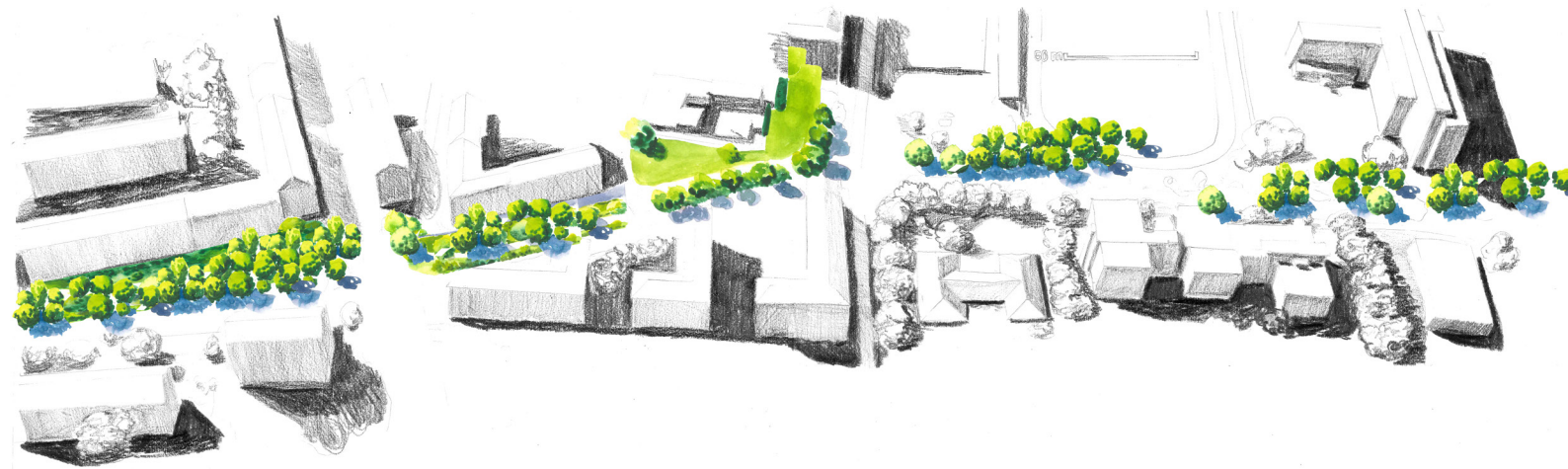


Ny grönska på väg

– Hur en gata kan omvandlas till ett spännande parkstråk

Green spaces on the way

Signe Winkler



Ny grönska på väg

- hur en gata kan omvandlas till ett spännande parkstråk

Green spaces on the way

Signe Winkler

Handledare: Ann Mari Fransson, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Extern handledare: Christel Lindgren, Landskapsarkitekt Morf arkitekter

Examinator: Frida Andreasson, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 15 hp

Nivå och fördjupning: Grund G2E

Kurstitel: Examensarbete i landskapsarkitektur inom landskapsingenjörsprogrammet

Kurskod: EX0793

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2020

Omslagsbild: Signe Winkler

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

Nyckelord: parkstråk, förtätning, urbana parker, hållbar utveckling

Sveriges lantbruksuniversitet

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Sammanfattning

Som Sveriges snabbast växande storstad är Malmö en stad i förändring. På Malmö stads hemsida beskrivs ambitioner som att "Malmö ska vara en nära, tät, grön och funktionsblandad stad" och att "staden i huvudsak ska växa inåt, för god resurshushållning" (Malmö stadsbyggnadskontor, 2017). Den fortsatta utvecklingen föreslås i översiktsplan ÖP2017 ske genom förtätning, vilket medför både möjligheter och risker.

Fördelar med en tät stad är att invånarna har närmare till servicefunktioner och lättare kan ta sig runt till fots. Samtidigt blir trycket hårdare på de befintliga parkytorna i takt med att befolkningmängden ökar. Parker tar vanligtvis mycket yta i anspråk men även små ytor kan bli uppskattade och välanvända parker om de gestaltas effektivt. I det här arbetet presenteras hur en gata kan bidra med plats för att anlägga ett smalt parkstråk som erbjuder upplevelserik parkmiljö och samtidigt bidrar till ökad biologisk mångfald.

Litteraturstudien har visat på vikten av att utgå ifrån människor i gestaltning av både stadsrum och parkmiljöer. Människans mått, såsom ögonhöjd och gånghastighet, används för dimensionering, och människans sinnen bestämmer hur gaturummet skall designas för att stimulera, fascinera och lugna. För att bli en promenadvänlig gata krävs att biltrafiken tar ett steg tillbaka och växter tillförs för att bilda rumsskapande element och bidra med ekosystemtjänster. Bilen bör få ett minskat utrymme för att balansera staden och för att inte hindra gångtrafik med fysiska och mentala barriärer (Gehl 2010).

Teorin testas sedan i en fallstudie av en gata i centrala Malmö. Den gata som jag valt att omvandla är Carl Gustafs väg som löper mellan Malmös två största parker Pildammsparken och Slottsparken. Trots att den har en allé av hästkastanj och på en del håll kantas av gräsytor upplevs Carl Gustafs väg som en ödslig transportsträcka. Med en rikare grönska kan gatan på riktigt binda samman Pildammsparken och Slottsparken och bli en del av en obruten parkmiljö. Dessutom blir den en förlängning av det planerade "Ekostråket" som ska länka samman parker i Malmö för att säkra blomstrande biologisk mångfald. Målet med "Ekostråket" är att "skapa ett grönt stråk att röra sig genom fritt från bilar, med rekreativa och ekologiska kvalitéer som binder samman centrala Malmö med kusten och Strandängarna i söder" (Malmö Stad, 2017).

Nyckelord: parkstråk, förtätning, urbana parker, hållbar utveckling

Abstract

As Sweden's fastest growing city, Malmö is undergoing fast development. On Malmö City's website, their ambitions are described as: "Malmö should be a close, dense, green and functional-mixed city" and that "the city should primarily grow inwards for good resource management" (Malmö stadsbyggnadskontor, 2017). The continued development is proposed in the comprehensive plan ÖP2017 by means of densification, which implies both possibilities and risks. Advantages of a dense city are that residents have closer to service functions and can more easily get around on foot. At the same time, the pressure becomes harder on the existing parks as population increases. Usually parks take up a lot of space, but even small areas can be appreciated and well-used parks if they are effectively designed. This paper 'Ny grönska på väg' presents how a street can contribute space for a narrow park that offers an exciting green environment and at the same time provides rich biodiversity.

The literature part of my study shows the importance of starting from the human experience while designing both urban spaces and park environments. Human dimensions, such as eye height and walking speed are used as scale references, and human senses determine how to furnish the urban space in order to stimulate, fascinate and calm the urban dweller. To become a walkable street, car traffic will have to take a step back and plants brought in to create well defined spaces that bring interest and ecosystem services. A reduced space for cars enables pedestrian traffic with less physical and mental barriers and becomes a more balanced city space (Gehl 2010).

The theory is then tested in a case study of a street in central Malmö. The street I chose to transform is Carl Gustaf's road that is situated between Malmö's two largest parks, Pildammsparken and Slottsparken. Despite being lined by trees and with lawn areas close by, it is still perceived as a somber street, only suited for fast transportation. With a richer greenery, the street can tie together Pildammsparken and Slottsparken, and become part of an unbroken park chain. In addition, it is an extension of the planned "Eco parkway", which will link parks in Malmö to ensure flourishing biodiversity. The goal of "Eco parkway" is to "create a green path to move through, free from cars with recreational and ecological qualities that connects central Malmö with the coast and Strandängarna to the south" (Malmö stad, 2017).

Keywords: Parkways, densification, urban parks, sustainable development

Innehållsförteckning

1	Inledning	9
1.1	Introduktion	9
1.2	Syfte	9
1.3	Frågeställning	10
1.4	Avgränsning	10
1.5	Material och metod	10
2	Litteraturstudie	11
2.1	Bakgrund / problembeskrivning	11
2.1.1	Bilen i staden	11
2.1.2	Förtätningens fördelar och risker	11
2.2	Grönska i städer	12
2.2.1	Hälsoeffekter	12
2.2.2	Samexistens med Biologisk mångfald	13
2.3	Parkernas utformning	14
2.3.1	Läge och funktion	14
2.3.2	Spänning och mystik	15
2.4	Miljöer för fotgängare	16
2.4.1	Skala - rörelse och rumsupplevelse	16
2.5.2	Färg, form och växter	17
3	Fallstudie	19
3.1	Carl Gustafs väg	19
3.2	Upplevelser	19
3.3	SWOT-analys	22
3.3.1	Styrkor	22
3.3.2	Svagheter	22
3.3.3	Möjligheter	24
3.3.4	Hot	24
4	Gestaltningförslag	27
4.1	Strategi	27
4.2	Idégalleri	29
4.3	Område 1	32
4.4	Område 2	34
4.5	Område 3	36
5	Diskussion	38
6	Slutsatser	40
7	Källor:	41
7.1	Böcker	41
7.2	Digitala källor	41
7.3	Hemsidor	43
7.4	Källa Foton	43

1 Inledning

1.1 Introduktion

Vid en skolexkursion till Värnamo blev vi guidade genom en skogsremsa som bevarats när resterande omgivning exploaterats och blivit till bostadsområden. Remsan var mycket smal, men med noggrann planering hade en stig anlagts i mitten och kanterna planterats med tät växtlighet för att skärma av sikten mot byggnaderna. Resultatet var en känsla av att gå mitt i djupaste skogen, trots att det endast var några meter till bebyggelsen. Tillsammans med den upphöjda parken "Highline" i New York, har upplevelsen av skogsstråket i Värnamo fått mig att inse att det finns många möjligheter även på en långsmal yta att skapa stor variationsrikedom för besökaren.

I dagsläget gör många gators bredd, som dimensionerats för bästa framkomlighet för bilen, att man känner sig liten och obetydlig som fotgängare. Det finns gott om plats att röra sig, men i övrigt har gatorna inte tillägnats fotgängares trivsel. För att undersöka hur man kan anpassa en gata efter fotgängares behov har jag valt att göra en fallstudie för detta arbete och valt ut en sträcka på Carl Gustafs väg i centrala Malmö. Trots sina många träd och gräsytor är detta på många sätt en fattig miljö, både vad gäller trivsel och upplevelsevärden för fotgängare och biologisk mångfald. Antalet arter kan räknas på en hand och vägens bredd gör den öppen och blåsig. Sträckan jag har valt blir en etapp på "Ekostråket" som är planerat att bli Malmös längsta sammanhängande grönstråk. Med Carl Gustafs väg inräknad kopplar det även ihop Slottsparken med resterande grönstråk som idag är planerat att sluta vid Pildammsparken. Malmö stad uppmanar till att möta Malmös utmaningar med okonventionella metoder: "Invanda rutiner och riktlinjer behöver ifrågasättas för att den täta, gröna och funktionsblandade staden ska kunna realiseras" (Malmö Stad, 2017).

Uppmaningen kittlar fantasin och ger stor frihet till gestaltningen i det här arbetet där jag analyserar, effektiviserar och transformerar en gata till ett parkstråk.

1.2 Syfte

Examensarbetet syftar till att visa hur det begränsade utrymmet i staden kan användas mer effektivt för att uppnå kvalitativa gröna miljöer för den gående människan och hur växter kan användas för att skapa spännande miljöer genom

att tillföra variation, dynamik och kontraster. I en fallstudie testas teorin på en existerande gata i centrala Malmö. Mitt personliga syfte är att få fördjupad kunskap om gestaltning och principer för gröna stråk i offentlig miljö. En förhoppning är att examensarbetet är något jag kan återkomma till i framtiden och användas som en verktygslåda i liknande projekt.

1.3 Frågeställning

- Vad gör en gata intressant för den gående?
- Hur kan växter användas i utformningen av ett parkstråk för att skapa variation och väcka nyfikenhet?
- Vilka aspekter behöver man ta hänsyn till för göra en park som är lång och smal attraktiv för besökaren?

1.4 Avgränsning

Fallstudien är avgränsad till en mindre del av Carl Gustafs vägs totala yta. Det innefattar den del som sträcker sig mellan Slottsparken och Pildammsparken. Den sträcker sig mellan tre kvarter och är totalt ca 600 meter lång. Jag har koncentrerat mig till den västra sidan om vägen där gång- och cykelbanan ligger, eftersom det finns mer plats att använd sig av. Särskilt viktiga punkter har valts ut för en mer djupgående utveckling. Hänsyn tas inte till ekonomiska faktorer, såsom kostnader och budget, eller trafikfrågor. Ur skissarbetet tas ett urval med till slutpresentation. Jag har inte gått in på den nya parkens skötselinsatser.

1.5 Material och metod

En litteraturstudie har använts för att samla information och bilder från vetenskapliga artiklar, böcker och rapporter. Litteraturstudien syftar till att få en uppfattning om miljöer som är attraktiva för fotgängare och samla fakta om gatans historia, dess ställning idag, samt vilka krav som ställs på morgondagens gator. Urvalet är brett och inriktat på praktiska lösningar snarare än teori.

En fallstudie har gjorts för att testa de praktiska lösningarna från litteraturstudien. I fallstudien ingår platsbesök för fotografering, egna observationer och analys av den befintliga ytan. Analysen sammanfattas i en "SWOT analys". SWOT står för Strengths, Weaknesses, Opportunities och Threats (styrkor, svagheter, möjligheter och hot) och är ursprungligen ett företagsekonomiskt planeringshjälpmedel som används för att få en strategisk översyn (Wikipedia, hämtat 24/3-2018). I detta arbete används en SWOT-analys för att kunna identifiera vilka specifika problem och möjligheter som platsen har. Analysen används som underlag för ett gestaltungsförslag, som redovisas i form av skissartade utformningsförslag som är tänkta att i första hand ge en ungefärlig bild av hur området kan förbättras för fotgängare med illustrationsplan, perspektivbilder, sektioner och växtförslag, som tillsammans syftar till att visa på platsens potential som grönyta/park.

2 Litteraturstudie

2.1 Bakgrund / problembeskrivning

2.1.1 Bilen i staden

I Sverige har antalet personbilar i trafik ökat konstant sedan slutet av 60-talet då de började massproduceras (Trafikanalys, 2015). Bilens frammarsch har på många sätt gjort det svårt och farligt att vara fotgängare i staden. Stora vägar blir till fysiska barriärer. Biltrafik är den största källan till buller i Sverige i dag. Buller gör oss stressade och irriterade och ökar även risken för hjärt-kärlsjukdomar (Karolinska institutet, 2015). Föreningar och en ökad olycksrisk gör det farligt att röra sig i staden till fots och med cykel och de oattraktiva, monotona omgivningar som utformats för bilar gör dem ointressanta för fotgängare. (Gehl 2010).

På 1970-talet strävade man efter att separera trafikslagen för att motverka konflikter. Städer fick upphöjda gångbroar, nedsänkta trafikleder, övergångsställen och ljusregleringar. Biltrafiken och dess infrastruktur blev ett överordnat element som staden fick rätta sig efter (Boverket, 2007). Gator som utformas efter bilen är standardiserade och ofta överdimensionerade vilket underlättar för bilar att hålla en hög hastighet (Balgård, 1994).

På senare tid har kritiken av städer som gestaltats för motorfordon vuxit, och istället har idén om en stadsgata som är inbjudande och säker för människor att gå och cykla på vuxit sig starkare. Numera finns det en strävan efter att utforma gaturum som gynnar fotgängare och cyklister för att spara resurser och öka trivseln i Sveriges städer (Trafikverket, 2016).

2.1.2 Förtätningens fördelar och risker

Ett sätt att främja gång- och cykeltrafik inom staden är genom förtätning. En tät stad som har samlade funktioner, med arbetsplatser, bostäder och affärer nära, underlättar för människor att ta sig runt för egen maskin, och är ett effektivt sätt att hushålla med resurser (Naturskyddsföreningen, 2006).

När förtätning av städer diskuteras inom stadsplanering är en viktig fråga om

utrymmet till nya byggnader ska tas från mark utanför staden eller från obebyggda ytor inom stadens gränser. Enligt Länsstyrelsen har åkermarken utanför Malmö klass 8-10, vilket är den bördigaste jorden i Sverige (Länsstyrelsen i Skåne län, u.å.). Fördelen med förtätning är då att jorden kan användas till odling och skyddas från vidare exploatering. Stadsbyggnadskontoret skriver att Malmö istället bör förtätas innanför Ringvägen (Stadsbyggnadskontoret, Malmö 2017). En annan fördel med en tät stad är att invånarna har närmare till servicefunktioner och lättare att ta sig runt till fots eller på cykel. Det blir lättare att välja bort bilen när alla funktioner finns inom ett bekvämt avstånd (Boverket, 2016).

Men det är inte bara fotgängare och cyklister som ökar i och med en tätare stad. Risken är att även biltrafiken ökar i den täta staden när koncentrationen av människor blir högre (Troy, 1996). Med en tätare stad ökar andelen hårdgjorda ytor ytterligare, vilket kan försvåra dagvattenhanteringen (Naturvårdsverket, 2017) och bli varmare då värme absorberas (Miljö i fokus, 2009). När staden förtätas används områden som anses ineffektiva, vilket ofta inkräktar på gröna ”oanvända” ytor i staden (Naturskyddsföreningen, 2006). Studier visar att när parkers kantområden exploateras försämrats parkens kvaliteter vilket gör det dyrare och svårare att upprätthålla och utveckla värdena i de kvarvarande grönytorna (Boverket, 2016).

2.2 Grönska i städer

2.2.1 Hälsoeffekter

I staden finns mycket information och intryck som pockar på vår uppmärksamhet. En sådan kaotisk omgivning gör det svårt för människor att sälla bland informationen och skilja ut vad som är relevant från det som är oviktigt. Det kan leda till att människors fokus och uppmärksamhet försämras, de blir mentalt utmattade och får sämre psykisk hälsa. Forskning visar att så lite som att titta på grönområden kan ha en stärkande inverkan. Sjukhus som har fönster med utsikt mot grönska gör att sjuka människor mår bättre och tillfrisknar fortare och arbetsplatser som har tillgång till grönområden ser mindre stress och ökad kreativitet. För barn ger tillgång bättre koncentrationsförmåga och motorik och bättre återhämtning från stress (Kaplan et al, 1989). Tillsammans med teknikutvecklingen har utformningen av våra städer och landskap lagt grunden till vår alltmer stillasittande livsstil (Faskunger, 2007). För att få fler att välja bort bilen och istället gå eller cykla behövs promenadvänliga gator (Faskunger, 2007). Folkhälsoinstitutet (2007) beskriver promenadvänliga gator som detaljrika och komplexa. De är mer föränderliga och är smalare och kurvigare än en bilinriktad gata som ofta bedöms som alltför tråkig för fotgängaren.

Närhet till grönområden har i studier visat sig ha en lång rad positiva hälsoeffekter, eftersom de stimulerar till fysisk aktivitet och lugnar mental obalans, som i sin tur ger lägre risk för hjärt- och kärlsjukdomar, högt blodtryck och depression (Boverket,

2016). Om gatutrafiken däremot innebär en skaderisk för gång- och cykeltrafikanter påverkas rörelsemönster mycket negativt (Faskunger, 2007).

Närhet till service har visat sig mycket viktigt för att åstadkomma förändringar i befolkningens rörelsemönster, då det kraftigt underlättar och uppmuntrar vardagsaktiviteter som att promenera eller använda cykeln för att uträtta ärenden.

Paret Kaplan (1989) har undersökt kvaliteter som finns i gröna miljöer där människor haft återställande upplevelser. Studien fann att de viktigaste kvalitéerna som gröna miljöer kunde ge var känslan av att komma till ett nytt sammanhang, och befinna sig i en ny värld som var långt från vardagliga krav. Det starkaste sambandet såg de mellan återhämtande upplevelser och en känsla av fascination (Kaplan et al, 1989).

Att vistas på grönskande platser och ha natur mitt framför näsan betyder inte att vi automatiskt kan ta del av denna mirakelkur. Boverket skriver i "Bostadsnära natur" (2007) att vi behöver lära oss att se naturen, och öva oss i att till fullo ta del av den. Vi behöver se och ha erfarenhet av ingångar, för att naturen ska bli tillgänglig för oss (Boverket, 2007).

I samma publikation "Bostadsnära natur - inspiration & vägledning" (2007) lyfts tre aspekter fram som särskilt viktiga för hållbar stadsutveckling:

tillgång - den konstaterade resursen som är bostadsnära natur,
nåbarhet - den faktiska och upplevda tillgängligheten till bostadsnära natur, och
kvalitet – dess storlek, värden och innehåll.

Begreppet natur har fått en bred betydelse som inkluderar natur- och kulturlandskap och anlagda grönområden såsom parker och bostadsgårdar. Huvudsaken är att det ska vara gångavstånd från bostaden (Boverket, 2007).

2.2.2 Samexistens med biologisk mångfald

Riksdagens miljö kvalitetsmål nr 16: Ett rikt växt- och djurliv:

“Den biologiska mångfalden ska bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt, för nuvarande och framtida generationer. Arternas livsmiljöer och ekosystemen samt deras funktioner och processer ska värnas. Arter ska kunna fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd med tillräcklig genetisk variation. Människor ska ha tillgång till en god natur- och kulturmiljö med rik biologisk mångfald, som grund för hälsa, livskvalitet och välfärd.”

(<https://web.archive.org/web/20150109163101/http://miljomal.se/sv/Miljomalen/16-Ett-rikt-vaxt--och-djurliv/> hämtat: 26/6-2018).

I framtiden kommer de flesta städer behöva hantera effekterna av klimatförändringar såsom värmeböljor, torka, skyfall och översvämningar. Genom att använda sig av ekosystemens naturliga processer kan man motverka klimatförändringarnas påverkan. Till exempel kan vegetation skydda dricksvattenreservoarer och omhänderta lokalt dagvatten, begränsa blåst, reglera temperatur och rena luften från föroreningar. Gröna stråk i staden är ett sätt att få de gröna nätverken att vara sammanhängande. Isolerade grönområden har sämre förutsättningar att bibehålla ekosystemens funktioner och processer vilket påverkar den biologiska mångfalden negativt (Boverket, 2007). Naturvårdsverket framhåller att det krävs nätverk av både natur såväl som anlagda och förvaltade områden, för att minska stressen på den biologiska mångfalden. Hög biologisk mångfald är viktigt för att göra ekosystemet mindre känsligt. Riskerna sprids och kapaciteten för återhämtning efter en störning blir större. (Naturvårdsverket hämtat 24/3-2018). I sin bok "Introducing a fifth pedagogy" (2009) skriver Ballantyne & Packer att direkta naturupplevelser främjar attityder och beteenden för ekologisk medvetenhet mer än lärarledd undervisning gör. För stadsbon är det artrika grönområdet en möjlighet att uppleva biologisk mångfald, vilket ger möjlighet till bättre naturförståelse (Boverket, 2016).

2.3 Parkernas utformning

2.3.1 Läge och funktion

Parkens läge spelar stor roll för hur den används och vem den attraherar. Undersökningar visar att 300 m är det gränsvärde som människor är beredda att gå för att regelbundet besöka ett grönområde (Boverket, 2016). För barn och äldre är det extra viktigt med korta avstånd mellan bostad och grönområden (SCB, 2010). Parkens funktion bör styras av områdets karaktär och användning. Vid en stressig och bullrig omgivning är en mer sluten utformning att föredra för att kunna fungera



Figur 1. och 2. Parkstråk i Seoul, Sydkorea. Före och efterbild.

som en avskärmad oas. Om parken istället ligger bredvid en vacker plats kan den vara öppen åt det hållet för att skapa siktlinjer mot den vackra vyn (Robinson, 2011). Enligt statens hälsoinstitut föredrar människor platser som har en naturprägel, är variationsrika, välskötta och ostörda (Johansson, Kollberg, & Bergström, 2009).

2.3.2 Spänning och mystik

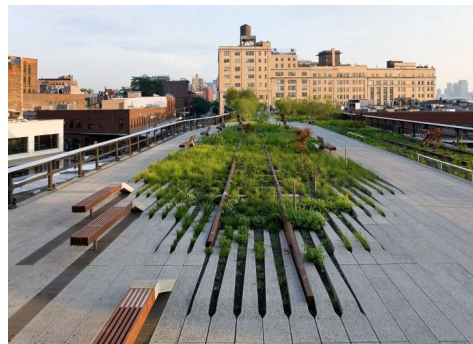
Marlene Hauxner skriver i boken "Supernatur" (2011) om en annan dimension. Hon har identifierat två typer av miljöer som är tilltalande för människor: Det klara, överblickbara som omedelbart ger en tydlig förståelse och det dunkla, mystiska som stimulerar fantasin och väcker tankar. Genom att medvetet begränsa det överblickbara med växtlighet, kan miljön stimulera intellektet eftersom man tvingas läsa av platsen med gissningar och associationer (Hauxner, 2011). I sina omfattande undersökningar har Kaplan & Kaplan (1989) utrett vilka element som människor tycker bäst om i naturen. "Mysterium" var den kvalitet som uppskattades mest, något som kan förklaras med att mystik förmedlar ett löfte om att människan kan lära sig något mer. Kvaliteter som "komplexitet", "läsbarhet" och "sammanhang" var också uppskattade. Henne (2005) lyfter idén om den vilda naturen som kulturellt konstruerad. Teorin går ut på att bilder av vildhet relateras till symboliska och estetiska föreställningar. Med denna utgångspunkt bygger upplevelsen av miljöns vildhet på det visuella uttrycket snarare än om miljön verkligen är vild.

Genom att använda rester av industriella element kan miljöer skapas som väcker nyfikenheten hos besökaren. (Keil, 2005). Ett exempel där man tagit fasta på industrins spår är i Seoul i Sydkorea där en motorvägsbro revs och en kulverterad fors återställdes. Man sparade brofästen från vägen som blev till moderna ruiner eller symboler för att påminna om platsens förflutna (Inhabitat, 2014). Se fig. 1-3. Det är kontrasten mellan "vild" vegetation och detaljer som påminner om platsens industriella förflutna som skapar spänning och sätter igång fantasin (Dettmar, 2005).

Även i New York har man sparat delar som påminner om platsens förflutna. Highline park på Manhattan användes tidigare för att transportera varor på ett upphöjt järnvägsspår. Numera skyntas järnvägsspåren bland prunkande rabatter



Figur 3. Sparade brofästen i Seoul.



Figur 4. Sparat järnvägsspår från "Highline Park" i New York.

(figur 4.) (nycgovparks.org/parks/the-high-line/ u.å.).

2.4 Miljöer för fotgängare

2.4.1 Skala - rörelse och rumsupplevelse

Danska arkitekten och professorn i stadsplanering Jan Gehl beskriver i sin bok "Byer for mennesker" (2010) att vi ska utgå ifrån människans sinnen när vi skapar stadsrum. Det mänskliga ögat kan följa aktivitet på upp till 100 meter, men för att se ansiktsuttryck tex, kan vi inte överskrida 25 m. De är också mått använts flitigt för att dimensionera torgytor eftersom det är gränsvärdena för ögats förmåga att urskilja ansiktsdrag och ansiktsuttryck och att se andra människor på avstånd.

Rumsliga dimensioner på en gata kan inte vara hur stora som helst utan att gaturummet "kollapsar" och möjligheten att se detaljer och social interaktion försvåras (Balgård, 1994). För att gestalta en god miljö för fotgängare, menar Gehl (2010) att gångvägar är tillräckligt breda så att fotgängare kan komma fram, men smala nog för att gatan ska upplevas som väldimensionerad och upplevelserik. Vad som sker i ögonhöjd är den viktigaste parametern, därför är det viktigt med en stimulerande bottenvåning i byggnadens fasad och i buskskiktet (Gehl 2010). I en mänsklig skala uppfattas rummen som varma, personliga och upplevelserika enligt Gehl (2010).

Bilistens och fotgängarens behov är på många sätt diametralt motsatta och de upplever sin omgivning på vitt skilda sätt. Det långsamma tempot gör att fotgängare och cyklister hinner bli medvetna om detaljer, lukter och ljud. Det är när man går som man har tid att uppleva staden och glädjas över kvalitéerna eller lida för det som fattas, konstaterar Gehl (2010).

Eftersom en fotgängare upplever gaturum i rörelse så förändras upplevelsen av rumsligheten och avstånden när den förflyttar sig. Det gör att gatans långa format alltid uppfattas i delrum. Om de kan läsas ihop som en helhet beror på dess utformning och avgörs av hur pass stor- och småskaliga och variationsrika de är (Gehl, 2010).

Olika aktiviteter kräver olika rum. Generellt brukar stora grönområden uppskattas av människor som söker ro, rymd, artrikedom och något vilt. Mindre områden uppskattas för samvaro, kultur/historia, viste och som allmänningar (Berggren-Bärring & Grahn 1995).

Om parkers utformning är flikig eller sammanhängande, har betydelse för hur besökaren upplever och använder den. En liten park är mer beroende av en sammanhållen form medan en större park inte är lika känslig och kan ha en flikig eller långsmal form (Berggren- Bärring & Grahn 1995).

Upplevelsen av skala beror på täthet, överblickbarhet, höjd, mellanrum och detaljuppfattning. Kontrasteras det stora mot det lilla blir upplevelsevärdet högre av båda skalorna (Gehl, 2010).

Enligt Balgård (1994) bör breda gator delas in i mindre gripbara delar. I den lilla skalan är detaljgraden ännu viktigare för rumsupplevelsen. Det gäller att hitta rätt balans mellan variation i skala och detaljrikedom för att skapa intressanta miljöer.

I ett stadsrum är kantzonen viktiga områden. Tex. är fasader mot en öppen yta oftast de populäraste platserna att stå och sitta på. Det kallas ”The edge effect” och innebär att man genom att stå vid en vägg kan ha överblick över omgivningen samtidigt som ryggen är skyddad från ovälkomna överraskningar (Gehl, 2010).

2.5.2 Färg, form och växter

För att få fram den önskvärda känslan och uttrycket krävs medvetenhet om hur form och färg kan användas i gestaltningen för att rikta fokus och leda rörelser. Växter är värdefulla verktyg för att bygga stimulerande, varierande, intima och lagom mystiska platser. De kan användas för skänka djup och lager till en miljö (Robinson, 2011).

Något som är kontrasterande mot sin omgivning tex. en starkt avvikande färg, ett solitärt träd eller andra element som sticker ut från sin omgivning kan kallas för fokuspunkter (Van Tonder & Lyons, 2005).

Fokuspunkter hjälper besökaren att orientera sig och rikta sin uppmärksamhet. Tydliga och symmetriska former hamnar lättare i fokus än odefinierade former som smälter in mer. För att skapa balans bör fokuspunkten placeras symmetriskt i förhållande till sin omgivning om omgivningens utformning är mjuk och naturlig. Är omgivningen däremot strikt och geometrisk kan en fokuspunkt hellre placeras asymmetriskt för att skapa dynamik på platsen (Robinson, 2011).

Färg kan användas för att skapa illusioner av rymd och avstånd, vilket kan vara användbart i en liten trädgård. Växter med varma färger placeras då i förgrunden för att uppfattas som närmare medan kalla toner ser ut att vara längre bort än de i själva verket är. I skuggiga lägen kan vita och ljusblå toner framhävas, medan tex. lila och röda toner döljs (Chen, 2010).

3 Fallstudie

3.1 Carl Gustafs väg

Carl Gustafs väg ligger i centrala Malmö. När vägen färdigställdes på 1930-talet följde den ursprungligen ett järnvägsspår men justerades till sin nuvarande sträckning efter att bandelen lagts ned 1955 (Wikipedia, Hämtat 2018-03-22).

Den tidiga exploateringen kan ha betydelse då asfalterade vägar som byggts innan 1973 ofta innehåller stenkolstjära som bindemedel, vilket kan vara miljöfarligt vid uppgrävning och då behöver förslas vidare för förvaring. (Asfaltsskolan, 1999).

Sträckan som detta arbete behandlar löper mellan de två parkerna Pildammsparken i söder och Slottsparken i norr. Sträckan utgörs av tre kvarter som har delats in i tre områden som benämns som 1, 2, 3 från söder till norr.

Sträckan består av ett körfält i varje riktning, parkering på båda sidor längs med körbanorna, en gräsremsa med alléträd, en cykelbana och trottoar längs båda kanterna. Byggnaderna längs gatan består av bostadshus som är mellan fem och sju våningar höga. Undantaget är E-öns byggnad närmast Slottsparken som är 23 våningar hög (figurer 8-15).

3.2 Upplevelser

Jag har besökt Carl Gustafs väg ett antal gånger mellan den 23 mars och den 6 maj för att bilda mig en uppfattning om växternas utveckling under våren, hur mycker människor som rör sig längs gatan under dygnet och hur gatan upplevs som fotgängare. Under förmiddagen och eftermiddagen är det många människor som går och cyklar medan det på kvällen är betydligt färre. Längs med hela stråket växer en trädallé av hästkastanj. Träden växer i en gräsremsa mellan cykelbanan och bilvägen vilket gör att man aldrig går under trädens kronor och får uppleva dem som särskilt rumsskapande element. De ses alltid från sidan från gångvägen. Träden skärmar knappast gångtrafikanter från den kraftiga motortrafiken, som tillåts prägla hela gaturummet. De knyter ihop kvarteren, men kommer inte till sin rätt på grund av bristande kontraster och variation i omgivningen. Hela sträckan är lättorienterad och tydlig, men ointressant för en fotgängare. Förändringar i skala, brutna siktlinjer, stimulerande detaljer, mystik, fokus och intimitet saknas helt.



Figur 5. Carl Gustaf vägs position i Malmö.



Figur 6. "Ekostråket"

Slottsparken

Figur 7. Områdesindelning, skala 1:2500. I det här arbetet har gatan delats upp i tre olika områden baserade på min upplevelse av platsen och dess föreslagna utveckling.

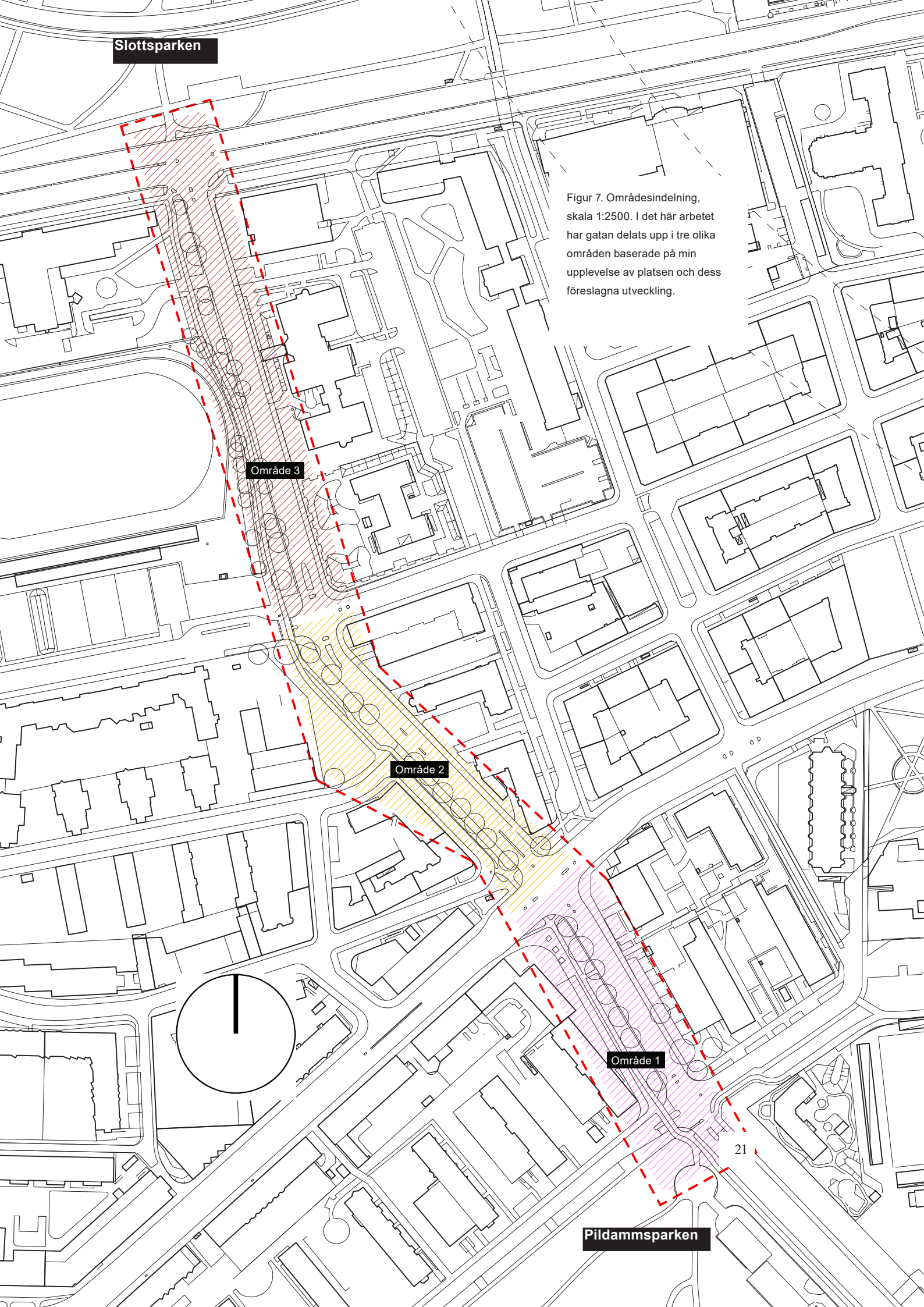
Område 3

Område 2

Område 1

21

Pildammsparken



Upplevelser fortsättning

Längst i söder avgränsas fallstudie-området av Pildammsparken. Det är här ifrån jag börjar min vandring. Hela sträckan kantas av en allé med hästkastanj. Träden är medelstora och är en bra grundstomme för ett sammanhängande grönstråk. Det första kvarteret söderifrån, ligger i djup skugga (figur 8). Det känns som att dyka in i mörkret efter upplevelsen av den öppna och ljusa korsningen efter Pildammsparken. Vid slutet av kvarteret finns det ett litet torg (figur 9). Platsen är helt öppen mot Kronborgsvägen som korsar Carl Gustafs väg. Korsningen är mycket trafikerad vilket gör att platsen upplevs som bullrig och blåsig. Den är dåligt definierad och saknar skydd från vägen. Det åtta våningar höga huset skuggar vilket ytterligare ger en ogästvänlig miljö som jag inte gärna uppehåller mig vid alltför länge. När jag korsat Kronobergsvägen möts jag av en enkelriktad bilväg med gatuparkering till vänster innanför gångvägen. Det är otydligt var jag ska ta vägen som fotgängare. På mitten av kvartetet tar de höga husen slut. Övergången från husens skugga till den öppna, ljusa platsen är påtaglig (figur 10). Det finns en öppen gräsyta med låga hus intill vilket ger en öppen och ljus känsla (figur 11). Efter att ha korsat Fågelbacksgatan kommer jag fram till entrén till Hästhagens idrottsplats där bl.a. parkeringsytorna gör den otydlig att identifiera. Gångvägen leds vidare förbi ett ca. två meter högt stängsel (figur 12 och 13). Efter Hästhagens IP ligger E:ons kontor med tillhörande entréplantering som tillför en del intressant grönska (figur 14). Till sist korsar jag Regementsgatan som är bred, mycket trafikerad och skiljer Carl Gustafs väg från Slottsparken (figur 15).

3.3 SWOT-analys

SWOT-analys (namnet SWOT kommer från orden “Strengths”, “Weaknesses”, “Opportunities” och “Threats”) är ett planeringshjälpmedel för att finna styrkor, svagheter, möjligheter och hot. Det hjälper en att visualisera styrkor och hot och hur de utvecklas över tid. (Wikipedia, hämtat 18/04/18)

3.3.1 Styrkor

- Det finns idag 38 stycken hästkastanjer och två avenbokar som tillsammans bildar en allé längst med gatans västra sida. Träden är mellanstora och tillför ekosystemtjänster såsom svalka och grönska och blommor åt insekter.
- På mitten av sträckan finns en öppen gräsyta med vårlöksplantering.
- På gatans östra sidan finns privatträdgårdar med grönska och variation.
- Byggnaderna på östra sidan är byggda i funkisstil och har fina proportioner.
- E:ons entréplantering är vackert utformad med vintergrönt buskskikt som stora träd sticker upp ur.

Område 1



Figur 8. G/c-väg från Pildammsparken



Figur 9. Gångväg till det lilla torget vid Kronobergsgatan.

Område 2



Figur 10. Bilväg och parkering innanför gångvägen.



Figur 11. Den öppna gräsyten

Område 3



Figur 12. Gräsyta brevid Hästhagens IP



Figur 13. Gångväg längs med stängsel mot Hästhagens IP



Figur 14. Entréplantering E:on. Städsegröna buskar och vackra träd, en styrka.



Figur 15. Slottsparken i slutet av gatan.

3.3.2 Svagheter

- Gatans dimensionering för två körfält och parkering längs kanterna gör den öppen, blåsig och bullrig.
- De parkerade bilarna förfular.
- Trots relativt mycket grönska är miljön enformig och tråkig.
- Trädallén gör att perspektivet förlängs och att gatan alltså känns längre än vad den är. Träden i allén står vid sidan av gångstigen vilket gör att man aldrig går under deras kronor eller känner hur de svalkar.
- Vid två av kvarteren står höga hus i en sådan position att hela cykelbanan, gångbanan och trädallén skuggas under större delen av dagen. I dagsläget finns en ingen stor artrikedom eller variationen av växters storlek och karaktär.

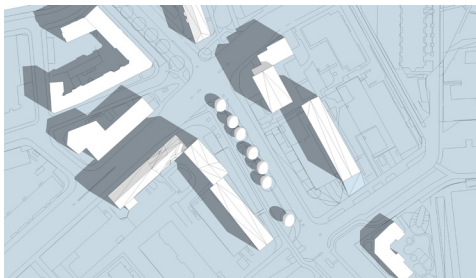
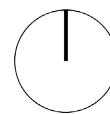
3.3.3 Möjligheter

- Bilvägen tillsammans med parkeringen längs stråket tar mycket yta idag så möjlighet finns att flytta biltrafiken till ena sidan av alléträden och använda den andra delen till cykel- och gångtrafik.
- Mycket gräsyta kring allén som kan utnyttjas bättre.
- Stor yta att arbeta med. Kan delas upp i mindre områden med med rumsskapande element.
- I en adult fas är kastanjetrådets habitus mycket tilltalande med kandelaberformade grenverk. Alléträdens placering gör att de kan komma att växa samman och få mer av ett sammanhängande krontak.

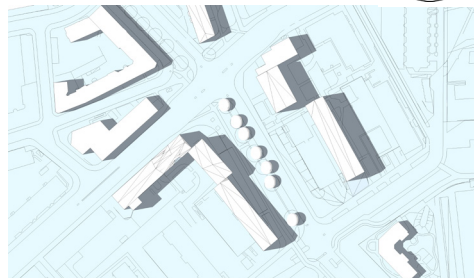
3.3.4 Hot

- En asfalterad yta är kompakterad och förstörd mark. Man behöver bygga upp en fungerande jord från grunden för att få växter att trivas.
- Asfalten i vägen har möjligtvis stenkolstjära som bindemedel vilket kan vara miljöfarligt när det grävs upp och riskerar att lakas ur och måste hanteras som miljöfarligt avfall.

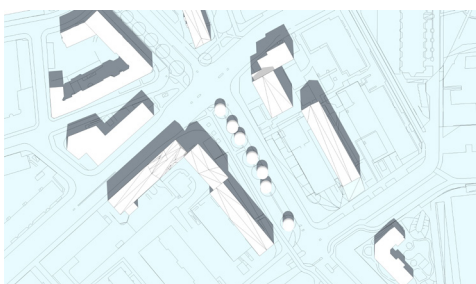
Figurer 16 till 21. Skuggdiagram av skuggiga lägen i område 2 och 3



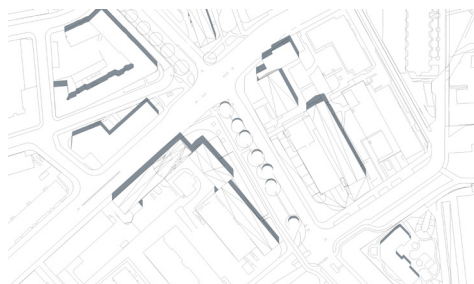
Figur 16. kl 09:00
vårdagjämning



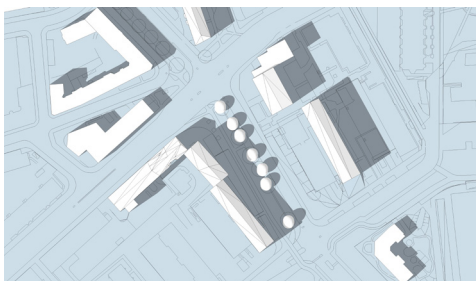
Figur 17. kl 09.00
sommarsolstånd



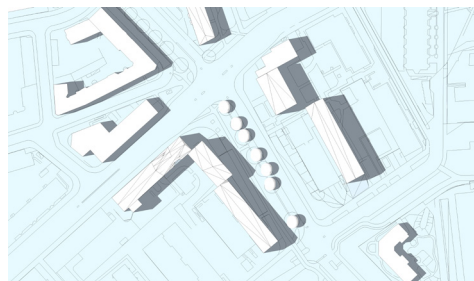
Figur 18. kl 12:00
vårdagjämning



Figur 19. kl 12.00
sommarsolstånd



Figur 20. kl 15:00
vårdagjämning



Figur 21. kl 15.00
sommarsolstånd

4 Gestaltungsförslag

4.1 Strategi

För att Carl Gustafs väg ska kunna omvandlas till ett parkstråk som väcker nyfikenhet, är avskärmat från elementen och indelat i rum med en mänsklig skala, måste en rad åtgärder användas.

De identifierade problemen att åtgärda är:

- Biltrafik
- Brist på rumslighet
- Monoton miljö
- Vind
- Brist på varierande växtlighet
- Brist på mänsklig skala

Då det ligger en akutmottagning i närheten och Carl Gustafs väg används av tryckningsfordon så bibehålls biltrafiken. Parkeringen längs med båda sidorna tas däremot bort. Resultatet blir en smalare väg med endast ett körfält i varje riktning.

De tre kvarteren som löper från Pildammsparken i söder och Slottsparken i norr har delats in i tre områden som benämns som 1, 2, 3 från söder till norr.

En liten park är i större behov av en sammanhängande struktur (Berggren- Bärning & Grahn 1995). Detsamma kan sägas för ett smalt parkstråk. Därför föreslås mjuka övergångar i form av bokdungar som binder ihop parkstråket med Pildammsparken i söder och Slottsparken i norr. En sammanhängande klippt häckstruktur följer vägen längs med stora delar av sträckan. Häcken har flera funktioner då den både skärmar av från vind och biltrafik, och innehåller en mängd olika arter som ger variationer av detaljer som bladstruktur, färg och höjd då det endast klipps på sidorna, men tillåts växa fritt upptill. Eftersom en gata har en begränsad bredd behövs det mycket växtlighet för att skapa väldefinierade rum. Avskärmning kan användas för att rama in och stärka ett fokus på utvalda punkter.

Slottsparken

Figur 22. Områdesindelning, skala 1:2500. Planen visar den nya gångens dragning och de utvidgade grönyrtorna.

Område 3

Område 2

Område 1

28

Pildammsparken



4.2 Idégalleri

Formklippt häck

För att hindra vind på den danska landsbygden utanför Köpenhamn, har jag observerat att man planterat blandade buskage med buskar som varierar i höjd, färg och blomtid. Buskaget har sedan beskurits för att få en jämn yta mot vägen. Resultatet är en slags klippt häck eller "växtvägg" som alltefter säsongen går, bjuder på stor variation och överraskande inslag. I mars liknar den platta ytan en gråbrun mur men strax kommer forsythians gula blommor som följs av plommonets vita, och syrenens lila medan benvedens sprakande färger ger intresse och djup till hösten. Eftersom de bara klipps på sidan och inte upptill blir det en kontrasterande effekt mellan den strama, geometriska sidan och den böljande toppen som varierar i höjd till följd av buskarnas olika storlekar.

Ett tätt buskage av blandade arter klipps på sidorna men tillåts växa upp till sin fulla potential. Det skyddar fotgängaren från vind och biltrafik och bjuder på variation av höjd, färg och bladformer. (figur 23-26)

Övervuxna stammar

Större döda trädstammar förankras och blir till en klätterställning för murgröna. Murgröna tillåts växa över dem vilket ger en känsla av att växtligheten "tar över". Sammantaget bildar de mystiska kolumner vars vertikala struktur riktar fokus mot entrén till stadion. Död ved är dessutom mycket berikande för den biologiska mångfalden. (figur 27)

Stig genom dunge

Bilder från en cykelbana som går genom Arlov, norr om Malmö. (Figur 28-29) Trots att bokträden står på var sin sida om vägen ger de inte känslan av en allé då bokträd i olika stadier av succession ger en naturlig känsla. Trots att vägen är hårdgjord och cykelvänlig får man känslan av att gå igenom en dunge som skulle stått där oavsett var vägen låg. På Carl Gustafs väg kommer de ge en känsla av att slottsparken fortsätter och blir en mjuk övergång till det nya parkstråket.

I planen placeras bokträd in som en förlängning av Slottsparken och ger känslan av att gå igenom en bokdunge. Längs de skuggiga delarna flyttas gångvägen ut ur den djupa skuggan från huset och in under trädkronorna. Den går nu där det tidigare var parkering och den klippta häcken tar plats på det tidigare körfältet. (figur 28-29)

Omslutande grönska

I dagsläget bildar kastanjealléns unga träd och placering inget krontak att gå under. Placeras stigen närmare träden och kronorna höjs får fotgängaren en närmare kontakt med träden. Intresse i ögonhöjd tillförs för att anpassa gången till en mänsklig skala. (figur 30-32)

Stängsel som växtställning

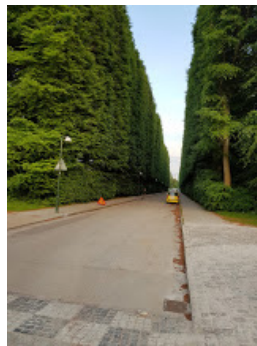
Hästhagens idrottsplats skärmas idag av med ett gunnebestängsel. Funktionen måste vara kvar och därför föreslås åtgärder för att bygga vidare på staketet för att det inte bara ska vara rakt upptill, utan få en siluett som efterliknar en bergskedja. Klättrväxter av olika slag tillförs och tillåts växa över staketet (figur 33 och 34).

Asfaltsträdgård

Asfalten som grävs bort kan användas till att skapa topografi, kontraster och mystik i en alpin stenträdgård, där asfaltsblock används istället för stenar och stäppväxter tar de känsligare alpina växternas plats. Det är ett sätt att använda material från platsen som påminner om dess ursprung och samtidigt skapa en trädgårdstyp som är ovanlig i offentliga sammanhang. Provtagningar av asfalten får avgöra om denna idé är möjlig på denna plats (figur 35 och 36).



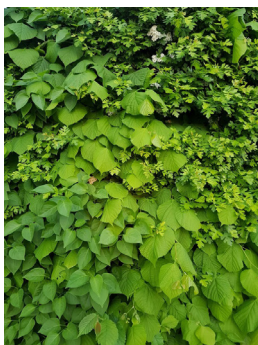
Figur 23. Klippt häck för vindfång i Danmark.



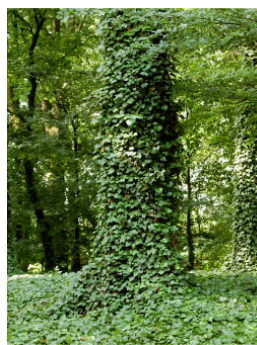
Figur 24. Klippts bokträd i Pildammsparken



Figur 25. Blommande klippt häck.



Figur 26. Bladstrukturer på blandad klippt häck.



Figur 27. Hedera Helix växer på trädstam.



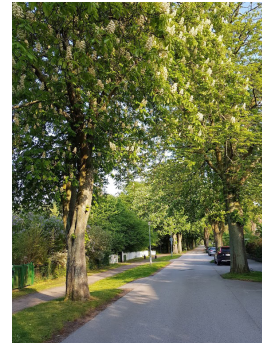
Figur 28. G/c väg i Arlöv



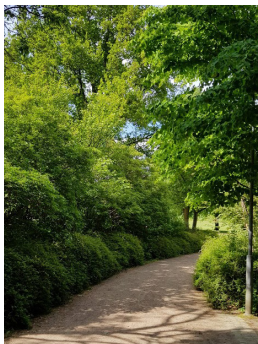
Figur 29. G/c väg i Arlööv



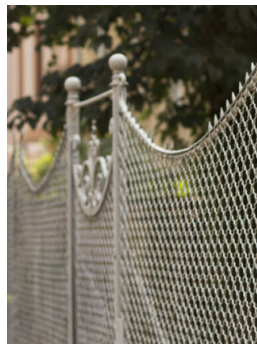
Figur 30. Ung, solitär hästkastanj ger inget krontak att gå under.



Figur 31. Adult allé med hästkastanj.



Figur 32. Gång för fotgängare i mänsklig skala.



Figur 33. Staket med anorlunda form.



Figur 34. Blandade klätterväxter på hösten.



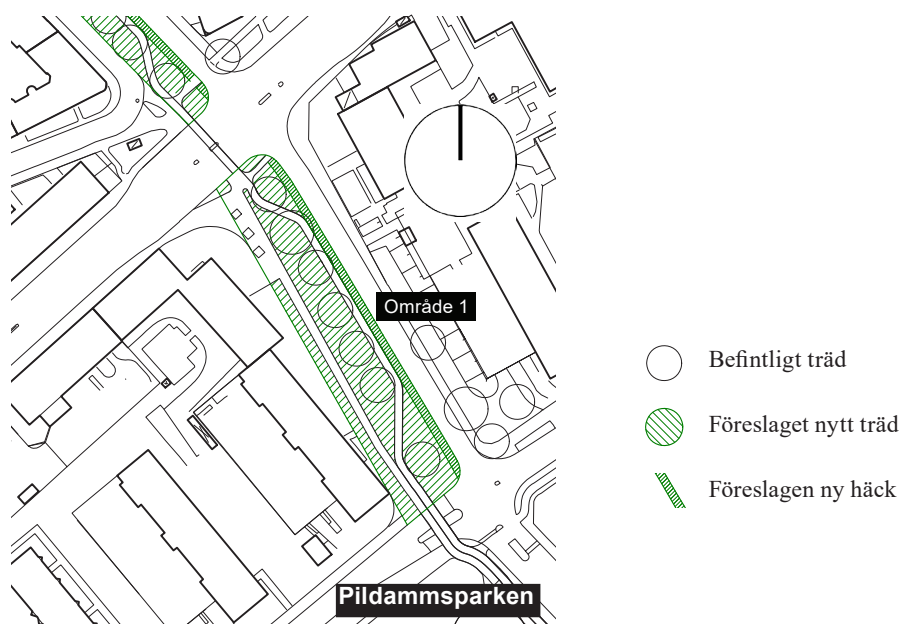
Figur 35. Alpin stenträdgård.



Figur 36. Modern typ av stenträdgård skapad av Polychrom arkitekter.

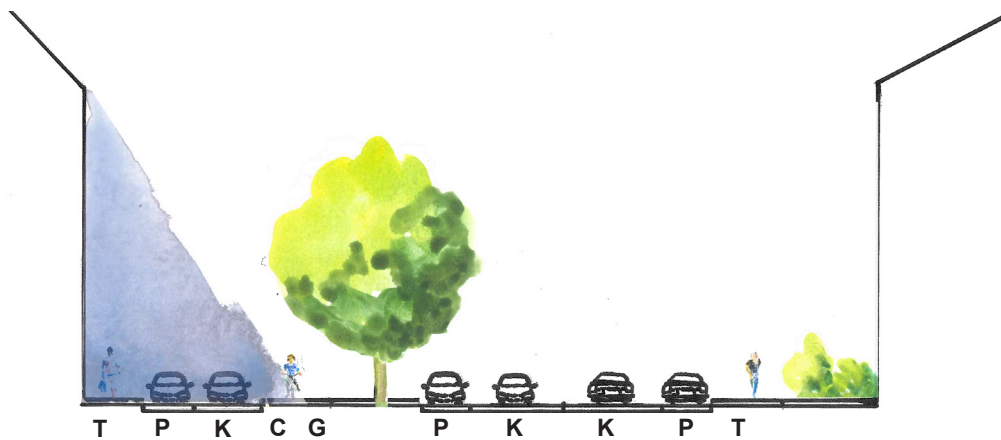
4.3 Område 1

Den skuggiga zonen.



Figur 37. Område 1, den skuggiga zonen. Skala 1: 2500

Område 1



Figur 38. Sektion före i skala 1: 500

T = Trottoar, P = Parkering, C = Cykelbana, K = Körfält G = Gångbana.

Problematik

Biltrafiken tar upp en stor del av ytan, vilket gör den ointressant ur fotgängares perspektiv. Det finns inget som skärmar av fotgängaren från vind, bilar, buller eller partiklar. Huset skuggar gångvägen under stora delar av dagen.



Figur 39. Sektion efter i skala 1: 500

Åtgärder

- Åtgärd 1. Tre parkeringsytor tas bort. En ger plats åt cykelbanan, en ger plats åt mer grönska och en bildar ett nytt körfält.
- Åtgärd 2. Blandad klippt häck skyddar fotgängaren från bilar, vind och buller.
- Åtgärd 3. Gångvägen flyttas till andra sidan trädallén. Ju längre ifrån huset du kommer, desto fler soltimmar får du.
- Åtgärd 4. Cykelbanan flyttas närmare huset.
- Åtgärd 5. Utrymmet mellan träden och cykelbanan planteras med låga buskar och perenner för en woodlandkaraktär.

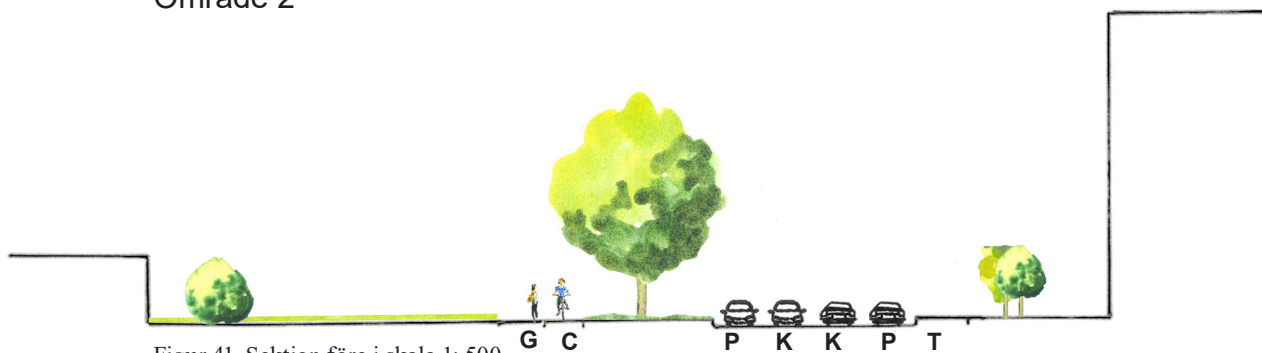
4.4 Område 2

Öppna gräsytan.



Figur 40. Område 2, Den öppna gräsytan. Skala 1: 2500

Område 2



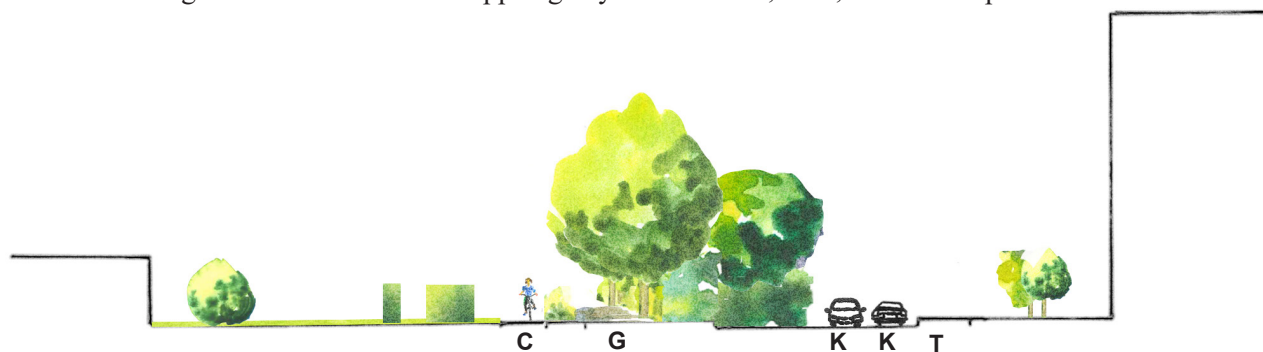
Figur 41. Sektion före i skala 1: 500

T = Trottoar, P = Parkering, C = Cykelbana, K = Körfält G = Gångbana.

Problematik

Biltrafiken tar upp en stor del av ytan, vilket gör den bullrig och omysig.

Det finns inget som skärmar av den öppna gräsytan från vind, bilar, buller eller partiklar.



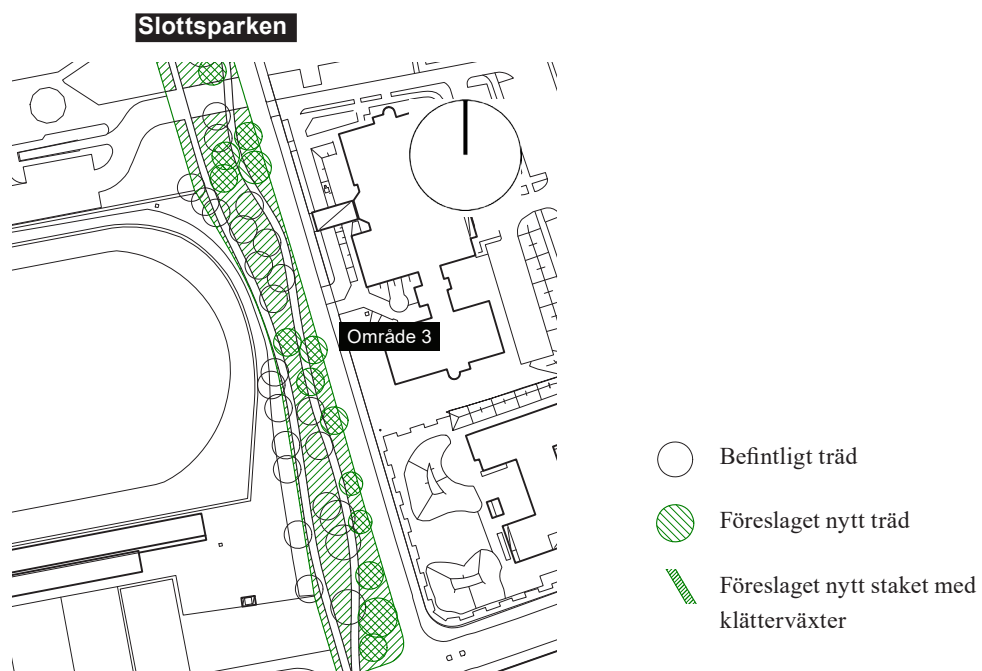
Figur 42. Sektion efter i skala 1: 500

Åtgärder

- Åtgärd 1. Mindre klippta häckar skärmar av gräsytan från cykelbanan. De är även klippta upptill för att behålla fri sikt i ögonhöjd.
- Åtgärd 2. Cykelbanan och gångvägen byter plats för att få en kontinuerlig sträckning som inte behöver korsas.
- Åtgärd 3. Utrymmet mellan träden och cykelbanan planteras med låga buskar och perenner för en woodlandkaraktär.
- Åtgärd 4. Blandad klippt häck skyddar fotgängaren från bilar, vind och buller.
- Åtgärd 5. Parkeringsytorna tas bort för att ge plats åt mer grönska och bilda ett nytt körfält.
- Åtgärd 4. En asfaltsträdgård placeras på två ställen. En på gräsmattan och en för att skilja gång och cykelbanan.

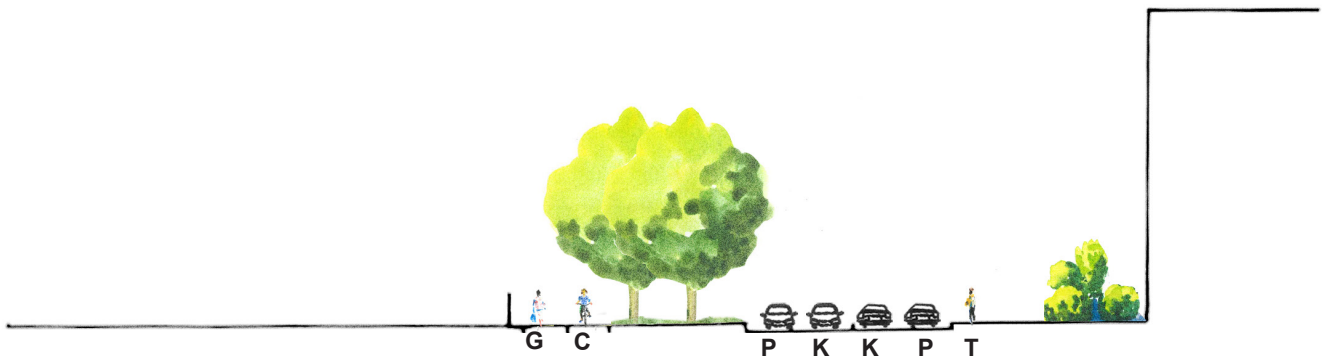
4.5 Område 3

Längs med Hästhagens IP.



Figur 43. Område 3, Längs med Hästhagens IP. Skala 1: 2500

Område 3

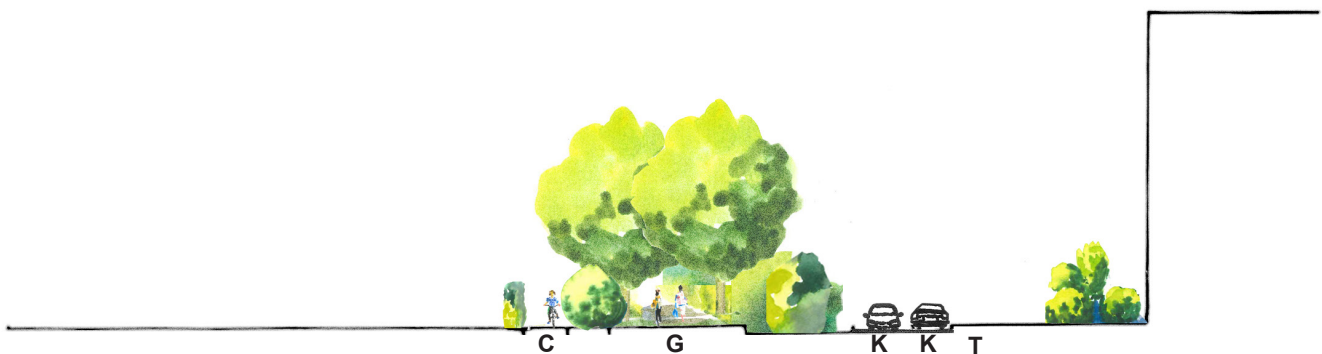


Figur 44. Sektion före i skala 1: 500

T = Trottoar, P = Parkering, C = Cykelbana, K = Körfält G = Gångbana.

Problematik

Biltrafiken tar upp en stor del av ytan, vilket gör den bullrig och omysig. Det finns inget som skärmar av gångbana från vind, bilar, buller eller partiklar.



Figur 45. Sektion efter i skala 1: 500

Åtgärder

- Åtgärd 1. En parkeringsyta ger plats åt mer grönska och en bildar ett nytt körfält.
- Åtgärd 2. Blandad klippt häck skyddar fotgängaren från bilar, vind och buller.
- Åtgärd 3, Gångväg genom bokdungelängst upp mot Slottsparken.
- Åtgärd 4, Försköning av gunnebostängsel.
- Åtgärd 5, Förankrade trädstammar överväxta med murgröna.
- Åtgärd 6, Gångvägen längs område 1 flyttas in mellan träden så fotgängaren får uppleva att gå under krontaket.
- Åtgärd 7, Asfaltsträdgård vid entrén till Hästhagens IP.

5 Diskussion

Arbetet har grundat sig i ett upplevt behov av promenadvänliga miljöer i staden och viljan att ifrågasätta rådande trafiksituation. Utifrån det kom jag fram till frågeställningen “Vad gör en gata intressant för den gående? För att besvara frågan har jag gjort en litteraturstudie där jag fann att Jan Gehls teorier om att sätta människan i första rummet hade stor relevans (Gehl, 2010). Gehl är mycket känd inom arkitekturvärlden, men jag har funnit att hans teorier även är överförbara till landskap och växter.

Syftet med arbetet har varit att tolka och analysera Carl Gustafs väg och använda en litteraturstudie för att föreslå förändringar som förbättrar förutsättningarna för fotgängare.

I litteraturstudien fann jag många belegg för behovet av grönytor i stadsmiljö. Det framgick att det finns många hälsofördelar och att det är viktigt att ha tillgång till grönområden inom en radie av 300 m från bostaden (Naturvårdsverket, 2017). Men också att det behövs kvalitativa gröna miljöer som är omsorgsfullt utformade för att bli mentalt tillgängliga (Boverket, 2017).

En plats kan formges på många olika sätt för att ge olika upplevelsevärden. Människor har olika erfarenheter och behov, vilket är avgörande för vilka miljöer de söker sig till och uppskattar. Det långsmala formatet begränsar möjligheterna att uppleva rymd och men genom att variera och kontrastera rummen, kan upplevelsen av öppenhet och avskärmning förstärkas (Gehl, 2010), vilket är något jag använde mig av i min gestaltning.

Genom analysen av Carl Gustafs väg som jag upplevde som alltför öppen och monoton, kom jag fram till frågeställningarna “Hur kan växter användas i utformningen av ett parkstråk för att skapa variation och väcka nyfikenhet?” och “Vilka aspekter behöver man ta hänsyn till för göra en park som är lång och smal attraktiv för besökaren?” för att identifiera kvaliteter som jag vill tillföra till platsen.

Jag valde ut tre områden längs gatan i syfte att lyfta fram specifika problem och visa hur de kan gestaltas för att lösa dem. I gestaltungsförslaget har många faktorer påverkat resultatet. Platsens förutsättningar, teori kring färg, form och växtlighet och egna tidigare erfarenheter har korsats för att få fram resultatet.

Var kommer idéerna ifrån? Det är inte alltid lätt att svara på. Jag ville använda mig av platsens förutsättningar och begränsningar och då uppkom tanken att också använda

mig av material från platsen på nya sätt. Tiden har inte räckt till att fördjupa mig i detaljer tex. möjligheter att forma ett gunneboträngsel eller förankra en trädstock, som två av idéerna bygger på. Däremot fann jag detaljer kring mellanlagring av asfalt som kan vara problematiskt för förslaget men en stenträdgård med asfalt då asfalt i vägar som byggts före 1973 innehåller vägtjära som framställts av stenkol. Stenkol innehåller polyaromatiska kolväten (PAH) varav några är klassade som cancerframkallande när det kommer upp till ytan (Larsson, Jacobsson, Bäckman, 2000). Provtagning måste göras för att se om åtgärden "asfaltsträdgård" är möjlig på denna plats.

Varför jag har valt att göra en fallstudie istället för ett gestaltungsförslag på en hypotetisk plats, vilket jag övervägde från början, är för att den geografiska platsen kommer med problem, begränsningar och potential som jag tvingas brottas med i gestaltungsprocessen, och är närmare den realitet som jag kommer möta som färdig landskapsingenjör. För att hitta en lämplig gata utgick jag ifrån teorin att den biologiska mångfalden gynnas av sammanhängande grönytor, vilket även inkluderar urbana parker (Naturvårdsverket, 2017). För att välja gata gjordes undersökande studier av lämpliga områden i Malmö kommun. Jag utgick ifrån:

- Gator som ligger mellan två parker
- Som ligger i ett väderstreck som ger bäst solchanser och inte skuggas under en majoritet av dagen av omkringliggande byggnader.
- Där jag kan begränsa biltrafiken delvis eller helt.

I mina efterforskningar om gröna stråk fann jag det planerade "ekostråket" där Carl Gustafs väg inte är inräknad men är den sista sträckan som kunde knyta ihop Pildammsparken med Slottsparken. Under platsbesöken studerade jag min utvalda sträcka kritiskt och fokuserade på att analysera kvaliteter och brister. Vid mitt första platsbesök blev det tydligt att det inte räcker med att en gata innehåller en allé för att den ska bli promenadvänlig. Det behövs kvalitativ grönska som medför mycket mer än att bara vara grön.

Det finns många analysmodeller för att utreda utformningen av en plats. En SWOT-analys är en subjektiv bedömning av mina personliga upplevelser av platsen. En annan person hade kunnat komma fram till andra slutsatser beroende på hans erfarenheter och preferenser.

Jag brottades med tanken att tillföra grönska där det finns störst behov och man kan tycka att en gata som löper mellan Malmös två största parker inte passar den beskrivningen. Gestaltungsprocessen kom mer att handla om generella beståndsdelar som kan appliceras på andra platser där det behövs fler parkområden. I "Blågröna lösningar i Sofielund" (Alkan Olsson, Hansson, 2018) pekas Sofielund ut som en av de delar av Malmö som har lägst andel grönytor och i störst behov av fler.

6 Slutsatser

Vi får de rörelsemönster vi underlättar för. Därför behövs mergrönska i takt med att Malmö byggs tätare. Med förtätning ökar trycket på de befintliga parkerna och ännu mer yta hårdgörs. Därför är det extra viktigt för Malmö att utnyttja sina befintliga grönytor bättre och även utvecklar nya parker på okonventionella platser. För att få promenadvänliga gator måste biltrafiken ta ett steg tillbaka och mer växtlighet tillföras för att mjuka upp hårda ytor och tillföra en mänsklig skala. Människor vill se variation och behöver kontraster till stadens miljö och struktur. De ytor som finns tillgängliga bör effektiviseras med smart design för att uppnå sin fulla potential. Även okonventionella ytor kan användas och det finns gott om intressanta platser att utveckla i Malmö.

Men det är inte bara lite grönska som ska till, utan den gröna miljön ska vara tillräckligt omslutande och tät nog att man inte kan se igenom eller under den, för att uppfattas som en egen värld. Det är främst då det gröna området kan ha en avstressande effekt.

Det långsmala formatet kräver än mer av växtligheten för att besökaren ska vara tillräckligt avskärmd. För att riktigt kontrastera stadsmiljön och för att låta fotgängaren slippa skadligt buller och föroreningar är en idé att helt ta bort biltrafik från utvalda gator och omvandla dem till hälsobringande parkstråk. Dessa stråk kan användas för att binda ihop existerande parker som gynnas av att inte vara isolerade. En annan fördel med ett grönstråk längs med en gata är att det inte är ett utflyktsmål i sig självt eller ligger vid sidan om, utan något människor rör sig genom som del av sin vardagsrutin och därmed får del av hälsoeffekterna som grönstråket ger.

7 Källor:

7.1 Böcker

Balgård S. (1994) Den goda stadsgatan -Om gestaltning av gator. Boverket, Karlskrona

Ballantyne, R och Packer, J. (2009). Introducing a fifth pedagogy: experience-based strategies for facilitating learning in natural environments. *Environmental Education Research* s. 243-262.

Berggren-Bärring A.M. och Grahn P. (1995) Grönstrukturens betydelse för användningen. Alnarp

Chen, G. (2010) *Planting design illustrated*. Denver, Colo. : Outskirts Press

Dettmar 2005, *Wild Urban Woodlands: New Perspectives for Urban Forestry*. Springer -Verlag Berlin Heidelberg

Gehl, J. (2010). *Byer för människor*, Bogvärdet

Hauxner M. (2011) *Supernatur - Från naturlig natur till SUPERNATUR Europeisk landskapsarkitektur 1967-2007 sett från Danmark*. Ikaros press

Henne K.H. (2005) "New Wilderness" as an Element of the Peri-Urban Landscape. Springer -Verlag Berlin Heidelberg

Kaplan, Kaplan och Ryan. (1998) *With people in mind - design and management of everyday nature*. Washington D C: Island Press.

Keil A. (2005) *Wild urban woodlands, new perspectives for urban forestry*. Springer -Verlag Berlin Heidelberg

Robinson, N. (2011) *The Planting Design Handbook*. (2a upplagan) Hampshire: Gower Publishing Company Limited

Troy, P. (red) (1996) *The perils of urban consolidation*. Sydney: Federation.

7.2 Digitala källor

Alkan Olsson, Hansson (2018) Blågröna lösningar i Sofielund tillgänglig:

<https://lup.lub.lu.se/search/publication/9096508f-29e8-47e8-8ef9-dff77dc7709a>

Boverket (2007) Bostadsnära natur - inspiration & vägledning. Tillgänglig:

https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2007/bostadsnara_natur.pdf

Boverket (2016) Rätt tätt - en idéskrift om förtätning av städer och orter. Tillgänglig:

<https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2016/ratt-tatt-en-ideskraft-om-fortatning-av-stader-orter.pdf>

Faskunger J.(2007) Den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet. Statens folkhälsoinstitut

Tillgänglig:

http://www.norskfriluftsliv.no/wp-content/uploads/2016/03/R200703_Byggd_miljo_web1.pdf

Johansson A.K. Kollberg S. och Bergström K. (2009) Grönområden för fler: en vägledning för bedömning av närhet och attraktivitet för bättre hälsa. Statens folkhälsoinstitut. Tillgänglig:

<https://www.folkhalsomyndigheten.se/contentassets/f5981a14af284331aa957f724bbdbcf4/r2009-2-gronomraden-for-fler.pdf>

Larsson, Jacobsson, Bäckman (2000) Mellanlagring av asfalt. Tillgänglig:

<https://asfaltskolan.se/wp-content/uploads/Dokument/vtinotatn492000.pdf>

Malmö stadsbyggnadskontor (2017) Översiktsplan för Malmö, planstrategi. Tillgänglig:

http://malmo.se/download/18.95a01bd15de660cf0d8f2b/1503573075958/%C3%96P_planstrategi_uts_t%C3%A4llningsf%C3%B6rslagUTSKICK_aug2017.pdf

Naturskyddsföreningen (2006) Rapport Den glesa staden. Tillgänglig:

https://www.naturskyddsforeningen.se/sites/default/files/dokument-media/2006_energi_transport_den_glesa_staden.pdf

Naturvårdsverket (2017) Analys av kunskapsläget för dagvattenproblematiken Tillgänglig:

s.21 <https://www.naturvardsverket.se/upload/miljoarbete-i-samhallet/miljoarbete-i-sverige/regeringsuppdrag/2017/analys-kunskapslaget-dagvattenproblematiken.pdf>

Statens folkhälsoinstitut (2009) Grönområden för fler. Tillgänglig:

<https://www.folkhalsomyndigheten.se/contentassets/f5981a14af284331aa957f724bbdbcf4/r2009-2-gronomraden-for-fler.pdf>

Statistiska centralbyrån (2010) Grönytor och grönområden i tätorter, SCB 2010 Tätorter med minst 30 000 invånare samt Visby. Tillgänglig:

http://www.scb.se/Statistik/MI/MI0805/2010A01/MI0805_2010A01_SM_MI12SM1501.pdf

Trafikanalys (2015) Peak car i sikte? Stockholm,
https://www.trafa.se/globalassets/pm/2011-2015/2015/pm-2015_14-peak-car-i-sikte-statistik-och-analys-over-sveriges-personbilsflotta-och-dess-anvandning.pdf

Trafikverket och Sveriges Kommuner och Landsting (2016) Vägars och gators utformning Utformningsprocess. Tillgänglig:
https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/14431/RelatedFiles/2016_082_vagar_och_gators_utformning_utformningsprocess.pdf

Trafikverket, SWECO VBB (2006) Gatutyper -en exempelsamling. Tillgänglig:
https://www.trafikverket.se/contentassets/8e49fc9f3f9546528f4e2a5b73dbb7c3/gatutyper_en_exempelsamling.pdf

7.3 Hemsidor

Inhabitat, How the Cheonggyecheon River Urban Design Restored the Green Heart of Seoul
Hämtad 09/04/27. Tillgänglig:
<https://inhabitat.com/how-the-cheonggyecheon-river-urban-design-restored-the-green-heart-of-seoul/> [2018-05-13]

Karolinska institutet, Önskat ljud negativt för hälsan. Hämtad 09/04/30. Tillgänglig:
<https://ki.se/forskning/oonskat-ljud-negativt-for-halsan> [2018-04-27]

Länsstyrelsen Skåne, Jord- och skogsklassificeringen i Skåne. Hämtat 25/4 2018. Tillgänglig:
<https://www.lansstyrelsen.se/skane/natur-och-landsbygd/information-till-lantbrukare/forvarv-av-lantbruksfastigheter.html> [2018-04-27]

Malmö Stad, Befolkningstillväxt. Hämtad 09/04/18. Tillgänglig:
<https://malmo.se/Kommun--politik/Fakta-och-statistik/Befolkning/Befolkningstillvaxt.html> [2018-04-27]

Malmö stad, Asfalt. Hämtad 09/05/14. Tillgänglig:
<https://malmo.se/Foretagande--jobb/Driva--utveckla-foretag/Tillstand--regler/Miljoregler-och-tillsyn/Tillstands--eller-anmalningspliktig-verksamhet/Verksamheter-med-anmalningsplikt/Verksamheter-med-sarskilda-miljokrav/Rivningsverksamhet/Sorteringsguide-for-farligt-avfall/A-O-lista/Asfalt.html> [2018-05-17]

Malmö stad, Ekostråket. Hämtad 09/04/23. Tillgänglig:
<https://malmo.se/Kultur--fritid/Idrott--fritid/Natur--friluftsliv/Natur--parker/Natur--och-rekreatiomsomraden/Ekostraket.html> [2018-04-30]

Miljöfokus, Urbana värmeöar. Hämtad 09/04/30. Tillgänglig:
<https://miljo.ifokus.se/articles/4d714f85b9cb46222d06155b-urbana-varmeoar> [2018-05-10]

Naturvårdsverket, Sveriges miljömål nr 16 Tillgänglig:
<https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Sveriges-miljomal/Miljokvalitetsmalen/Ett-rikt-vaxt--och-djurliv/> [2019-01-09]

Van Tonder Gert J, Lyons, Michael J (2005). Visual perception in Japanese rock garden design. [Online]. Tillgänglig:
http://downloadv2.springer.com/static/pdf/228/art%253A10.1007%252Fs10516-00454488.pdf?token2=exp=1428867345~acl=%2Fstatic%2Fpdf%2F228%2Fart%25253A10.1007%25252Fs10516-004-54488.pdf*~hmac=777a0b826fa0b979266053ebfebe6de854c0f4909986092f49864eccc8e13601d [2019-01-09]

Wikipedia, SWOT analys Tillgänglig: <https://sv.wikipedia.org/wiki/SWOT-analys> [2018-04-18]

Wikipedia, Carl Gustafs väg. Tillgänglig: https://sv.wikipedia.org/wiki/Carl_Gustafs_v%C3%A4g [2018-03-22]

7.4 Källa Foton

Figurer 1-3. Daylighting Seoul. Tillgänglig: <http://www.rainway.ca/river-daylighting/> hämtad: [2018]

Figur 4. Highline park New York. Tillgänglig: <https://www.nycgovparks.org/parks/the-high-line> hämtad: [2018]

Figur 5. Karta över Malmö. Tillgänglig: https://kartor.malmo.se/rest/leaf/1.0/?config=../configs-1.0/malmo_atlas.js] hämtad: [2018]

Figur 6. Malmö stad, Ekostråket. Tillgänglig: <https://malmo.se/Kultur--fritid/Idrott--fritid/Naturfriluftsliv/Natur--parker/Natur--och-rekreatiomsomraden/Ekostraket.html> hämtad: [2018]

Figur 27. Hedera Helix växer på trädstam. Tillgänglig: <https://zieloneogrody.eu/pl/p/BLUSZCZ-ZIMOZIELONY-HEDERA-HELIX-/94> hämtad: [2018]

Figur 33. Stängsel med rundad form. Tillgänglig: <https://hastiefence.com/five-ways-to-add-style-to-a-chain-link-fence/> hämtad: [2018]

Figur 35. Alpin Stenträdgård. Tillgänglig: <http://www.srgc.net/forum/index.php?action=dlattach;topic=6244.0;attach=264231;image> <http://www.srgc.net/forum/index.php?topic=6244.15> hämtad [2018]

Figur 36. Modern stenträdgård Polychrom architecter Tillgänglig: <https://www.magasinetkbh.dk/indhold/noma-landskab>] hämtad: [2018]

Övriga bilder är egna