



stationen i stadsrummet

landskapet runt Stockholms tunnelbanestationer

Simon Bunse

Examensarbete/Självständigt arbete • 30 hp
Sveriges lantbruksuniversitet, SLU
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Landscape Architecture Master's Programme
Alnarp 2022



Stationen i stadsrummet
Landskapet runt Stockholms tunnelbanestationer

The Station in the Urban Space
The Landscape Surrounding the Stockholm Underground Station

Simon Bunse

Handledare:	Anders Westin, Sveriges Lantbruksuniversitet, institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Examinator:	Linn Osvalder, Sveriges Lantbruksuniversitet, institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning Jitka Svensson, Sveriges Lantbruksuniversitet, institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Omfattning:	30 hp
Nivå och fördjupning:	A2E
Kurstitel:	Independent Project in Landscape Architecture
Kurskod:	EX0852
Program:	Landscape Architecture Master´s Programme
Kursansvarig inst.:	Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Utgivningsort:	Alnarp
Utgivningsår:	2022
Omslagsbild:	Simon Bunse
Nyckelord:	landskap, stad, station

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.

i

stationen stadsrummet

landskapet runt Stockholms tunnelbanestationer

SLU

2022



sammanfattning

Stockholms Stad beskriver i sin översiktsplan att stadens attraktivitet är viktig, inte bara för Stockholm utan också för dess funktion som motor för hela Sverige. Man ser utmaningar kring framtida transportinfrastruktur - gång, cykel och kollektivtrafik, och också att stadsbyggandet ska utvecklas ur ett socialt, hållbart perspektiv, med god kvalitet och god arkitektur. Man ser också hur det omfattande stadsbyggande som staden har framför sig blir en möjlighet för utveckling och förbättring och man ser framför sig en tät och sammanhållen stad där bebyggelse och grönt samspelar (Stockholms stad 2018).

Jag ser framför mig hur en uppdaterad bild av hur det kan vara att spendera tid i stationsområdet kan bidra till ökat kollektivt resande och leda till en stadsplanering fokuserad på att minska bilåkandet. Tunnelbanestationen har ofta en central placering i stadsmiljön och jag ser en outnyttjad potential, ur ett socialt och ur ett stadsplaneringsmässigt perspektiv, för hur stationsomgivningen bättre kan användas.

Jag ville med examensarbetet undersöka och identifiera tillkortakommanden i miljön runt Stockholms tunnelbanestationer angående funktion, sociala aspekter, planering och rumslighet – från gångtrafikanter och pendlares perspektiv. Jag ville också generellt diskutera och presentera förslag på principer som visar hur miljön runt stationer kan gestaltas på ett mer medvetet sätt för att göras attraktiva och fungera som sociala mötesplatser integrerade i stadsmiljön. Slutligen ville jag omsätta principerna i ett förslag på omvandling av miljön runt tunnelbanestationen S:t Eriksplan.

Omvandlingen gjorde platsen till en man faktiskt vill besöka och inte bara en plats som övervägande används som passage. Platsen interagerar efter omvandlingen med sin omgivning på ett helt annat sätt än tidigare. Med nya sittplatser, tillgång till mat och dryck, skydd från väder och med grönska som både skapar nya rumsligheter och avskärmar besökare från omgivande trafik, är platsen nu anpassad för den gående. De många människor som redan använder

platsen för resande med tunnelbanan skapar goda förutsättningar för att göra platsen välbesökt. Funktion, form och färg har justerats så att den mentala bilden av platsen nu påminner om den av ett torg.

Jag hoppas att examensarbetet kan bidra med kunskap och idéer om hur stationsomgivningar i stadsmiljö kan integreras i stadslandskapet och upplevas som attraktiva platser.

Nyckelord: landskap, stad, station

abstract

Stockholm Stad describes in their overview plan that the attractiveness of the city is important, not only to Stockholm, but for the whole country. They see challenges in future development of transport-infrastructure – pedestrian, bicycle and public transport, and also the urban construction to develop with a social perspective, with quality and good architecture. They also see how the extensive city planning that the city has before themselves becomes an opportunity to improvement and they see a close and cohesive city where buildings and green interacts (Stockholms stad 2018).

I believe that an updated image of how it can be to spend time in the area around stations could contribute to increased public travelling and to city planning focused on decreased motoring. Thanks to the often central strategic location the metro station has in the city I see an untapped potential for how the station and its surrounding better could be used, from a social as well as city planning perspective. I wanted to examine and identify shortages in set-

tings around the Stockholm metro stations regarding function, social aspects, planning and spatiality – from the pedestrian and travellers point of view. I also wanted to generally discuss and present suggestions of principals showing how the environment around the stations could be designed in a more consciously way to be made more attractive and function as social venues integrated in the city. Finally, I wanted to convert my principals in a proposal for reshaping of the location around the metro station S:t Eriksplan.

The reshaping of the location made it a place you actually want to visit and not only use as a passage. The place now integrates with its surrounding in a totally different way than it did before. With new seating, access to food and drink, protection from weather and greenery that creates new spatiality's as well as protects from surrounding traffic, the place is now customized for pedestrians. The many people that already uses the location to travel with the metro gives a good prerequisite to make the place well

attended. Function, form and color has been adjusted so that the mental image of the place now resembles a public square.

I hope that the master thesis can contribute with knowledge and ideas of how urban station settings can be integrated in the city landscape and be experienced as attractive places.

Keywords: landscape, city, station



innehållsförteckning

1 - inledning		4 - idéförslag S:t Eriksplan	92
Bakgrund	12	5 - diskussion	
Syfte	13	Avslutande reflektion	106
Mål	13	Referenser	110
Frågeställning	13	Figurreferenser	111
Metod	14		
Avgränsningar	15		
Stockholms visioner	16		
2 - teoretisk bakgrundsstudie	22		
3 - stationsplatser			
Metod för analys av stationsplatser	36		
Analysformulär	39		
Orientering	40		
Hornstull	42		
Gärdet	50		
Islandstorget	58		
Västra Skogen	64		
S:t Eriksplan	72		
Lärdomar från platsstudie	86		
10 formande principer för idéförslag	88		

inledning

1

bakgrund

Idén till examensarbetet grundar sig i egna funderingar om den rumsliga upplevelsen av miljön och stadslivet runt Stockholms tunnelbanestationers entréer.

Jag tror att en uppdaterad bild av hur det kan vara att vistas vid stationen kan bidra till ett ökat kollektivt resande och till stadsplanering inställd på minskad bilism. I och med tunnelbanestationens ofta centralt strategiska läge i staden ser jag en outnyttjad potential för hur stationen och dess omgivning bättre skulle kunna användas, både ur ett socialt- och ett stadsbyggnadsperspektiv.

Stockholms Stad beskriver i sin översiktsplan från 2018 att stadens attraktivitet är viktig, inte bara för Stockholm utan för hela Sverige. Man ser utmaningar kring framtida transportinfrastruktur - gång, cykel och kollektivtrafik, och också att stadsbyggandet ska utvecklas ur ett socialt hållbart perspektiv, med god kvalitet och god arkitektur. Man ser även hur det omfattande stadsbyggande som staden har framför

sig blir en möjlighet för utveckling och förbättring och man ser framför sig en tät och sammanhållen stad där bebyggelse och grönt samspelar. Värden som behöver tillföras i stadsutvecklingen är bland annat arbetsplatser, attraktiva offentliga miljöer och välfungerande service (Stockholms stad 2018)

Tre av de mål som Stockholms översiktsplan har för stadsbyggandet är:

En växande stad

Stockholm ska vara en växande stad och genom sin attraktivitet locka fler människor.

En sammanhängande stad

En stad där det ska kännas naturligt att röra sig mellan olika stadsdelar och att besöka nya platser. Man ska i vardagen kunna möta människor med olika bakgrund och stadsmiljöer med olika kvaliteter ska vara tillgängliga för alla invånare.

En god offentlig miljö

Stockholms stadsdelar ska visa upp mångfald och levande centrum och alla delar av staden ska erbjuda bra livsmiljö samt tillgång till stads kvaliteter. Miljön ska vara väl gestaltad och trygg.

Jag ser framför mig hur prioriterandet av miljöerna kring tunnelbanestationer kan hjälpa Stockholm Stad att nå sina mål. Tunnelbanesystemet kan användas till att binda samman staden och få människor att mötas - då med fördel i en genomtänkt och väl gestaltad stationsmiljö.

syfte

Att bidra med kunskap om hur kollektivtrafikens stationsmiljöer, i synnerhet tunnelbanans, kan utformas så att de blir attraktiva platser och en bättre integrerad del i staden som helhet.

mål

Att undersöka och beskriva samt identifiera brister hos nuvarande miljöer runt Stockholms tunnelbanestationers entréer med avseende på funktion, sociala aspekter och planering och rumslighet. Detta utifrån gångtrafikanter och resenärers perspektiv.

Att generellt diskutera och ge förslag på principer som visar hur miljön runt entréerna kan utformas på ett mer medvetet sätt och göras mer attraktiva för att fungera som sociala mötesplatser integrerade i staden.

Att omsätta de framtagna principerna i ett idéförslag för omformning av miljön runt tunnelbanestationen S:t Eriksplans entréer.

frågeställning

Hur kan miljön runt tunnelbanans stationsentréer göras mer attraktiv som plats och på ett framgångsrikt sätt integreras i stadslandskapet?

Hur kan miljön runt tunnelbanans stationsentréer utformas så att den ger människor en ny upplevelsebild av att vistas runt stationer?

metod



BAKGRUND

Fig 1.

Arbetsprocess

För att kunna svara på frågeställningarna går examensarbetet igenom flera steg.

Syftet med examensarbetet handlar om att efter analys, gestaltning och diskussion kunna bidra med kunskap om urban planering och relationen mellan stad och station.

I en teoretisk bakgrundsstudie inhämtas resonemang och teorier från arkitekter och stadsplanerare som handlar om planering av urbana publika miljöer. Resonemangen från bakgrundsstudien bidrar till att konstruera det punktformulär som används vid platsanalyser av fem stationsmiljöer längs Stockholms tunnelbanenät.



Hornstull
Gärdet
Islandstorget
Västra Skogen
S:t Eriksplan

ANALYS

För att kompensera den teoretiska delen, och på ett konkret sätt förankra examensarbetet i sin skådeplats, uppmärksammas även Stockholms stads visioner för framtidens stadsbyggande. Stadens visioner har en vägriktande funktion i examensarbetet och säkerställer att delar som bakgrundsteori, stationsanalys och diskussion håller relevans.

Med hjälp av teorin, visionerna, samt genom egna erfarenheter och iakttagelser skapas ett punktformulär. Punkterna som används för att analysera varje stationsmiljö behandlar exempelvis stationens integration i stadsrummet, relation till verksamheter, grönska och tillgängliga sittplatser.

En sammanställning av analysens resultat leder till framtagandet av ett antal generella planerings-princi-



GESTALTNING

per för vad som kan bidra till att skapa en god urban stationsmiljö.

När analysen är slutförd blir miljön runt S:t Eriksplans tunnelbanestation plats för tillämpning av de framtagna principerna i form av ett skissbaserat idéförslag på omgestaltning.

Tunnelbanestationerna som analyseras är:

S:t Eriksplan
Hornstull
Islandstorget
Gärdet
Västra skogen

avgränsningar

Region Stockholm och Stockholms Stad bakar ofta ihop hela kollektivtrafiken till en massa i sina mål och visioner. Jag avgränsar mig till att diskutera stadens tunnelbana och tunnelbanestationer eftersom jag ser särskild potential för just tunnelbanans stationsmiljöer att kunna utvecklas.

Arbetet kretsar kring stadsbyggande, sociala aspekter och rumslig utformning. Jag kommer därför att till stor del att lämna ute diskussioner om miljö och klimat som annars skulle kunna vara intressant i ett kollektivtrafiks-sammanhang.

Jag lämnar ute frågor om eventuellt ansvar och kostnader som rör stadsbyggande, sociala aspekter och framtida rumslig omgestaltning. Fokus för examensarbetet ligger i stället på en allmän analys och diskussion att använda och inspireras av.

I Stockholm stads översiktsplan från 2018 beskrivs visionerna som staden har för det framtida stadsutvecklingsarbetet. Den tar exempelvis upp utmaningar som att understödja möjlighet för sociala möten i stadsmiljön, att skapa en mer sammanhängande stad och att lyfta fram stadsdelars små och stora centrum. Man lyfter också fram utvecklandet av stadens redan starka gångstråk och goda livsmiljöer på den begränsade yta man har att arbeta med.

Översiktsplanen är indelad i kategorierna *Mål för stadsbyggandet*, *Utbyggnadsstrategi och genomförande*, *Allmänna intressen* och *Lokala utvecklingsmöjligheter* och ska enligt Plan- och bygglagen bland annat ge stöd och vägledning i beslut om användning av markområden och hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras (Stockholm stad 2018). Stadens visioner blir precis som den teoretiska bakgrundsteorin något som präglar analysen av de fem stationsmiljöerna. Nedan följer en sammanfattning av relevanta delar hämtade från översiktsplanen.

Stockholms stad (2018) ser att andelen som reser kollektivt, speciellt i samband med jobbet, är hög. Även cykeltrafiken i staden ökar stadigt. Många bor inom gång och cykelavstånd till jobbet och räknar man in kollektivtrafiken kan en stor andel arbetsplatser i Stockholm nås inom en timme.

Hög tillgänglighet är en av nycklarna Stockholm har för att utveckla staden i rätt riktning. Man ska möta en ökad rese- och transportefterfrågan med en attraktiv infrastruktur och man vill satsa på de trafikslag man ser som kapacitetsstarka, som gång-, cykel- och kollektivtrafik. På så sätt menar man även att stadens gaturum används mer effektivt.

Att Stockholm utelämnar biltrafiken när man räknar upp kapacitetsstarka trafikslag visar på en vilja att inte ge bilen mer plats än den redan har. Som gående i staden hamnar man inte sällan i miljöer där bilen helt dominerar. Detta är troligtvis inte unikt för en europeisk stad i Stockholms storlek men känslan är likväl att stadslivet ofta får lov att finnas runtomkring den yta som är menad för biltrafiken.

De senaste åren anser man (Stockholm stad 2018) att stadslivet tagit ett ordentligt steg i rätt riktning med ett växande utbud av restauranger, serveringar, nöjen, kultur, idrott, evenemang och fler levande stadsmiljöer. Med initiativ som tillfälliga parker, mobila matserveringar, stadsodlingar och marknader har stadslivet också fått nya typer av innehåll som skapat en rikare, flexiblere och mer dynamisk stad. Det kan rimligt tolkas som att man tagit sikte på att uppmuntra händelser i stadsmiljön där det sociala mötet har en central roll. Kanske utgår man från idén om att samlandet av människor i sig lockar ännu fler människor. Man (Stockholm stad 2018) vill bädda för en fortsatt positiv utveckling genom att skapa nya offentliga rum och genom att ta tillvara på idéer som berikar staden.

En förutsättning man ser för att utveckla en socialt sammanhållen stad är att människor från olika stadsdelar och med olika bakgrund rör sig i samma offentliga miljöer och ser varandra i vardagen. Dessa mänskliga möten skapar enligt visionen inte bara en levande och intressant miljö, de har också betydelse för samhörighet och förståelse och motverkar utanförskap i samhället.



Fig 2. Stockholms stads översiktsplan från 2018.

Stora delar av Stockholm är uppbyggt i en miljö med öar och vatten som gör att många stadsdelar har avstånd och svaga kopplingar till varandra. Kollektivtrafiken och i synnerhet tunnelbanelinjerna är en annan beståndsdel i Stockholms uppbyggnad som bidrar till att uppdelning, men också möten, kan uppstå. Längs vilken linje man rör sig påverkar vem man möter och vad man upplever av staden, vilket kan vara både givande och begränsande. Staden identifierar som en angelägen uppgift för stadsbyggandet att göra strukturella förändringar som ska motverka de begränsningar som finns i stadsstrukturen och skapa förutsättningar för en mer sammanhängande stad (Stockholm stad 2018).

Stockholm (2018) har i sin vision en idé om att varje stadsdel bör ha målpunkter. Exempel på starka målpunkter är platser för idrott och kultur som lockar många människor. Varje stadsdel har också lokalt välkända platser som man ser ett värde i att lyfta fram. Även vardagliga miljöer kan vara viktiga mötesplatser och kan med genomtänkt placering och

omtanke skapa nya relationer och stärka sammanhållningen mellan stadsdelar.

Man ser som sagt en ökning i andelen som reser kollektivt i samband med de vardagliga rutinerna. Det är alltså rimligt att anta att stationer runt om i staden är starka målpunkter. Målpunkter av tunnelbanestationens kaliber, välanvänd för exempelvis den ökande kollektiva arbetspendlingen, har eventuellt också styrka nog att fungera som plats även för händelser som staden inte klassificerar som vardagliga, som kulturinriktade eller sportsliga. En plats som redan besöks av många, om än i vardagliga syften, kan ha goda förutsättningar att fungera som samlande och relationsskapande även med enklare medel. Stockholm stad (2018) har redan identifierat en slags social utveckling av stadslivet i stort som delvis bygger på anspråkslösa inslag som mat, dryck och gatuhandel.

Man (Stockholm stad 2018) ser en stor tillgång i sin mångfald av stadsdelar med olika identitet och karaktär och man lyfter fram stadsdelarnas små och stora centrum som viktiga noder i ett tätare och mer

sammanhängande stadslandskap. Man ser också hur stadsbyggandet, genom att ta vara på och förstärka de olika stadsdelarnas karaktärer, kan bidra till en rikare och mer dynamisk stad samtidigt som man bidrar till en lokal känsla av tillhörighet. I samma visionsområde ingår tanken om levande lokala centrum. Man ser framför sig hur stadsdelarna genom god lokal vardagsservice kan utgöra en grund för ett samhälle med starkare social sammanhållning.

I Stockholms (2018) vision ingår också att genom stadsbyggandet utveckla gator, torg, parker och stråk. För att skapa förutsättningar för ett rikt stadsliv som påverkar stadens identitet ser man ett behov av väl gestaltade och väl omhändertagna miljöer i alla stadsdelar.

Stockholms stad (2018) lägger vikt vid de olika stadsbyggnadskaraktärerna där man tydligt kan avläsa stadens tillväxt. Bebyggelsens uttryck speglar olika skeden av stadens utveckling, samhällshistoriska perspektiv och estetiska ideal. Varje stadsbyggnadskaraktär har sitt typiska planmönster, sin arkitektur

och sina karaktärsdrag, ofta specifika för sin tidsperiod. Man menar att stadsbyggandet ska ha utgångspunkt i kunskap om stadsdelarnas olika karaktär, hur de samspelar med landskapets förutsättningar, deras olika stadsplanemönster och hustyper.

Stockholm (2018) ser arkitekturen som ett formande verktyg som ska bidra till att utveckla staden med människans välmående och upplevelser i fokus. Rätt använd anser man arkitekturen fungera som kittet i mötet mellan människan och den fysiska miljön. Den har enligt staden potential att skapa upplevelser och sammanhang mellan byggnader och stadens rum. Många gånger, menar Stockholms stad (2018), saknas ett sammanhang, eller en dialog, mellan byggnad och stadsrum. Man ser att det kan bero på olika saker, som att miljön inne i byggnaden mår bra av att separeras från stadslivet, att ett publikt rum har gestaltats i ett specifikt syfte och vänt ryggen åt omgivande byggnader eller att en byggnad gestaltats utan tanke på att möta en offentlig omgivning. Man (Stockholm stad 2018) vill i alla fall att stadens identitet ska stärkas och utvecklas med stöd i kulturmiljön samtidigt

som förutsättningar för mänskliga möten ska åstadkommas. Enligt visionen är arkitekturens viktigaste uppgift att säkerställa att nya byggnader och platser ger mervärden till staden och invånarna.

Staden (Stockholm stad 2018) vill att alla nya byggprojekt ska bidra till att höja upplevelsen av Stockholm och förbättra den gemensamma livsmiljön. Stockholm har historiskt sett präglats av en genomtänkt stadsplanering. Man ser därför som ett stort ansvar att både ta tillvara och samtidigt utveckla stadens kvaliteter när Stockholm växer. Genom att bygga och planera framåt med utgångspunkt i Stockholms goda stadslivskvaliteter, kulturmiljöer och skönhetsvärden ska stadens identitet stärkas och utvecklas.

Ett mål man (Stockholm stad 2018) har med utvecklingen är att få till ett rikt och aktivt stadsliv under hela året. Det offentliga rummet är en viktig arena för samspel mellan individer och aktiviteter i samhället. Det är på gator och torg som människor ser varandra. Man vil att gaturummet ska utformas utifrån

framtida flöden där omgivande bebyggelse förväntas innehålla funktioner som stödjer ett upplevelserikt stadsrum med aktivitet i bottenvåningar. Visionen är ett robust och flexibelt utformat stadsrum som kan ha flera funktioner och användas på olika sätt över dygnet och över tid. På så sätt skapas en hållbar stad som kan utvecklas när samhället förändras. Man (Stockholm stad 2018) ser också ett behov av att kultur och föreningslokaler, ateljéer och offentliga rum för skapande finns tillgängligt i varje stadsdel. Platser för kultur och evenemang ska planeras in när befintliga områden förnyas och nya stadsdelar byggs.

Stockholms olika typer av arkitektur vittnar om skilda sätt att bygga beroende på vilken tid man byggt. På samma sätt är det idag när nya byggnader adderas till städer och Stockholms stad (2018) menar att man med väl avvägd och medveten arkitektur kan tillföra kvaliteter anpassat till nutida behov och som bidrar till en hållbar stadsutveckling. Staden (Stockholm stad 2018) pekar även ut samspelen mellan planering av bebyggelse och trafik som

viktigt för att utveckla hög tillgänglighet och goda livsmiljöer på den begränsade yta som erbjuds. Möjligheten att nå sitt mål är en viktig utgångspunkt för hållbar stadsutveckling och den kan skapas genom närhet, vilket förutsätter täthet, funktionsblandning och goda transportmöjligheter. Fler människor ska kunna nå sina mål utan att trafikens anspråk på stadsmiljöns yta ökar. Man (Stockholm stad) lyfter också fram den redan höga gångvänligheten som är möjlig tack vare stadens funktionsblandning, struktur och korta avstånd. Till fots ses som det absolut naturliga sättet att ta sig fram, inte minst i de tätare delarna av staden.

I ett avsnitt som bland annat behandlar kollektivtrafiken och motortrafiken i staden diskuteras problemet med överstora gaturum. Vid dessa gator behöver ofta gång- och cykelmöjligheterna stärkas och i vissa fall även kollektivtrafiken. Man (Stockholm stad 2018) ser ett behov av att göra om dem till effektiva och attraktiva urbana stråk med god framkomlighet och man ser möjlighet att omfördela gatuutrymme till

bostäder och urbana verksamheter. För att hitta rätt balans för varje specifik gata menar man att det krävs noggranna utredningar och en utformning utifrån platsens förutsättningar och påverkan på transportsystemet som helhet för staden och regionen.

Beaktandet av visionerna för stadens framtida stadsbyggande gör att formuläret som används i analysen grundas i stadens faktiska situation och att analysen blir mer konkret än om den endast vore byggd på resonemang från bakgrundsteorin.

teoretisk bakgrundsstudie

2

teoretisk bakgrundsstudie



Fig 3.



Fig 4.



Fig 5.

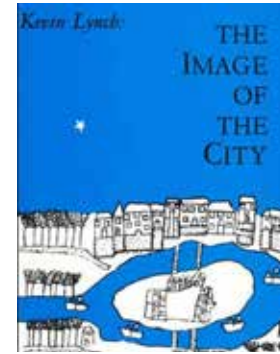


Fig 6.

Inledning

För att kunna diskutera, analysera och nå slutsatser om miljön runt tunnelbanestationer, baserat på mer än bara egna iakttagelser och upplevelser, har jag tagit del av andras kunskap.

Genom fyra utvalda källors resonemang har jag kunnat fördjupa mig i sociala, rumsliga och planeringsmässiga frågor som rör publika miljöer. Mina val av författarna och just deras böcker som källor kommer sig av att de täcker in den ganska skiftande samlingen frågor och ämnen i examensarbetet, samtidigt som de alla diskuterar någon typ av stadsplanering. Den teoretiska bakgrundsstudien inleds med en presentation av de fyra källorna och fortsätter sedan i en fördjupande del.

Brian Edwards är brittisk professor i arkitektur. Han har producerat ett flertal böcker som handlar om hållbar arkitektur och hållbart planerande. I boken *Sustainability and the Design of Transport Interchanges* beskriver Edwards (2011) hur the *interchange*, eller *transporthuben*, kan ses som en ny typ

av station. En plats som i första hand fokuserar på människan i stället för infrastrukturen. I sin forskning visar Edwards (2011) exempel på designprinciper och analyser av projekt med ett lyckat sådant fokus och demonstrerar hur den komplexa transporthuben integreras med både staden som omgärdar den och med olika typer av transport. I en sådan integration är urban landskapsdesign avgörande. Idén om stationen som hub, menar Edwards (2011), får en ökad relevans när stadsplanerare, ingenjörer och arkitekter tar sig an frågan om hållbar utveckling av våra samhällen.

Inobi är ett arkitekturanalytiskt kontor baserat i Göteborg. Kontoret har en idé om att sammanfoga analys och form för att förstå de sociala, ekologiska och ekonomiska utmaningar som de menar fungerar som villkor för byggandet av samhället. 2017 publicerade Inobi boken *Att bygga mötesplatser - guide till strategisk interskulturförsörjning*. Med boken vill kontoret erbjuda nya metoder för att integrera sociala frågor i byggande och planering (Inobi 2017). Boken beskriver värdet av möten för samhällets utveckling

och hur stadsrumms funktionalitet kan bedömas genom att förstå hur olika mötesplatser fungerar.

Jan Gehl är en dansk arkitekt och professor i stadsplanering. I boken *Livet Mellem Husene* från 1971 (ny upplaga 2011) uppmärksammar han människorna och folklivet i det publika rummet. I boken framhålls de subtila, nästan odefinierbara kvaliteter som han menar alltid kan relateras till den interaktion som pågår mellan människor i det publika rummet. Gehl (2011) analyserar det offentliga rummet och pekar ut avgörande kvaliteter som behövs för att skapa den goda urbana utomhusmiljön.

Kevin Lynch var en amerikansk stadsplanerare och arkitekt och hans bok *The Image of the City* från 1964 utvärderar stadens form. Han ställer sig frågorna: Vad betyder stadens form egentligen för människorna som bor i den? Och, vad kan stadsplaneraren göra för att bilden av staden ska bli mer levande och minnesvärd för invånaren? Lynch (1964) kallar den "bild" som invånaren har av sin stad, *image*. I examensarbetet översätts detta till *mental bild*.

En del av staden

Brian Edwards (2011) ser stationen som en plats för integration i stadsmiljön för både färdmedel och människor. Han ser den lika mycket som en plats för social interaktion som en plats för byte av färdmedel. En lyckad station menar han (Edwards 2011) fungerar i flera skalor, både för den som tar sig fram med ett fordon eller till fots. Den samverkar med landskapet den är del av och med de urbana element som omgärdar den. Enligt Edwards fungerar stationer likt portar till en stads olika delar men är ofta alltför dåligt integrerade i den omgivande stadsmiljön. För att bättre integreras behöver stationen planeras att bli en plats som är mer fokuserad på handel, samhällsgemenskap och hållbarhet.

Även Jan Gehl (2011) beskriver ett mer integrerat trafiksystem som en lösning för att skapa levande städer. Han lägger vikt vid möjligheten att nå stationen till fots, via gator som har direkt anslutning till bostäder, institutioner och arbetsplatser. I områden där detta är möjligt väljer människor att uppehålla sig i den byggda miljön och att ta sig fram till fots. I en stad med sådana kvaliteter får det publika rummet möjlighet

att fungera som det borde. Genom att via planering påverka människors aktivitetsmönster kan levande städer skapas (Gehl 2011). Både Edwards och Gehl ser den urbant placerade stationen som en del av stadens system och som något mer än bara en plats man tar sig till för att resa någon annanstans. Stationen är i deras ögon en användbar pusselbit i den byggda miljön för att bidra till det goda stadslivet.

Edwards (2011) vill betona platsen och stadsrummet i stället för själva infrastrukturen när beslut om utformandet av en station ska göras. Infrastruktur och kollektivtrafik utgör dock en betydande byggsten i Edwards idealstation.

Begreppet transporthub återkommer i Edwards diskussioner. Transporthuben kan enligt Edwards (2011) utformas på olika sätt. Fokus med utformningen kan vara på själva trafiken och att olika typer av kollektivtrafik ska sammankopplas på samma plats, men också på att det är människor som ska använda och vistas på platsen. Har man de olika trafikslagen i åtanke samtidigt som de användande människorna när man planerar en transporthub menar Edwards (2011) att en balans kan skapas

mellan kollektivtrafiksystem och stadsliv.

En modern transporthub, fortsätter han (Edwards 2011), sätter den gående först. Rörelse till fots prioriteras framför annan rörelse och vikt läggs vid att den gående ska kunna läsa av och trivas på platsen. För att både integrera stationsmiljön i den omgivande staden, och för att anpassa den till fotgängaren, ser Edwards (2011) landskapsdesign som en viktig nyckel. Välplanerade torgmiljöer och användandet av grönska är avgörande verktyg för att lyckas med detta.

Ett utomhusliggande torg, förenat med både kollektivtrafik och omgärdande stadsliv, menar han (Edwards 2011), kan vara ett resultat av att ha tänkt på både trafik och människor. Oavsett hur stationen utformas är målet att sammanfoga den med stadens redan existerande liv och rörelser. Detta är enklare att uppnå om stationen är placerad längs väl använda gångsystem där gatunät och kollektivtrafiktransport kan komplettera varandra. Stationen blir då mer lättillgänglig och samtidigt mer framstående i stadsrummet (Edwards 2011).



Fig 7. Belgiska Station Liège-Guillemins och Nederländska Rotterdam Central Station. Båda exempel på stationer där profileringen av stationsbyggnaden har ägnats mycket omtanke.

Jan Gehl (2011) ser som en genomgående sanning att överallt där människor rör sig lockar de till sig andra människor. Människor orienterar sig genom städer med hjälp av andra människor och placerar sig också runt andra människor. Han poängterar att ett levande stadsliv alltid är mer intressant att ta del av än effektsökande arkitektur (Gehl 2011).

Det finns flera stationsexempel där man kan anta att mycket fokus lagts på profileringen av själva stationsbyggnaden istället för upplevelsen av den tillhörande utemiljön.

Även om Gehls (2011) forskning är byggd på idén om att det är livet mellan husen, och inte själva husen, som skapar en god stadsmiljö målar han aldrig upp någon negativ bild av profilerad bebyggelse. Edwards diskuterar varken hur profileringen eller överdrivenheten av en station har någon betydelse. Han menar däremot att ju större en station är, desto mer varierad blir den funktionsmässigt. En stor station kan rymma allt från handel, sportevenemang och kultur till mer medborgerliga tjänster som bibliotek, stadskontor, skolor eller vårdcentraler. Från ett hållbarhetsperspektiv ser han som rimligt att placera både kommersiella och medborgerliga aktiviteter

och funktioner i samband med stationer. Genom att tänka stort, i fysisk betydelse, menar han att stationen blir tillgänglig för ett större antal människor. Detta gör enklare möjligt av att stationens omgärdande miljö är tätbefolkad och att det finns tillräckligt med människor på gång- och cykelavstånd. (Edwards 2011).

Jan Gehl (2011), och även Inobi (2017), pekar på det användbara i att fokusera planerandet av sociala stadsrum på väl använda platser. En stor mängd människor på samma plats, menar Inobi (2017), öppnar upp för att spontana möten sker. Det är i en sådan kontext, där man har många obekanta människor omkring sig, som sociala kontakter blir tillfälliga och passiva, men enligt Gehl (2011) i många fall också attraktiva och av betydelse vid stadsplanering.

Inobi (2017) beskriver de spontana mötenas motsats som interna, planerade möten och ser ett betydelsefullt samband mellan dem och de mer spontana. De menar att om de interna och slutna rummen i en stad tillåts relatera till de öppna och publika, så kan stora värden skapas. En effektiv koppling kan då göras

möjlig när samverkan och relationer som skapats i slutna interna rum sprids ut i ett välbesökt och publikt stadsrum.

Edwards, Gehl och Inobi ser alla kvaliteter i att ta tillvara och använda den mängd människor och det folklika som finns till hands. Edwards är specifik i sitt resonemang om att genom en välplacerad, urban stationsmiljö erbjuda en plats till mängden människor medan Gehl och Inobi talar mer i allmänna termer om möten och mänsklig kontakt. Gemensamt har de att vilja utveckla den urbana miljöns kvaliteter med hjälp av det redan existerande. Gehl (2011) tydliggör dock att det inte alltid finns anledning att vilja samla människor. Som komplement till folkrika och livliga platser behövs lugna och fridfulla offentliga rum. Han slår också fast att det inte är det byggda utan människorna som är i eventuellt behov av samling. Ingenting skapas från att bebyggelsen i sig är tät. Begrepp som "utnyttjande av rum" och "tät bebyggelse", menar han (Gehl 2011), berättar inte nödvändigtvis ifall liv och händelser är mer koncentrerade.

För att diskutera stadslivet, alltså vad människor ägnar sig åt i stadsmiljön, använder sig Gehl (2011) av



Fig 8. Rotundan - en busstation i centrala Stockholm som användes mellan 1938 och 2006. Den upphöjda serveringen gav den i övrigt trafik- och transportpräglade platsen sociala kvaliteter.

begreppet *aktiviteter*. Detta begrepp används även av Inobi (2017) i diskussioner om olika typer av mötesplatser och om hur människor uppfattar stadsrummet. Gehl (2011) delar upp aktiviteter i *valfria* och *nödvändiga*. Valfria aktiviteter är sådant man ägnar sig åt när man själv har lust till det och om rummet och platsen gör det möjligt. Exempelvis gå en promenad eller att sätta sig ned på en bänk i solen. Sådana aktiviteter ägnar man sig åt när de yttre villkoren är goda och när väder och plats tillåter det. I stadsrum med dåliga fysiska förhållanden vill inte människor röra sig, mötas eller ens stanna till. Där ägnar man sig bara åt de mest nödvändiga aktiviteterna. Däremot i stadsrum av god kvalitet förekommer förutom de nödvändiga aktiviteterna också valfria aktiviteter, som att sätta sig ned och att äta och dricka. I sådana stadsrum pågår människors nödvändiga aktiviteter i oförändrad omfattning med skillnaden i att de ägnas längre tid (Gehl 2011).

Med resonemanget om aktivitetstyperna, liksom med idén om planerandet av människors aktivitetsmönster ser Gehl sätt att med hjälp av ett redan existerande folkliiv skapa bättre miljöer. Genom att

använda sig av folkliivet som skapas av de ärenden, uppdrag och arbete som människor är nödgade att ägna sig åt, menar han att man med hjälp av god planering av den urbana miljön kan skapa stadsrum som människor *vill* uppehålla sig i. Alltså miljöer där man ägnar sig åt valfria aktiviteter. Det Edwards verkar vilja uppnå med den funktionellt varierade stationen liknar Gehls vision om utfallet av en blandning av människors stadsrumsaktiviteter. I Edwards stationsmiljö rör sig människor som pendlar, jobbar och utför ärenden för att de måste göra det, tillsammans med människor som handlar eller besöker biblioteket för att lusten faller på. Ett sådant typ av stadsliv kan enligt de båda sammanfattningsvis nås genom att planera och utforma platser som människor *vill* besöka i samband med platser som människor måste besöka.

Edwards (2011) sammanfattar vad han menar krävs för att integrationen av en station i den omkringliggande urbana miljön ska bli lyckad. Platsen för stationen behöver vara säker att röra sig i för gående och cyklister. Den ska kunna användas av hela samhället och innehålla både kommersiella rum och publika

platser där människor kan mötas.



Fig 9. Schackspel i Kungsträdgården i Stockholm. Ett exempel på en tredje plats att mötas på - mellan hemmet och arbetsplatsen.

Mötesplatsen

Edwards (2011) lägger stor vikt vid att det pågående stadslivet är en del av stationen. Genom att ge stationen en öppen karaktär så att den inte bara används av pendlare, utan av alla, understöds stadens flöden. Stationen bör ses som en allmän plats där människor kan röra sig precis som på resten av stadens gator. En stations huvudsakliga fokus, menar han, bör i första hand riktas mot människors rörelser till fots snarare än mot olika typer av färdmedel (Edwards 2011). Städer som förtätas kommer enligt Edwards (2011) ha behov av stationer med öppen karaktär. Stationen får en viktig roll i täta städer och nya publika platser kommer att skapas omkring dem.

Den typ av plats som beskrivs av Edwards (2011) utvecklas i Inobis (2017) diskussioner om framgångsrika mötesplatser. De menar att formella möten i professionella sammanhang inte längre är lika relevanta som förut medan informella möten och sociala situationer har fått en större betydelse. Det

professionella mötet har utvecklats till att vara något spontant som alltid ska finnas som en möjlighet.

Det sociala mötet och vad som får oss att trivas och att vara öppna mot varandra har enligt Inobi (2017) blivit viktigare än någonsin.

Med ett sådant trendsifte, från det inrutade och planerade mötet, till det spontana och alltid tillgängliga mötet, följer också ett behov av fysiska mötesplatser där det sociala kan ha ett större fokus (Inobi 2017). De hänvisar till begreppet *den tredje platsen*, myntat av Ray Oldenburg i boken *The Great Good Place* från 1989 som fokuserar på mötesplatsers betydelse. Innebörden av begreppet kan översättas till "neutral mark på vilken människor kan samlas och interagera". Oldenburg menar att offentliga och halvoffentliga platser, som barer, caféer, gågator, bibliotek och stationer är själva kärnan i vårt sociala samhälle och till och med grundläggande för en fungerande demokrati. *Den första platsen*, hemmet, och *den andra platsen*, arbetsplatsen, skiljer sig från den tredje då den tredje är en plats dit människor flyr vardagen och låter sig bli ett med stadslivet, sällskapet och samtalen

omkring dem. På den tredje platsen tilläts man att socialisera på ett avslappnat och avslappnat sätt (Inobi 2017).

Spontana möten, exempelvis i en sådan typ av station beskrivet av Edwards (2011), kan enligt Inobi (2017) generera och underhålla viktiga sociala värden. De ser som viktigt att skapa goda förutsättningar för spontana möten att äga rum i det publika stadsrummet. De flesta möten menar de är av ytlig, flyktig och spontan karaktär. De uppstår mellan de som utför och använder sig av en tjänst, den som köper eller säljer, mellan resenärer i trafiken eller helt enkelt bara mellan invånare i samma stad. Möten som de här går fort, men dröjer också kvar i oss. De formar människor till vad de är och vilken relation de har till andra och de påverkar hur vi betar oss i det publika rummet (Inobi 2017).

Jan Gehl (2011) benämner dessa ytliga och flyktiga typer av möten mellan invånare som *passiva*. Jämfört med andra typer av kontaktformer ser han den passiva som blygsam. Samtidigt medger han att

den passiva kontakten människor emellan innehar kvaliteter och möjligheter både som en egen slags kontaktförm och som förutsättning för andra mer utvecklade kontaktförm. I ett stadsrum där passiva, ytliga eller spontana möten inte är möjliga menar han att de nyanserade övergångsformerna mellan att vara ensam och att vara tillsammans då försvinner och att gränsen mellan isolation och kontakt då är starkare dragen. Man är antingen helt ensam eller tillsammans med andra på ett mer ansträngt och krävande sätt. Att se, höra och att motta impulser från andra människor innebär en positiv upplevelse och ett alternativ till att vara ensam (Gehl 2011).

Gehl (2011) vill klargöra att även om den fysiska planeringen inte har något vidare inflytande på kvalitén, innehållet och intensiteten hos sociala kontakter har den däremot betydlig möjlighet att påverka tillvaro och möjlighet till möten och passiva kontakter. Även Edwards (2011) lyfter fram den fysiska miljön som viktig för att främja mötens förutsättningar. Han påminner om att människor inte bara använder

stationen för att byta färdmedel. Stationen menar han ingår i ett bredare ekonomiskt, kulturellt och socialt sammanhang. Det urbana landskapet och hur man väljer att designa det påverkar möjligheterna till social interaktion.

Stationen tas även upp av Inobi (2011) i resonemang om att samla människor. Vad som attraherar människor, menar de, är såklart olika. De vågar dock säga att människor generellt uppskattar mat, dryck, vacker och grön miljö och gratis tillträde till andra människor. I urban miljö framhåller de mataffärer och stationer som punkter som skapar rörelser runt en mötesplats. Sådana typer av punkter ökar också potentialen för andra verksamheter och aktiviteter att uppstå och frodas. Inobi (2017) menar att det ibland kan räcka med ett gynnsamt sammanhang, ett centralt läge eller närhet till andra attraktiva platser för att göra en attraktiv målplats men utgår ändå ifrån att det ofta behövs mer. Många behöver extra lockelse för att aktivt besöka en plats (Inobi 2017).

Liksom Jan Gehl väljer Inobi (2017) att dela upp

händelser, och det som människor ägnar sig åt i det publika rummet, i typer av aktiviteter. *De nödvändiga aktiviteterna* i och runt en station delar miljö med *valbara aktiviteter*. De nödvändiga aktiviteterna hos en station kan byggas på med valbara aktiviteter och attraktiv utformning för att ytterligare öka platsens dragningskraft. Människors basala behov av mat vila och värme är exempelvis alltid goda delar att skapa en mötesplats kring.

Även Gehl (2011) går till de mest nödvändiga av människans behov, som mat och dryck, för att förklara varför man tar sig ut i staden. Det är sällan på grund av att uttalat tillfredsställa behovet av upplevelse och kontakt som man går ut, även om han menar att våra behov av kontakt, kunskap och upplevelse är psykologiska behov som faktiskt tillfredsställs genom möten i stadsrummet. Man söker sig ofta inte till en station för att det är det trevligaste man kan komma på utan för att man ibland måste (Gehl 2011). Som både Edwards och Gehl varit inne på skapar faktumet att människor är "tvungna" att befinna sig på en plats en bra grund för en god mötesplats. En viktig utma-



Fig 10. Framsidan till moderna museet i Barcelona (MACBA) fungerar som mötesplats för stadens invånare och för skateboardåkare från hela världen. Tröskeln är tydlig mellan museets inåtvända verksamhet och den mer oborstade miljön utanför.



Fig 11. I Kødbyen, centrala Köpenhamns tidigare slakthusområde, samsas idag köttrelaterade verksamheter med kreativa utövare, restauranger och nattklubbar. Mat, dryck och sittplatser dominerar stora delar av områdets torgyta som tidigare användes för industriella ändamål.

ning för planeraren, menar Inobi (2017), är att skapa mötesplatser så pass attraktiva att man tar sig till dem för att man vill och inte för att man måste. En möjlighet är alltså att dra nytta av rörelser och folkliv som skapas av de typer av platser många till vardags är tvungna att besöka. Folk tar sig till platser där saker och ting händer. Man söker stimulans, intryck och upplevelser och står man i ett vägskaal väljer man oftast den väg som erbjuder variation, verksamhet och aktivitet. Det viktiga är att något händer (Inobi 2017).

Gehl (2011) menar att hur mycket som händer i stadsrummet i första hand påverkas av hur många människor som befinner sig där och att samlandet av människor och händelser i samma tid och rum är en helt avgörande förutsättning för att något över huvudet ska inträffa.

Stationsmiljön kan enligt Edwards (2011) vara en plats som uppmuntrar blandning av människor och kultur och som till och med upprätthåller medborgerliga värden. Speciellt i innerstäder, där en stor del

av kollektivtrafiken är koncentrerad, har stationen en viktig roll. Genom att ta vara på stadens rörelsemönster, genom att använda stationens tillhörande ytor på ett smart sätt och genom att skapa förutsättningar för möten i folklivet adderar stationen till social sammanhållning och samhällelig gemenskap (Edwards 2011).

Edwards, Ghel och Inobi verkar alla överens om att en urban mötesplats kräver människor och händelser. Det folkliv och de rörelser som redan existerar i städer kan användas för att skapa nya urbana kvaliteter. Stationen, vilket Inobi (2017) påminner om, är en typ av plats som är belägen mellan arbete och hem. Alltså en halvoffentlig plats som många människor är tvungna att befinna sig på i sin vardag och där man i olika grader närhetsnivå möter andra människor.

Den mentala bilden

Kevin Lynch (1964), som analyserar människors olika upplevelser av städer, menar att den mentala bild var och en skapar av sin omgivning, är det viktigaste verktyget för att ta sig fram i den urbana miljön. Bilden som skapas är generaliserad och utgörs av en blandning av både vår omedelbara uppfattning av miljön och av tidigare erfarenheter och upplevelser. Den används enligt Lynch (1964) till att tolka information och till att guida oss runt. Den mentala bilden har ett både praktiskt och emotionellt värde för varje individ och grundar sig i människans behov av att forma och känna igen omgivningen. Varje individ skapar och bär omkring på sin egen mentala bild av den urbana miljön. Lynch (1964) hänvisar till former, färger och arrangemang som hjälpmedel för att skapa användbara mentala bilder av miljön omkring oss. Det skulle också kunna kallas läsbarhet, eller ökad synlighet, när objekt inte bara går att se, utan också är skarpt och intensivt presenterade för våra sinnen (Lynch 1964).

Lynch (1964) menar vidare att det verkar finnas ett typ av avtal mellan de med samma grupptillhörighet hur miljön ska upplevas. Med grupper att tillhöra menar han de med gemensamt som ålder, kön, kulturell tillhörighet eller yrke. Det är dessa mentala gruppbilder, som visar konsensus bland ett större antal människor, som intresserar exempelvis stadsplanerare som försöker skapa en miljö som många vill använda. Edwards (2011) menar som sagt att genom att tänka stort kan man genom planerandet av en station införliva en mängd tjänster och funktioner. Stationen blir på så sätt en typ av offentligt rum, med Lynchs (1964) sätt att dela in människor, tillgängligt för många människor som sannolikt tillhör olika grupper.

Som mötesplats betraktat är det publika rummet, enligt Inobi (2017), en betydelsefull och oersättlig form av mötesplats. De menar att endast där kan människor mötas över klass och grupptillhörighet på vad de kallar en *gemensam neutral arena*. Med "gemensam" menar de en plats som alla kan uppleva

tillhör dem och där man har rätt att vara. Att platsen är "neutral" innebär att man själv kan välja hur passiv eller aktiv man är, men att där finns möjlighet till social kontakt. Med "arena" syftas helt enkelt på en plats eller rum där man är synlig för andra (Inobi 2017). Utan sådana offentliga platser menar de att tolerans och förståelse, de mest grundläggande formerna av socialt kapital, aldrig kan utvecklas. I stället utvecklas misstänksamhet och rädsla mellan grupper. De menar att ett samhälle som förstår värdet av en sådan plats också måste ta hand om den. Utöver att bidra med öppenhet, positiv friktion och möjlig anonymitet är Inobi av åsikten att en gemensam, neutral arena, där människor och en mångfald aktiviteter blandas, allmänt upplevs som mer kreativ (Inobi 2017).

Ray Oldenburg (1989) nämner stationen som exempel på en tredje plats och en typ av neutral mark att mötas på. Likt Inobis (2017) gemensamma neutrala arena. Ett av stationens nyckelproblem är dock, enligt Edwards (2011), människors relation till den.

Han hänvisar till den franske antropologen Marc Auges teorier om *non-lieu* (*icke-platsen*), platser som av människan ses som så anonyma att de inte anses vara platser, introducerat i boken *Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity* från 1995. Edwards (2011) anser att vi måste utmana känslan av stationen som icke-plats och menar att det är en känsla som ofta kopplas till platser som används för transport. Även Auge (1995) tar stationer som exempel och menar att vi endast minns stationer i väldigt allmänna termer, utan de normala specifika termer vi annars kopplar till rum och arkitektur - plats, tid, kultur. För Edwards (2011) är stationen symbolisk. Den behöver omvandlas från att vara en icke-plats utan mental anknytning, till bättre integrerad i människors vardagsliv. Han väljer att använda begreppet *image*. Stationens image, eller uppfattningen man har av den, behöver omvandlas från att vara en anonym icke-plats till en attraktiv och intressant plats (Edwards 2011). Likt Lynch lägger Edwards vikt vid människors syn på, eller mentala bild, av sin om-

givning. Han verkar ha identifierat ett problem med många människors mentala gruppbild av stationen. För många är det en icke-plats och en plats som inte stannar i minnet eller i människors mentala relation till den urbana omgivningen. Han (Edwards 2011) råder stadsplanerare att inte ignorera de kraftfulla sociala och ekonomiska fördelarna som kan följa med en attraktiv station.

Översatt till Kevin Lynchs (1964) sätt att tänka säger därmed Edwards (2011) att en station har potential att skapa en mental gruppbild bland många människor av en plats man vill använda. Han hänvisar till den brittiska arkitekten Richard Rogers som menar att hela konceptet med en tät och urban stad bygger på uppbyggandet av en miljö man vill leva i. En sådan miljö bör enligt Edwards (2011) vara planerad runt kollektivtrafik där stationen behandlas som navet för hela den miljön.



Fig 12. Grönska kan på ett drastiskt sätt påverka upplevelsen av en plats.

Rumslig utformning

Edwards (2011) anser att stationens närvaro bör etableras genom urbant fokuserad landskapsdesign och att detta är både en visuell och praktisk uppgift. Det ska vara synligt att man befinner sig vid en station men han menar att det är lika viktigt att stationens omgivning innehar torgliknande kvaliteter. En sådan lösning kan formges på många olika sätt och sätter en stadsmässig prägel på stationen samtidigt som den möjliggör väntan på kollektivtrafik (Edwards 2011). Han hävdar att man alltför ofta befinner sig i alldeles för öppna och utsatta miljöer i direkt samband till stationer och han ser landskapsdesignen som ett avgörande verktyg för att väva ihop stadsmiljö med station – miljöer där många rör sig och möts (Edwards 2011). Även Inobi (2017) diskuterar planerandet av platser där många redan möts och interagerar men som kanske inte skapats för just mötets skull. Bankomatköer, butiker, gator, hållplatser och stationer är alla exempel på detta menar de. Genom en mer genomtänkt planering runt sådana platser kan

fler möten stimuleras fram, samtidigt som den ytliga interaktion som redan sker fortsätter och kanske får ett nytt värde.

Inobi (2017) hävdar att på platser som vi känner, och upplever som trygga, är vi mer beredda att öppna oss och delta med omgivningen. De menar att skapandet av mötesplatser därför snarare kan vara att etablera nya mötesplatser i ett sammanhang som redan äger rum. Det kan handla om att identifiera vilka rum som redan fungerar som mötesplatser, ta vara på dess kvaliteter och att sedan tillföra till eller förändra dem så att de blir ännu bättre. Helt enkelt att förädla en plats (Inobi 2017). En sådan förädling skulle kunna vara en väl genomförd blandning av olika typer av verksamheter och funktioner. Detta genererar enligt Inobi (2017) en högre mötespotential än vad en uppdelad miljö gör.

För att förstärka det som redan är unikt med en plats framhäver Inobi (2017) arkitektur som ett användbart verktyg, men likt Jan Gehl (2011) avfärdar de användandet av spektakulär arkitektur för att skapa intressanta platser.

Ett högt flöde av människor och potential för möten kan sägas vara genomgående ingredienser i Inobis resonemang för skapandet av framgångsrika publika platser. Men de tar även upp möjligheten att *slippa* mötas på en mötesplats. En mötesplats, menar de, med endast ett sätt att vara, där man är konstant utsatt för andras närvaro och blickar kan vara tröttsamt (Inobi 2017). Sådana mötesplatser attraherar vissa typer av människor medan de stöter bort andra. Det är inte enbart sökandet efter andra människor som är viktigt. De (Inobi 2017) menar att människor också söker möjligheten att ha ett personligt territorium runt sig, i närheten av andra. En attraktiv mötesplats bör ha flera alternativ som gör det möjligt att interagera på olika nivåer. Där bör finnas avskilda platser där man inte måste konfronteras med andra och där det finns möjlighet att dra sig tillbaka. Kvalitet menar de, är också att kunna se andra människor men att själv inte vara i blickfånget eller möjligheten att helt och hållet fokusera på någonting eget (Inobi 2017). Även Gehl har kommit fram till liknande slutsatser i sin analys av livet mellan husen.



Fig 13. Rader av bänkar utplacerade i en vidsträckt och materiellt hård urban miljö. Ett sådant ingrepp kan vara nog för att skapa möjlighet till en djupare social interaktion än den flyktiga kontakt som uppstår vid ett möte på gatan.

Han menar att i kanten av det publika rummet, längs fasader eller liknande, är man mindre exponerad än ute på en öppen yta. Man kan se mycket men syns inte så mycket. När ryggen är skyddad kan andra närma sig framifrån och man har kontroll. Han jämför den skyddande funktionen hos valvgångar, markiser, skärmtak och parasoller med ett skogsbryn. Man ges en vy ut över det öppna landskapet men känner sig själv skyddad (Gehl 2011).

Rummets och mötesplatsens fysiska innehåll och form har enligt Inobi (2017) stor inverkan på hur människor betar sig socialt. Folk förhåller sig hela tiden till rumslighet, ibland aktivt och ibland omedvetet. Man uppfattar egenskaper i rum som omslutenhet, skönhet och överblick och anpassar sitt beteende efter detta. Rummets form kan också påverka ens upplevelse av trygghet, tillhörighet och viljan att vara social med andra (Inobi 2017). För att förtydliga delar Inobi (2017) upp rums fysiska struktur i *materiell* och *immateriell* där exempelvis väggar, dörrar, klimat och grönska blir materiella och

exempelvis orienterbarhet, skönhet och användarvänlighet blir immateriellt.

De hänvisar i resonemang om människors användning av publika rum till urbanisten William Whyte. I sin bok *City: Rediscovering the Center* från 1988 föreslår Whyte att för att underlätta interaktion mellan människor, ska det alltid finnas något i det gemensamma rummet som man kan interagera med. Detta, menar han, kan vara ett fysiskt föremål att stå bredvid, röra vid, eller luta sig mot. Han tar också upp det som både Inobi och Jan Gehl benämner som händelser - element att vara sociala kring, som exempelvis konserter. Whyte (1988) beskriver det som:

– "Den process varvid en yttre stimulans skapar en länk mellan människor, vilken får främlingar att prata med varandra som om de känner varandra."

För Gehl (2011) är utformning av stadsrummet, ned i minsta detalj, en helt avgörande faktor. När man stannat i stadsmiljön och exempelvis väntar på någon, uppstår problemet att hitta ett bra ställe att stå

på. När man står stilla, liksom när man rör sig genom ett rum, menar han att kanter längs fasader eller övergångszonen mellan två slags rum är goda platser att uppehålla sig på. Han hänvisar till den holländska sociologen Derk De Jonges undersökning *Seating Preferences in Restaurants and Cafés* från 1968 där Jonge kommer fram till att kanterna i publika rum alltid föredras att uppehålla sig vid medan de öppna platserna användes först när kanterna var upptagna (Gehl 2011).

Jan Gehl och Inobi är båda övertygade om att det publika rummets fysiska utformning spelar roll, och att möjligheten att kunna sätta sig ned har en bärande roll för en plats som människor ska uppehålla sig på. Även Brian Edwards som söker torgliknande kvaliteter och en plats möjlig att spendera sin väntan på, har sannolikt sittplatser i åtanke för en stadslivspräglad station.

För Inobi (2017) är sittplatser ett avgörande inslag för attraktiva mötesplatser och en faktor som inverkar stort på platsens förmåga att attrahera människor och att generera interaktion. Rätt utformade, menar de,

kan mötesplatserna skapa social interaktion genom att placera människor rumsligt nära varandra. Sittplatser som placeras rätt ökar graden av kvardröjande människor medan bristen på sittplatser kan utgöra en bortstötande faktor (Inobi 2017).

Det finns enligt Gehl (2011) ingen grund att undervärdera betydelsen av många och goda sittplatser i alla former av publika rum. Först när man kan sätta sig ned i en miljö blir det möjligt att uppehålla sig där i en längre tid. Är sittplatserna få och av dålig kvalitet finns ingen anledning att inte gå vidare någon annanstans. Problem med sittplatser leder inte bara till att uppehållstiden i rummet minskar, utan också att möjligheten för en lång rad attraktiva aktiviteter försvinner. Goda sittmöjligheter öppnar för aktiviteter som mer än något annat gör det publika rummet attraktivt. Exempelvis äta, umgås, vila och vänta (Gehl 2011). Han går i ytterligare detalj och menar att placeringen av sittplatser måste ske utifrån en noggrann analys av platsernas rumsliga och funktionella kvaliteter, och gärna på så sätt att varje enkel sittplats får en individuell plastkvalitet och placeras där det

tex. finns små rum i rummet, en nisch, ett hörn eller en plats som ger intimitet och trygghet. Väljer människor att slå sig ned i det offentliga rummet är det nästan alltid för att njuta de kvaliteter platsen innehar. Man vill gärna njuta av rummet, platsen, vädret och utsikten, och gärna allt på en gång. I ett sådant sammanhang spelar orientering och utsikt en viktig roll för valet av sittplats (Gehl 2011).

Samtliga resonemang i den teoretiska bakgrundsstudien är på något sätt relevanta i en diskussion om publika miljöers betydelse, utmaningar och kvaliteter. Mycket av innehållet går också att direkt relatera till urbana stationsmiljöer. Vare sig det handlar om stadsrummets relation till stationen, sociala möten på publika platser, hur man uppfattar miljön runt sig eller om rumslig planering, finns det frågor att diskutera runt alla fem utvalda tunnelbanestationer i examensarbetets analysdel.

Många av resonemangen i bakgrundsstudien är besläktade med Stockholms stads visioner. Staden

ser exempelvis framtiden i satsningar på kollektivtrafiken men också på gående och cyklisterna. Man inser värdet i målpunkter i alla typer av stadsmiljöer och man vill underlätta för möten mellan människor i det publika stadsrummet.

Den teoretiska bakgrundsstudien bidrar med tyngd och förståelse till Stockholms stads visioner och till framtagandet av ett relevant punktformulär till analysen.

stationsplatser

3

metod för analys av stationsplatser

Platsbesök och analys har gjorts vid stationerna Hornstull, Gärdet, Islandstorget, Västra Skogen och S:t Eriksplan. Bland Stockholms etthundra stationer bygger valet av just dessa fem delvis på att de alla på ett tydligt nog sätt skiljer sig åt från varandra. På grund av skillnad i geografisk placering, hur de är planerade och hur de upplevs är också beskrivningen av dem olika. Att inte välja ut stationer som liknar varandra mer är ett medvetet val och ett resultat av mina försök att skapa en bredd i urvalet. Urvalet bygger också på idén om att en händelserik plats anpassad för människor och möten är möjlig att skapa oberoende av platsens läge i staden, centralt som perifert.

Vid analysen av stationsplatserna har Stockholms stads visioner funnits i åtanke och då särskilt den möjliga förening mellan de av stadens visioner som handlar om möten mellan människor, viljan att satsa på kollektivtrafik och de rumsliga utmaningar man ser framför sig. Stockholm vill satsa på kapacitetsstarka trafikslag som gång och cykel vilket påverkar upplevelsen av stadens gaturum. Man vill se en fortsättning på positiva trender som att fler invånare äter ute, ökad potential för möten i stadsrummet och att nya initiativ tas tillvara som gör staden rikare och mer dynamisk. Man har i visionen också lyft fram värdet i att alla stadsdelar, hur vardagliga dess miljöer än är, innehåller målpunkter som lockar människor. Detta är exempel

på delar från visionen som präglat analysen av stationsplatserna. Begreppet *stationsplats* används för att fastställa och kunna diskutera ett geografiskt område runt tunnelbanestationernas uppgångar. Hur gränserna runt stationsplatserna är dragna baseras på upplevelsen av att vara där. Inom ytan för stationsplatsen anser jag som besökare att det finns en märkbar relation mellan gaturummet och stationen. I några fall tar tunnelbanestationen tydligt plats i gaturummet genom inglasade entréer eller liknande, i vissa fall får gaturummet plötsligt en rumsligt öppnare karaktär och många gånger märker man på människors beteende att de är nära stationen. Det är exempel på intryck och upplevelser som bidragit till att avgränsa en del av gaturummen från omgivningen och låta det vara stationsplatser kopplat till tunnelbanans entréer. Utanför ytans gränser avtar upplevelsen av att vara nära tunnelbanestationen och gaturummet övergår i något annat. Gränsdragningen, som bygger på känsla och upplevelse, är trots dess flytande karaktär, fastställd i plan med en heldragen markering. Detta för att underlätta både för kommunicerandet av analysen och för diskussionen.

Tunnelbanestationerna i Stockholm är ofta uppbyggda så att man kan ta sig ned från gatunivå till plattform på flera olika ställen. Stationerna Islandstorget och Västra Skogen har dock endast en

entré att välja på. Vid Hornstull och Gärdet, som har flera entréer, är analysen begränsad till endast en av stationernas entréer. Även S:t Eriksplan har flera entréer att välja på. Då ett senare kapitel föreslår en omformning av S:t Eriksplan har omfattningen av analysen ökat och inkluderar mer än en entré.

För att kunna analysera varje stationsplats har ett metodformulär med tre kategorier och totalt femton punkter tagits fram. Analysen präglas av Stockholms visioner för staden men formuläret är till största del inspirerad av resonemang hämtade från den teoretiska bakgrundsstudien.

Stationerna är besökta i ordningen Hornstull, Gärdet, Islandstorget, Västra Skogen, S:t Eriksplan. Varje platsbesök har varat i ca tre timmar, spridda över två dagar och har pågått under olika tider på dygnet. Analyserna har gjorts till fots och dokumenterats med hjälp av anteckningar och foton. Resorna mellan stationsplatserna har gjorts med tunnelbana.

En sammanfattning av de samlade slutsatserna från besöken leder vidare till ett ideförslag för omformning av stationsplatsen S:t Eriksplan.

Bakgrundsteorin i analysen

Edwards anser att både handel och mer samhällsnyttiga och medborgerliga tjänster ska finnas till hands i närheten av stationer. Begreppet *medborgerliga tjänster* används i analysen för att skilja verksamheter som skulle kunna definieras som samhällsnyttiga, som apotek och bibliotek, från verksamheter med endast kommersiell inriktning. Det är viktigt ur ett hållbart perspektiv, menar Edwards, att etablera både handel och medborgerliga tjänster så att dessa blir tillgängliga för ett stort antal människor.

Inobi tar upp den typ av ytliga interaktion som automatiskt pågår i samband med verksamheter som butiker, torghandel, apotek och stationer. Man menar att det är en god idé att genom planering och förädling av platser där många människor redan möts stimulera fram olika typer av kontakt och möten. Både Gehl och Inobi diskuterar den relation som finns mellan valfria aktiviteter och nödvändiga aktiviteter som exempelvis användning

av kollektivtrafik eller besök på apotek. De är också överens om vikten av att dra nytta av den mängd människor som har en plats som mål av nödvändiga skäl.

Att skapa bra villkor för valfria aktiviteter runt nödvändiga målplatser ser de som ett användbart verktyg för att skapa goda mötesplatser. De anser att stationen, som många besöker av nödvändiga skäl, bör ha torgliknande kvaliteter och då i synnerhet inneha de sociala kvaliteter som ofta finns där. Även Edwards lyfter fram detta och menar att stationen bör ha torgkaraktär och att tröskeln mellan stad och station ska vara så liten som möjligt. Miljön runt stationen ska vara anpassad efter fotgängaren. För att skapa en plats som är användbar och trivsam för den gående ser han planering med fokus på torgliknande kvaliteter och grönska som nyckelverktyg. Han vill att stadens flöden och rörelsemönster ska uppmärksammas och fångas upp för att kunna integrera folklivet från stadsmiljön med stationsmiljön. Edwards efterlyser en mjukare

övergång mellan stad och station.

Han ser även sambanden mellan transportmedlen som en viktig del i planerande av en god stationsmiljö. Dagens transporthub ska ha fokus på de som tar sig fram till fots och vikt ska läggas vid att man som gående har möjlighet att ta sig mellan flera typer av kollektivtrafik.

För att miljön runt en station ska kunna bli en valfri målplats, och inte bara en plats man har som mål för nödvändighets skull, understryker Jan Gehl att sociala stadsrum behöver etableras. Flödet av människor menar han kan användas på platsen för att skapa sådana rum. Han framhåller också de viktiga passiva, ytliga och flyktiga möten som på detta sätt kan skapas. Om en plats gör sådana möten möjliga är man som besökare utan sällskap inte längre ensam på platsen. Flyktiga möten, menar Gehl, skapar dessutom potential för djupare kontakt. Att själv kunna välja på vilken nivå man möter andra skapar enligt Inobi positiv friktion mellan människor på en mötesplats. Möjligheten att mötas på olika

sätt anser de är en bra grund för att platsen får en blandning av både aktiviteter och människor. Gehl och Inobi möts i vad de menar är en av de viktigaste beståndsdelarna för en social urban mötesplats – tillgången till mat och dryck. Inför möjligheten för människor att mötas över en måltid när man långt i strävan efter en plats som folk vill ta sig till och uppehålla sig på.

För att göra en publik plats välkomnande och för att öppna för möten är flera av teoretikerna överens om att tillgången till sittplatser är avgörande. För Edwards är sittplatser ett utmärkt verktyg för att minska tröskeln mellan stad och station och för att integrera stationen i sin omgivning genom att torgliknande kvaliteter skapas. Gehl ser sittplatser som nyckeln för att en mängd aktiviteter ska kunna etableras på en plats. Sociala aktiviteter som exempelvis att mötas över en måltid underlättas väldigt genom tillgången till sittplatser, men ger också möjlighet för människor att på egen hand befinna sig nära andra och på ett tryggt sätt vara en del av platsen. För Gehl är sittplatser också exempel

på typ av objekt att uppehålla sig vid, exempelvis när man väntar, vilket han menar är viktiga i planeringen av publika rum. Dessutom, menar han, ökar uppehållstiden för besökare i ett publikt rum om sittplatserna är goda.

För att gynna olika typer av aktiviteter och nivåer av social interaktion är *rum i rummet* en viktig aspekt att ta hänsyn till, alltså ytor på en plats med en annan kvalitet eller uttryck än sin omgivande miljö. Detta menar både Jan Gehl och Inobi. Likt välplanerade sittplatser kan välplanerade ytor göra att människor väljer att inte bara ha platsen som mål utan även att stanna kvar där en längre stund. Man ges alternativ för hur man kan använda platsen, vilket gör att både användandet av platsen blir mer varierat och att antalet besökare ökar.

Lynch använder begreppet mental bild för att beskriva den bild som människor bär med sig av sin omgivning. Bilden, menar han, är en blandning av den omedelbara uppfattning man får av en plats och de tidigare erfarenheter man har av platsen.

Bilden formas i medvetandet med hjälp av bland annat omgivningens färger och hur omgivningen är uppbyggd rumsligt.

Som analysverktyg är beskrivningen av ens mentala bild av en plats inte lika konkret och identifierbar som exempelvis antal sittplatser eller hur väl platsen klarar sig som transporthub. I analysen utgår jag ifrån min egen uppfattning av platsen och vad jag själv bär med mig från den. Det blir potentiellt intressant för analysen från ett planeringsperspektiv med tanke på Lynchs idé om mentala gruppbilder.

Stockholms visioner för staden fungerar som en fond att ha med sig vid varje stationsbesök. Med hjälp av visionen kan resonemangen från bakgrundsteorin på ett konkret sätt förankras på platsen vid varje analystillfälle.

En del av punkterna, så som *handel, platsen som transporthub* och *sittplatserns kvalitet* liknar på ett sätt en inventering på varje stationsplats. Andra punkter, exempelvis *kontakt, tröskel – stad och station* och *folkliiv och rörelser* är snarare byggd på uppfattning av platsen, men likväl förankrad i bakgrundsteorin.

FUNKTIONER

1. Verksamhet

Butiker och restauranger är verksamheter som lockar människor och bidrar till platsers liv och rörelse. I vilken utsträckning bedrivs verksamhet på stationsplatsen? Hur påverkar detta upplevelsen av platsen?

2. Platsen som torg

Platsers form och innehåll har stor inverkan på hur de uppfattas och används. Innehar platsen egenskaper, objekt eller händelser som går att finna i torgliknande miljöer?

3. Medborgerliga tjänster

Många besöker av nödvändiga skäl platser där man finner medborgerliga tjänster och verksamheter som apotek och bankomater. Innehåller stationsplatsen medborgerliga tjänster?

4. Mat, skydd, vila

Mat, skydd och vila är alla generellt uppskattade komponenter i en stadsmiljö. Hur ser stationsplatsen ut med detta i åtanke?

5. Målplats

Ett centralt läge eller närhet till andra attraktiva platser kan göra en plats till ett mål för många men ibland behövs också något extra. Är stationsplatsen en plats man söker sig till för platsen skull och inte bara för att resa vidare?

6. Platsen som transporthub

Hur fungerar platsen som transporthub med kollektivtrafiken i åtanke? Finns fler transportmedel än tunnelbana representerade på stationsplatsen? Är det enkelt att nå andra trafikmedel på sin färd till och från tunnelbanan?

SOCIALA ASPEKTER

1. Folkliv och rörelser

Platser kan fungera både som transportsträckor med få händelser och låg aktivitet men också som platser där många stannar och aktivt ägnar sig åt aktiviteter. Hur rör sig människor på stationsplatsen och vad ägnar de sig åt? Används platsen av många människor?

2. Kontakt

Den sociala kontakten på en plats kan stanna vid att vara ytlig och passiv men ibland erbjuds även förutsättningar för djupare form av kontakt. I vilken grad upplever man kontakt med andra människor på stationsplatsen?

3. Sittplatsers kvalitet

Vikten av att kunna sätta sig ned i stadsmiljön går inte att överskatta. Är stationsplatsen utrustad med sittplatser av god kvalitet?

PLANERING OCH RUMSLIGHET

1. Tröskel mellan stad och station

Stationen kan vara mer eller mindre integrerad i sin omgivning vilket påverkar användandet av stationsplatsen. Är steget mellan tunnelbana och stadsrum stort? I vilken mån finns en barriär mellan dem båda?

2. Rum i rummet

Inom ytan för stationsplatsen kan mindre rum finnas som skiljer sig åt från den övriga ytan och som bidrar med kvaliteter och funktioner. Går det att finna mindre rum i platsens ytor? Hur ser dessa ut?

3. Antal sittplatser

Hur många sittplatser har platsen?

4. Grönska

Grönska är en av delarna i den fysiska miljön som påverkar hur människor uppfattar en plats och hur man väljer att bete sig där. Träd och planteringar blir föremål på platsen att förhålla sig till och uppfattas av många som trivsamt. Grönska kan signalera att miljön är anpassad för gående och kan användas för att integrera stationsplatsen i den omgivande staden. I vilken utsträckning är stationsplatsen grön och hur upplevs grönskan?

5. Mental bild av platsen

Vad tar man med sig efter att ha varit i stationsplatsens miljö och vad präglar upplevelsen av den?

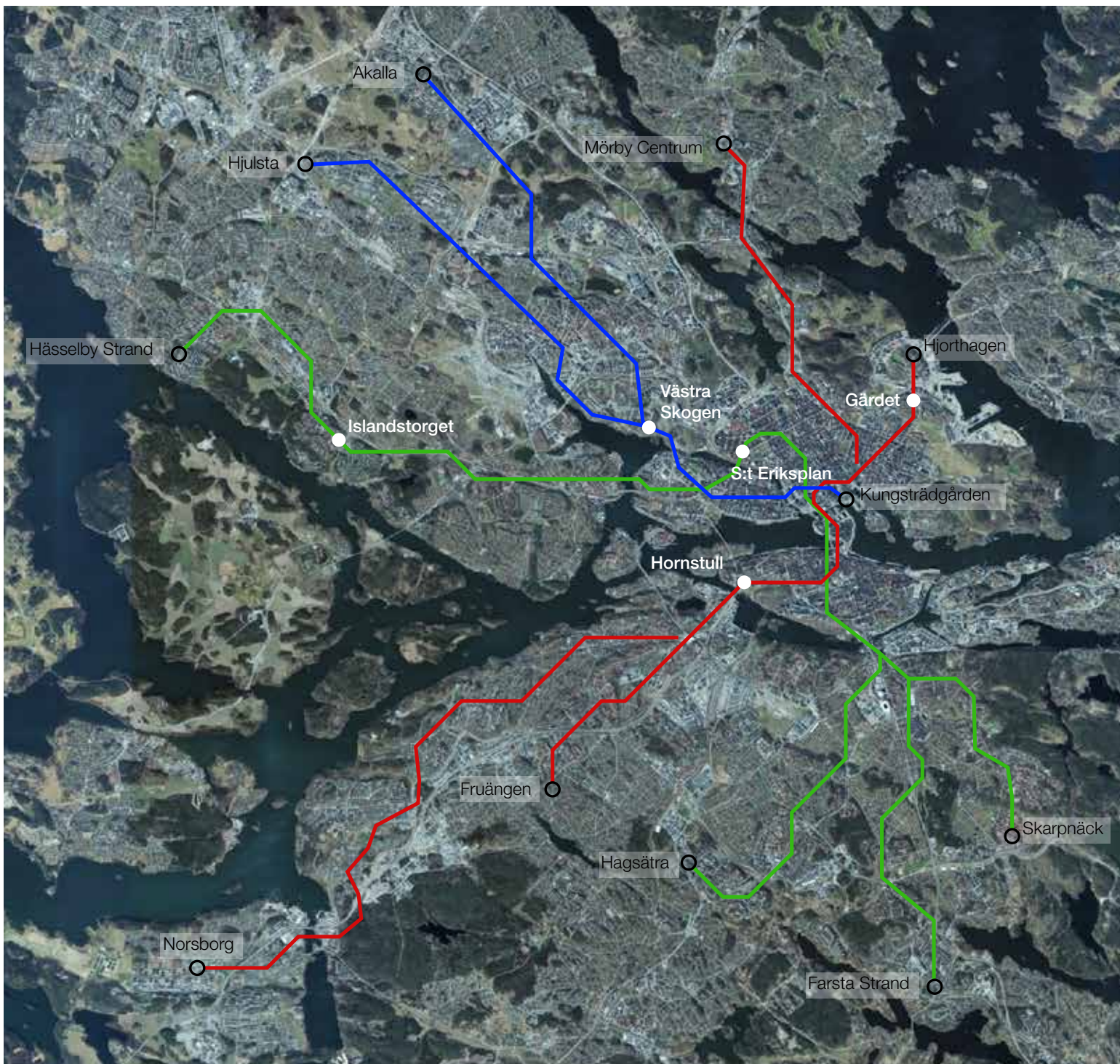


Fig 14. Ungefärligt diagram över tunnelbanenätets utsträckning.

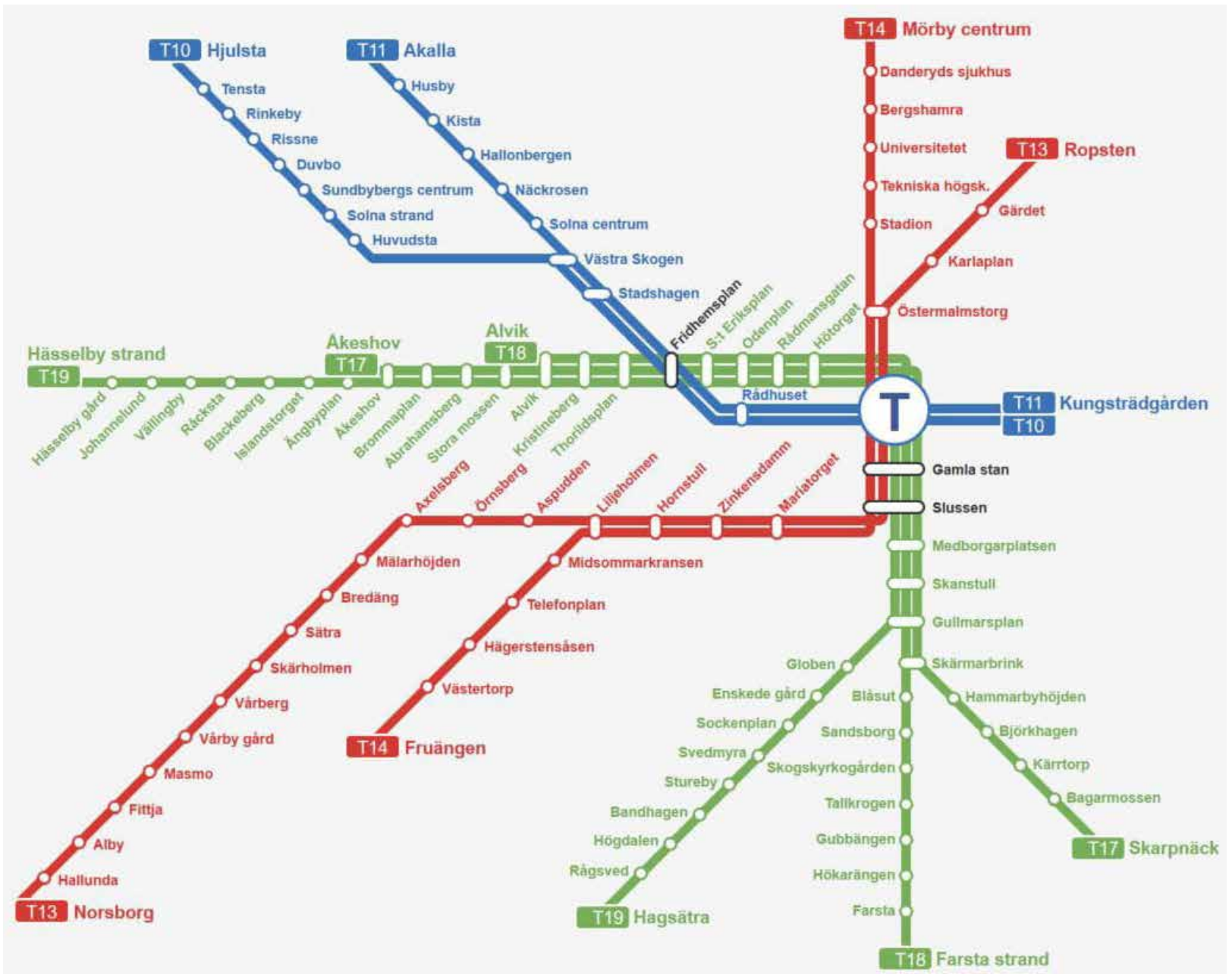


Fig 15. Schematisk karta över Stockholms tunnelbanenät.

stationsplats 1(5)

Hornstull



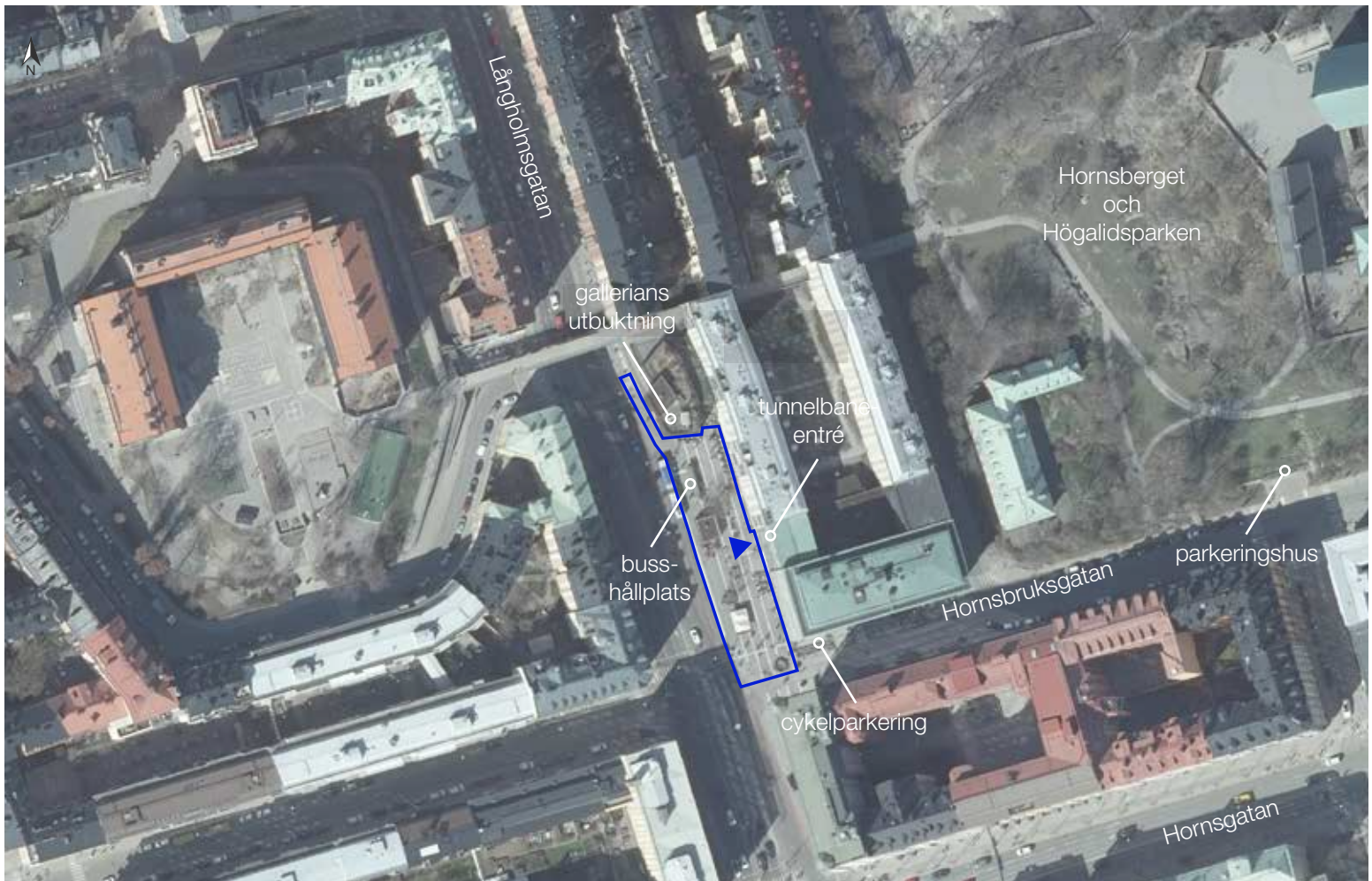


Fig 16. Ortofoto över Hornstulls tunnelbanacenträs närmsta omgivning samt angivna gatunamn, vägledande objekt och stationsplatsens utbredning.

— stationsplats

Översikt

Hornstulls stationsplats ligger på den västra delen av Södermalm som är en av stadsdelarna i Stockholms innerstad. Hornstull ingår i Stockholms röda tunnelbanelinje som har slutstationer Norsborg, Fruängen, Mörby centrum och Ropsten. Stationen har en central placering och nås av samtliga tåg på röda linjen. Området runt stationen trafikeras även av de fyra innerstadsbusslinjerna 4, 54, 66 och 74.

Stationsplatsen är hårt präglad av biltrafik främst på grund av Långholmsgatan som är kopplad norrut till Västerbron och söderut till Liljeholmsbron, två väl använda ingångar till Södermalm. Även Hornsgatan, en av de stora vägar som korsar stadsdelen, ligger i anslutning till området. Ett parkeringshus finns

längs Hornsbruksgatan något kvarter österut från stationsplatsen.

För cyklister är Långholmsgatan anpassad längs båda sidor med enkelriktade cykelfiler. Filerna fortsätter längs de båda broarna och även Hornsgatan har anpassats för cyklister. En cykelparkering finns i anslutning till stationsplatsen där Hornsbruksgatan möter Långholmsgatan.

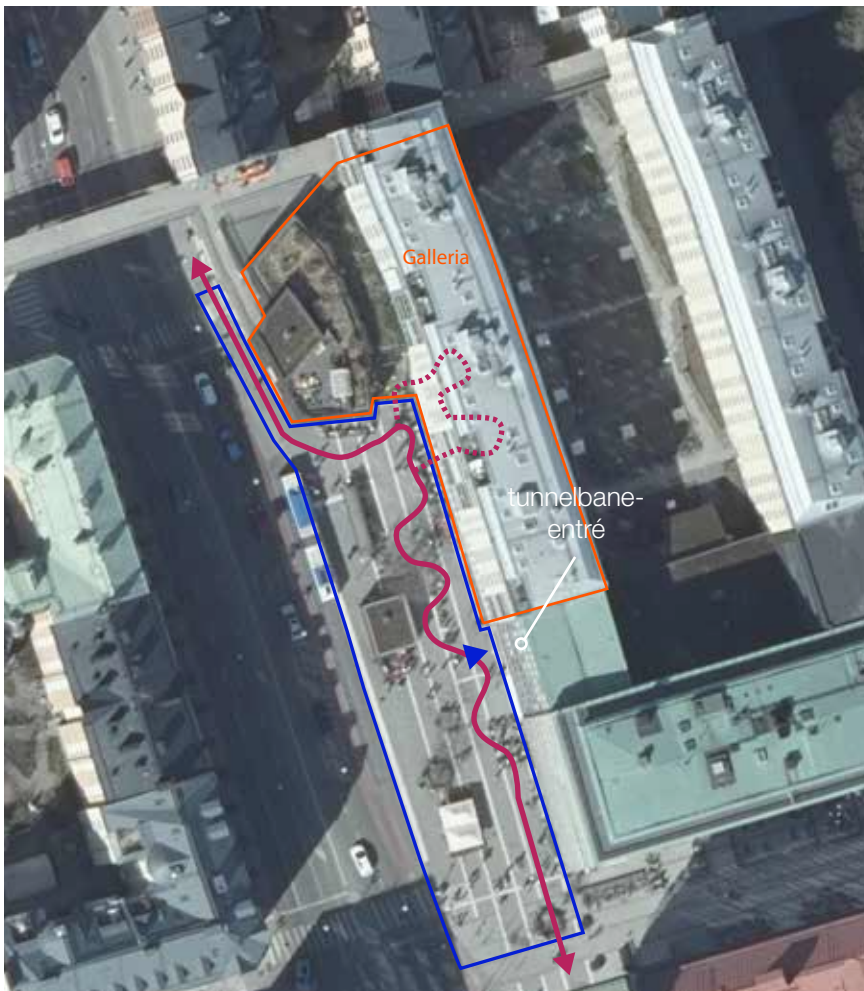


Fig 17. Diagram som visar stationsplatsens utbredning samt iakttaget rörelsemönster på platsen. .

— rörelsemönster ute
 - - - rörelsemönster inne



Fig 18. Bred gångyta utanför tunnelbanans entré samt gallerians fasad.



Fig 19. Fristående restaurangverksamhet över gångytan från tunnelbanans entré.

Funktioner

Verksamhet

Hornstull är mycket präglad av handel. Själva entrén till tunnelbanan är integrerad i en galleria (fig 17, 23) dit många människor tar sig för utbudet av butiker, restauranger, caféer och barer. I gallerian har man också tillgång till paketutlämning och matbutik. Även bortom gallerian men i anslutning till stationsplatsen finns många typer av butiker, restauranger och tjänster.

Platsen som torg

Ytan utanför entrén till tunnelbanan upplevs som ett slags mellanting mellan torg och bred trottoar .

Platsen ramas in av gallerian i norr och öster och av Långholmsgatan i väster. Söderut fortsätter platsen som trottoar längs Långholmsgatan vilket bryter den rumsliga torgkänslan. Gångytan norrut fortsätter även den som trottoar men smalnar av ordentligt på grund av gallerians utbuktande del. Den utbuktande delen bidrar både med att bryta av det raka rörelseflödet av människor längs trottoaren och att, i hörnet (fig 23) som bildas på trottoaren där utbuktningen börjar, bjuda in människor från gatan till restauranger och handel.

Nästan rakt ut från tunnelbaneentrén, över den breda trottoaren och precis intill Långholmsgatan, står en fristående hamburgerrestaurang (fig 19). Placeringen av det lilla restauranghuset påverkar platsen rumsligt. Restaurangen ger ytan en uteservering och fungerar som ett skydd mot Långholmsgatans hårda trafik.

Mitt i ytan finns sittplatser i form av cirkelformade bänkar placerade runt träd (fig 21). Dessa bidrar till att föra tankarna mot torg och bort från trottoar. Busskuren längs Långholmsgatan, som är placerad i linje med hamburgerrestaurangen, bidrar till rumslig inramning av platsen.

Medborgerliga tjänster

Inne i gallerian finns tillgång till apotek, systembolag och frakttjänst. För att nå dessa måste man först ta sig in från stationsplatsen i gallerians rum.

I stationsplatsens närmst omgivande stadsrum finns ett socialt center och ett bibliotek. För att nå biblioteket från stationsplatsen behöver inga vägar korsas men för att nå det sociala centret krävs att man tar sig



Fig 20. Möte mellan gatumiljö och tunnelbana i entrén. Genom tunnelbaneentrén nås även gallerian.

rakt över Långholmsgatan eller via Högalidsspången, en gångbro som korsar gatan vid stationsplatsens norra del.

Mat, skydd, vila

Gallerian bidrar med andra egenskaper än bara handdel. I gången mellan butikslokaler och restauranger finns bland annat allmänna sitttytor och betaltoaletter. Gången fungerar på sätt och vis som en förlängning av trottoaren utanför, styrd av gallerians öppettider, men som också ger värme, skydd och tillgång till sittplatser.

På stationsplatsen utanför har man tillgång till tak i busskuren på gatusidan, sittplatser på de runda bän-

karna och i de "sitt-nischer" (fig 24) som utformats i vissa av restaurangverksamheternas fasad.

Målplats

Stationsplatsen besöks av många som inte bara har tunnelbanan som mål. Bidragande till detta är handeln, utbudet av restauranger och det faktum att gallerian skapar en inomhusliggande förlängning av människoflödet på gatan.

Platsen som transporthub

På stationsplatsen finns möjlighet att ta tunnelbana och buss. I stationsplatsens närområde finns också ett p-hus

med olika typer av bilparkeringar, förhryda cykelplatser och bilpooler.

Sociala aspekter

Folkliv och rörelser

Utmed Långholmsgatan trycks människor och folkliv ut i kanterna och fokuseras längs gatans smala trottoarer. Vid stationsplatsen blir dock trottoaren bredare och folks rörelsemönster, som i övrigt längs gatan är snävt fokuserat nord-sydligt, luckras upp. Den torgliknande miljön gör att folkliv och stationsplats smälter samman. Många som rör sig på stationsplatsen verkar fångas



Fig 21. Sittplatser placerade runt plantering i den breda gångtvan.

upp av gallerians innehåll. Detta är logiskt eftersom gallerians fasad utgör stationsplatsens hela östra gräns. Flera av restaurangerna som tillhör gallerian spiller också ut på den torgliknande platsen och gör det enkelt för människor att stanna på stationsplatsen. Frikopplat från gallerian är hamburgerrestaurangen som på ett mer tillfälligt sätt får folk att stanna upp. Vissa dröjer kvar vid serveringskanten och andra tar maten med sig. Stationsplatsen har ett fåtal publika sittplatser som även de får människor längs trottoaren att sakta ned och stanna till. (fig 21).

Kontakt

På stationsplatsen finns helt klart chans till både

de flyktiga och djupare möten mellan människor som sker på restauranger och serveringar. Där finns möjlighet att vara nära människor genom ätandet och drickandet både inne och ute. Platsen är också en sådan där många människor av olika anledningar rör sig även om de inte sätter sig ned eller stannar till. Även om man är ensam på platsen är man tillsammans med andra och så länge verksamheter och kollektivtrafik är öppna och i gång upplever man hela tiden passiv social kontakt.

Sittplatsers kvalitet

Utbudet av helt publika sittplatser är begränsat till två platser. De runda bänkarna är placerade nära och utan skydd mot Långholmsgatan och ger intrycket av att präglas av den närgående tunga trafiken. Delar av fasaden längs trottoaren, främst vid restau-

ranglokalerna, är utformad så att det går att sitta i den, som bänkar eller sitt-nischer (fig 24). Så länge verksamheterna är öppna är dessa inte tillgängliga för andra än gäster men efter stängning skulle de kunna användas som allmänna sittplatser. Nischerna har då god utsikt över stationsplatsen.

Planering och rumslighet

Tröskel mellan stad och station

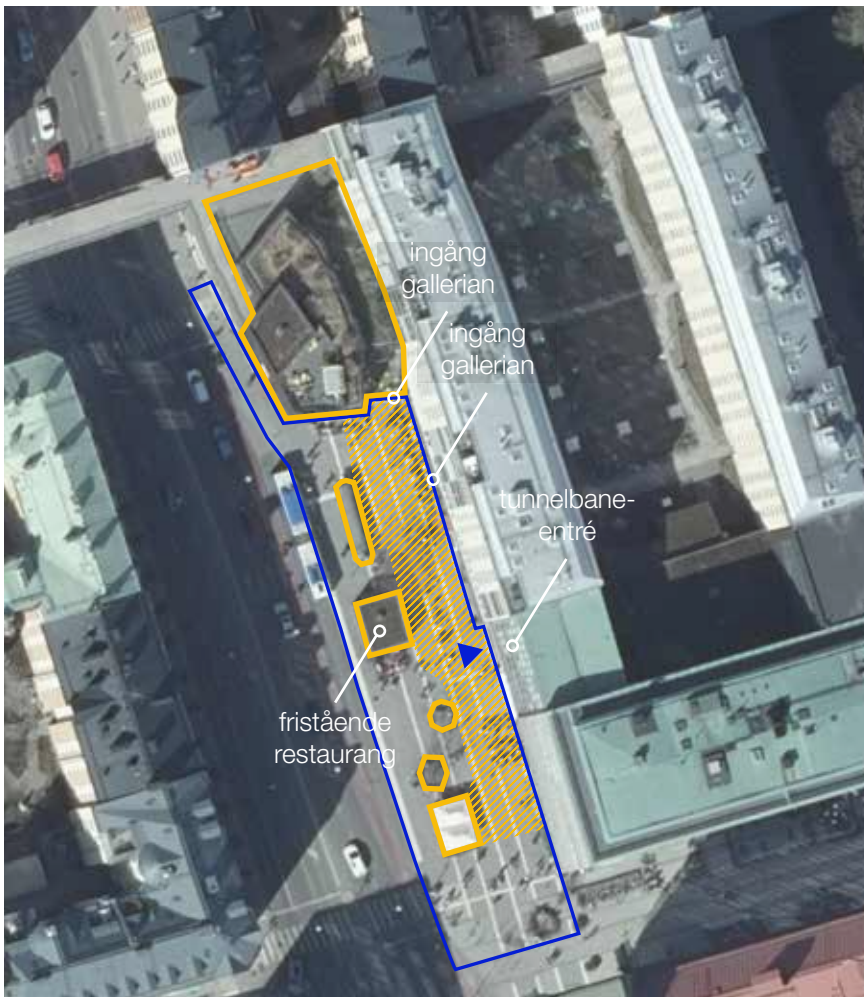


Fig 22. Diagram som visar hur objekt som verksamheter och planteringar skapar mindre rumsligheter inom området för stationsplatsen och bildar en skärm mot trafiken.

Stationsplatsens samhörighet med gallerian och det sätt gallerian och dess utbuktning gör anspråk på gaturummet gör att man rör sig sömlöst mellan stadsrum och station. Gallerian spiller ut på trottoaren med serveringar och gångytorna inne i gallerian fungerar som en typ av förlängning av trottoaren.

Rum i rummet

Där gallerian gör sin utbuktning i gatan skapas ett hörn och ett mindre rum på den torgliknande delen av trottoaren. De sittplatser som tillhör verksamheterna i hörndelen är de enda som inte följer den nord-syd gående riktningen, och flödet längs Lång-



holmsgatan, utan i stället går tvärs över flödet med utbuktningen i ryggen (fig 23).

Den breda trottoaren längs med gallerians fasad bildar med hjälp av bland annat hamburgerrestaurangen och busskuren ett avlångt relativt skyddat rum. Man använder rummet som genomfart men man upplever också att det finns orsak att stanna till (fig 18). Objekten som till viss del skyddar trottoaren mot Långholmsgatans hårda trafik är avgörande för detta (fig 22). Trafiken är dock alltid närvarande på ett tydligt sätt.

Antal sittplatser

De helt publika bänkarna bidrar med ca 30 sittplatser.



Fig 23. Hörnet som skapas där gallerian buktar ut.

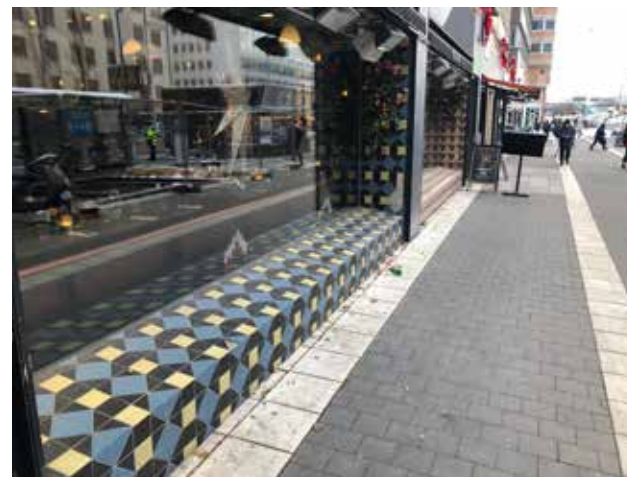


Fig 24. Sitt-nischer i delar av fasaden.

Inkluderar man sitt-nischerna längs fasaden adderas ca 60 ytterligare sittplatser.

Grönska

Den grönska som går att finna inom gränserna för stationsplatsen består av tre lövträd. De tre mindre träden finns alla på den södra delen av platsen och har runda bänkar placerade runt stammen som fungerar som publika sittplatser (fig 21). Träden har en viktig funktion som avskärmare mot Långholmsgatan.

I relativ närhet till stationsplatsen, ett kvarter österut, ligger Högalidsparken. Parken, som är en av Södermalms större, är kuperad och innehåller klippor, gräsytor och stora träd.

Mental bild av platsen

Trottoaren längs Långholmsgatan förvandlas ganska abrupt vid stationsplatsen från smal gångbana till något annat. Hörnet och den torgliknande ytan som skapas av gallerians utbuktning gör att man som gående kan stanna till på ett sätt som känns naturligt. Insikten av att plötsligt omgärdas av handel, uteserveringar och tunnelbana, samt möjligheten att fortsätta från trottoaren in i gallerian, gör att platsen stannar i minnet.

Platsen bryter mönstret i stadsbilden på ett visuellt sätt. Gallerians utformning tillsammans med restaurangverksamheten på gatan bryter av mot hur omgivningen ser ut vilket gör chansen för platsen att

dyka upp i medvetandet större.

stationsplats 2(5)

Gärdet



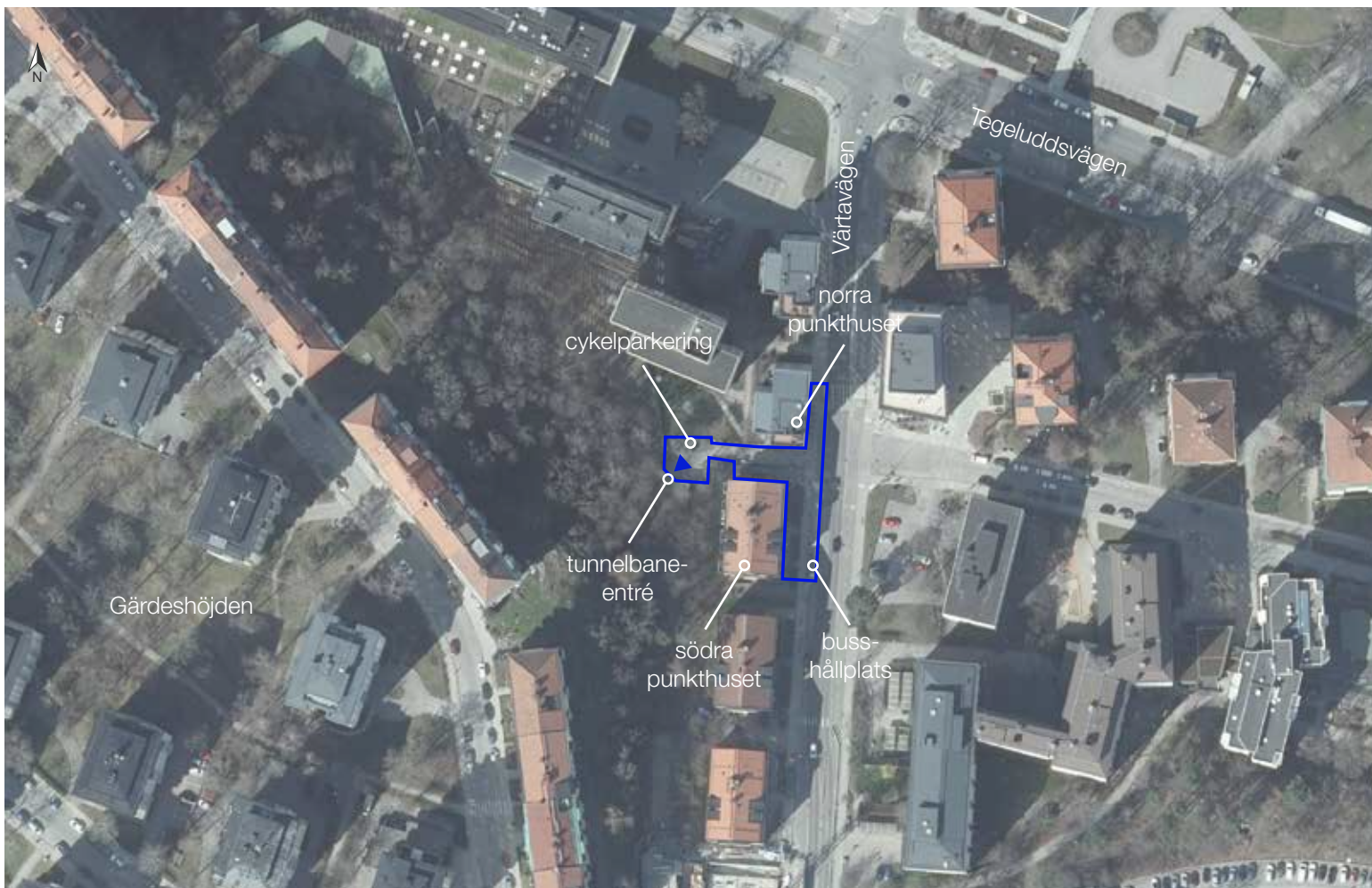


Fig 25. Ortofoto över Gärdets tunnelbaneentrés närmsta omgivning samt angivna gatunamn, vägledande objekt och stationsplatsens utbredning.

— stationsplats

Översikt

Gärdets stationsplats ligger i stadsdelen Ladugårdsgärdet den nordöstra delen av Stockholms innerstad. Stadsdelen gränsar söder och västerut mot stadsdelsområdet Östermalm, norrut mot Stockholms grannkommun Lidingö och österut mot Saltsjön.

Gärdets tunnelbanestation ingår liksom Hornstull i Stockholms röda linje, men är mer avskild beläget som stadens näst sista station i nordöstlig riktning. Den nås endast av tåg T-13 som går mellan Ropsten och Norsborg. Innerstadsbusslinjerna 1 och 91 trafikerar stationens område.

Gärdets stationsplats ligger intill Värtavägen som söderut når Östermalm genom mötet med esplanaden Valhallavägen. Norrut möter Värtavägen Tegeluddsvägen, som i sin tur kort därefter möter den hårt trafikerade Lidingövägen, även den kopplad till Östermalm söderut, men också till Värta hamnen i nordlig riktning. Trots nära koppling till stora och välanvända vägar är Värtavägen och stationsplatsen runt Gärdets tunnelbana skonad från hård biltrafik.

Värtavägen intill stationsområdet är utrustad med dubbelriktad cykelbana längs östra sidan. Precis intill nedgången till tunnelbanan finns en mindre cykelparkering.

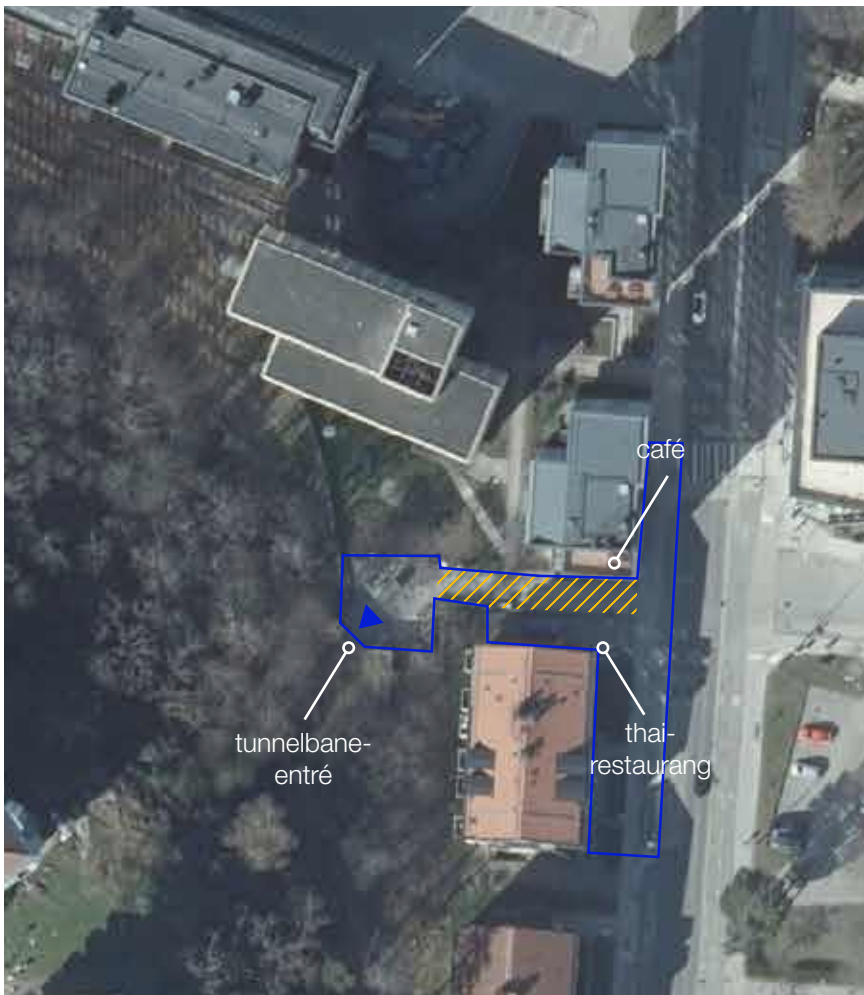



Fig 26. Diagram som visar stationsplatsens utbredning samt den rumslighet som skapas i gången mellan tunnelbana och gata.  gången som rumslighet



Fig 27. Gången med punkthus och caféverksamhet i bakgrunden.



Fig 28. Gången med tunnelbaneentré och Gärdeshöjden i bakgrunden.

Funktioner

Verksamhet

Det finns tre restaurangverksamheter men inga butiker på Gärdets stationsplats. Den första är en thairestaurang i norra änden av punkthuset precis söder om den gångväg som leder in i Gärdeshöjden och tunnelbanan. Den andra sushirestaurang i södra änden av samma hus. Den tredje är ett café som ligger i punkthuset norr om gångvägen. Det finns andra verksamheter i stationsplatsens närområde, så som fler restauranger, skomakare och apotek, men på grund av utformningen av både landskapet och den byggda miljön upplever man inget direkt samband mellan verksamheterna och stations-

platsen. Även sushirestaurangen är svår att koppla till själva tunnelbanan men dess nära läge, och placering på samma sida Värtavägen som tunnelbaneentrén, gör den ändå närvarande.

Man är som gäst, i synnerhet på thairestaurangens uteservering men också inne på caféet, placerad nära flödet av resenärer som tar sig in och ut ur tunnelbaneentrén. De båda verksamheterna är dock placerade så långt ifrån själva tunnelbaneentrén och så nära Värtavägen det går. Detta lämnar den ca 40 meter långa gången mellan tunnelbana och gata tom på övriga händelser (fig. 26).

Platsen som torg

Gången (fig. 28) leder effektivt bort gående från trafiken och miljön byts istället ut mot låga stenmurar, grönska, och mindre rumsligheter. Gången är dock tom på verksamheter, sittplatser och djupare social aktivitet.

I änden av gången mot Värtavägen som omgärdas av de båda restaurangverksamheterna, där man kan slå sig ned, möts resenärer och andra gående. Restaurangerna skiljs dock åt, inte bara av gången till tunnelbanan, men också av en biluppfart till det södra punkthuset. Uppfarten pressar thairestaurangens uteservering in mot husväggen och samtidigt bort från flödet av människor.



Fig 29. Gata och busshållplats med punkthus och Gärdeshöjden i bakgrunden.

Medborgerliga tjänster

En brevlåda är placerad i gången mellan Värtavägen och entrén till tunnelbanan. Skolan Klara Teoretiska Gymnasium finns norr om stationsplatsen.

Mat, skydd, vila

Tar man sig inte in i någon av restaurangernas lokaler finns inte heller inte möjlighet att ta skydd eller handla mat. Det finns inte heller några publika sittplatser på stationsplatsen. För den som har möjlighet erbjuder den låga muren längs gången från Värtavägen till tunnelbanans entré eventuellt ett antal sittplatser (fig 33).

Målplats

Caféet och de båda restaurangerna är sannolika mål för den som ska resa med tunnelbanan.

Platsen som transporthub

En mindre cykelparkering finns precis vid entrén till tunnelbanan (fig 30). På stationsplatsen finns också möjlighet att resa vidare med buss (fig 29). Stationen Gärdet används även av de som ska resa vidare med färja från Värtahamnen. Man tar sig då till fots norrut från tunnelbanan till färjeläget.

Sociala aspekter

Folkliv och rörelser

Det är ett besök på en av restaurangerna som verkar vara anledning för människor att stanna på stationsplatsen. Gången från vägen till tunnelbaneentrén är skyddad från trafik men fungerar bara som transportsträcka för tunnelbanans resenärer. När man rört sig bortom uteserveringarna är man på ett sätt inte längre del av stadslivet utan bara en resenär, trots att man befinner sig i en skyddad, grön och urban miljö tillsammans med andra människor (fig 28).



Fig 30. Cykelparkering intill tunnelbancentrén.

Kontakt

Ytlig kontakt uppstår när man rör sig till och från tunnelbanan tillsammans (fig 28) eller när man i grupp med andra väntar på bussen. För en djupare social kontakt av typen när man sitter ned tillsammans eller delar en måltid krävs att man besöker en av restaurangverksamheterna.

Sittplatsers kvalitet

Stationsplatsen har inga publika sittplatser.

Planering och rumslighet

Tröskel mellan stad och station

Gången mellan Värtavägen och stationens entré är inte reserverad för den som ska resa. Det är snarare enkelt att vika in i gången från trottoaren om anledning skulle finnas.

Gången kantas av låga betong- och stenmurar som ger den rumsliga möjligheter. Murarna hade kunnat göra gången instängd och ot trygg men dess låga höjd påverkar inte utblickarna (fig 28,33).

Många gående använder trottoaren längs Värtavägen genom stationsplatsen. Som gående är man på ett naturligt sätt en del av platsen då trottoaren sömlöst övergår i gången in till stationsentrén. Även uteser-

veringarna som är placerade vid gränsen av trottoar och gång bidrar till att tröskeln upplevs som mindre.

Rum i rummet

Precis sydost om entrén till tunnelbanan finns ett litet hörn som inte använts till mer än placeringen av en papperskorg. Denna yta och den långa gången utgör stationsplatsens tydligaste rum (fig 33). Ytorna längs med Värtavägen blandas upp med trottoar och uteserveringar och är dessutom belägna precis intill vägen. Hörnet och gången är båda samtidigt skyddade från trafik och befolkade av resenärer.

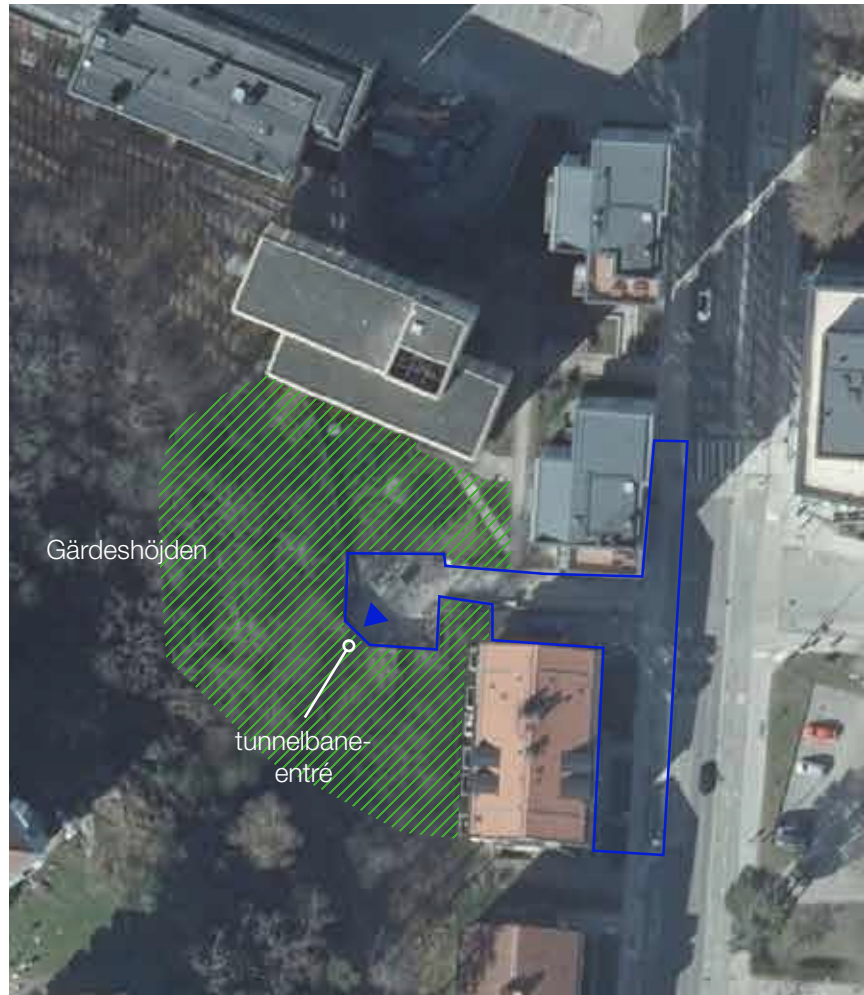


Fig 31. Diagram som visar stationsplatsens utbredning samt hur tunnelbaneentrén och gången mellan entrén och gatan omfarnas av den klättrande grönskan på Gärdeshöjden.

 grönska

Grönska

Följer man gången in mot Gärdeshöjden och entrén till tunnelbanan blir miljön direkt grönare. Från gången har man genom en något upphöjd position utblick över den gröna yta som är det norra punkthusets baksida (fig 32). Ytan är till största del gräsbeklädd men längs gången står en rad träd vars grenar hänger in över gången.

Den grönska som präglar stationsplatsen mest är den som klättrar uppför Gärdeshöjden bakom tunnelbaneentrén (fig 28, 31, 33). Denna täta och gröna miljö upplevs som en omfångsrik fond för de gående som använder gången till och från tunnelbanan. I slutningen klättrar stora träd och buskar mellan klipporna ända upp till punkthusen på Gärdeshöjdens topp.

Mental bild av platsen

Gången mellan väg och station omgärdas av låga sten- och betongmurar som gör att den upplevs som intim. Det fem meter breda avståndet mellan murarna gör att man, när gången används av många, aldrig är långt ifrån andra samtidigt som det inte uppstår någon trängsel (fig 28).

Så fort man tagit sig en bit från Värtavägen mot stationsentrén ger grönskan ett tätt och lummigt intryck. Trots att man aldrig stannar till någonstans i gången hinner man uppfatta skiftet i grönskan som sker på den korta tiden mellan väg och station. Medan man är på väg till eller från tunnelbanan befinner man sig plötsligt vid foten av höjden, bakom

punkthusen, omgärdad av låga murar och bakgårdar och med träd som klättrar långt ovanför. Detta är rumsliga och visuella upplevelser som präglar bilden av stationsplatsen.



Fig 32. Vy från gången över det norra punkhusets gröna baksida.



Fig 33. Gången kantas av låga betongmurar.

stationsplats 3(5)

Islandstorget



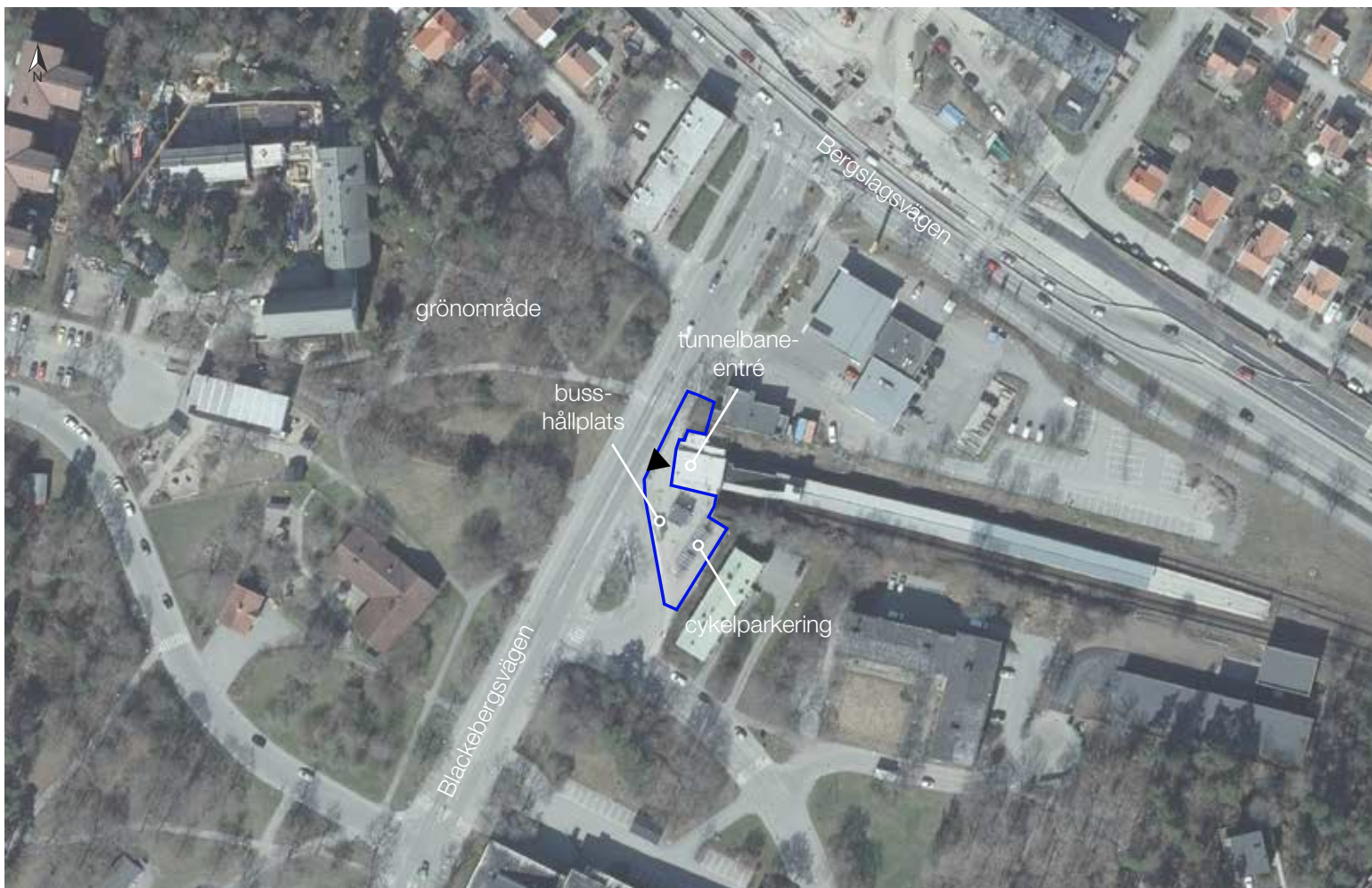


Fig 34. Ortofoto över Islandstorgets tunnelbaneentrés närmsta omgivning samt angivna gatunamn, vägledande objekt och stationsplatsens utbredning.

stationsplats

Översikt

Islandstorgets stationsplats ligger i Bromma, en närförort till Stockholm. Bromma gränsar bland annat till innerstadsdelen Kungsholmen österut och Solna norrut. Islandstorget ingår i Stockholms gröna tunnelbanelinje. Stationen har en placering långt västerut på gröna linjen och nås endast av tåget T-19 som går mellan Hässelby strand och Hagsätra.

Stationsområdet trafikeras av buss 113 vars rutt når utanför Stockholms tullar.

Islandstorget ligger längs Blackebergsvägen som går söderut mot villaområdet Södra Ängby och norrut, inte långt från stationen, möter länsväg 275. Den som inte bor eller besöker någon i området har troligtvis

inte större anledning att köra på Blackebergsvägen, vilket visar sig genom sparsam biltrafik. 275:an följer tunnelbanespåret både västerut mot Hässelby och österut mot centrala Stockholm. Vid sträckan förbi stationsplatsen heter vägen Bergslagsvägen. I båda ändpunkter ansluter den E4, vilket genererar mycket trafik.

Vägartiet av Blackebergsvägen som är ansluten till stationsområdet är anpassad för cykeltrafik längs båda sidor med enkelriktade filer. Längre söderut övergår detta i dubbelriktad cykelbana längs vägens östra sida. Bergslagsvägen är utrustad med dubbelriktad cykelbana längs vägens södra sida. Cykelparkeringar finns längs båda sidor Blackebergsvägen i samband med stationsområdets tunnelbanestation och busshållplats.




Fig 35. Diagram som visar stationsplatsens utbredning och den rumslighet som utgör baksida för både entrébyggnad och gatukök.  rum i rummet



Fig 36. Busshållplats och cykelparkering söder om tunnelbaneentrén.



Fig 37. Det fristående atuköket samt kiosken i entrébyggnaden utgör stationsplatsens enda verksamheter.

Funktioner

Verksamhet

Den handel som finns på Islandstorgets stationsplats består av en kiosk i direkt anslutning till tunnelbanans entré och ett gatukök ett tiotal meter norr om entrén (fig 37, 38). Kiosken vänder sig inåt och har ingen koppling mot trottoaren längs Blackebergsvägen. Gatuköket har däremot en strategiskt god placering där gångbana, busshållplats, cykelparkering och tunnelbana möts.

I anslutning till stationsplatsen finns en detaljhandel och en bit längre bort finns en bilmack som är det sista man möter innan man når Bergslagsvägen.

Platsen som torg

Islandstorget har inga tydliga torgfunktioner. Ytan runt gatuköket, där man eventuellt kan se en torgliknande miljö framför sig, fungerar som baksida både till gatuköket och tunnelbanestationens byggnad (fig 35).

Medborgerliga tjänster

En brevlåda är placerad rakt utanför tunnelbanans entré.

Mat, skydd, vila

Bortsett från ytan innan spärrarna till tunnelbanan

finns ingen inomhusliggande plats att ta skydd på. Platsen är tom på sittplatser och gatuköket bidrar med den mat som finns tillgänglig.

Målplats

Gatuköket gör möjligt stationsplatsen till målplats även för de som inte har tunnelbanan som mål.

Platsen som transporthub

Islandstorget har goda förutsättningar för multimodalt resande. Busshållplatsen är utformad så att bussen ska kunna vända, vilket även öppnar upp för möjligheten att smidigt stanna till med bil. Vid busshållplatsen finns också cykelparkering med tak



Fig 38. Kiosken vänder inte sin verksamhet ut mot gatan utan nås genom att man tar sig in i tunnelbanans entré.

och möjlighet att hissa upp cykeln (fig 37).

På gångavstånd från stationsplatsen, öster om macken, finns en parkeringsplats för den som vill lämna bilen medan man reser vidare.

Sociala aspekter

Folkliv och rörelser

Islandstorget fungerar till allra största del som en plats för resande. Människor rör sig vid stationsplatsen men verkar inte använda den till annat än att resa. Gatuköket är platsens enda eventuella mål för den som inte ska resa vidare.

Det flöde av människor som tunnelbanan genererar

använder inte stationsplatsen.

Kontakt

Det är inte upplagt för någon djupare social kontakt på Islandstorget. Kontakten med andra människor är flyktig men inte obefintlig. Man har exempelvis samma förutsättningar att uppehålla sig på platsen medan man väntar på tåget vilket skapar den typ av ytliga kontakt som berättar att man är i samma situation som den andre.

Det finns ingen möjlighet att sätta sig ned och det är svårt att hitta anledningar att stanna på stationsplatsen.

Sittplatsers kvalitet

Stationsplatsen har inga publika sittplatser.

Planering och rumslighet

Tröskel mellan stad och station

Stationsplatsen är oanvänd trots att man når platsen från flera riktningar och trots att rum finns. Läget längs Blackebergsvägens trottoar gör att man som gående rör sig igenom platsen även om man inte har stationen som mål. Man är inte direkt utsatt för trafiken och man når perrongen genom att slinka in genom tunnelbanans byggnad direkt från trottoaren.



Fig 39. Gräsytan och träden norr om tunnelbanans entré.

Rum i rummet

Ytan norr om tunnelbanans entré (fig 35) är stationsplatsens tydligaste rumslighet och tas till stor del upp av cykelparkeringen och gatuköket. Gatukökets placering mitt i rummet gör att resten av ytan är svår att uppleva som något annat än en baksida både till gatuköket och stationsbyggnaden.

Grönska

Inom gränserna för stationsplatsen finns två träd och en liten gräsyta (fig 39). Denna grönska finns norr om tunnelbaneentrén utanför detaljhandeln och fungerar som ett avgränsande litet område mellan butiken och trottoaren.

Väster om Blackebergsvägen, i anslutning till stationsplatsen finns ett större grönområde som är enkelt att nå.

Mental bild av platsen

Platsen stannar i minnet som en som man tar sig igenom och ifrån för att nå andra mål. Få händelser, svag möjlighet till social interaktion och tomma ytor gör att medvetandet inte otvunget återvänder till stationsplatsen.

stationsplats 4(5)

Västra Skogen



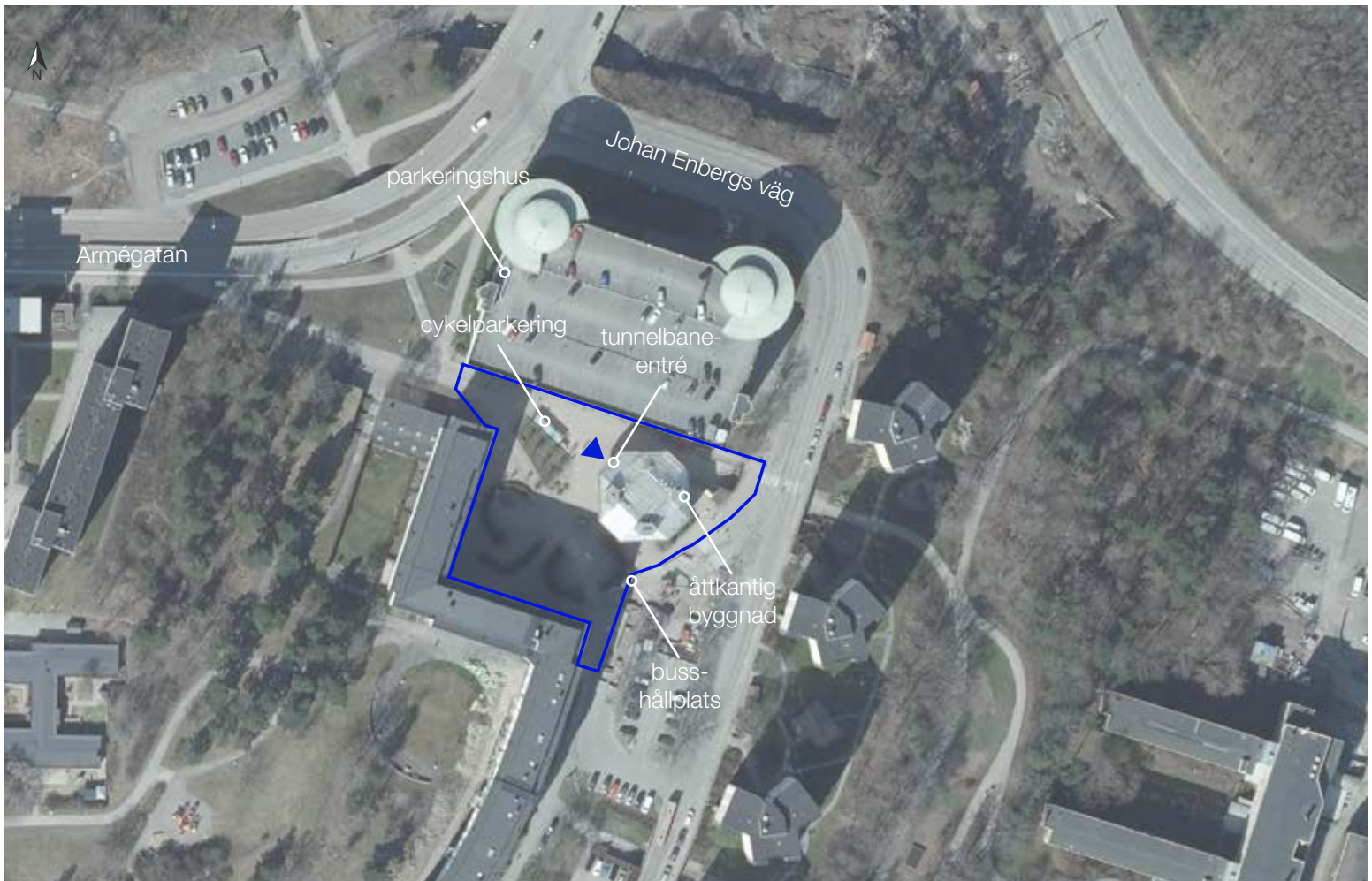


Fig 40. Ortofoto över Västra skogens tunnelbaneentrés närmsta omgivning samt angivna gatunamn, vägledande objekt och stationsplatsens utbredning.

— stationsplats

Översikt

Stationsplatsen Västra skogen ligger i stadsdelen Huvudsta. Huvudsta är en del av Solna kommun men gränsar till Stockholms centrala stadsdelar Vasastan och Kungsholmen öster- och söderut. Norr och väster om Huvudsta fortsätter Solna med stadsdelar som Råsunda, Hagalund och Lilla Alby.

Tunnelbanestationen Västra skogen ingår i Stockholms blå tunnelbanelinje som har slutstationer Hjulsta, Akalla, och Kungsträdgården. Stationen nås av blå linjens båda tåg, T-10 och T-11, och är den station där tågen delar på sig för att nå Hjulsta respektive Akalla.

Busslinjerna 113 och 507, vars rutt når utanför Stockholms tullar, trafikerar stationsområdet.

Den enda väg som når stationsplatsen Västra skogen är Johan Enbergs väg. Vägen är i huvudsak ämnad för de många som bor i de större lägenhetskomplexen som omgärdar Västra skogen. Det faktum att vägen är en återvändsgränd gör att den inte används som genomfart västerut. Denna funktion fyller i stället Armégatan som Johan Enbergs väg är ansluten till.

Man når inte stationsområdet med cykel längs Johan Enbergs väg. Däremot går en dubbelriktad cykelbana tvärs över stationsområdets yta från Armégatan och grönområdet i väst, över Johan Enbergs väg, vidare österut. På ytan finns även en större cykelparkering.



Fig 41. Diagram som visar stationsplatsens utbredning samt de planteringar som delar upp den öppna platsen i mindre rum.


 grönska som rumsavdelare



Fig 42. Träd, buskar, låga murar och bänkar delar upp den öppna platsen mellan sexvåningshusen i mindre rum.



Fig 43. Träd, buskar, låga murar och bänkar framför den åttkantiga byggnaden.

Funktioner

Verksamhet

Fem kommersiella verksamheter finns på stationsplatsen. En kinesisk restaurang, en pizzeria, två livsmedelsbutiker, en detaljhandel och en hårsalong. Den norra kanten av den öppna platsen täcks av ett stort parkeringshus med verksamheter i bottenplan som delvis är riktade mot stationsplatsen. Det är här man finner livsmedelsbutiker, detaljhandel och pizzeria. Hårsalongen ligger i bottenplan på bostadshuslängan till väster och den kinesiska restaurangen i längan till söder.

I anslutning till stationsplatsen finns parkeringshusets verksamhet, en bilbesiktning, en möbelbutik och en elektronik-butik.

Platsen som torg

Västra Skogens entré till tunnelbanan är belägen i en åttkantig byggnad placerad på den över tretusen kvadratmeter stora ytan mellan husen. Ytan är hårdgjord med öar av träd- och buskplanteringar. Runtom ytan tornar bostads- och parkeringshus upp sig. Byggnaderna som är sex våningar höga gör att övrig byggd miljö på platsen upplevs som liten. Även den åttkantiga byggnaden (fig 43) som täcker över sexhundra kvadratmeter av stationsplatsen blir liten i jämförelse med omgivande bebyggelse.

Den öppna platsen delas upp med hjälp av planteringarna. Planteringarna som också förenats med sittplatser har en dämpande effekt på upplevelsen av platsen som ödlig och tom.

Det som saknas för att platsen ska uppfattas mer som ett torg är händelser. Händelserna är begränsade till byggnadernas kanter och spiller inte mer än några meter ut på den öppna ytan. De enda objekt som inte är planteringar och bänkar i de inre delarna av ytan är ett antal cykelparkeringar (fig 45).

Medborgerliga tjänster

En postlåda är placerad vid entrén till tunnelbanan.



Fig 44. Diagrammet visar stationsplatsens utbredning samt parkeing och iakttagna cykelrörelser på platsen.

--- cykelrörelse

/// cykelparkering

Mat, skydd, vila

Ett stort antal bänkar är placerade på den öppna ytan (fig 42, 43) men för att få ordentligt skydd och samtidigt sitta ned krävs att man besöker en av restaurangverksamheterna. Ytan utanför tunnelbanespärrarna i den åttkantiga byggnaden erbjuder skydd från vädret.

Målplats

Stationsplatsen är troligtvis ett mål för de många som bor i området. Främst de båda livsmedelsbutikerna är typer av verksamheter många nyttjar i sin vardag. Även restaurangerna används troligen av fler än de som passerar genom stationsplatsen för resandets skull.

Platsen som transporthub

Det finns gott om möjlighet både för parkering med bil och med cykel i anslutning till stationsplatsen. Cykelparkeringar under tak finns också mitt på den öppna ytan, nära entrén till tunnelbanan. Möjlighet att resa vidare med buss finns intill den öppna ytan söder om den åttkantiga byggnaden.

Sociala aspekter

Folkliv och flöde

Det folkliv som finns i området är till synes koncentrerat till stationsplatsen. Västra skogens omgivning

präglas av större grönområden, mycket trafik och stora vägar som bildar en miljö där folkliv har svårt att uppstå.

Den öppna ytan är sänär som tom på händelser. De många som går från tunnelbanan till sina hem verkar inte se några skäl till att stanna på platsen mer än för att handla mat eller möjligen besöka en av de två restaurangerna. Detta gäller i ännu högre grad de som ska resa vidare med cykel, bil eller buss och som redan ser promenaden genom platsen som en transportsträcka.

Kontakt

De många tillgängliga sittplatserna (fig 42, 43) skapar möjlighet till en typ av social kontakt som inte gjorts



Fig 45. Takförsedd cykelparkering norr om tunnelbaneentrén.



Fig 46. Cyklister rörde sig genom platsen mellan parkeringshuset och den åttkantiga byggnaden.

möjlig om man bara haft alternativen att stå upp eller röra sig igenom platsen. När klimatet inte tillåter möten på utomhusbänkar är alternativet att besöka någon av de båda restaurangerna för en djupare typ av social kontakt.

Sittplatserns kvalitet

Sittplatserna är många tack vare de bänkar som finns i samband med planteringarna som delar upp den öppna ytan (fig 41, 42, 43.). De av bänkarna som står i grupper om tre har placerats i halvcirkel-form troligtvis för att underlätta möten.

Det tillför till platsen att bänkarna inte fokuserats på ett ställe, exempelvis utanför entrén till tunnelbanan eller längs husfasaderna. Den centrala delen av ytan

får genom sittmöjligheterna ett helt annat syfte än om inga bänkar funnits.

Istället för att fokusera bänkarna till en enskild plats, exempelvis utanför entrén till tunnelbanan eller längs husfasaderna, får den öppna ytans centrala delar en social funktion.

Planering och rumslighet

Tröskel – stad och station

När man kommer upp från perrongen och ut från den åttkantiga byggnaden hamnar man direkt på den öppna ytan. Att ytan är kantad verksamheter i botten

av de omgärdande husen gör att barriäreffekten mellan station och stadsmiljö minskar. Den barriär man upplever skapas dock just av ytans väldigt öppna karaktär. Om ytan hade fortsatt breda ut sig, och de tydliga kanterna saknats, skulle tröskeln mellan stad och station varit mer märkbar.

En sådan enkel sak som att entrén till tunnelbanan skulle varit riktad söderut i stället för norrut skulle förändra barriäreffekten. Norrut breder den inramade och öppna ytan ut sig med sittplatser, planteringar och verksamheter. Söderut hade man snabbt hamnat på Johan Enbergs väg och på andra sidan vägen punkthus som på grund av topografin ligger i suter-räng. Här hade barriäreffekten varit större mellan station- och stadsmiljö.

Stationsplatsen är ämnad för de som rör sig till fots

och som resande med tunnelbanan möter man varken trafik eller bilparkeringar när man kommer ut. Den som vill parkera cykeln har möjlighet till det och platsen fungerar som genomfart för cykeltrafik (fig 44). Först när den som anlänt med tunnelbana vänder sig 180 grader om och tar sig runt den åttkantiga byggnaden möter man bilväg.

Rum i rummet

Stationsplatsens bänkar är fokuserade vid de planteringar som i sig skapar mindre rumsligheter på den öppna ytan (fig 41, 42, 43,). Dessa rumsligheter kan endast i ett sammanhang med en så stor och öppen plats benämnas som små, men är avgörande för att sittplatserna inte ska vara helt utelämnade till

den öppna ytan. Planteringarna omgärdas av låga stenmurar som i sig kan användas som sittplatser och som ger goda överblickar över alla delar av stationsplatsen.

Antal sittplatser

Stationsplatsen erbjuder ca 50 publika sittplatser.

Grönska

De ca 30 träden i den öppna ytan är medelstora. De omgärdas i de muromgärdade planteringarna av lägre buskar som trots sin blygsamma storlek lyckas dela upp ytan i mindre rum (fig 41). I stationsplatsens närområde finns större gröna rekreationsområden i nästan varje väderstreck.

Mental bild av platsen

Det som visuellt sticker ut mest på stationsplatsen är den åttkantiga byggnaden (fig 42). Med fasad i rostfritt stål, glas och blå kulör liknar den ingenting annat på platsen. Byggnaden är två våningar hög och den kantiga övervåningen skjuter ut över den nedre. Byggnadens form, material och färg bryter tvärt emot omgivande bebyggelse. Detta, samt relationen med tunnelbanan och den relativt mjuka övergången från station till den öppna ytan, tillför en dimension till platsen som räddar den från att inte förväxlas i medvetandet med andra som liknar.

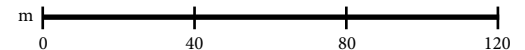
stationsplats 5(5)

S:t Eriksplan





Fig 47, 1:2000. Plandiagram som visar typer av verksamheter inom och utanför området för stationsplatsen.



Stationsplatsen S:t Eriksplan ligger i innerstadsdelen Vasastaden i Stockholm. Väster om Vasastaden går stadsdelsgränsen längs kommungränsen till Solna och i öst mot Norrmalm och Östermalm, två andra centrala stadsdelar.

Stationen ligger längs Stockholms gröna tunnelbane-linje som har slutstationer Hässelby strand, Åkeshov, Alvik, Hagsätra, Farsta strand och Skarpnäck. S:t Eriksplan är beläget centralt mellan de sex slutstationerna och nås av alla tåg som rullar på linjen.

Stationsplatsen är präglad av hård biltrafik. Sankt Eriksgatan som är ett mycket välanvänt stråk skär genom platsen. Rörstrandsgatan, som är mindre än Sankt Eriksgatan, är välanvänd av bilar men fungerar inte som genomfart genom Vasastaden. Gatan kopplar till stationsplatsen från väster. Tre innerstadsbusslinjer trafikerar stationsområdet

vid två busshållplatser (fig. 61), linje 3,4 och 77. Hållplatserna ligger längs den korta gatan Sankt Eriksplan som är avsedd endast för buss- och cykeltrafik (fig. 59). Bussgatan tar sig mellan de tre vältrafikerade biltrafiksstråken Sankt Eriksgatan, vars trafik är en del av stationsplatsen samt Odengatan och Torsgatan.

Enkelriktade cykelfiler, ibland skyddade från biltrafiken med upphöjda kanter (fig. 57, SEKTION), går längs Sankt Eriksgatan och gatan Sankt Eriksplan. På gatan Sankt Eriksplan i nord-sydlig riktning samsas cyklisterna med busstrafiken (fig. 57, SEKTION). Inga filer finns avsedda längs Rörstrandsgatan där man i stället samsas med biltrafiken. Från Torsgatan ansluter cykeltrafik som når stationsområdets södra del genom att dela yta med gångtrafikanter (fig 57). Liksom med biltrafiken är Sankt Eriksgatan mest välanvänd. Välanvänd är också bussgatan Sankt

Eriksplan vars cykeltrafik flödar in från Odengatan och Torsgatan. Färre använder gångstråket i söder och Rörstrandsgatan för att cykla på. Några mindre cykelparkeringar är utspridda i och nära stationsplatsen (fig 57).

Många människor rör sig genom stationsplatsen (fig. 52). Flest rör sig längs Sankt Eriksgatans östra sida och längs gatan Sankt Eriksplans västra sida då många gående anländer till stationsplatsen från Odengatan. Något färre rör sig längs de nämnda gatornas motsatta sidor men även dessa är välanvända. Välanvänt är också gångstråket som ansluter från Torsgatan söderifrån och Rörstrandsgatans populära restaurangstråk i väster. Mer om platsens rörelser till fots under *Folkliv och rörelser*.



Fig 48. Caféverksamhet med uteserveringar norr om tunnelbanans centrala entré.



Fig 49. Torghandel nära tunnelbanans östra entré.



Fig 50. Gatukök med bänkbord nära den östra tunnelbaneentrén.



Fig 51. Toalettbyggnaden och sparkcykelparkeringen med caféverksamhet och uteservering i bakgrunden.

Funktioner

Verksamhet

Inom gränserna för stationsplatsen finns restauranger, caféer, butiker och andra verksamheter som präglar hur platsen används (fig. 47). Precis norr om den centrala entrén (fig 53) till tunnelbanan finns två caféer (fig 48) och i samma husrad något österut ett apotek. Söder om den västra entrén (fig. 58) finns ett fristående gatukök. Ett gatukök (fig 50) finns även nära den trappa som utgör den östra entrén och som genom en gång leder vidare under gatan till tunnelbanans perronger (fig 55). I husraden söder om den östra entrén finns bland annat en snabbmatsrestaurang och på gångbanan framför husen står ibland

också torghandlare (fig 49).

I stationsplatsens sydvästra del finns en matbutik som genom sitt nära läge till tunnelbanan drar till sig många resenärer.

Verksamheter inriktade på mat och dryck finns i alla riktningar från stationsplatsen men det är främst till den populära Rörstrandsgatan många tar sig. Även kulturella verksamheter som teatrar, biograf och konsertlokal finns i platsens närhet.

Medborgerliga tjänster, utöver apoteket nära den centrala tunnelbaneentrén, erbjuds genom ytterligare ett apotek bortom gångstråket mot Torsgatan och genom en bankomat nära den västra tunnelbaneentrén.

Verksamheter inriktade på mat och dryck finns i alla riktningar från stationsplatsen men det är främst till den populära Rörstrandsgatan många tar sig. Även kulturella verksamheter som teatrar, biograf och konsertlokaler finns i platsens närhet. Medborgerliga tjänster, utöver apoteket nära den centrala tunnelbaneentrén, erbjuds genom ännu ett apotek bortom gångstråket mot Torsgatan och genom en bankomat nära den västra tunnelbaneentrén.

Platsen som torg

Stationsplatsen ligger mitt i en hårt trafikerad trafiksituation (fig. 61). Särskilt Sankt Eriksgatan präglas av mycket biltrafik och gör att man som gående

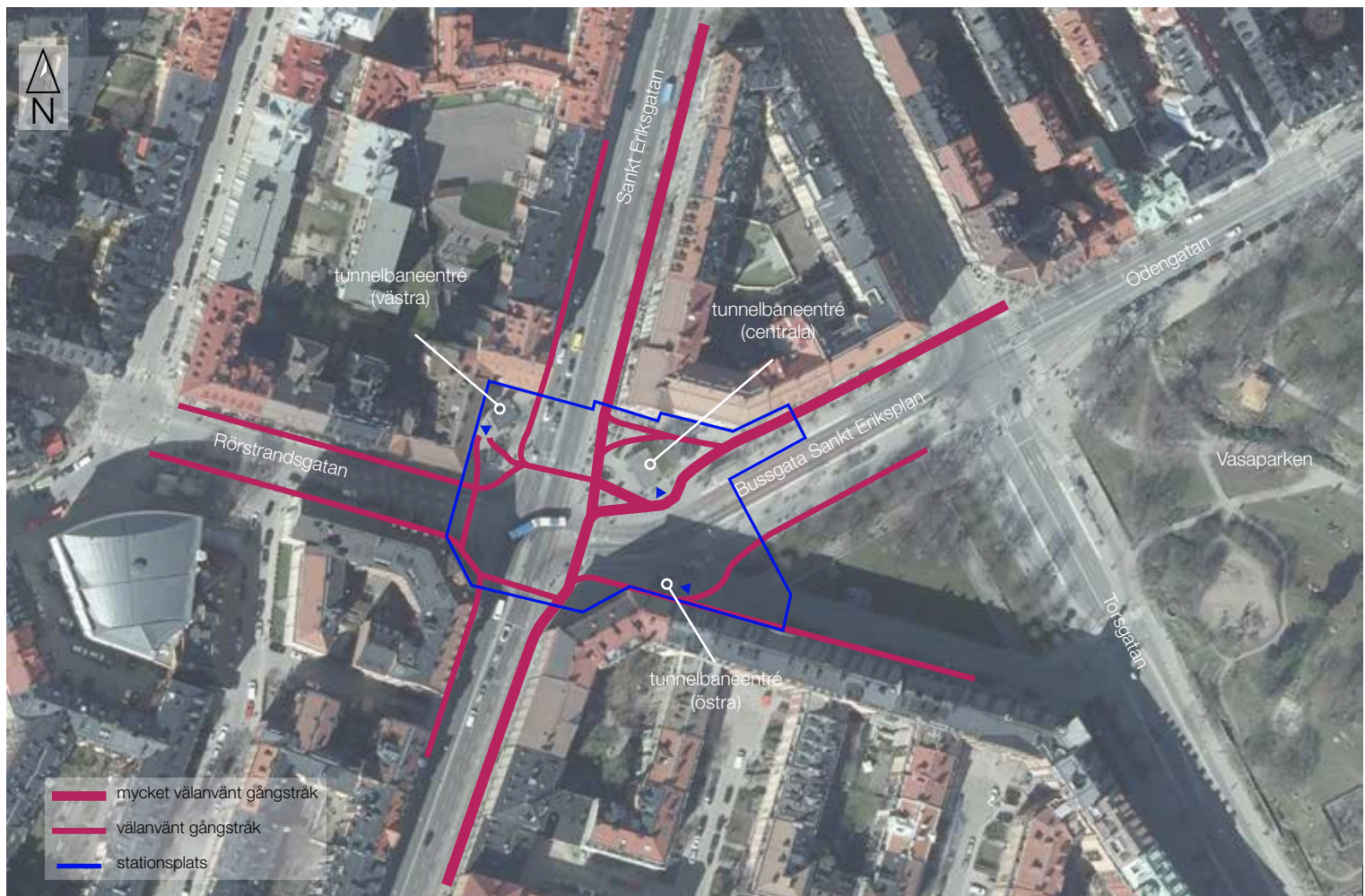


Fig 52, 1:2000. Plandiagram som visar fördelningen av besökare på platsen till fots.



alltid känner trafikens närvaro (fig 62, 64) Många människor rör sig genom stationsplatsen men få använder den till mer än som transportsträcka. Vissa delar av stationsplatsen lämnar inte mycket mer än en trottoar över för gående medans det i andra delar finns utrymme kvar mellan vägar och byggnader och ytor har tagits i besittning av caféer och gatukök (fig 48, 50). Caféerna breder ibland ut sig med uteserveringar och vid gatuköken finns plats att stanna och antingen äta stående eller slå sig ned på bänkbord intill.

Särskilt runt den centrala entrén till tunnelbanan (fig 53), en glaskub placerad mitt i det öppna utrymmet, finns oanvänd yta. Inga publika sittplatser finns utplacerade och de objekt som i stället finns är reklampelare, postboxar och en offentlig toalett (fig 54, 60).

Den västra entrén utgörs av ett sluttande tak och väggar i glas och betong som bildar ett skydd över trappan som leder ned till perrongen (fig 58). Frånsett den del som upptas av gatuköket, samt en mindre yta cykelparkering, är hela ytan runt den västra entrén oanvänd. Förutom den sporadiska torghandeln gäller detta också ytan runt den södra entrén (fig 55).

Medborgerliga tjänster

Inom gränserna för stationsplatsen finns ett apotek, paketboxar och en bankomat (fig 47). I platsens närområde, längs den västgående Rörstrandsgatan, finns en kyrka vars verksamhet bland annat innehåller olika typer av socialt stöd men också kulturevenemang.

Mat, skydd, vila

För möjligheten att befinna sig inomhus krävs främst att man använder sig av någon av platsens kommersiella verksamheter. För att skydda sig en kortare stund finns även busskurer och tunnelbaneentréer som alternativ.

Stationsplatsen har inga publika sittplatser att använda så för att sätta sig ned på en möbel krävs att man nyttjar restaurangverksamheterna. Caféerna har uteserveringar som tar en del av platsen i anspråk och även gatuköken har placerat ut några bänkbord (fig 50).



Fig 53. Tunnelbanans centrala entré med ett större träd och cykelparkeringar intill.



Fig 54. Gående som korsar ytan vid den centrala tunnelbaneentrén och postboxar intill entrén.



Fig 55. Tunnelbanans östra entré utgörs av en trappa och en gång under gatan som leder till perrongerna.



Fig 56. Mellan ingången till den västra entrén och gatuköket står bänkbord till för den som köper mat.

Målplats

Verksamheter som matbutik, caféer och restauranger bidrar till stationsplatsens funktion som målplats för både pendlare och boende i området. I synnerhet matbutiken gör att man har anledning att besöka platsen under stora delar av dygnet. Detta gäller även bankomaten som är en av få i området och gatuköken som har utdragna öppettider.

Platsen som transporthub

Utöver tunnelbana finns möjlighet att resa med buss (fig 59, 61). För cyklar finns några mindre parkeringar placerade inom gränserna för stationsplatsen (fig 57).

Sociala aspekter

Folkliv och rörelser

En stor mängd människor rör sig på stationsplatsen under dagen men få väljer att stanna till på platsens publika ytor. Användandet av platsen som genomfart av gående är i synnerhet märkbar runt den centrala entrén till tunnelbanan där man antingen rör sig förbi eller tar sig ned till tunnelbanan (fig 53). Vid den västra och östra entrén finns gatukök som fångar upp en del av människoflödet (fig 50, 58). Det är på ytorna runt gatuköken, där kunderna ibland står och äter, som det raska flödet av människor till viss del stannar upp.

Kontakt

Ytlig kontakt uppstår i det rörliga folklivet som präglar stationsplatsen. Eftersom många människor är begränsade till en i sammanhanget liten yta är man aldrig långt ifrån andra människor. Avsaknaden av sittplatser på platsen gör det svårt att uppleva någon djupare kontakt än den som utgörs av mötande blickar på gatan. För att sitta ned och vara med om ett djupare socialt möte krävs att man utnyttjar restaurangverksamheternas ytor.

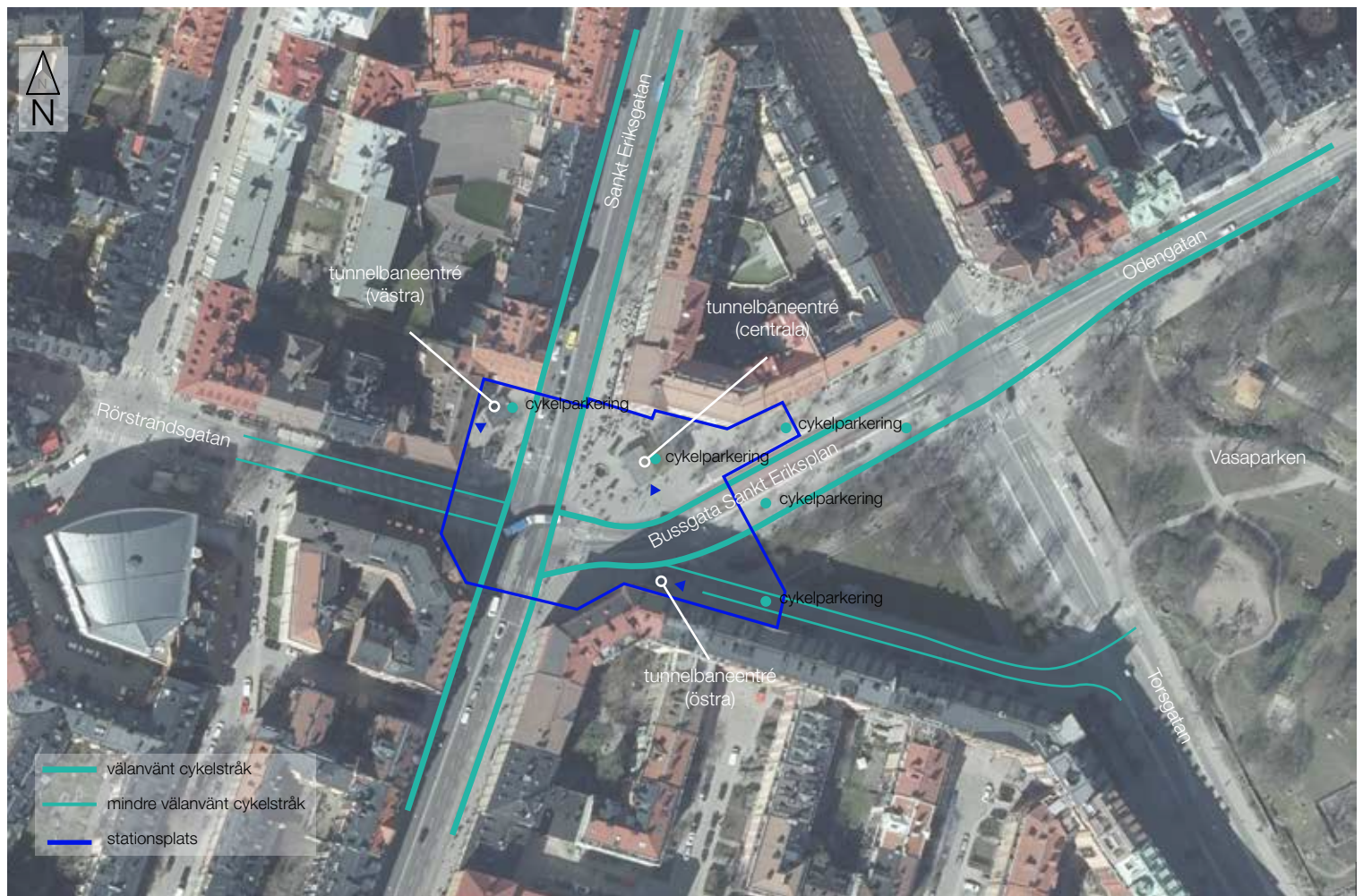


Fig 57, 1:2000. Plandigram som visar fördelningen av de som besöker platsen med cykel.

Sittplatserns kvalitet

Stationsplatsen har inga publika sittplatser.

Planering och rumslighet

Tröskel – stad och station

Förhållandet mellan tunnelbanans entréer och kringgårdande stadsliv uppfattas som vagt. Flödet av människor rör sig förbi de båda entréerna utan att registrera dem. Den enda synliga relationen mellan stationstrapporna och stationsplatsen är den ytliga kontakt som uppstår genom glasväggarna mellan tunnelbaneresenärer och gående.

När man som resenär kommer uppför trapporna på stationsplatsen hamnar man direkt i en rörelse av människor. Ska man vidare följer man på ett automatiskt sätt med i strömmen.

Ankommer man med tunnelbanan kan platsens rumsligt tomma karaktär och hastiga flöde av människor uppfattas som en barriär mellan stations- och stadsmiljön.

Rum i rummet

Ytan runt den centrala entrén är en öppen och oskyddad plats. Mot Sankt Eriksgatan finns inga träd, murar, plank eller andra objekt som avskärmar gående från trafiken (fig 64).

Även ytan sydost om den centrala entrén har en mycket öppen karaktär (fig 63). Det är mot denna yta som själva entrén till perrongens rulltrappor är riktad och avsaknaden av mindre rumsligheter, grönska och andra objekt upplevs därför mer logisk.

På ytan mellan glaskuben och de husfasader som utgör stationsplatsens nordliga gräns, sker desto mer. På båda sidor det stora träd som är placerat direkt intill kuben finns två små cykelparkeringar (fig 60) som tar upp ytan i den rumslighet som skapas under trädet. Mitt emellan husfasaderna och kuben står en offentlig toalett (fig 60). Toaletten är en egen mindre byggnad och är sammankopplad med en dockningsstation för el-sparkcyklar. Utrymmet mellan glaskuben och toaletten fungerar alltså till stor del som parkering men är samtidigt ett märkbart rum



Fig 58. Den västra entréns sluttande tak med till stor del oanvänd yta framför. Bortom entrén ett av gatuköken.



Fig 59. Busshållplatser och rader av träd står längs gatan Sankt Eriksplan öster om den centrala entrén.



Fig 60. Ytan mellan den centrala entrén och toalettbyggnaden används förutom som gångpassage även som cykel- och sparkcykelparkering.

med väggar i två riktningar och trädskrona som tak. Norr om glaskuben täcks ytan mellan kub, väg och husfasader till viss del av uteserveringar (fig 48) tillhörande restaurang och café men fungerar i huvudsak som genomfart för gående. Ytan mellan husen och glaskuben är den yta runt den centrala entrén som är mest skyddad och som bjuder på bäst utsikt.

Den västra entrén (fig 58) är belägen i ett hörn av husfasader. Ytan mellan den sluttande byggnaden och fasaderna är tom på objekt och används av de som tar hissen mellan gata och perrong eller de som ska ta sig förbi och vidare längs trottoaren.

Precis öster om entrén står ett träd vars krona bidrar till att göra ytan något intimare. I övrigt är det liksom vid den centrala entrén fritt fram till vägbana och trafik längs Sankt Eriksgatan.

Ytan söderut, mellan entrén och gatuköket (fig. 56), har till viss del tagits i anspråk av gatuköket med hjälp av picknickbord. Tack vare träd och sittplatser skapas här en rumslighet där man kan stanna upp och sätta sig ned. Sittplatserna är visserligen prioriterade för gatukökets gäster men bordet bidrar till känslan av att det är en plats som är acceptabel att stanna på även för andra.

Den östra entrén framstår mer som en del av trottoaren än de andra två entréerna till tunnelbanan. Trappan (fig 49, 55) är riktad österut längs de fasader

som utgör stationsplatsens södra gräns och man möter tidigt ett av gatuköken när man kommit upp för trappan (fig 50).

Den östra entrén har inte som de andra två någon tillhörande byggnadskonstruktion utan fungerar istället som en trappa. Ytorna på trottoaren som bildas mellan trappans räcken, fasaderna och gatan är smala. Ytorna mellan räcke och fasad, samt räcke och gata, används inte till annat än passage för gående. Räcket används för att låsa fast cyklar i och i jultider av granförsäljare för att luta sina varor mot.



Fig 61, 1:2000. Plandiagram som visar fördelningen av motortrafiken på de vägar som korsar stationsplatsen.

m 0 40 80 120

Antal sittplatser

Stationsplatsen har inga publika sittplatser.

Grönska

Vid varje tunnelbaneentré finns ett större träd. Träden präglar det visuella intrycket av entréerna och stationsplatsen hade upplevts annorlunda utan dem. De utgör ett avbrott i den annars materiellt hårt urbana platsen och på grund av deras udda placeringar tänker man på dem när man befinner sig på platsen. Trädet vid den västra entrén fungerar som skydd för de som beställt mat från gatuköket men de två övriga utnyttjas inte på liknande sätt.

Rader med mindre träd är placerade längs vägarna runt stationsplatsen och längs husfasaderna norr om den centrala entrén (fig 59). Dessa har dock inte samma märkbara påverkan på omgivningen som de

större.

Precis öster om stationsplatsen ligger en triangulär mindre park som till stor del utgörs av gräsyta men också av träd och grusgångar. Öster om den, ca 150 meter från stationsplatsen, ligger Vasaparken som är en av Stockholms stora stadsparkar.

Stadsrummet som närmst omger stationsplatsen

Merparten av de som besöker stationsplatsen når den via gångbanor längs vägarna Sankt Eriksgatan och Odengatan. Gångbanornas bredd avgränsas av vägarna och husfasaderna på sexvåningshuset som kantar dem. Elevationsdiagrammen (fig. 66, 77) och plandiagrammet över stationsplatsen (fig. 65) visar hur träden som är planterade i rad längs vägarna fungerar som buffertzon mellan gående och trafik. Att gå innanför raden av träd ger rumslig trygghet och säkerhet av att man, trots att man rör sig nära

tung motortrafik, befinner sig på rätt plats som gående och att man har utrymme nog att sakta ned eller stanna till.

Största delen av stationsplatsens gångyta saknar en sådan typ av buffertzon (fig. 65). Gångbanan avtar då direkt där antingen cykelväg och sedan bilväg eller där blandad buss- och cykelgata tar vid (fig. 62, 68, 69). De rader av träd som till hög grad är en del av platsens omgivande stadsrum saknas i kanterna tunt ytorna vid stationsentréerna. Detta bidrar till den atmosfär av genomfartsyta som präglar stationsplatsen. Gångytans relation med omgivande vägar upplevs som oklar när buffertzonen är så pass obefintlig och man skyndar hellre vidare till nästa typ av stadsrum än att försöka hitta en trygg vrå i gångytan att stanna vid.



Fig 62, 1:1000. Plandiagram som visar de ytor där den omgärdande trafiken är mest kännbar för de som använder platsen till fots. Ytorna saknar buffertzoon i form av exempelvis grönska.

m
0 20 40



Fig 63. På ytan utanför ingången till den centrala entrén är platsens öppna karaktär påtaglig.



Fig 64. Oskyddad yta längs Sankt Eriksgatan väster om den centrala tunnelbaneentrén.

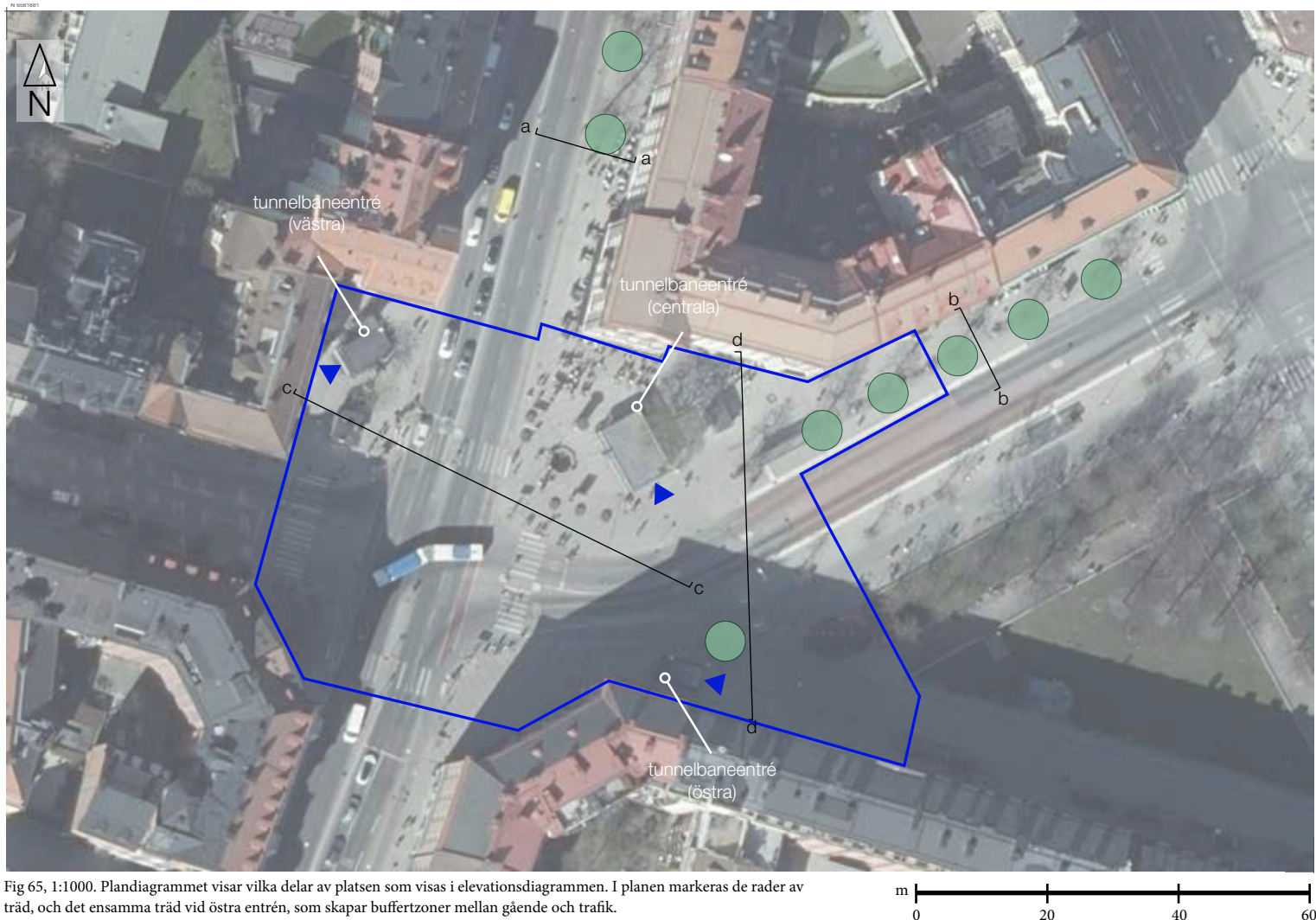


Fig 65, 1:1000. Plandiagrammet visar vilka delar av platsen som visas i elevationsdiagrammen. I planen markeras de rader av träd, och det ensamma träd vid östra entrén, som skapar buffertzoner mellan gående och trafik.

Mental bild av platsen

Stationsplatsen stannar i medvetandet som en plats som ligger mellan det man är på väg ifrån och det man har som mål. Det är en plats starkt präglad av rörelse och trafik. Detta trots att olika typer av verksamheter finns där. Avsaknaden av sittplatser bidrar till minnesbilden av en plats som inte är till för att stanna på.

Bilden av platsen innehåller mycket människor men ingen djupare typ av interaktion. Den flyktiga interaktion man upplever uppstår i de gemensamma rörelsemönstren, i väntan vid övergångsställen och i trapporna mellan stationsplatsen och tunnelbanans perronger.

Trafiken, den ständiga rörelsen och den öppna rumsligheten ramar in den mentala bilden av stationsplatsen.

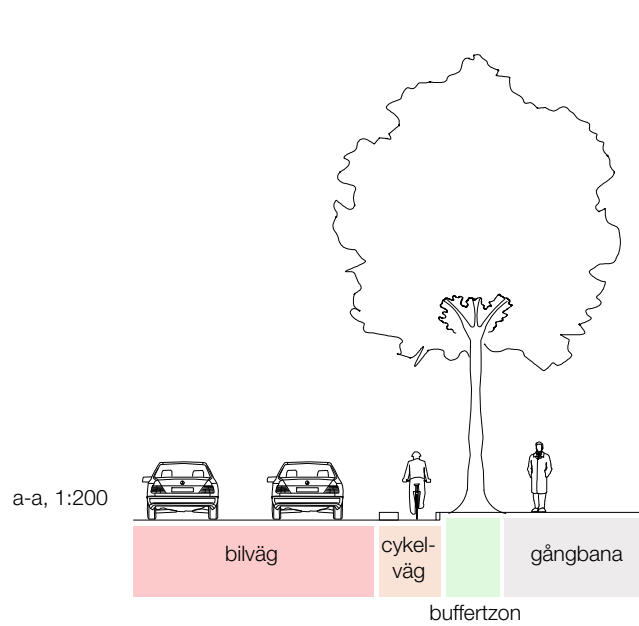


Fig 66. Elevation a-a visar hur gående längs Sankt Eriksgatan separeras cykel- och bilväg med hjälp av en buffertzon i form av en trädrad längs gatan.

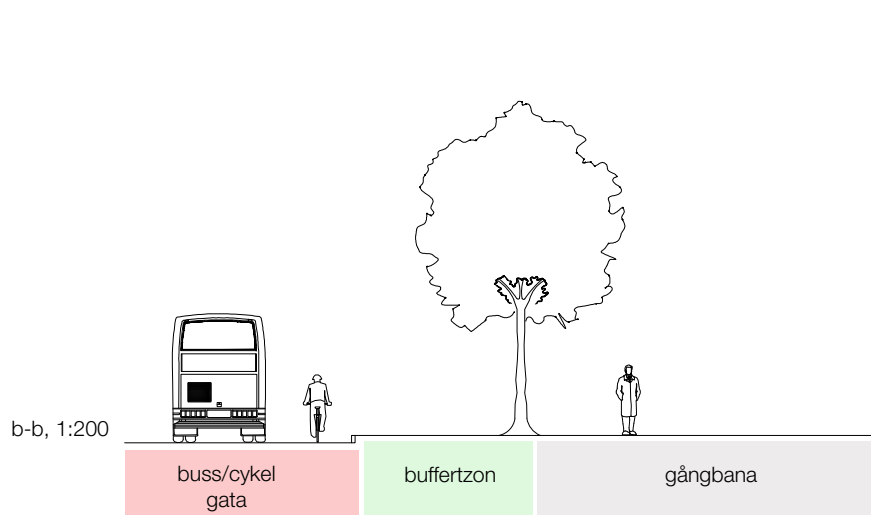


Fig 67. Elevation b-b visar hur gående längs gatan Sankt Eriksplan separeras från den gemensamma buss- och cykelgatan med hjälp av en buffertzon i form av en trädrad längs gatan.

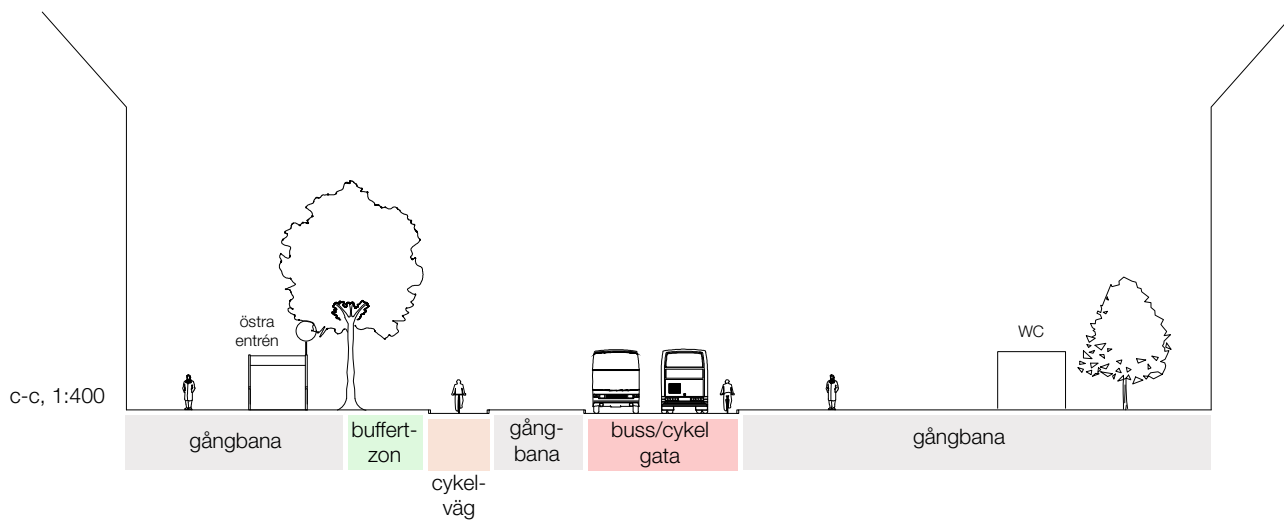


Fig 68. Elevation c-c visar ett ensamt träd skapar en buffertzon mot cykelvägen för de som använder den östra entrén. I övrigt är saknar ytorna längs elevationen buffertzoner mot den omgärdande trafiken.

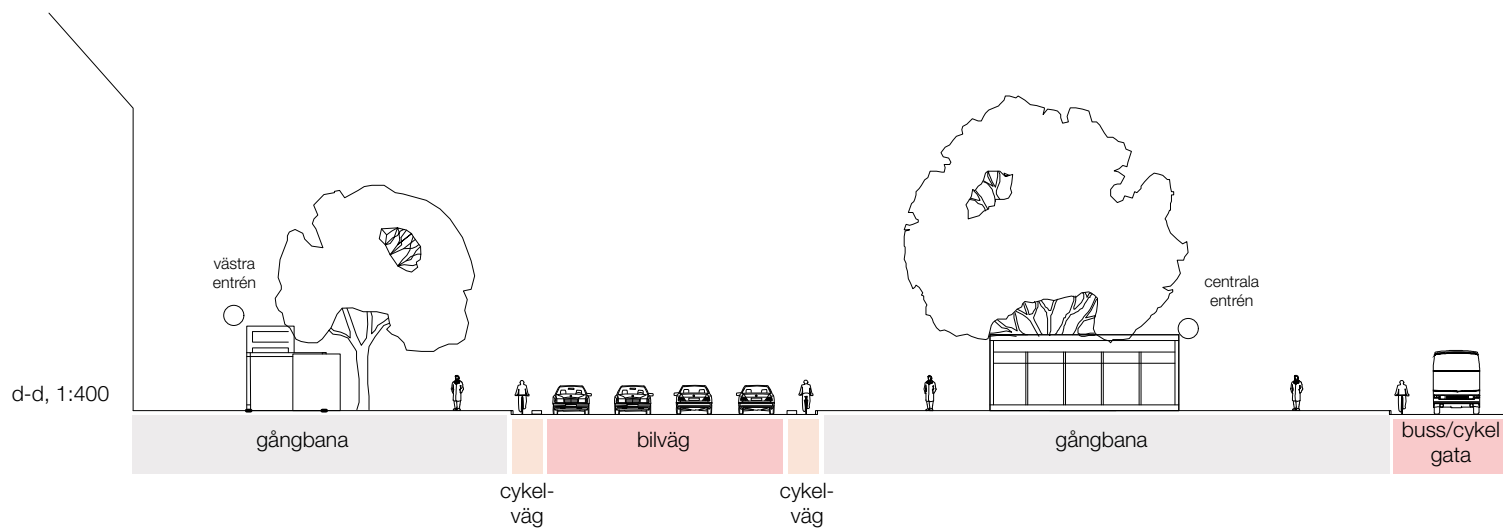


Fig 69. Elevation d-d visar hur området längs elevationen helt saknar buffertzoner mellan gångbana och trafik.

lärdomar från platsstudie

I vilken utsträckning handel är möjlig på en stationsplats verkar vara en tung faktor för hur välbesökt den är. Om platsen besöks av många finns det också anledning för fler verksamheter att befinna sig där. Mest intressant verkar det bli när den typ av handel och verksamheter som besöks för nöjes skull delar yta med de som besöks av nödvändighet. Exempelvis som på S:t Eriksplan där detaljhandel, apotek, café och bankomat finns på samma stationsplats. Möten uppstår då mellan människor som är ute i stadsrummet i olika syften, takt, varaktighet och lust.

De stationsplatser med friliggande restauranger och gatukök präglas av andra typer av rumsligheter i stadsrummet än de som är utan. Ett gatukök längs trottoaren blir ett välkommet skydd mot trafikbuller medan ett annat förvandlar en yta från potentiell mötesplats till en ödlig baksida. Givet är att den lådliknande typ av objekt som gatuköket utgör, med sina fyra sidor samt mellanrum till nästa objekt, påverkar hur stationsplatsens rumslighet upplevs. Gatukök, restauranger och caféer verkar i vilket fall vara högst bidragande till att människor besöker, möts och väljer att stanna till på stationsplatserna.

Detsamma gäller den allmänna tillgången till inomhusmiljö. Förutom väntsalsliknande miljöer, utan möjlighet att sitta, verkar detta vara en utmaning att kunna erbjuda stationsplatsens användare. På platser som Hornstull, där det finns chans att gå in, utan att behöva beställa något, kan man uppleva att människor stannar längre.

Vikten av ett bra utbud av restauranger, handel och andra typer av verksamheter för att göra en plats välbesökt kan antagligen inte överdrivas. Utbudet ger platsen en nivå av händelserikedom och påverkar minnet man bär med sig av den. Folkliv och rörelse bidrar dessutom till känslan av att befinna sig i närheten av andra, även när man är ensam. Detta blir tydligt i jämförelse av stationsplatser med skiljaktigt antal besökare. En annan aspekt av händelseutbudet är indikationen på att en stationsplats verkar ha enklare att uppfattas som öde och tom än full av liv och rörelse.

Liv och rörelse behöver dock i sig inte betyda att en plats är ett mål för människor. Bristen på händelser kan resultera i att många besökare bara använder platsen som genomfart. Liknande är det med hur

anpassad stationsplatsen är för gående. Även om mycket pekar på att en plats gynnas av att gående prioriteras och trafik stängts ute blir platsen inte automatiskt trivsamt. Den kan som Västra Skogens stationsplats fortfarande vara alldeles för stor till ytan, för öppen och för händelselös. I vissa fall kan till och med en mindre, men väl omhändertagen yta, omgärdad av trafik, uppfattas som en bättre plats att befinna sig på än en från trafiken skyddad men händelsefattig och vidsträckt plats.

Gärdets stationsplats står ut i sammanhanget med en nära relation till en trafikerad väg samtidigt som den är undanstoppad i en grön miljö bakom punkthusbyggnaden. Platsen är dessutom dimensionerad så att man ofta är nära andra människor men inte trängs med dem. Samtidigt råder en brist på händelser och verksamheter och stationsplatsens yta används till allra största del som genomfart. Förutom bristen på händelser tydliggörs här också stationsplatsernas allmänna avsaknad av sittplatser. Känslan av transportsträcka hade möjligt kunnat undvikas genom ett enkelt tillägg av sittplatser.

Oavsett dess geografiskt läge, dimension, eller antal verksamheter verkar aspekter som mindre rum i rummet, grönska och sittplatser spela en stor roll för hur stationsplatsen används.

När man zoomar ut och studerar platserna från ovan, som exempelvis i ortofotona i fig. 16 och fig. 47, inser man att en park eller ett grönområde ofta finns relativt nära. Detta är dock inget man märker någonting av när man befinner sig på stationsplatserna.

För att vara publika miljöer i stadsrummet, som beräknas att varje dag ta hand om en mängd människor, är grönskan på stationsplatserna mycket blygsam. Med tanke på hur utsatta för trafik och hur välanvända stationsplatserna är känns detta svåröklarligt. Bristen på element av grönska som eventuellt kan bidra till att anpassa platsen för fotgängaren och till att integrera stationsplatsen i sin omgivning vägs inte upp av närheten till större grönområden.

Små portioner grönska kan upplevas på ett intensivt sätt och påverka upplevelsen av ett stadsrum. De enstaka större träden vid vardera av S:t Eriksplans tre tunnelbaneentréer skapar exempelvis både ett effektfullt visuellt avbrott och en rumslig kvalitet. Det går att föreställa sig stationsplatsen utan träden som då

hade varit en helt annan. Träden skapar små rumsliga kvaliteter, men snarare än att bidra till integrationen av stationsplatsen i stadsrummet lämnar de tre enstaka träden en undran om var resten av grönskan är.

På Hornstull spiller inomhusliggande verksamheter från gallerian ut på trottoaren på ett sätt om gör att de blir en del av stadsrummet. Restaurangernas utserveringar tar yta från de gående men upplevelsen är ändå att verksamheterna är en naturlig del av platsen. Detta bidrar till att tröskeln mellan stadsrummet och tunnelbanestationen, som inlemmats i gallerians miljö, minimerats. Bidragande till att detta är även verksamheternas fasader som utformats med en sittnisch som kan användas även efter stängning. Sittplatser som dessa, placerade i längs fasaden i kanten av rummet, ger en god utblick över stationsplatsen samtidigt som man har ryggen fri vilket verkar vara en preferens för många.

Samtidigt finns en poäng i att göra som på Västra Skogens stationsplats och placera sittplatser och element av grönska mitt i rummet. På så sätt skapas nya mindre rumsligheter på en plats som annars präglas av rymd och vidsträckt.

På Gärdets stationsplats, som har en avlång och mindre typ av rumslighet till hands, kan man utnyttja kanter, grönska och objekt som låga murar för att nå intimitet och sociala kvaliteter. Här skapas tack vare flödet av resenärer en miljö med mycket goda förutsättningar. Den typ av ytliga sociala kontakt som automatiskt uppstår när en mängd människor med samma syfte befinner sig på samma plats kan tas tillvara och utveckla till något djupare.

Den mentala bild man tar med sig från stationsplatserna är såklart varierande. Minnesbilden av varje plats präglas av en mängd olika saker som många går att koppla till upplevelsen av rummet, sociala möjligheter, typ av verksamheter, grönska och möjlighet att vila.

Analysen av de fem stationerna har lett till att jag kunnat nå ett antal lärdomar. Med hjälp av några av dessa lärdomar kan jag komma fram till tio principer att förhålla mig till vid framtagandet av ett idéförslag för omformning av S:t Eriksplan.

10 formande principer för idéförslag S:t Eriksplan

1. STATIONSPLATSEN SKA GENOM ATT INNEHÅLLA MAT/DRYCK, PUBLIKA SITTPLATSER OCH GRÖNSKA VARA ETT ATTRAKTIVT MÅL ÄVEN FÖR DEN SOM INTE SKA RESA MED TUNNELBANAN.
2. STATIONSPLATSEN SKA INNHÅLLA PUBLIKA SITTPLATSER SOM GER RYGGEN FRI OCH SOM GER GOD UPSIKT ÖVER PLATSEN, SAMT ÄVEN RUMSUPPDELANDE OCH CENTRALT PLACERADE SITTPLATSER.
3. VERKSAMHETER INSPIRERADE AV GATUKÖKS UTFORMNING SKA PLACERAS SÅ ATT EN BUFFERTZON UPPSTÅR MOT OMGÄRDANDE TRAFIK.
4. STATIONSPLATSEN SKA GENOM MAT- OCH DRYCKVERKSAMHET, SAMT PUBLIKA SITTPLATSER, BLI EN MÖTESPLATS SOM MÖJLIGGÖR FLERA NIVÅER AV INTERAKTION.
5. SITTPLATSER, VERKSAMHETER OCH PLANTERINGAR SKA GÖRA ATT STATIONSPLATSENS FUNKTION SOM GENOMFARTSYTA SKA HEJDAS.
6. OSKÄLIG RYMD OCH ENSLIGHET PÅ STATIONSPLATSEN SKA DÄMPAS GENOM UTFORMANDET AV MINDRE RUM.
7. ETT MÅL MED UTFORMNINGEN AV STATIONSPLATSEN SKA VARA ATT MÄNNISKOR SKA KUNNA BEFINNA SIG NÄRA ANDRA UTAN ATT TRÄNGAS.
8. GRÖNSKA SKA ANVÄNDAS SOM RUMSSKAPARE, SOM SKYDD MOT VÅDER OCH I BUFFERTZON MELLAN GÅENDE OCH TRAFIK. BEFINTLIG GRÖNSKA PÅ STATIONSPLATSEN SKA ANVÄNDAS SOM RIKTMÄRKE.
9. PUBLIKA SITTPLATSER, VERKSAMHETER OCH GRÖNSKA SKA MINSKA TRÖSKELN MELLAN STATIONS- OCH STADSMILJÖ.
10. GRÖNSKA, FORM OCH FÄRG SKA PRÄGLA STATIONSPLATSEN PÅ ETT SÄTT SOM PÅVERKAR DEN MENTALA BILDEN AV PLATSEN.

idéförslag S:t Eriksplan

4



Fig 70. Skiss över ytan söder och öster om stationsplatsens centrala tunnelbaneentré.

Idéförslaget för S:t Eriksplans stationsplats följer principerna som baseras på lärdomarna från platsanalyserna.

En större mängd publika sittplatser som utgörs av raka och välvda bänkar (fig. 89, 91, 92) adderas till platsen. De raka bänkarna är placerade längs den centrala entréns båda långsidor och längs den västra entréns södra och östra sida (fig. 71, 74, 80, 87). Den som använder de raka bänkarna har ryggen mot entréernas fasader och kan ha uppsikt över stadsrummet utan att behöva fundera på vad som sker bakom. De välvda bänkarna är placerade ute i stationsplatsens öppna ytor (fig. 71) och fungerar både som sittplatser och rumsavdelare. Bänkarna har en dämpande effekt på det hastiga flöde av människor som använder platsen som genomfart och på den enslighet man kan uppfatta är en del av platsens karaktär. Det blir inte längre möjligt att röra sig på platsen på det sätt man gör idag. Stationsplatsens får i stället en roll som plats där det blir möjligt att möta varandra och stanna en längre stund. De skilda typerna sittplatser gör att man kan använda platsen på olika sätt. Man kan umgås i grupp eller befinna sig där ensam men bland andra människor. Det finns fortfarande gott om yta att ta sig igenom

stationsplatsen utan att stanna men de blå bänkarna förser platsen med möjlighet till social interaktion som tidigare inte fanns. Bänkarnas placering, form och färg ger platsen en speciell karaktär som gör att den sannolikt kommer att stanna i människors medvetande på ett annat sätt än idag. Bänkarna består av svart stål och trä (fig. 93). Trämaterialet i bänkarna har en färg som inspirerats av T-symbolens blå (fig. 90). De ska gå att flytta och ställa på marken men också kunna monteras fast i marken på valda platser (fig 94). En solstudie (fig. 85, 86) visar platsen i dagsljus vid utvalda datum och klockslag. Studien visar att man som besökare på platsen ofta har möjlighet att välja mellan en sittplats både i solen och i skuggan.

En förlängning har gjorts av taket på den centrala entrén (fig. 71, 80). Taket skjuter med hjälp av stolpar ut från entréns västra sida och täcker bänkarna som placerats intill från väder. Stolparna i stål bär upp taket som är i ljus polykarbonat (fig. 81, 82, 83, 84) och som släpper in en del av dagsljuset. Takets estetik fungerar väl med den centrala entréns glas och stålmaterial (fig. 53).

Två nya verksamheter etableras på stationsplatsen. Verksamheterna är inriktade på mat och dryck och gör platsen till en målpunkt även för de som inte tar sig dit för att resa med tunnelbana. Tillgången till mat och dryck bidrar till att göra platsen till en mötesplats. Likt gatuköken som redan finns på platsen (fig. 50, 58) är en av verksamheterna placerade i en fristående byggnad (fig. 71, 75). Den andra är precis som taket en förlängning av den centrala entrén (fig. 74). Båda verksamheterna är inspirerade av "fickverksamheter" som exempelvis Claudia Coffee på bron most Legii i Prag (fig. 76) och Gasolin Grill på Vesterports perrong i Köpenhamn (fig. 77), som båda klarar av att sköta mat- och dryck-inriktade verksamheter på begränsad yta omgärdad av bil- och tågtrafik. Båda verksamhetstilläggen har fasader i polykarbonat (fig. 78, 79) som likt det nya taket fungerar väl estetiskt med den materiella prägel som stationsentréerna i stål och glas (fig. 53, 56, 58) redan satt på platsen. Stora delar av stationsplatsens ytor saknar idag buffertzoner mot den omgärdande bil-, buss- och cykeltrafiken (fig. 62). För att göra platsen till en mer lockande målplats och för att ge gångtrafikanter en förstärkt känsla av trygghet har buffertzoner etablerats, främst med hjälp av fler träd och nya plantering-

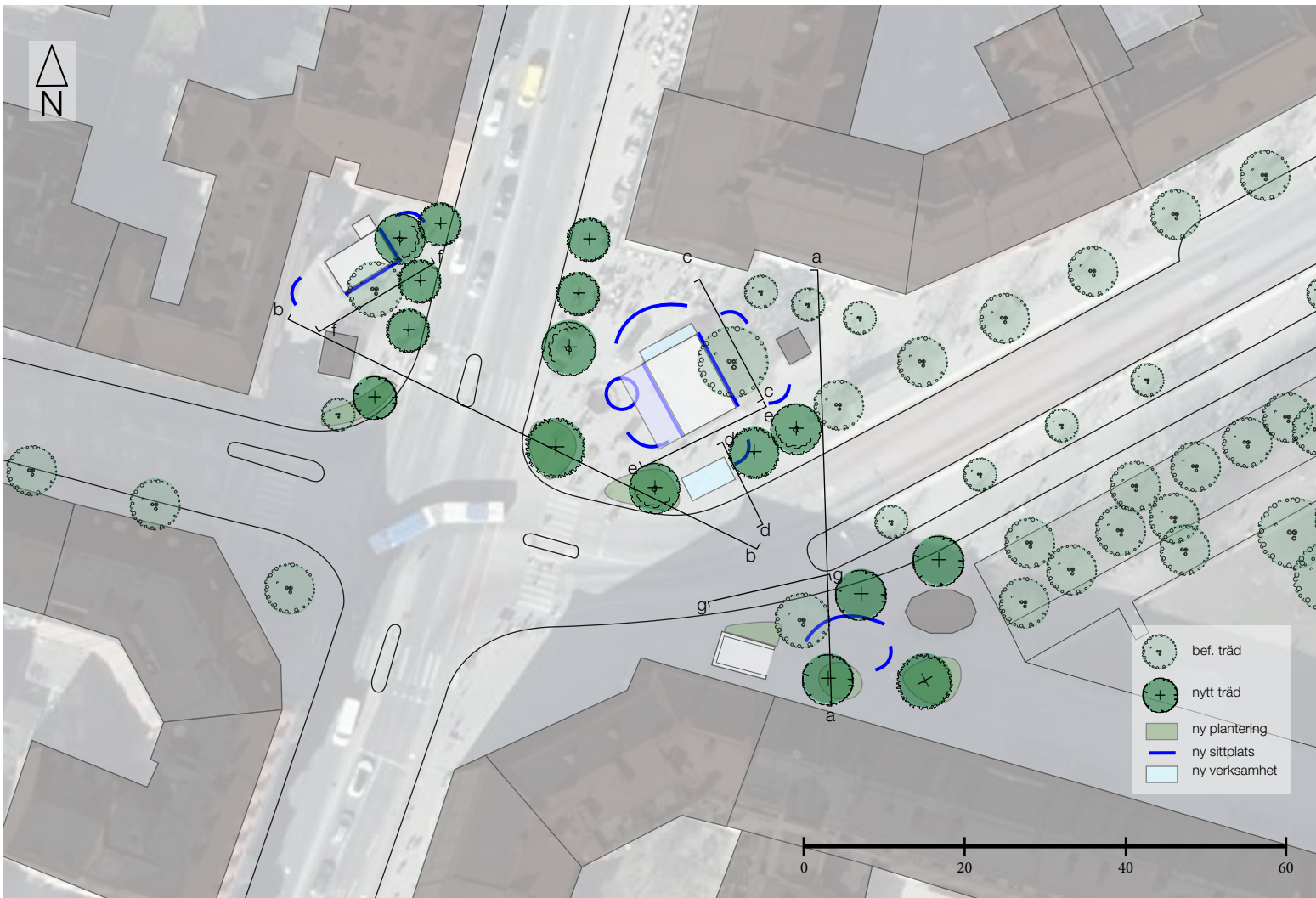


Fig 71, 1:800. Plandiagrammet visar var nya planteringar och träd placerats, var mat- och dryckinriktade verksamheter etableras och hur bänkar placeras. Planen visar också hur elevationer a-a till g-g är dragna genom platsen.

ar (fig. 72, 73). De rader av lindar som finns längs Sankt Eriksgatan och gatan Sankt Eriksplan har förlängts. Nya träd att plantera längs gatorna kan vara antingen fler lindar (fig 97) eller exempelvis också Rosenrobinia (fig. 98) som går att finna längs Rörstrandsgatan i anslutning till stationsplatsen. Raderna av träd fungerar effektivt som inramning av ytorna och avgränsare mot trafiken. Nyplanterade träd följer den redan existerande utformningen runt träden på gatan Sankt Eriksplan med markgaller i segjärn och stamskydd i stål (fig. 96).

Ännu mer effektivt som buffertzonen (fig. 72, 73), men som också tar upp mer yta för gående, är marktäckande planteringar. Exempel på marktäckande växter som håller sig gröna även på vintern är hasselört och

murgröna (fig. 99, 100). Planteringarnas kanter följer utformningen på de redan existerande kanterna runt gräsytorerna längs gatan Sankt Eriksplan (fig. 95). Även den nya fristående verksamheten (fig. 71, 73, 75) bidrar genom sin placering nära gatan Sankt Eriksplan, med servering vänd inåt gångytan, till att förstärka buffertzonen. Busstrafiken blir på detta sätt något som "sker på baksidan" istället för precis intill ytan för de gående.

Förslaget gör stationsplatsen till en plats man vill besöka och inte bara använda som genomfart. Den integreras och blir ett med sin omgivning på ett annat sätt än den är idag. Med hjälp av sittplatser, tillgång till mat och dryck, väderskydd och grönska som

skapar nya rumsligheter och skyddar mot trafiken är platsen nu väl anpassad för den gående. De många människor som redan befinner stationsplatsen för att åka med tunnelbanan ger en god förutsättning för att platsen med förslaget blir välbesökt. Funktioner, former och färger har justerats så att den mentala bilden av platsen nu kan likna ett torg.

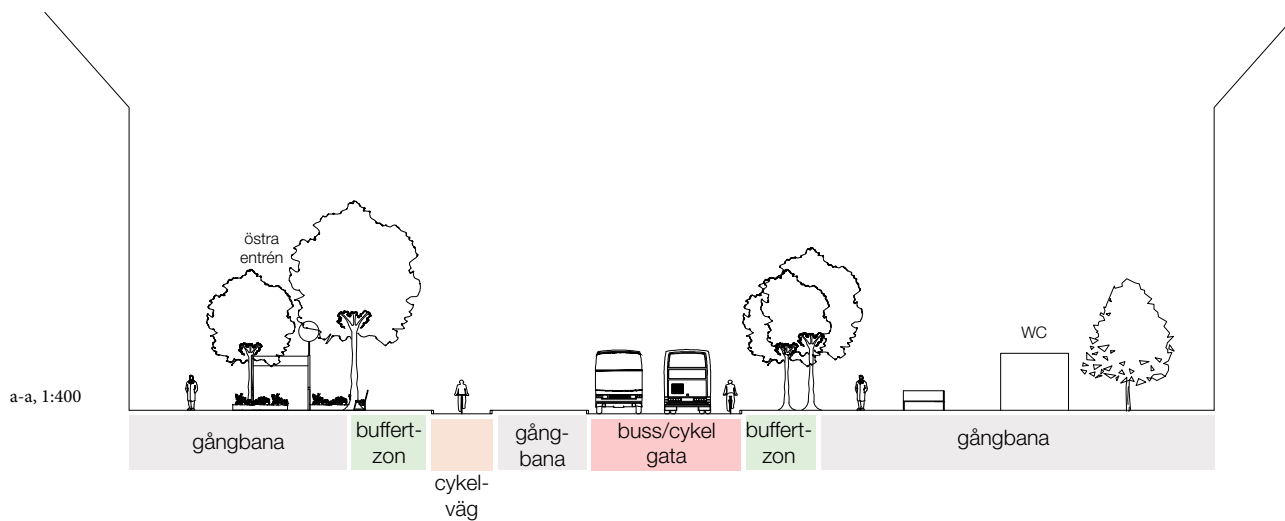


Fig 72, 1:400. Elevation f-f visar hur gångyta intill buss/cykelgatan får en tydligare inramning genom tilläggen av fler träd längs gatan. Både denna yta och ytan runt östra entrén får nya funktioner med nya sittplatser i form av bänkar. Vid östra entrén tillkommer också nya marktäckande planteringar och träd som skapar nya rumsligheter.

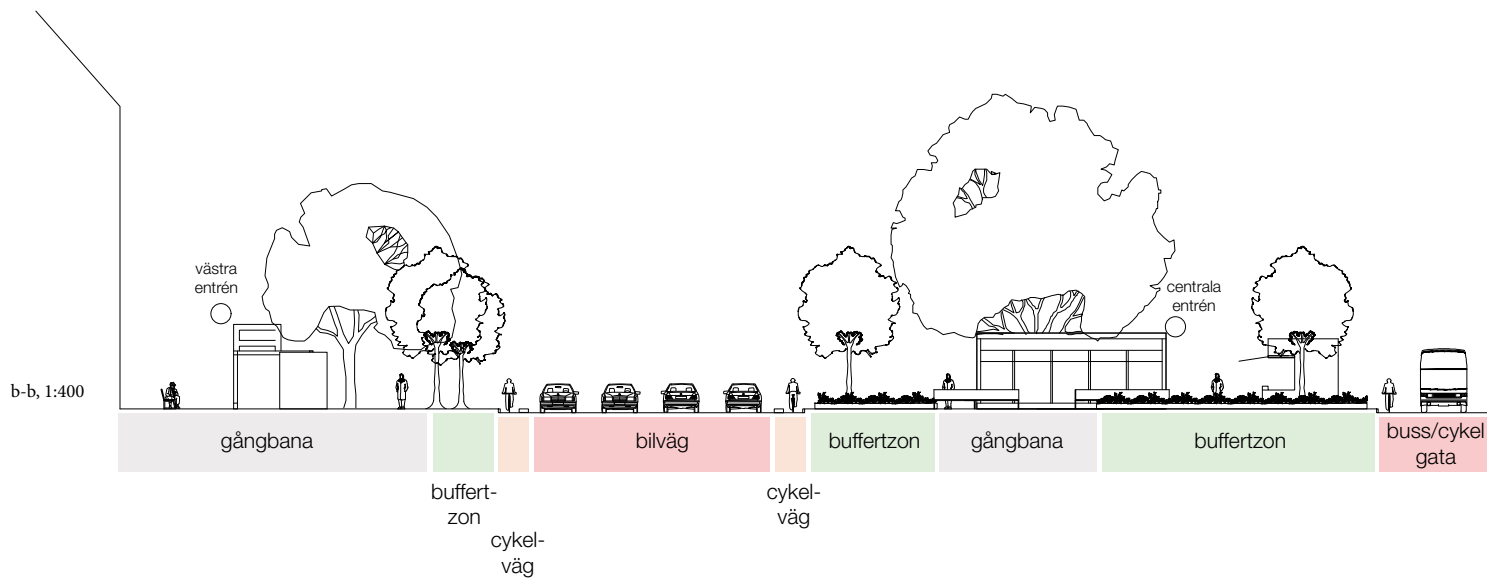
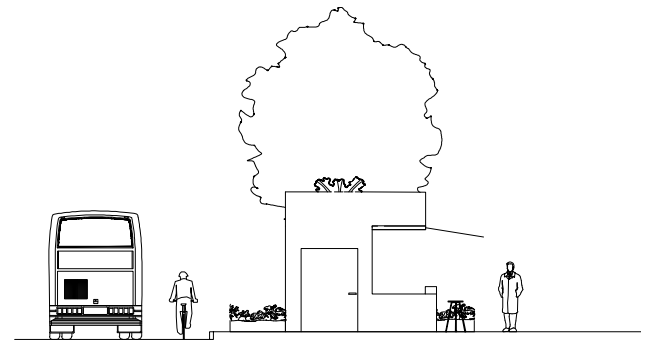


Fig 73, 1:400. Elevation g-g visar hur avståndet till trafiken på Sankt Eriksgatan ökar vid västra entrén genom tillägg av träd längs gatan. Nya buffertzoner skapas även runt den centrala entrén med hjälp av både fler träd och marktäckande planteringar. I den numer skyddade och mer intima ytan runt den centrala entrén tillkommer bänkar som ökar möjligheten för djupare sociala möten. Etableringen av en fristående verksamhet inriktad på mat och dryck gör platsen till en målpas i högre grad än i nuläget.



c-c, 1:200

Fig 74, 1:200. Elevationen visar hur en mat- och dryckinriktad verksamhet etableras så att den skjuter ut som en förlängning av stationsentréns norra kortsida. En svängd bänk placeras framför verksamheten och en rak bänk längs med entréns östra långsida, intill det stora träd som växer där.



d-d, 1:200

Fig 75, 1:200. Elevationen visar hur en mat- och dryckinriktad verksamhet etableras samt att marktäckande plantering och träd planteras så att trafiken på buss/cykelgatan blir mindre påtaglig. Verksamheten skapar goda förutsättningar för sociala möten på platsen.



Fig 76. Caféverksamhet, Prag



Fig 77. Restaurangverksamhet, Köpenhamn



Fig 78. Butikfasad, Seoul



Fig 79. Sportcenter-fasad, Antwerpen



e-e, 1:200

Fig 80, 1:200. Elevationen visar sittplatser i form av raka bänkar längs den centrala entréns långsidor och en svängd bänk väster om entrén. Över den västra långsidan etableras ett väderskydd i form av ett tak i plåt och polykarbonat som skjuter ut över sittplatserna.



Fig 81. Tak i polykarbonat detalj



Fig 82. Solskydd, Taichung



Fig 83. Verandatak, Victoria



Fig 84. Verandatak, Båstad

Solstudie

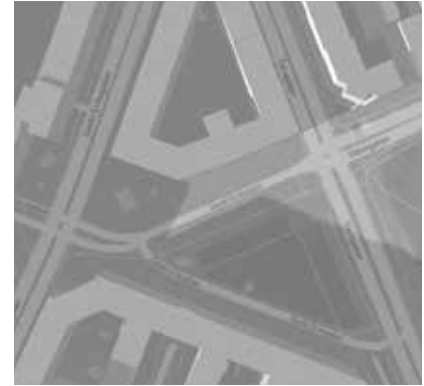
Fig. 85, mars och juni



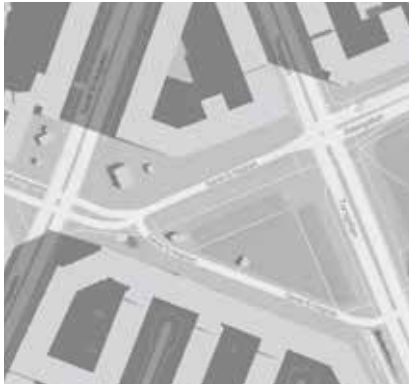
Dagsljus 20 mars kl. 08.00



Dagsljus 20 mars kl. 12.00



Dagsljus 20 mars kl. 16.00



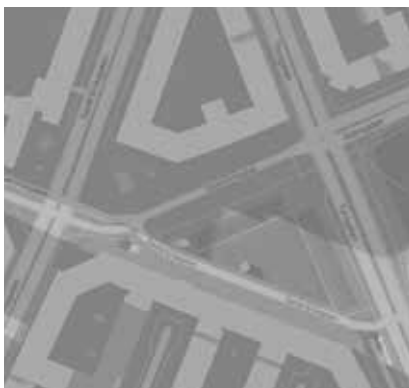
Dagsljus 21 juni kl. 08.00



Dagsljus 21 juni kl. 12.00



Dagsljus 21 juni kl. 16.00



Dagsljus 21 juni kl. 20.00

Bebyggelsen runt stationsplatsen är hög och tät. Det offentliga rummet ligger helt i skugga i december och delar av det även under dagtid i mars och september. I juni är dock stora delar av rummet solbelyst under hela dagen. De bästa sollägena finns i stationsplatsens norra delar, både väster- och österut, som även i mars och september är solbelysta delar av dagen.

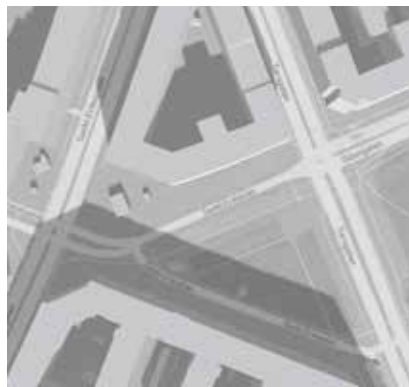
Den östra tunnelbaneentrén skiljer sig åt från de två andra då den bara är solbelyst korta perioder i juni och september. Den centrala och östra entrén har betydligt fler timmar sol och det är också där idéförslagets verksamheter och merparten av sittplatserna fokuserats (fig 71).

Som besökare ges man under delar av året alternativet att uppehålla sig på platsen i både sol och skugga.

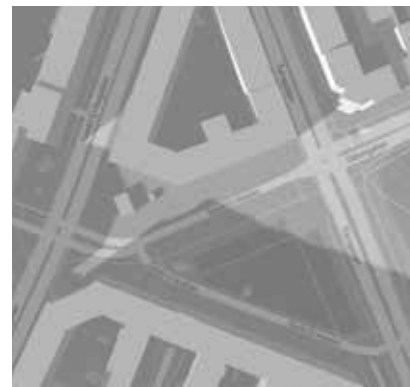
Fig. 86, september och december



Dagsljus 23 september kl. 08.00



Dagsljus 23 september kl. 12.00



Dagsljus 23 september kl. 16.00



Dagsljus 21 december kl. 08.00



Dagsljus 21 december kl. 13.30



f-f, 1:200

Fig 87, 1:200. Elevationen visar sittplatser i form av raka bänkar längs den västra entréns norra och östra sida och två svängda bänkar norr om entrén och mitt emot entréns ingång. Ett nytt träd som viker av ifrån de övriga nyplanterade längs vägen, planteras istället norr om entrén. Den skapar tillsammans med sittplatserna ett ny intimare rumslighet än tidigare.



g-g, 1:200

Fig 88, 1:200. Elevationen visar en ny plantering längs den östra entréns norra sida samt en ny svängd bänk och ett nyplanterat träd. Avståndet mellan ytan och trafiken ökar och bänkarna bjuder in till sociala möten.



Fig 89. Bänkar längs fasad i stadsrummet, Malmö



Fig 90. T-symbolens blåa färg



Fig 91. Fristående bänkar i stadsrummet, Stockholm



Fig 92. Svängda fristående bänkar i stadsrummet, Borlänge

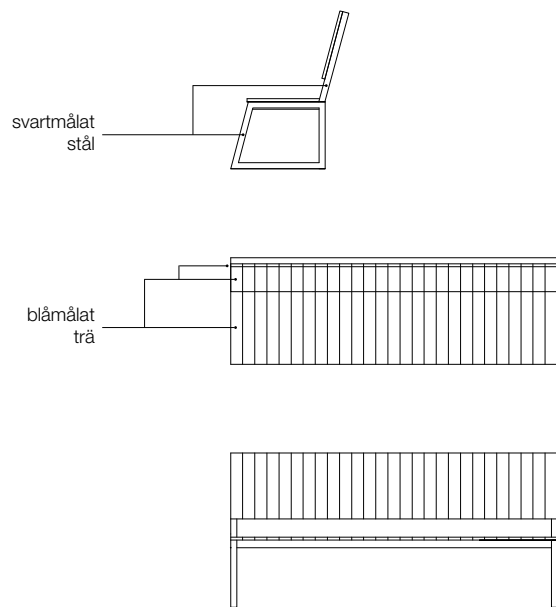


Fig 93, 1:50. Typskiss för den typ av bänkar som placeras på stationsplatsen.

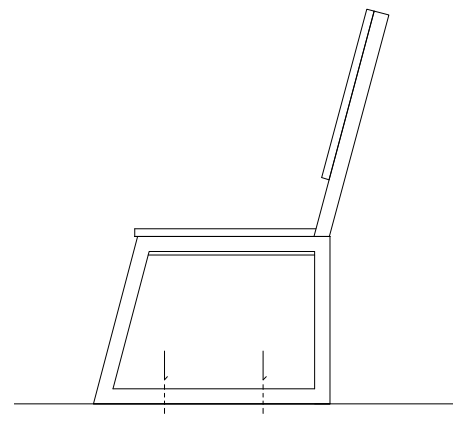


Fig 94, 1:20. Typskiss som visar hur bänkarna kan monteras genom att fästa benen i marken.



Fig 95. Befintlig planteringskant, S:t Eriksplan



Fig 96. Befintligt markgaller och stamskydd, S:t Eriksplan



Fig 97. Befintlig lind, S:t Eriksplan



Fig 98. Befintlig Rosenrobinia, S:t Eriksplan



Fig 99. Hasselört som marktäckare i plantering



Fig 100. Murgröna som marktäckare i plantering



Fig 101. Skiss över ytan öster om stationsplatsens västra tunnelbanentré.

diskussion

5

avslutande reflektioner

För mig representerar platserna för Stockholms tunnelbanestationer synliga delar av själva stommen i staden. Jag ser tunnelbanan som en fixerad komponent i stadens sammansättning och hade en bild av stationsentréerna som självklara mittpunkter i stadsmiljön och som, ganska oberoende av typ och läge, hade ett tydligt förhållande med sin omgivning. Min bild av platsen för stationen, åtminstone de centralt belägna, var en välbesökt, socialt präglad och händelserik miljö med någon nivåform av stadspuls och rik mix av människor.

När jag började titta närmare på Stockholms tunnelbanestationer märkte jag att min bild av stationsmiljöerna inte alltid stämde med verkligheten.

Jag frågar mig i examensarbetet två saker:

Hur kan miljön runt tunnelbanans stationsentréer göras mer attraktiv som plats och på ett framgångsrikt sätt integreras i stadslandskapet?

Hur kan ett uppdaterat sätt att utforma miljön runt tunnelbanans stationsentréer ge människor en ny upplevelsebild av att vistas runt stationer?

För att ha en ingång i ämnet, mer än min egen jämförda bild av verklighetens stationsmiljöer, använde jag mig av Stockholm stads översiktsplan. Med hjälp av översiktsplanen fick jag reda på vilka visioner som finns för staden, vad man fokuserar på i framtida stadsutvecklingsarbete och vilka erfarenheter man vunnit och vill utveckla.

Även om översiktsplanen ibland är något fluffig fungerade den bra genom hela processen att falla tillbaka på när en idé behövde lite förankring och för att påminna sig själv om Stockholms övergripande stadsutvecklingsönsknningar. Utan den hade jag sannolikt haft svårare att känna någon anknytning till verklighetens situation.

För att fördjupa mig i stationsmiljön som plats och dess relation med stadslandskapet behövde jag ta hjälp av etablerade teoretiker.

Men att hitta forskning om stationer som inte bara handlar om antingen färdmedel eller arkitektur visade sig vara ganska svårt. Den stationsintresserade arkitekturprofessorn Brian Edwards blev dock så småningom en användbar källa. Han ser stationen som en funktion, inte bara för fordon, färdmedel och

resande, utan också en funktion i samspel med exempelvis en omgivande stad. Även om han utgår ifrån tågstationer, och gärna stora stationer innehållande alla typer av samhällsfunktioner, gick det att tillämpa bland annat resonemanget om vikten av en så sömlös övergång som möjligt mellan stad och station, även på mindre platser. Jag kunde möjligtvis ha lagt tid på att hitta liknande forskning, som kanske rentav fokuserar enbart på sambandet mellan tunnelbanestationer och stadsmiljöer, men avgjorde att Edwards resonemang om stationer i allmänhet var relevant nog.

Arkitekturanalytikerna på Inobi och arkitekturprofessorn Jan Gehl, som i sin forskning då och då nämner stationsmiljöer, gick att använda på ett mer omvänt sätt. De tar ofta avstamp i publika stadsmiljöer när de diskuterar stadsutveckling, mötesplatser, rumsligheter, möblemang och social interaktion. Deras resonemang är sällan direkt kopplade till stationer men är ofta tillämpbara i sådana miljöer ändå, och då i synnerhet centralt belägna tunnelbanestationer. Den av de använda teoretikerna som på ett minst konkret sätt har med Stockholms stationsmiljöer att göra är kanske stadsplaneraren och arkitekten Kevin

Lynch. Jag ville ha med hans idéer om människors mentala bild av staden, och vår relation till omgivningens form, bland annat för att så många har en vardaglig relation till just tunnelbanestationen. På liknande vis som jag själv betraktar, upplever och skapar en bild av stationsmiljöerna, gör också väldigt många andra det, vilket ju är intressant ur ett stadsplaneringsperspektiv.

Teorin tillsammans med Stockholms visioner ligger till grund för analyserna jag gjort av miljöerna runt fem av stadens hundra tunnelbanestationer. Från och med analysdelen väljer jag att kalla miljöerna för ”stationsplatser” för att ha ett eget begrepp att använda som inte blandas ihop med andras.

Med hjälp av teorin och med stadens visioner i åtanke tog jag fram ett formulär med fjorton punkter att undersöka på varje stationsplats. Analysformuläret skiftade i form ända fram till det att första analysen skulle göras. Vid första platsbesöket gick det att se formuläret i ett nytt ljus och jag kunde direkt radera, revidera och lägga till punkter. Avstånd till Stockholm, brist på tid och andra praktiska saker gjorde att jag ibland övervägde ifall besöken på stationsplatser-

na verkligen var nödvändiga. Kanske skulle det ändå gå att göra en relevant analys om man tog reda på all möjlig information om platserna hemifrån? Det första platsbesöket räckte dock för att förstå vikten av att befinna sig på platsen vid just en platsanalys och det blev tydligt att en sådan analys jag valt att göra i princip hade varit omöjlig att få till hemifrån.

En central utmaning i analysen var att jag ville undersöka faktorer på stationsplatserna som var svåra att mäta eller räkna ut. Punkter som antal sittplatser, platsen som transporthub och i viss mån även rum i rummet, även om den punkten bygger lika mycket på fysiska objekt som på upplevelse, är alla på något sätt mätbara och det går att få fram resultat genom att observera platsen utifrån.

Värre blir det med punkter som kontakt, tröskel mellan stad och station och mental bild av platsen. För att få en uppfattning om platserna genom de perspektiven behöver platserna användas och upplevas. Jag gjorde bedömningen att tiden som skulle krävas för att få fram ett analysresultat helt baserat på användning och upplevelse översteg den tid jag hade till hands. Kompromissen blev att utnyttja

mesta möjliga tid till att uppleva platsen och försöka skapa en uppfattning exempelvis om påtagligheten i tröskeln mellan stadsrummet och stationsmiljön. Resten av tiden försökte jag angripa även de punkterna på ett observerande sätt. Tillvägagångssättet blev alltså att jag, på samma sätt som jag ”letade sittplatser” på stationsplatserna, letade efter fysiska faktorer som kunde påverka exempelvis nivån av social kontakt man kan uppleva på platsen. Utöver att observera, uppleva och mäta använde jag kamera för att dokumentera platserna. Fotograferandet var tänkt att främst fungera som stöd för minnet när en sammanställning av analysresultatet skulle göras. Jag antecknade under besöken men visste att även bilder skulle vara alltmer hjälpsamt ju längre tiden gick. När det sedan blev dags att renskriva och redovisa informationen i diagram blev det uppenbart att foton skulle vara ett nästan avgörande hjälpmedel för att också andra skulle förstå analysen. I efterhand kan jag komma fram till att det hade varit en god idé att redan i utformandet av analysformuläret även fundera ut hur många och vilken typ av foton som skulle behövas.

Analysen hade garanterat mått bra av att mer tid gick åt till att uppleva och använda platserna och om det varit praktiskt möjligt hade jag både mångdubblat tiden för platsbesök och antalet tagna foton.

Efter att ha utvärderat och sammanställt det jag kommit fram till under mina fem besök kunde jag slutligen landa i några lärdomar om stationsplatsernas användande och utformning. Lärdomarna resulterade sedan i ett antal principer att genom ett idéförslag tillämpa på stationsplatsen S:t Eriksplan och visa hur en omformning skulle kunna se ut. Idéförslaget präglas alltså av delar från hela examensarbetet. Det har formats utifrån innehållet i de tio principerna, byggda på lärdomar dragna från platsbesök och analys av de fem stationsplatserna, i vilka analyserna präglats av visioner från staden samt bakgrundsteori vars urval baserats på min egen uppfattning av Stockholms stationsmiljöer. Trots att sambandet mellan delarna kan göras tydligare och vävas in i varandra på ett tätare sätt finns en röd tråd genom examensarbetet som jag från början velat ska finnas där.

Målet med examensarbetet har varit att beskriva, analysera och bidra med idéer. Jag har velat belysa miljöerna runt tunnelbanans entréer ur en funktionell, rumslig och social synvinkel, genom besökaren till fots.

Jag hoppas att examensarbetet kan bidra med kunskap och idéer om hur urbana stationsmiljöer kan integreras i stadslandskapet och upplevas som attraktiva platser.

referenser

Tryckta källor:

Stockholms stad (2018). *Översiktsplan för Stockholms stad*. (ST 2018). Stockholm: Stockholms stad.

Edwards, Brian (2011). *Sustainability and the design of transport interchanges*. Routledge

Inobi, (2017). *Att bygga mötesplatser - guide till strategisk intersktrukturförsörjning*.

Gehl, Jan (2011). *Livet mellem husene*. 2. opl. København: Arkitektens forlag

Lynch, Kevin (1964). *The image of the city*. [New ed.] Cambridge, Mass.: M.I.T. Press

Oldenburg, Ray (1989). *The great good place: cafés, coffee shops, community centers, beauty parlors, general stores, bars, hangouts, and how they get you through the day*. 1. ed. New York: Paragon House

Augé, Marc (1995). *Non-places: introduction to an anthropology of supermodernity*. London: Verso

Whyte, William Hollingsworth (1988). *City: rediscovering the center*. New York: Doubleday

Derk de Jonge, *Seating preferences in restaurants and cafés*. (Delft 1968)

Analyserade platser:

Hornstulls tunnelbanestation, koordinater: 59.31653762367748, 18.03382256541897

Gärdets tunnelbanestation, koordinater: 59.34775162400148, 18.10151984667275

Islandstorgets tunnelbanestation, koordinater: 59.34602267380865, 17.89292464867544

Västra Skogens tunnelbanestation, koordinater: 59.34772481300518, 18.00377833857657

S:t Eriksplans tunnelbanestation, koordinater: 59.33960626818798, 18.037261988907606

Figurreferenser:

Ej refererade figurer tillhör författaren.

Fig. 1
Stockholms stad (2021-02-11). S:t Erik. [illustration]. <https://international.stockholm.se/globalassets/ovriga-bilder-och-filer/stockholms-stad-logotyp-svart-rgb-30mm.png> [2022-07-30]

Fig. 2
Stockholms stad (2018). Översiktsplan för Stockholms stad. (ST 2018). [illustration]. Stockholm: Stockholms stad. [2022-07-30]

Fig. 3
Edwards, Brian (2011-01-24). Sustainability and the Design of Transport Interchanges. [illustration]. https://books.google.se/books/publisher/content?id=Ef_FBQAAQBAJ&pg=PP1&img=1&zoom=3&hl=en&sig=ACfU3U1Hc6eVxkYFs-NeUXhi9dZE1qUKq8A&w=1280 [2022-07-30]

Fig. 4
Inobi (2017). Att bygga mötesplatser – guide till strategisk interstrukturförskjning. [illustration]. <https://byggtjanstcms.byggtjanst.se/globalassets/bocker-webshop/hallbarhet/samhallsplanering/60110242.jpg?quality=80&width=168&format=webp> [2022-07-30]

Fig. 5
Gehl, Jan (2011) Livet mellem husene. [illustration]. <https://s2.adlibris.com/images/39030830/livet-mellem-husene.jpg> [2022-07-30]

Fig. 6
Lynch, Kevin (1964). The Image of the City. [illustration]. https://images-na.ssl-images-amazon.com/images/I/51Qbht8lp2L._SY264_BO1,204,203,200_QL40_ML2_.jpg [2022-07-30]

Fig. 7
Russel, Andrew (2010-01-22) Santiago Calatrava,

Liège Guillemins TGV Station, 2009. [foto]. <https://www.flickr.com/photos/sixteen-miles/4305809704/> [2022-07-30]

&
Linders, Janne (2015-01-19) Rotterdam Central Station / West 8 + Benthem Crouwel Architects + MVSA Architects. [foto]. https://www.archdaily.com/588218/rotterdam-central-station-benthem-crouwel-architects-mvsa-meyer-en-van-schooten-architecten-and-west-8/54b8798ee58ece61b9000110-portada_480_rotterdam_centraal_n127-copy-tight-jannes_linders-jpg [2022-07-30]

Fig. 8
Stockholms allmänna restaurang AB (1955). Rotundan terrass 1955. [foto]. https://sv.wikipedia.org/wiki/Rotundan,_Norra_Bantorget#/media/Fil:Rotundan_Norra_Bantorget_1955.jpg [2022-07-30]

Fig. 9
Lasse Jansson (2016). Ett rosa Kungsträdgården. [foto]. <http://lassesfoto.blogspot.com/2016/04/ett-ro>

sa-kungstradgarden.html [2022-07-30]

Fig. 10

Mar, OL/J. Skaters in front of MACBA. [foto]. <https://www.onceinalifetimejourney.com/wp-content/uploads/2018/08/Skaters-in-front-of-MACBA.jpg> [2022-07-30]

Fig. 11

Heiberg, Martin. Ködbyens_fiskebar_sommer. [foto]. https://gdkfiles.visitdenmark.com/files/382/168396_Kdbyens-Fiskebar_Martin-Heiberg.jpg?width=987 [2022-07-30]

Fig. 12

APOPS (2013). 2012/10/P1030505-e13503994758761. [foto]. <https://apops.mas.org/wp-content/uploads/2012/10/P1030505-e13503994758761.jpg> [2022-07-30]

Fig. 13

Allhem förlag (1960-tal). NMA.0076957. [foto].

<https://dms-cf-09.dimu.org/image/032yjViFzY2y?dimension=1200x1200> [2022-07-30]

Fig. 14

Lantmäteriet. [karta]. <https://minkarta.lantmateriet.se/> [2022-07-30]

Fig. 15

Reskollen. (2016). 2019/10/tunnelbana-stockholm. [illustration]. <https://tunnelbanakarta.se/wp-content/uploads/2019/10/tunnelbana-stockholm.jpg> [2022-07-30]

Fig. 16

Lantmäteriet. [karta]. <https://minkarta.lantmateriet.se/> [2022-07-30]

Fig. 17

Lantmäteriet. [karta]. <https://minkarta.lantmateriet.se/> [2022-07-30]

Fig. 22

Lantmäteriet. [karta]. <https://minkarta.lantmateriet.se/> [2022-07-30]

Fig. 25

Lantmäteriet. [karta]. <https://minkarta.lantmateriet.se/> [2022-07-30]

Fig. 26

Lantmäteriet. [karta]. <https://minkarta.lantmateriet.se/> [2022-07-30]

Fig. 31

Lantmäteriet. [karta]. <https://minkarta.lantmateriet.se/> [2022-07-30]

Fig. 34

Lantmäteriet. [karta]. <https://minkarta.lantmateriet.se/> [2022-07-30]

Fig. 35

Lantmäteriet. [karta]. <https://minkarta.lantmateriet.se/>

se/ [2022-07-30]

Fig. 40

Lantmäteriet. [karta]. <https://minkarta.lantmateriet.se/> [2022-07-30]

Fig. 41

Lantmäteriet. [karta]. <https://minkarta.lantmateriet.se/> [2022-07-30]

Fig. 44

Lantmäteriet. [karta]. <https://minkarta.lantmateriet.se/> [2022-07-30]

Fig. 47

Lantmäteriet. [karta]. <https://minkarta.lantmateriet.se/> [2022-07-30]

Fig. 52

Lantmäteriet. [karta]. <https://minkarta.lantmateriet.se/> [2022-07-30]

Fig. 57

Lantmäteriet. [karta]. <https://minkarta.lantmateriet.se/> [2022-07-30]

Fig. 61

Lantmäteriet. [karta]. <https://minkarta.lantmateriet.se/> [2022-07-30]

Fig. 62

Lantmäteriet. [karta]. <https://minkarta.lantmateriet.se/> [2022-07-30]

Fig. 65

Lantmäteriet. [karta]. <https://minkarta.lantmateriet.se/> [2022-07-30]

Fig. 71

Lantmäteriet. [karta]. <https://minkarta.lantmateriet.se/> [2022-07-30]

Fig. 76

Restaurantguru. Claudia-Coffee-Prague# [foto]. <https://restaurantguru.com/Claudia-Coffee-Prague#gallery> [2022-08-16]

Fig. 77

Jaja Architects. (2015). gasoline-grill [foto]. <https://jaja.archi/gasoline-grill/> [2022-08-16]

Fig. 78

Archdaily. (2018). 5cab76e7284dd17413000003-acne-studios-sophie-hicks-architects-photo [foto]. <https://www.archdaily.com/914625/acne-studios-sophie-hicks-architects/5cab76e7284dd17413000003-acne-studios-sophie-hicks-architects-photo/> [2022-08-16]

Fig. 79

Divisare. (2019). 283126-ur-architects-neighbourhood-sports-centre-kiel#lg=1&slide=9 [foto]. <https://divisare.com/projects/283126-ur-architects-neighbourhood-sports-centre-kiel#lg=1&slide=9> [2022-08-16]

Fig. 81
Bimobject. 1ef8b0ab-f390-4180-b1b6-5aa0f-d05cfef/33cc83c4-14c7-4118-9a5c-7ee8fb-0be516/64357?width=675&height=675 [foto].
<https://admincontent.bimobject.com/public/productionimages/1ef8b0ab-f390-4180-b1b6-5aa0f-d05cfef/33cc83c4-14c7-4118-9a5c-7ee8fb0be516/64357?width=675&height=675> [2022-08-16]

Fig. 82
Archdaily. (2018). ripple-greenhouse-fieldevo-design-studio-plus-lin-bo-yang-architects/62b44dfc2c50db3da6584aab-ripple-greenhouse-fieldevo-design-studio-plus-lin-bo-yang-architects-photo [foto]. <https://www.archdaily.com/984140/ripple-greenhouse-fieldevo-design-studio-plus-lin-bo-yang-architects/62b44dfc2c50db3da6584aab-ripple-greenhouse-fieldevo-design-studio-plus-lin-bo-yang-architects-photo> [2022-08-16]

Fig. 83
Archdaily. (2021). shack-in-the-rocks-sean-godsell-

architects/60c0a18ff2c99c0164c153c0-shack-in-the-rocks-sean-godsell-architects-image [foto]. <https://www.archdaily.com/963108/shack-in-the-rocks-sean-godsell-architects/60c0a18ff2c99c0164c153c0-shack-in-the-rocks-sean-godsell-architects-image> [2022-08-16]

Fig. 84
Lindman, Å.-E. (2006). A-serie. [foto]. I: Sommar. (red) Erik Friberger – marxist och produktutvecklare. Bokförlaget Forum [2022-08-16]

Fig. 85
Spacemaker. [diagram]. app.spacemaker.ai/analyze/pro [2022-08-16]

Fig. 86
Spacemaker. [diagram]. app.spacemaker.ai/analyze/pro [2022-08-16]

Fig. 89
Fotosidan. (2017). 92833f492de41d7b77b-

4f8173542dd4c.jpg [foto]. <https://obj.fotosidan.se/obj/docpart/92/92833f492de41d7b77b-4f8173542dd4c.jpg> [2022-08-16]

Fig. 90
Wikimedia (2007). Stockholm_metro_symbol.svg. [illustration]. Wikimedia. [2022-07-30]

Fig. 91
Via TT. (2020). lyhord-infrastruktur-tavlar-om-arkitekturpris?publisherId=487723&releaseId=3270067 [foto]. <https://via.tt.se/pressmeddelande/lyhord-infrastruktur-tavlar-om-arkitekturpris?publisherId=487723&releaseId=3270067> [2022-08-16]

Fig. 92
mmcité. (2019). 20509-lvs-vera-solo-park-bench-borlange-sweden-01-gallery-preview-1920x0.webp [foto]. <https://www.mmcite.com/upload/20509-lvs-vera-solo-park-bench-borlange-sweden-01-gallery-preview-1920x0.webp> [2022-08-16]

Fig. 95

Google. (2009). @59.3395005,18.0377962,3a,75y,153.25h,81.43t/data=!3m7!1e1!3m5!1sf51SpOdUtWn-qKxgRjiwyHw!2e0!6shttps:%2F%2Fstreetviewpixels-pa.googleapis.com%2Fv1%2Fthumbnail%3Fpanoid%3Df51SpOdUtWnqKx-gRjiwyHw%26cb_client%3Dmaps_sv.tactile.gns%26w%3D203%26h%3D100%26yaw%3D63902%26pitch%3D0%26thumbfov%3D100!7i13312!8i6656 [foto]. https://www.google.com/maps/@59.3395005,18.0377962,3a,75y,153.25h,81.43t/data=!3m7!1e1!3m5!1sf51SpOdUtWn-qKxgRjiwyHw!2e0!6shttps:%2F%2Fstreetviewpixels-pa.googleapis.com%2Fv1%2Fthumbnail%3Fpanoid%3Df51SpOdUtWnqKx-gRjiwyHw%26cb_client%3Dmaps_sv.tactile.gns%26w%3D203%26h%3D100%26yaw%3D63902%26pitch%3D0%26thumbfov%3D100!7i13312!8i6656 [2022-08-16]

Fig. 96

Google. (2017). @59.3395679,18.0377155,3a,75y,126.99h,79.34t/data=!3m6!1e1!3m4!1sOaUiH7d-Ga71LjwQuEGQGOQ!2e0!7i13312!8i6656

[foto]. <https://www.google.com/maps/@59.3395679,18.0377155,3a,75y,126.99h,79.34t/data=!3m6!1e1!3m4!1sOaUiH7dGa71LjwQuEGQGOQ!2e0!7i13312!8i6656> [2022-08-16]

Fig. 97

Stockholms gröna rum. (2019). 15392/8-3/2_5d062e922a6b228742e0e617.jpg [foto]. https://cdn1.cdnme.se/15392/8-3/2_5d062e922a-6b228742e0e617.jpg [2022-08-16]

Fig. 98

Blomsterbo. (2010). 2010/03/magiska-marktackare [foto]. <http://blomsterbo.blogspot.com/2010/03/magiska-marktackare.html> [2022-08-16]

Fig. 99

Blomsterlandet. hymn-061-gh-murgrona-e-planta.jpg [foto]. <https://www.blomsterlandet.se/optimized/c-ArticleHead-Default-Sm1x/cb00869c/contentassets/a4569ffb1b5c44cfba93655e8b3138e9/hymn-061-gh-murgrona-e-planta.jpg> [2022-08-16]

