



Ribersborgs strandstråk

HÅLLBAR UPPRUSTNING AV URBANA STRÅK UTIFRÅN BESÖKARES OLIKA HASTIGHETER

Frida Westberg Ekerljung

Självständigt arbete - 30 hp
Sveriges lantbruksuniversitet, SLU
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Landskapsarkitektprogrammet
Alnarp 2023

Ribersborgs strandstråk - Hållbar upprustning av urbana stråk utifrån besökarens olika hastigheter
Ribersborgs beach promenade - Sustainable redesign of urban paths to accommodate the diverse speed preferences of visitors

Frida Westberg Ekerljung

Handledare: Arne Nordius, SLU, institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Examinator: Johan Wirdelöv, SLU, institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Biträdande examinator: Kristin Wegren, SLU, institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 30 hp
Nivå och fördjupning: Avancerad nivå A2E
Kurstitel: Självständigt arbete i landskapsarkitektur - Independent Project in Landscape Architecture
Kurskod: EX0852
Program/utbildning: Landskapsarkitektprogrammet
Kursansvarig institution: Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Utgivningsort: Alnarp
Utgivningsår: 2023
Omslagsbild: Illustrativ bild av Frida Westberg Ekerljung
© 2023 Frida Westberg Ekerljung
Upphovsrätt: Alla bilder används med upphovspersonens tillstånd. Illustrationerna i arbetet är författarens egna om inget annat anges.
Originalformat: A3
Elektronisk publicering: <https://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: social hållbarhet, shared space, trafikintegrering, trafikseparering, gång- och cykelstråk

Sveriges lantbruksuniversitet
Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Publicering och arkivering

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver godkänna publiceringen. Om du kryssar i JA, så kommer fulltexten (pdf-filen) och metadata bli synliga och sökbara på internet. Om du kryssar i NEJ, kommer endast metadata och sammanfattning bli synliga och sökbara. Fulltexten kommer dock i samband med att dokumentet laddas upp arkiveras digitalt.

Om ni är fler än en person som skrivit arbetet så gäller krysset för alla författare, ni behöver alltså vara överens. Läs om SLU:s publiceringsavtal här: <https://www.slu.se/site/bibliotek/publicera-och-analysera/registrera-och-publicera/avtal-for-publicering/>.

JA, jag/vi ger härmed min/vår tillåtelse till att föreliggande arbete publiceras enligt SLU:s avtal om överlåtelse av rätt att publicera verk.

NEJ, jag/vi ger inte min/vår tillåtelse att publicera fulltexten av föreliggande arbete. Arbetet laddas dock upp för arkivering och metadata och sammanfattning blir synliga och sökbara.

Sammanfattning

På obebyggd mark finns potential att utveckla städer. Här konkurrerar grönområdets attraktivitet med behovet av bostäder. På områden mellan husen tenderar efterfrågan på fler funktioner öka liksom variationen av trafikslag som ska samsas där.

Ribersborgsstranden i Malmö är unik för staden tack vare det stora, havsnära grönområde som kan upplevas som en bit orörd natur. Stranden anlades för 100 år sedan och användningen som offentlig badplats och grönt rekreationsområde är den samma nu som då. Utmed den gamla banvallen på området sträcker sig ett asfalterat gång- och cykelstråk. Där, liksom andra stråk i staden, har nya sätt att ta sig fram blivit allt vanligare. Idag samsas cyklister och fotgängare med bland annat olika typer av elfordon, motionärer, rullskridsko- och skateboardåkare.

Ambitionen med det här arbetet har varit att med metoden *Research by design* ta reda på hur den rumsliga upplevelsen av stråket utmed Ribersborgsstranden kan förstärkas för olika besökare och samtidigt motverka att konflikt uppstår mellan dem. Målet har varit att öka förståelse för hur människor som rör sig i olika hastigheter kan samsas i städers offentliga utrymmen.

Den valda metoden har varit vägledande i arbetsprocessen. Arbetets struktur och de olika momenten kopplas samman med metodens tre olika faser: *för-design*, *design* och *efter-design*. Kunskapsinhämtning och analyser har skett i den inledande för-design-fasen. Informationen har sedan bearbetats i design-fasen som lett fram till resultatet som förfinats och presenterats i efter-design-fasen. Skissande och platsbesök har skett löpande genom hela processen.

Gestaltningförslaget som presenteras i det här arbetet tar hänsyn till befintliga värden på Ribersborgsstranden och ämnar samtidigt stärka de sociala värdena för att på så vis bidra till en mer socialt hållbar stad.

Att människor rör sig i olika hastigheter har identifierats som huvudorsak till att konflikter uppstår mellan dem. Den centrala insikten det här arbetet lett fram till är att en gestaltungs-lösning inte går att applicera på alla platser även om problemet initialt upplevs vara detsamma. Detta beror på de platsunika värdena som är viktiga att förhålla sig till för en hållbar, uppskattad och välfungerande gestaltning.

Utifrån analys av platsen kan olika gestaltungs-lösningar appliceras på ett stråk som gör att det fungerar bra utifrån förväntningar från dem som använder stråket. För att gestaltningen ska tas emot väl och fungera som den är tänkt är det viktigt att besökarna kan läsa och förstå den gestaltade platsen.

Resultatet av den här studien visar att en integrerad trafiklösning, så kallad *shared space*, fungerar när hastigheter inte varierar allt för mycket mellan olika trafikslag eller när hastigheterna inte är allt för höga. Shared space-lösningar kan fungera väl där det är ett stort flöde av människor som rör sig i ett lägre tempo och där platsen förväntas erbjuda fler funktioner än transport och passage. Där integrerade trafiklösningar fungerar kan de ha positiva effekter på den sociala interaktioner mellan olika människor.

Förutom en noggrann utformning efter de plats-specifika förutsättningarna, blir en gestaltungs-lösning hållbar genom att möjliggöra en dynamisk utveckling där framtidens funktioner får plats och att gestaltningen med små medel kan förändras och anpassas efter nya behov. Genom att platsen successivt utvecklas i takt med historien skapas minnen hos generationer av besökare. Platsens identitet och själ utvecklas, den får ett värde i sig men är också värdefull för staden och invånarnas känsla av tillhörighet och sammanhållning.

Summary

Undeveloped land present opportunities for urban development. At such locations the desire to preserve and develop green areas competes with the need to address housing deficiencies. As the density of development increases within the urban environment, there is a corresponding increase for more functions to take place between the buildings, as for the diversity of types of transportation that must coexist within a constrained spatial context.

Ribersborgsstranden in Malmö is a unique part of the city due to the large green areas close to the sea which many experience as an untouched piece of nature. The beach was built 100 years ago and its use as public bathing and green recreation area is the same now as it was then. An asphalt-surfaced pedestrian and bicycle path extends along the former railway embankment. There, like in other streets in the city, new types of transportation are more present due to recent advancements in transportation technology. Today, cyclist and pedestrians share the path with drivers of electrical vehicles, people exercising, roller skaters, skateboarders, among others.

The objective of this project has been to investigate, utilizing the method *Research by design*, potential means of improving the spatial experience of the path along Ribersborgsstranden for various groups of visitors, while at the same time preventing conflicts from arising. The aim has been to increase the understanding for how people who move in various speeds can share the space in urban public spaces.

The chosen method has served as a guide throughout the work process. The structure and the various components of the project are aligned with the three sequential stages of the method: *pre-design*, *design*, and *post-design*. Information gathering as well as analyses have been conducted in the initial pre-design phase. The new information gathered was then processed in the design phase, leading up to a result which was refined and presented in the post-design phase. Sketches and site visits have been performed continuously throughout the process.

The design proposal presented in this work incorporates existing values of Ribersborgsstranden and aims to enhance social values in order to promote social sustainability within the city.

The issue of individuals moving at varying speeds has been identified as the most prevalent cause of conflicts. The primary insight gained through the execution of this project is that a single design solution is not viable for all locations, even if the problems initially appear to be identical. The reason for this is the presence of site unique values which are important to identify in order to create a sustainable, well-appreciated and well-functioning design.

Based on analysis of the space, different design solutions can be applied to a path to allow it to function in accordance with the expectations from the individuals using the path. In order for the design to be appreciated and function as intended, it is fundamental that visitors can interpret and understand the design.

The results of this study show that an integrated traffic solution, a so-called *shared space*, functions well when the speed does not differ significantly between various groups of traffic participants or when the speeds are relatively low. Shared space solutions can be efficient for locations where a large number of people are moving at a slower pace and where the location is expected to offer more functionality than transport and passage. When integrated traffic solutions work as intended, they may have positive effects on the social interactions between various individuals.

In addition to careful design in accordance with the site-specific conditions, a design solution may be considered sustainable when it enables a development where future functionality can evolve in a dynamic manner, while being modified and adapted to meet evolving needs using minimal resources. As the location gradually develops over time, memories are created for generations of visitors. The location's identity and soul develop, it gains value in itself but it also contributes to the city and the residents' sense of belonging and unity.

Tack till:

Arne Nordius för ditt uppmuntrande handledarskap där du lyssnat på mina idéer och kommit med inspirerande förslag och tankar.

Lars Westberg och **Ann Westberg Ekerljung** för ständigt peppande och hjälp med korrekturläsning.

Elin Brusewitz, Thomas Sterner, Sarah Palvin, Dan Hasløv, Pella Ström och **Sari Wallberg** som med stort engagemang deltagit i samtal och diskussion kring Ribersborgsstranden, problemlösningar för olika trafikantgrupper samt offentliga platsers betydelse och funktion i samhället.

Innehållsförteckning

Inledning	9 - 10
Metod	11 - 18
Resultat	19 - 62
Kunskapsöversikt	20 - 23
Trafikanter på offentliga platser	24 - 26
Malmö stads styrdokument	27 - 29
Projekt som inspirerar	30 - 35
Kartläggning, karaktärisering & analys	36 - 43
Ribersborgsstrandens kvaliteter, problem & möjliga lösningar	44 - 49
Gestaltningprocessen	50 - 51
Gestaltningförslag	52 - 62
Diskussion och Reflektion	63 - 66
Referenser	67 - 69

Inledning

Projekt: Ribersborgs strandstråk

Ribersborgsstranden planerades och anlades för snart 100 år sedan. Idag är det en populär plats för både malmöbor och de som besöker staden. Här finns ett stråk som med tydlig riktning sträcker sig utmed grönområdet. Människor med olika rörelsemönster samsas på stråket som består av en asfalterad gång- och cykelbana samt den parallella Sillabanan, en stenmjölsväg på den gamla banvallen.

Sedan Ribersborgsstranden började användas som park och badplats år 1926 har Malmö stad gjort flera insatser på separata områden i form av gestaltningstillägg, tillfälliga kampanjer och upprustningar. Dock har inget helhetsgrepp över platsens gestaltning tagits vilket inneburit begränsade förbättringar liksom begränsad utveckling av strandområdet. Till exempel har det på grund av nuvarande utformning av det asfalterade stråket inte varit möjligt att möblera upp delar av det för att på så vis sänka hastigheten och undvika konflikter mellan olika trafikslag. För ett antal år sedan tog Malmö stad fram ett utvecklingsprogram för Ribersborgsstranden, men det genomfördes aldrig och anses idag av tjänstemän på kommunen som inte helt aktuellt¹.

Syfte

Syftet med projektet är att öka förståelsen för hur människor som rör sig i olika hastigheter kan samsas i stadens offentliga utrymmen.

Målsättning

För att identifiera avgörande aspekter på gestaltungs lösningar baserade på fallstudien Ribersborgsstranden är målet med arbetet att undersöka hur den rumsliga upplevelsen av stråket på platsen kan förstärkas för olika besökare och samtidigt motverka att konflikt uppstår mellan dem. Målet är också att föreslå en gestaltning med hänsyn till platsens befintliga värden med ambitionen att stärka de sociala värdena och bidra till en mer socialt hållbar stad.

Frågeställning

Hur kan den rumsliga upplevelsen av stråket utmed Ribersborgsstranden förstärkas med utgångspunkt från olika besökarens hastigheter, med hänsyn till platsens befintliga värden?

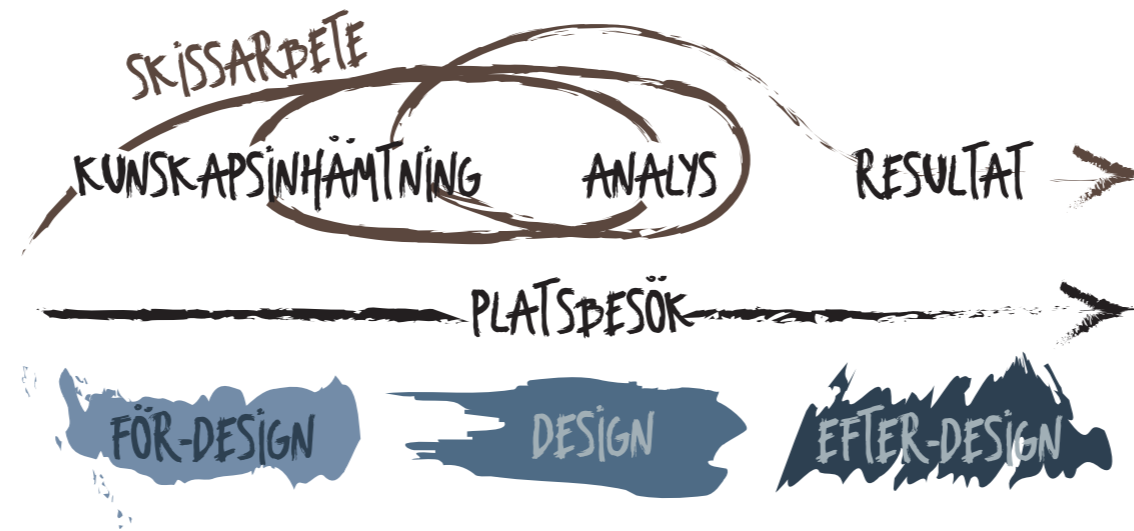
Avgränsning och målgrupp

Efter platsbesök har en central del av Ribersborgs strandstråk avgränsats då det anses mest komplex genom intensitet av funktioner och aktiviteter, entréplatser som korsar stråket samt strandparkens bredd som i det valda området begränsar utrymmet. Vid platsbesök har olika trafikantgrupper noterats och arbetet ämnar inkludera så många av dem som möjligt i förslaget som presenteras.

¹ Elin Brusewitz, Landskapsarkitekt, Malmö fastighets- och gatukontor, telefonsamtal den 25 augusti 2022.

Metod

Research by design



Figur 1: Illustrationen visar metodens olika delar från för-design till efter-design. Platsbesök har skett löpande från arbetets början. Likaså skissarbetet som bearbetat och analyserat den inhämtade kunskapen. De idéer som uppstått under arbetets gång har analyserats och prövats genom skiss och successivt lett fram till arbetets resultat.

Research by design har använts som övergripande metod i det här arbetet. Det finns olika definitioner av metoden som också anpassas efter varje projekt, projektets mål och förutsättningar. Jämfört med annan forskning, som strävar efter att fastslå existerande regler och samband, är design i stor utsträckning ett subjektivt arbete som skapar nytt genom att föreslå olika lösningar på problem och framtidsscenario. Situationer i landskapsgestaltning är komplexa, det finns ofta en osäkerhet i förutsättningar och det finns sällan en slutgiltig lösning utan lösningen är snarare ett pågående arbete. Landskapsdesign måste därför reflektera över de egna förutsättningarna och de effekter som arbetet innebär. Design är ett sätt att testa olika idéer, tekniker, lösningar och material på innovativa och kreativa sätt för att på så vis lösa kulturella, miljömässiga, ekonomiska och estetiska problem (Roggema 2016). Research by design förklaras av Rob Roggema (2016, s. 3) som att den ”arkitektoniska designprocessen formar en väg där nya insikter, kunskap, praxis eller produkter skapas. Den genererar ett kritiskt förhållningssätt genom designprocessen”. Metoden frångår en traditionell linjär process och är i stället en process av återkommande återkoppling (Roggema 2016). Research by design delas upp i tre faser som

överlappar varandra: för-design, design och efter-design, se figur 1. Design och kunskap från forskning genomsyrar alla tre faser. Kunskap används i designprocessen genom att i för-designfasen på ett analytiskt sätt studera vad som finns, i designfasen vad som skulle kunna finnas och i efter-designfasen reflektera över vad som ska finnas. I för-designfasen skapas en förståelse för det som ska undersökas, förutsättningar och möjligheter. I designfasen analyseras olika designlösningar och möjligheter i en upprepande och reflekterande process för att utforma synteser som kritiskt granskas. I designfasen utvecklas lösningar på problemen utifrån förutsättningarna som framkommit i för-designfasen. I efter-designfasen presenteras resultatet och möjliga lösningar kommuniceras och förklaras (Roggema 2016).

I för-designfasen har målet varit att få en kunskapsöversikt genom att studera litteratur, artiklar och tidigare genomförda gestaltungsprojekt samt intervjua sakkunniga med koppling till Ribersborgsstranden eller med annan användbar kunskap inom trafikplanering och landskapsgestaltning. Dessutom har inventering och analys av platsen gjorts.

Designfasen ger en sammanställning av och reflektion över den insamlade kunskapen, utdrag från det löpande skissarbetet samt presentera programpunkter och bärande idé, som förarbetet lett fram till.

Efter-designfasen kommunicerar resultatet genom att presentera och diskutera det slutgiltiga förslaget.

Vidare presenteras olika delmetoder som använts för de olika faserna i Research by design som är det här projektets huvudmetod.

Kunskapsöversikt

Arbetets kunskapsöversikt ligger till grund för gestaltungsförslaget för Ribersborgs strandstråk och tar avstamp i en presentation av de förutsättningar som en omgestaltning bör förhålla sig till. Med litteratur och offentliga dokument som stöd ämnar kunskapsöversikten kartlägga platsspecifika förutsättningar som påverkar beslut i gestaltungsprocessen såsom platsens identitet och betydelse för malmöborna ur ett historiskt perspektiv samt de styrdokument, mål och ambitioner som är specifika för Malmö stad.

Genom att studera litteratur, artiklar och tidigare genomförda undersökningar redogör kunskapsöversikten för offentliga platsers betydelse för samhället och enskilda individer ur ett socialt hållbarhetsperspektiv för att på så vis ge arbetet validitet. Översikten presenterar problematik kopplat till konflikter mellan olika trafikslag i offentliga miljöer för att kartlägga orsaken till problem och möjliga gestaltungs lösningar som kan motverka att konflikt uppstår mellan människor som rör sig i olika hastigheter i det offentliga rummet.

Platsbesök, platsinventering & analys

Under arbetets gång har platsen besökts regelbundet, något som varit ovärderligt och som tillsammans med Stadsmuseets Kulturhistoriska bedömningsmetod (Johansson 2011) gett en djupare förståelse för platsens identitet, problem och kvaliteter. Vid första platsbesök identifierades det asfalterade gång- och cykelstråket som en del av området med potential att utvecklas för att stärka besökarnas upplevelse av platsen, ett intryck som befästs under arbetet med projektet.

Kevin Lynchs modell om urbana platsers uppbyggnad (Lynch 1964) samt Ann-Margreth Berggren-Bärrings och Patrik Grahn's parkkaraktärer (Berggren Bärring & Grahn 1995) ligger till grund för kartläggning av platsens rumsliga förutsättningar. Dessa har identifierats under de löpande platsbesöken samt i diskussion med deltagare vid gåtur-intervjun samt med hjälp av Erik Spirén Lindbergs (2021) tidigare genomförda undersökning.

Kulturhistorisk bedömning

Stadsmuseets Kulturhistoriska bedömningsmetod är ett verktyg som tagits fram för att i utveckling av Stockholms parker och grönområden kunna beskriva, analysera och bedöma kulturhistoriska värden. Bedömningsmetoden utgår från sju delvärden som utan någon hierarkisk ordning ska ge en sammanfattande bedömning av platsens kulturhistoriska värde. Kompletterande till delvärdena finns fem förstärkande delvärden, som används för att ge perspektiv till de sju delvärdena genom att sätta dem i relation till omgivningen (Johansson 2011).

Beskrivning delvärden

Markhistoria

Delvärdet markhistoria beskrivs som spår av mänsklig aktivitet på omgivningen ur ett geografiskt perspektiv och innefattar till exempel landskapets fysiska former, fornlämningar, växter och i vissa fall platsnamn (Johansson 2011).

Samhällshistoria

Immateriella värden som lämnat spår på platsen och säger något om samhällets historia kopplas till delvärdet samhällshistoria. Det kan till exempel vara hur samhällsutveckling, stadsbyggnadshistoria eller tidsandan från olika epoker påverkat platsens utformning på ett signifikant sätt (Johansson 2011).

Parkarkitektur

När det finns ett tydligt arkitektoniskt uttryck, när platsen återspeglar en särskild stil, har koppling till en för arkitekturen viktig person eller när det finns växtmaterial som kan kopplas till en för historien tidstypisk arkitektur kan det finnas ett kulturhistoriskt värde kopplat till delvärdet parkarkitekturen (Johansson 2011).

Kontinuitet

Delvärdet kontinuitet uppstår när användningen varit sammanhängande över en längre tid, det är värdefullt då det ger ett tidsdjup åt platsen. Det kan vara både när det finns spår som visar på hur användningen förändrats över tid men även när användningen varit densamma (Johansson 2011).

Tradition

Delvärdet tradition är liksom samhällshistoria ett immateriellt delvärde och som har stark koppling till delvärdet kontinuitet. Tradition innebär att en specifik, återkommande aktivitet är kopplad till platsen och användningen (Johansson 2011).

Personhistoria

Det personhistoriska värdet skapas av att platsen har en direkt koppling till en person, grupp eller organisation och att platsen är viktig för att beskriva och bevara historien om personen (Johansson 2011).

Symbol

Delvärdet symbol innebär att platsen eller ett objekt på platsen representerar något särskilt i historien. Antingen kan det vara en planerad symbol eller något som blivit en symbolisk representant över tid. (Johansson 2011).

Beskrivning förstärkande delvärden

Autenticitet

Delvärdet kan beskrivas som stärkande då ”äktheten” i växtmaterialet ger ett mervärde, antingen i formen eller i ursprunget (Johansson 2011).

Pedagogiskt värde

Det pedagogiska värdet innebär att en plats på ett särskilt sätt beskriver en del ur historien på ett tydligare sätt än en jämförbar plats (Johansson 2011).

Sällsynthet

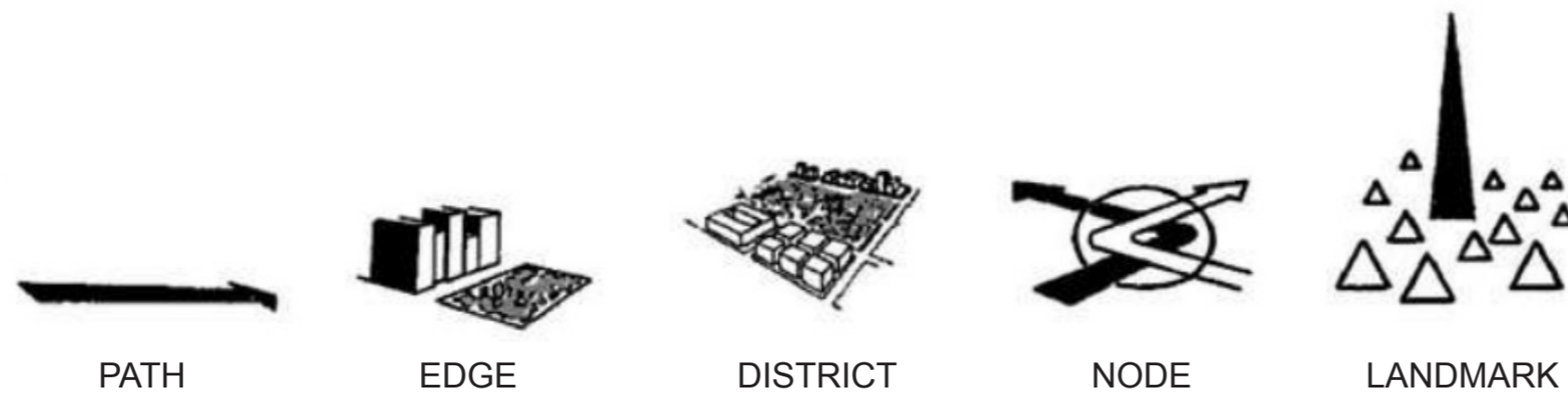
Sällsynthet används som förstärkande delvärde då det i sig sällan är tillräckligt för att något ska bedömas bevarandevärdt men som har betydelse tillsammans med andra kulturhistoriska värden (Johansson 2011).

Representativitet

Begreppet representativitet är kopplat till det pedagogiska värdet och används när platsen jämfört med andra platser på ett bättre sätt representerar ett kulturhistoriskt värde (Johansson 2011).

Upplevelse

Människors subjektiva uppfattning och associationer till en plats påverkar platsens upplevelsevärde. Det kan skilja sig åt mellan individer men när platsen skapar en känsla av identitet, tillhörighet eller närhet till historien fungerar upplevelse som ett förstärkande värde. (Johansson 2011).



Figur 2: Illustrationer som återfinns i Kevin Lynchs bok "The Image of the City" och som visar hans definition av stadens olika delar: Paths, Edges, Districts, Nodes och Landmarks.

The City Image and Its Elements – Kevin Lynch (Büsra Tanoglu 2019) (<https://busratanoglu.wordpress.com/2019/10/03/the-city-image-and-its-elements-kevin-lynch/>)

Inventering platsens form

Kevin Lynch delar upp ett område i olika delar med fokus på visuella kvaliteter som tillsammans bildar mönster i städer, se figur 2 (Lynch 1964). Begreppen för de olika delarna har använts för att få en förståelse för hur människor läser och uppfattar Ribersborgsstranden. Målet är att identifiera hur platsens befintliga struktur kan förstärkas i gestaltungsförslaget. Lynchs olika begrepp har använts vid platsbesök men även i samband med gåtur-intervjun då deltagarna fått använda sig av dem för att beskriva platsen.

Beskrivning av Kevin Lynchs begrepp

Stråk (*Path*)

Stråk är tydliga leder som människor rör sig utmed, de kan uppstå av olika visuella element, rumsliga kvaliteter eller utmärkas av specifika aktiviteter som på något sätt skapar en kontinuitet längs stråken. Stråkens karaktär inom området skapar en hierarki mellan dem och hjälper besökaren att orientera sig (Lynch 1964).

Gränser (*Edge*)

Gränser markerar övergång mellan två områden och kan utgöras av ett tydligt visuellt element men kan också uppstå genom gestaltningens form som har en kontinuitet likt ett stråk och skapar en innanför-utanför känsla beroende av vilken sida av gränsen besökaren befinner sig (Lynch 1964).

Landmärken (*Landmark*)

Landmärken utmärker sig genom att kontrastera mot omgivningen. De består, till skillnad från gränser, av specifika element som lätt kan identifieras. Besökaren kan associera till dem genom till exempel platsens historik eller personliga erfarenheter (Lynch 1964).

Knutpunkter (*Node*)

Knutpunkter kännetecknas av att de inte kan förväxlas med någon annan plats i omgivningen. Den fysiska utformningen kan vara en central plats i området eller en plats där stråk korsar men en knutpunkt kan också skapas av hög mänsklig aktivitet på en specifik plats (Lynch 1964).

Områden (*District*)

Områden består av delar med homogen karaktär som har egenskaper som skiljer sig från intilliggande områden, inom området kan även delområden identifieras. Det kan till exempel vara rumslig upplevelse, en viss arkitektur, områdets topografi eller genomgående material i gestaltningen. Gränserna som omgärdar avgör hur tydligt området kan definieras (Lynch 1964).

Karaktärisering av platsen

För att identifiera och särskilja eventuell uppdelning av platsen i mindre områden har Ann-Margreth Berggren Bärings och Patrik Grahns parkkaraktärer använts som underlag. Dessa har varit användbara för att identifiera både befintliga karaktärer med möjlighet att förstärkas och delar med potential att utveckla en karaktär som skulle kunna stärka platsens rumsliga upplevelse och upplevelsevärde.

Patrik Grahn har tillsammans med Ann-Margreth Berggren Bärings studerat tidigare genomförda studier och på så vis identifierat åtta parkkaraktärer som kan beskriva en park: *Det vilda*, *Det artrika*, *Det rymliga*, *Det rofyllda*, *Det lekfulla*, *Det gröna torget*, *Det festliga* och *Det kulturella* (Berggren Bärings & Grahn 1995). Erik Spirén Lindberg (2021) har i sitt arbete använt sig av Berggren Bärings och Grahns definition av parkkaraktärerna men utgått från namnen som presenterad i Patrik Grahn och Åsa Ottossons bok *Trädgårdsterapi. Alnarpsmetoden: Att ta hjälp av naturen vid stress och utmattning* (2010) där de uttrycks som *rofylld*, *natur/vild*, *artrik*, *rymd*, *öppning*, *skydd*, *social* och *kultur*.

I sitt arbete att ta fram ett nycklingsverktyg i syfte att användas i fält av landskapsarkitekter har Helena Nordh (2006) uppdaterat namnen och bearbetat parkkaraktärernas definition. Hennes beskrivningar har använts som utgångspunkt i det här arbetet. Nordh anser att karaktären Rofylld snarare fungerar som en övergripande egenskap som kan infinna sig i parker med olika karaktär än att det är en separat parkkaraktär (Nordh 2006). I det här arbetet inkluderas dock Rofylld som en av åtta parkkaraktärer som använts vid inventeringsarbetet och i diskussion under gåtur-intervjun.

Beskrivning av Ann-Margreth Berggren Bärings och Patrik Grahns parkkaraktärer

Vild

Vildvuxet, orört, ”naturen har makten”, avsaknad av mänsklig påverkan, lugnt och fridfullt. Till exempel: skogsmiljöer och vildvuxna områden (Nordh 2006).

Artrik

Detaljrikedom, mångfald av växter, djur eller insekter. Till exempel: skogsmiljöer, botaniska trädgårdar och ”dungar” (Nordh 2006).

Rymd

Volym, vid utblick, stort och lättframkomligt. Till exempel: strandremsor, öppna fält och engelska landskapsparken (Nordh 2006).

Rofylld

Frånvaro från störande element, rent och välskött. Till exempel: platser avskärmande från andra aktiviteter, trafik och ljud (Nordh 2006).

Allmänning

Öppet, robust, bollplaner, klippt gräsmatta, läplanteringar. Till exempel: allmänna sportfält och stora gräsytor (Nordh 2006).

Lustgård

Lekredskap, robusta lekytor, omgärdat, buskage, gräskullar och djur. Till exempel: lekplatser och lekområden i större parker (Nordh 2006).

Festlig prydnadskaraktär

Mötesplatser, sittplatser, utsmyckningar och planteringar. Till exempel: parkcaféer, samlingsplatser och torg (Nordh 2006).

Kulturhistoria

Spår av mänsklig verksamhet, historiska objekt och mystik. Till exempel: fornlämningar, kyrkogårdar, gamla alléer och murar (Nordh 2006).

Fallstudier

Fallstudie har använts som metod för att studera hur tidigare genomförda landskapsarkitektprojekt löst liknande gestaltungsproblem som det här arbetet ämnar göra. Ambitionen har varit att identifiera platsspecifika problem och genomförda gestaltningar, samt svagheter och styrkor i fallstudieprojekten, för att skapa ett relevant spektrum av gestaltungslosningar som skulle kunna inspirera till gestaltungslosningar av stråket utmed Ribersborgsstranden.

De tre projekten Superkilen, Amager strandpark och S:t Kilda Promenade som ingått i fallstudien har studerats genom att utgå från frågorna *Vilka problem har identifierats på platsen?* och *Hur svarar gestaltningen på dessa problem?* Information har samlats in från uppdragsgivare och ansvariga arkitekters presentation av projekten, epost-korrespondens med ansvariga arkitekter, intervju med Dan Hasløv samt från webbpublikationer som sammanställt och i vissa fall kommenterat och utvärderat gestaltningarna.

Gå tur-intervju

I syfte att få fram en mer nyanserad bild av Ribersborgsstrandens rumsliga egenskaper, identitet, kvaliteter och potential samt sådant som begränsar eller fungerar sämre på platsen har en gåtur-intervju genomförts. Gåtur-intervjun fungerar som en kombination av kvalitativ intervju och deltagande observation. Gåtur-intervjun genomfördes i grupp med tre deltagare som alla är anställda på Malmö stad och i sitt arbete kommer i kontakt med Ribersborgsstranden och andra offentliga platser i Malmö. Deras ansvarsområden och arbetsuppgifter på kommunen skiljer dem åt.

Intervjugruppen bestod av Thomas Sterner som är chef på driftavdelningen på Fritidsförvaltningen, landskapsarkitekt Elin Brusewitz och trafikingenjör Sarah Palvin, som båda arbetar på Fastighets- och gatukontoret.

En vecka före intervjudagen skickades information om projektet och upplägget för intervjun ut via epost till deltagarna. De informerades om projektets syfte, mål, frågeställning och hur gåtur-intervjun skulle kunna bidra till arbetet. Vidare skickades den förenklade kartan, figur 3, över det för projektet avgränsade området ut tillsammans med en sammanfattning av Kevin Lynchs och Patrik Grahns begrepp, som legat till grund för gåtur-intervjuns struktur. I utskicket till deltagarna förklarades även intervjuns upplägg med 1,5 timmes promenad utmed Ribersborgsstrandens stråk där deltagarna förväntades anteckna individuella observationer följt av 1,5 timmes gemensam diskussion inomhus.

På intervjudagen samlades alla i sydvästra änden av det avgränsade området, var och en tilldelades en utskrivna karta med promenadens planerade stopp utmärkta samt anteckningsmaterial. På kartan fanns instruktioner om att markera olika delar av platsen baserade på Kevin Lynchs begrepp samt även markera karaktärer för olika platser på området utifrån Patrik Grahns parkkaraktärer. Deltagarna ombads också att reflektera och anteckna kvaliteter, potential/möjligheter, begränsningar, nackdelar och dåligt fungerande saker. Efter promenaden samlades gruppen i ett rum på Malmö Stadsbibliotek för att diskutera och reflektera observationerna. Utifrån anteckningar och observation av intervjudeltagarnas diskussion under promenaden modererade jag som intervjuare samtalen.

Vid stopp S1-S6

MARKERA:

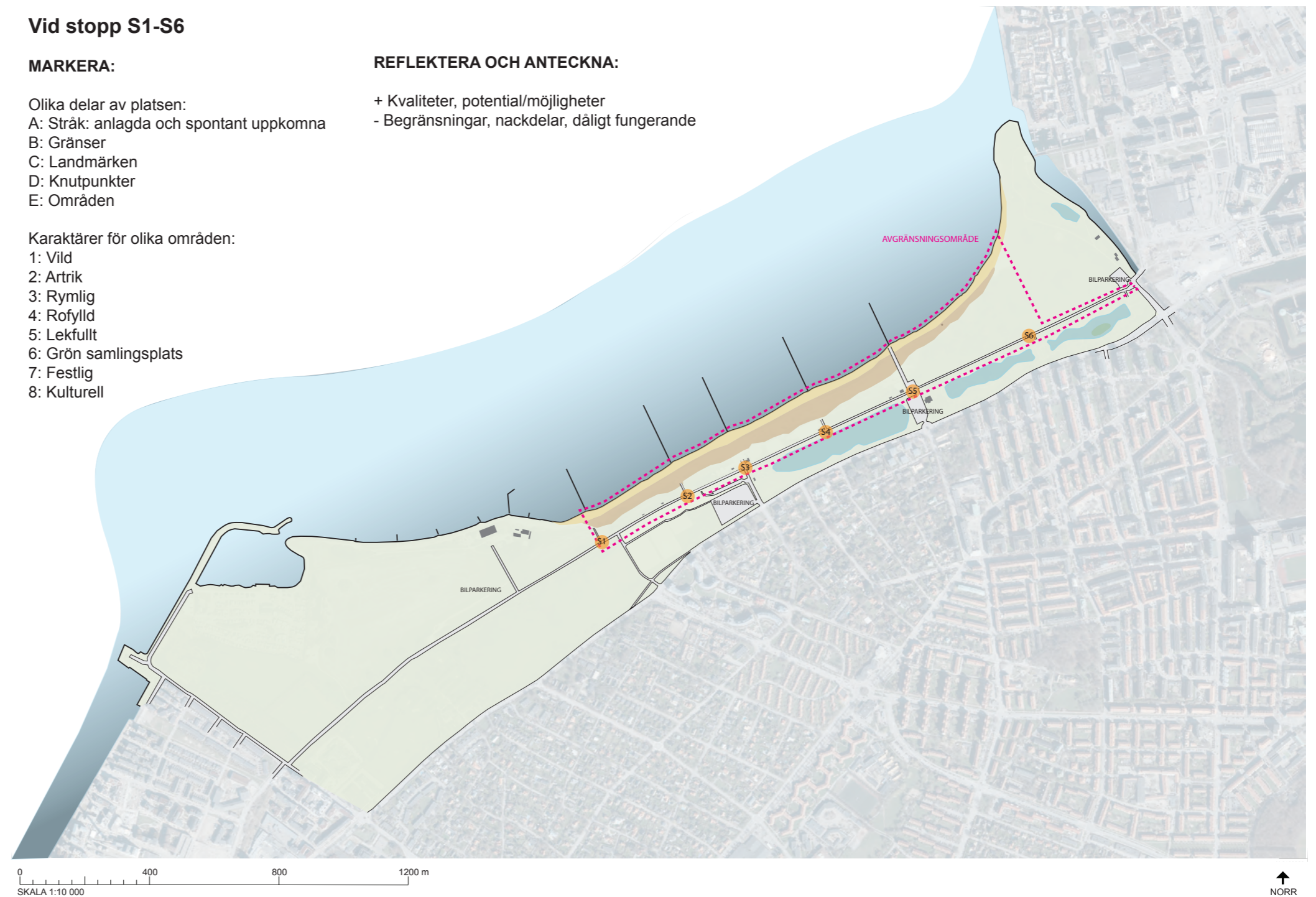
Olika delar av platsen:
 A: Stråk: anlagda och spontant uppkomna
 B: Gränser
 C: Landmärken
 D: Knutpunkter
 E: Områden

Karaktärer för olika områden:

1: Vild
 2: Artrik
 3: Rymlig
 4: Rofylld
 5: Lekfullt
 6: Grön samlingsplats
 7: Festlig
 8: Kulturell

REFLEKTERA OCH ANTECKNA:

+ Kvaliteter, potential/möjligheter
 - Begränsningar, nackdelar, dåligt fungerande



Figur 3: Bild på kartan som användes vid gåtur-intervjun. Deltagarna uppmanades att markera delar där de kunde identifiera Lynchs begrepp och Grahns karaktärer samt reflektera över kvaliteter, potential och möjligheter, begränsningar, nackdelar och dåligt fungerande platser.

Källa bakgrundskarta: Lantmäteriet (2022) Malmö. SWEREF 99 TM, RH 2000. Flygbild [Kartografiskt material] <https://minkarta.lantmateriet.se> [2022-09-21]

Intervjuer med sakkunniga

Kompletterande intervjuer har genomförts med Elin Brusewitz (deltagare gåtur-intervjun), Pella Ström, Sari Wallberg och Dan Hasløv för att få en ytterligare mer utvecklad bild av problematiken och möjliga lösningar för Ribersborgsstrandens stråk. Elin Brusewitz är en av deltagarna i gåtur-intervjun och som landskapsarkitekt på Malmö stad arbetar med att utveckla delar av Ribersborgsstranden. Pella Ström arbetar för Malmö stad som projektledare av tillfälliga arrangemang i staden. Sari Wallberg har arbetat mycket med trafikrelaterade frågor, idag är hon anställd på Ruter i Norge men har tidigare bland annat utvecklat Trafikverkets projekt TRAST (Trafik för en attraktivare stad) och skrivit en bok om Shared space.

Dan Hasløv är ägare till arkitektkontoret Hasløv & Kjærsgaard, ett kontor specialiserat på planering, utveckling och gestaltning av kustnära områden. Hasløv har bland annat ansvarat för att ta fram en masterplan och gestaltning av Amager strandpark.

Samtliga intervjuer har haft ett ostrukturerat och fritt upplägg. Jag som intervjuare har presenterat mitt projekt och de intervjuade personerna har fått tala fritt utifrån respektive erfarenhet från andra projekt och vad de utifrån min presentation, tillsammans med karta över platsen, upplever som problem och vad det finns för lösningar utifrån deras perspektiv.

Skissarbete

Arbetets olika delar har genomförts av skissande i både plan och sektion, från inventering via analys till slutlig gestaltningslösning. Flera olika skissmetoder har använts och skett både för hand och i olika datorprogram.

Frimärksskisser i syfte att testa olika gestaltningslösningar, tidskisser för att avväpna skissandet och generera ett stort antal förutsättningslösa skissidéer samt principskisser för lösningar på specifika problem är exempel på några skissmetoder som använts. Frekvent återkommande platsbesök har bidragit till stor inspiration och kunskap om platsens rumsliga egenskaper. Vid platsbesöken har skissande skett i fält i olika skalor med fokus på både större strukturer och specifika detaljer. Som underlag till skissandet har kartor från Lantmäteriet och egna fotografier använts. Skisserna har tillsammans med analyser av resultatet från kunskapsöversikten resulterat i program, programplan, koncept, bärande idé och formspråk för gestaltningen av stråket utmed Ribersborgsstranden.

Resultat

Kunskapsöversikt



Figur 4: Bilden illustrerar hur offentliga platser kan bidra till ett mer socialt hållbart samhälle.

Resultatet presenteras i form av åtta delkapitel som också illustrerar processen i det här arbetet. Det tar i det här delkapitlet avstamp i en kunskapsöversikt och avslutas så småningom med ett gestaltungsförslag. Löpande presenteras reflektioner och illustrationer så som de uppstått under arbetets gång.

Offentliga platser för ett socialt hållbart samhälle

Utmaningar i samhället och i städerna är många. Inom politik och samhällsbyggande är ordet hållbarhet ofta återkommande. Många associerar hållbarhet med miljöpåverkan men det är nu vanligt förekommande att även prata om ekonomisk hållbarhet och social hållbarhet. Sedan Bruntlandsrapporten publicerades används de tre benen för att diskutera olika delar av hållbarhet men även för att förklara sambanden mellan dem.

Per-Olof Östergren menar att socioekonomiska skillnader, där tillgång till resurser som utbildning och pengar, direkt har koppling till hälsoskillnader, dels att social sammanhållning i ett samhälle, med jämlik resursfördelning av bland annat tillgång till

sociala kontakter och deltagande i samhället, har en positiv effekt på människors hälsa (Teleman, Ullstad, von Platen & Caldenby 2012).

Ett problem med balansen mellan ekonomisk och social hållbarhet är mätbarheten. Det blir lättare att ekonomiska intressen styr då det är svårare att argumentera för vikten av ett socialt fungerande samhälle eftersom effekterna inte är lika mätbara. Samhällskostnaderna blir dock stora när skador till följd av sociala problem ska tas om hand (Urban 2018).

Trender inom stadsplanering som fokuserar på individualism och privatisering snarare än kollektivism har under 1900-talet lett till ett mer slutet samhälle (Carmona, Heath, Oc & Tiesdell 2010). När offentliga rum privatiseras så försvåras möjligheten till spontana mötesplatser. Tankar och idéer om hur sociala problem ska bekämpas skiljer sig åt mellan sociologer och andra experter men en gemensam ståndpunkt är att det behövs någon typ av social sammanhållning för ett fungerande samhälle. Fysisk planering är en del av organisering av en stad där alla invånare får tillgång till resurser som till exempel parker och fritidsanläggningar (Urban 2018).

Kvaliteten på de offentliga miljöerna i Malmö är viktig, den ska främja möten mellan människor och stimulera demokrati och de gröna rummen ska bidra till invånarnas hälsa och trivsel (Modin 2016). Figur 4 illustrerar hur samhällsstruktur och beslut påverkar hållbarheten.

Platsidentitetens betydelse

En plats identitet består av många lager som tillkommit över tid. Till exempel den fysiska utformningen, platsens historia, hur den används och upplevs idag eller symboliska värden för stadens invånare. Hur platsen upplevs kan variera mellan människor och användargrupper. När städer utvecklas och exploateras finns risken för att oaksamhet kan leda till att platsidentiteten går förlorad. Därför är det viktigt att i ett tidigt planeringsskede karaktärisera platsen för att kartlägga och få en förståelse för de fysiska, kulturella och sociala värdena och på så vis ge platsen en hållbar gestaltning som fungerar för alla människor som berörs, även kommande generationer (Cumberlidge & Musgrave 2007).

Besökarens upplevelser av parker i förtätning av städer

Generella kvaliteter som värderas högt av parkbesökare är ett stort utbud av gång- och joggingstråk, välbevarad och omhändertagen vegetation, stort utbud av utrustning för lek och aktivitet samt en gestaltning som fångar områdets identitet och kultur (Chuloh, Al Qassimi, Mohammad & Jihad 2022). Att i gestaltning uppmuntra till spontanlek och fysisk aktivitet i en stads offentliga utrymmen ger liv till platser i stället för att de bara upplevs som passager. Det gör att platsen känns mer omhändertagen och upplevs som tryggare. Flexibla och tillåtande platser engagerar människor från olika ålderskategorier och bidrar till integration (Cumberlidge & Musgrave 2007).

I förtätningar av städer blir det begränsade utrymmet en faktor som stadsplanerare och landskapsarkitekter måste ta hänsyn till. I utformningen av Norra Djurgårdsstaden har utgångspunkten varit att dela upp områdets utrymmen i platser för rörelse och platser för vistelse för att på så vis på bästa sätt ta vara på

utemiljön genom att ta hänsyn till ekologiska, visuella och sociala värden samt beakta upplevelsen av närhet till naturen och bevarande av biologisk mångfald. Ett exempel på ett multifunktionellt stråk är huvudgatan genom Norra Djurgårdsstaden som är uppdelad i tre delar. Ett grönt stråk separerar bilvägen från trottoaren. Gatan är gestaltad för vistelse och passage med utrymme för rörelse i olika hastigheter. Det gröna stråket bjuder in till ett annat rörelsemönster än den intilliggande traditionella trottoaren genom att bestå av ett system av träspångränder och sittplatser inbäddade i en vegetation med hög variation (Dormidontova 2020).

Coronapandemin innebar förändrad användning av stadens gröna infrastruktur och gemensamma utrymmen. Pandemin uppmärksammade hur viktigt det är med välplanerade städer med genomtänkta gestaltungs-lösningar för att klara av förändrade beteendemönster som uppstår vid pandemi eller när människors behov påverkas av andra orsaker. Under perioder med nedstängning och social distansering finns det ett stort behov av multi-funktionella och flexibla ytor utomhus. Kommunpolitiska beslut och policys kan påverka en stads gröna infrastrukturens funktionella värden och anpassa den efter behovet hos invånarna. Smarta, flexibla lösningar som bredare gångstråk, möjligheten till tillfälliga cykelstråk, gågator och vistelseytor bidrar till tåliga stadsmiljöer. Stora, öppna, oprogrammerade ytor är inte den enda lösningen för en mångfunktionell och hållbar stadsplanering. Det behövs även lösningar med fler, småskaliga ytor som möjliggör för mindre sällskap att samlas (Herman & Drozda 2021).

En fallstudie där användningen och människors upplevelser av två parker under coronapandemin undersöktes, en i Nya Zeeland och en i Polen, visar att människor motiveras att besöka offentliga parker av olika saker. För vissa handlar det om organiserade aktiviteter medan andra besöker dem spontant för promenader och pauser. Regler

och föreskrifter under pandemin begränsade i vissa länder möjligheterna att använda delar av parker med utrustning, vilket innebar att de oprogrammerade ytorna blev väldigt viktiga. Vikten av ett varierat utbud av aktiviteter i offentliga parker när möjligheten till social interaktion begränsas på annat håll i samhället understryks i studien då det anses centralt för att tillgodose ekosystemtjänster kopplade till människors välmående (Herman & Drozda, 2021).

Arkitekturstaden Malmö

I ett tillägg till Malmö stads översiktsplan beskrivs mångfalden av arkitektur som en spegling av Malmös invånare. Bebyggelsen, parkerna och vattnet är grundelementen och anses ha höga värden i både arkitektoniskt och kulturhistoriskt perspektiv. I och med förtätning av staden anser Malmö stad att det är viktigt att värna om kulturhistoriska värden genom att utgå från varje plats specifika värden och karaktär. Genom att utveckla användningen och göra vattennära områden mer tillgängliga stärks Malmös identitet som kuststad och bidrar till sociala värden för människor. Det ”landskapliga mötet med havet” (Modin 2016, s. 45) som Ribersborgsstranden utgör ska komplettera den täta staden. De rekreativa värdena där stranden fungerar som besöksmål och mötesplats ska värnas och utvecklas (Modin 2016)

Ribersborgsstrandens historia

På Ribersborgsstranden fanns tidigare en järnväg, Sillabanan, som mellan åren 1889 och 2000 användes för både kalktransport från stenbrott och persontransport. År 1945 lades dock persontrafiken ned då den ersattes av spårvagnstrafik. Själva järnvägsspåret finns inte kvar men på den gamla banvallen går ett stenmjölsstråk parallellt med det asfalterade gång- och cykelstråket (Gatukontoret 2011).

Området kring järnvägen var till en början ingen trevlig plats att vistas på. Vattenansamlingar gjorde markens sumpig och illaluktande, själva kustlinjen var stenig och svårtillgänglig. I slutet av 1800-talet togs ett förslag fram av stadsträdgårdsmästare Wolff som senare omarbetades av Edward Glaesel för att utveckla ett parkområde. I slutet av 1800-talet byggdes också kallbadhuset som står kvar än idag och klassas som byggnadsminne. Det dröjde fram till år 1925 innan parken med strandpromenad faktiskt anlades efter ett förslag ritat av Erstad-Jorgensen som var elev till Glaesel. På initiativ av Malmös Förskönings- och Planteringsförening gjordes året efter försök att anlägga en sandstrand på den dåvarande steniga kusten (Gatukontoret 2011). Malmös Förskönings- och Planteringsförening arbetade med att göra utemiljöer tillgängliga för stadens invånare. Dessutom fanns en ambition att skapa nationell och internationell uppmärksamhet för Malmö (Ristilammi 1997). När Ribersborgsstranden invigdes och Malmös invånare avgiftsfritt kunde börja använda den nya badstranden var målgruppen framför allt barnfamiljer som skulle lockas av det grunda vattnet och tillgängligheten till den stadsnära stranden (ibid.). Försöket med anläggning av sandstranden ansågs lyckat, åren efter andra världskriget utvecklades den under ledning av stadsträdgårdsmästare Åke Steen (Gatukontoret 2011).

Malmö stad beskriver Ribersborgsstranden som Malmös centrumnära strand (Gatukontoret 2011). Från Ribersborgsstranden har malmöbor kunnat följa stadens utveckling: ljudet från industrierna vid hamnen, bostadshuset i Ribersborg som kommit att symbolisera folkhemsidealet, båttrafiken mellan Sverige och Danmark och den nya stadslinjen med höghuset i Västra hamnen (Ristilammi 1997). Sedan strandområdet började användas som park och badplats har flera insatser genomförts på separata delar i form av tillägg, tillfälliga kampanjer och upprustningar. Dock har inget helhetsgrepp tagits vilket inneburit

begränsningar i utvecklingsmöjligheterna för att anpassa platsen till nutidens behov hos besökare och invånare¹. År 2011 togs ett program fram för Ribersborgsstranden då det ansågs viktigt att bevara och utveckla befintliga värden på platsen för att säkerställa en kulturell mångfald i och med stadens utveckling till en postindustriell kunskapsstad (Gatukontoret 2011). Programmet genomfördes aldrig och anses idag av Elin Brusewitz¹ som inte helt aktuellt.

Ribersborgsstrandens betydelse för ett socialt hållbart Malmö

Ribersborgsstranden har ett symboliskt värde för kuststaden Malmö men även sociala och rekreativa värden för Malmös invånare och besökare. Många anser nog att Ribban är en del av Malmös identitet men uppfattningen om vad som gör platsen speciell skiljer sig från person till person. Ribban är en viktig plats för att bidra till ett socialt hållbart Malmö. Den ska vara gestaltad på ett sådant sätt att människor oavsett bakgrund, ekonomiska förutsättningar eller andra förutsättningar har samma tillgång och rätt till att vistas på platsen.

¹ Elin Brusewitz, Landskapsarkitekt, Malmö fastighets- och gatukontor, telefonsamtal den 25 augusti 2022.

Ribersborgsstrandens placering i Malmö

I kartan i figur 5 är Ribersborgsstranden utmärkt tillsammans med andra målpunkter runt om i staden. Några av dem är Folkets park, badhuset Hylliebadet, Naturrum Öresund, Malmö Live och museer i Malmöhus som enligt Malmö Stad är de mest populära besöksmålen (Malmö stad u.å.).

Folkets park är världens äldsta folkpark och erbjuder förutom grönska många aktiviteter för barn och vuxna. Naturrum Öresund erbjuder skolklasser och allmänhet att lära sig mer om naturen med fokus på havet. Malmö Live är ett kulturcentrum med flera scener där konserter och föreställningar arrangeras. Malmöhus slott är ett renässansslott från 1500-talet där Malmö museer huserar med olika utställningar (Malmö stad 2022, u.å.).

I kartan är också Scaniabadet med badbryggor i Västra hamnen, Malmö centralstation och Stadion där bland annat Malmö FF spelar sina matcher utmärkta.



Figur 5: Översiktskarta som visar Ribersborgsstrandens placering i förhållande till andra målpunkter i Malmö.

Källa bakgrundskarta: Lantmäteriet (2022) Malmö. SWEREF 99 TM, RH 2000. Karta [Kartografiskt material] <https://minkarta.lantmateriet.se> [2022-09-10]

Jag tar med till gestaltningen

- Ribersborgs strandstråk ska gestaltas för att underlätta och uppmuntra till möten mellan människor som i vardagen inte möts på andra ställen i staden.
- Genom karaktärisering av platsens fysiska, kulturella och sociala värden ska gestaltningen av Ribersborgsstranden utgå från platsspecifika värden och platsen befintliga karaktär.
- För att skapa en plats som blir något mer än en passage ska den gestaltas på ett sådant sätt att fysisk aktivitet och sociala möten uppmuntras. Detta ska uppnås genom en genomtänkt infrastruktur, välutformade mötesplatser, generöst med sitt- och hängplatser i olika skalor samt genomtänkt vegetation som bidrar till att stärka den rumsliga upplevelsen.
- För att möjliggöra spontan och flexibel aktivitet ska platsen erbjuda oprogrammerade ytor gestaltade efter hastighet och intensitet snarare än specifik aktivitet.

Trafikanter på offentliga platser

Som beskrivits noterades redan vid de inledande platsbesöken på Ribersborgsstranden en problematik kring stråkets funktion och risken för konflikt mellan olika besökare. I det här delkapitlet presenteras insamlad kunskap från tidigare studier och artiklar kopplade till problemen samt samtal med Sari Wallberg som länge arbetat med trafikfrågor i städers offentliga utrymmen.

Trafikintegrering vs. trafikseparering

Vid förtätning av befintliga städer och konkurrens om marken i exploatering av nya områden är det svårt att skapa utrymmen som är anpassade efter varje enskilt trafikantslag som rör sig i olika hastigheter. Av den anledningen har konceptet *shared space* uppstått där bilar samsas med övriga trafikanter. Med fokus på säkerhet i planering av städerna har argumenten för att separera trafik inte visat sig väga tungt då det inte finns något samband mellan trafikintegrering och ökat antal olyckor. Trafikseparering har snarare lett till en falsk trygghet som gjort att till exempel bilister kör snabbare och är mindre uppmärksamma (Stepan & Rotaru 2011).

När olycksrisk i trafiken analyseras är det vanligt att motortrafik sätts i relation till annan trafik medan konfliktrisk mellan cyklister, fotgängare och andra trafikslag med lägre hastighet förbises. Det finns dock fördelar med att separera fotgängare och cyklister då det kan bidra till en mer sammanhållen och tillgänglig cykelinfrastruktur. För att prioritera

fotgängares säkerhet där det inte finns möjlighet att separera dem från cyklister går det i stället att i så stor utsträckning som möjligt markera cykelvägen och arbeta med hastighetssänkande åtgärder (Welle, Liu Wei Li, Adriaola-Steil, King, Sarmiento & Obelheiro 2015).

Trafikdämpande verktyg som kan användas är antingen volymkontrollerande eller hastighetskontrollerande. Volymkontroll kan ske genom att stänga av gator helt eller delvis. Hastighetskontroll kan ske med hjälp av till exempel vägbulor, markmaterial eller rondeller. Att gestalta gatan så att trafiken tvingas röra sig i en S-form i stället för att köra rakt fram eller begränsa hastigheten genom skyltning är exempel som minskar både volym och hastighet. Shared space är en metod där alla medel som direkt instruerar och kommunicerar till trafikanterna tas bort och trafikanterna får ansvar över att samspela och anpassa sig efter varandra (Stepan & Rotaru 2011). Shared space eller shared streets avgränsar inte fotgängare från andra trafikslag, i stället används olika element för att bidra till en kvalitativ plats som bjuder in till olika aktiviteter och socialt interagerande mellan människor (Welle et al. 2015).

Komplicerade korsningar

Korsningar mellan olika huvudleder är extra utsatta för konflikt. I komplicerade korsningar där fotgängare och andra trafikanter ska korsa en väg ska korsningen vara så direkt och kort som möjligt, området ska vara tydligt markerat för att den som korsar ska veta när den befinner sig i ett trafikutsatt område. God överblickbarhet och tillgänglighet även för funktionsnedsatta, separerade områden för olika trafikslag, sänkt hastighet och ”pausplatser”, där den som korsar är skyddad, är principer som kan användas. Pausplatserna kan vara mittrefuger som gör att den som korsar vägen enbart behöver fokusera på trafik från ett håll i taget. Mittrefuger kan gestaltas som fickparker eller torg och på så vis markera att området prioriterats för fotgängare och

människor som befinner sig på platsen snarare än för dem som passerar (Welle et al. 2015).

Cykelflöden & konflikter i trafiken

År 2018 rapporterades från Malmö 387 fall där cyklar varit involverade i olyckor in till STRADA, som är ett rapporteringssystem för skador och olyckor i trafiken. Då denna statistik bygger på inrapportering från polis och sjukhus ger det ingen information om de mindre olyckor där varken polisen eller sjukvården varit involverade och inte heller något om konflikter som påverkat cykeltrafikens flöde (Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande 2018). Sveriges Television rapporterade 2021 att antalet olyckor med elsparkcyklar ökat och att Malmö var den stad där flest fall per capita rapporterats in. Vanligast rör det sig om singelolyckor men sjukhusen ser en ökad trend av olyckor där personer blivit påkörda av elsparkcyklar (Esping & Pandurescu 2021).

En studie genomförd i tre europeiska städer har med hjälp av GPS, där data från 57 cyklister samlats in, kunnat identifiera platser där cyklisternas rörelsemönster avvikit och på så vis kartlagt möjliga orsaker till friktion i cykeltrafiken. Avvikelse identifierades genom att cyklisten antingen var tvungen att stanna, sakta ner eller gå med cykeln. Platser cyklisterna saktade ner på var framför allt de där det var svårframkomligt med cykel och vid vägkorsningar eller andra typer av stadsnoder och målpunkter. Exempel på det var när cykelvägar övergick i vanliga gator, platser med mycket folk, svåra eller kraftiga svängar, rondeller, cykelvägar vid entréer till olika områden och cykelvägar med kuperad terräng (Pajarito & Gould 2018).

Det är framför allt trafikljus och korsningar som stoppar upp cykeltrafikens flöde. Cykelbanans bredd begränsar också hastigheten. Genom att

göra cykelbanan bredare ökar hastigheten då breddningen möjliggör körfältsbyte och omkörning av andra cyklister. Även trafikcontrollerande åtgärder som signalsystem vid korsningar som prioriterar cyklister bidrar till en högre hastighet (Grigoropoulos, Abdollah Hosseini, Keler, Kathis & Sprangler 2021).

Nya elektriska trafikslag

De senaste åren har en rad nya trafikslag dykt upp i trafiken. Gemensamt för dem är att de är enpersonsfordon som drivs av el med en hastighet på maximalt 20 km/tim (Transportstyrelsen 2022). Vanligast är elsparkcykeln men även andra typer förekommer. På grund av det ökade antalet trafikolyckor där elsparkcyklar varit involverade gäller sedan 1 september 2022 nya regler. De innebär att det inte längre är tillåtet att framföra eller parkera elsparkcyklar på gångbanor bortsett från anvisade cykelställ och parkeringsytor. Reglerna innebär att elsparkcyklar hanteras som vanliga cyklar och elcyklar (Marbinah 2022).

En studie utförd i Sydkorea visar att olyckor med vad de kallar PM, Personal Mobility vehicle, vilket beskrivs som mindre fordon som drivs av el, vanligtvis involverar motorfordon. Förklaringen är att PM inte är tillåtet på gång- eller cykelbanor i Sydkorea. Studien uppmärksammar dock att det är vanligt att PM framförs på gång- och cykelbanor i de fall de är tillgängliga och det sannolika skälet anses vara den olycksrisk de utsätts för i biltrafiken (Oh & Kim 2021).

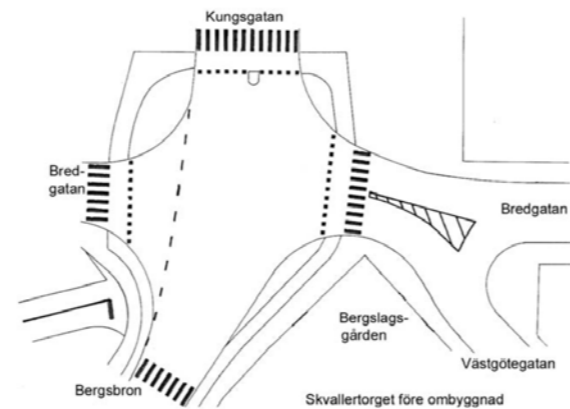
Den koreanska studien visar att olyckor mellan PM och fotgängare är vanligare än olyckor mellan cyklister och fotgängare. Andelen olyckor mellan PM och fotgängare ökar med ökad bredd på gång- och cykelbanan, vilket i studien förklaras med avsaknaden av regler för PM i trafiken i Sydkorea. Det innebär att PM-trafikanter tenderar att använda både gångbanan och cykelbanan medan cyklister enbart använder cykelbanan (Oh & Kim 2021).

Möjligheter & begränsningar i shared space-utrymmen

Shared space används i urban gestaltning dels på grund av att utrymmet mellan husen ofta är begränsat, dels för att öka integrationen mellan olika användargrupper och skapa en trygg plats att röra sig på (Hamilton-Baillie 2008; Stepan & Rotaru 2011). En studie genomförd på tre platser i Shenzhen city i Kina har studerat konflikter mellan fotgängare, vanliga cyklister och elcyklister på platser som är gestaltade som shared space där motortrafik är separerad från andra trafikslag, som i sin tur rör sig på ett gemensamt utrymme (Liang, Meng & Zheng 2021). Studien visar att trafikkonflikter är vanligast mellan elcyklister och fotgängare och minst vanligt mellan vanliga cyklister. I studien är olycksrisken som högst då hastigheten varierar som mest mellan trafikslagen. Studien visar också att konflikt uppstår när en eller flera trafikant svänger eller på grund av annan komplexitet i trafiken. Vidare visar studien att ökad trafikmängd korrelerar med antal olyckor men däremot är antalet olyckor mindre när trafikslaget är mer homogent. Orsaken till allvarliga olyckor är snarare trafikkomplexiteten än hastigheten. Antalet olyckor korrelerar inte med ökad trafikmängd av samma trafikslag. Då tenderar i stället trafikanterna att röra sig i samma hastighet i ett slags kösystem. Sammanfattningsvis konstaterar författarna i studien att Shared space inte är lämpligt på platser med stor trafikmängd eller hög trafikkomplexitet (ibid.).

Sari Wallberg¹ har i ett projekt i Norrköping gjort en effektstudie på Skvallertorget som gjordes om från att ha varit en genomfartsåder, en plats med mycket trafik, till ett torg med shared space-principen. Figur 6 visar planer på torget före och efter ombyggnad. Förändringen medförde för- och nackdelar för olika besökare.

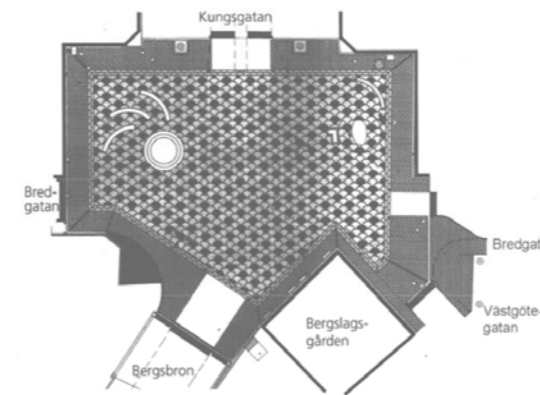
Innan ombyggnad



Det blev en attraktivare plats för fotgängare och affärsinnehavare medan det blev sämre för kollektivtrafik och varutransporter. Den begränsade framkomligheten gjorde att kollektivtrafikens flöde påverkades negativt.

Sari Wallberg² tror att trenden med shared space idag har mognat, att planerare insett att det inte fungerar överallt och där det passar ska det göras med kvalitet. Det fungerar där det är låga flöden av biltrafik och ingen kollektivtrafik. Shared space ska användas där man vill att människor ska uppehålla sig, där det ska samlas mycket folk. Hon tycker det är viktigt att satsa på kvalitet och inte kvantitet genom att planera för shared space där det verkligen finns potential. Det ska inte vara utspritt över hela städerna utan i stället användas där man får det att fungera. Shared space fungerar inte över långa sträckningar som då i stället bara upplevs öde och inte heller där det finns risk för stora konflikter mellan olika trafikslag. Det måste finnas ett underlag för att ett visst antal människor använder platsen, annars kör bilar bara snabbt när det inte finns något att hänga upp sig på och anpassa sig efter.

Efter ombyggnad



Studien på Skvallertorget visade att biltrafiken körde väldigt snabbt på nätterna när det var tomt jämfört med på dagarna när det var mycket folk och uteserveringar som var öppna. Den effekten vill man inte ha på dagen om det är för lite folk på platsen. För att shared space ska fungera ska det vara lite bilar, mycket fotgängare, uteserveringar och cyklister. Det ska ge känslan av att komma in i ett rum och bilister ska känna att de inte hör hemma där och därför köra väldigt försiktigt³.

Sari Wallberg³ tycker att ett problem med shared space är tillgängligheten och framför allt för dem med någon funktionsvariation eller nedsättning. Det är svårt att få ett rum som ska upplevas som ett torg att fungera för dem, till exempel finns det inte så många markmaterial som är helt jämna. På Skvallertorget var det framför allt detaljer i möblering och att torget hade smågatsten som gjorde att det inte var bra.

Figur 6: Planer över Skvallertorget innan och efter ombyggnation efter Shared space-principen.

Sari & Bjarne hälsar välkomna till föredrag om SHARED SPACE (Olof Henriksson 2016) (<https://docplayer.se/19084536-Sari-bjarne-halsar-valkomna-till-foredrag-om-shared-space.html>)

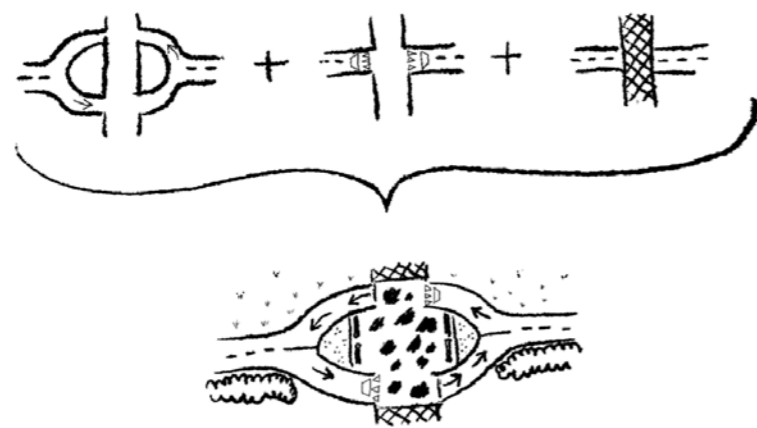
Sari Wallberg⁴ anser att det finns en styrka med ytor som är flexibla och erbjuder utrymme för olika evenemang. Hon tycker att Ribersborgsstranden är rätt unik, då det inte är många städer som har den typen av stora, öppna ytor. Wallberg³ tror att det är viktigt med utrymme för löpare och transportcykelfunktion för att på så vis motivera folk att ta cykeln. Hon tror att det är något som kan utvecklas på Ribersborgsstranden för att undvika konflikt med andra trafikslag. Vidare tror Wallberg³ att det finns potential att även utveckla cykelparkeringen så att den tillför något mer och ser trevlig ut även tider på året när den inte används lika mycket³.

¹ Sari Wallberg, Fagsjef Fremkommelighet, Ruter As
Teams-samtal om Shared space den 16 september 2022.

² Sari Wallberg, Fagsjef Fremkommelighet, Ruter As
Teams-samtal om Shared space den 16 september 2022.

³ Sari Wallberg, Fagsjef Fremkommelighet, Ruter As
Teams-samtal om Shared space den 16 september 2022.

⁴ Sari Wallberg, Fagsjef Fremkommelighet, Ruter As
Teams-samtal om Shared space den 16 september 2022.



Figur 7: Illustration från skissarbetet som undersöker möjlig lösning för kritiska korsningar.

Jag tar med till gestaltningen

- Där det finns behov av god framkomlighet för cykel med hög hastighet ska cykelstråket separeras från andra trafikanter och vara tillräckligt bred för att göra det möjligt för cyklister att köra om varandra.
- Vid kritiska korsningar med hög olycksrisk ska övergången vara så kort som möjligt. Hastighetskontrollerande åtgärder bör användas och korsningen kan också gestaltas med pausplatser där korsande trafikanter kan fokusera på trafik från ett håll i taget.
- Gestaltningen bör ta hänsyn till nya och framtida trafikslag som gör att trafikanter rör sig i varierad hastighet.
- Allvarliga konflikter uppstår framför allt på grund av variation i hastighet mellan olika trafikanter. Därför bör trafikanter separeras där olycksrisken är för stor i förhållandet till möjligheten till social integration mellan trafikanter.
- Där olycksrisken inte är överhängande men många människor rör sig och uppehåller sig finns fördelar att gestalta efter Shared space-principen. En oprogrammerad yta med varierad funktion bör vara attraktiv under hela året för att upplevas som väl omhändertagen.
- Det är viktigt att tillgodose olika användares behov av tillgänglighet. Både i val av markmaterial och objekt i gestaltningen men även i utformningen till exempel genom att anpassa utrymmet för cyklister för att motivera människor att cykelpendla.

Malmö stads styrdokument

Under arbetet har olika dokument som Malmö stad tagit fram och förhåller sig till när de planerar och utvecklar staden studerats. I det här delkapitlet presenteras sådant som i det här arbetet anses vara viktigt att ta hänsyn till i utvecklingen av Ribersborgsstranden.

Grönplan för Malmö stad

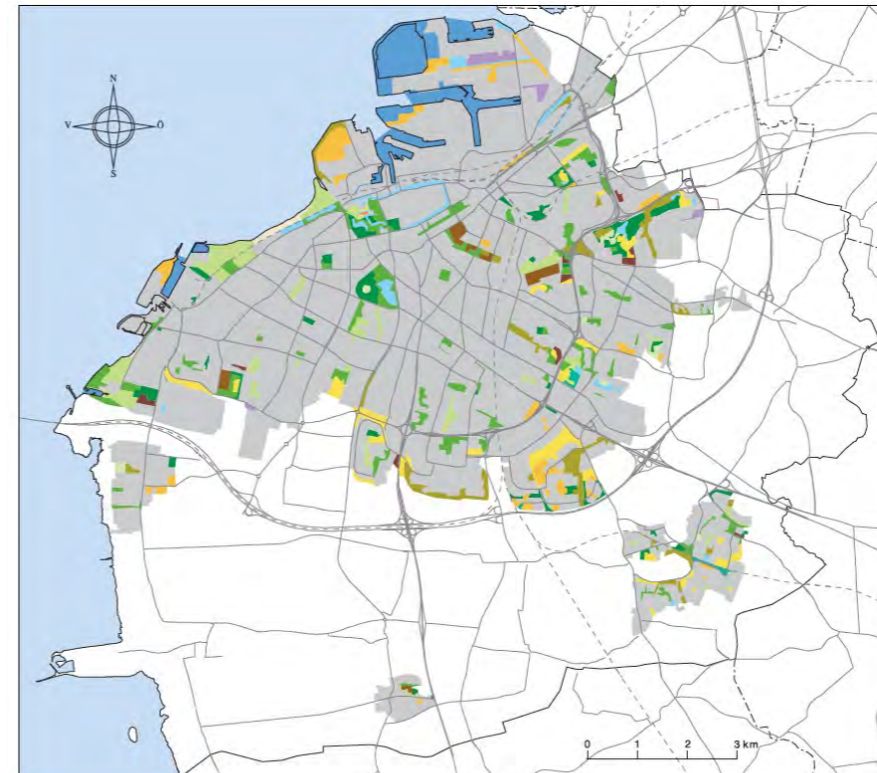
Gatukontoret i Malmö har tagit fram en grönplan som utgår från kommunens grönpolicy och gröna mål. Förslag och strategier har utformats utifrån analys och kartering av gröna stråk och miljöer i Malmö (Gatukontoret, Stadsbyggnadskontoret, Fritidsförvaltningen & Fastighetskontoret 2003).

Kommunens gröna mål delas upp i generella mål, rekreativa mål och biologiska mål. Samtliga berör Ribersborgsstranden. I de generella målen ingår att skydda värdefull grön mark från exploatering, stranden anses värdefull och skyddas till exempel genom strandskydd. De rekreativa målen anger att det ska finnas ett varierat utbud av parker samt natur- och rekreationsområden som tillsammans skapar ett sammanhängande grönt nätverk med god tillgänglighet. I strategin för att uppnå de rekreativa målen ingår att utveckla befintliga grönytor genom att till exempel förbättra rekreativa kvaliteter, förbättra tillgängligheten och reducera barriäreffekter genom nya och bättre passager eller minskad hastighet. De biologiska målen innefattar att förstärka de olika landskapstyperna som identifierats och utveckla olika karaktärsområden inom dem genom att öka mängden och variationen av biotoper och arter. Karaktärsområdena ska ha en

enhetlig eller specifik sammansättning och det ska finnas en variation mellan dem (Gatukontoret et al. 2003). Detta ska uppnås genom att bevara och förbättra befintliga grönytor med biologiska värden genom att ”utgå ifrån regionalt förekommande och historiskt dokumenterade biotoper” (ibid., s. 61).

I Malmö kommun har fem landskapstyper identifierats genom analys av biotopsammansättning och landskapsstruktur samt områdenas historiska förhållanden och utvecklingspotential. Landskapstyperna har sedan delats upp i 18 karaktärsområden utifrån biotopsammansättning och struktur. I kartan över biotopfördelning med en täckningsklass A, figur 8 s. 17, där andel grön yta är minst 90%, redovisas Ribersborgsstranden som ett av de större gröna områdena. Platsen är del av ett större sammanhållet kuststråk från Västra hamnen till Lernacken. Kuststråket består, förutom av gräs och strand, av olika parkbiotoper, laguner och ruderatmark (Gatukontoret et al. 2003).

Ribersborgsstranden ingår i landskapstypen Öppet kustlandskap och karaktärsområdet Sibbarp-Ribersborgskusten. I den Gröna planens klassificeringssystem för tätorter finns 16 olika biotoptyper. Som syns i figur 9 består Ribersborgsstranden framför allt av biotoperna Strand och Gräsmatta som är en del av de öppna och halvöppna park- och naturmiljöerna som karaktärsområdet till stor del består av. Sandstranden utgör en stor del av den totala ytan av sandstränderna i kommunen och anses på grund av sin sällsynthet vara viktig för den sammantagna biologiska kvaliteten. Det rekreativa värdet av sandstränderna lyfts också som viktigt för karaktärsområdet. För att utveckla de biologiska kvaliteterna i området föreslås stora delar av gräsytan omvandlas till äng och våtmark (Gatukontoret et al. 2003).



Figur 8: Kartan är hämtad från Grönplan för Malmö stad och visar fördelningen av biotoper i Malmö tätort.

Grönplan för Malmö 2003 (Gatukontoret, Stadsbyggnadskontoret, Fritidsförvaltningen & Fastighetskontoret 2003, s. 45) (<https://malmo.se/download/18.1c002f7b12a6486c372800012081/1491302360509/Grönplan-for-Malmö-2003.pdf>)



Figur 9: Foto från Ribersborgsstranden som karaktäriseras av landskapstypen Öppet kustlandskap med biotoperna Strand och Gräsmatta.

Foto: Frida Westberg Ekerljung 2022-09-20

Trygghetsstrategi i Malmö

Fastighets- och gatukontoret i Malmö stad tog 2020 fram en Trygghets- och säkerhetsstrategi som ska behandla så väl risker för brott och trafikskador som den upplevda tryggheten hos invånarna för att på så vis öka friheten och tillgängligheten samt minska motsättningar mellan olika grupper. I strategin presenteras fyra utmaningar som prioriteras i arbetet:

- Renhållning för ökad trygghet
- Trygghetsfrämjande faktorer i planarbetet
- Trafikbeteende och otrygghet i trafikmiljön
- Rätt åtgärder för trygghet i befintlig stad (Fastighets- och Gatukontoret 2020).

Malmö ska upplevas som rent och väl omhändertaget, fokus ligger på åtgärder och dialog som underlättar för att invånare, fastighetsägare och kommunen tillsammans ska kunna ta ansvar för att staden ska hållas ren. I och med förtätning av staden med minskade gemensamma utrymmen anses det viktigt att redan i planarbetet lyfta trygghet och tillgänglighet för att säkerställa att staden utvecklas på ett sätt som får invånarna att känna sig delaktiga och välkomna i de offentliga rummen. I den byggda staden ska platser som är trafikfarliga eller upplevs otrygga fångas upp och analyseras utifrån platsens specifika förutsättningar innan åtgärder vidtas (Fastighets- och Gatukontoret 2020).

I strategin särskiljs trafiktrygghet från trafiksäkerhet då även den upplevda otryggheten begränsar rörelsefriheten, särskilt bland oskyddade trafikanter och särskilt svaga grupper. Framför allt är det bilister och cyklister som ger upphov till att andra trafikanter känner sig otrygga i trafiken och på offentliga platser. Som åtgärder föreslås bland annat främjande av positivt trafikbeteende och utveckling av trafiktrygghet som ett komplement till trafiksäkerhet (Fastighets- och Gatukontoret 2020).

I utvecklingen av de offentliga rummen i Malmö är trygghet och tillgänglighet grundläggande. Platser där olika trafikanter möts ska vara trafiksäkra och upplevas som trygga.

Program för aktiva mötesplatser

Gatukontoret tog 2015 fram ett Program för aktiva mötesplatser i syfte att utveckla ett jämlikt och jämställt utbud av möjligheter till fysisk aktivitet på allmän plats i Malmö för att på så vis utjämna skillnader i hälsa mellan olika invånargrupper. Till grund för programmet ligger en inventering från 2011 av Malmös olika aktivitetsytor samt telefonintervjuer med invånare i Malmö om deras aktivitetsvanor. Programmet presenterar en vision för Malmös stadsmiljö och strategier för att komma dit (Anderson & Krook 2015). Visionen är:

Malmö ska erbjuda en inspirerande stadsmiljö, med ett lättillgängligt och varierat utbud av aktivitetsytor på allmän plats, som lockar till en mångfald av fysiska aktiviteter. Platserna ska vara gratis och öppna för alla. För att uppnå en god kvalitet och blandning ska staden tillhandahålla både enklare vardagsplatser och avancerade anläggningar som väcker internationell uppmärksamhet. För att kunna profilera Malmö som en aktiv stad måste vi ha ett öppet och nyfiket förhållningssätt till det nya och oprövade och våga testa olika grepp. (Anderson & Krook 2015, s. 6)

För att infria visionen ska bland annat samtliga projekt främja fysisk aktivitet, stödja medborgarinitiativ och ha en utformning som är flexibel och bjuder in till spontana initiativ samt satsa på identitetsskapande projekt som positionerar Malmö som hälsostad internationellt (Anderson & Krook 2015).

Pella Ström¹, som arbetar med arrangemang och tillfälliga aktiviteter för Malmö stad, anser att hennes arbete och landskapsarkitekterna, som arbetar med att utveckla allmän plats i Malmö, skiljer sig åt. Landskapsarkitekternas uppdrag är att skapa hållbara platser som fungerar året om medan arrangemangsenheten på Malmö stad bygger om befintliga platser för specifika aktiviteter under en kortare tid. I Pella Ströms arbete med tillfälliga aktiviteter använder hon befintliga ytor i staden och anpassar dem efter varje enskilt arrangemangs behov. Hon menar att det i landskapsarkitekternas arbete inte alltid går att planera platser med hänsyn till att de ska fungera även för temporära arrangemang då anpassningen är kostsam.

¹ Pella Ström, Projektledare, Fastighet- och gatukontoret Malmö stad
Telefonsamtal om Program för aktiva mötesplatser den 13 september 2022.

TRYGGHET

AKTIVITET

REKREATION

BEVARA OCH UTVECKLA NATURVÄRDEN

FLEXIBILITET

TILLGÄNGLIGHET

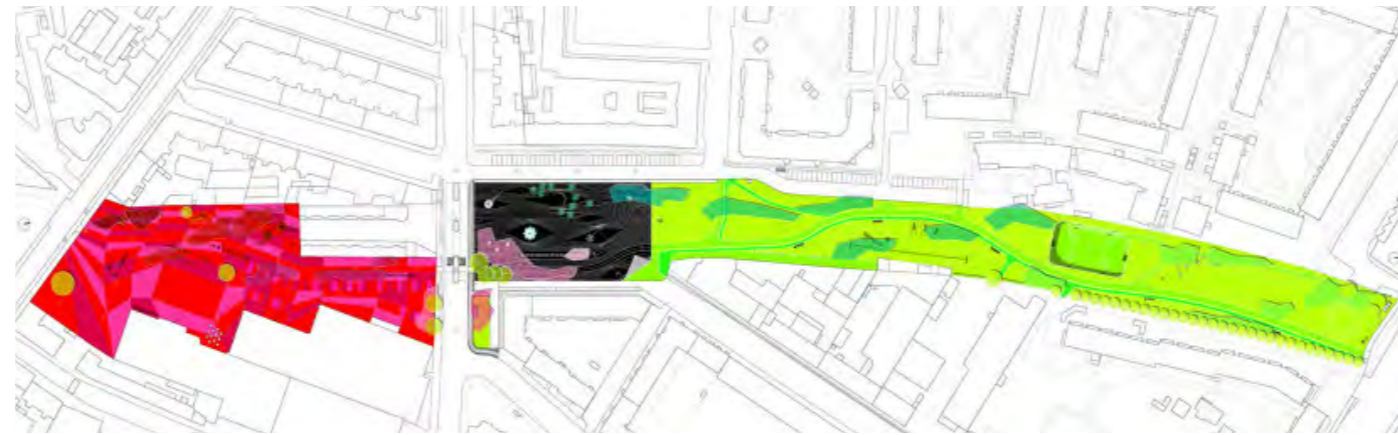
IDENTITET

Figur 10: Ovan presenteras några av de buzzwords som uppstått under gestaltningsprocessen och varit tongivande i skissandet.

Jag tar med till gestaltningen

- Ribersborgs strandstråk ska utvecklas på ett innovativt sätt som skapar identitet, gör platsen flexibel, tillgänglig och trygg samt bjuder in till spontan aktivitet.
- Ribersborgsstranden ska erbjuda ett varierat, jämlikt och jämställt utbud av möjligheter till fysisk aktivitet.
- Den stora ytan med strand är sällsynt och har ett stort bevarandevärde. Även det stora gröna sammanhållna området är ett av få i Malmö och bör bevaras. En omgestaltning av Ribersborgsstranden bör förstärka den befintliga landskapstypen *Öppet kustlandskap*.
- Grönytorna bör utvecklas på ett sätt som förstärker de rekreativa kvaliteterna och förbättrar tillgängligheten.
- I gestaltningen av vegetationen ska utgångspunkten vara regionalt förekommande arter som stärker platsens karaktär och är anpassad efter växtplatsens förutsättningar. Delar av gräsytan bör utvecklas till ängsmark för att förstärka de biologiska värdena.
- Stråket utmed Ribersborgsstranden bör gestaltas på ett sådant sätt som förbättrar tillgängligheten samt minskar barriäreffekten och hastigheten.

Projekt som inspirerar



Figur 11: Plan över Superkilen som är uppdelat i tre delar: rött torg, svart torg och grön park.

SUPERKILEN Copenhagen, Denmark
2012 (Topotek 1 u.å. (<https://www.architonic.com/en/project/topotek-1-superkilen/20214046>))

Tre tidigare genomföra projekt där fokus legat på att aktivera och gestalta urbana stråk har studerats: Superkilen, Amager strandpark och S:t Kilda Promenade. Gemensamt för dem är att gestaltungs-lösningarna vill besvara hur respektive plats på bästa sätt kan möta behov och förväntningar från olika typer av besökare som befinner sig på och passerar platserna.

Projektet Superkilen

Mimersgadekvarteret som sträcker sig mellan Nørrebrogade och Tagensvej i Köpenhamn upplevdes tidigare som slitet och i behov av upprustning. Målet var inte bara att utveckla området utan även bidra till att stärka upplevelsen av Köpenhamn som stad genom att skapa ett kreativt och attraktivt stadsrum för boende och besökare. Det befintliga cykelstråket skulle omvandlas till ett multifunktionellt, grönt, rekreations- och aktivitetsstråk som synliggör kvarterets resurser och kvaliteter. Platsen skulle erbjuda olika typer av aktiviteter för många användargrupper och ge upphov till ett flöde av människor. Gestaltningen skulle återspegla mångfalden av etnicitet och kultur som återfinns i kvarteret kring stråket som kom att kallas Superkilen. Vidare skulle den fungera som inspiration för kommande projekt i andra delar av staden (Ramboll management 2005). Huvudansvarig arkitekt var Bjarke Ingels Group som ritade platsen utifrån frågeställningen ”Hur kan du skapa ett solitt och öppet ramverk som tillfredsställer önsknings och behov från 60 kulturer och tusentals individer?” (Bjarke Ingels Group u.å., s. 1).

Gestaltungs-lösning

Den övergripande gestaltungs-lösningen för Superkilen var att platsen skulle fungera som en enda stor utställning av bra, urbana lösningar från hela världen vilka kom att presenteras i form av objekt från 60 olika länder som också representerar de många olika länder som de boende i kvarteret kommer från (Bjarke Ingels Group u.å.).

Gestaltungs-lösningen är identitetsskapande och lyfter de kvaliteter och den mångfald som redan finns på platsen men som tidigare inte varit synlig i den urbana gestaltningen. På informationsskyltar intill varje objekt beskrivs de på både danska och på språket som talas där objektet härstammar från. Ambitionen var att människor med olika bakgrund ska kunna identifiera sig med platsen, trivas på den och att känslan av att känna sig välkommen och sedd ska bidra till integration (Bjarke Ingels Group u.å.).

Landzine (2013a) beskriver Superkilen som ett ”heterogent plats-kollage” och pekar på hur gestaltningen har tydliggjort stråkets olika karaktär med hjälp av färgteman, se figur 11. Ett svart torg, figur 13, ett rött torg, figur 12, och en grön park markerar karaktärsskiftningarna (ibid.). Superkilen sticker ut som en kreativ och färgglad plats, den kontrasterar mot omgivningen snarare än att försöka smälta in. Den visuellt starka och uttrycksfulla designen är signifikant men det tydliga konceptet med koppling till grannskapet gör att människor ändå kan identifiera sig med platsen (Leva 2013).

Inspiration till Ribersborgs strandstråk

Kreativa lösningar och formspråk kan skapa multifunktionella stråk för rekreation och aktivitet där infrastrukturen erbjuder något mer än att bara fungera som passage. En omgestaltning bör beakta att platser ska vara attraktiva och inbjudande för dem som använder dem mest.



Figur 12: Bild över det "röda torget" som är en av Superkilens tre delar.

Superkilen Park, Copenhagen - BIG (Iwan Baan 2012) (<https://iwan.com/portfolio/superkilen-park-copenhagen-big/#8962>)



Figur 13: Bild över det "svarta torget" som är en av Superkilens tre delar.

Superkilen Park, Copenhagen - BIG (Iwan Baan 2012) (<https://iwan.com/portfolio/superkilen-park-copenhagen-big/#8962>)

Projektet Amager strandpark

Amager Strandpark är ett artificiellt anlagt landområde som initialt skapades på 1930-talet (Landzine 2013b). Initiativet till att vidareutveckla platsen kom från olika intressegrupper med koppling till området, en dialog med dem har enligt Dan Hasløv¹ på arkitektkontoret Hasløv & Kjærsgaard pågått i flera decennier. Hasløv & Kjærsgaard fick i början av 2000-talet uppdraget att utforma en masterplan för Amager Strandpark där huvuduppgiften handlade om att organisera platsens olika funktioner på ett så bra sätt som möjligt för att inkludera besökare som rör sig över området, oavsett om de går, cyklar eller tar sig fram på något annat sätt¹. Målet var att Amager Strand skulle fungera som en attraktiv plats för besökare med en variation av möjliga aktiviteter. En strandpark som fungerar som en motpol mot Köpenhamn, en öppen plats med långa horisontlinjer där kontrasten är stor mellan naturen och stadens puls (Landzine 2013b).

Gestaltungslosning

Svaret på uppgiften blev en gestaltning som bygger på mötet mellan kustlinjen och stadens siluett med långa siktlinjer genom området. Ett enkelt gestaltungs-koncept där naturen och landskapets kvaliteter står i centrum med tillfälliga och permanenta element för vidare utveckling, förändrad användning och nya aktiviteter (Landzine 2013b; Hasløv & Kjærsgaard u.å.).

Från den gamla kustlinjen sträcker sig tre broar över till en konstgjord ö. Tillsammans med bryggor och strandstationer utgör broarna grunden i gestaltningen och hjälper besökarna att orientera sig på platsen¹. Huvudprincipen är en uppdelning av den nordliga och sydliga delen av ön som tydligt syns i figur 15, gemensamt för dem är

promenadstråk men stråken har utformats på olika sätt för att fylla olika funktioner och lyfta områdenas olika karaktär (Landzine 2013b; Hasløv & Kjærsgaard u.å.). Dan Hasløv² beskriver den sydliga delen som en by-strand och den nordliga delen, som syns i figur 14, som en landskaps-strand. Sandstranden dominerar i den södra delen. Utmed stranden sträcker sig ett åtta meter brett promenadstråk i betong som möjliggör sekundära sittplatser, se figur 17. Strandstationer, figur 16, och gräsytor bryter upp stråket, deras enkla utformningar tillåter önskvärda funktioner att växa fram över tid. I den norra delen följer istället ett tre meter brett stråk topografin mellan stranddynerna. Besökarna flyttas här bort från vattnet och får i stället uppleva landskapet².

Inspiration till Ribersborgs strandstråk

Ribersborgsstrandens historia spelar roll för platsens identitet och avvikande element kan göra att en enhetlighet går förlorad. Ribans identitet kan stärkas genom att gestaltningen både kontrastera mot omgivningen men även genom att förstärka befintliga värden på platsen.

Gestaltungs-element kan utformas på ett enkelt och sparsamt sätt för att möjliggöra för funktioner att organiskt växa fram och även förändras över tid. En oprogrammerad gestaltning som är multifunktionell kan lyfta Ribersborgsstrandens befintliga värden och möjliggöra vidare utveckling.



Figur 14: Bild på den nordliga delen av Amager strand, gestaltad som en landskaps-strand. Amager Beach (Landzine 2013) (<https://landezine.com/amager-beach-by-haslov-and-kjaersgaard/>)



Figur 15: Flygfoto över Amager strand där skillnaden mellan den nordliga och den sydliga delen är tydlig. Amager Beach (Landzine 2013) (<https://landezine.com/amager-beach-by-haslov-and-kjaersgaard/>)

¹ Dan Hasløv, Arkitekt/Ågare Hasløv & Kjærsgaard, Möte på Hasløv & Kjærsgaards kontor den 28 september 2022.

² Dan Hasløv, Arkitekt/Ågare Hasløv & Kjærsgaard, Möte på Hasløv & Kjærsgaards kontor den 28 september 2022.



Figur 16: Oprogrammerade strandstationer på Amager strand erbjuder en flexibel funktionalitet. Amager Beach (Landezine 2013) (<https://landezine.com/amager-beach-by-haslov-and-kjaersgaard/>)



Figur 17: I bilden syns den långa betongmuren som flitigt används som sekundär sitt- och hängplats. Amager Beach (Landezine 2013) (<https://landezine.com/amager-beach-by-haslov-and-kjaersgaard/>)

Projektet S:t Kilda Promenade

Bilderna på sida 26 visar S:t Kilda foreshore promenade vid Melbournes kust som färdigställdes år 2009 och ritades av arkitektkontoret Jackson Clement Burrows Architects på uppdrag av City of Port Philip. Den offentliga strandpromenaden hade kommit att utvecklas på ett ohållbart sätt där olika behov och önskemål konkurrerade med varandra. Området som var tänkt att fungera som en plats för rekreation där människor strosar och vistas hade utvecklats till en plats där även personer på bland annat cykel och rullskridskor passerar i höga hastigheter. Samspelet mellan besökare fungerade inte vilket lett till ökade konflikter och trafikollisioner. Uppdraget blev att skapa en plats som erbjuder en kombination mellan ordnad och oordnad användning med utgångspunkt i det oväntade och oplanerade (Jackson Clements Burrows Architects u.å.).

Gestaltungslosning

Lösningen på problemen blev ett bredare och mer dynamiskt promenadstråk där många olika typer av aktiviteter uppmuntras att ta plats, se figur 18. Privata restauranger integrerades i strandpromenadens utformning för att bli en del av upplevelsen av stråket. Det tidigare fem meter breda stråket som var uppdelat i en cykelväg och ett gångstråk ersattes av ett stråk med varierad bredd mellan 8 och 20 meter. Ett kompletterande cykelstråk dit cykelpendlare hänvisades anlades på angränsande bilväg i syfte att på det nya stråket främja cyklister och andra trafikanter som rör sig i ett mer rekreativt syfte. Figur 19 visar en del av stråket som utformats som ett Shared space med god överblickbarhet uppmuntrar besökare att röra sig i ett lägre tempo (Jackson Clements Burrows Architects u.å.). Enligt David Heir³, koordinator på S:t Kilda Town Hall, är det troligt att även om det inte går att kontrollera varje enskild persons beteende så upplevs platsen nu som tryggare att vistas på samt korsa till och från stranden och intilliggande gräsområden.

Inspiration till Ribersborgs strandstråk

Shared space fungerar inte alltid när färdmedel och hastigheter skiljer sig allt för mycket mellan varandra. Genom att erbjuda kvalitativa utrymmen som främjar rörelse i olika hastigheter snarare än att separera alla trafikantgrupper går det att undvika konflikter och skapa tryggare platser genom att trafikanter själva väljer att röra sig där de känner sig tryggast. Väl tilltagna stråk och god överblickbarhet bidrar till en tillgänglig plats som upplevs trygg att vistas på och passera.

³ David Heir, Coordinator Foreshore, S:t Kilda Town Hall, e-post den 4 oktober 2022.



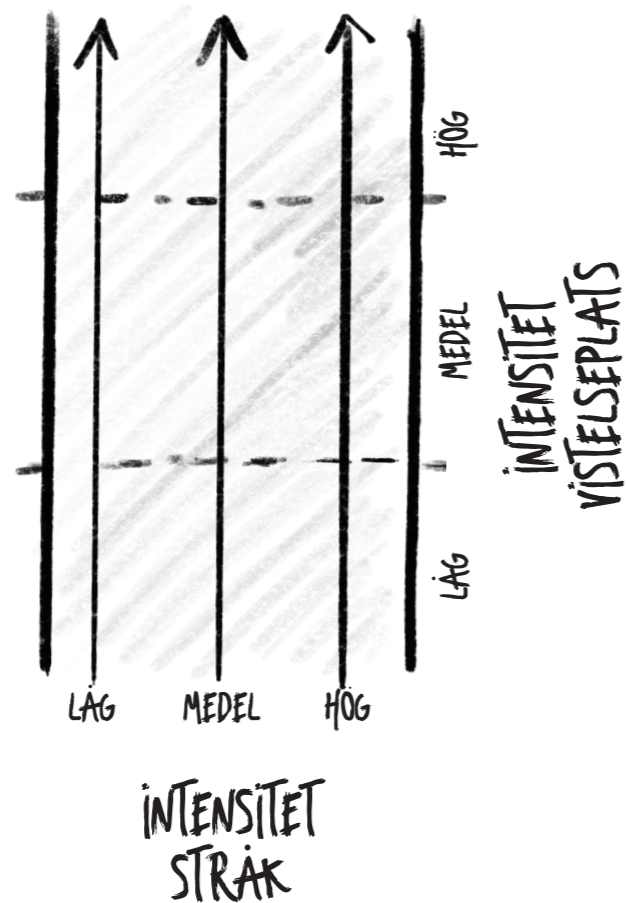
Figur 18: I flygbilden ser man det breda stråket som sträcker sig utmed stranden i S:t Kilda.

St Kilda Foreshore Promenade Redevelopment (Jackson Clements Burrows Architects u.å.)
(<https://jcba.com.au/projects/st-kilda-promenade>)



Figur 19: Stråket vid stranden i S:t Kilda har utformats som ett shared space vilket ämnar sänka hastigheten på platsen.

St Kilda Foreshore Promenade Redevelopment (Jackson Clements Burrows Architects u.å.)
(<https://jcba.com.au/projects/st-kilda-promenade>)



Figur 20: Illustrationen visar hur skissprocessen lett fram till en uppdelning utifrån intensitetsnivå av både stråket och noder utmed stråket.

Jag tar med till gestaltningen

- Text, form och färg ska bidra till att skapa ett innovativt, attraktivt och inbjudande stråk.
- Ribersborgs strandstråk ska få en enhetlig utformning som lyfter platsens befintliga värden. Oprogrammerade, multifunktionella områden ska möjliggöra vidare utveckling.
- De olika gestaltningselementen ska kontrastera mot varandra för att stärka besökarens upplevelse av platsen.
- Anlagda stråk på Ribersborgsstranden ska vara väl tilltagna för att främja och erbjuda rörelse i olika hastigheter.

Kartläggning, karaktärisering & analys

Resultatet från kartläggning, karaktärisering och analys är uppdelat i tre delar som alla tre bidrar till en bedömning av Ribersborgsstrandens värde och potentiella utvecklingsmöjligheter. Samtliga delar är baserade på platsbesök, inventeringar, kartstudier, studier av publicerat material samt i det här arbetet genomförda inventeringar och intervjuer som bidragit till mina egna och intervjuobjektens subjektiva upplevelser och åsikter.

Inledningsvis presenteras beskrivningar och analyser samt en sammanfattande bedömning av platsens kulturhistoriska lager utifrån delvärden och förstärkande delvärden utifrån Stadsmuseets kulturhistoriska bedömningsmetod. Därefter



Figur 21: Sillabanans raka sträckning är ett spår från den gamla banvallen.
Foto: Frida Westberg Ekerljung 2022-11-01

presenteras en kartläggning av platsens olika delar som har identifierats vid platsbesök samt vid diskussion med deltagare i gåtur-intervjun utifrån Kevin Lynchs modell. Slutligen beskrivs och analyseras områdets karaktär som grundar sig på platsbesök, diskussion om Patrik Grahns åtta parkkaraktärer under gåtur-intervjun samt Erik Spirén Lindbergs examensarbete som undersökt besökarens upplevelser av Ribersborgsstrandens kvaliteter.

Kulturhistorisk inventering & analys

Ribersborgsstranden är en av människan skapad plats. Strandlinjen, områdets topografi och vegetationen har konstruerats och anlagts. Inicialt användes platsen för tågtransport av gods från stenbrott vilket Sillabanans raka sträckning än idag vittnar om, se figur 21. Utvecklingen till en badstrand och strandpark planerades och konstruerades efter idéer om Malmöinvånarnas behov och önskemål om en badplats och strandpark men även för att bidra till Malmö

identitet och med förhoppningar om att väcka uppmärksamhet både nationellt och internationellt. För gemene besökaren upplevs platsen som en bit bevarad natur då det inte syns några spår av den ursprungliga, steniga kusten. Platsens markhistoria är ett viktigt kulturhistoriskt delvärde precis som samhällshistoria då den berättar något om dåtidens ideal. Ribban skulle vara ett recept på hur välfungerande sociala strukturer skapas och hur olika samhällsklasser kunde integreras med varandra liksom att bidra till att förbättra Malmöinvånarnas hälsa och välmående. I figur 23 syns volleybollplanerna vilka idag bjuder in till fysisk aktivitet på Ribersborgsstranden.

Dåtidens samhällsideal genomsyrar även arkitekturen och Ribersborgsstranden kan på så vis kopplas till den tidstypiska stilen från mitten av förra seklet som syns i figur 24. Under den här tiden var det ofta ideella trädgårdsföreningar som stod bakom anläggandet av parker i städerna. På liknande sätt var Malmöns Förskönings- och Planteringsförening starkt drivande i uppförandet av Ribersborgsstranden. Det kulturhistoriska delvärdet personhistoria med koppling till den här föreningen och även delvärdet parkarkitektur bidrar båda till Ribbans kulturhistoriska värde.

Ribersborgsstranden kan inte kopplas till något specifikt återkommande arrangemang men sedan den anlades för nästan 100 år sedan har användningen varit densamma. Över generationer har Ribban varit en gratis badplats för Malmö invånare och besökare, ett populärt besöksmål för lek och rekreation. Ribersborgsstranden har ett kulturhistoriskt värde där kopplingen till delvärdet kontinuitet är starkare än till delvärdet tradition.

Redan innan badstranden anlades fanns möjligheten till bad på Ribersborgs kallbadhus som än idag står på stranden, se figur 22. Badhuset har stark koppling till stranden och området, ett symboliskt värde, men symboliserar inte idealet om en gratis badplats för alla samhällsklasser. De

tillfälliga aktiviteter som arrangeras av kommunen och arbetet med att förvalta Ribersborgsstranden inkluderar inte kallbadhuset som drivs i privat regi. Kallbadhuset har ett viktigt kulturhistoriskt värde i sig men är på sätt och vis fränkopplat resten av platsen och de delvärden som bidrar till Ribersborgsstrandens kulturhistoriska värde.

Flera av de förstärkande delvärdena bidrar till Ribersborgsstrandens kulturhistoriska värde. Platsen är unik och kan inte jämföras med något annat grönt område i Malmö, delvärdet sällsynthet är därför ett starkt bidrag till varför det är så viktigt att bevara och förvalta Ribban. Tillsammans med intilliggande flerbostadshus utgör Ribersborgsstranden ett komplett exempel på ett historiskt stadsbyggnadsideal och har därför ett pedagogiskt värde samt värde i form av representativitet som förstärker platsens kulturhistoriska värde.

Ambitionen med Ribersborgsstranden när den anlades var framför allt att skapa en utemiljö och badplats tillgänglig för stadens invånare. Besökarens uppfattning om Ribersborgsstranden skulle kunna bidra till att upplevelsevärdet fungerar som förstärkande för det kulturhistoriska värdet. Även om gemene man till vardags inte reflekterar över platsens historia vid besök så har Ribersborgsstranden en stark identitet och många människor har en relation till platsen.

De samhällshistoriska, parkarkitektoniska och personhistoriska värdena är inte direkt synliga på platsen. Platsen representerar och är ett välbevarat exempel på en för tiden viktig stadsbyggnadsstil och även hur den kunde uppstå genom privata organisationers engagemang. Det finns möjlighet att utveckla platsen för att synliggöra dessa delvärden och på så vis bidra till att platsens historia inte går förlorad samt även öka platsens värde genom att uppfattningen om Ribersborgsstranden som en historiskt viktig plats stärks.



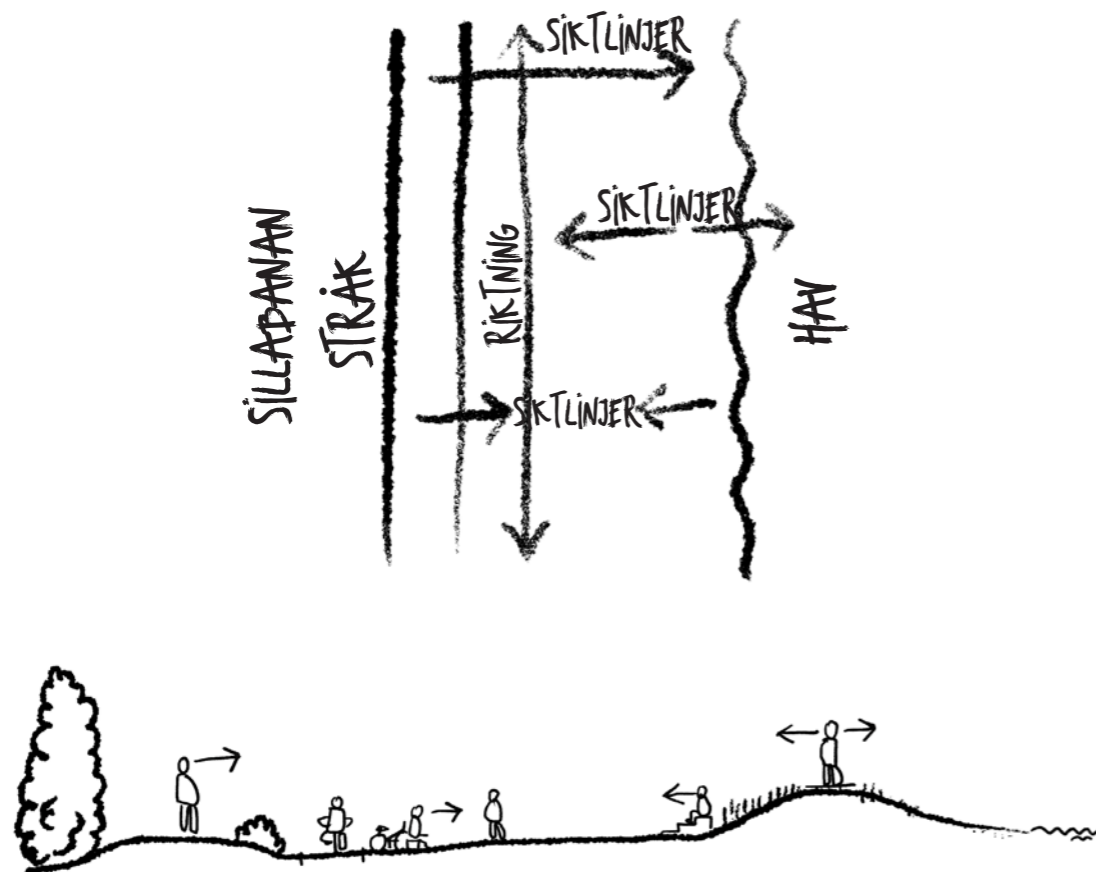
*Figur 22: I bakgrunden syns kallbadhuset i trä som har ett viktigt kulturhistoriskt värde.
Foto: Frida Westberg Ekerljung 2022-07-28*



*Figur 23: Beachvolleyboll-planer på gräsytan intill gång- och cykelstråket.
Foto: Frida Westberg Ekerljung 2022-07-31*



*Figur 24: I bakgrunden syns den tidstypiska arkitekturen från mitten av
1900-talet som möter det stora grönområdet på Ribersborgsstranden.
Foto: Frida Westberg Ekerljung 2022-07-24*



* STÄRKA IDENTITET OCH HISTORIA
 SILLABANAN
 TILLGÄNGLIG OFFENTLIG PLATS
 KONTRAST NATUR OCH GESTALTADE ELEMENT

* MULTIFUNKTIONELL INFRASTRUKTUR
 VÄL TILLTAGNA STRÅK
 TILLGÄNGLIGA STRÅK

* STÄRKA SIKTLINJER OCH ÖVERBLICKBARHET

Figur 25: Illustrationer från skissprocessen som identifierar platsens styrkor. Bland annat siktlinjer med potential att stärkas i gestaltningen.

Jag tar med till gestaltningen

- Platsens fysiska utformning i form av öppna ytor, långa siktlinjer är viktiga utmärkande drag som bör behållas och förstärkas.
- Sillabanan är ett viktigt historiskt spår som kan utvecklas för att tydligare beskriva den historiska användningen av platsen.
- Platsens funktion som ett utrymme för möten, rekreation och aktivitet med fokus på tillgänglighet oavsett besökarens förutsättningar är viktigt att bevara och utveckla.
- Många människor i Malmö har en relation till Ribersborgstranden och kontinuiteten i platsens användning har därför ett viktigt kulturhistoriskt värde. Funktionen som en gratis badplats där människor kan umgås på lika villkor är viktig att bevara även i framtiden.
- Genom att tydligare i gestaltningen uppmärksamma hur den här typen av stora offentliga parkanläggningar fick ta plats i staden, varför de ansågs värdefulla och varför de även är viktiga för framtiden kan det pedagogiska delvärdet utvecklas och stärka de andra viktiga kulturhistoriska värdena.

Kartläggning av platsens olika delar

I kartan, figur 26, har de, under gå tur-intervju och platsbesöken, identifierade delarna av området utifrån Kevin Lynchs begrepp markerats.

Riktningen på platsen är tydlig och de fem stråk som identifierats förstärker riktningen, samtliga löper parallellt med strandlinjen. Det asfalterade gång- och cykelstråket som syns i figur 27 fungerar som ett nav vilket resten av platsens delar förhåller sig till. Sillabanan som är ett stråk anlagt med stenmjöl på den gamla järnvägsvallen är tänkt att fungera som ett stråk för motionärer och fotgängare snarare än cyklister även om detta inte framgår av någon skyltning¹. Uppe på sanddynerna har ett tredje stråk skapats av människor som rört sig över området. Stråket är i princip sammankopplat hela sträckningen, stigar från både stranden och gräsytan ansluter till detta stråk. Ytterligare två stråk har kunnat identifierats på gräsytan mellan sanddynerna och det asfalterade stråket, precis som stråket på dynerna är dessa skapade av aktivitet på platsen. Det ena utgörs av en stig ungefär mitt på gräsytan och det andra följer dynernas kant. Båda stråken är uppbrutna antingen på grund av programmerade ytor på platsen eller på grund av områdets bredd som sannolikt gjort att stråken slagits samman till ett gemensamt stråk¹.

I syd löper ett 1,5 meter högt buskage utmed det asfalterade gång- och cykelstråket som skapar en barriär mot Sillabanan på den gamla järnvägsvallen. Söder om Sillabanan finns ett parallellt träd- och buskstråk som ytterligare avgränsar området från Öresundsparken som ligger mellan det avgränsade området och Limhamnsvägen. Sillabanan blir på så vis en dold passage. För att bli medveten om att den existerar



krävs en observant besökare eller en besökare med god kännedom om platsen².

Sanddynerna utgör en gräns mellan stranden och gräsytor. Dynernas höjd varierar, en stor del av platsens centrala del saknar siktlinjer mot havet och begränsar upplevelsen av kustnära strand, se figur 28. Landskapsarkitekt Elin Brusewitz har vid tidigare diskussion med Malmö Stads trädspécialist Magnus Svensson diskuterat möjligheten till att plantera in vegetation för skugga på dynerna men slutsatsen har då varit att detta inte är möjligt på grund av schaktning i samband med plantering

skulle påverka sanddynerna känsliga ekologiska miljö. Detta bidrar till att sanddynerna utgör ytterligare en gräns för omgestaltning av platsen³.

Vid gåtur-intervjun var platsens orienterbarhet något som återkommande togs upp som ett problem. Att den är dålig ansågs dels bero på att det var svårt för besökaren att lokalisera olika målpunkter på grund av avsaknad av identitet, dels på grund av att det endast finns tre landmärken som är etablerade hos Malmöinvånarna. De landmärken som intervjudeltagarna identifierat på platsen är Kallbadhuset ”Kallis”, brygga nummer 3 som

TECKENFÖRKLARING

- STRÅK
- GRÄNSER
- LANDMÄRKEN
- KNUTPUNKTER

Figur 26: Kartan visar områdets delar utifrån Kevin Lynchs begrepp som identifierats tillsammans med deltagarna i Gå tur-intervjun.

Källa bakgrundskarta: Lantmäteriet (2022) Malmö. SWEREF 99 TM, RH 2000. Karta [Kartografiskt material] <https://minkarta.lantmateriet.se> [2022-09-10]

kallas T-bryggan och Blå kiosken (figur 30) vars färg och namn skiljer sig från de andra byggnaderna på området⁴.

På området finns det tre huvudsakliga knutpunkter. Den första vid stråkets östra entré, figur 29, och de andra två i anslutning till passager över stråket från intilliggande bilparkeringar. Ytterligare noder går att urskilja där vägar ut till bryggorna ansluter till det asfalterade stråket men dessa är idag inte gestaltade som mötesplatser och fungerar sämre som knutpunkter⁴.

¹ Elin Brusewitz, Landskapsarkitekt, Fastighets- och gatukontoret; Thomas Sterner, Chef driftavdelningen, Fritidsförvaltningen; Sarah Palvin, Trafikingenjör, Fastighets- och gatukontoret. Gå-turintervju med tjänstemän Malmö stad den 5 oktober 2022.

² Elin Brusewitz, Landskapsarkitekt, Fastighets- och gatukontoret; Thomas Sterner, Chef driftavdelningen, Fritidsförvaltningen; Sarah Palvin, Trafikingenjör, Fastighets- och gatukontoret. Gå-turintervju med tjänstemän Malmö stad den 5 oktober 2022.

³ Elin Brusewitz, Landskapsarkitekt, Fastighets- och gatukontoret; Thomas Sterner, Chef driftavdelningen, Fritidsförvaltningen; Sarah Palvin, Trafikingenjör, Fastighets- och gatukontoret. Gå-turintervju med tjänstemän Malmö stad den 5 oktober 2022.

⁴ Elin Brusewitz, Landskapsarkitekt, Fastighets- och gatukontoret; Thomas Sterner, Chef driftavdelningen, Fritidsförvaltningen; Sarah Palvin, Trafikingenjör, Fastighets- och gatukontoret. Gå-turintervju med tjänstemän Malmö stad den 5 oktober 2022.



Figur 27: Det raka asfalterade gång- och cykelstråket som löper parallellt med Sillabanan avgränsas av både ett lägre buskage mot Sillabanan och högre vegetation söder om Sillabanan.

Foto: Frida Westberg Ekerljung 2022-09-20



Figur 28: Sanddynerna avgränsar siktlinjerna mot havet över det öppna grönområdet.

Foto: Frida Westberg Ekerljung 2022-07-31



Figur 29: Bilden visar noden vid den östra entrén där stråket startar.

Foto: Frida Westberg Ekerljung 2022-10-27

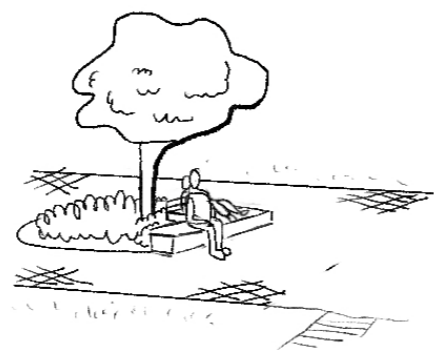
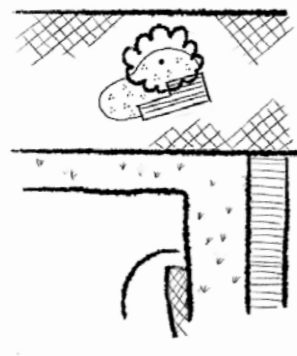


Figur 30: I bilden, tagen från Sillabanan, syns den Blå kiosken bakom buskaget som avgränsar Sillabanan från det asfalterade gång- och cykelstråket.

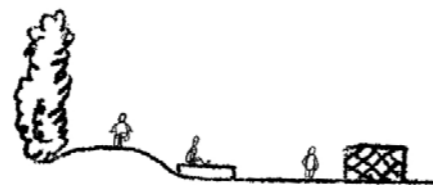
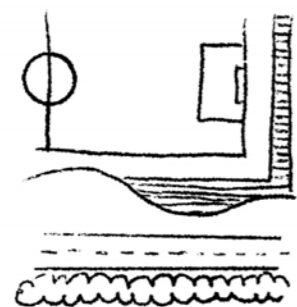
Foto: Frida Westberg Ekerljung 2022-09-20



DEL AV STRÅK MED PLANTERINGS- OCH SITTYTA



SILLABANAN: SIKTLINJER, PAUSPLATS/LÄKTARE



Figur 31: Skisserna illustrerar konceptet vilket utgörs av raka linjer som bryts upp av organiska former vilket inspirerats från dynernas form och element på platsen så som kiosker och bryggor.

Jag tar med till gestaltningen

- På platsen finns spontant uppkomna stråk som vittnar om att människor rör sig på andra platser än de anlagda stråken. Genom att utveckla de spontana stråken kan tillgängligheten bli bättre och fler människor kan röra sig över större delar av området.
- Sillabanen är idag anonym på grund av buskage som skapar barriär, otydliga entréer och avsaknad av identitet. Sträckningen uppe på banvallen kan utvecklas för att fler ska få kännedom om den.
- Siktlinjerna varierar på platsen och påverkar den havsnära känslan. Den rumsliga upplevelsen kopplad till sanddynernas höjd kan utvecklas för att skapa variation i besöksupplevelsen.
- Utöver strandskyddet begränsar den ekologiska miljön exploatering av sanddynerna då det inte är möjligt att schakta på och i anslutning till dem.
- Det finns potential att förbättra orienterbarheten för att på så vis göra platsen mer tillgänglig, minska cykeltrafik utmed stråket och öka besöksupplevelsen. Detta genom att utveckla området med fler landmärken som skiljer sig åt och förstärka identitet på de noder där stråket korsas.
- Noderna kan också utvecklas för att bättre fungera som mötesplatser och hängplatser.

Karaktärisering av platsens olika områden

I Kartan, figur 32, har området delats upp i identifierade karaktärer med potential att utvecklas och förstärkas i omgestaltningen av platsen.

Deltagarna i gåtur-intervjun ansåg inte att någon av parkkaraktärerna Vild, Artrik, Rymd, Rofyllt eller Festlig prydnadskaraktär gick att identifiera på området¹. Det som enligt Erik Spirén Lindberg (2021) utmärker sig i hans undersökning är att platsen upplevs som öppen och saknar rumsindelning och avskärmning. Sanddynerna uppskattas av besökarna som deltog i hans enkätundersökning medan de utbredda gräsytona inte bidrar till upplevelsen av naturlig prägel. Besökarna upplever att det är ett stort antal människor som besöker platsen och att Ribersborgsstranden saknar artrikedom och upplevelse av vildhet (ibid.). Elin Brusewitz, Thomas Sterner och Sarah Palvin¹ tycker att området framför allt utgörs av parkkaraktärerna Allmänning och Lustgård. Variation i gestaltningen och användningen avgör var de olika karaktärerna kunde uppfattas i landskapet. Banvallen med Sillabanan ansågs vara ett viktigt område ur kulturhistoriskt perspektiv, den raka sträckningen är också något som utgör grunden i platsens identitet¹.

I Spirén Lindbergs (2021) undersökning framkommer att karaktären rymd och kultur har koppling till hur horisontlinjen och siktlinjerna upplevs, de påverkar också karaktärerna vidd/öppning och samvaro/möte. Återkommande önskemål var fler ordnade sittplatser och bättre rumsindelning som erbjuder intimare platser samt mer varierad vegetation i form av träd och buskage.



TECKENFÖRKLARING

	ROFYLLD SAMLING
	AKTIV OPROGRAMMERAD
	AKTIV PROGRAMMERAD
	ROFYLLD PAUS
	MÖTESPLATS
	KULTURHISTORIA

Figur 32: Kartan visar områdets delar utifrån Patrik Grans parkkaraktärer vilka identifierats tillsammans med deltagarna i Gå tur-intervjun och utifrån Erik Spirén Lindbergs arbete. Skala 1:10000/A3

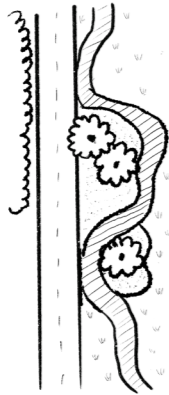
Källa bakgrundskarta: Lantmäteriet (2022) Malmö. SWEREF 99 TM, RH 2000. Karta [Kartografiskt material] <https://minkarta.lantmateriet.se> [2022-09-10]

Detta är något som också framkom under gåtur-intervjun² då den stora andelen öppen gräsyta som är viktig för platsens identitet också bidrar till avsaknaden av Rofyllthet, något som Sarah Palvin² tycker kan förbättras genom att öka den rumsliga upplevelsen för människor som möts och umgås i mindre grupper².

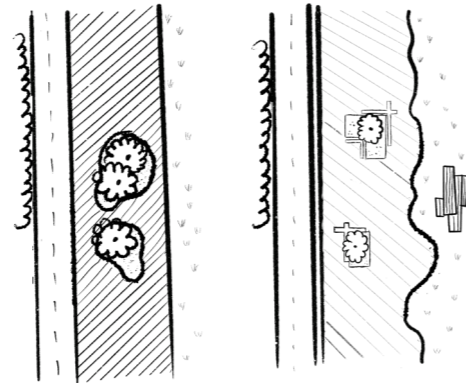
¹ Elin Brusewitz, Landskapsarkitekt, Fastighets- och gatukontoret; Thomas Sterner, Chef driftavdelningen, Fritidsförvaltningen; Sarah Palvin, Trafikingenjör, Fastighets- och gatukontoret. Gå-turintervju med tjänstemän Malmö stad den 5 oktober 2022.

² Elin Brusewitz, Landskapsarkitekt, Fastighets- och gatukontoret; Thomas Sterner, Chef driftavdelningen, Fritidsförvaltningen; Sarah Palvin, Trafikingenjör, Fastighets- och gatukontoret. Gå-turintervju med tjänstemän Malmö stad den 5 oktober 2022.

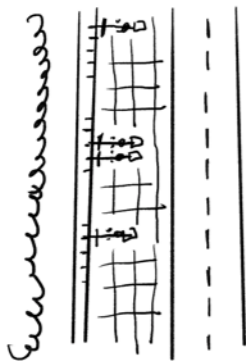
CYKELSTRÅK + SMALT STRÅK



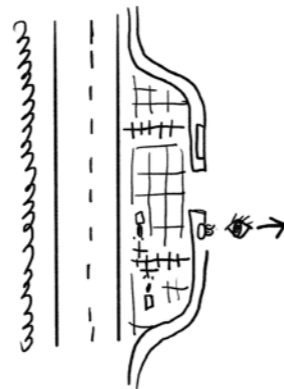
CYKELSTRÅK + BRETT STRÅK



LÅNG BÄNK MED CYKELSTÄLL



BÄNK SOM SEPARERAR
UTBLICK ÖVER GRÄSOMRÅDE



BÄNK MED CYKELSTÄLL

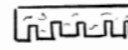
TRÄRIBBOR



CORTEENSTÄL



TRÄSTOCK



Jag tar med till gestaltningen

- Den öppna karaktären är en viktig del av platsens identitet men gör också att tillgången på omhändertagna, rofyllda, mindre rum är dålig. Därför finns det möjlighet att utveckla olika delar inom området med fokus på rumslighet och intensitet i aktivitet.
- Områdena kring de centrala mötesplatserna är idag de med mest aktivitet som samlar större grupper, mellan dem finns potential att bevara öppna, flexibla ytor och rofyllda utrymmen kan placeras i området ytterkanter. Upplevelsen av rymd och kopplingen till havet kan förstärkas genom att utveckla stråket och området uppe på sanddynerna.
- Gång- och cykelstråket fungerar inte bara som passage, mötesplatser och noder utmed stråket gör att människor uppehåller sig på stråket. Funktionen som mötesplats kan utvecklas genom att till exempel erbjuda fler häng- och sittplatser.
- Sillabanan som löper parallellt med stråket har ett viktigt kulturhistoriskt värde men upplevs idag som ganska anonym. Sillabanan kan utvecklas till att i större utsträckning bli en del av stråket i syfte att stärka det kulthistoriska värdet men även för att fler människor ska röra sig här.

Figur 33: Ovan visas ett utdrag från skissarbetet där olika lösningar på stråkets utformning testats

Ribersborgsstrandens kvaliteter, problem & möjliga lösningar

I det här delkapitlet presenteras åsikter, kunskap och kommentarer från dialoger som genomförts under arbetets gång med Dan Hasløv, Elin Brusewitz, Tomas Sterner och Sarah Palvin. De är alla verksamma och har stor erfarenhet och kunskap inom landskapsarkitektur och stadsplanering.

I samtal med Dan Hasløv¹, som arbetat med Amager Strandpark, lyfter han vikten av att identifiera huvudproblemet, att prioritera vad som ska lösas. Han anser det även viktigt att ha förståelsen för platsens skala samt vem platsen gestaltas för. Utformningen blir olika beroende på om det är en plats för transport eller en plats för möten. Ett utsträckt stråk som inte bryts upp upplevs lätt som monotont att både vistas på och röra sig över. För cyklister kan upplevelsen bli bättre även om vägens sträckning blir lite längre eller långsammare¹.

Under gåtur-intervjun² identifierades två huvudproblem på och i anslutning till Ribersborgsstrandstråk. Det ena är att platsen är svårorienterad och det andra handlar om att utrymmet på gång- och cykelstråket, figur 35, begränsar möjligheten för olika besökare att röra sig på platsen. Enligt trafikingenjör Sarah Palvin², som arbetar för Malmö stad på Fastighets- och gatukontoret, inkommer många klagomål och synpunkter från

medborgare som upplever stråket som otryggt på grund av det begränsade utrymmet.

Den dåliga orienterbarheten tror deltagarna i gåtur-intervjun³ framför allt beror på brister i gestaltningen av noder och mötesplatser. De noterade att den norra entrén snarare fungerar som en transportsträcka än att den ger en överblick över området.

Idag upplevs mötesplatserna där vägar mot bryggorna ansluter till stråket som stökiga med många olika tillägg som tillkommit över tid, till exempel olika typer av cykelställ, rörig skyltning och spretig utformning av gestaltningselement. Områdets olika delar saknar identitet och landmärken, något som påverkar orienterbarheten och gör det svårt för besökaren att lokalisera sig på området. Deltagarna i intervjun tycker att det bara finns tre platser som kan anses fungera som landmärken: Kallis, T-bryggan och Blå kiosken³.

Landskapsarkitekt Elin Brusewitz³, som arbetar för Malmö stad på Fastighets- och gatukontoret, ser inte intressekonflikter mellan besökare kopplat till utrymmet på stråket som ett unikt problem för Ribersborgsstranden. Hon menar att det är något som kommunen pågående arbetar med i hela staden för att utifrån varje plats specifika förutsättningar försöka lösa på ett så bra sätt som möjligt.

Identitet & styrkor

Dan Hasløv⁴ tycker att det är viktigt att utvärdera befintliga funktioner när en plats ska omgestaltas. Ibland kan funktionerna snarare vara ett spår från historien än att de lyfter platsen. Han ifrågasätter om strandparker ska vara en plats för snabbcykelstråk. Han tror inte att det är en funktion som lyfter den typen av plats då cyklister på snabbcykelleder skiljer sig från andra cyklister eftersom de rör sig i betydligt högre hastigheter. Den typen av cyklister ställer höga krav på god översiktbarhet. Dessutom uppstår komplicerade trafikproblem där andra trafikanter korsar cykelbanan. Hasløv⁴ tycker att en lösning är att placera snabbcykelleder vid intilliggande bilväg där det finns utrymme att lösa framkomlighet och trafiksäkerhet på ett bättre sätt.

Ribersborgsstranden sticker ut med sin stora strand, något som Elin Brusewitz⁵ menar inte finns i så många andra städer i Sverige. Deltagarna i gåtur-intervjun⁶ anser att platsens främsta styrka är det stora, öppna, gröna ytorna mitt i staden som upplevs som en bit orörd natur. Brusewitz⁵ tror inte att den här typen av oprogrammerad, stor plats skulle skapas vid nya havs- och kustnära exploateringsprojekt. Thomas Sterner⁵, som arbetar för Malmö stad som chef på driftavdelningen, Fritidsförvaltningen, tycker att platsen sticker ut som en av de få platser i Malmö där alla invånare möts och att den därför fungerar som en plats som förenar staden och som det finns en kollektiv stolthet över. Sarah Palvin⁵ anser att Ribersborgsstranden är viktig då den används under stora delar av dygnet och under hela året av olika typer av besökare. Alla tre är överens om att människor besöker Ribersborgsstranden

för att träffa andra människor. De generella förväntningarna är att det ska vara lite stökigt och mycket folk, något som är en kvalitet och bör bevaras⁶.

Ribersborgsstrandens främsta styrka är de öppna, gröna ytorna som syns i figur 34. De används intensivt under somrarna för bland annat bollspel och picknick⁶. Platsens identitet handlar mycket om den orörda gestaltningen. Elin Brusewitz⁶ tror att de något eftersatta och mindre eleganta kioskbyggnaderna bidrar till att sänka tröskeln för besökare och gör att fler känner sig välkomna. Hon tycker inte att en plats nödvändigtvis måste vara tjugig bara för att den är havsnära. Sarah Palvin⁶ håller delvis med men anser att det går att utforma ett mellanting där platsen upplevs som omhändertagen utan att för den delen framstå som exklusiv.

Intervjudeltagarna⁶ tycker att kallbadhuset ”Kallis” fungerar som ett landmärke och målpunkt samt bidrar till att ge platsen ett historiskt djup. Elin Brusewitz⁶ tycker att byggnaden ger en omhändertagen karaktär och är viktig för malmöbor även om de inte nödvändigtvis badar där. Thomas Sterner⁶ instämmer med att den är viktig för att invånarna känner en stolthet och att det ger området en prägel som signalerar bad och vistelse.

1 Dan Hasløv, Arkitekt/Ågare Hasløv & Kjærsgaard, Möte på Hasløv & Kjærsgaards kontor den 28 september 2022.
2 Elin Brusewitz, Landskapsarkitekt, Fastighets- och gatukontoret; Thomas Sterner, Chef driftavdelningen, Fritidsförvaltningen; Sarah Palvin, Trafikingenjör, Fastighets- och gatukontoret. Gå-turintervju med tjänstemän Malmö stad den 5 oktober 2022.

3 Elin Brusewitz, Landskapsarkitekt, Fastighets- och gatukontoret; Thomas Sterner, Chef driftavdelningen, Fritidsförvaltningen; Sarah Palvin, Trafikingenjör, Fastighets- och gatukontoret. Gå-turintervju med tjänstemän Malmö stad den 5 oktober 2022.

4 Dan Hasløv, Arkitekt/Ågare Hasløv & Kjærsgaard, Möte på Hasløv & Kjærsgaards kontor den 28 september 2022.
5 Elin Brusewitz, Landskapsarkitekt, Fastighets- och gatukontoret; Thomas Sterner, Chef driftavdelningen, Fritidsförvaltningen; Sarah Palvin, Trafikingenjör, Fastighets- och gatukontoret. Gå-turintervju med tjänstemän Malmö stad den 5 oktober 2022.

6 Elin Brusewitz, Landskapsarkitekt, Fastighets- och gatukontoret; Thomas Sterner, Chef driftavdelningen, Fritidsförvaltningen; Sarah Palvin, Trafikingenjör, Fastighets- och gatukontoret. Gå-turintervju med tjänstemän Malmö stad den 5 oktober 2022.



Figur 35: Utrymmet på det asfalterade gång- och cykelstråket där många olika trafikanttyper ska samsas är begränsat.
Foto: Frida Westberg Ekerljung 2022-09-08



Figur 34: De stora grönytorna som på somrarna fungerar som en plats för aktivitet och rekreation anses vara unika och bevarandvärda.
Foto: Frida Westberg Ekerljung 2022-10-05

Cykelstråk på Ribersborgsstranden

Under gåtur-intervjun⁷ diskuterade deltagarna om det är möjligt att separera cyklisterna från fotgängarna genom att bygga ett snabbcykelstråk på Sillabanan, den gamla banvallen som idag separeras från det asfalterade stråket av ett buskage, figur 36. Elin Brusewitz⁷ tror att det finns en risk att cyklisterna skulle fortsätta använda befintligt stråk och att det finns anledning till försiktighet i exploatering av Sillabanan då den har ett viktigt kulturhistoriskt värde.

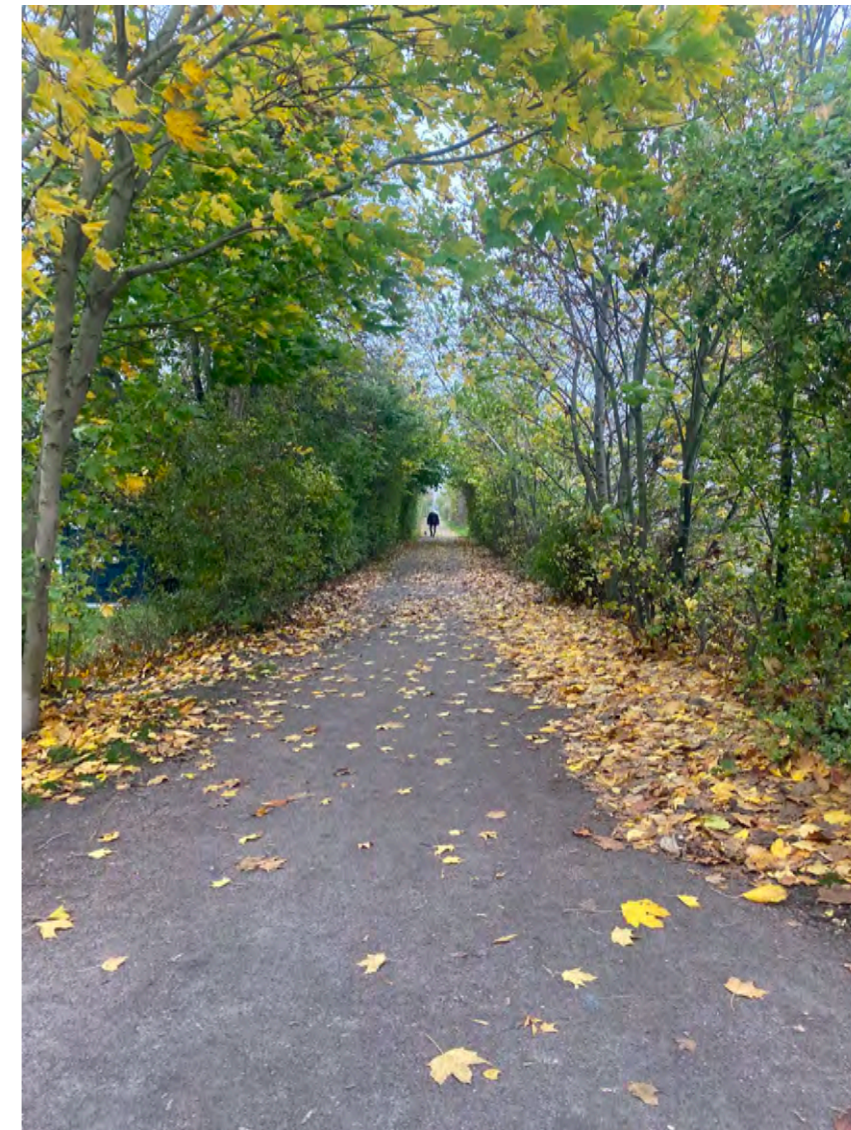
Cykelstråket anses ha en viktig funktion men intervjudeltagarna⁷ tror inte att de som cyklar riktigt snabbt väljer Ribersborgsstrandens gång- och cykelstråk. Den gruppen tror de i stället väljer cykelstråket utmed Limhamnsvägen då det är den genaste vägen. Sarah Palvin⁷ ser ett problem med att anpassa ett stråk efter den här gruppen då det är en liten trafikantgrupp som påverkar andra trafikanters trygghetsupplevelse. Elin Brusewitz⁷ håller med, hon menar att snabbcykelstråken ofta är på bekostnad av de gående och att man i Malmö stads arbete med att främja framkomlighet med cykel bör ställa sig frågan vilken typ av cyklist detta innefattar. Intervjudeltagarna⁷ är överens om att cyklisterna på Ribersborgsstranden väljer den vägen för den lugnare upplevelsen, borta från biltrafiken.

Thomas Sterner⁷ lyfter idén om att förbjuda cyklar helt utmed stråket. Att cyklisterna i stället hänvisas till Limhamnsvägen och tar sig till stråket via de sex möjliga entréerna. Elin Brusewitz⁷ tror inte att det är en bra idé då stråkets funktion som cykelled är så viktig. Dessutom är sträckan lång och varm att ta sig fram på gående på sommaren.

Sarah Palvin⁸ håller med och menar också att orienterbarheten för cyklisterna som kommer från Limhamnsvägen är så dålig att det är svårt att veta var man hamnar när man ansluter till Ribersborgsstrandens stråk.

Under intervjun diskuterades olika hastighetssänkande åtgärder som att till exempel ändra stråkets utformning, göra det slingrande i stället för rakt och på så vis få ned cykelhastigheten. Elin Brusewitz⁸ ser en risk med det då stråket skulle ta större anspråk på de för platsen viktiga, gröna ytorna. En annan möjlig lösning är att gestalta enligt Shared space-principen. Intervjudeltagarna⁸ tror att det kan vara problematiskt att gestalta delar av stråket som ett torg då det inget en falsk trygghet vilken gör besökare mindre uppmärksamma på korsande trafik.

Elin Brusewitz⁸ upplevelse är att Malmö stad inte får mycket klagomål på cyklisterna som cyklar för snabbt på stadens sommargator trots att de är reglerade som gågator och möblerade för att främja fotgängare. Även om det inte finns något behov av ett snabbcykelstråk på Ribersborgsstranden tror Brusewitz⁸ att det kan finnas anledning att separera fotgängare och cyklisterna genom att använda olika markmaterial eller att tydligare markera med symboler var fotgängare och cyklisterna ska vara på den asfalterade ytan. Enligt Sarah Palvin⁸, som arbetar med trafikreglering och skyltning, arbetar Malmö stad redan idag med att öka frekvensen av symboler på asfalten utmed stråket men menar att det inte verkar ha så stor påverkan på hur cyklisterna rör sig just på den här platsen.



Figur 36: Sillabanan separeras från det asfalterade gång- och cykelstråket av buskage och träd.

Foto: Frida Westberg Ekerljung 2022-11-01

⁷ Elin Brusewitz, Landskapsarkitekt, Fastighets- och gatukontoret; Thomas Sterner, Chef driftavdelningen, Fritidsförvaltningen; Sarah Palvin, Trafikingenjör, Fastighets- och gatukontoret. Gå-turintervju med tjänstemän Malmö stad den 5 oktober 2022.

⁸ Elin Brusewitz, Landskapsarkitekt, Fastighets- och gatukontoret; Thomas Sterner, Chef driftavdelningen, Fritidsförvaltningen; Sarah Palvin, Trafikingenjör, Fastighets- och gatukontoret. Gå-turintervju med tjänstemän Malmö stad den 5 oktober 2022.

Möjlig utveckling

Generellt i gestaltningen anser Haslov⁹ att det är viktigt att ge utrymme för platsen att utvecklas över tid. Både möjliggöra för förändring över årtiderna och för förändrade funktioner i framtiden. Att en sparsamt utformad gestaltning känns öde visa perioder behöver inte vara ett problem. Om tanken är att den ska ha en naturkaraktär kan det snarare förstärka känslan av att komma ut i naturen⁹.

Deltagarna i gåtur-intervjun¹⁰ var överens om att förbättring av stråket ska fokusera på att arbeta med uppmuntrande medel som stärker platsens befintliga kvaliteter snarare än att gestalta om hela platsen. Det går också i linje med Malmö stads arbetssätt när de utvecklar befintliga platser och då utgår från platsens kvaliteter samt historiska och biologiska värden. De¹⁰ tror att platsens identitet och orienterbarhet skulle kunna förbättras genom ett formspråk som inte inskränker allt för mycket på platsens identitet som orört grönområde.

Även om platsens främsta styrka är de öppna ytorna, finns det ett behov av att utveckla den och öka variationen i den rumsliga upplevelsen. Sarah Palvin¹¹ anser att det på Ribersborgsstranden behövs områden med skugga och vegetation som bjuder in till vistelse för människor, som vill samlas och umgås i mindre grupper. Även den typen av gestaltning inskränker på bevarandet av platsens öppenhet och orördhet. Elin Brusewitz¹¹ föreslår att den rumsliga upplevelsen utmed stråket kan förstärkas genom att de nuvarande höga belysningsstolparna kompletteras med lägre armatur och högre detaljeringsnivå i en skala anpassad efter fotgängare. Malmö stad har medvetet valt att idag endast belysa det asfalterade stråket av flera anledningar¹¹. Brusewitz¹¹ menar att det finns nackdelar med att belysa vissa delar då det separerar dem från omgivningen, gör att människor inte rör sig över platser utan belysning och signalerar att vissa delar är tryggare än andra. Dessutom skulle en utökad belysning bidra till ljusföroreningar som påverkar upplevelsen av naturen och stjärnhimlen samt störa djurliv¹¹.

Under intervjun¹² diskuterades hur stråket kan utvecklas för att fungera som något mer än bara passage. Cykelpassagen och möjligheten för arbetsfordon och räddningstjänst att passera begränsar möjligheten att blockera stråket¹². För att bromsa ned hastigheten och utveckla stråket till en plats för vistelse och aktivitet kan de identifierade knutpunkterna samt noderna där vägar leder ned till bryggorna utvecklas för att på bättre sätt fungera som mötesplatser och pausplatser¹². På området saknas uppställningsplatser för till exempel tillfällig matförsäljning, idag finns det endast en mindre yta för torghandel¹².

Intervjudeltagarna¹² tycker att en omgestaltning ska stimulera olika typer av besökare att samskola och använda platsen. Samtidigt tror de att det går att öka besöksupplevelsen genom att förbättra kvaliteten för olika besöksgrupper att använda olika delar av stråket. Sillabanan är idag tänkt att användas för besökare som joggar eller promenerar i en lägre takt, de som vill röra sig utmed platsen i ett mer rekreativt syfte snarare än transportsyfte¹². Intervjudeltagarna¹² tycker dock att det är ett anonymt stråk som skulle kunna användas av fler genom att till exempel tydliggöra stråkets funktion vid de entréer som leder upp på den gamla banvallen.

Sarah Palvin¹³ tror att många rör sig över stråket i grupp och i ett långsammare tempo. Hon anser att det finns möjlighet att utveckla stråket för att främja de här grupperna. Dels genom att utveckla bättre pausplatser med mer än en bänk och göra det möjligt att röra sig över stråket i bredd. Thomas Sterner¹³ håller med men påpekar att det är ett behov som varierar över året, vissa delar av året finns det ingen anledning till att tvinga ned hastigheten. Elin Brusewitz¹³ tror inte att lösningen är att separera varje trafikslag eller att möblera upp ytan som ett Shared space då det är ett jättestarkt cykelstråk där det är svårt att få cyklister att sakta ned. Thomas Sterner¹³ föreslår en möjlig lösningen att göra vegetationen lägre mellan Sillabanan och det asfalterade stråket för att upplevelsen skulle bli ett gemensamt, bredare stråk. Att ta bort vegetation i samband med en breddning av stråket ser Elin Brusewitz¹³ som ett problem för den biologiska mångfalden då etablerad vegetation är en viktig livsmiljö för djur.

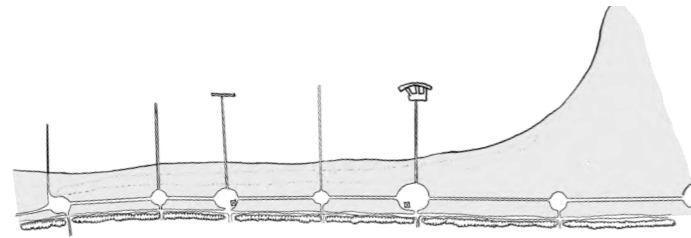
9 Dan Haslov, Arkitekt/Ågare Haslov & Kjærsgaard, Möte på Haslov & Kjærsgaards kontor den 28 september 2022.

10 Elin Brusewitz, Landskapsarkitekt, Fastighets- och gatukontoret; Thomas Sterner, Chef driftavdelningen, Fritidsförvaltningen; Sarah Palvin, Trafikingenjör, Fastighets- och gatukontoret. Gå-turintervju med tjänstemän Malmö stad den 5 oktober 2022.

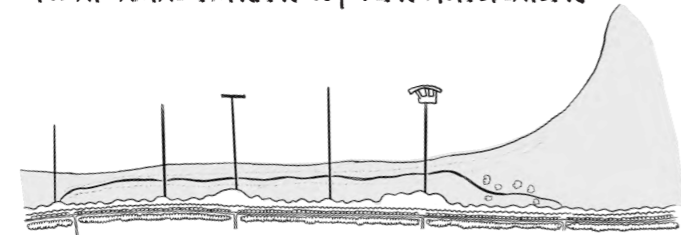
11 Elin Brusewitz, Landskapsarkitekt, Fastighets- och gatukontoret; Thomas Sterner, Chef driftavdelningen, Fritidsförvaltningen; Sarah Palvin, Trafikingenjör, Fastighets- och gatukontoret. Gå-turintervju med tjänstemän Malmö stad den 5 oktober 2022.

12 Elin Brusewitz, Landskapsarkitekt, Fastighets- och gatukontoret; Thomas Sterner, Chef driftavdelningen, Fritidsförvaltningen; Sarah Palvin, Trafikingenjör, Fastighets- och gatukontoret. Gå-turintervju med tjänstemän Malmö stad den 5 oktober 2022.

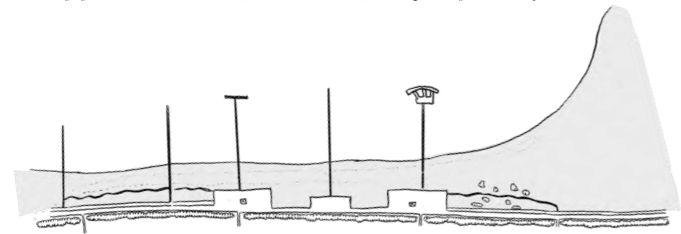
13 Elin Brusewitz, Landskapsarkitekt, Fastighets- och gatukontoret; Thomas Sterner, Chef driftavdelningen, Fritidsförvaltningen; Sarah Palvin, Trafikingenjör, Fastighets- och gatukontoret. Gå-turintervju med tjänstemän Malmö stad den 5 oktober 2022.



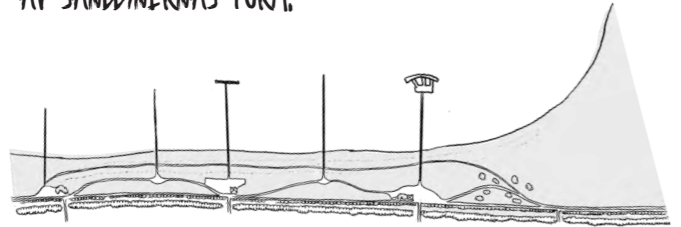
HUVUDSTRÅK FLYTTAS FRÅN SILLABANAN MOT VATTNET.
GRÖNA YTOR PÅ BÅDA SIDOR OM STRÅKET.
ÖKAT ANTAL ENTRÉER OCH FLER MÖTESPLATSER.



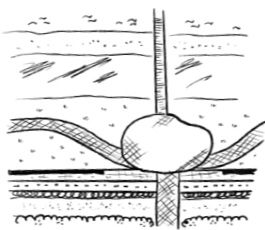
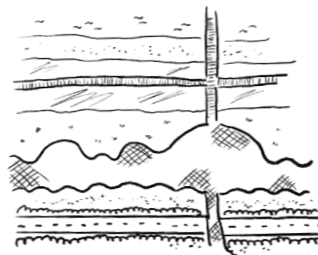
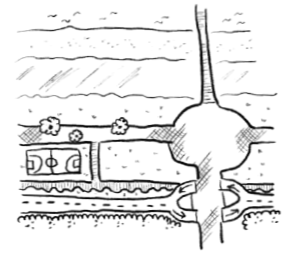
PARALLELLA STRÅK DÄR KANTERNAS UTFORMNING VARIERAR FÖR
ATT INDIKERA VARIATIONEN I INTENSITET.
SNABBCYKELSTRÅK PLACERAS PÅ SILLABANAN.



TRE SEPARERADE STRÅK SOM LEDER TILL EN CENTRAL
SHARED SPACE-YTA DÄR FLEST MÄNNISKOR PASSERAR OCH VISTAS PÅ.
YTAN UTFORMAS MED KONTRASTERANDE PLANTERINGSÖAR INSPIRERADE
AV SANDDYNERNAS FORM.



STRÅKEN SEPARERAS FRÅN VARANDRA OCH DJUDER IN TILL
OLIKA TYPER AV RÖRESEMÖNSTER.
VISTELSESTRÅKEN RÖR SIG IN PÅ OMRÅDET OCH KOPPLAS
SAMMAN I MODERNA.



Jag tar med till gestaltningen

- De två huvudsakliga problemen på platsen är det begränsade utrymmet och orienterbarheten.
- Stråket utmed Ribersborgsstranden är ett viktigt cykelstråk men behöver nödvändigtvis inte tillgodose de cyklister som cyklar allra snabbast. Stråket och området bör utvecklas för att främja användare som är där för att vistas på platsen eller röra sig över den i långsammare hastighet.
- Gestaltningen av stråket på Ribersborgsstranden ska göra att platsen framstår som omhändertagen. Den ska skapa en enhetlighet utan att upplevas som för tjugisig.
- Området har potential att utveckla en större variation av vistelseytor som varierar i skala. Dock utan att inskränka allt för mycket på de öppna, oprogrammerade ytorna.
- Platsens starkaste identitet är det stora, öppna, havsnära grönområdet som ger en naturnära upplevelse. Identiteten bör bevaras och förstärkas då detta är något unikt för Malmö stad som uppskattas av besökare.
- Orienterbarhet och tydligare gestaltning kan bidra till att minska konflikter mellan olika trafikantgrupper.
- För att öka orienterbarheten finns möjligheten att med hjälp av tillägg i gestaltningen skapa fler landmärken för att på så vis öka orienterbarheten och ge identitet åt de olika platserna inom området.
- Möjligheten att träffa människor på Ribersborgsstranden är en av platsens styrkor och kan utvecklas genom bättre mötes- och hängplatser.
- Sillabanan bör utvecklas med försiktighet då det är ett kulturhistoriskt viktigt spår. Dock är stråket anonymt och kan utvecklas för att fler ska använda det.

Figur 37: Ovan skisser är framtagna under skissprocessen när olika lösningar på att integrera och separera besökare med och från varandra testats.

Gestaltningprocessen

Reflektion & skissande

I det presenterade resultatet från för-designfasen har sammanfattning och reflektion löpande presenterats vilket kan sammanlänkas med gestaltningprocessen. Processerna kopplat till för-designfasen och designfasen har således skett parallellt, där skissandet varit ett integrerat moment från projektets start. Program, bärande idé och koncept har successivt vuxit fram genom att variera inzoomningen på skissandet från att organisera området i en programplan till att skissa på detaljer såsom materialval.

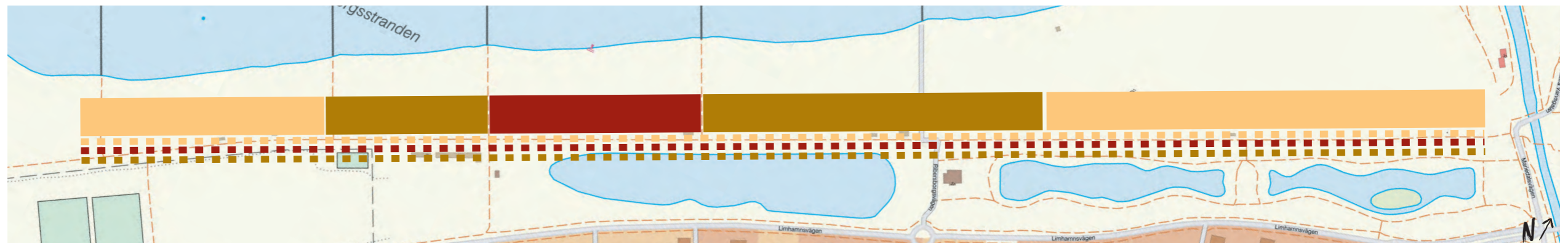
I kartan i figur 38 på sida 49 illustreras hur området delats upp utifrån intensitetsnivå vilket ligger till grund för det gestaltningsförslag som tagits fram. I kartan under, figur 39, presenteras gestaltningens olika delar och stråkets varierade funktion som utgått från tänkt intensitetsnivå.

Program

- Skapa en passage och mötesplats där möten blir sociala interaktioner snarare än trafikfarliga konflikter.
- Utveckla vegetationen för att både förstärka de biologiska värdena och upplevelsen av närhet till naturen.
- Stärka platsens identitet men även skapa variation i rumslighet mellan områdets olika delar.
- Öka orienterbarheten och läsbarheten av platsen genom ett sammanhållet gestaltningkoncept och genomtänkta materialval.
- Möjliggöra för flexibel användning med utrymme för tillfälliga aktiviteter året om.
- Erbjud ett stort utbud av sitt- och hängplatser och genomtänkt cykelparkeringslösning för att på så vis göra platsen attraktiv visuellt och funktionellt.

TECKENFÖRKLARING

- LÅGINTENSIV
- MEDELINTENSIV
- HÖGINTENSIV

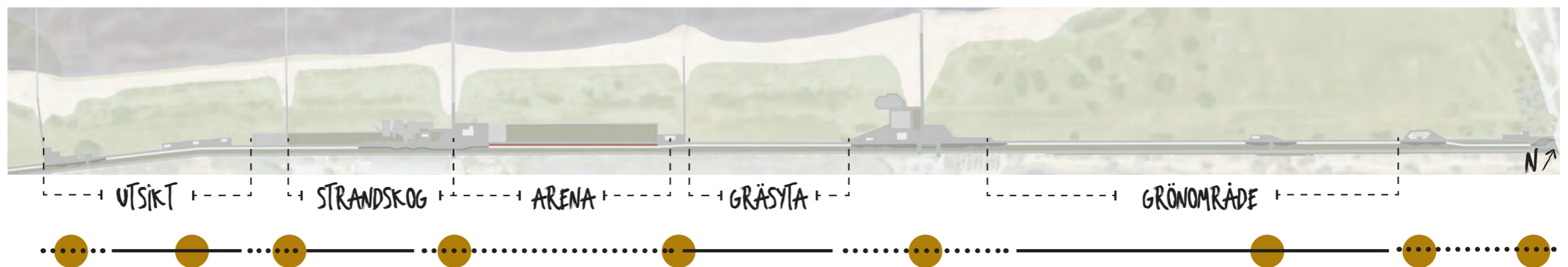


Figur 38: Kartan visar hur gestaltning baseras på en uppdelning utifrån intensitetsnivå både för stråket samt för de olika områdena och mötesplatserna.

Källa bakgrundskarta: Lantmäteriet (2022) Malmö. SWEREF 99 TM, RH 2000. Karta [Kartografiskt material] <https://minkarta.lantmateriet.se> [2022-09-10]

TECKENFÖRKLARING

- NOD
- TRANSPORT
- ... MÖTESPLATS



Figur 39: Områdets olika delar har namngetts utifrån var och ens primära funktion. Under kartan illustreras hur stråkets funktion varierar mellan transport och mötesplats.

Gestaltningförslag

I följande delkapitel presenteras gestaltningförslaget. Se bifogat utvik för översiktlig illustrationsplan i skala 1:1000 samt detaljer som vidare presenteras i detta kapitel.

Koncept och bärande idé

Ribersborgs strandstråk har gestaltats utifrån idén att erbjuda variation av intensitet och hastighet inom området för att på så vis skapa en tillgänglig och attraktiv passage och mötesplats.

Stråket fungerar som landmärke för Malmös invånare och besökare där gestaltningen fångar upp platsens naturnära karaktär samtidigt som genomtänkta lösningar stärker både visuella värden och upplevelsevärden.

Gestaltning

Förslagets gestaltning bygger på att erbjuda olika aktiviteter och rörelsemönster snarare än att hindra, förbjuda eller styra fördelning av funktioner och aktiviteter.

Den primära riktningen på området är utmed befintligt gång- och cykelstråk. Den samverkar med och förstärks av kustlinjen, horisonten, sanddynerna och avgränsande buskage. Många människor rör sig längs stråket. För att utveckla upplevelsen av det och öka känslan av trygghet har stråket delats upp i tre karaktärer som signalerar olika intensitetsnivå. Det gör att människor tillåts använda stråket på fler sätt utan att det uppstår konflikter mellan dem.

Noder med aktiviteter, mötesplatser och torgytor på området gör att stråkets funktion varierar. De olika noderna blir avgränsade platser på området medan stråket får en tydligare transportfunktion mellan noderna. Därför har stråkets utformning gestaltats på olika sätt. Kring noderna blir stråket en del av en gemensam yta där besökarna rör sig på lika villkor i en låg hastighet anpassad till fotgängare. Det innebär att det framför allt är de som rör sig i högre hastigheter som måste röra sig långsammare jämfört med andra typer av shared space där samtliga trafikanter möts, förhandlar och anpassar sig till varandra. Mellan noderna har stråket en tydligare funktion som passage och variation i markmaterial separerar besökare som rör sig i olika hastigheter.

Sillabanan är en viktig del av området och stråket. Idag är den ganska anonym och saknar koppling till det asfalterade gång- och cykelstråket. Stråket utmed Ribersborgsstranden utvecklas genom att erbjuda en variation i upplevelsen för den som rör sig på Sillabanan och genom att förstärka Sillabanans identitet. Förhoppningsvis kommer flera använda den delen av stråket och därmed avlasta det hårdgjorda gång- och cykelstråket. Arbetet med att utveckla Sillabanan fokuserar på förvaltning av befintlig vegetation där den gamla banvallen blir mer synlig. När intilliggande gång- och cykelstråk med grönområde synliggörs förstärks också kopplingen till Sillabanan.

Gestaltningprinciper

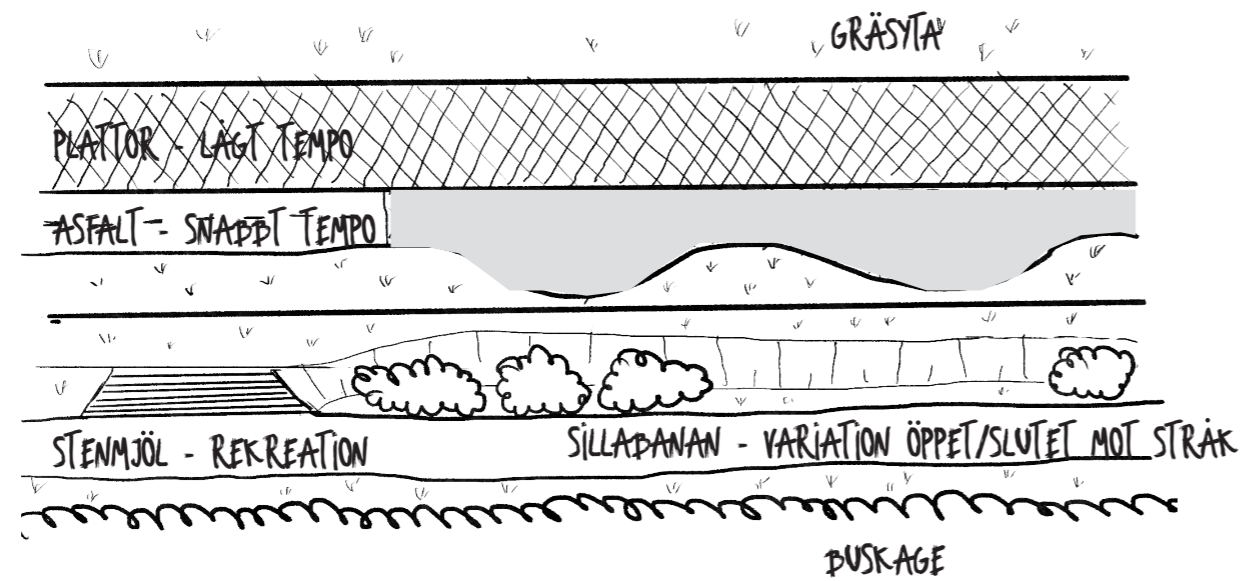
I figur 40 presenteras de gestaltningprinciper som ligger till grund för förslaget

Den tydliga riktningen, siktlinjer och horisonten förstärks av formspråket där anlagda stråk har raka, strikta former. Organiska former inspirerade från sanddynerna och friväxande vegetation inspirerar gestaltade kontraster i form av planteringar och sittskulpturer. För att uppmärksamma besökaren på när stråket ändrar karaktär får också det en böljande form som dessutom möbleras upp med cykelställ för att signalera ett långsammare tempo.

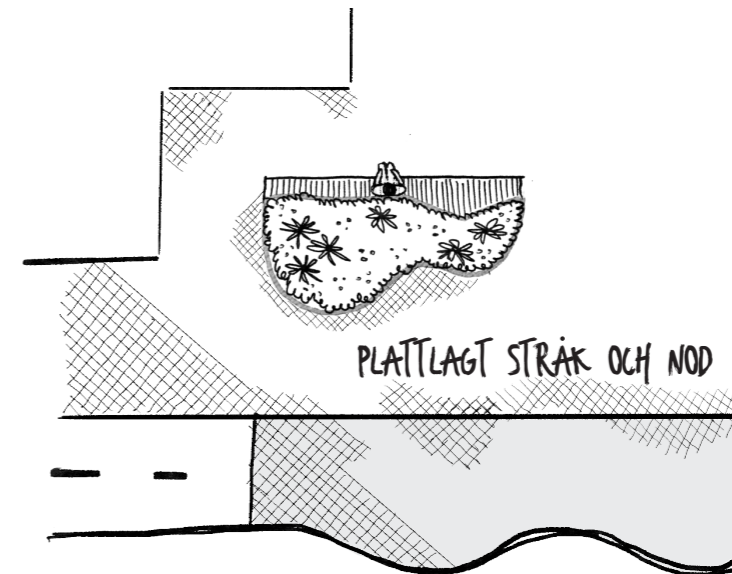
Sillabanan synliggörs genom att låta vegetation variera mellan slutenhet, öppenhet och kontakt med omgivningen. Nya sittmöjligheter i form av träplataer och bänkar utvecklar Sillabanan till mer än en passage och erbjuder besökaren att pausa på den gamla banvallen med en något högre placering där utblickarna över grönområdet är goda.

Kritiska punkter för trafikkonflikter är de korsningar som uppstår när besökare rör sig över gång- och cykelstråket. Därför utformas en gestaltningprincip för att undvika olyckor och göra dessa korsningar tryggare. Genom variation i markmaterial, svängande utformning och farthinder i form av cykelställ blir de kritiska noderna tryggare genom att trafikanter tvingas röra sig långsammare.

GESTALTNINGSPRINCIPER FÖR STRÅK

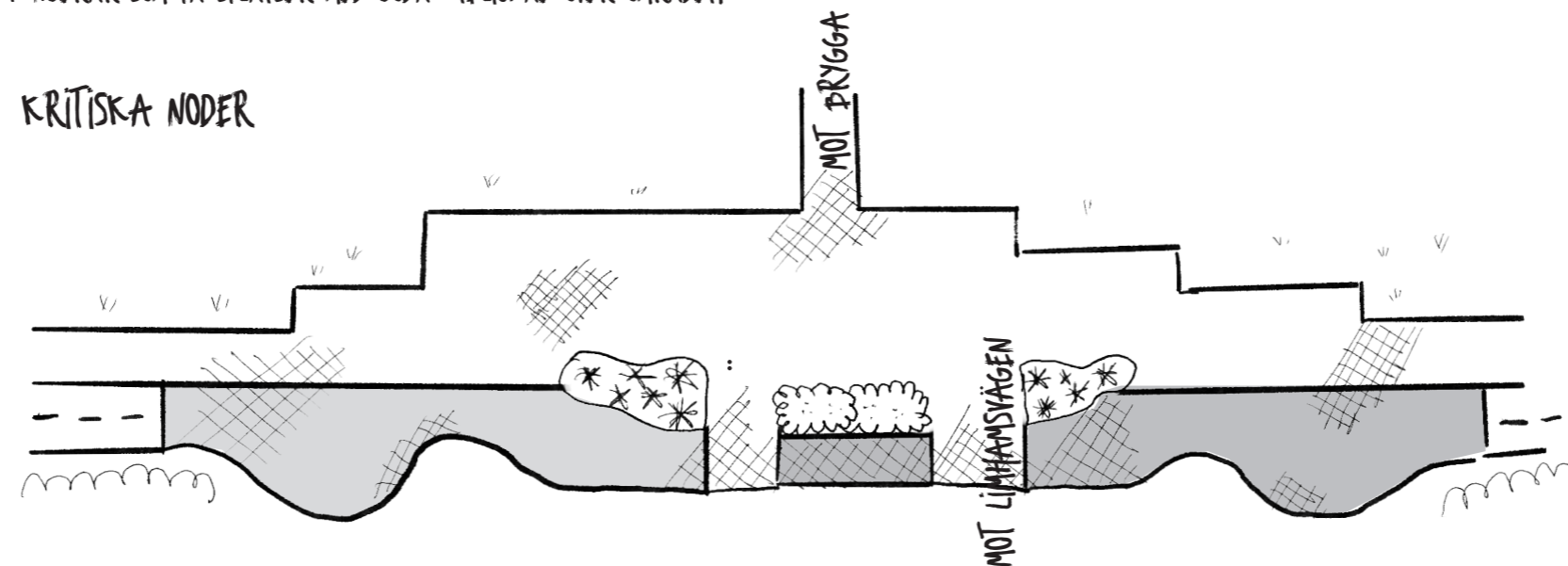


KONTRASTERANDE ORGANISKA TILLÄGG



DET RAKA STRÅKET FÅR EN DÖLJANDE UTFORMNING OCH MÖBLERAS UPP MED CYKELSTÄLL DÄR STRÅKET ÄNDRAR KARAKTÄR. I SKISSEN SYNS OCKSÅ HUR VEGETATIONEN VARIERAR MELLAN SILLABANAN OCH STRÅKET. TRÄPLATÅER UTMED SILLABANAN FUNGERAR SOM PAUSPLATSER MED GODA UTBLICKAR ÖVER OMRÅDET.

KRITISKA NODER

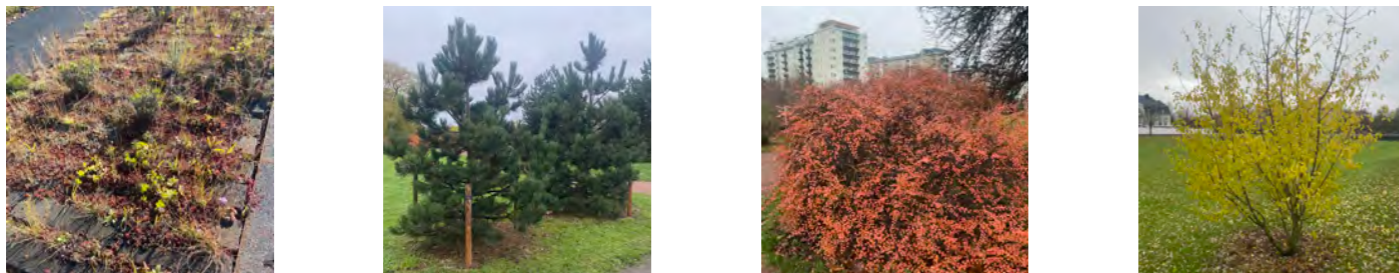


KRITISKA NODER GESTALTAS FÖR ATT SÄNKA HASTIGHETEN OCH GÖRA PLATSEN TRYGGARE FÖR KORSANDE FÖTGÅNGARE.

Figur 40: Ovan presenteras konceptskisser som ligger till grund för gestaltningen av stråket och noderna.



Figur 41: Höganäsklinker i gult och rött används för att stärka områdets läsbarhet och signalera användning och intensitet på de olika delarna av stråket. Corteenstål som åldras naturligt och kopplar an till den historiska järnvägen används tillsammans med möbler och ytor i trä. Foto: Frida Westberg Ekerljung 2022-12-06



Figur 42: Regionalt förekommande arter används i gestaltningen. Stadsgrönt, till exempel tall, blandas med arter som tillför estetiska värden genom färg på blad som varierar över årstiderna, till exempel hägg och oxbär. Planteringar med lägre växande vegetation inspirerade av strandängar ger ett friväxande och naturligt utseende. Foto: Frida Westberg Ekerljung 2022-09-21 och 2022-12-06



Figur 43: För att förbättra orienterbarheten och stärka nodernas identitet kan till exempel stora bokstäver i vitt trä, inspirerade från träbryggorna, placeras i planteringsytorna.

Material

Med hjälp av markmaterial bjuder de olika delarna av stråket in till en variation i aktiviteter med olika hastighet och intensitet. Höganäsklinker i gult och rött används för stråk och platser med lägre hastighet, figur 41. Asfalt används där stråket har tydligare transportkaraktär och bjuder in till högre hastigheter. Befintligt stenmjöl på Sillabanen bevaras för att bidra till känslan av rekreationsstråk och möjliggöra både löpning och promenad, även med till exempel barnvagn.

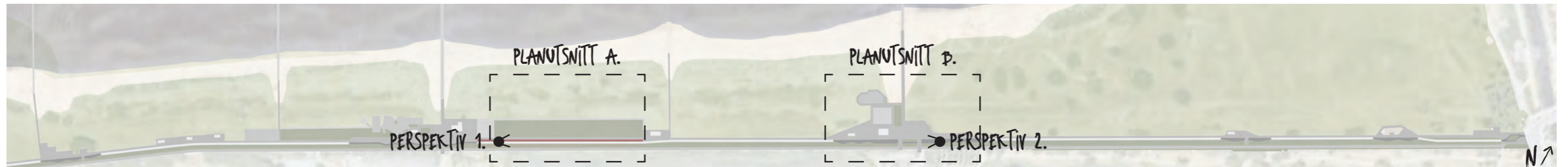
För de gestaltade tilläggen används trä och corteenstål. Trä kopplar an till Kallbadhuset och bryggorna samt passar in i den naturpräglade karaktären. Corteenstål både kontrasterar mot naturen och samspelar genom den åldrande processen där utseendet förändras över tid. Det järnfärgade materialet knyter dessutom tankarna till järnvägen som har en stark historisk koppling till Sillabanen. Se figur 41.

För att utveckla landskapskaraktären och upplevelsen av natur används regionalt förekommande växter. De anlagda planteringarna upplevs växa fritt och inspireras av strandskog och strandäng. Exempel på vegetation visas i figur 42.

Identitet

För att stärka bryggornas identitet och göra orienterbarheten tydligare placeras överdimensionerade bokstäver i vitmålat trä i anslutning till noderna som leder ned till bryggorna, figur 43. Även konstverk, som förslagsvis utvecklas tillsammans med lokala Malmökonstnärer, placeras ut för att stärka platsens identitet, anknytning till staden och invånarna. Konstverk fungerar också som landmärken och bidrar till bättre orienterbarhet.

Planutsnitt arena & nod



Figur 44: I kartan är planutsnitt A och B samt perspektiv 1 och 2 markerade.

Skala 1:5000/A3

Två planutsnitt presenteras för att ge en detaljerad presentation av gestaltningen och öka förståelsen för hur gestaltungsprinciperna implementerats. I figur 44 har de två utsnitten markerats.



Figur 45: Sektion A visar hur fysisk aktivitet dominerar platsen och hur fokus från området är riktat mot de centrala spelplanerna.

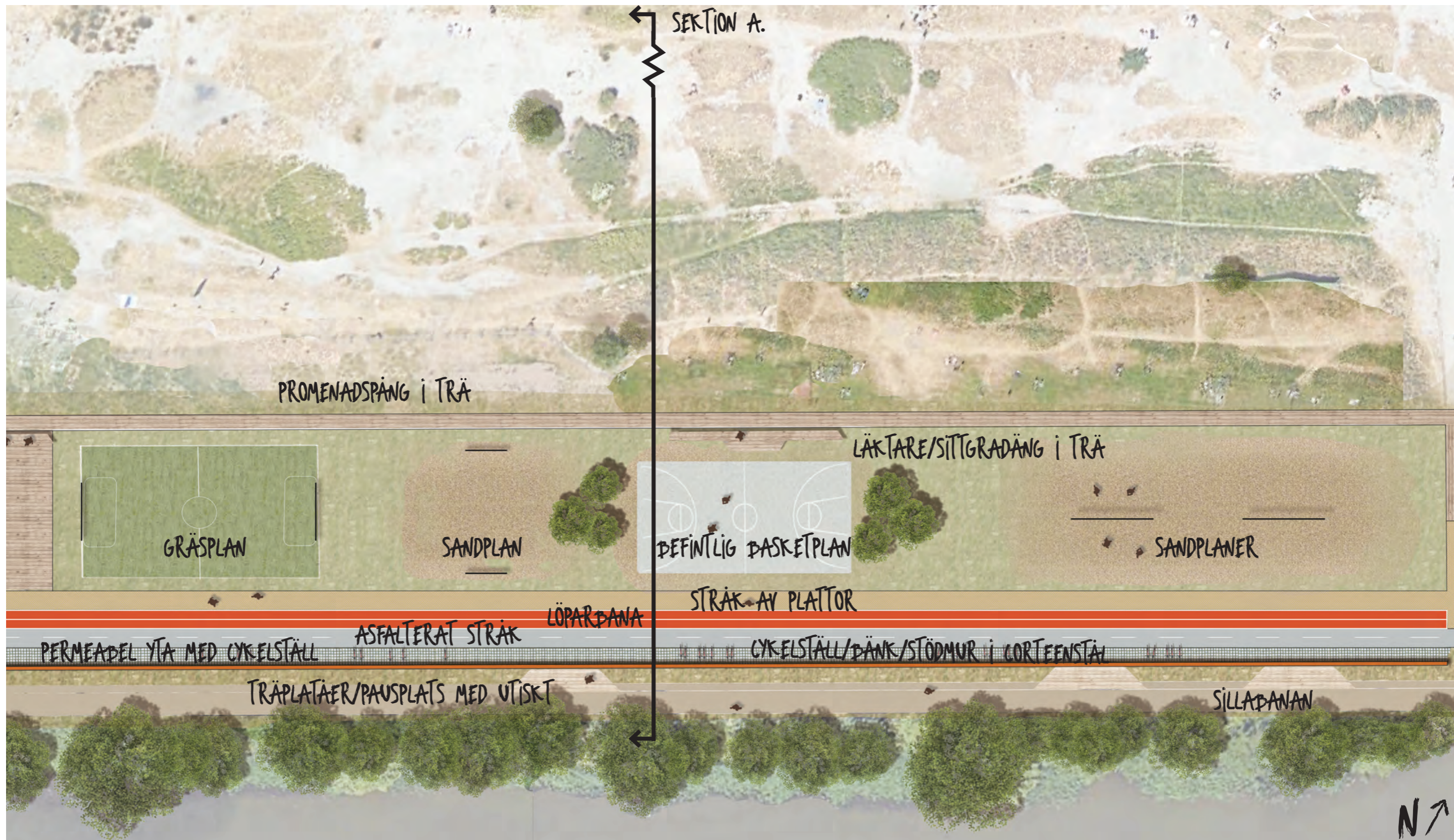
Skala 1:500/A3

Arena

På området som i gestaltningen kallas Arenan är intensiteten i vistelse som högst. Här samlas en stor mängd fysiska aktiviteter som är områdets centrala funktion. Siktlinjerna från sanddynerna, stråket och noderna möts och riktar uppmärksamheten mot spelplanerna som både är programmerade basket- och volleybollplaner samt gräs- och sandytor där olika sporter kan utövas.

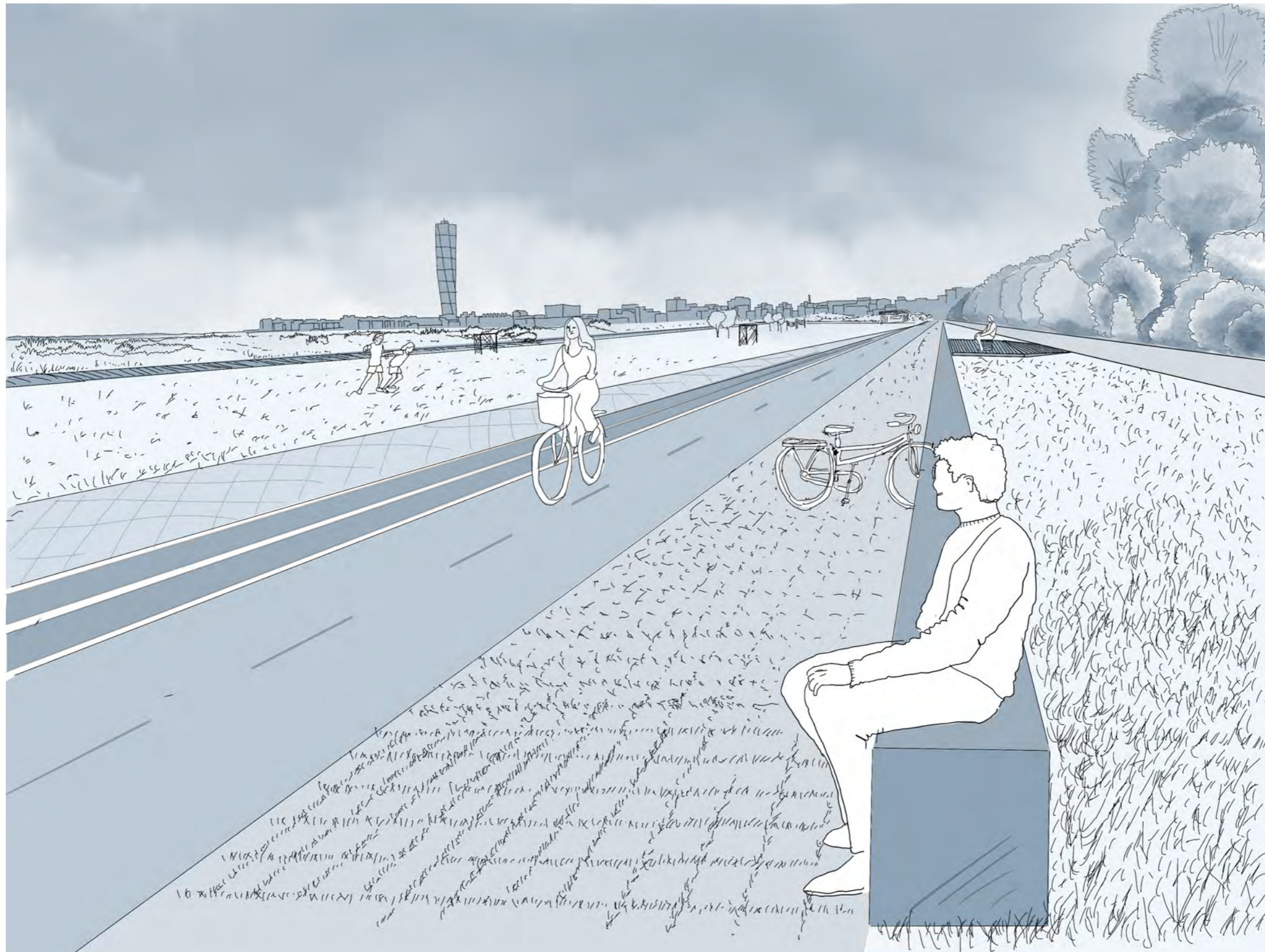
Stråket får en lägre intensitet där det passerar noderna. Utmed spelplanerna är stråket asfalterat och har en högre intensitet i likhet med aktiviteterna på området, det förstärks av en parallell löparbana. En stödmur längs Sillabanan får samma utformning som cykelställsbänkarna i corteenstål, muren förstärker riktningen på platsen. Utöver sittbänkar i trä anläggs "hållplatser" i form av trädäck intill grusstråket på Sillabanan. Dessa förstärker Sillabanan som en del av området då besökarna bjuds in att stanna upp och med god uppsikt beskåda aktiviteterna som pågår på platsen.

Se figur 45, 46 och 47.

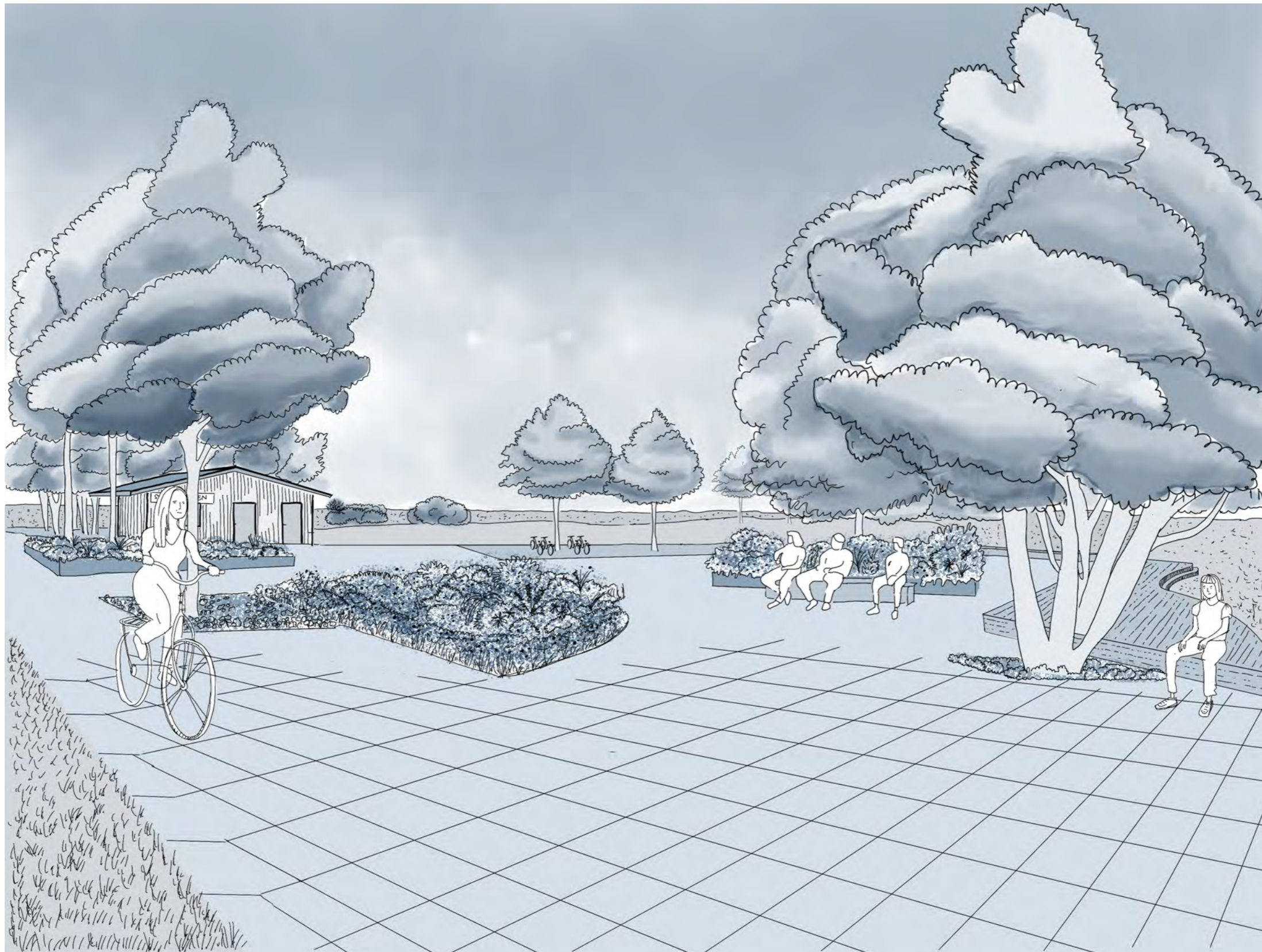


Figur 46: Planutsnitt A från gestaltningen visar området som kallas Arenan. I planen är sektion A markerad. Sillabanan erbjuder utblickar över området med spelplaner där intensiv aktivitet pågår. Besökare kan slå sig ned på träplataerna på Sillabanan eller på det långa cykelstället i corteenstäl. Den långa corteenstålsbänken erbjuder en stor mängd cykelparkeringsplatser och gör det möjligt att parkera nära den plats man vistas på. Aktiviteten på spelplanerna spillover på stråket där en löparbana separerar det asfalterade stråket från det plattlagda stråket. Platsen karaktäriseras av hög intensitet i aktivitet men erbjuder ändå möjligheten att ta sig fram i olika hastigheter.

0 20 m Skala 1:500/A3



Figur 47: Perspektiv-illustration 2 över arena-området. Stråket kantas av en lång bänk av corteenstål i vilken cyklar kan parkeras. Asfalterad cykelväg, löparbana och gångstråk löper parallellt med varandra och med spelplanerna. Se planutsnitt och sektioner på sida 48 och 49.



Figur 48: Perspektiv-illustration 1 som visar noden vid brygga 1. På höganäsplattorna finns planteringsöar, sittbänkar, cykelställ och träd. Se planutsnitt och sektioner på sida 52 och 53.



Figur 49: Sektion B visar hur besökare som rör sig över platsen i olika hastigheter kan samsas om det gemensamma utrymmet.

Skala 1:500/A3



Figur 50: Sektion C visar hur nodens funktion som social mötesplats bjuder in till vistelse i form av en variation av sitt- och hängplatser samt gott om utrymme för lek och rörelse på annat sätt.

Skala 1:500/A3

Nod

Stråket som dominerar gestaltningen öppnar här upp sig, skiftar funktion från transportled till att bli en del av noderna som domineras av sociala möten och fysiska aktiviteter.

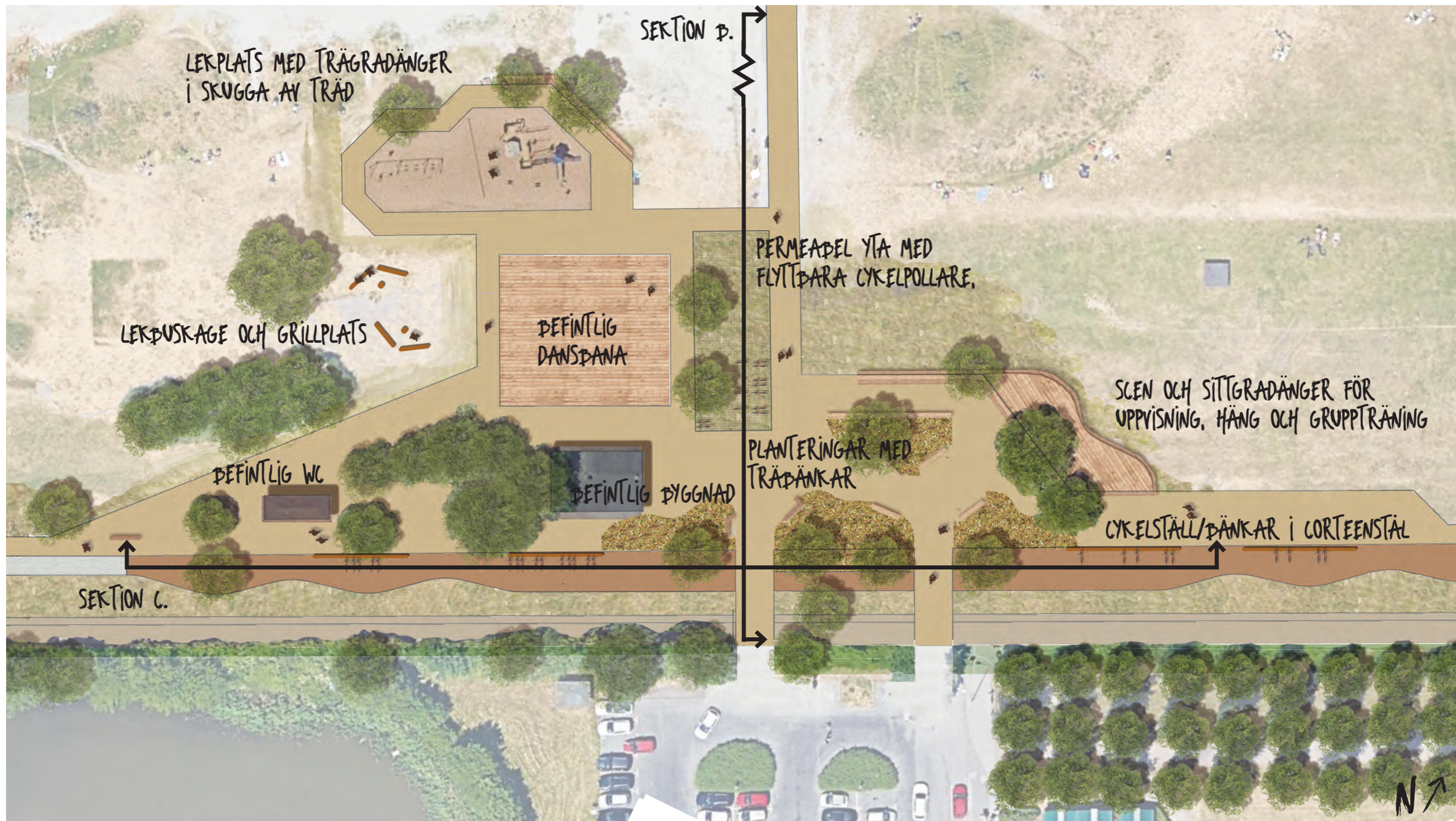
I de här knutpunkterna som många människor korsar och vistas på får det asfalterade stråket, som tillåter högre hastigheter, i stället en böljande form som tillsammans med markmaterial av plattor tvingar ned hastigheten. Genomgående används samma platta som markmaterial på dessa platser vilket skapar en Shared space-karaktär där besökarna rör sig på lika villkor.

Platsens raka linjer bryts upp av organiskt formade planteringar inspirerade från sanddynernas ständigt förändrade form. I gestaltningen tillkommer ett stort antal sittmöjligheter. I planutsnittet syns träbänkar som bryter upp de nya planteringsöarna och cykelställ i corteenstål fungerar både som farthinder och sekundär sittbänk.

De upphöjda träytorna kan användas både som hängplats och som scen vid till exempel gruppträning.

Cykelställen får en mindre dominerande placering jämfört med idag. För att möta de varierade behoven av cykelställ finns det möjlighet att parkera cyklar på ytan med armeringsgräs. Cykelpollarna där går att montera bort och ytan kan då i stället användas för andra aktiviteter, till exempel torghandel eller som uppställningsyta för foodtrucks.

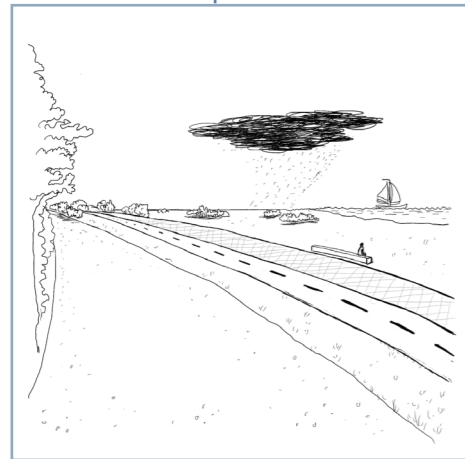
Se figur 48, 49, 50 och 51.



Figur 51: Planutsnitt B från gestaltningen visar mötesplatsen vid brygga 1. I planen är sektion B och C markerade. Den asfalterade delen av stråket övergår i samma typ av plattor som den delen av stråket anpassad efter fotgängare men med en mörkare färg. Stråket får en böljande form och möbleras upp med cykelställ, båda gestaltungsreppen fungerar hastighetsdämpande.

0 20 m Skala 1:500/A3

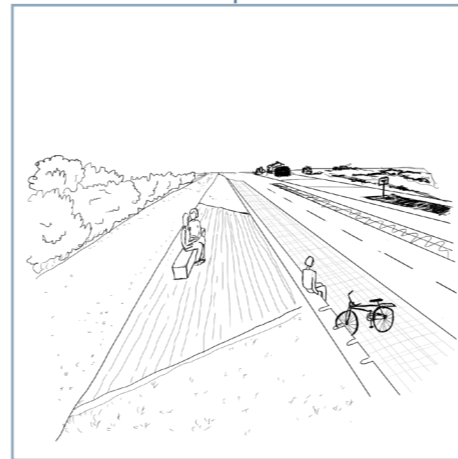
Upplev Sillabanan



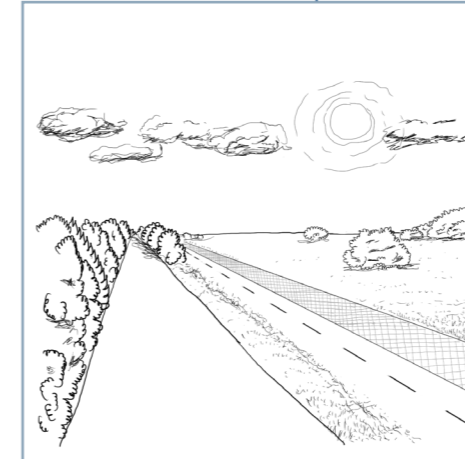
Siktlinjer mot horisonten.



Portalkänsla.



Läktare-upplevelse vid arenan.



Kontakt med intilliggande grönområde.



Kontrast öppet-slutet med synlig nod som orienterar besökaren.

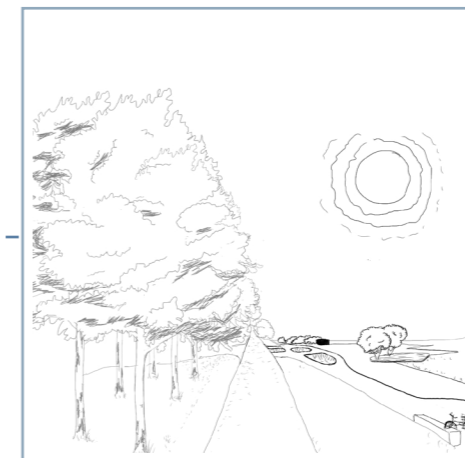
Serial vision-skisserna på det här uppslaget är i markerade i kartan ovan, figur 52.

Sillabanan utvecklas i gestaltningsförslaget genom att bli en integrerad del av stråket och Ribersborgsstranden samtidigt som upplevelsevärdet som rekreationsstråk stärks.

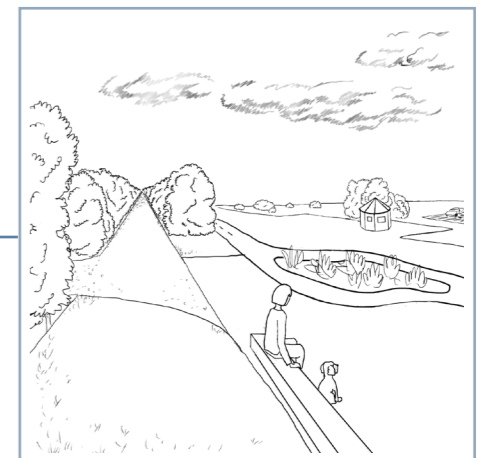
Serial vision-skisserna visar hur stråket varierar utmed den två kilometer långa sträckningen. Det största greppet görs i förvaltningen då de träd och buskar som löper längs stråkets båda sidor trimmas och beskärs på ett genomtänkt sätt och skapar kontraster mellan slutna portal-känsla och öppenhet med utblickar över grönområde och havshorisont.

På området med högst intensitet blir Sillabanan en del av aktiviteterna. Här är den gamla banvallen bred och rymmer pausplatser i form av trädäck med sittplatser som överblickar spelplanerna. En stödmur nedanför vallen fungerar som kombinerat cykelställ och sekundär sittplats.

Kopplingen mellan Sillabanan och noderna utmed stråket synliggörs genom tydliga möten i markmaterial, noggrann röjning av vegetation som skapar entréer samt med landmärken i form av konstverk som hamnar i blickfånget och leder besökare mellan Sillabanan och stråket.



Öppet vid central mötesplats.



Sillabanan är del av entren.

Figur 52: Sju Serial vision-skisser presenterar hur upplevelsen av Sillabanan förändras när besökaren rör sig på den gamla banvallen.

Diskussion och Reflektion

Resultatdiskussion

Den centrala insikten av det här arbetet är att det inte går att utforma en gestaltningslösning som går att applicera på alla platser för att besvara frågan hur den rumsliga upplevelsen kan förstärkas med utgångspunkt ur olika besökarens hastigheter. Det som går att presentera är riktlinjer och exempel på lösningar som kan fungera som inspiration.

Även om huvudproblemet med människor som rör sig i olika hastigheter har identifierats finns det i de allra flesta fall platsspecifika värden som måste vägas in och vägas mot varandra. Detta gäller särskilt när en befintlig gestaltad plats ska omgestaltas. Sådana värden kan till exempel vara kulturhistoriska eller biologiska.

Förarbetet med analys av platsen påverkar hur platsens olika värden ställs mot varandra. Kännedom och analys av platsen blir avgörande för en lyckad gestaltning. En felaktig eller otillräcklig analys är den främsta anledningen till att en gestaltning blir misslyckad och fungerar dåligt.

Förstärka rumsliga upplevelsen & motverka konflikt

Ribersborgsstranden ska vara en plats för alla malmöbor och dessutom ett attraktivt besöksmål. Detta gör att många olika människor ska känna sig välkomna att vistas på platsen och den kan i vissa fall upplevas som rörig. Rörighet kan vara en styrka när den i stället upplevs som händelserik, spännande och intressant. Upplevelsen av platsen beror i stor utsträckning på människors förväntningar. Därför har det varit viktigt i gestaltningen av Ribersborgs strandstråk att tydligt informera hur platsen ska användas för att den ska bli så funktionell som möjligt.

Gestaltningen bygger på en variation i intensitet, både längs stråket och på noderna som bryter av stråket. Genom en tydlig och sammanhållen gestaltning som bjuder in till olika typer av aktiviteter med olika typer av intensitetsnivå kan människor oavsett erfarenhet och referenser läsa av och förstå området. När människor har samma eller liknande förväntningar på stråkets funktion är risken mindre att konflikter uppstår. Gestaltningen ska göra det enkelt för besökare att förstå hur de kan vistas och röra sig på platsen på ett tryggt sätt och även hur andra människor förväntas förhålla sig till deras rörelsemönster. I den föreslagna gestaltningen är kontrasterande markmaterial, variation mellan öppna och slutna rum samt variation i rumslig skala exempel som använts för att uppnå detta.

Hållbar gestaltning

En del av målet med arbetet har varit att med hänsyn till befintliga värden stärka platsens sociala värden och på så vis bidra till en mer socialt hållbar stad. Ribersborgsstranden är idag en attraktiv plats och ett populärt besöksmål. Det är viktigt att de förändringar som sker tas emot väl av människorna som idag uppskattar platsen. Genom att gestalta en flexibel plats skapas en bra grund som ges utrymme att utvecklas över tid och efter behov.

Stråket utmed Ribersborgsstranden har haft samma funktion historiskt och kommer i framtiden fortsätta att fungera som en transportsträcka som knyter ihop områdets olika noder. I det här arbetet stärks den funktionen för att på så vis skapa en mer välfungerande infrastruktur och bättre sociala funktioner i det offentliga rummet vilket bidrar till en mer välmående stad. En flexibel gestaltning som utgår från platsens befintliga värden och som är enkel att förändra och utveckla är inte bara socialt utan även miljömässigt hållbar eftersom resurserna som krävs för att förändra platsen minimeras.

Gestaltning av Ribersborgs strandstråk

I arbetet med Ribersborgsstrandens gång- och cykelstråk aktualiserades frågan om ett cykelstråk med en rak sträckning, som erbjuder möjlighet för höga hastigheter, faktiskt är lämpligt i en strandpark där rekreativa värden har stor betydelse. Det går att anta att stråket är värdefullt för de malmöbor som cykelpendlar och väljer att röra sig utmed stranden. Det ger en annan upplevelse än att ta sig fram bland bebyggelse och biltrafik, men frågan uppstår om stråket utmed Ribersborgsstranden ska vara en plats för dem som tar sig fram allra snabbast?

Det som framkommit i den här studien är att en integrerad trafiklösning fungerar så länge de olika trafikslagen inte rör sig i allt för hög hastighet eller att hastigheterna varierar för mycket mellan varandra. När trafikanter rör sig i långsammare tempo hinner de lösa konflikter som uppstår genom kommunikation och samspel, risken för trafikolyckor är då låg. Den här typen av trafikkonflikt kan i stället vara positiv för social integration då olika människor i möten får möjlighet att interagera med varandra jämfört med en trafiklösning som är mer kontrollerad och där olika trafikanter är tydligt separerade från varandra. Alla platser lämpar sig dock inte för sociala möten. Är förväntningar och behov på en plats att den huvudsakliga funktionen är transport är det viktigt att analysera och utreda om platsen har potential att erbjuda något mer och om användningen av den skulle förändras med en integrerad trafiklösning.

En lösning som skulle kunna bidra till att sänka hastigheten och signalera att vistelse och rekreation är Ribersborgs strandstråks främsta funktion skulle vara att ändra den raka sträckningen till en mer slingrande som rör sig in på grönområdet. Utan att ta hänsyn till platsens befintliga värden kan det anses vara en enkel och effektiv lösning. Dock har det framkommit i studien att de orörda gröna ytorna mellan gång- och cykelbanan och havet är sällsynta och något som värderas högt på platsen. Dessutom är stråkets nuvarande utformning ett resultat av Sillabanans raka sträckning vilket framkommit har ett kulturhistoriskt värde. Att flytta stråket bort från Sillabanen eller på annat sätt påverka banvallens utformning kan få konsekvenser på det historiska värdet då spåren från platsens historiska användning blir mindre synliga i landskapet.

Gestaltade landskap är ofta ett lapptäcke av lager från olika epoker, de historiska spåren gör att människor knyter an till en plats och känner tillhörighet. Jag tror att en plats historia är det som ger platsen en själ och något som är svårt att ersätta genom en gestaltning som raderar ut dessa spår. Därför är det mer motiverat att i en omgestaltning förstärka Sillabanans identitet samtidigt som platsen utvecklas till en mer tillgänglig plats för flera människor som får möjlighet att bygga vidare på platsens historia.

Ribersborgsstrandens framtid

Malmö Stads styrdokument motiverar behovet av att utveckla Ribersborgsstranden både för att förbättra invånarnas hälsa, öka de rekreativa kvaliteterna samt den biologiska mångfalden. Att ta ett helhetsgrepp på platsen skulle eventuellt behöva förankras politiskt och kräva ett koncentrerat behov av resurser. Kommunen arbetar i stället med att utveckla området successivt genom omgestaltning av avgränsade platser. Jag kan förstå att det är en enklare process men för att skapa en hållbar gestaltning med stora värden både ekologiskt och socialt finns det anledning att ta ett helhetsgrepp om platsen och lyfta den snart 100 år gamla gestaltningen. Platsen är unik och ett av de viktigaste landmärkena i Malmö.

Begränsningar & vidare studier

Den här studien har valt att utveckla Ribersborgsstranden med utgångspunkt från konflikter mellan olika slags trafikanter och med syfte att öka stadens sociala kvalitet. Avgränsningar gör att resultatet inte ger en heltäckande bild.

Studien skulle kunna utvecklas genom att utöka frågeställningen och involvera människor med annan kompetens än de intervjuobjekt som valts ut i det här arbetet. Hur världen kommer att se ut i framtiden och vilka behov områden mellan husen i urbana miljöer behöver tillgodose är svåra att förutse. Ett exempel på det är att följderna av klimatförändringar har stor påverkan på kustlandskapets utveckling. Till exempel förändring av havsnivån, erosionsproblem samt användning av kustområden. Denna påverkan på Ribersborgsstrandens utseende och funktion har inte beaktats i det här arbetet. Fokus har i stället varit på sociala värden och att stärka platsens kvaliteter baserat på dagens behov och användning.

En utveckling vi ser idag är ett ökat antal olika trafikslag. I framtiden kommer de sannolikt bli allt fler, framför allt olika eldrivna fordon, som rör sig i höga hastigheter.

För att ett delat utrymme i det offentliga rummet ska fungera är det viktigt med väl tilltagna stråk där många olika trafikanttyper kan vistas samtidigt. Detta är inte alltid möjligt i utrymmet mellan husen i en stadsstruktur som planerats efter de behov som fanns när städerna byggdes. Det vore intressant att undersöka om det finns någon korrelation mellan trafikmängd, utrymme och konflikter mellan trafikanter för att på så vis ta reda på vilka platser som har potential att utvecklas med fler funktioner. Allt fler människor och trafikslag ska samsas på offentliga platser som tenderar att bli färre då obebyggd mark är attraktiv i och med förtätning av städer. För att infrastrukturen ska fungera utan att konflikter och utan att ökad segregation uppstår är det intressant att ta reda på hur gator utvecklas på ett så effektivt och hållbart sätt som möjligt. Jag tror att det är viktigt att lyfta debatten om hur städernas offentliga utrymmen kan bidra till ett mer socialt integrerat samhälle där människor från olika stadsdelar möts.

Vidare vore det intressant att undersöka exakt var gränsen går för vilken hastighet som fungerar i så kallade Shared spaces. När hastigheten överskrider den gränsen och det i stället är lämpligare att separera trafikslagen.

Metodreflektion

Metoden Research by design där kunskapsöversikt, platsbesök, platsinventering och analys, fallstudier, intervjuer och löpande skissarbete har varit ingående delar som pågått parallellt och väglett arbetet genom hela processen. I synnerhet har platsbesök, intervjuer och skissarbete bidragit till att uppnå arbetets syfte och besvara frågeställningen. Dessa moment har vägt tyngst då de i stor utsträckning bidragit till att utveckla min kunskap, mina egna tekniker och färdigheter samt genom att ta del av andras erfarenheter och kompetens.

Metodvalet har bidragit till en genomarbetad och något generell gestaltning. Annan metod eller fokus på någon annan fråga eller annat platsspecifikt problem hade förmodligen lett till en annan gestaltning.

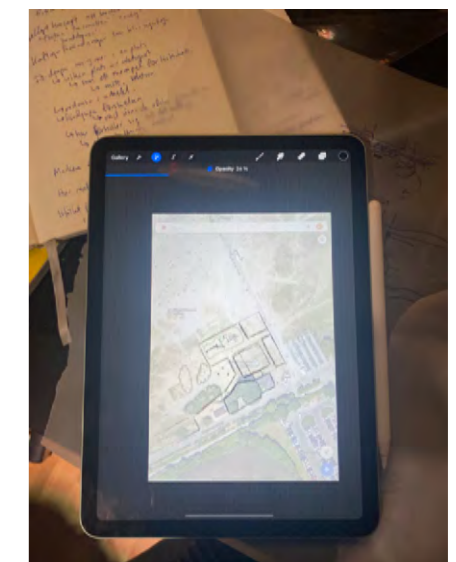
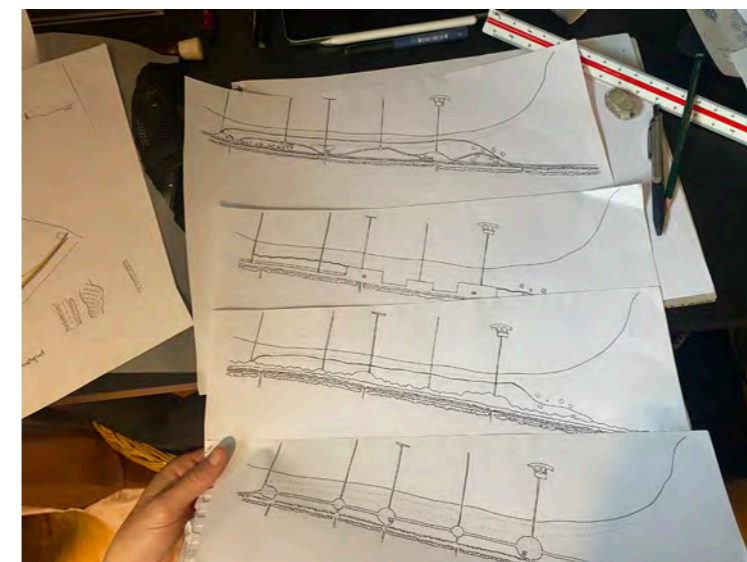
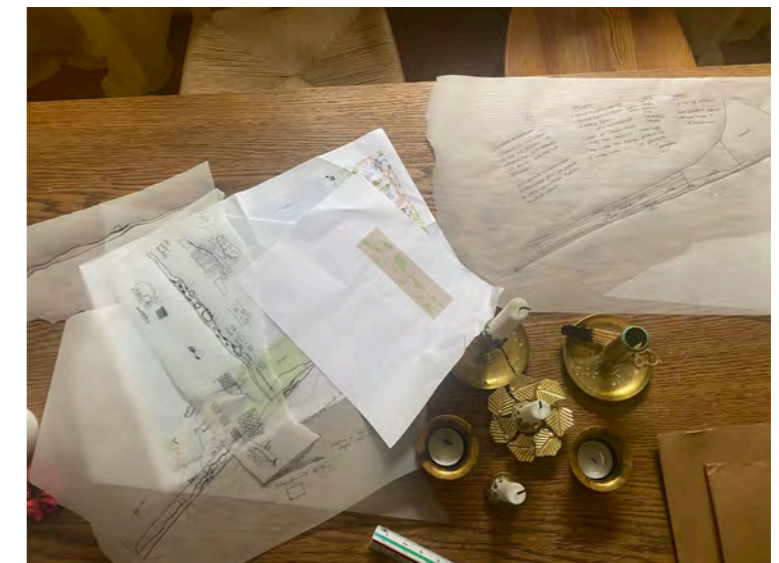
Platsbesök & skissande

I det här arbetet har jag haft möjligheten att frekvent besöka Ribersborgsstranden vilket har gett en ovärderlig kännedom och förståelse för platsen. Som landskapsarkitektstudent har jag begränsad erfarenhet av gestaltning och framför allt från projekt av storleken på mitt valda område vilket har gjort det extra viktigt att kunna besöka platsen kontinuerligt under hela processen.

Från första platsbesök till slutligt gestaltungsförslag har skissandet återkommit. Det har fungerat som stöd för att bearbeta och reflektera över det material jag samlat in. Program, programplan, bärande idé och koncept har successivt vuxit fram genom att variera inzoomningen på skissandet, från att organisera området i en programplan till att skissa på detaljer såsom materialval. Till exempel har serial vision-skissande i fält gett mig förståelse för hur den rumsliga upplevelsen förändras på platsen och utmed stråket. Skissande i foto har varit ett bra hjälpmedel för att testa skalan vilket varit en utmaning i arbetet med det för mig stora området.

Fallstudier & intervjuer

Valet att intervjua och diskutera med människor verksamma inom landskapsarkitektur och stadsplanering har varit avgörande för resultatet i det här arbetet. Deras erfarenhet och kunskap går inte att ta del av via rapporter, artiklar eller annat publicerat material. Jag tror att den förankring som intervjuobjekten i det här arbetet har med verkligheten har varit viktigt för ett så realistiskt och trovärdigt resultat som möjligt.



Figur 53: Ovan fyra bilder är tagna under arbetet med projektet. De ger exempel på olika typer av skisser och verktyg som använts för att föra processen framåt. Foto: Frida Westberg Ekerljung 2022-09-01 till 2022-12-01

Referenser

Anderson, C. & Krook, A. (2015). *Program för aktiva mötesplatser*. Malmö: Gatukontoret Malmö Stad. <https://malmo.se/Om-Malmo-stad/Var-organisation/Forvaltningar/Stadsbyggnadskontoret/Om-Stadsbyggnadskontoret/Stadsbyggnadskontorets-trycksaker.html> [2022-09-13]

Berggren Barring, A.-M. & Grahn, P. (1995). *Grönstrukturens betydelse för användningen: en jämförande studie av hur människor i barnstugor, skolor, föreningar, vårdinstitutioner m fl organisationer utnyttjar tre städers parkutbud*. Lic-avh. Alnarp: Sveriges lantbruksuniversitet.

Bjarke Ingels Group (u.å.) *References SUK-Superkilen*. <https://big.dk/wp-content/uploads/2018/09/SUK20KLAVIKA20UK.pdf> [2022-09-01]

Carmona, M., Heath, T., Oc, T., & Tiesdell, S. (2010). *Public Places Urban Spaces*. 2 uppl., New York: Routledge.

Chuloh, J., Al Qassimi, N., Mohammad, A. & Jihad, A. (2022). The Improvement of User Satisfaction for Two Urban Parks in Dubai, UAE: Bay Avenue Park and Al Ittihad Park. *Sustainability*, 14 (6). <https://www.mdpi.com/2071-1050/14/6/3460> [2022-09-06]

Cumberlidge, C. & Musgrave, L. (2007). *Design and Landscape for people*. Melbourne: Thames & Hudson.

Dormidontova, V. (2020). Architectural and landscape organization of Norra Djurgårdsstaden in Stockholm. *IOP Conference Series. Materials Science and Engineering*, 962 (3). <https://www.proquest.com/scholarly-journals/architectural-landscape-organization-norra/docview/2562919132/se-2> [2022-09-06]

Esping, Y. & Pandurescu, V. (2021). *Elsparkolyckor: Malmö värst i landet*. Skåne: SVT Nyheter. <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/skane/manga-elsparkcykelolyckor-i-malmo> [2022-09-06]

Fastighets- och Gatukontoret (2020). *Trygghets- och säkerhetsstrategi*. Malmö: Tekniska nämnden Malmö Stad. <https://malmo.se/Om-Malmo-stad/Var-organisation/Forvaltningar/Stadsbyggnadskontoret/Om-Stadsbyggnadskontoret/Stadsbyggnadskontorets-trycksaker.html> [2022-09-13]

Gatukontoret, Stadsbyggnadskontoret, Fritidsförvaltningen & Fastighetskontoret (2003). *Grönplan för Malmö 2003*. Malmö: Malmö Stad. <https://malmo.se/download/18.1c002f7b12a6486c372800012081/1491302360509/Gronplan-for-Malmo-2003.pdf> [2022-09-14]

Gatukontoret (2011). *Program för Ribersborgs strandpromenad - Förhandskopia*. Malmö: Malmö Stad.

Grahn, P. & Ottosson, Å. (2010). *Trädgårdsterapi. Alnarpsmetoden: Att ta hjälp av naturen vid stress och utmattning*. Alnarp: Bokförlaget Bonnier EXISTENS.

Grigoropoulos, G., Abdollah Hosseini, S., Keler, A., Kathis, H. & Sprangler, M. (2021). Traffic Simulation Analysis of Bicycle Highways in Urban Areas. *Sustainability*, 13 (3). <https://www.proquest.com/docview/2562207648/abstract/4D93A96342C74691PQ/1?accountid=28676> [2022-09-07]

Hamilton-Baillie, B. (2008). Shared Space: Reconciling People, Places and Traffic. *Built Environment*, 34 (2), ss. 161–181. Oxon: Alexandrine Press.

Hasløv & Kjærsgaard (u.å.) *Amager Strandpark*. <https://www.hogk.dk/?p=2288> [2022-09-02]

Herman, K. & Drozda, L. (2021). Green Infrastructure in the Time of Social Distancing: Urban Policy and the Tactical Pandemic Urbanism. *Sustainability*, 13 (4). <https://www.mdpi.com/2071-1050/13/4/1632> [2022-09-06]

Jackson Clements Burrows Architects (u.å.). *St Kilda Foreshore Promenade Redevelopment*. <https://jcba.com.au/projects/st-kilda-promenade> [2022-09-07]

Johansson, K. (2011). *Kulturhistorisk bedömning av parker och grönområden - en metodutveckling*. Stockholm: Stockholms stadsmuseum, Kulturmiljöenheten.

Landzine (2013a). *Superkilen, Copenhagen*. <https://landezine.com/urban-revitalization-superkilen-by-topotek1-big-superflex/> [2022-09-01]

Landzine (2013b). *Amager Beach*. <https://landezine.com/amager-beach-by-haslov-and-kjaersgaard/> [2022-09-02]

Leva, V. (2013). *Superkilen by BIG + Topotek1 + Superflex has received 2013 AIA National Honor Award, Archilovers*. <https://www.archilovers.com/stories/2129/superkilen-by-bigtopotek1-superflex-has-received-2013-aia-national-honor-award.html> [2022-09-01]

Liang, X., Meng, X. & Zheng, L. (2021). Investigating conflict behaviours and characteristics in shared space for pedestrians, conventional bicycles and e-bikes. *Accident Analysis & Prevention*, 158. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457521001986> [2022-09-07]

Lynch, K. (1964). *The Image of the City*. Massachusetts: MIT Press.

Malmö stad (2022). *Malmöhus slott, Malmö stad*. <https://malmo.se/Uppleva-och-gora/Konst-och-museer/Malmo-Museer/Besok-Malmo-Museer/Vara-byggnader/Slottsholmen/Malmohus-slott.html> [2022-12-05]

Malmö stad (u.å.). *Besöksmål, Malmö stad*. <https://malmo.se/Uppleva-och-gora/Besoka-Malmo/Besoksmal.html> [2022-12-05]

Marbinah, R. (2022). *Körförbud för elsparkcyklar på gångbanor*. Stockholm: Regeringskansliet, Infrastrukturdepartementet. <https://mb.cision.com/Main/18219/3607991/1609960.pdf> [2022-12-07]

Modin, A. (2016). *Arkitekturstaden Malmö - Tillägg till översiktsplan för Malmö*. Malmö: Stadsbyggnadskontoret Malmö Stad. <https://malmo.se/Stadsutveckling/Tema/Bebyggelse-ochutemiljoer/Arkitekturstaden-Malmo.html> [2022-09-12]

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (2018). *Trafikolyckor*. NTF Säker trafik. <https://ntf.se/trafikolyckor/?county=sweden&municipality=Malmö&year=2018&month=0&accident-Type=9&trafficCategory=0&injuryGrade=0&roadSpeedLimit=all&statsView=map> [2022-09-06]

Nordh, H. (2006). *Parkkaraktärer - ett verktyg för planering och gestaltning av grönområden*. Alnarp: Sveriges lantbruksuniversitet. <https://stud.epsilon.slu.se/11067/> [2022-10-11]

Oh, J. & Kim, J. (2021). Where to Ride? An Explorative Study to Investigate Potential Risk Factors of Personal Mobility Accidents. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 18 (3). <https://www.proquest.com/docview/2481222030/abstract/F61A9E4848244182PQ/1?accountid=28676&parentSessionId=OWZqBHHusPLE6Dhj%2B%2BHALG6vYcl8X2e%2BLJhfAT7EOgE%3D> [2022-09-07]

Pajarito, D. & Gould, M. (2018). Mapping Frictions Inhibiting Bicycle Commuting. *ISPRS International Journal of Geo-Information*, 7 (10). <https://www.proquest.com/scholarlyjournals/mapping-frictions-inhibiting-bicycle-commuting/docview/2167855697/se-2> [2022-09-06]

Ramboll management (2005). *Mimersgadekvarteret SAMMENFATNING: Strategi og projektvalg*. <https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/de5787044fb9e90f7d04f34523bca8cc0fc98f00/25-bilag-2.pdf> [2022-09-01]

Ristilampi, P.-M. (1997). *Strandvisioner*. Malmö: Malmö Stadsbibliotek (Lokalhistoriska Samlingen).

Roggema, R. (2016). Research by Design: Proposition for a Methodological Approach. *Urban Science*, 1 (1), ss. 1–19. <https://doi.org/10.3390/urbansci1010002> [2022-09-19]

Spirén Lindberg, E. (2021). *Ribersborgsstranden som hälsofrämjande grönområde – Hur upplever besökare Ribersborgsstranden?* Alnarp: Sveriges lantbruksuniversitet. https://stud.epsilon.slu.se/17040/4/spiren_lindberg_e_210622.pdf [2022-10-11]

Stepan, O. & Rotaru, I. (2011). *Street design, streetscape and traffic calming*. Bucharest: The Association for Urban Transition - ATU. https://www.academia.edu/9094662/Street_design_streetscape_and_traffic_calming [2022-09-07]

Teleman, H., Ullstad, E., von Platen, F. & Caldenby, C. (2012). *Hållbarhetens villkor*. Malmö: Bokförlaget Arena.

Transportstyrelsen (2022). *Elsparkcykel*. Örebro: Transportstyrelsen. <https://www.transportstyrelsen.se/elsparkcykel> [2022-09-07]

Urban, S. (2018) *Integration och grannskap*. Lund: Studentlitteratur.

Welle, B., Liu Wei Li, Q., Adiazola-Steil, C., King, R., Sarmiento, C. & Obelheiro, M. (2015). *Cities Safer by Design - Guidance and Examples to Promote Traffic Safety through Urban and Street Design*. Washington, DC: World Resources Institute. https://www.academia.edu/15156380/CITIES_SAFER_BY_DESIGN_Guidance_and_Examples_to_Promote_Traffic_Safety_through_Urban_and_Street_Design_VERSION_1_0_SUSTAINABLE_CITIES?e-mail_work_card=viewpaper [2022-09-15]

BILAGA: ILLUSTRATIONSPLAN

SKALA 1:1000
SIDSTORLEK: 2081 X 297 MM

TECKENFÖRLÄRING
SAND/STENMÅL
LUSA HÖGANÄSPLÅTOR
MÖRK-A HÖGANÄSPLÅTOR
ASFALT
GRÄS

SEKTIONER
SKALA 1:800

A
VÄRLIKAR ÖVER HAVET

B
STRANDSKOG KONTRASTERAR MOT ÖPPNA YTOR

C
SITTPÅTAR MED UPSIKT ÖVER CENTRALA ARENA-OMRÅDET

D
STORT GRÖNOMRÅDE MED VEGETATION

