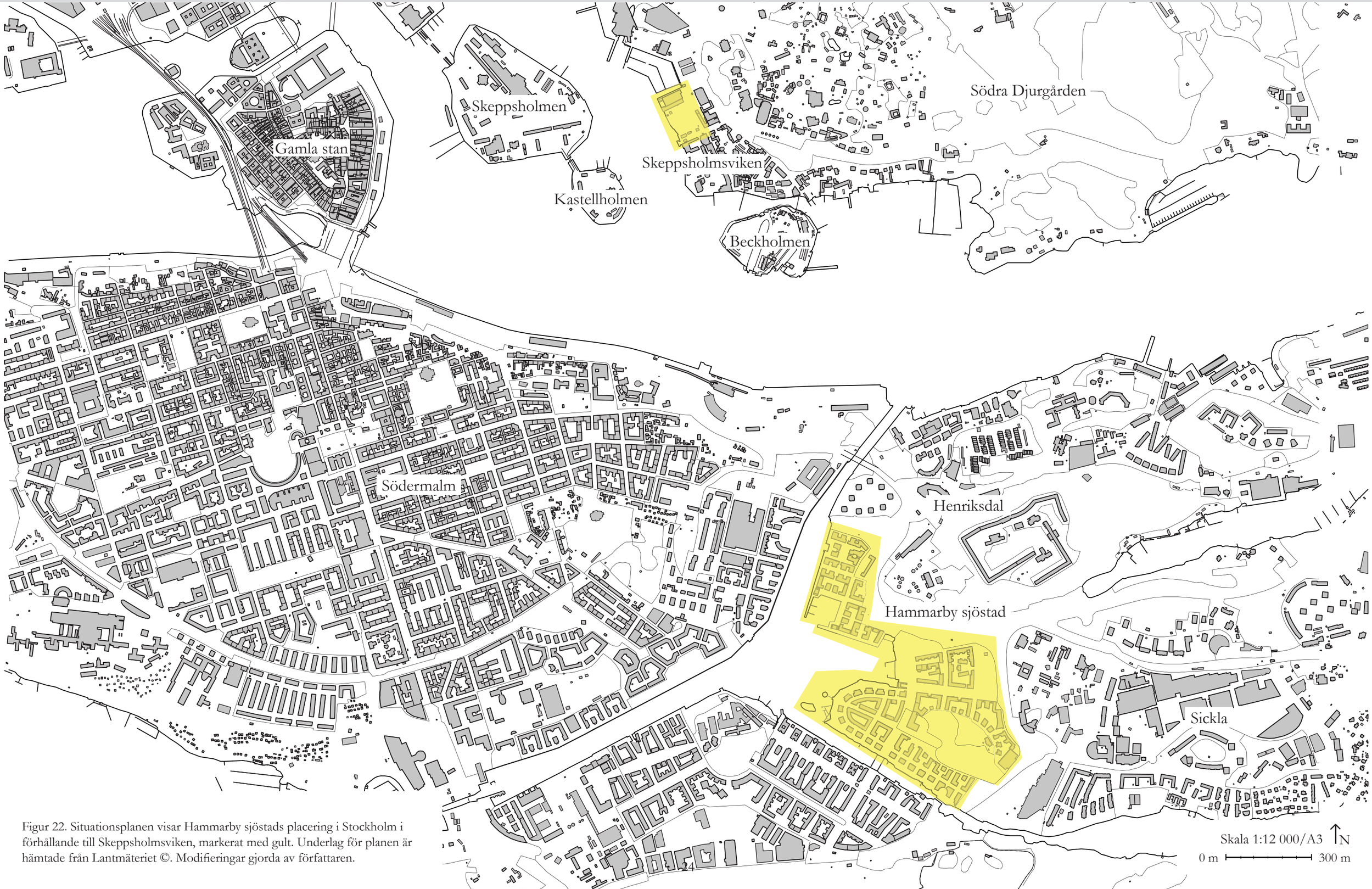
Detta tar jag med mig från Djurgårdens historia:

- Det har varit ett rekreationsområde för allmänheten sedan 1600-talet.
- Nationalstadsparken har haft ett skärgårdsliknande landskap.
- Bryggor längs med Skeppsholmsviken är inget främmande, utan det har funnits på platsen tidigare.
- Stråk längs vattnet är något som har varit viktigt för Södra Djurgården genom historien.
- Traditionellt, rakt och kantigt formspråk på bryggor, kaj- och hamnmiljöer.

Referensplatser

I denna del presenteras referensplatserna Hammarby sjöstad, Riddersviks strandpromenad och strandpromenaden mellan Nacka strand och Svindersvik.

Hammarby sjöstad



Figur 22. Situationsplanen visar Hammarby sjöstads placering i Stockholm i förhållande till Skeppsholmsviken, markerat med gult. Underlag för planen är hämtade från Lantmäteriet ©. Modifieringar gjorda av författaren.

Hammarby sjöstad

Den heldragna gula linjen visar var den småskaliga och mer intima delen av strandpromenaden går. Den streckade gula linjen visar var den storskaliga delen av promenaden går, som upplevdes mer marin och känns mer som en hamn. Det stora däcket i trä är markerat med en gul rektangel.



Figur 23. Plan över Hammarby sjöstad. Underlag för planen är hämtade från Lantmäteriet ©. Modifieringar gjorda av författaren.

Hammarby sjöstad - småskalig promenad

Material

Träbryggor, räcken av stålstolpar och vajer, pollare i metall, träbänkar.

Formspråk

Rakt och kantigt formspråk som mjukas upp av vass. Trots det raka och kantiga formspråket är bryggpromenaden inte helt rak. Sektioner om cirka 20 meter är vrida åt olika håll och gör så att promenaden slingar sig fram i ett sicksackmönster (se figur 26).

Möjlighet att stanna upp och sitta ner

Längs promenaden finns bänkar utplacerade med jämna mellanrum (se figur 29). Längs bryggorna finns det också med jämna mellanrum ett litet steg ner mot vattnet som möjliggör för sittplatser även där (se figur 27). På de smalare bryggorna, som går ut i Hammarby sjö, finns det sittmöjligheter längst ut (se figur 28).

Upplevelse att röra sig på platsen

Att promenera längs bryggpromenaden i Hammarby sjöstad är en trevlig upplevelse i och med den intima skalan, vassen som växer längs med bryggpromenaden och bredden på bryggan som gör det enkelt att möta eller gå om någon. Räcket som sträcker sig längs bryggorna in mot land gör att upplevelsen blir att ytan på land är begränsad i och med att man, om man inte bor i byggnaderna längs promenaden, inte har någon annan yta att röra sig på. Vassen som löper längs bryggorna i vattnet hjälper till att dra ner skalan och ge en mer intim känsla till platsen.

Olika känslor upplevdes beroende på om jag rörde mig längs huvudstråket av promenaden, längs bryggorna på land, eller på de smalare bryggorna som går ut i vattnet. Längs huvudstråket varierar bryggorna mellan cirka tre och tre och en halv meter i bredd och det är inga problem att möta någon i motsatt riktning. Det upplevdes inte heller som trångt att möta två personer i bredd eller en person med barnvagn. Känslan av att det skulle vara mindre säkert att gå längs bryggorna vid ett möte, i och med att det endast finns en räcke in mot land, var inte något som upplevdes. Bryggorna kändes generösa till utformningen och det fanns inget behov av att väja vid möte.

De smalare bryggorna som går ut i Hammarby sjö varierar mellan cirka en och en halv meter i bredd. Längs dessa bryggor finns det endast räcke, i form av stora stockar med rep emellan, längs ena sidan av bryggorna (se figur 25) och det tillsammans med bredden gjorde att det kändes trångt och lite otryggt vid möte. Trots att det inte var lika bekvämt att få möte längs dessa bryggor, var det en trevlig upplevelse att gå längs med dem eftersom det är en liten skala och man är omgiven av vass och vatten.

Något som utmärker sig längs promenaden är konstverket *Observatorium* av Gunilla Bandolin (se figur 24). Den är något som lockar många människor. Anledningar till detta kan vara att det finns gott om sittplatser oavsett om man är där i ett stort sällskap eller ensam. I och med att bryggkonstruktionen är rund finns det möjlighet att välja var man vill sitta, inåt eller utåtvänd, och vilken utsikt man vill ha. Att möjliggöra sittplatser åt så många olika håll är något som verkar uppskattas och som bör göras på flera platser, speciellt vid vattnet där man kan få en variation av utsikter.



Figur 24. Konstverket *Observatorium* av Gunilla Bandolin utmärker sig längs promenaden och lockar folk till att stanna upp.



Figur 25. Längs de smalare bryggorna ut i Hammarby sjö består räcket av grova stockar med grövre tampar som handledare.



Figur 26. Promenaden är inte rak utan slingrar sig fram i ett sicksackmönster.



Figur 27. Längs bryggorna finns det ett litet steg ner mot vattnet som fungerar som sittplatser.



Figur 28. Det finns möjlighet att sätta sig ner längst ut på bryggorna som går ut i Hammarby sjö.



Figur 29. Sittplatser finns utplacerade med jämna mellanrum längs promenaden.

Hammarby sjöstad - storskalig promenad

Material

Träbryggor, sittplatser (primära och sekundära) i trä. Pergolor i trä och stål/ metall

Formspråk

Rakt och kantigt formspråk i kontrast till det öppna vattnet i Hammarby sjö som ständigt förändras. Trots det raka och kantiga formspråket är bryggorna inte helt raka, utan de är uppdelade i sektioner som är vinklade mot varandra.

Möjlighet att stanna upp och sitta ner

Det finns sittmöjligheter med jämna mellanrum i olika former. Det finns bänkar, sittrappor samt bryggkanter som man kan sitta längs (se figur 31, 34).

Upplevelse att röra sig på platsen

Det märktes tydligt att denna del av Hammarby sjöstad är mer storskalig och den upplevdes mer marin och mer lik en hamn (se figur 32, 35). Det finns breda bryggor samt ett stort däck vid Lugnets Allé (se figur 33). På däcket finns det ett flertal planteringar och det finns olika sittplatser för att man ska kunna sitta och njuta av vattnet. Tack vare däckets storlek finns det mycket plats för liv och rörelse samt plats för grillning. Det finns möjlighet att sitta flera tillsammans eller enskilt. Bryggorna som går ut från däcket är breda och det är inga problem att möta personer som går i motsatt riktning. Det finns endast räcken på den brygga som går mellan däcket och Henriksdalskajen. Att det inte finns räcken på resterande bryggor och på däcket var ingenting som gjorde att det kändes mindre tryggt att röra sig där. Anledningen till detta var att bryggorna är så pass breda att det inte upplevdes som trångt att mötas och det fanns därmed inte någon rädsla för att trilla ner i vattnet.

Trots att det är så öppet mot Hammarby sjö kändes det inte utsatt på platsen (se figur 30). Öppenheten mot vattnet gav istället en känsla av att platsen var större än vad den egentligen är. Detta kan bero på att avsaknaden av räcke gjorde att det inte fanns någon barriär, fysisk eller visuell, mellan brygga och vatten, och att de därför kunde tas in och uppfattas som en helhet istället för två skilda element.



Figur 30. Utblick mot Henriksdalskajen.



Figur 31. Bänkar med olika utformning finns utplacerade på trädäcket.



Figur 32. Platsen inger en marin känsla.



Figur 33. Utblick mot det stora trädäcket vid Lugnets Allé från Henriksdalskajen.



Figur 34. Bänkar med olika utformning finns utplacerade på trädäcket och de anslutande bryggorna.



Figur 35. Kombinerad trappa och sittplatser längs med Henriksdalskajen.

Det jag tar med mig från Hammarby sjöstad:

- Variation av storskalig och småskalig utformning gör det möjligt att skapa olika karaktärer och upplevelser längs en och samma promenad.
- Rakt och kantigt formspråk.
- Sittplatser med varierad utformning gör att det finns någonstans att sitta för alla åldersgrupper.
- Viktigt att det går att möta någon i motsatt riktigt utan att det blir trångt eller obehagligt.
- Vass bidrar till en intimare karaktär och grönska till promenaden.

Riddersviks strandpromenad



Figur 36. Situationsplanen visar placeringen av Riddersviks strandpromenad i Stockholm i förhållande till Skeppsholmsviken, markerat med gult. Underlag för planen är hämtade från Lantmäteriet ©. Modifieringar gjorda av författaren.

Riddersviks strandpromenad

Den heldragna gula linjen visar den del av strandpromenaden som har undersökts i arbetet och hur den går. Den streckade linjen visar att promenaden sedan fortsätter vidare norrut. Denna del av promenaden består inte av en bryggpromenad och togs därför inte med i arbetet.



Figur 37. Plan över Riddersviks strandpromenad.
Underlag för planen är hämtade från Lantmäteriet ©.
Modifieringar gjorda av författaren.

Riddersviks strandpromenad

Material

Trä

Formspråk

Kantigt formspråk ut mot vattnet. In mot berget varierar formspråket mellan rakt, kantigt och mer organiskt. Detta beror på att bryggan följer bergets form och anpassas efter den (se figur 38). Promenaden är inte rak utan gör skarpa svängar runt berg, något som skapar ett intresse för platsen i och med att det inte går att se vad som kommer att hända runt hörnet (se figur 43).

Möjlighet att stanna upp och sitta ner

Längs strandpromenaden finns det både primära och sekundära sittplatser (se figur 42). Enkla träbänkar är utplacerade med jämna mellanrum och gör att det är enkelt att stanna upp för att vila eller njuta av utsikten (se figur 39). Berget fungerar på många ställen som en sekundär sittplats och möjliggör för större grupper av människor att sitta tillsammans. Bänkarna är ofta utplacerade en och en, och passar därför bäst för den som vill sitta för sig själv eller för mindre grupper om två personer.

Upplevelse att röra sig på platsen

Riddersviks strandpromenad är en trevlig promenad med många träd som växer längs med promenaden (se figur 40). Bryggpromenaden ligger mellan berg - på vissa stället berg och skog - och Mälaren. Bryggorna varierar i bredd mellan en och en halv meter och två och en halv meter på ett ungefär. Det kändes luftigt och som att det fanns gott om plats längs promenaden. Det finns dock en risk att det hade upplevts som trångt om ett möte hade skett, beroende på bredden på bryggan just där. Ett räcke löper längs med hela promenaden ut mot Mälaren (se figur 41).

Strandpromenaden kändes rofylld och det enda som hördes var vattnet som kluckade, fåglar som kvittrade och andra djur som rörde sig längs sträckan. Det hördes inga bilar eller annat buller.

I och med att det är så öppet mot Mälaren blir promenaden relativt utsatt vad gäller regn och vind, men även sol.



Figur 38. Bryggorna anpassar sig efter berget form



Figur 39. Sittplatser är ytterst sparsamt utplacerade längs sträckan. Bänkarna har varken rygg- eller armstöd.



Figur 40. Längs vissa sträckor går strandpromenaden utmed skog, något som bidrar med grönska, dynamik och en lätt skugga.



Figur 41. Ett enkelt räcke sträcker längs hela promenaden.



Figur 42. En sekundär sittplats i form av ett träd.



Figur 43. Strandpromenaden gör skarpa svängar runt berget, något som skapar intresse och nyfikenhet.

Detta tar jag med mig från Riddersviks strandpromenad:

- Bryggan bör ej understiga 2,5 meter i bredd för att det ska kännas bekvämt att möta någon i motsatt riktning.
- Det känns mer naturligt att stanna upp och stå och titta på utsikten om det finns en handledare eller annat att luta sig mot.
- Skarpa svängar skapar ett intresse och gör promenaden mer intressant.
- Bra med sekundära sittplatser eller längre bänkar så att större sällskap kan sitta tillsammans.
- Rakt och kantigt formspråk.

Strandpromenad mellan Nacka strand och Svindersvik

Östermalm
Södra Djurgården
Skeppsholmen
Skeppsholmsviken
Kastellholmen
Beckholmen
Nacka strand
Kvarnholmen
Södermalm
Marinstaden
Henriksdal
Nacka
Svindersvik
Finntorp
Sickla
Skala 1:12 000/A3
N
0 m
300 m

Figur 44. Situationsplanen visar strandpromenaden mellan Nacka strand och Svindersviks placering i Stockholm i förhållande till Skeppsholmsviken, markerat med gult. Underlag för planen är hämtade från Lantmäteriet ©. Modifieringar gjorda av författaren.

Strandpromenad mellan Nacka strand och Svindersvik

Den gula linjen visar hur strandpromenaden sträcker sig mellan Nacka strand och Svindersvik. Från Svindersvik är det möjligt att fortsätta promenera längs med vattnet.



Figur 45. Plan över strandpromenaden mellan Nacka strand och Svindersvik.
Underlag för planen är hämtade från Lantmäteriet ©. Modifieringar gjorda av författaren.

Strandpromenad mellan Nacka strand och Svindersvik

Material

Trä, grus, asfalt, stål och metall

Formspråk

Formspråket är kantigt och bryggorna följer bergets och skogens former (se figur 48). Promenaden är inte helt rak utan det finns skarpa svängar som gör det intressantare att röra sig längs stråket i och med att det inte går att veta vad som kommer härnäst (se figur 46).

Möjlighet att stanna upp och sitta ner

Bänkarna är sparsamt utplacerade längs med promenaden, något som skulle kunna upplevas som besvärligt för de som har funktionsnedsättningar (se figur 49). När strandpromenaden går förbi Marinstaden finns det en lång brygga med sittmöjligheter i form av trappsteg.

Upplevelse att röra sig på platsen

Strandpromenaden mellan Nacka strand och Svindersvik är promenad som kändes rofylld och tyst närmast Nacka strand. Ju närmare Marinstaden jag kom desto mer buller hördes, både trafikbuller och buller från byggarbetsplatser. Bryggorna varierar i bredd mellan två och en halv meter och drygt fyra meter. Promenaden kändes luftig och det var inga problem att mötas tre i bredd. Det upplevdes inte heller trångt att möta ett par med barnvagn. Belysning finns utplacerad längs med bryggorna (se figur 47).

Vid Marinstaden kändes det som att promenaden upphörde och det var inte helt tydligt att den fortsatte. När Marinstaden var passerad fortsatte promenaden som innan. Längs hela bryggpromenaden fanns det ett räcke ut mot vattnet. På vissa ställen när bryggorna inte gick hela vägen in till berget eller skogen fanns ett räcke även på denna sida. Att räcken fanns var uppskattat då promenaden varierade i höjd och befann sig relativt högt över vattnet.

Strandpromenaden användes främst för promenader, jogging och hundpromenader. Det var inte många som stannade upp och satte sig på bänkarna. Detta är dock något som troligtvis förändras med årstiderna.

Närmare Svindersvik börjar strandpromenadens utformning och karaktär att förändras. Bryggpromenaden avslutades, en uppställningsplats för båtar passerades (se figur 50) och sedan bestod resten av sträckan av en stig längs med vattnet. Denna del var väldigt grön och lummig med en närhet till vattnet som uppskattades (se figur 51). Att promenadens utformning varierade var något som bidrog med en dynamik som skapade ett intresse.



Figur 46. Promenaden gör skarpa svängar runt berget, något som gör den mer intressant och rolig att gå längs.



Figur 47. Belysning ökar den upplevda tryggheten och gör att promenaden kan användas under hela dygnet.



Figur 48. Bryggorna anpassar sig efter bergets form.



Figur 49. De utplacerade bänkarna står ofta tillsammans med en papperskorg.



Figur 50. Ett varv och en uppställningsplats för båtar passeras på promenaden på väg mot Svindersvik.



Figur 51. Sista delen av strandpromenaden har en egen karaktär och utgörs av en grusad stig längs vattnet.

<u>Detta tar jag med mig från strandpromenaden mellan Nacka strand och Svindersvik:</u>

- Sittplatser bör inte vara utplacerade med ett för stort mellanrum.
- För att det med lätthet ska gå att mötas flera i bredd bör bryggan inte understiga tre meter i bredd.
- Att promenaden inte är rak utan har flera svängar gör att det blir en mer intressant sträcka att röra sig längs.
- Sittrappor gör det möjligt för större sällskap att sitta ner tillsammans.
- Rakt och kantigt formspråk.

Skeppsholmsviken

I denna del redovisas inventering och analys av Skeppsholmsviken samt gestaltningsprogrammet.

Inventering

I inventeringen undersöktes mark- och växtmaterial, sittmöjligheter, ljud- och bullernivå, utblickar, hur utsatt området är för sol, skugga och vind samt möjligheten att röra sig över Skeppsholmsviken.

Markmaterial

Markmaterialet längs med Allmänna gränd består av smågatsten lagda i ett bågmönster (se figur 53). På trottoarerna finns det även tillgängliga stråk i ljusgrå granit (se figur 52). Markmaterialet nere vid färjeterminalen består av asfalt och trä (se figur 54). Falkenbergsgatan är belagd med asfalt (se figur 55), precis som Alkärret. Promenadstråket längs Wasahamnen är även den i asfalt med en kant av smågatsten (se figur 56). Detta gör stråket inkluderande och tillgängligt för alla. Wasahamnens bryggor består av såväl trä som betong (se figur 57).



Figur 52. Trottoar med smågatsten och granithällar.



Figur 53. Smågatsten i bågmönster.



Figur 54. Trä och asfalt vid färjeterminalen.



Figur 55. Asfalt längs Falkenbergsgatan.



Figur 56. Asfalt kantat med smågatsten.



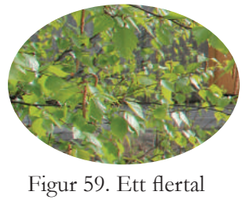
Figur 57. En brygga i trä på Wasahamnen.

Växtmaterial

Växtmaterialet består av en lindallé längs med Allmänna gränd. Björk, lönn och alm växer även i området. Längs strandkanten på Skeppsholmsviken växter det en del mindre björkträd samt hägg.



Figur 58. Flera lönnar växer på området.



Figur 59. Ett flertal björkar växter inom området.



Figur 60. Lindallé längs med Allmänna gränd.

Sittmöjligheter

Den enda sittmöjligheten är en provisoriskt utplacerad bänk vid färjeterminalen. Detta är något som kan uppfattas som problematiskt för de som är rörelsehindrade och de som av annan anledning inte orkar stå upp och vänta på färjan. Under vinterhalvåret finns det inga sittplatser överhuvudtaget.



Figur 61. De enda sittmöjligheterna består av en provisoriskt utställd bänk vid färjeterminalen.

Ljud- och bullernivå

När Gröna Lund är öppet är ljudnivåerna höga längs Allmänna gränd, vid färjeterminalen och vid Djurgårdsvägen. Ljudnivån avtar ju närmare Wasahamnen man befinner sig och inne på promenadstråket längs Wasahamnen är det inte längre något som märks. Djurgårdsvägen är vältrafikerad med bilar, bussar och spårvagnar vilket skapar trafikbuller på platsen. På grund av parkeringsplatsen på Skeppsholmsviken är det även en hel del bilar som åker längs Falkenbergsgatan. Detta i kombination med att delar av parkeringen är en byggarbetsplats och ligger intill Gröna Lund gör att hela Skeppsholmsviken är utsatt för relativt mycket buller.

Utblickar

Från Wasahamnen och Allmänna gränd har besökaren utblickar mot Skeppsholmen, Stockholms innerstad, Södermalm och Gamla stan. Det är något som tillför mycket till området.



Figur 62. Utblick mot Skeppsholmen, Gamla stan och Stockholms innerstad från färjeterminalen.

Sol, skugga och vind

Skeppsholmsviken är belägen i syd- sydväst. Detta tillsammans med öppenheten mot Saltsjön gör att området har ett bra solläge och att det är soligt under större delen av dagen. Ytan längs med spårvagnshallarna, mot Wasahamnen, är den del som är mest skuggad på grund av byggnaderna. Att området är så pass öppet och exponerat kan ses som positivt i fråga om sol, men det är även exponerat för regn och vind.

Möjlighet att röra sig över Skeppsholmsviken

Under arbetets gång har större och större delar av Skeppsholmsviken stängts av för allmänheten. I dagsläget är ingången till parkeringen, och därmed majoriteten av Skeppsholmsviken, avstängd. Detta gör att besökare tvingas gå längs Allmänna gränd och Falkenbergsgatan för att antigen ta sig in på parkeringen eller för att ta sig bort till Wasahamnen från färjan. Väl inne på parkeringen är det stora delar som är avstängda och det är krångligt att ta sig från en sida till en annan. Att korsa parkeringen är inte möjligt på alla ställen. Möjligheten att röra sig över Skeppsholmsviken på ett smidigt och snabbt sätt finns inte, utan som det ser ut nu är det lättare att ta den längre vägen och gå runt.



Figur 63. Ingången till parkeringen är avstängd och det finns därmed ingen möjlighet att korsa den på ett snabbt eller smidigt sätt.

Historisk byggnad

En gammal pollettkiosk från slutet av 1800-talet (Stadsbyggnadskontoret 2018) står kvar nere vid färjeterminalen. Kiosken användes tidigare för biljettförsäljning vid ångbåtstrafiken 1897 (Stadsbyggnadskontoret 2018), men används inte i dagsläget. Kiosken ägs nu av Waxholmsbolaget.



Figur 64. Pollettkiosk från 1800-talet.

Målpunkter

Runt Skeppsholmsviken finns det många målpunkter som lockar många människor (se figur 74). En blandning av aktiviteter lockar personer i alla åldrar. Det finns exempelvis en mängd museer med olika inriktningar (se figur 75). Gröna Lund med sina attraktioner bidrar, både visuellt och upplevelsemässigt. På Skansen finns det både djur och natur, och där går det även att lära sig om Sveriges historia. Förutom detta finns det ett utbud av restauranger, konst och musik.

Noder

En av de största noderna vid Skeppsholmsviken är färjeterminalen (se figur 73), där personer som kommer med båten blandas med de som rör sig längs Allmänna gränd. Korsningen mellan gång- och cykelvägen längs Wasahamnen, Falkenbergsgatan och Alkärret är en annan stor nod (se figur 71). Där möts både fotgängare, bilister, spårvagnar och cyklister. Korsningen mellan Djurgårdsvägen och Alkärret samt korningen Djurgårdsvägen och Allmänna gränd är även de stora noder där många människor rör sig och möts (se figur 72).

Barriärer

Hela Skeppsholmsviken upplevs som en stor barriär. Blandningen av parkering, byggarbetsplats, byggbaracker och byggmaterial gör att ytan känns otillgänglig och otrevlig (se figur 67). I och med stängslet runt byggarbetsplatsen går det inte att röra sig över ytan på ett enkelt och effektivt sätt (se figur 69). Det går inte heller att ta sig ner till strandkanten på grund av allt byggmaterial (se figur 68).

Gröna Lund blir på ett sätt en barriär eftersom det krävs att en entréavgift betalas för att det ska vara möjligt att komma in. Om man inte vill gå på tivoli eller inte har råd är det ett stort område som blir otillgängligt. Gröna Lund är dessutom inte öppet under stora delar av året och fungerar därför som en barriär för alla besökare på Djurgården under månaderna då det är stängt.

För att kunna röra sig längs med spårvagnshallarna ut mot Saltsjön behöver man i dagsläget ett passerkort. Detta medför att sträckan endast är tillgänglig för de som jobbar i eller med spårvagnshallarna och blir därför en barriär för allmänheten.

Stråk

Det finns många stråk på Södra Djurgården i olika skala. Det finns större genomfartsvägar, mindre gator och gång- och cykelbanor. De stråk som direkt påverkar Skeppsholmsviken och som aktivt används är Djurgårdsvägen, Allmänna gränd, Alkärret och gång- och cykelvägen längs Wasahamnen som går från Junibacken och fram till Falkenbergsgatan (se figur 70).



Figur 65. Förstorad analysplan över Skeppsholmsviken.

Figur 66. Analysplan. Skala: 1:5000/A3



Figur 67. Stråk längs med Falkenbergsgatan. Parkeringen och Skeppsholmsviken som helhet upplevs som en barriär där vattenkontakten blir otillgänglig.



Figur 68. Strandkanten är otillgänglig och fungerar som uppställningsplats för byggmaterial och byggbaracker.



Figur 69. Ingången till parkeringsplatsen är avstängd vid färjeterminalen vilket gör att det inte går att korsa den.



Figur 70. Stråk längs Wasahamnen.



Figur 71. Nod där Falkenbergsgatan, Alkärret och promenadstråket längs med Wasahamnen möts.



Figur 72. En av de största noderna vid Skeppsholmsviken där Allmänna gränd ansluter till Djurgårdsvägen.



Figur 73. Färjeterminalen vid Allmänna gränd fungerar som en av de största noderna vid Skeppsholmsviken.



Figur 74. Det finns en mängd attraktioner, aktiviteter och sevärdheter i närheten av Skeppsholmsviken.



Figur 75. Vikingaliv är en av målpunkterna längs Wasahamnen.

Program

Generella aspekter

- Länka samman Wasahamnen och Allmänna gränd.
- Skapa ett stråk för rekreation och sociala möten.
- Skapa möjlighet att promenera längs vattnet.
- Koppla den nya strandpromenaden till något som har funnits på platsen tidigare i historien.
- Strandpromenaden ska upplevas som trygg att använda oavsett tid på dygnet.
- Miljöklassat virke av hög kvalitet, exempelvis OrganoWood® Trall ska användas till bryggor och terrass.

Entrén från Wasahamnen och bryggan ut till terrassen

- Promenaden ska ha en tydlig entré
- Minska den upplevda skalan av spårvagnshallarna med hjälp av vegetation.
- Minska industrikänslan genom att förändra spårvagnshallarnas fasader.
- Det ska vara möjligt att gå minst tre i bredd på bryggan.
- Promenaden ska kopplas till Wasahamnen.

Terrassen

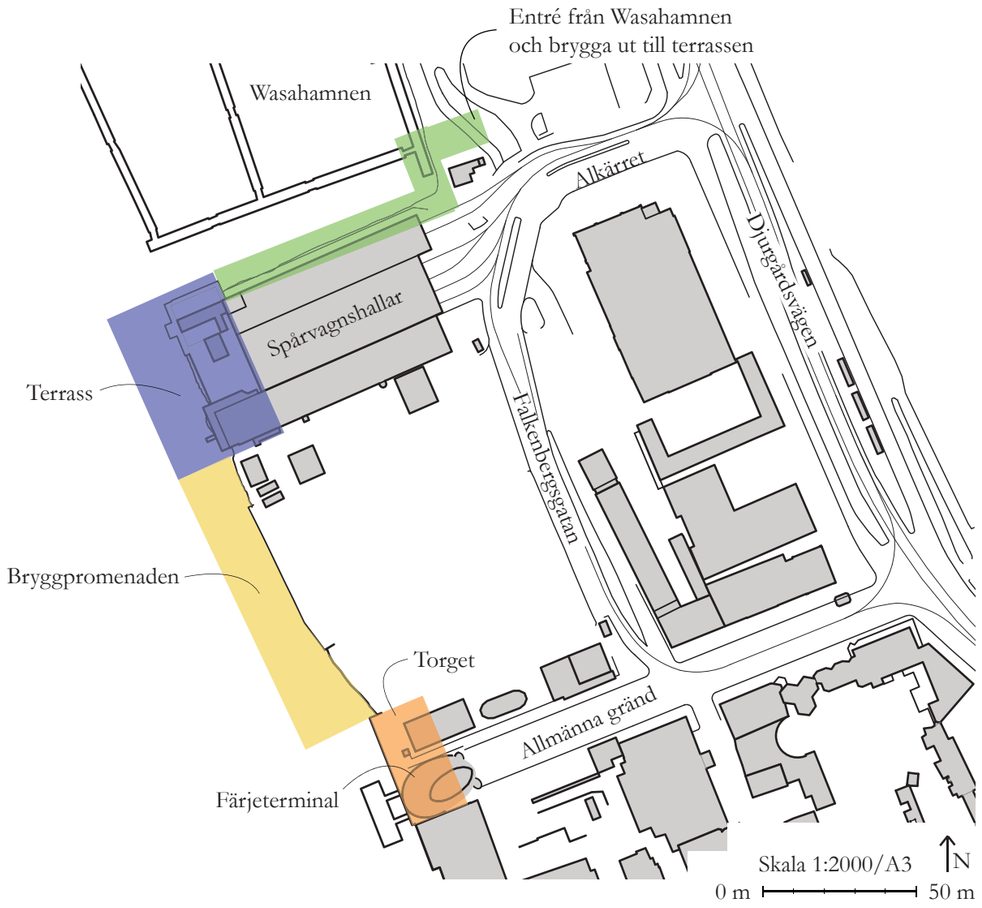
- Terrassen ska delas upp i olika rum med olika skala.
- Skapa möjlighet att komma nära vattnet.
- Skapa möjlighet för stora och små sällskap att sitta tillsammans.
- Tillföra något som lockar ut besökare på terrassen.
- Tillföra något som uppmuntrar till att stanna.
- Skapa någon typ av avgränsning mot Gröna Lunds nya del.
- Terrassen ska upplevas som offentlig och tillgänglig för allmänheten, inte som en förlängning av nöjesfältet.

Bryggpromenaden

- Tillföra något som uppmuntra till att stanna upp.
- Skapa sittmöjligheter med en variation av utsikter.
- Skapa möjlighet för större sällskap att sitta tillsammans.
- Ge möjlighet att röra sig minst tre i bredd längs bryggorna.
- Placering av bryggan närmast Gröna Lunds nya del ska anpassas så att stängsel inte är nödvändigt längs strandkanten.

Torget

- Skapa sittplatser för många människor.
- Ge möjlighet för besökare att sitta i både sol och skugga.
- Tillföra årstidsdynamik.
- Den gamla pollettkiosken ska få en ny plats och användning på torget.
- Torget ska knyta an till gatan Allmänna gränd.
- Dagvattenhantering ska tillföras.



Figur 76. Plan som visar de fyra delarna av strandpromenaden.

Gestaltning

I denna del redovisas gestaltningen av strandpromenaden samt gestaltningsprocessen.

Skeppsholmen

Kastellholmen

Ny strandpromenad

Skala 1:4000/A3 N

0 m 100 m

Figur 77. Situationsplan som visar hur den nya strandpromenaden - markerad med en streckad linje - förhåller sig till omgivningen. Byggnaderna på den nya delen av Gröna Lund är placerade och utformade på samma sätt som i det nya detaljplaneförslaget.

Bryggpromenad

Terrass

Spårvagnshallar

Wasahamnen

Torg

Färjeterminal

Gröna Lunds nya del

Allmänna gränd

Falkenbergsgatan

Alkärret

Entré från
Wasahamnen

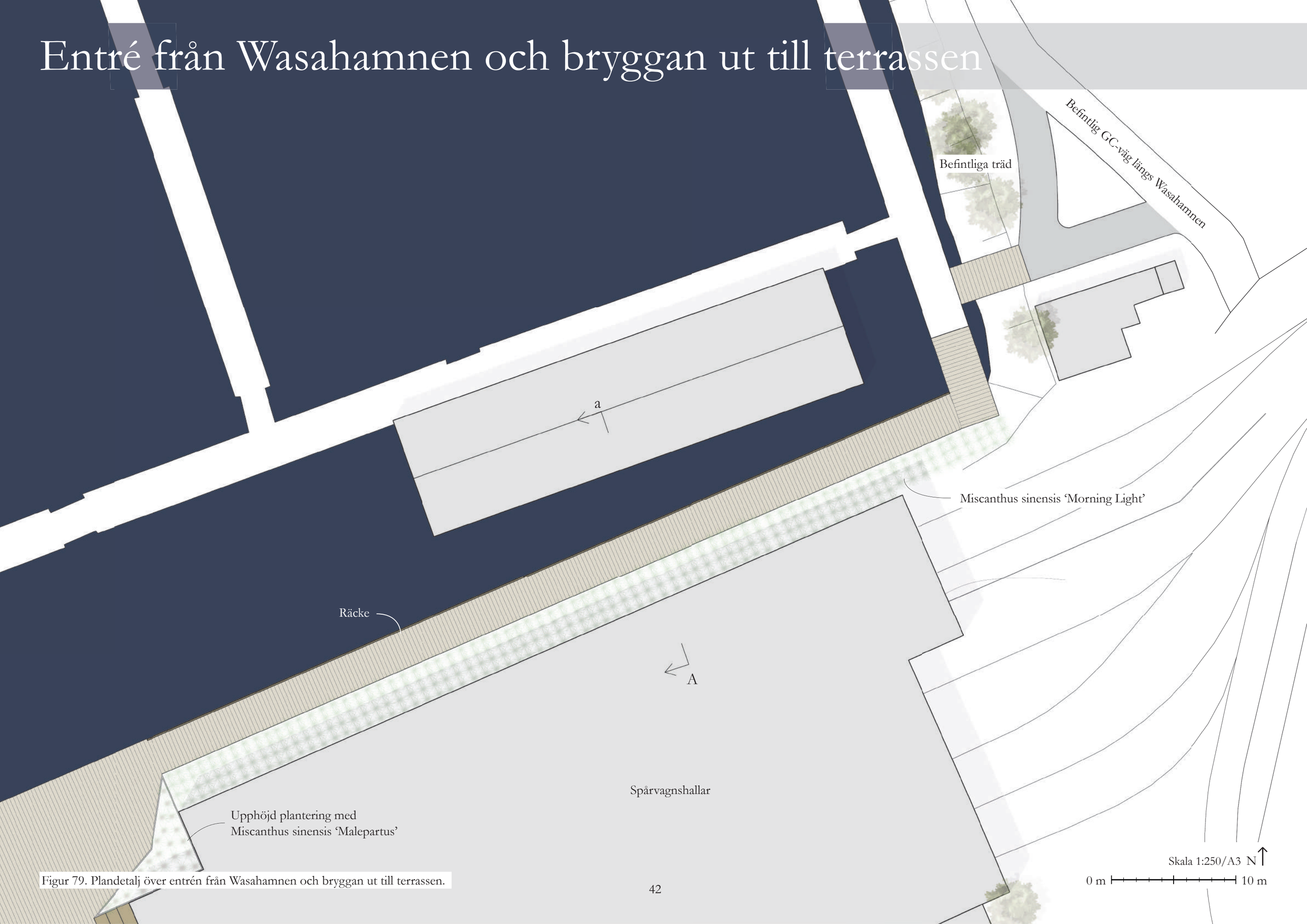
Skala 1:650/A3 N

0 m 20 m

41

Figur 78. Illustrationsplan över den nya strandpromenaden. Byggnaderna samt träden på Gröna Lunds nya del är placerade utifrån den nya detaljplanen. Träden längs Allmänna gränd, inne på Gröna Lund samt vid Wasahamnen är befintliga träd.

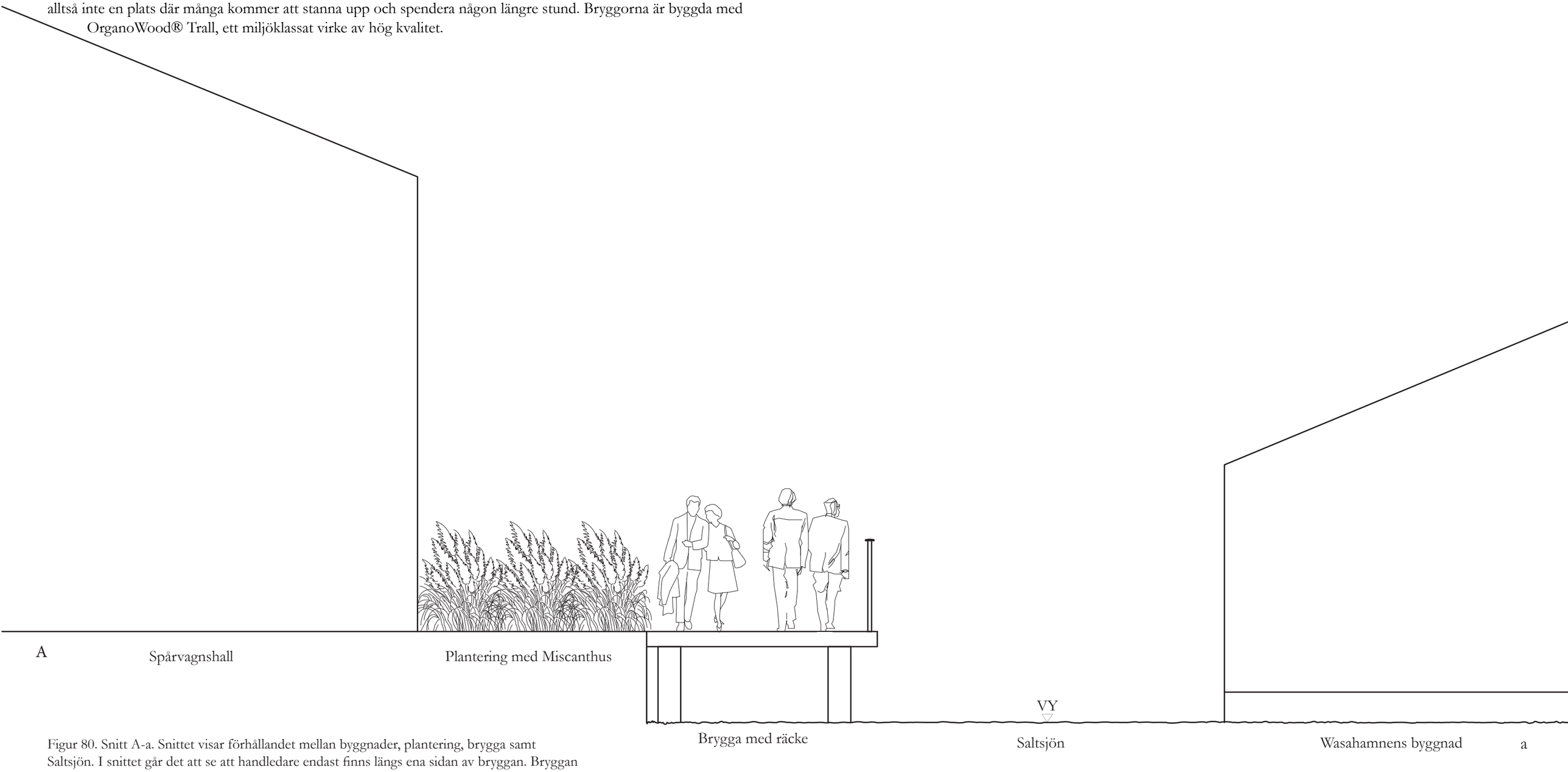
Entré från Wasahamnen och bryggan ut till terrassen



Figur 79. Plandetalj över entrén från Wasahamnen och bryggan ut till terrassen.

Entré och bryggan ut till terrassen

Entrén till strandpromenaden från Wasahamnen knyter an till det befintliga promenadstråket, något som gör det lätt att hitta och ta sig ut till terrassen och bryggpromenaden. Bryggan ut till terrassen ansluter till de befintliga bryggorna vid Wasahamnen för att göra kopplingen mellan brygga och land så smidig som möjligt. Därefter sträcker sig bryggan parallellt med spårvagnshallarna ut till terrassen. För att ge association till vass samt förstärka känslan av närhet till vatten och hav planteras Miscanthus sinensis 'Morning Light' på ytan mellan spårvagnshallarna och bryggan. Miscanthus bidrar med mer färg och dynamik till strandpromenaden i och med sin höstfärg och blomning jämfört med vass. Att samma sort planteras längs hela sträckan beror på att denna brygga mest kommer att fungera som en transportsträcka ut till terrassen. Det är alltså inte en plats där många kommer att stanna upp och spendera någon längre stund. Bryggorna är byggda med OrganoWood® Trall, ett miljöklassat virke av hög kvalitet.



Figur 80. Snitt A-a. Snittet visar förhållandet mellan byggnader, plantering, brygga samt Saltsjön. I snittet går det att se att handledare endast finns längs ena sidan av bryggan. Bryggan är dimensionerad för att det ska vara möjligt att gå fyra i bredd. Skala 1:150/A3

Terrassen



Figur 81. Plandetalj över terrassen.



Figur 82. Perspektiv över terrassen. Här visas hur terrassen är uppbyggd med en övre och en nedre del, samt hur spårvagnshallarnas fasader skulle kunna se ut om de kläddes med ett reflekterade material.

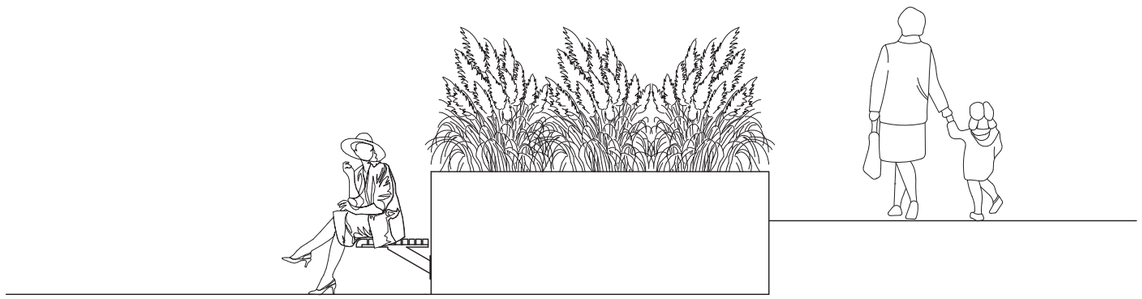
Terrassen

Terrassen är uppdelad i två delar, en större del som ligger i jämnhöjd med de anslutande bryggorna, något som ger en sömlös övergång, samt en lite mindre nedsänkt del. På den övre nivån finns det en sittrappa som möjliggör sittplatser för stora sällskap i bra solläge och med skydd i ryggen. Det finns en liten kiosk där exempelvis glass och dricka kan köpas under sommarmånaderna. I detta förslag föreslås flyttbara möbler i form av bord och stolar som placeras intill kiosken. Att möblerna är flyttbara ger en flexibilitet och en möjlighet att möblera om för olika situationer och storlekar på grupper av olika sällskap. En bred yta har lämnats öppen för att man med lätthet ska kunna röra sig över terrassen utan att behöva väja undan för hinder även om det är mycket människor på platsen.

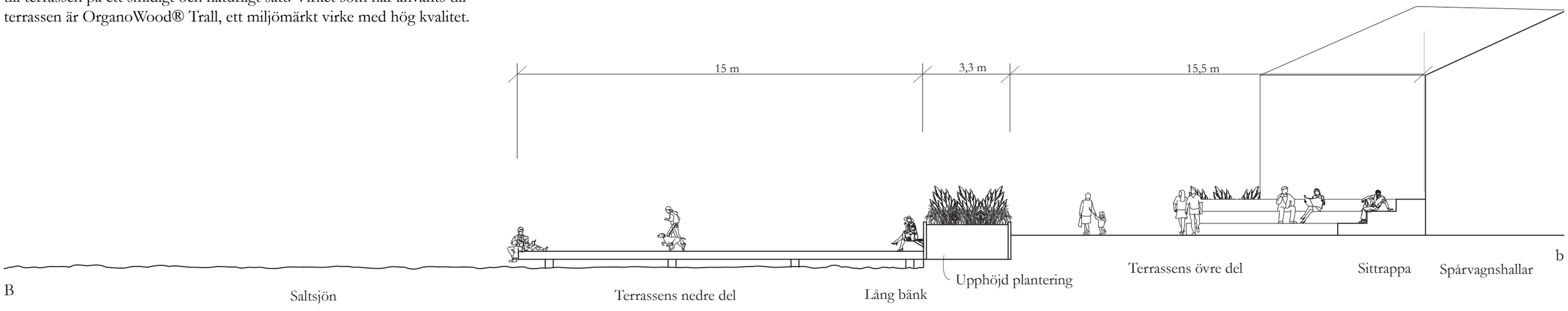
Upphöjda planteringar med Miscanthus sinensis ‘Malepartus’, samt höjdskillnaden på 60 centimeter hjälper till att skilja den övre och den nedre delen åt. För att båda delarna ska vara tillgängliga för alla länkas de samman med en brygga vars bredd varierar mellan fyra och fem meter och som har en lutning på max 5%, samt en trappa. Det finns en lång bänk som löper längs de upphöjda planteringarna. Att bänken inte är uppdelad i kortare sekvenser gör att det kan upplevs som mer bekvämt att gå och sätta sig där även om det redan sitter en eller flera personer på bänken. Denna del av terrassen hålls öppen för att uppmuntra till exempelvis socialt umgänge vid vattnet. Tack vare den öppna ytan kan många människor röra sig över terrassen samtidigt utan att störa de som sitter vid vattnet.

Majoriteten av den övre delen av terrassen är lokaliserad på land, det är endast den yttersta delen som går ut över Saltsjön. Att terrassen inte slutar i linje med strandkanten beror på att bryggpromenaden ska kunna ansluta till terrassen på ett smidigt och naturligt sätt. Virket som har använts till terrassen är OrganoWood® Trall, ett miljömärkt virke med hög kvalitet.

Både den övre och den nedre delen av terrassen är dimensionerade för att många människor ska kunna röra sig över dem åt olika håll, samtidigt som det ska vara möjligt att sitta på en filt och umgås utan att det upplevs som trångt. Det är 15 miljoner människor som besöker Djurgården årligen. Med tanke på den mängd attraktioner, sevärdheter och aktiviteter som finns i området runt Skeppsholmsviken är det viktigt att det finns utrymme och möjlighet för många människor att röra sig över terrassen samtidigt och på ett smidigt sätt.



Figur 83. Illustration som visar hur de upphöjda planteringarna, tillsammans med höjdskillnaden, delar upp terrassen i olika rum. Skala 1:50/A3



Figur 84. Sektion B-b. Sektion som visar höjdskillnaden mellan den övre och nedre nivån på terrassen. Även hur terrassen förhåller sig till Saltsjön visas. Skala 1:150/A3



Figur 85. Perspektiv över den övre delen av terrassen. Här visas sittrappan, den lilla kiosken, de flyttbara möblerna och de upphöjda planteringarna.

Bryggpromenaden

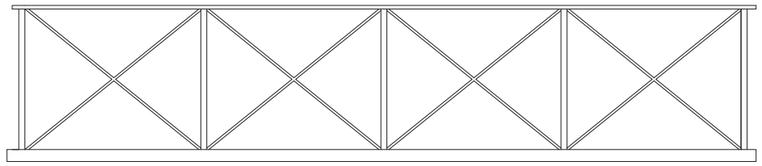


Figur 86. Plandetalj över bryggpromenaden.

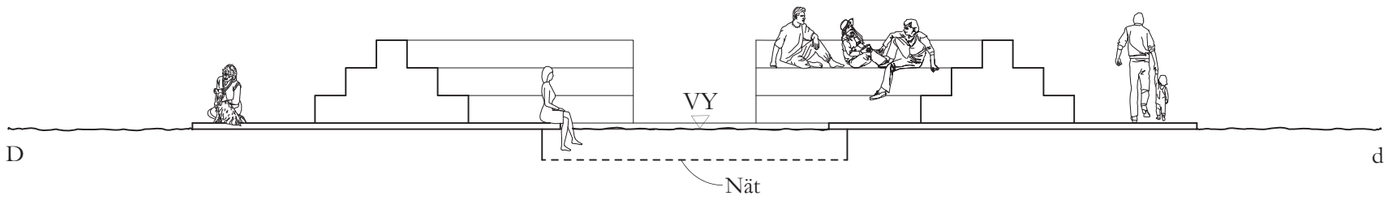
Bryggpromenaden

Bryggpromenaden består av ett flertal bryggor där besökaren själv kan välja hur lång promenaden ska bli. Ett stråk följer strandkanten och går raka vägen mellan terrassen och torget vid Allmänna gränd. Det är till för dem som har bråttom till färjan eller som bara vill transportera sig från A till B så snabbt som möjligt. Det finns även möjlighet att gå en längre sträcka, gå ner och sätta sig vid vattnet, eller promenera från torget till den nedre delen av terrassen. Längs bryggpromenaden finns det bänkar utplacerade åt olika håll för att möjliggöra en variation av utblickar. Det finns bänkar placerade med utblick mot den nya delen av Gröna Lund för dem som vill titta ditåt, samt bänkar placerade ut mot Saltsjön med utsikt mot Södermalm, Skeppsholmen och Stockholms innerstad. På Oktagonen - som har inspirerats av Gunilla Bondolins konstverk *Observatorium* i Hammarby sjöstad - finns möjlighet att sitta vänd mot alla väderstreck och besökaren kan själv välja utsikt.

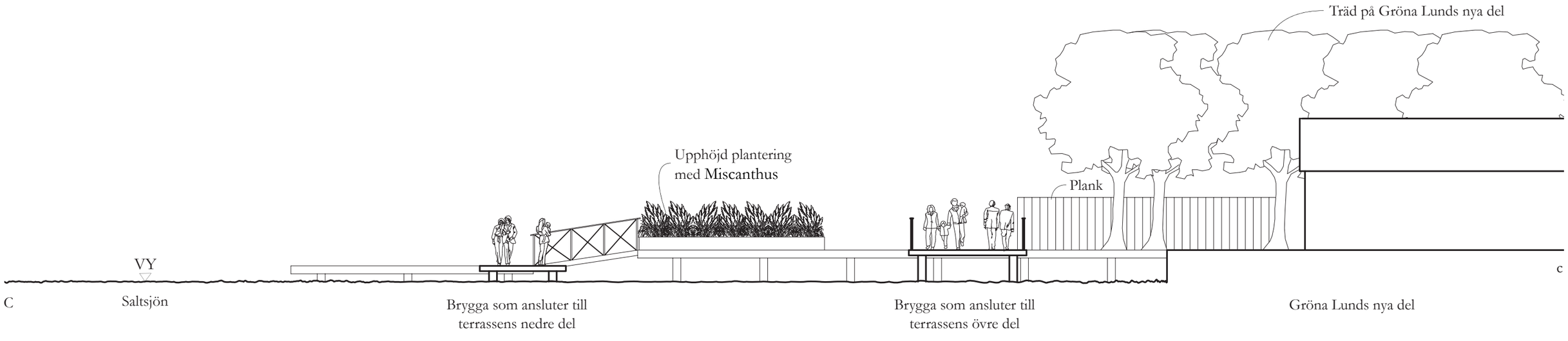
Räcke finns längs båda sidorna på majoriteten av bryggorna. Det är endast den lågt liggande bryggan som går till den nedre delen av terrassen som inte har något räcke. Detta är för att göra det bekvämt för besökare att sätta sig längs bryggkanten med benen i vattnet. Förutom räcke kommer det också att finnas stegar samt livbojar, placerade med jämna mellanrum längs bryggpromenaden, för att det enkelt ska gå att ta sig upp om man av någon anledning trillar ner i vattnet. Stegarna och livbojarna är nödvändiga ur ett säkerhetsperspektiv, men de är inget som visas i illustrationerna då detta inte är något som har detaljstuderats. Virket som har använts till bryggorna är OrganoWood® Trall, ett miljömärkt virke med hög kvalitet.



Figur 87. Illustration som visar räckets utformning.



Figur 88. Sektionen D-d visar hur Oktagonen är uppbyggd. För att det inte ska vara möjligt att trilla ner i vattnet och hamna under oktagonen är ett nät placerat en halvmeter ner i vattnet. Skala 1:100/A3

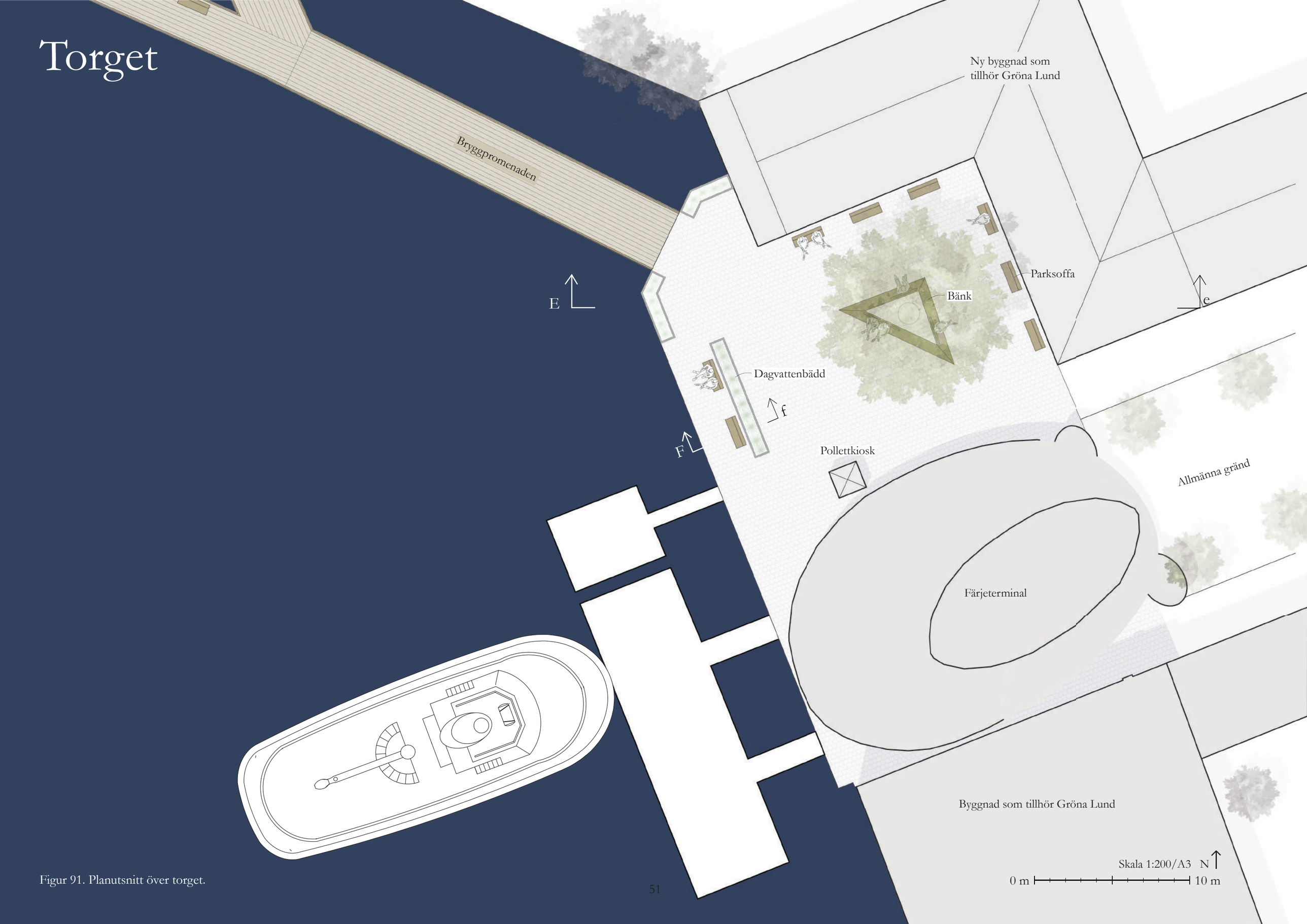


Figur 89. Sektion C-c. Sektionen visar på höjdvariationen på bryggorna som ansluter till den övre och nedre delen på terrassen. Bryggorna varierar i höjd över vattnet, i bredd och om det finns handledare eller inte. Skala 1:150/A3



Figur 90. Perspektiv över delar av bryggpromenaden och terrassen. Här visas hur oktagonen är uppbyggd, hur bryggorna varierar i höjd samt hur de ansluter till terrassens övre och nedre del.

Torget



Figur 91. Planutsnitt över torget.

Torget

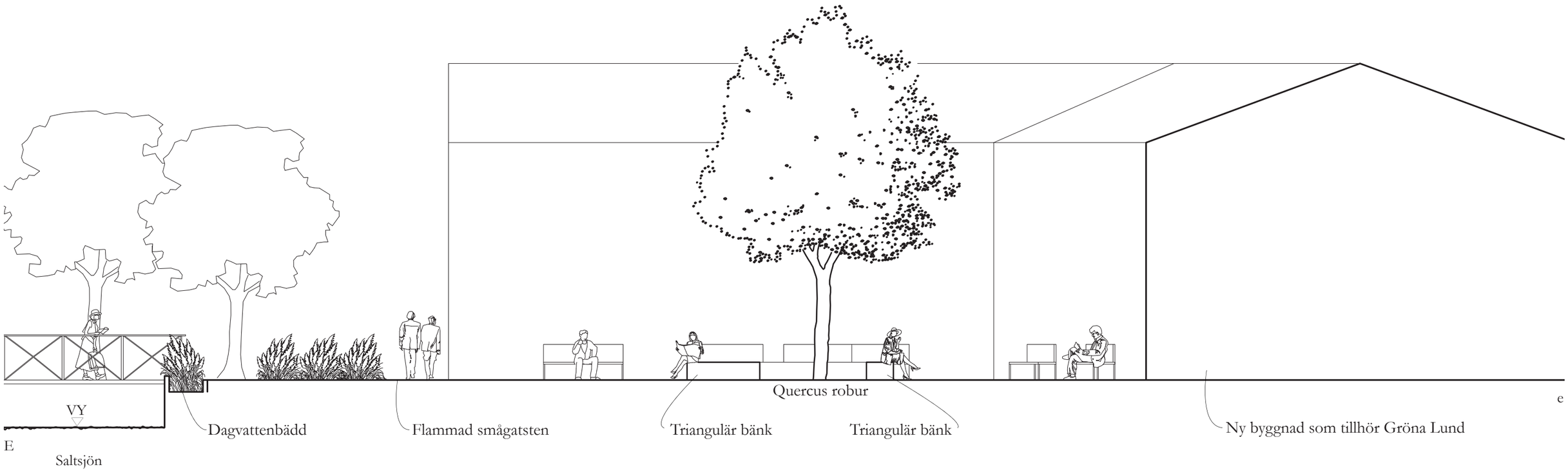
Det nya torget är belagt med smågatsten för att bidra med en historisk karaktär och koppla till markbeläggningen på Allmänna gränd. För att torget ska vara inkluderande för alla är smågatstenen flammad och därmed tillgänglig. Att hela ytan beläggs på detta sätt gör att ingen besökare ska begränsas och tvingas använda eller röra sig över torget på ett visst sätt.

Trädet på torget ska vara en fokuspunkt, det centrala elementet på torget. Då trädet ska sticka ut från lindallén längs med Allmänna gränd och gärna ha en koppling till resterande Djurgården samt dess historia valdes ek – Quercus robur. Trädet kommer att planteras i skelettjord för att det ska finnas gott om utrymme för rotsystemet. Trots detta är det troligt att eken inte kommer att bli fullt lika stor som den hade kunnat bli i icke hårdgjorda miljöer. Att den eventuellt blir ett mindre exemplar är dock något som kan ses som positivt då detta kommer att innebära mindre skötsel. Detta på grund av att trädet inte kommer behöva beskäras i samma utsträckning för att inte växa in i och skada fasaderna runt omkring. Då eken får en mycket bred krona ges det möjlighet för besökare att sitta i skugga under varma sommardagar.

Det stora antalet bänkar på torget gör att det blir enkelt att stanna upp för att njuta av utsikten, sitta i solen eller vänta på någon. Då många åker till och från Allmänna gränd med Djurgårdsfärjan är det viktigt att det finns möjlighet för många att sitta och vänta samtidigt. Förutom sex stycken parksoffor finns det även en triangulär bänk runt eken. På den triangulära bänken kan större sällskap sitta tillsammans eller flera mindre. Då det finns delar av bänken som har ryggstöd och delar som inte har det, går det enkelt att välja hur man vill sitta. Den triangulära formen gör det möjligt att bestämma åt vilket håll man vill sitta åt.

Dagvattenbäddar med Miscanthus sinensis ‘Malepartus’ mjukar upp det hårda formspråket och markmaterialet, samt bidrar med en dynamik till platsen. Planteringarna hjälper också till att dela upp torget och skapa en lite mer åtskild och intim del där två bänkar placeras. För att dagvatten ska kunna rinna in i planteringarna är kantstödet nedsänkt i marknivå. Längs den bakre delen av planteringen, ut mot Saltsjön, är kantstödet istället upphöjt med 10 centimeter, för att dagvattnet samt planteringsjorden inte ska rinna direkt ut i Saltsjön om det kommer stora flöden. Anledningen till att dagvattenbäddarna inte går längs med kanten runt hela torget är för att torget ska kunna delas upp i olika rumsligheter samt för att det ska finnas gott om utrymme i anslutning till bryggorna ut till färjorna. Detta för att underlätta när det kommer stora mängder människor som antingen ska gå av eller ombord på färjorna.

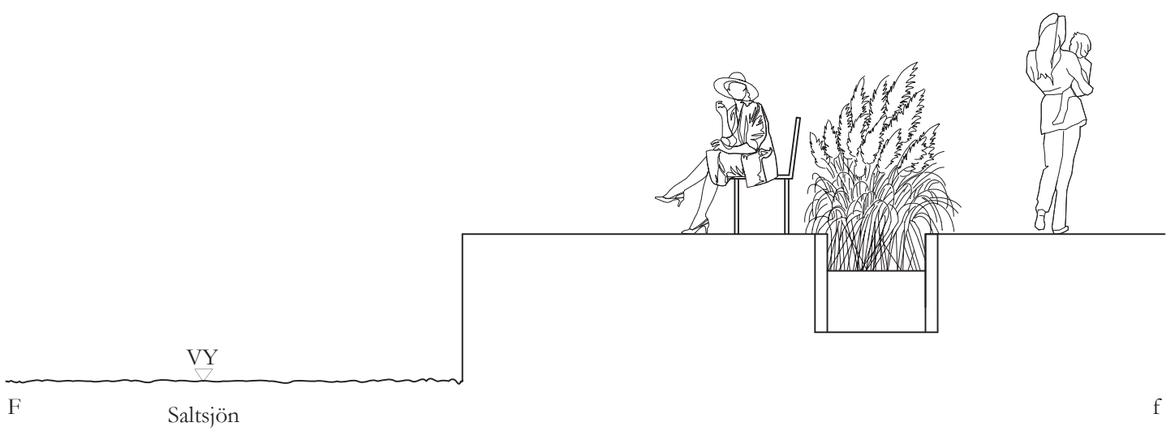
Den gamla pollettkiosken från 1800-talet (se figur 93), som användes när det fortfarande var ångbåtstrafik (Stadsbyggnadskontoret 2018), har sparats och fått en ny placering på torget. För att byggnaden ska bli en del av torget och inte enbart ett historiskt element kommer den att användas för försäljning av biljetter till färjorna. Kiosken är placerad nära färjeterminalen i kanten av torget. Placeringen gör det möjligt för flera personer att stå i kö för att köpa biljetter utan att det blir trångt, samt att det är enkelt och går snabbt att ta sig ner till färjorna när man har köpt sin biljett.



Figur 92. Sektion E-e. Sektionen visar torget och höjdskillnaden ner till Saltsjön.
Skala 1:100/A3



Figur 93. Pollettkiosken från 1800-talet placeras om på torget och börjar användas för biljettförsäljning.



Figur 94. Sektion F-f. Sektionen visar hur dagvattenbädden hjälper till att skärma av en del av torget och ge den en mer intim känsla. Skala 1:50/A3



Figur 95. Illustration som visar hur parkbänken är utformad.

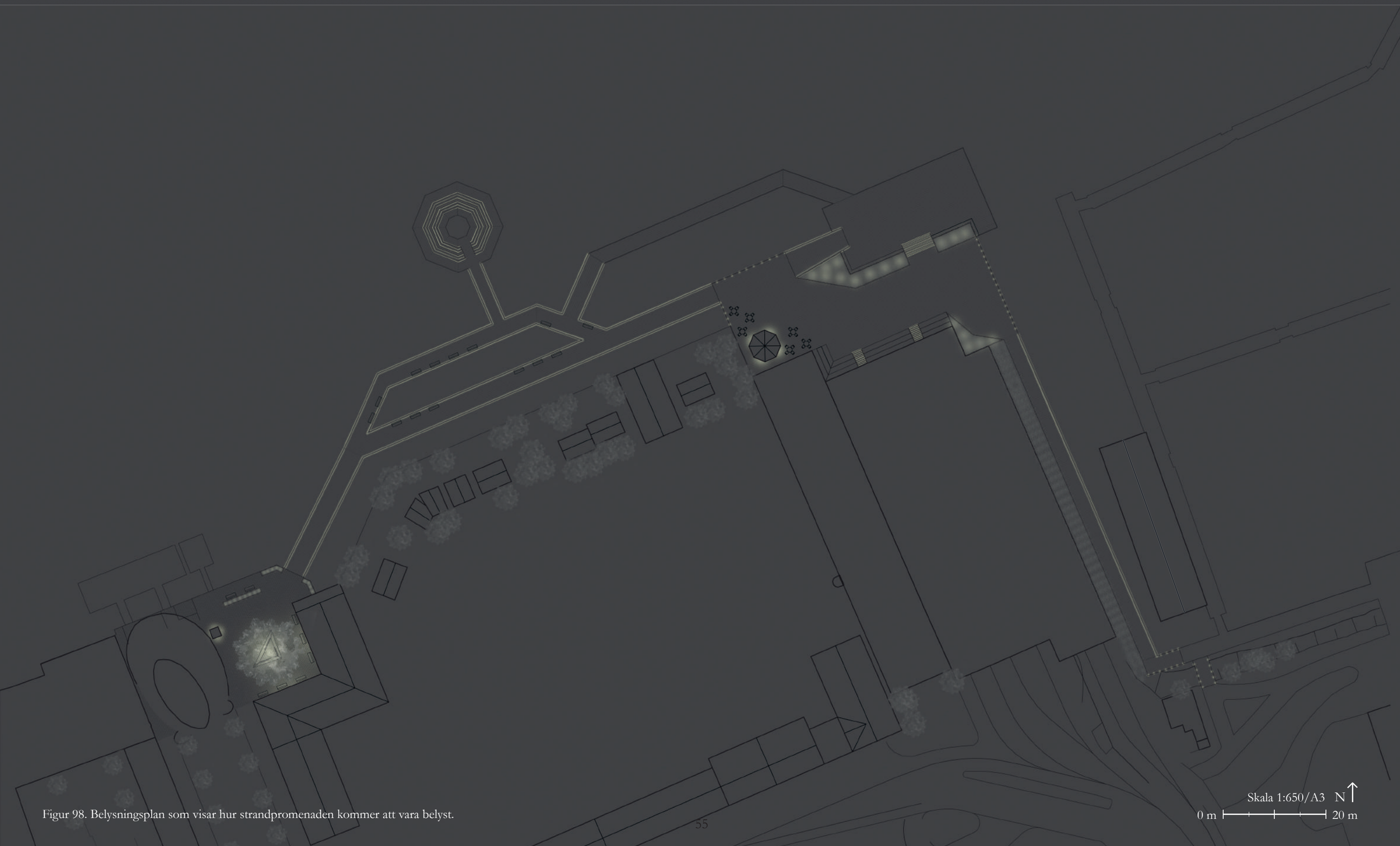


Figur 96. Illustration som visar hur den triangulära bänken är utformad.



Figur 97. Perspektiv över torget. Här visas mängden sittplatser, hur dagvattenbäddarna delar upp torget i två delar samt hur bryggpromenaden ansluter till torget.

Belysning



Figur 98. Belysningsplan som visar hur strandpromenaden kommer att vara belyst.

Belysning

Den upplevda tryggheten är något som är viktigt för att en plats ska kunna användas och uppskattas under alla timmar på dygnet (Kun-Soo, Song 2013). Alla olika delar av strandpromenaden är därför belysta. Längs med promenaden finns det ett flertal olika typer av belysning och den är anpassad efter önskad upplevd karaktär inom olika delarna och för att framhäva specifika element. Att enkelt kunna få en överblick över en plats ökar den upplevda tryggheten och är därför något som har tagits i beaktande vid belysningsgestaltningen.

Fasadbelysning

För att det inte ska skapas mörka hörn har fasadbelysning placerats in både på torget och på terrassen. För att det ska kännas tryggt att röra sig över torget när det är mörkt har byggnaden - som ramar in torget - fasadbelysning. Att bänkarna på torget blir upplysta gör att det är troligare att de kommer att användas även när det är mörkt. Även pollettkiosken har fasadbelysning.

På terrassen finns det ett utrymme mellan kiosken och planket, in mot Gröna Lund, som skulle kunna uppfattas som väldigt mörk under natten. För att motverka detta har kiosken fasadbelysning på alla sidor. Det gör att hörnet och även en större yta runt omkring kiosken lyses upp.

Dekorbelysning

Dekorbelysning förekommer på både torget och terrassen, i form av uppåtriktade spotlights i planteringarna, samt vid eken. Dekorbelysningen gör inte bara att terrassen och torget blir belyst, utan den hjälper även till att framhäva gräsets kvaliteter.

Eken är även den belyst av en uppåtriktad spotlight som framhäver dess arkitektoniska kvaliteter. Tack vare trädkronan kommer ljuset även att sprida sig till omgivningen runt omkring trädet.

Belysning i räcke

Längs bryggan ut till terrassen från Wasahamnen och längs bryggpromenaden är belysningen placerad på undersidan av handledaren. Detta ger en mjuk och nedåtriktad belysning som lyser upp promenaden. På bryggpromenaden finns det räcken på båda sidorna, vilket gör att dessa sträckor lyses upp lite mer. Detta gör det lätt att se hur man ska röra sig och även om det finns andra personer som är ute och går samtidigt.

Belysning av trappor

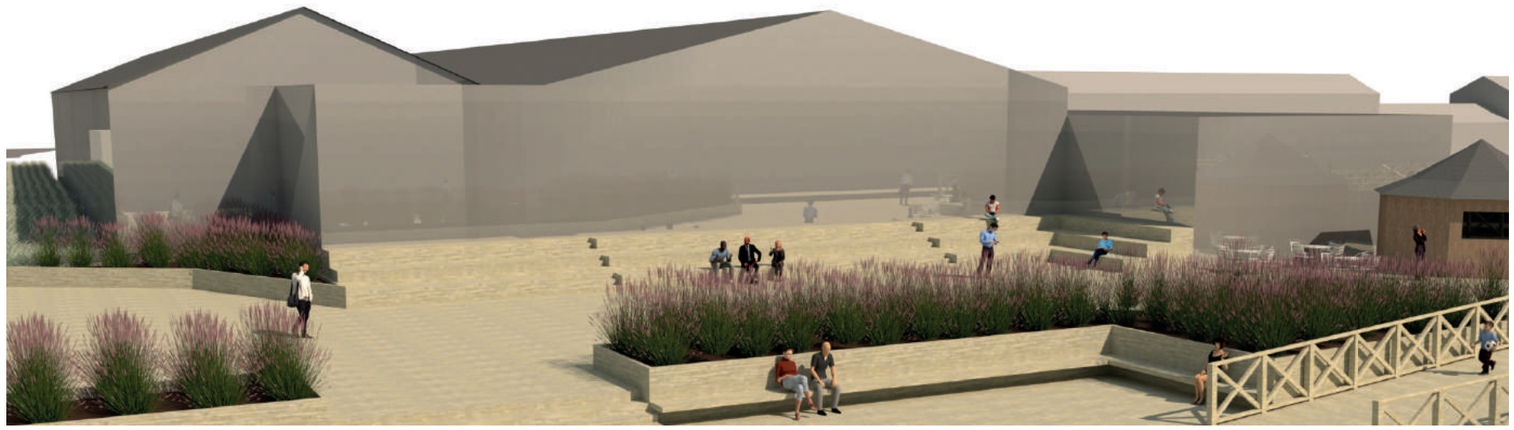
För att det ska vara lätt att se hur man ska gå är trappan mellan de två delarna på terrassen upplyst, liksom de två trapporna i sittrappan. Det är en nedåtriktad belysning som tydligt visar var trappstegen är. På Oktagonen är sittrappan belyst för att den ska kännas trevlig att vistas på även nattetid, samt för att man ska kunna se var kanten på bryggkonstellationen går.

Spotlights

På de anslutande bryggorna, mellan strandpromenaden och Wasahamnen, placeras spotlights med jämna mellanrum för att markera bryggornas kanter och för att lysa upp promenaden. Spotlights placeras även längs kanterna på terrassens övre del för att tydligt markera var terrassen tar slut. Detta för att ingen ska kunna trilla ner i vattnet på grund av att de inte sett var kanterna går. Att det enbart är terrassens övre del som har spotlights och inte den nedre är för att det ska finnas en möjlighet att sitta vid vattnet och titta ut över Stockholm, som det ser ut under natten, utan att störas av ljus. Belysning, i olika form, på den övre delen kommer även att lysa upp den nedre till viss del.

Spårvagnshallarnas fasader

Spårvagnshallarna har idag gula plåtfasader med en annan karaktär än de andra byggnaderna i området (se figur 14). Fasaden sticker ut på ett negativt sätt och bidrar inte med något estetiskt tilltalande till platsen eller strandpromenaden. Nedan presenteras tre alternativ för hur fasaderna skulle kunna göras om för att passa in mer eller tillföra nya kvaliteter till området.



Figur 99. Reflekterande fasader speglar alla förändringar som sker under året och bidrar med dynamik.

Reflekterande väggar

Om en konstinstallation görs där spårvägshallarnas fasader kläs i ett reflekterande material skulle fasaderna bli en tillgång till strandpromenaden. Det reflekterande materialet skulle innebära att väggarna speglar omgivningen och blir ett dynamiskt element som ständigt förändras. Fasaderna skulle spegla hur platsen ändras under året och alla olika väderlekar. Konstinstallationen skulle troligtvis även locka till sig besökare, då detta skulle bli något speciellt och unikt på Djurgården.



Figur 100. Målade väggar kan antingen bidra med kontinuitet eller dynamik.

Målning eller graffiti

Att låta väggarna målas och göras om till ett konstverk är ett annat alternativ för att göra spårvagnshallarnas fasader mer intressanta. Väggarna skulle då förvandlas och bli något av intresse. Vilken typ av målning, både motiv och stil, skulle få stor inverkan på den upplevda karaktären av strandpromenaden, på gott och ont. Fasaderna skulle även bidra med något till platsen under vinterhalvåret, då vegetationen inte tillför lika mycket som under resten av året. Att lyckas välja ett motiv och en stil som passar in på platsen och som faller de flesta i smaken kan däremot bli väldigt svårt.

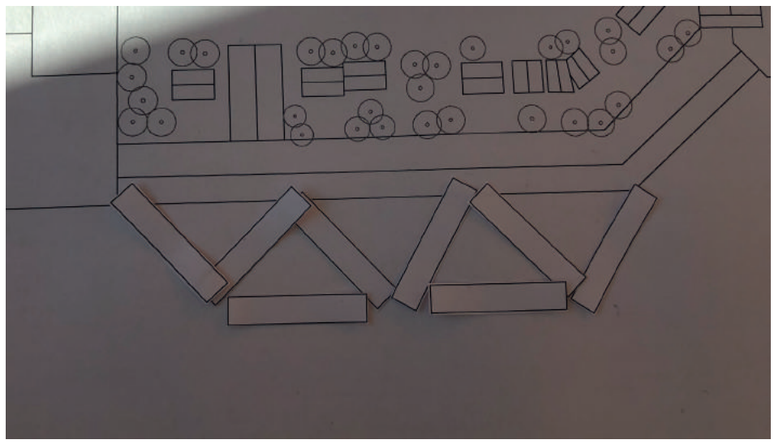
Det skulle antingen kunna vara en målning som sträcker sig längs alla väggar och skapar en kontinuitet, eller så skulle varje vägg kunna ha ett eget motiv för att skapa en dynamik längs promenaden.



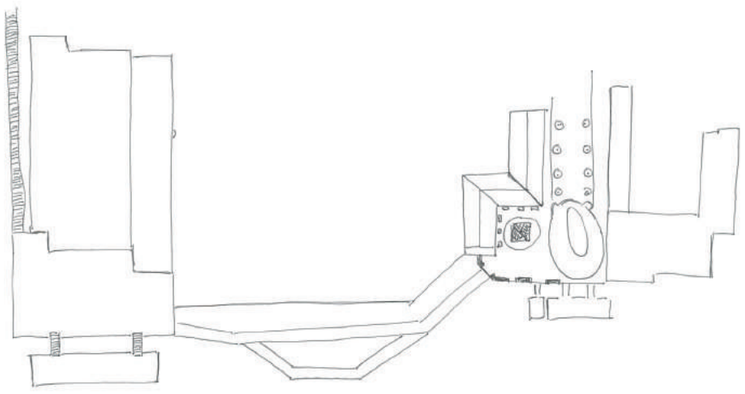
Figur 101. Gröna väggar eller klätterväxter ger ett grönare och lummigare intryck av terrassen.

Klätterväxter eller gröna väggar

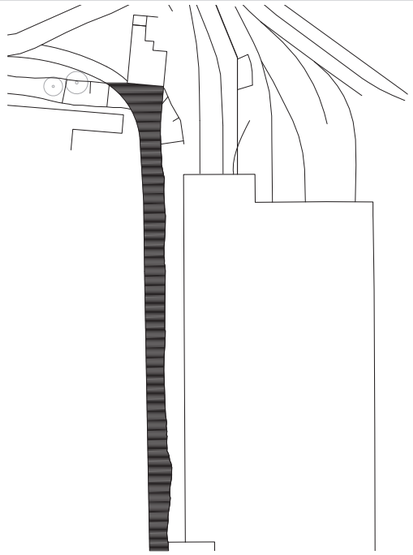
För att ge strandpromenaden en lummigare och grönare karaktär kan spårvagnshallarnas fasader kläs med klätterväxter eller få gröna väggar. En positiv aspekt med detta är att det finns en möjlighet för fasaderna att få vara gröna under hela året, beroende på vilka växter som används. Detta är något som skulle bidra till platsen under vintermånaderna när det mesta är grått.



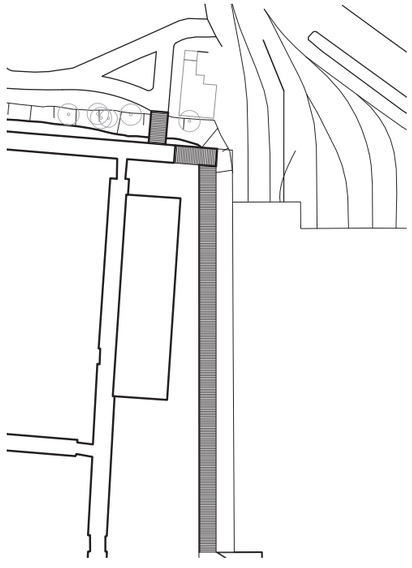
Figur 102. Foto som visar en del av skissprocessens början när utklippta bryggor flyttades runt och placerades i olika konstellationer. När en konstellation av bryggorna upplevdes som intressant och något som skulle kunna fungera i förslaget fotades denna och utformningen undersöktes sedan vidare i AutoCAD.



Figur 103. En tidig skiss över strandpromenaden. Gestaltningsprocessen började med snabba skisser för att testa olika stilar och formspråk. Strandpromenadens fyra delar skissades individuellt och tillsammans som en helhet. Denna skiss visar ett förslag av en mer traditionellt utformad terrass, som består av kvadratiska former, en relativt enkel bryggpromenad med endast två valmöjligheter och ett torg med många dagvattenbäddar. Bryggan ut till terrassen följer strandkantens form och har därför ett mer organiskt utseende.



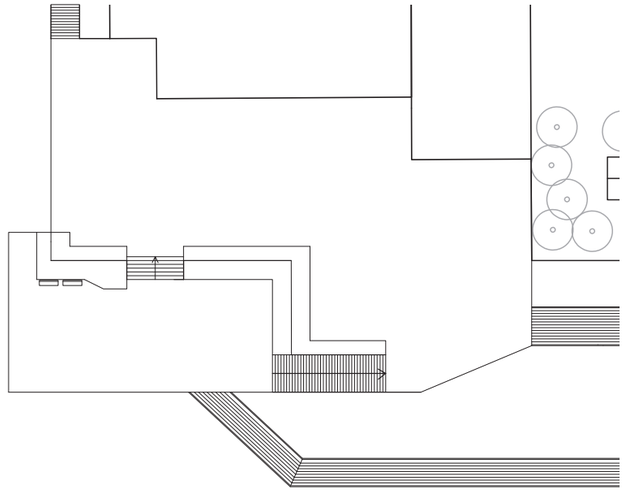
Figur 104. Skiss i AutoCAD som undersöker hur bryggan kan ansluta till land vid Wasahamnen. Den undersöker även hur strandpromenadens entré kan utformas samt om promenaden kan ansluta till det befintliga promenadstråket på ett smidigt sätt. Bryggan ut till terrassen anpassas efter strandkantens form.



Figur 105. I den slutgiltiga gestaltningen av entrén från Wasahamnen ansluter strandpromenaden till det befintliga promenadstråket. För att få en smidig övergång mellan brygga och land ansluter bryggan till Wasahamnens brygga och en ny bro över till land har därför tillförts. Bryggan ut till terrassen har fått en rak utformning och anpassas inte längre efter strandkantens form. Detta besluts togs i och med att strandkanten består av en makadamslänt. Det kändes då obefogat att anpassa bryggans form utifrån slänten som ändå kommer att behöva göras om för att den ska fungera som planteringsyta.

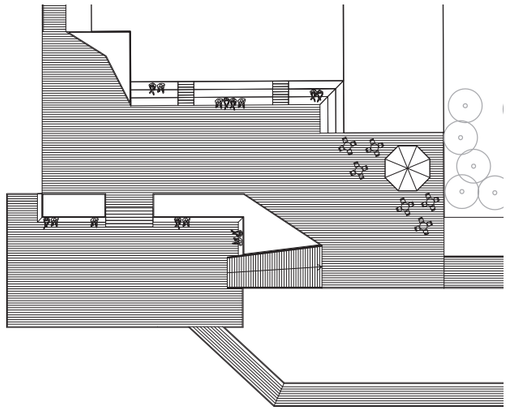


Figur 106. En tidig skiss över terrassens utformning. Terrassen har delats upp i två delar, en övre och en nedre del. Dessa skiljs åt av upphöjda planteringar samt en höjdskillnad på 30 centimeter. Den övre och den undre delen är sammankopplade via en trappa och en sluttande brygga med en lutning på fem procent. Den nedre delen sticker ut ett par meter jämfört med den övre delen för att skapa ett intresse och locka ut folk till terrassen.

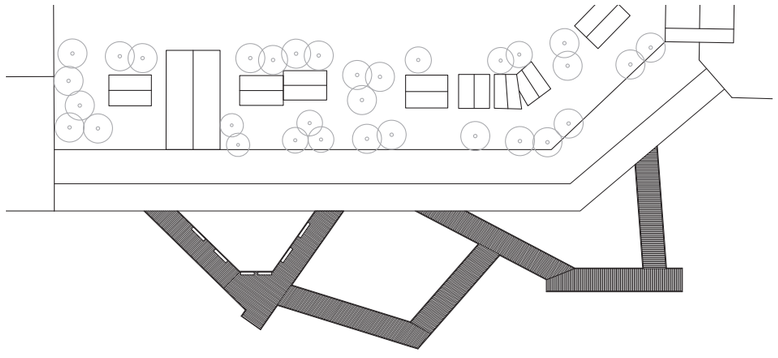


Figur 107. Skissen visar terrassens utformning senare i gestaltningsprocessen. Bryggan mellan terrassens två delar har flyttats ut till kanten av den nedre delen. Den övre delen av terrassen har dragits ut för att det enkelt ska gå att ta sig mellan delarna. Förskjutning mellan den anslutande bryggpromenaden och bryggan mellan terrassens delar gör att det slipper bli trångt och knöligt att röra sig över terrassen och mellan terrassen och bryggpromanden. Höjdskillnaden mellan de två delar har dubblerats och är nu 60 centimeter. Den tillsammans med de upphöjda planteringarna hjälper till att dela upp terrassens två delar och skilja dem från varandra.

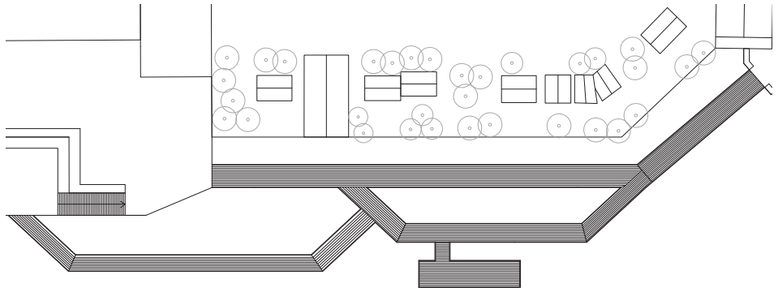
Gestaltningsprocessen



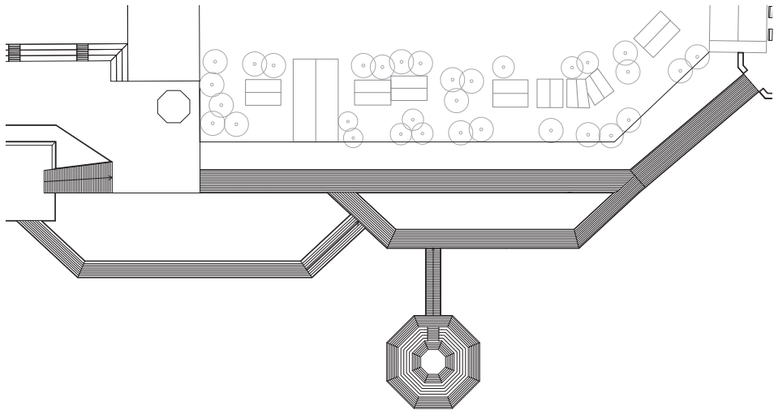
Figur 108. Skissen visar den slutgiltiga gestaltningen av terrassen. Kanten på terrassens övre del är nu rak. Bryggpromanden och bryggan mellan den övre och nedre delen av terrassen ligger i linje med varandra. Detta gör det enkelt, smidig och naturligt att röra sig från promenaden ner till terrassens nedre del. Bryggan ner varierar mellan fyra och fem meter i bredd och det finns därför gott om plats för många personer att mötas på ett och samma ställe. De upphöjda planteringarna har formats om för att bryta den annars symmetriska gestaltningen. En sittrappa har placerats längs spårvagnshallarna. Intill trappan har en kiosk placerats samt flyttbara möbler för att det ska vara möjligt att möblera om utifrån storlek på sällskap och situation. Ett plank har placerats i kanten av terrassens övre del in mot Gröna Lund.



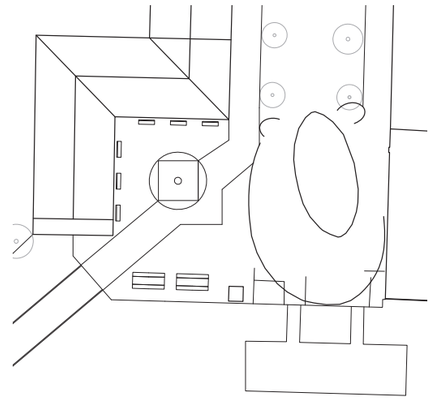
Figur 109. En tidig skiss över hur bryggpromenaden skulle kunna gestaltas. Formerna kommer från skissande med utklippta bryggorna i början av gestaltningsprocessen. Det finns en brygga som går raka vägen mellan terrassen och det nya torget. Sedan finns det ett flertal andra bryggor som gör det möjligt att gå en längre promenad och kommer närmare vattnet.



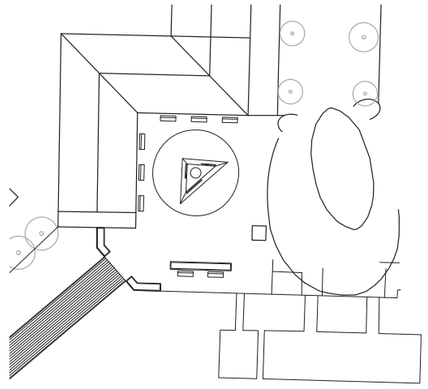
Figur 110. Skissen visar bryggpromenadens utformning senare i gestaltningsprocessen. Här ansluter bryggpromenaden till terrassens båda delar och det finns en rörelse i gestaltningen. Det finns fortfarande en brygga som går raka vägen mellan terrassen och torget för den som har bråttom. Resterade del av bryggpromenaden erbjuder olika promenadmöjligheter och det går även att gå ner och sitta vid vattnet på en lägre belägen brygga.



Figur 111. Skissen visar den slutgiltiga gestaltningen över bryggpromenaden. Det finns fortfarande en brygga som går raka vägen mellan terrassen och torget för den som har bråttom. För den som vill finns det möjlighet att göra promenaden längre och det går enkelt att ta sig både till terrassens övre och nedre del. Den stora förändringen är att bryggorna varierar i höjd och att Oktagonen har tillkommit. Utformningen av Oktagonen grundar sig i resten av bryggpromenadens formspråk för att promenaden ska bli så enhetlig som möjligt.



Figur 112. En tidig skiss av torget. En stor och rektangulär plantering med perenner och ett träd är placerad som en central fokuspunkt på torget. Ett tillgängligt stråk går från bryggpromenaden rakt över torget och ansluter till trottoaren vid Allmänna gränd. Stråket följer planteringen vilket ger en intressant form. Parksoffor är placerade ut med fasaden på ett av Gröna Lunds nya hus. Bänkar och bord är placerade i kanten av torget vid Saltsjön.



Figur 113. Skiss över den slutgiltiga gestaltningen av torget. Den kvadratiska planteringen har här delats upp och placerats i anslutning till bryggpromenaden och parallellt med kanten ut mot Saltsjön. En ek har planterats som en central fokuspunkt på torget. En triangulär bänk har placerats runt eken. Bänkens form gör att den inte stör rörelsestråket över torget mellan Allmänna gränd och bryggpromenaden. Parksoffor är placerade utmed husfasaden på Gröna Lunds nya byggnad samt vid kanten av torget ut mot Saltsjön. Den gamla pollettkiosken har placerats i anslutning till färjeterminalen.

Diskussion

I denna del diskuteras resultatet och metoder som har använts i arbete. Vidare frågeställningar introduceras.

Resultatdiskussion

Det övergripande syftet med detta arbete har varit att undersöka hur en attraktiv plats för rekreation kan gestaltas när ytan på land är kraftigt begränsad. Målet har varit att knyta samman strandpromenaden runt södra Djurgården och därmed bidra till nationalstadsparken i form av ett alternativt stråk för fotgängare längs Skeppsholmsviken och offentliga platser för rekreation och sociala möten.

Arbetets huvudfråga har varit:

Hur kan en strandpromenad utmed Skeppsholmsviken gestaltas för att knyta samman Wasahamnen och Allmänna gränd och möjliggöra en vattenkontakt som idag är kraftigt begränsad?

Detta är en fråga som kan besvaras på många olika sätt i och med att en strandpromenad utmed Skeppsholmsviken, som knyter samman Wasahamnen och Allmänna gränd, och möjliggöra en vattenkontakt, kan gestaltas på många olika sätt. Min gestaltning är ett förslag på hur detta kan utföras.

En generell princip som jag kom fram till, under arbetes gång, för hur man kan gestalta stråk eller rekreationsområden när ytan på land är kraftigt begränsad är att använda sig av bryggor. Att skapa platser ovanpå vattnet tillsammans med ytor på land ger en varierad miljö med olika karaktärer och upplevelser. Vattnet, och närheten till det, bidrar med en ständig dynamik samtidigt som det även bidrar till en miljö som fungerar som avstressande och lugnande.

Gestaltning

Det kantiga formspråket på strandpromenaden valdes för att koppla den till omkringliggande miljöer samt för att koppla gestaltningen till de historiska bryggorna som har funnits på platsen tidigare. Ett alternativ till detta hade kunnat vara att jobba med organiska former för att skapa kontrast, ett mellanläge mellan den strikta människoskapade strandlinjen och det ständigt föränderligande vattnet i Saltsjön. Att arbeta med mjuka former hade också varit ett sätt att skapa kontraster mot det strikta formspråket, mot de skarpa och kantiga strandlinjerna som går att se längs vattnet på många platser.

I och med den nya delen av Gröna Lund kommer det att hända mycket på Skeppsholmsviken. Det kommer exempelvis att vara mycket ljud, lampor och skrik från besökare. Närheten till nöjesfältet hade kunnat ge en möjlighet att ta ut svängarna och göra något spexigt med koncept tivoli. Jag ville dock att strandpromenaden skulle vara något annat, något som inte automatiskt kopplades samman med Gröna lund och antas vara en del av det. Istället ville jag koppla till hur det har sett ut tidigare och hur det ser ut på resten av Södra Djurgården idag. På grund av detta är utformningen och formspråket relativt enkelt och ska därigenom bidra till en upplevelse av en lugn plats, där man känner sig närmare naturen och havet - en kontrast till Gröna Lund. Anledningen till att jag valde att koppla gestaltningen till detta var för att jag ville att strandpromenaden skulle kännas som en del av det promenadstråk som redan finns runt södra Djurgården, att promenaden skulle bli en del av helheten. Jag ville inte att den skulle bli något spexigt som står ut och därmed inte har någon koppling till sin omgivning. Alla platser behöver inte skapas utifrån de senaste trenderna och på så sätt komma att bli väldigt lika varandra. Jag tror att det ibland är bättre att arbeta platsspecifikt och bevara de unika karaktärerna, elementen eller de historiska lagerna på en plats och låta den få fortsätta vara speciell och unik.

Hade jag istället valt att utnyttja närheten till nöjesfältet, jobbat med konceptet tivoli och dragit det fullt ut, hade resultatet blivit något helt annat. Då hade strandpromenaden antagligen setts som något speciellt och unikt, som hade stuckit ut mycket jämfört resten av Södra Djurgården. Det är något som hade kunnat ses som både positivt och negativt. Antingen hade det kunnat tillföra något till Södra Djurgården eller så hade det enbart känts malplacerat.

Under arbetets gångs har arbetet tagit hänsyn till den nya tänkta bebyggelsen i största möjliga mån. De nya byggnaderna har dock endast setts som volymer, eftersom utformningen av husen ännu inte är bestämd. I dagsläget finns det endast förslag på hur husen skulle kunna se ut. Hänsyn till placering av tänkta fönster samt entréer har därför inte kunnat tas eller detaljstuderats. Jag har därför förutsatt att placering av bänkar, planteringar eller annan utrustning inte krockar med placering av fönster och dörrar. Skulle detta vara fallet får placeringen justeras och anpassas efter bebyggelsen när det är bestämt hur den ska se ut.

Kommer platsen att användas?

Skeppsholmsviken, Wasahamnen och Allmänna gränd är platser där det är mycket rörelse, speciellt under sommarmånaderna. Det finns många målpunkter i området, såsom Spritmuseet, Vikingaliv, Vasamuseet, Gröna Lund, Junibacken och Skansen. Det är även många som väljer att ta färjan från Skeppsbron och gå av vid Allmänna gränd, och som tar spårvagnen ut på Djurgården. Skeppsholmsviken och områdena precis runt omkring är därför platser med mycket liv och rörelse. Människor tycker om att titta på andra människor, och längs denna strandpromenad kommer det att finnas mycket att titta på. Vackra vyer över Södermalm, Skeppsholmen och Stockholms innerstad är även det något som finns på strandpromenaden längs Skeppsholmsviken. Detta i kombination med mycket folk och att det händer mycket, i form av exempelvis Gröna Lund, färjor, privatbåtar och turistbåtar, gör att det blir en intressant plats att vara på där det finns mycket att se. Det är många miljoner som promenerar på Djurgården och längs vattnet varje år, så är en strandpromenad befogad och lär användas.

Trots att det är över 15 miljoner människor som besöker Djurgården under ett år så är frågan hur många av dessa personer som kommer att återvända och tillbringa så pass mycket tid vid strandpromenaden att de knyter an till den. Även om det är många av de miljoner människor som besöker Djurgården som endast skulle besöka strandpromenaden en eller ett par gånger, så finns det de som bor på Djurgården och i Stockholm som skulle besöka platsen oftare. Det går inte att skapa platser som varje besökare knyter an till oavsett om de besöker platsen en, tio eller femtio gånger. Mitt mål har varit att skapa en plats som de personer som bor i Stockholm, eller som besöker Djurgården ofta, kan knyta an till. De som bara besöker strandpromenaden en eller enstaka gånger ska kunna uppskatta platsen och få en positiv minnesbild av den.

Diskussion av referenstider

Att arbeta med referenstider gav mig en förståelse för platsen, hur den har kommit att se ut och användas som den gör idag. Jag upplever att referenstider, precis som referensplatser, har hjälpt mig framåt i arbetet. Att arbeta med en plats historia kan göras på en mängd olika sätt och i olika grad. Ett alternativ hade kunnat vara att återskapa Skeppsholmsviken precis som det såg ut under 1600-talet när det var en del av den kungliga jaktparken eller under mitten av 1800-talet när bryggor sträckte sig ut i Saltsjön längs hela strandkanten. Möjligheterna är många och beroende av vilken del av historien som är utgångspunkten kommer slutresultatet att skilja sig. I detta arbete har historien fungerat som en inspiration för gestaltningen av strandpromenaden. Delar av det som går att se på historiska kartor och som går att läsa sig till har valts ut och applicerats på gestaltningen. Exempel på detta är det raka och kantiga formspråket, val av markmaterial, val av träd på torget och att den gamla pollettkiosken från 1800-talet har sparats, fått en ny placering och användning. Något som jag också har inspirerats av är att Djurgården var en plats för rekreation som var tillgänglig för allmänheten redan på 1600-talet och har fortsatt vara det. Att skapa platser med möjlighet för rekreation som är inkluderande och tillgängliga för alla har därför varit viktigt med tanke på att det är mycket mark som är privatiserad runt promenaden, speciellt i och med Gröna Lunds expansion.

Diskussion av referensplatser

Referensplatserna var till stor hjälp som inspiration under arbetets början samt under arbetets gång. Att referensplatserna ligger i olika delar av Stockholm och hade olika förutsättningar är något som jag har sett som positivt. De tre strandpromenaderna som har undersökts har både likheter och skillnader, jämfört med varandra och med Skeppsholmsviken.

Strandpromenaden mellan Nacka strand och Svindersvik är inte belägen i en urban miljö, utan promenaden är belägen mellan hav och skog. På så sätt skiljer den sig mycket från Skeppsholmsviken och det kan därför finnas en skillnad i vad som fungerar på de båda platserna. Ett exempel är hur bryggorna mellan Nacka strand och Svindersvik ansluter till berget och anpassas efter dess form. Detta är inte något som skulle fungera på Skeppsholmsviken då det inte finns något berg. Det finns endast en slänt av makadam som bryggan kan ansluta till. Trots detta så kunde strandpromenaden mellan Nacka strand och Svindersvik ge inspiration i fråga om formspråk, bredd på bryggor, material och utformning av räcken.

Precis som strandpromenaden i Nacka ligger Riddersviks strandpromenad mellan berg, skog och vatten. Promenaden må börja vid ett villaområde, men det är inget som känns av under majoriteten av stråket. Trots att det inte är samma liv och rörelse vid Riddersvik som det är inne på Djurgården, gav Riddersviks strandpromenad inspiration i fråga om utformning, att snäva svängar är användbart för att väcka nyfikenhet och intresse under promenaden.

Hammarby sjöstad skiljer sig lite från de andra strandpromenaderna i och med att det finns både en småskalig del, med smalare bryggor och vass, och en storskalig del med breda bryggor och stora öppna ytor. Upplevelsen av en småskalighet är svår att uppnå på Skeppsholmsviken med tanke på hur öppet och utsatt det är mot Saltsjön. Trots detta gav promenaden i Hammarby sjöstad inspiration i hur man kan kombinera olika skalor på ett bra sätt och hur man kan arbeta med övergångarna mellan skalorna för att de ska kännas naturliga.

Metoddiskussion och vidare frågeställningar

Att jobba med en variation av metoder är något som har fungerat bra och hjälpt mig genom arbetet. Det har gjort det möjligt att se på projektet ur olika perspektiv och på olika sätt. Att arbetsgången har varit cirkulär och att de olika metoderna har gått in i varandra har gjort att arbetet har blivit mer genomarbetat utifrån en ökad kunskap.

Litteraturgenomgång

Att börja arbetet med en litteraturgenomgång gav en bra start på arbetet då bland annat litteraturen och de historiska kartorna ligger som grund för min gestaltning. Att läsa om platsens historia och användning över tid var viktig för att få en ökad förståelse för området, samt för att se om det fanns en möjlighet att koppla den nya gestaltningen till något som funnits tidigare på platsen.

Att samla kunskap om relationen mellan individ och plats var viktig för att jag skulle få en inblick i hur människor påverkas av vissa platser. Det är också något som har inspirerat och hjälpt mig under gestaltningsprocessen. Kunskap som inhämtades under litteraturgenomgången gav även hjälp och inspiration om vilka utformningar och element som hjälper till att skapa intressanta platser och som väcker olika typer av känslor hos besökaren.

Upprepade platsbesök

Att besöka platsen vid flera tillfällen var något som jag upplevde som väldigt nyttigt. Detta beror på jag såg nya saker varje gång jag besökte Skeppsholmsviken, men också för att det hade varit lätt att fastna i hur allt ser ut i plan om platsen endast besöktes en gång i början av arbetet. Det har hjälpt att komma ut till platsen och se den i verkligheten med jämna mellanrum för att inte fastna i planestetiken. Att få se proportioner, mått och avstånd i verkligheten gör det lättare att förstå platsen och kunna ana dess potential. Det var även viktigt att kunna känna in platsen och se hur användningen påverkas av årstiderna, speciellt på en sådan plats som Djurgården som är väldigt säsongspåverkad.

Att besöka en plats som ska gestaltas, eller förändras på något sätt, vid ett flertal gånger är viktigt. Det är inte möjligt att känna in och förstå en plats till fullo vid endast ett besök. Upprepade platsbesök är därför något som borde göras mer under utbildningen och speciellt ute i arbetslivet som yrkesverksam landskapsarkitekt.

Skiss

Att variera mellan att skissa för hand och i datorn var ett bra sätt att jobba under gestaltningen. Det gjorde det möjligt att jobba i varierande skala och detaljeringsnivå.

Att skissa för hand var nyttigt i och med att det är möjligt att skissa i grövre drag. I AutoCAD blir det otroligt precist, något som jag upplever kan vara lite jobbigt precis i början av gestaltningsskedet när en idé ska formas. Att skissa i AutoCAD är istället mycket bra när skisserna ska bli mer detaljerade och till slut ska bli det färdiga förslaget.

Att dra upp gestaltningen i SketchUp var till stor hjälp för att förstå proportioner, hur olika rumsligheter blev och för att få en uppfattning om det kommer att upplevas som luftigt eller trångt. Att växla mellan tvådimensionellt och tredimensionellt tror jag är viktigt för att få en känsla för hur ens gestaltning kommer att upplevas på plats. Det var nyttigt att se volymerna och vilka rum som bildades.

Referensplatser

Referensplatserna var till stor hjälp under början av arbetet. De gav mig hjälp framåt med gestaltningen i form av inspiration av exempelvis formspråk, upplevelse av olika bredd på bryggor - vad som var bekvämt och inte och om räcke kändes nödvändigt eller inte. Alla referensplatser hade ett kantigt och rakt formspråk, något som skulle kunna vara en kontrast till vattnets ständigt föränderliga form. Referensplatserna gav även inspiration om hur man kan länka samman en längre sträcka och få den att kännas som en helhet med hjälp av markmaterial, utrustning, planteringar och belysning. När jag hade fastnat med min egen gestaltning upplevde jag att det hjälpte att besöka eller titta på en referensplats och se andra exempel på hur problem kan lösas och hur olika utformning strandpromenader faktiskt kan ha.

Att hämta inspiration utan att kopiera kanske kan upplevas som svårt, men det är inget som jag har upplevt som ett problem. Istället för att se ett element - på någon av referensplatserna - som en helhet, har jag försökt bryta ner det och förstå vad det är som gör att jag upplever det som positivt eller negativt. Därefter har jag kunnat applicera den kunskapen på min egen gestaltning och då också kunnat skapa min egen promenad istället för att kopiera andra.

Mitt förslag för strandpromenaden skiljer sig mycket från de strandpromenader jag har arbetat med som referensplatser och därmed undersökt. Referensplatserna har självklart inspirerat mig i min gestaltning, visa saker mer än andra, och bidragit med tips och idéer om hur olika problem kan lösas. Ett exempel på en inspirationskälla är *Observatoriet* av Gunilla Bandolin i Hammarby sjöstad som inspirerade mig till gestaltningen av Oktagonen på bryggpromenaden. Att försöka förstå vad det är som gör att något upplevs som positivt eller negativt gav mig även möjligheten att rätta till eller undvika lösningar som inte riktigt fungerade, på referensplatserna, i min egen gestaltning.

Vidare frågeställningar

Vidare frågeställningar som har väckts under arbetets gång har varit både generella och mer platsspecifika. Ett flertal av frågorna handlar om hur detta arbete skulle kunna utvecklas och därmed bidra till en mer genomarbetad strandpromenad. Dessa frågeställningar, både generella och platsspecifika, kan användas i framtida examensarbeten och vid vidare forskning.

Platsspecifika frågeställningar

- Hur kan strandpromenaden fortsätta förbi Gröna Lund och på så sätt länka samman promenadstråket längs vattnet runt hela södra Djurgården?
- Hur ska dagvattenbäddarna vara utformade och vilka arter bör användas för att minimera utsläpp av föroreningar i Saltsjön?
- Hur kan bryggor längs strandpromenaden utformas för att främja det hydrologiska livet i Saltsjön?
- Hur kan spårvagnshallarnas fasader utnyttjas/omvandlas för att främja estetiska eller ekologiska värden i området?

Generella frågeställningar

- Finns det några generella principer för gestaltning av vattenkontakt i städer?
- Hur mycket bör man ta hänsyn till en plats historia vid en gestaltning?
- Hur kan dagvattenhantering integreras i historiska miljöer?

Referenser

Tryckta referenser

Boverket. (2007). *Bostadsnära natur - inspiration & vägledning*. Karlskrona: Davidssons tryckeri AB. Tillgänglig: https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2007/bostadsnara_natur.pdf [2019-03-05]

Boverket. (2016). *Rätt tätt – en idéskrift om förtätning av städer och orter*. Karlskrona: Elanders. Tillgänglig: https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2016/ratt-tatt-en-ideskrift-om-fortatning-av-stader-orter.pdf [2019-03-19]

Brown, R. Corry, R. (2011). Evidence-based landscape architecture: The maturing of a profession. *Landscape and Urban Planning*. Vol. 100 (4), ss. 327-329. Tillgänglig: https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0169204611000545 [2019-05-17]

Cullen, G. (1961). *The concise townscape*. New York: the Architectural Press.

Gehl, J. (2010). *Cities for people*. 2 uppl. Washington: Island Press.

Hallgren, R. (2014). *Plats och känsla*. Falun: ScandBook AB.

Hedayatifard M, Kheyroddin R. (2017) Social Segregation to Exclusive Public Shoreline Access: Costal Gated Communities on the Middle Shoreline of the Caspian Sea in Northern Iran. *Journal of Urban Planning and Development*. Vol. 143(3). Tillgänglig: https://www.academia.edu/38717089/Social_Segregation_to_Exclusive_Public_Shoreline_Access_Coastal_Gated_Communities_on_the_Middle_Shoreline_of_the_Caspian_Sea_in_Northern_Iran [2019-04-16]

Holden, R. Liversedge, J. (2014). *Landscape Architecture: An Introduction*. London: Laurence King Publishing

Johansson. C, Lövenheim. B, Schantz. P, Wahlgren. L, Almström. P, Markstedt. A, Strömgren. M, Forsberg. B, Nilsson Sommar. J. (2017). Impacts on air pollution and health by changing commuting from car to bicycle. *Science of The Total Environment*. Vol. 584-585. ss. 55-63. Tillgänglig: https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0048969717301559 [2019-05-08]

Kun-Soo. O, Song. J. (2013). Physical Environmental Elements in Alleys Causing Fear of Crime for Women - Focused on the Redevelopment District. *Journal of Community Safety and Security by Environmental Design*. Vol. 4 (2), ss. 33-57.

Lynch, K. (1960). *The image of the city*. Cambridge, MA: The MIT press.

Milburn, LA. S, Brown, R.D. (2003). The relationship between research and design in landscape architecture. *Landscape and Urban Planning*. Vol. 64 (1-2) ss. 47-66. Tillgänglig: https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0169204602002001 [2019-04-29]

Maugham, W. S. (1944). *The Razor's Edge*. Philadelphia: The Blakiston Company. Tillgänglig som e-bok: https://gutenberg.ca/ebooks/maughamws-razorsedge/maughamws-razorsedge-00-h.html [2019-05-04]

Tjerneld, S. (1980). *En bok om Djurgården under 300 år*. Katrineholm: Sörmlands Grafiska AB.

White M, Smith A, Humphryes K, Pahl S, Snelling D, Depledge M. (2010). Blue space: the importance of water for preference, affect, and restorativeness ratings of natural and built scenes. *J. Environ. Psychol.* Vol. 30, ss. 482–93

Wylson, A. (1986). *Aquatecture: Architecture and Water*. Cambridge: the University Press.

Kartor

Küsel, C.J. (1861). HK 1:5. [Kartografiskt material].

Offentliga dokument

Stadsbyggnadskontoret. (2018). *Planbeskrivning Detaljplan för Skeppsholmsviken 6 m.fl. vid Gröna Lund i stadsdelen Djurgården, Dp 2016- 06685*. Stockholm. Tillgänglig: https://edokmeetings.stockholm.se/welcome-sv/namnder-styrelser/radet-till-skydd-for-stockholms-skonhet/mote-2018-12-10/agenda/planbeskrivningpdf-1?downloadMode=open [2019-01-23]

Webbsidor

Droste, H. (2008). *OrthistoriaStockholm/Historia*. Tillgänglig: http://ortshistoria.se/stad/stockholm/historia [2019-03-19]

Kahrl, AW. (2012). *The People's Beach*. Tillgänglig: https://www.nytimes.com/2012/12/05/opinion/beaches-belong-to-the-public.html [2019-04-16]

Länsstyrelsen i Stockholms län. (u.å.a) *Om parken*. Tillgänglig: http://www.nationalstadsparken.se/default.aspx?id=1640&ptid=0 [2019-05-15]

Länsstyrelsen i Stockholms län. (u.å.b) *Djurgården får en tydligare profil*. Tillgänglig: http://www.nationalstadsparken.se/default.aspx?id=6222&ptid=0 [2019-03-13]

Länsstyrelsen i Stockholm. (u.å.c) *Det äldsta landskapet*. Tillgänglig: http://www.nationalstadsparken.se/default.aspx?id=2253&ptid=0 [2019-05-15]

Länsstyrelsen i Stockholm (u.å.d). *Byar och gårdar*. Tillgänglig: http://www.nationalstadsparken.se/default.aspx?id=2254&ptid=0 [2019-05-15]

Länsstyrelsen i Stockholm. (u.å.e) *Jaktparken*. Tillgänglig: http://www.nationalstadsparken.se/default.aspx?id=2255&ptid=0 [2019-05-15]

Länsstyrelsen i Stockholm. (u.å.f). *Stadsbornas oas*. Tillgänglig: http://www.nationalstadsparken.se/default.aspx?id=2907&ptid=0 [2019-05-15]

Länsstyrelsen i Stockholm. (u.å.g) *Slott och lustparker*. Tillgänglig: http://www.nationalstadsparken.se/default.aspx?id=2256&ptid=0 [2019-05-15]

Länsstyrelsen i Stockholm. (u.å.h) *Södra Djurgårdens parklandskap*. Tillgänglig: http://www.nationalstadsparken.se/default.aspx?id=2892&ptid=0 [2019-05-15]

Länsstyrelsen i Stockholm. (u.å.i). *Nöjesliv och folkfest*. Tillgänglig: http://www.nationalstadsparken.se/default.aspx?id=2908&ptid=0 [2019-05-15]

Länsstyrelsen i Stockholm. (u.å.j). Bildning och utbildning. Tillgänglig: http://www.nationalstadsparken.se/default.aspx?id=2261&ptid=0 [2019-05-15]

Länsstyrelsen i Stockholm. (u.å.k) *Rosendal och Södra Djurgården*. Tillgänglig: http://www.nationalstadsparken.se/default.aspx?id=2891&ptid=0 [2019-05-15]

Mandolesi. L, Polverino. A, Montuori. S, Foti. F, Ferraioli. G, Sorrentino. P, Sorrentino. G. (2018). Effects of Physical Exercise on Cognitive Functioning and Wellbeing: Biological and Psychological Benefits. *Front Psychol.* Vol. 9, ss. 509. Tillgänglig: https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC5934999/ [2019-05-09]

Sveriges Radio. (2016). *Djurgården lockar fler än Kinesiska muren*. Tillgänglig: https://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=103&artikel=6470023 [2019-03-13]