



Årummet i Uppsala

- Ett idéförslag för ett gångvänligt årum med socialt stadsliv

Ett arbete av Linnéa Eliasson

2024-09-02

Examensarbete • 30 hp
Sveriges lantbruksuniversitet, SLU
Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap
Landskapsarkitektprogrammet - Uppsala
Uppsala 2024

Årummet i Uppsala. Ett idéförslag för ett gångvänligt årum med socialt stadsliv
Årummet in Uppsala - A Design Proposal for a Pedestrian-Friendly Urban Space Along the River with Social Urban Life

Linnéa Eliasson 2024

Handledare: Åsa Ahrland, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för stad och land
Bitr. handledare: Tomas Eriksson, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för stad och land
Examinator: Lars Johansson, Sveriges lantbruksuniversitet, institutionen för stad och land
Bitr. examinator: Viveka Hoff, Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för stad och land

Omfattning: 30 hp

Nivå och fördjupning: Avancerad nivå, A2E

Kurstitel: Självständigt arbete i landskapsarkitektur, A2E - landskapsarkitekturprogrammet - Uppsala

Kurskod: EX0860

Program: Landskapsarkitekturprogrammet - Uppsala

Kursansvarig inst.: Institutionen för stad och land

Utgivningsort: Uppsala

Utgivningsår: 2024

Omslagsbild: Omslagsbild illustrerad av Linnéa Eliasson.

Upphovsrätt: Alla bilder används med upphovspersonens tillstånd. Där inget annat anges är bilder och illustrationer av författaren.

Originalformat: A3 liggande

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

Nyckelord: Landskapsarkitektur, Årummet i Uppsala, Fyrisån, Fyristorg, Västra Ågatan, Östra Ågatan, Stadens offentliga rum, sociala värden, människan i staden, Mänsklig aktivitet, social aktivitet, vistelsevärden, 12 kvalitetskriterier.

Sveriges lantbruksuniversitet
Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap
Institutionen för stad och land
Avdelningen för landskapsarkitektur

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. Även om du inte publicerar fulltexten kommer den arkiveras digitalt. Om fler än en person har skrivit arbetet gäller krysset för samtliga författare. Du hittar en länk till SLU:s publiceringsavtal på den här sidan:

<https://libanswers.slu.se/sv/faq/228316>.

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

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

FÖRORD

Under hösten 2023 genomförde jag min praktik på Uppsala kommun där jag intresserade mig för centrala gator i Uppsalas innerstad där motortrafiken tar stor plats ytmässigt och plats för människor och vegetation är begränsad. Kontinuerligt under praktiken refererades Årummet som hjärtat av Uppsala med vyn över Domkyrkan och dess omgivning samt Fyrisån. Mina handledare på kommunen föreslog att de centrala delarna av Årummet skulle kunna utvecklas och förbättras på olika sätt. Jag intresserade mig snabbt för platsen eftersom det är en plats där jag själv ofta promenerar och upplever en begränsad framkomlighet och osäkerhet bland motorfordon och cyklister. Jag bestämde mig att examensarbetet skulle bli att undersöka hur Årummet kan bli en plats där vi människor kan promenera och vistas utan att känna sig osäker bland de övriga trafikslagen.

Tack till mina nära och kära som har stöttat och uppmuntrat mig igenom hela arbetet!

SAMMANDRAG

Arbetet syftar till att undersöka hur de centrala gator och torg kan utformas som gångvänliga stadsrum som erbjuder plats för möten och vistelse. Arbetets mål är att utveckla ett idéförslag för Årummet i Uppsalas innerstad. Arbetet utgår från Uppsala kommuns vision om en gångvänlig innerstad och ett Årum för vistelse och möten samt medborgarnas önskemål om bättre gångförhållanden och plats för vistelse. Årummet innefattar miljöerna intill Fyrisån som rinner genom Uppsala och är en centralt belägen plats i staden med många historiska lager. Idag är de centrala delarna av Årummet gator och torg som fylls av varierad trafik och parkering och där gångtrafikanternas utrymme är begränsat. I studien analyserades Årummet utefter Jan Gehls 12 kvalitetskriterier i kombination med observation av mänsklig aktivitet för att få en förståelse för den mänskliga aktiviteten i Årummet samt utvärdera platsens kvaliteter för att människor ska vilja vistas och spendera tid på platsen. Med hjälp av analysmetoderna kunde styrkor och svagheter i Årummet identifieras. För att inspireras genomfördes platsbesök på referensplatser, både gator och torg, där gångtrafikanten har prioriterats och det finns utrymme för vistelse. Analyserna tillsammans med teoretiska utgångspunkter och referensplatserna låg till grund för ett idéförslag av Årummet där gångtrafikanten prioriteras och stadsrummen lämnar utrymme för vistelse, möten och umgänge. Avslutningsvis diskuteras resultatet och de metoder som användes för att besvara frågeställningen.

SUMMARY

Introduction

Cities must adapt their public spaces to meet the growing needs of their populations due to urbanization (Boverket 2023). As cities densify, they face the challenge of providing environments that harmonize societal and individual needs (Boverket 2016). Gehl (2010) suggests that cities should prioritize pedestrian and bicycle traffic to promote social sustainability.

In Sweden, the rise of car use in the 1950s significantly influenced urban planning, leading many city centers to accommodate vehicles, which negatively impacted pedestrian conditions and the environment (Nyström & Tonell 2012; Gehl & Svarre 2013). Today, Swedish urban planning guidelines prioritize sustainable transportation modes over cars (Nyström & Tonell 2012).

One of Sweden's environmental goals is to offer well-designed environments that focus on people's needs and provide pleasant living spaces (Sveriges miljömål 2023; Sveriges miljömål 2018). Good urban design can greatly enhance daily life and quality of life (Sveriges riksstad 2018). Sustainable cities should offer safe, inclusive, and accessible public spaces for everyone (Regeringskansliet u.å. a).

Uppsala, Sweden's fourth-largest city, is experiencing population growth, which presents challenges for maintaining a high-quality urban environment. The city's goal is to create a human-centered, walkable urban space with more room for pedestrians and cyclists, while reducing car traffic. This vision includes developing *Årummet*, the area alongside the river *Fyrisån*, to provide attractive public spaces for social interaction (Uppsala kommun 2016).

In a 2023 citizen dialogue, Uppsala residents expressed a preference for reducing car traffic and parking in the central parts of *Årummet*, and improving conditions for pedestrians

and cyclists (Placetoplan u.å.). The central parts of *Årummet* includes two streets along *Fyrisån* and the square *Fyristorg*, which is mainly used for parking and was ranked as one of Sweden's least attractive squares in 2023 (Naturskyddsföreningen 2023). Balancing pedestrian-friendly design with functional space for other traffic and essential urban functions is a challenge when developing the central parts of *Årummet*.

Aim and Research Questions

With Uppsala Kommun's (Uppsala Municipality) vision of an accessible and attractive pedestrian-friendly inner city with meeting places and spaces for staying within *Årummet*, combined with citizens' wishes, the purpose of the work is to explore through design how the central parts of *Årummet* can be developed for a pedestrian-friendly city and a place for staying and meeting by addressing the research question:

How can the central part of Årummet in Uppsala be designed as part of an accessible and attractive pedestrian-friendly inner city and be strengthened as a social space where people can stay, meet, and socialize?

Method & Material

A literature review was conducted, encompassing theoretical foundations, document studies, and a historical overview of Uppsala and *Årummet*. The theoretical framework aims to deepen the understanding of public urban spaces and their role as social environments where human social life unfolds, with a focus on squares and streets. The study examines human activities in public urban spaces and the nature of social interaction. Given the work's focus on walkability, the theoretical framework includes theories on walkable cities as well as traffic solutions like shared spaces and pedestrian zones. Jan Gehl's literature provided the basis for theories on urban life and social activities, which were then comple-

mented by relevant literature and scientific articles on the physical and social aspects of designing squares and streets.

A document study of materials from Uppsala Kommun (Uppsala Municipality), Länsstyrelsen (The County Administrative Board), Riksantikvarieämbetet (the Swedish National Heritage Board), and Trafikverket (the Swedish Transport Administration) provided insights into the fundamental conditions of *Årummet*, the municipality's visions for the city center, cultural-historical values, and the necessary standard measurements and traffic regulations for streets.

To understand *Årummet*'s significance in Uppsala, its historical development and its functions within the city, a brief study of Uppsala's history was also conducted, with a focus on the city center and *Årummet*. Knowledge of the site's historical context is crucial for respecting and preserving valuable cultural environments (Nyström & Tonell 2012).

To gain an understanding of *Årummet*, the work includes a site analysis covering the area's context, connections, spatial conditions, functions, activities, materials, and site-specific values. Jan Gehl's literature guided the analytical methods, including the *12 quality criteria* (Gehl 2010) and observation of people (Gehl 2013) at the site to understand how and by whom the space is used, and to evaluate the strengths and weaknesses of the space in terms of protection, comfort, and enjoyment for people.

For inspiration on solutions for the design proposal, site visits were conducted at reference locations. Two shared spaces adjacent to water, a transformed pedestrian street with enhanced public value, and a square designed as a meeting place were visited.

Design proposal

The design proposal "Me(v)andra i Årummet" aims to create a cohesive urban space that connects different parts of Årummet and strengthens it as a social environment. The proposal focuses on making the area more pedestrian-friendly by designing it as a shared space with one-way traffic, where pedestrians are prioritized. Materials like small cobblestones and granite slabs are used to create a unified "floor" that facilitates movement and reduces traffic speed. The proposal also includes more space along Fyrisån for seating areas and walkways, enhancing Årummet as a place for social interaction and a place to stay.

The sections to the right show different solutions of the streets in Årummet to provide pedestrian-friendly streets with space for stay and social interaction. It shows the uniform "floor" with small cobblestone and granite slabs, the plant beds and the variety of seatings as well as the new placement of bicycle parking so that they are no longer an obstacle for pedestrians.



Section of Västra Ågatan. By relocating the bicycle parking away from the riverside and placing it between the trees and seating areas, the riverside is opened up for pedestrians.



Section of Östra Ågatan and Västra Ågatan. By converting the street into a pedestrian area with one-way traffic, the streets can offer more space for walking on either side of the street. They can also accommodate zones for stay, in a variety of spatial sizes, both smaller spaces with vegetation under the tree crowns and in larger spaces without vegetation between the groups of trees.

Illustration plan of Årummet



The illustration plan shows an overview of the design of the concept proposal for Östra Ågatan, Fyristorg and Västra Ågatan with the new movement patterns and the new distribution of spaces that allows room and qualities for pedestrians and that prioritizes space for meetings, staying and socializing.

Result discussion

The results discussion focuses on the result of the proposal for Årummet in Uppsala to prioritize pedestrians and strengthen the area as a social space.

One of the major challenges was balancing the need for pedestrian-friendly spaces with the demands of other modes of transport, such as bicycles and cars, which still require space in the urban environment. To achieve this, the two streets in Årummet were designed as pedestrian areas where the pedestrians are prioritised. The streets also includes separate spaces for pedestrians and areas for social interaction, with designated walkways and open paths for pedestrians.

To answer the research question, theoretical knowledge was gathered on the role of public spaces as social environments, with a focus on walkable cities. Jan Gehl's 12 quality criteria were used to analyze Årummet and identify its potential as a social space. The site analysis provided insights into Årummet's historical and current significance, and together with observations of human activity, this led to the design proposal "Me(v)andra i Årummet".

Gehl's 12 quality criteria provided a framework to identify existing qualities and areas for improvement from a human perspective. In designing the concept, criteria for protection, walking, seating, standing, and social interaction were prioritized, influencing the design of separated walkways and seating areas. Criteria for play and exercise were deprioritized due to limited space and the presence of a nearby playground.

Site analysis influenced the selection of materials and walkways, inspired by existing structures in Årummet. However, the use of cobblestones, while aesthetically linked to the area, conflicted with the project's goal of promoting walkability, as flatter surfaces would be more pedestrian-friendly.

The main challenge was balancing the needs of all traffic types while ensuring pedestrian safety and space for social interaction. Converting the streets into a shared pedestrian zone aimed to prioritize pedestrians and reduce traffic speed. However, as noted by Trafikverket (2011), shared traffic spaces can present challenges for individuals with mobility or sensory impairments. To address this, the design incorporated dedicated pedestrian paths to ensure safe movement.

Method discussion

To explore how Årummet can be designed to promote walkability and provide space for meetings and stay, a combination of methods was used to develop the proposal "Me(v)andra i Årummet."

Theoretical foundations emphasized the role of streets and squares as meeting places, highlighting how walkable environments can encourage social activities and interaction. While the theories offered a basis for creating walkable environments and spaces for social interaction, they also noted that not all spaces can accommodate every activity and behavior, and different cultural groups use public spaces differently. This makes it challenging to design spaces that meet the needs of all groups equally.

Site analysis combined visits, maps, and municipal documents to understand Årummet's conditions. Repeated visits during different seasons provided a broader understanding, but a longer study including summer and autumn would have given more comprehensive insights. Including user perspectives through interviews or surveys could also have added valuable insights.

Jan Gehl's 12 quality criteria (2010) provided a framework for evaluating Årummet's strengths and weaknesses, focu-

sing on human needs and creating environments appealing to pedestrians and social interaction. However, the criteria's simplicity risks subjective evaluations and overlooks site-specific contexts, requiring them to be combined with other methods for a more tailored design approach.

Reference sites like pedestrian zones, streets, and squares were visited for inspiration. While the visits offered insights into how people interact with public spaces, the single visit limited understanding. Sjövikskajen and Jan Inghes torg inspired ideas for spaces near water, but a site with more historical context would have been more relevant. Swedenborgsgatan, visited during an off-season, shifted focus to traffic calming rather than public life. Brunkebergstorg highlighted the importance of human scale but provided less inspiration for creating inviting social environments.

Conclusion

The project proposes a design for Årummet in Uppsala that prioritizes walkability and social urban life. By removing car parking, introducing pedestrian zones, and adding seating areas and greenery, more space is created for pedestrians and pleasant gathering places. Årummet has strong potential to be enhanced as a social space and to improve its use for the city's residents.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING

Stadens offentliga miljö	s.11
Bilsamhällets framväxt	s.11
Staden som livsmiljö	s.12
Uppsala innerstad	s.13
Medborgardialog	s.14
En gångvänlig innerstad?	s.16
Syfte och mål	s.17
Frågeställning	s.17
Avgränsning	s.17
Målgrupp	s.17

METOD & MATERIAL

Litteraturoversikt	s.19
Teoretiskt underlag	s.19
Planeringsdokument	s.19
Historia	s.19
Analys	s.19
Platananalys	s.19
Jan Gehl	s.19
12 kvalitetskriterier	s.20
Observationer	s.21
Referensplatser	s.21

TEORETISK UTGÅNGSPUNKT

Stadens rum för människan	s.23
Stadens sociala rum	s.23
Torget som mötesplats	s.23
Forma för det sociala livet	s.24
Människans aktivitet	s.25
Funktion och estetik	s.26
Möblering	s.26
Mänsklig skala	s.27
Gångvänlig stad	s.27
Gångfartsområde	s.28
Shared space	s.28

TIDSDJUP

Årummets historia	s.31
Uppsalas framväxt	s.31
Medeltida spår	s.31
1600-talets reglering	s.32
1800-talets stenstad	s.32
1900-talets stadsförnyelse	s.33

ANALYS OCH INVENTERING

Årummets rekreativstråk	s.36
Kulturstråket	s.37
Årummets verksamheter	s.38
Trafik	s.39
Vyer	s.40
Östra Ågatans vyer	s.40
Västra Ågatans vyer	s.41
Fyristorgs vyer	s.42
Sevärdheter	s.43
Material	s.44
Sol- och skuggstudie	s.47
Gehls 12 kvalitetskriterier	s.50
Östra Ågatan	s.50
Fyristorgs vyer	s.51
Västra Ågatans	s.52
Observationer	s.53
Valborg	s.57
Kvällar	s.58

REFERENSPLATSER

Brunkebergs torg	s.61
Jan Inghes torg	s.63
Sjövikskajen	s.65
Swedenborgsgatan	s.67

IDÉFÖRSALGET

Problematik och möjligheter	s.70
Programpunkter	s.71
Ågatorna	s.71
Fyristorg	s.71
Programplan	s.71
Me(v)andra	s.72
Designprinciper	s.73
Me(v)andra i Årummet	s.74
Östra Ågatan	s.75
Ågatornas uppdelning	s.76
Promenadstråk	s.76
Tillvarata vyer och sollägen	s.76
Fyristorg	s.77
Fyristorgs västra kant	s.78
Åkanten	s.79
Öppen flexibel yta	s.80
Vattenpumpen	s.80
Västra Ågatan	s.81
Rumsligheter	s.83

DISKUSSION

Resultatdiskussion	s.85
Metoddiskussion	s.87
Vidare undersökning	s.88
Slutsatser	s.88

REFERENSER

s.89

INLEDNING

Kapitlet inleder med en introduktion och bakgrund till arbetet som sedan följs av arbetets problemrymd och presentation av arbetets syfte och mål samt den centrala frågeställningen som arbetet ämnar besvara.

STADENS OFFENTLIGA MILJÖ

De offentliga miljöerna i staden är avsedda för människornas gemensamma behov och ska därmed vara tillgängliga för alla och kunna användas av alla. Dessa offentliga miljöer innefattar bland annat gator och torg som tillsammans ska nyttjas för att tillgodose både samhället och människornas behov (Boverket 2023). Mehta (2013) beskriver det offentliga rummet som fysiska platser som förekommer i olika skalor. De småskaliga platserna i form av gator, torg och parker och de storskaliga platserna i form av kvarter, stadsdelar, stad och landsbygd. Mehta menar att det offentliga rummet kan definieras på olika sätt, det är ett utrymme för allmänheten eller en allmänt tillgänglig yta där både grupper och individer kan genomföra olika aktiviteter.

Urbaniseringen som sker världen över har lett till att över hälften av världens befolkning idag bor i städer och fram till 2050 förväntas 70 procent av världens befolkning vara bosatt i urbana områden (Regeringskansliet u.å. a). Urbaniseringen sker även i Sverige, främst i de största tätorterna, vilket leder till att städer både breder ut sig och förtätas i centrala områden (Sveriges miljömål 2023). Med en växande befolkning i städerna ökar kraven på de offentliga rummen som ska tillgodose både människornas och samhällets behov på ett socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbart sätt (Regeringskansliet u.å. a). För att hantera befolkningssökningar genomför många städer förtätningar. Fortätning som strategi innebär utmaningar för att säkerställa en god bebyggd miljö där människor och samhällsfunktioner kan

samspeka i stadens offentliga rum. Detta kan skapa konflikter kring hur de offentliga platserna ska nyttjas och av vem (Boverket 2016).

Detta inkluderar Uppsala som är Sveriges fjärde största stad sett till befolkningsantal. Under det senaste decenniet har Uppsalas invånarantal ökat med 37 000 personer, från ca 205 000 till 242 000 invånare, vilket motsvarar en ökning på 18 procent. Enligt kommunens befolkningsprognos förväntas en hög årlig befolkningstillväxt fortsätta med en beräknad ökning på 37 procent fram till 2050, vilket innebär att befolkningsantalet skulle öka med cirka 90 500 personer till en befolkning på 333 000 invånare (Uppsala kommun 2023).

På grund av urbaniseringen och städernas snabba tillväxt argumenterar Gehl (2010) för att fokus bör ligga på de mänskliga behoven och den mänskliga skalan i stadsplaneringen. Han betonar att städer kan bidra till social hållbarhet och ett öppet demokratiskt samhälle genom att utveckla levande, trygga, hållbara och hälsosamma miljöer där de sociala funktionerna stärks, vilket Gehl hävdar kan uppnås genom att prioritera gångtrafik, cykeltrafik och stadsliv.

BILSAMHÄLLET FRAMVÄXT

Under 1950-talet ökade användningen av bilar kraftigt i Sverige och landet uppnådde Europas högsta biltäthet. Expansionen av bilismen i Sverige hade stor påverkan på stadsplaneringen när bilen blev en viktig del i det moderna svenska samhället, vilket resulterade i utformningen av ett bilorienterat samhälle. Den gamla staden ansågs inte vara lämpad för den ökade användningen av bilar och Sveriges gamla stadskärnor moderniserades och anpassades efter bilens behov av framkomlighet och tillgänglighet. Stadskärnorna fick därmed även ge plats åt trafikleder och parkeringsplatser (Nyström & Tonell 2012 s. 157–159).

Gehl och Svarre (2013) pekar på hur den ökade motortrafiken i städerna medförde en infrastruktur som skapade hinder för fotgängarna samt en ökning av buller och luftföroreningar. Med tiden kom de negativa konsekvenserna av det bilorienterade samhället att uppenbaras alltmer och bilen blev miljöboven som konsumerar mycket energi, orsakar buller och släpper ut gaser och partiklar som bidrar till växthuseffekten. De tar även upp stor plats ytmässigt i städerna. Dessa uppenbarelsen formade dagens riktlinjer inom stadsplaneringen där bilen nu i stället bör anpassas efter stadens behov och inte staden efter bilen. Bilen inkluderas fortfarande i stadslandskapet eftersom den anses bidra till stadsliv och urbanitet men miljövänliga transportsätt som gång och cykel får allt mer plats i planeringen (Nyström & Tonell 2012 s. 159–162).

STADEN SOM LIVSMILJÖ

Enligt Sveriges miljömål (2023) är det viktigt att den bebyggda miljön tillgodoser både människornas och samhällets behov samtidigt som den erbjuder trivsamma livsmiljöer och bidrar till hållbar utveckling. Som en del i att skapa hållbara städer är det avgörande att bevara och skydda stadens kultur- och naturarv, minska negativa miljöpåverkningar och tillhandahålla offentliga miljöer som är säkra, inkluderande och tillgängliga för alla människor (Regeringskansliet u.å. a). En god bebyggd miljö innebär enligt Sveriges miljömål (2018) att det kulturella, historiska och arkitektoniska arvet bevaras, används och utvecklas.

Det är även viktigt att dessa miljöer erbjuder en trivsam vardagsmiljö som tar hänsyn till människornas dagliga behov samtidigt som de erbjuder upplevelsevärden och trevnad. Genom att minska negativa miljöpåverkningar bidrar en god bebyggd miljö till goda förutsättningar för förbättrad hälsa genom god luftkvalitet och låga ljudnivåer.

I februari 2018 antog regeringen propositionen för god gestaltad livsmiljö, där målet är att arkitektur, form och design ska bidra till ett hållbart, jämlikt och mindre segregerat samhälle med livsmiljöer som är omsorgsfullt gestaltade. Propositionen betonar att den gestaltade livsmiljön har stor inverkan på människors dagliga liv och deras livskvalitet, samt på samhällets långsiktiga utveckling. Målsättningen med propositionen är att placera människan i centrum för samhällsbyggandet. Att utforma livsmiljöer utifrån människors

behov för att skapa inkluderande, estetiskt tilltalande och långsiktigt hållbara miljöer, där alla ges möjlighet att vara delaktiga i utformningen av den gemensamma miljön (Sveriges riksstad 2018).

Nyström & Tonell (2012 s. 159–161) betonade vikten av ett långsiktigt och hållbart transportsystem och en helhetssyn på staden för att uppnå en god bebyggd miljö. Nyström & Tonell menar att ett hållbart transportsystem i staden är både socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbart. De beskriver ett socialt hållbart transportsystem som möjlighet för positiva upplevelser, ett rikt kulturliv, god offentlig service, god hälsa och där alla människor känner sig trygga och delaktiga. Nyström & Tonell beskriver att riktlinjer inom den fysiska planeringen för en hållbar stadsutveckling menar att skapa en rik och levande vardagsmiljö (s. 213). De hänvisar till hur den hållbara staden målas upp med fokus på människan och människornas behov, där invånarna trivs och är aktiva och engagerade i hur deras livsmiljö utvecklas. Nyström & Tonell lyfter även skäl till aktsamhet vid förändring i bebyggda områden med värdefull kulturmiljö eller byggnader av historiskt intresse så att ingreppen ej skapar en negativ påverkan (s. 316).



Figur 1: Sveriges fjärde största stad Uppsala ligger i östra delen av Svealand, cirka 70 km norr om huvudstaden Stockholm.

UPPSALA INNERSTAD

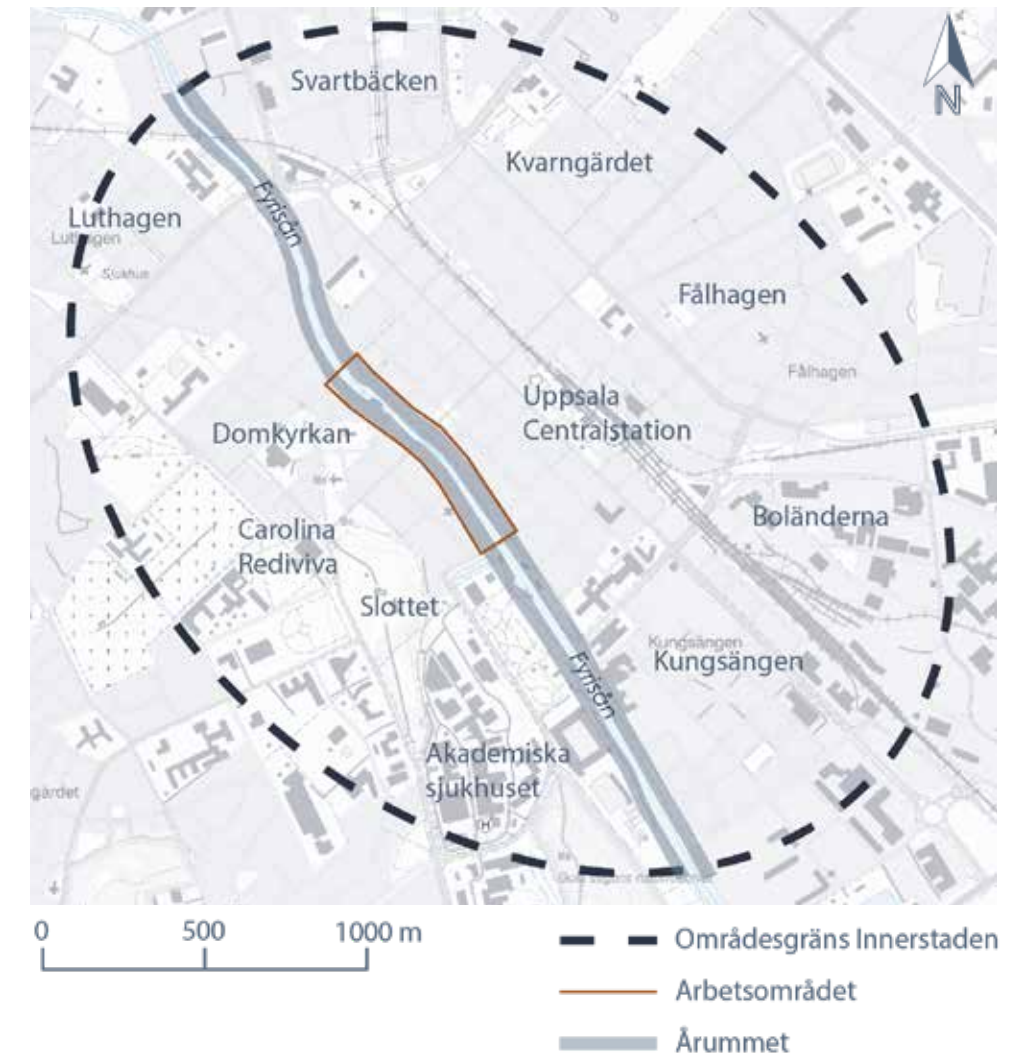
I takt med att Uppsala växer ställs stadens centrum inför stora utmaningar. Allt fler människor väljer att arbeta och bo i Uppsalas innerstad vilket medför ett behov av både förändring och komplettering i de befintliga miljöerna. För att möta dessa utmaningar har Uppsala kommun utformat en Innerstadsstrategi med strategier för hur innerstaden ska utvecklas för framtiden. Kommunens mål för stadens centrum är att långsiktigt erbjuda stadsliv i mänsklig skala där strategierna avser sätta människan i fokus för att skapa ett centrum som är levande och aktivt både dag och natt, året om.

Genom Innerstadsstrategin vill kommunen sätta människan i fokus genom att skapa mer utrymme för fotgängare och cyklister i innerstaden och samtidigt minska biltrafiken. För att främja stadslivet avser strategierna att skapa attraktiva offentliga rum där människor kan mötas och umgås. Det innefattar att utveckla innerstadens parker, gator och torg samt Årummet, området kring Fyrisån, för att skapa en tillgänglig och attraktiv gångvänlig stad där sociala aktiviteter får fylla det offentliga rummet.

Uppsala kommun betonar vikten av att gatorna ska vara för mer än bara rörelse, de ska även erbjuda möjligheter för möten och social interaktion. Specifikt lyfts Årummet fram som ett viktigt stråk med potential för utveckling av vistelse- och rekreativsmöjligheter längs Fyrisån (Uppsala kommun 2016).

Fyrisån, som rinner genom Uppsala från norr till söder är ett märkbart landskapselement i Uppsalas stadsmiljö. Ån har historiskt sett spelat en viktig roll i stadens samhällsbyggnad och har sedan en lång tid tillbaka nyttjas av människan. Idag används ån som vattentäkt och som avrinningsområde för en betydande del av Upplands län samt som kommunikationsled där ån mynnar ut i Ekoln i Mälaren (Fyrisåns vattenförbund u.å., Vattenmyndigheten u.å.).

Årummet utgör ett sammanhängande stråk som kantar Fyrisån genom Uppsala och kommunen pekar ut Årummet som en av de mest omtyckta platserna i Uppsala, vilket kommunen menar ger goda förutsättningar för utveckling av mötesplatser och vistelserum längs Fyrisån (Uppsala kommun 2016).



Figur 2: Karta över innerstaden enligt Uppsala kommuns Innerstadsstrategi (2016) med arbetsområdet och Årummet markerade. © Lantmäteriet.

MEDBORGARDIALOG

I arbetet med att utveckla innerstaden genomförde Uppsala kommun en medborgardialog under hösten 2023, mellan 2 september och 15 november, genom det digitala verktyget "Placetoplan". Medborgardialogen genomfördes för att samla in medborgarnas synpunkter och önskemål om innerstaden. Placetoplan är en digital dialogplattform som planerare, platsutvecklare och andra aktörer kan använda för att bland annat sammanställa och analysera synpunkter och idéer (Placetoplan u.å. a).

Uppsala kommun nyttjade detta verktyg för att skapa en enkät där medborgarna kunde uttrycka sina synpunkter och idéer för innerstadens utveckling. I enkäten erbjöds medborgarna att i fyra olika steg ge sina synpunkter och önskemål för innerstadens utformning och funktion (Placetoplan u.å. b). Nedan sammanfattas de inkomna synpunkterna inom de centrala delarna av Årummet; Västra Ågatan, Östra Ågatan och Fyrstorg, vilket är de platser som arbetet fokuserar på, se figur 3.

VÄSTRA ÅGATAN

Medborgarna lämnade in ett stort antal synpunkter kring biltrafiken längs Västra Ågatan. Majoriteten av synpunkterna var önskemål att Västra Ågatan antingen helt eller delvis bör göras bilfri för att främja en tryggare miljö där gång- och cykeltrafikanter prioriteras. Många upplever idag att Västra Ågatan domineras av bilar och flertalet synpunkter berörde önskemål om att biltrafiken bör minska eller helt elimineras längs gatan.

I motsats till detta framkom även ett fåtal önskemål om att bevara och förbättra tillgängligheten för biltrafik för att säkerställa att innerstaden är tillgänglig även för dem som bor utanför staden och underlätta för dessa människor att kunna besöka och nyttja utbudet i centrum samt pendla till och från arbetet. Det påpekades även att trafiken längs Västra Ågatan kan upplevas kaotisk och att gatan erbjuder en av de få parkeringsplatserna centralt i staden.

Flertalet synpunkter betonade behovet av en förbättrad miljö för gångtrafikanter där större utrymme och bättre framkomlighet efterfrågades. Många önskade en tydligare uppdelning mellan gång- och cykelvägar på grund av upplevd osäkerhet bland gångtrafikanter av cyklister som kommer i hög hastighet. Det efterfrågades även förbättrad framkomlighet för cyklister för en säkrare framkomlighet bland biltrafiken. Övergången mellan Västra Ågatan och Stadsträdgården pekades ut som en speciellt osäker övergång för främst cyklister.

I medborgardialogen framkom delade åsikter kring cykelparkeringarna längs Västra Ågatan. Flertalet önskade att cykelparkeringarna ska vara kvar eftersom de flitigt används av bland annat studenter som besöker studentnationerna och av de som besöker stadskärnan. Det efterfrågades dessutom ett ökat antal cykelparkeringar eftersom behovet anses högt i centrum. I motsats till detta önskade flera att cykelparkeringarna längs ån ska flyttas eftersom de resulterar i trånga och oprioriterade gångytor samt hinder för gångtrafikanterna vilket försvårar promenader längs ån, de anses även bidra till visuellt skräpiga miljöer längs ån.

Några uttryckte önskemål om mer grönska och fler träd längs Västra Ågatan samt möjlighet att kunna spendera tid vid ån i en lugn miljö. Många lyfte även fram vattenkontakten som en positiv kvalitet där förbättrade möjligheter för närhet till vattnet önskades. Västgötaspången lyftes fram som en attraktiv plats under alla årets säsonger. De historiska miljöerna önskas bevaras och nyttjas som besöksmagnet. Sommargatorna som testats på Östra Ågatan nämndes flertalet gånger som ett positivt inslag i Årummet som många önskar göra permanent på båda sidor av Fyrån.

FYRISTORG

För Fyristorg inkom många synpunkter om att torget inte bör användas som parkeringsplats och i stället borde omvandlas till en mötesplats, handelsplats, parkliknande miljö eller en plats för evenemang. Många föreslog att biltrafiken bör ledas bort från torget helt och bli en yta där gång- och cykeltrafikanter prioriteras. Flera betonade torgets centrala läge i staden och dess potential att bli en attraktiv plats för såväl invånare som besökare.

Några beskrev Fyristorg som stadens bästa läge, trots att det för närvarande upplevs som en baksida där man inte vill spendera tid. Andra beskrev torget som en öde plats med stor potential. Torgets vackra omgivningar med historiska byggnader och närheten till Fyrisån lyftes fram som positiva kvaliteter av flera medborgare. Det inkom önskemål om att skapa mer utrymme för uteserveringar och evenemang på torget, samt att möjliggöra för fler restauranger och caféer samt att förbättra toaletterna. Vissa påpekade behovet av att behålla bilparkering på grund av bristen på parkeringsytor centralt i staden. Dessutom efterfrågades fler cykelparkeringar.

ÖSTRA ÅGATAN

Precis som för Västra Ågatan inkom det många synpunkter om biltrafiken på Östra Ågatan. Flera medborgare önskade att biltrafiken ska prioriteras bort för att ge mer utrymme för gång- och cykeltrafik, sittplatser och vistelseytor. Sommartorna som införts på Östra Ågatan togs upp som ett positivt exempel på hur gatan kan användas för promenader och vistelse året runt.

Trottoarerna beskrevs som trånga och det framkom även att det upplevs svårt att stanna till för att njuta av utsikten över Fyrisån och Domkyrkan. Det inkom synpunkter på att behålla cykelparkeringarna längs Östra Ågatan, samtidigt som flera medborgare ansåg att cykelparkeringarna tar upp för mycket utrymme och är dåligt placerade längs åns kant. Trafiksäkerheten för cyklister lyftes av flera medborgare där de uttryckte oro över biltrafikens höga hastigheter och otydlighet i trafikreglerna.

Utsikten över Fyrisån, Kvarnfallet och Domkyrkan nämndes som positiva kvaliteter längs Östra Ågatan. Gotlandsparken och Gamla torget som ansluter till gatan lyftes även av många som trevliga och attraktiva platser med uppskattad miljö och utsikt. Sittplatser och ljusinstallationer i Gotlandsparken uppskattades av många. Forsränningen under Valborg nämndes som ett exempel på evenemang där det finns behov för fler sittplatser längs ån.



Figur 3: Den röda linjen markerar den geografiska avgränsningen av arbetsområdet som inkluderar Västra Ågatan, Fyristorg och norra delen av Östra Ågatan.

EN GÅNGVÄNLIG INNERSTAD?

Gaturummen i de centrala delarna av Årummet, längs Västra Ågatan, Fyristorg och Östra Ågatan, domineras idag av bil- och cykeltrafik vilket resulterar i att gångtrafikanterna är lågt prioriterade i gaturummen. Fyristorg, placerat intill Fyrisån i centrala Uppsala, används idag som parkeringsplats.

Naturskyddsföreningen genomförde en tävling för Sveriges fulaste parkeringsplatser under 2023 där Fyristorg hamnade på en fjärdeplats med motiveringen "Det som skulle kunna vara en levande torgmiljö överläts i stället till bilförvaring som bidrar till att göra det osäkert att gå eller cykla i centrum.". Tävlingen syftade till att lyfta fram problematiken kring samhällets bilberoende och uppmärksamma platser som bör nyttjas människor och natur i stället för bilar (Naturskyddsföreningen 2023).

Uppsala kommun identifierar Årummet som en av stadens mest omtyckta platser där de även betonar behovet av attraktiva mötesplatser och gator som ska fyllas med fler funktioner än bara rörelse. Idag präglas gaturummen i de centrala delarna av Årummet av bil- och cykeltrafik samt parkeringsplatser vilket resulterat i att medborgarna upplever ett lågt prioriterat och begränsat utrymme för gångtrafik. I kommunens vision om en gångvänlig innerstad i mänsklig skala är det viktigt att prioritera fotgängare och skapa miljöer för vistelse och möten. Dessa centrala stadsrum är en viktig del i att uppnå visionen samtidigt som medborgarna önskar en förändring i samma riktning.

Utmaningen blir att balansera visionen om den gångvänliga innerstaden där fotgängare kan röra sig utan hinder och känna sig trygga samtidigt som gatorna behåller sin funktion för boende, butiker, kontor och andra verksamheter som kräver tillgänglighet för fordon för leveranser samt räddningstjänst. Dessutom är Uppsala en studentstad med många cyklister som medför behovet av cykelparkeringar i närheten av nationer och universitetsbyggnader.



Figur 4: Foto på Fyristorg från januari 2024 som visar hur de parkerade bilarna dominerar större delen av Fyristorg.



Figur 5: Bild på Västra Ågatan utanför Norrlands nation från januari 2024. Cykelparkeringen tar anspråk på trottoaren vilket skapar ett trängre utrymme för gångtrafikanter som rör sig längs Fyrisån.



Figur 6: Bild på Östra Ågatan från januari 2024. Liknande Västra Ågatan tar cykelparkeringen anspråk på trottoaren vilket skapa ett trängre utrymme för gångtrafikanter som vill röra sig längs ån.

SYFTE & MÅL

Syftet med arbetet är att undersöka hur centrala gator och torg i en stadskärna kan utformas för att främja fotgängare och erbjuda utrymme för möten och vistelse.

Målet är att utveckla ett idéförslag för de centrala delarna av Årummet i Uppsala som prioriterar och främjar fotgängaren och utrymme för möten, vistelse och umgänge samtidigt som gatorna behåller sin funktion för de övriga trafikslagen och är tillgänglig för boende, butiker, kontor och andra verksamheter. Slutresultatet avser vara ett idéförslag för hur Västra Ågatan, Fyrstorg och Östra Ågatan kan utformas som en del i en gångvänlig innerstad i mänsklig skala där fotgängare och platser för möten och vistelse prioriteras.

Hur kan de centrala delarna av Årummet; Västra Ågatan, Fyrstorg och Östra Ågatan, utformas för en tillgänglig och attraktiv gångvänlig innerstad och stärkas som socialt rum där människor kan vistas, mötas och umgås?

AVGRÄNSNING

För att utforska möjligheterna för hur gaturummen i de centrala delarna av Årummet kan utvecklas för en gångvänlig stad har arbetet geografiskt begränsats till delar av Östra Ågatan och Västra Ågatan samt Fyrstorg där gaturummen domineras av bil- och cykeltrafik och där det är en avsaknad av platser för vistelse och möten. Östra Ågatan begränsas därför mellan S:t Olofsgatan i norr till Gamla torget i söder. Gottlandsparken och Gamla torget är utanför det avgränsade området eftersom det ej är platser där bil och cykel dominerar och inte har en avsaknad av utrymme för möten och vistelse. Västra Ågatan avgränsas mellan Drottninggatan i norr och Munkgatan i söder.

Den geografiska avgränsningen har valts på grund av dess centrala placering i Uppsalas innerstad intill Fyrisån och den karaktärsstarka Domkyrkan där gaturummen är dominerad av motorfordon och cyklister med begränsat utrymme för gångtrafikanter och platser för möten och vistelse. Avgränsningen av Östra Ågatan görs eftersom gatan söder om Gamla torget redan genomgått en upprustning med avskild gångbana med sittplatser och möjlighet för möten och vistelse.

Arbetet kommer att utgå från Uppsala kommuns planerade trafiklösningar i innerstaden för att undersöka hur gatorna inom arbetsområdet kan prioritera gångtrafiken och skapa utrymme för möten och vistelse.

Projektområdets centrala placering i staden medför en rad olika aspekter som är relevanta för en utveckling av dessa gaturum men för arbetets problematisering och för att besvara frågeställningen kommer arbetet fokusera på sociala och estetiska värden för fotgängare i det offentliga rummet. Tematiskt begränsas arbetet till utformning av den urbana offentliga miljön med hänsyn till sociala och upplevelserika värden för fotgängaren, med betoning på hur dessa värden gynnar fotgängare i gaturummet.

MÅLGRUPP

Arbetet riktar sig till studenter och yrkesverksamma inom landskapsarkitektur och stadsplanering. Arbetet kan användas som inspirationskälla eller diskussionsunderlag för omvandling av gator och torg, med målet att skapa levande och attraktiva stadsmiljöer, för att främja fotgängare och uppmuntra till ökad vistelse och socialt umgänge. Arbetet riktar sig även till Uppsala kommun för att bidra med idéer kring hur Årummet kan utvecklas i linje med visionen om en gångvänlig innerstad i mänsklig skala.



METOD & MATERIAL

Kapitlet presenterar de metoder och material som använts för att genomföra studien och uppfylla syftet.

LITTERATURÖVERSIKT

Litteraturen ämnade ge en teoretisk bakgrund för avvägningar och beslut som togs i utformningen av idéförslaget. För informationssökning användes databaserna Primo, Scopus, Web of Science, Libris, Diva och Google scholar. Sökord som användes var *Urban, city, centre, walkability, square, street, lively, social space, social activity, design, historical, urban planning etc.* Relevant litteratur från utbildningen inom landskapsarkitektur användes även i informationsinsamlingen.

TEORETISKT UNDERLAG

Litteraturstudien ämnar ge en fördjupad kunskap kring stadens offentliga miljöer och dess roll som ett socialt rum för det sociala livet som utspelar sig i staden. För att förstå det sociala livet går studien även in på människornas aktiviteter och vad social aktivitet innebär. För att sätta fotgängaren i fokus användes litteratur för en gångvänlig stad och innebörden av de olika lösningarna gångfartsområde samt shared space. Valet av litteratur fokuserades på de offentliga miljöerna gator och torg, vilket är de typer av offentliga miljöer som finns inom projektområdet. Det huvudsakliga teoretiska underlaget är litteratur av Jan Gehl där kunskap insamlades från böckerna *Life Between Buildings* (2011) och *Cities for people* (2010) och *How to study public life* (2013). Informationen från dessa kompletterades med relevant litteratur och vetenskapliga artiklar som behandlar fysiska och sociala aspekter i utformning och användning av de offentliga miljöerna torg och gator.

PLANERINGSdokUMENT

För att få en förståelse för de grundförutsättningar som arbetet hade inom projektområdet användes dokument från Uppsala kommun. Underlagsmaterialet innefattar bland annat Uppsalas innerstadsstrategi för utveckling av innerstaden. Materialet gav en förståelse för kommunens vision för Årummet samt dess sammanhang till förändringar som kan komma ske i staden. Dokument från Länsstyrelsen och Riksantikvarieämbetet användes för att samla in information om kulturhistoriska värden inom och intill projektområdet. Eftersom arbetet ämnade utforma gator och torg användes dokument från Trafikverket för standardmått och trafiklagar för utformningen.

HISTORIA

För att få en förståelse för Årummets samband i Uppsala, hur platsen har blivit det stadsrum det är idag samt vilka funktioner som platsen har haft samt har i staden, genomfördes en studie om Uppsalas historia med fokus på innerstaden och Årummet med omnejd. Nyström & Tonell (2012) betonar att det är viktigt att ha kunskap och förståelse för de historiska sambanden och den bebyggda miljöns betydelse på platsen för att förstå vad som är viktigt att bygga vidare på samt bevara. Det handlar om att respektera och ta ansvar för den befintliga miljön och vara aktsam vid förändring i områden som har värdefull kulturmiljö, eller byggnader med historiskt intresse, för att ingreppen inte ska skapa negativa intryck.

ANALYS

PLATSANALYS

För att få en förståelse för Årummet som plats och dess sammanhang, rumsliga förutsättningar och funktioner har en platsanalys genomförts. Genom kartanalyser, dokumentstudier och platsbesök insamlades information om Årummets befintliga strukturer, kopplingar, funktioner, verksamheter samt material och platsspecifika värden.

JAN GEHL

Jan Gehl är en arkitekt som under sin karriär forskat om människans beteende i staden, deras uppfattning av stadsrum och de värden som skapar positiva intryck och hur det kan användas som utgångspunkter inom arkitekturen. Gehl har publicerat flera böcker och artiklar om människan i staden. Han har arbetat för att städer ska utformas för att gå, cykla och mötas. Gehl har varit delaktig i flera projekt på platser där bilen prioriterats bort för att skapa platser för människorna i staden (Arkitekten 2020). Utifrån Jan Gehls litteratur har två olika sorters analyser genomförts för att utvärdera platsen samt förstå hur människorna använder den. Dels genomfördes observationer för att studera hur människorna använder Årummet utifrån Jan Gehl verktyg från *How to study public life* (2013). Dels användes Jan Gehl *Twelve quality criteria*-Tolv kvalitetskriterier för att utvärdera Årummet utifrån kategorierna *skydd, komfort* och *välbehag* (2010).

JAN GEHLS 12 KVALITETSKRITERIER

I *Cities for people* (2010) argumenterar Gehl för att stadsrum som erbjuder de tre delarna *skydd*, *komfort* och *välbehag* blir platser där människor vill vistas och spendera tid. Utifrån dessa tre kriterier utformade Gehl ett rumsligt analysverktyg; 12 kvalitetskriterier, för att utforma offentliga stadsrum för människor och stadsliv.

SKYDD

Gehl beskriver tre kriterier för skydd som måste uppfyllas för att människor ska vilja vistas på en plats:

- Skydd mot trafik och olyckor så att människor känner sig säkra när det rör sig och vistas på platsen
- Skydd mot brottslighet och våld så människor känner sig trygga.
- Skydd mot otrevliga sinnliga upplevelser, inklusive de negativa aspekterna av klimatet.

Enligt Gehl är detta grunden som måste uppfyllas i första hand för att komfort och välbehag ska kunna uppfyllas.

KOMFORT

Nästa steg är att säkerställa sex kriterier för komfort. Detta innebär att platsen erbjuder god trevnad och bjuder in till de aktiviteter som den offentliga platsen erbjuder:

- Möjlighet att promenera utan hinder, med gott om utrymme och tillgängliga ytor för alla.
- Möjlighet att stå och stanna till, där kanter är attraktiva zoner för att stanna upp.
- Möjlighet till bra sittplatser och bänkar, som med fördel är placerade i goda sollägen och med god utsikt över omgivningen och människor.
- Möjlighet att se, vilket innebär rimliga siktavstånd, öppna siktlinjer och intressanta vyer. God belysning är nödvändigt för sikten när det är mörkt.
- Möjlighet att kunna konversera med och lyssna på andra människor. För detta är det fördelaktigt med låga ljudnivåer och gatumöblering som bjuder in till social kontakt.
- Möjlighet för lek och träning kan även bidra till komfort om platsen bjuder in till kreativitet och fysisk aktivitet.
- Framhäva och använda den lokala komforten genom att möjliggöra njutning av de positiva aspekterna av det lokala klimatet samt de estetiska upplevelserna och positiva sinnesintrycken. Gehl hänvisar även till förhållandena under dag och natt samt årets fyra säsonger som en naturlig del i att optimera stadsrummet.

VÄLBEHAG

När kriterierna för *skydd* och *komfort* är uppfyllda kan de tre kriterierna för välbehag uppnås:

- Mänsklig skala, det vill säga förhållandet mellan byggnaderna och de rumsliga utrymmena mellan dem.
- Möjlighet att kunna njuta av de positiva aspekterna av klimatet, såsom gynnsamma sollägen, skugga och en svalkande bris.
- Genom god design och detaljer, passande materialval samt fina vyer med träd, planteringar och vatten möjliggörs även positiva sinnesupplevelser.

OBSERVATIONER

I *How to study public life* (2013) har Jan Gehl tagit fram verktyg för att studera människor på en plats för att skapa en förståelse för vilka aktiviteter som genomförs, hur och av vilka människor. För att studera människors aktivitet på en plats har Gehl definierat fem frågor att undersöka under observation:

- Hur många? Hur många människor som gör olika saker. Exempelvis, hur många cyklar, går, kör bil, sitter, står, väntar?
- Vem? Vem använder platsen?
- Vart? Vart rör sig människor, vart stannar de upp, vart genomför de nödvändiga och frivilliga aktiviteter?
- Vad? Vad händer på platsen?
- Hur länge? Hur snabbt rör sig människor, hur länge stannar de upp, hur länge tar det att röra sig en viss sträcka, hur länge genomförs aktiviteter?

Under observationerna dokumenteras materialet genom fotografering, anteckningar och skisser för att senare analyseras och tolkas. Gehl uppmanar att observationerna bör genomföras under dagar med bra väder för att kunna observera både nödvändiga och frivilliga aktiviteter. Gehl uppmanar även att genomföra observationerna under både vardag och helg samt dagtid och kväll för att få en bred förståelse för hur en plats används.

REFERENSPLATSER

I ett tidigt stadiet i arbetet eftersöktes platser för inspiration till arbetet. Eftersom arbetsområdet är en del av ett åstråk med stadsmiljöerna gator och torg eftersöktes urbana gatu- och torgmiljöer som dels kunde inspirera för miljöer i anslutning till vatten, dels där utformningen skapar goda förutsättningar för gångtrafik samt möten och vistelse.

Fyra referensplatser valdes i Stockholm för att på olika sätt ge inspiration till utformningen av arbetsområdet. Platserna valdes i olika delar av Stockholm, med sin geografiska placering i närheten av Uppsala.

Två gångfartsområden med vattenkontakt i Stockholm besöktes, Jan Inghes torg och Sjövikskajen. Dessa platser valdes eftersom de dels uppfyllde urban gata i anslutning till vatten, dels är utformade med prioriterat utrymme för gångtrafikanter och vistelse. Dessa gångfartsområden ämnade inspirera utformning av Ågatorna i och med kontakten med vatten samt utformningen som främjar gångtrafik och utrymme för möten och vistelse.

Stockholm har genom tillfällig arkitektur omvandlat och utforma gator för att uppmuntra vistelse och stadsliv. Därför valdes Swedenborgsgatan som omställd till gågata med fokus på vistelse och möten. Gatan ämnade ge inspiration till omställning av gator för att skapa förutsättningar för möten, vistelse och stadsliv.

För inspiration till torgmiljö besöktes även Brunkebergstorg, som byggdes om 2019 för att bli en mötesplats mitt i Stockholm city. Torget valdes även på grund av sin liknande form och storlek som Fyrstorg. Med Brunkebergstorg omställning till mötesplats mitt i staden ämnade torget inspirera med kvaliteter för vistelse och möten.

Referensplatserna användes för inspiration till lösningar och utformningar som på olika sätt fokuserar på människan och skapar gångvänliga miljöer och vistelsevärden. Referensplatserna användes även för att undersöka hur olika utformningar påverkar olika trafikanters beteende på en gemensam yta samt hur människorna nyttjade olika vistelseytor. Under besöken observerades lösningar som kan bidra till Gehls 12 kvalitetskriterier.

TEORETISK UTGÅNGSPUNKT

Detta kapitel innehåller de teoretiska utgångspunkterna. Kapitellet tar upp torget och gatan som offentliga rum i staden och dess roll som socialt rum för människan. Det innehåller även teorier om människan i staden och det sociala livet som utspelar sig i stadens offentliga rum. Avslutningsvis innehåller kapitlet teorier om gångvänliga städer.

STADENS RUM FÖR MÄNNISKAN

Acar et al. (2020) beskriver staden som både öppna och slutna utrymmen där det sociala livet utspelar sig och de skiljer sig från varandra baserat på deras unika egenskaper. De öppna offentliga miljöerna är de viktigaste stadsrummen för de politiska, sociokulturella och rekreationella aspekterna. Acar et al. beskriver de öppna offentliga rummen som den urbana ryggraden och indikatorn på livskvalitet där de är platser för alla sociala, kommersiella, religiösa, pedagogiska och idrottsliga verksamheter som genomförs öppet för alla människor.

STADENS SOCIALA RUM

Enligt Mehta (2013) uppfattas det offentliga rummet, i ett västerländskt tänkande, som en allmän plats där sociala och politiska rörelser kan utföras. Städernas offentliga rum har historiskt sett varit utrymme för kommunikation och för att utföra politiska, religiösa, kommersiella, medborgerliga och sociala funktioner. Även Gehl (2010) beskriver hur de offentliga rummen i städerna historiskt har fungerat som mötesplatser där invånare bland annat kunde träffas för att höra de senaste nyheterna eller handla. Det offentliga rummet var en plats för både stora och små event.

För dagens samhälle hänvisar Mehta (2013) till forskning som visar att dagens offentliga rum är viktiga utrymmen för politiska, sociala och kulturella sammanhang samt en viktig plats för individens och samhällets utveckling. Det offentliga rummet spelar en stor roll i det demokratiska samhället

när det är en plats som möjliggör för människor att mötas, diskutera och känna igen varandras närvaro. Mehta menar att människor i många stadskärnor är beroende av de funktioner och sociala aktiviteter som förekommer i det offentliga rummet, exempelvis för resa, shopping, avkoppling, lek samt möten och interaktioner med andra människor. Det offentliga rummets sociala roller innefattar ett utrymme för det offentliga livet med mötesplatser för olika sociala grupper. Här kan människor regelbundet träffa sina vänner och betrakta vardagens aktiviteter vilket spelar en avgörande roll i människors liv.

Enligt Mehta (2013) skapar bra offentliga rum en plattform för engagemang och diskussion, för planerade och spontana möten. Sociala funktioner i det offentliga rummet inkluderar bland annat lärande, utveckling av social kompetens, utbyte av information, underlättande av social dialog, främjande av social medvetenhet, förbättring av sociala integrerande funktioner och uppmuntran av estetiska uppträdanden. Mehta hänvisar till studier som genomförts i städer där offentliga platser pekats ut som utrymmen som har potential att vara en arena där det gemensamma livet kan utspelas.

När ett offentligt rum har förmågan att stödja, underlätta och främja socialt liv för att tillfredsställa människans behov av kontakt, kommunikation, lek och avkoppling blir platsen meningsfull för människorna i staden. På många sätt kan

det offentliga rummet ses som flexibelt och tvetydigt som förändras för att tillgodose användarnas aktiviteter och beteenden. Detta sätt av konceptualisering av det offentliga rummet är viktigt eftersom människor ibland också hittar nya aktiviteter i det offentliga rummet och ofta lämpliga utrymmen till aktiviteter och beteenden som passar deras behov (Mehta 2013).

Mehta hänvisar till forskning som pekar på att det är näst intill omöjligt att skapa en ovillkorlig universell tillgång till det offentliga rummet. Det offentliga rummet kan inte vara helt inkluderande. En offentlig plats kan inte stödja alla aktiviteter och beteenden eller vara öppen för alla människor från alla samhällsgrupper. Tillgång till det offentliga rummet handlar om förmågan att nå rummet och att gå in och använda det.

TORGET SOM MÖTESPLATS

Torget är en struktur i staden som funnits med i nästan varje period i alla kulturers bosättningar. Torget har utvecklats parallellt med det kulturella och sociala livet i samhällena (Acar et al. 2020). Enligt Boverket (2022) har torget traditionellt sett varit en mötesplats där folk har samlats för att handla, ta del av nyheter samt för att få sin röst hörd. Dessa funktioner lever kvar på många torg idag där det numera är en plats dit människor ska kunna komma för att vistas och sätta sig ned för att vila.

Enligt Boverket (2022) bör torg erbjuda plats för handel och politiska manifestationer eller andra sorters organiserade möten samt kunna användas av alla. Dee (2001) beskriver att torget spelar en viktig roll i det kulturella, sociala och kommersiella livet i staden och därför bör utformas och modifieras för en flexibel och mångsidig användning (s. 70).

Acar et al. (2020) beskriver torget som en plats där människor möts för olika syften. Torget är ett framträdande rum i staden för social aktivitet som används av människor i olika åldrar. Torg som ligger belägna där flera vägar möts upptas ofta av människor och torg som erbjuder en bred och uppskattad palett av användningsområden som möter människornas behov och önskemål blir mer framgångsrika. Torget bör utformas utefter samhällets nutida behov samtidigt som de bär spår från det förflutna, de bör därför stödja de historiska, sociala, kulturella och estetiska egenskaperna. I utformningen av torg är det därför viktigt att i första hand veta vad människor vill göra på platsen för att identifiera användningsområden och tolka dess samband till människorna. Framgången för torget är dess förmåga att i en säker och bekväm miljö stödja användningsområdena och användarna (Acar et al. 2020).

Köksland & Turkan (2023) beskriver torget med dess komponenter. Torget är en kombination av hårda strukturer och markmaterial samt gröna strukturer som fylls med urbana möbler i form av sittplatser, skulpturer och vattenelement. Memluk (2013) hävdar att torget spelar en viktig roll i sam-

bandet mellan de öppna offentliga rummen och de bebyggda strukturerna i staden där torget fungerar som en stabiliserande kraft i dagens trånga städer. Memluk anser därför att torg inte ska utformas för att tjäna någon speciell typ av verksamhet utan bör utformas som en mötesplats för olika aktiviteter som kan bidra till social sammanhållning och individuell återhämtning under olika tider och förhållanden. Torget ger medborgarna plats för olika fritidsaktiviteter. En plats dit människor kan komma för att koppla av, sitta, läsa en bok, spela spel, träffa vänner etcetera. Torgets användningsområden ska inte vara för definierade eller begränsande, de ska kunna användas för olika ändamål som exempelvis ceremonier, ritualer, politiska aktiviteter, musikevenemang, teater och marknader (Memluk 2013).

FORMA FÖR DET SOCIALA LIVET

Mehta (2013) betonar att det offentliga livet utspelar sig i de offentliga rummen och vikten av att stadens design fokuserar på att stödja och skapa möjligheter för det offentliga livet snarare än att fokusera på rummet. Mehta menar att det offentliga rummet bör vara tillgängligt och öppet, med en meningsfull design som stödjer aktiviteter och ger en känsla av säkerhet, fysisk och miljömässig komfort och bekvämlighet samt sensorisk njutning.

Gehl (2010) menar att en levande stad uppnås när flertalet människor rör sig och vistas i stadens offentliga rum. För att locka fler människor till att vistas och röra sig i stadsrummen föreslår Gehl att de ska erbjuda attraktiva platser med en

variation av funktioner som kan bidra till olika aktiviteter och öka användningen.

Mehta (2013) hänvisar till litteratur där miljöfaktorer har visat sig påverka det mänskliga beteendet. Det har visat att bekväma mikroklimat där temperatur, solljus, skugga och vind är viktiga faktorer som stödjer människor utomhusaktiviteter i det offentliga rummet. Solljus är en stor attraktion för användning av det offentliga rummet. Mehta hänvisar till studier där de fann att platser som låg i ett gynnsamt solläge samt var skyddade från vinden var platser där de sociala aktiviteterna främst förekom. De visade däremot att solljuset var en viktig faktor under våren, senare under varma sommardagar var det skugga som människorna sökte sig till. Ett gott mikroklimat är förutsättningar för att stödja utomhusaktiviteter.

Mehta hänvisar till flertalet källor där det offentliga rummet som miljö också behöver tillhandahålla de olika aktiviteter och återkommande beteendemönster som kan potentiellt förekomma i det offentliga rummet inom dess kulturella sammanhang. Mehta lyfter forskning som visat att försäljning av mat och dryck spelar en tydlig roll för att stödja mänskligt umgänge i olika typer av offentliga rum. Omgivningens förmåga att tillfredsställa besökarnas grundläggande som exempelvis shopping, mat, underhållning med mera, samt förmågan att stödja behov som att samlas, visa, uttrycka, diskutera, debattera, kräva och protestera bidrar till platsens användbarhet. Det handlar däremot inte enbart om

platsens förmåga att tillgodose dessa behov utan även om kvaliteten på det offentliga rummet samt varorna och tjänsterna som erbjuds på och intill platsen som gör miljön användbar.

En mångsidig markanvändning med en utformning som stödjer användbarhet skapar en meningsfull miljö för individer och grupper. Genom att tillgodose de dagliga behoven uppmuntrar miljöer till upprepade besök och ökad användning. Det möjliggör för vanor och rutiner som skapar en känsla av plats och platsanknytning. Dessa till synes vanliga vardagliga rutiner gör platsen användbar för människor och är enligt Mehta kärnan i livet på gatorna. Det har även visats att platser som bidrar till att forma samhällets attityder, som ger en kontinuitet från dåtid till nutid, som tillgodoser vardagliga och väsentliga funktioner samt hjälper till att etablera en gemensam identitet blir betydelsefulla platser för människor och uppnår ett socialt värde och mening (Mehta 2013).

MÄNNISKANS AKTIVITET

Den fysiska miljön i stadsrummen påverkar vilka aktiviteter som människorna kommer utföra på platsen. Gehl (2011) menar att det sker tre huvudsakliga aktiviteter i det offentliga rummet, de nödvändiga aktiviteterna, de frivilliga aktiviteterna och de sociala aktiviteterna. Gehl beskriver de nödvändiga aktiviteterna som de vardagliga aktiviteter som vi måste genomföra oberoende av den fysiska miljön. Det kan exempelvis vara att ta sig till och från arbete och skola.

De frivilliga aktiviteterna beskriver Gehl som de aktiviteter vi vill genomföra om tid och utrymme finns, vilket också kan beskrivas som rekreationsaktiviteter. Det kan exempelvis vara att ta en promenad eller sitta och sola. Dessa aktiviteter menar Gehl påverkas av den fysiska miljön, de är aktiviteter som sker under goda förhållanden där platsen bjuder in för aktivitet och det är bra väder. Om en miljö är av dålig kvalitet kommer man inte välja genomföra de frivilliga aktiviteterna och enbart de nödvändiga aktiviteterna kommer därför genomföras på platsen.

De sociala aktiviteterna menar Gehl är aktiviteter som automatiskt sker när både de nödvändiga och frivilliga aktiviteterna genomförs på en plats. De sociala aktiviteterna sker när man är i andra människors närvarande och när människor rör sig i samma stadsrum. Dessa aktiviteter kan vara att konversera och hälsa på andra människor men också den passiva kontakten av att bara höra och se andra människor.

Gehl (2010) menar att den största kategorin av social aktivitet är att se, höra och uppleva andra människor och aktiviteter. Att vi genom detta samlar in information om människor och samhället runt omkring oss. Gehl upplever att människor söker sig till andra människors närvarande och samlas där de sker aktiviteter. Genom aktiv och passiv social kontakt i det offentliga rummet kan man lära sig om samhället och medborgarna runt omkring sig (Mehta 2013).

FUNKTION OCH ESTETIK

Memluk (2013) menar att de offentliga miljöerna i staden grundar sig i dess funktionalitet och dess visuella uttryck. Funktionaliteten avser de aktiviteter, och graden av aktiviteter, som passar på platsen. Visuellt utseende handlar om form, bild och estetik. Förhållandet mellan platsens funktionalitet och visuella utseende avgör stadsrummets karaktär och framgång. Det offentliga rummet bör tjäna samhällets behov och tillhandahålla utrymme för avkoppling, upptäckt och aktivt samt passivt engagemang med tillgänglighet för alla grupper och människor. Visuella kvaliteter som kan stärka platsens visuella uttryck kan vara ikoniska byggnader i platsens omgivning, en mänsklig skala, naturlig miljö, stadens skala och geometriska proportioner. Det bör även vara en mottaglig miljö för olika människor och grupper samt erbjuda konst, vyer och belysning.

MÖBLERING

Enligt Lesan och Gjerde (2020) är den urbana möbleringen en av de viktigaste komponenterna för att stödja funktionaliteten och användningen av stadens offentliga rum. Välplanerade, kombinerbara, väldesignade urbana möbler som återspeglar stadens identitet ökar tillgängligheten för stadens rum och kan påverka skyddet av dess historiska värden. Lesan och Gjerde nämner flera principer för att uppnå detta. Framför allt bör en enhetlig visuell balans, rytm, upprepning, proportionella relationer, färg, textur, linje och form etableras bland designelementen.

Lesan och Gjerde noterar även att möblerna bör överensstämma och relatera till platsens unika historiska miljö i form, ordning, karaktär och funktionalitet. Traditionella designelement bör därför väljas snarare än moderna. Olika iögonfallande och mobila element bör väljas för att tillföra mångfald utan att störa platsens egenskaper. Det är enligt Lesan och Gjerde viktigt att använda begripliga, okomplicerade element för att framhäva de historiska texturerna. De valda elementen bör vara i lämplig mänsklig skala och återspegla egenskaper och kulturella aspekter av den historiska strukturen genom att visa dess spår.

Möbler i stadens offentliga rum, allt ifrån fasta och tillfälliga sittplatser till gatlyktor och sopkorgar, är viktiga komponenter på urbana platser. Förutom att stödja specifika aktiviteter bidrar även möbler till det estetiska landskapet. Sittplatser ses vara en kritisk faktor i den upplevda kvaliteten i offentliga rum. De bidrar till att främja positiv social användning och om de stödjer social interaktion är de en relevant framgångsfaktor på platsen (Lesan & Gjerde 2020).

Även Memluk (2013) lyfter sittplatser som ett nyckelelement i offentliga rum. Sittplatser gör det möjligt för användare att se, observera och njuta av miljön. Sittplatser kan även öka användarnas tid på platsen. Vyer och platsens orientering bör beaktas i placeringen av sittplatserna. De kan även fungera som sociala katalysatorer när de är väldesignade och den sociala komforten möjliggör för spontana sociala interaktioner och aktiviteter.

Sittplatsernas placering kan både uppmuntra och motverka social interaktion. Att kunna sitta lättillgängligt och bekvämt med en välskött omgivning, belägen i rätt plats är avgörande för ett framgångsrikt platsskapande. Människor föredrar utsiktsplatser i kanterna av ett stort utrymme, där utsikten är vidsträckt och där de känns skyddade i ryggen. Människor föredrar även placeringar under avskärmande och skyddande element som exempelvis träd. Sittplatser som är placerade längs aktiva stråk har också visat sig användas oftare där det förekom högre flöden av fotgängare. Människor visar en lust att samlas där andra människor befinner sig, både på nära avstånd och på håll, för att observera frivilliga aktiviteter som äger rum (Memluk 2013).

Människor med olika kulturell bakgrund beter sig olika i det offentliga rummet och därför bör en offentlig plats välkomna en bred mångfald av människor. Det kan uppnås genom att platsen rymmer variation i sätt som människor kan orientera sig mot andra. På grund av våra olika kulturella bakgrunder föredrar vi olika arrangemang av möbleringen, vissa vill sitta ansikte mot ansikte, andra sida vid sida eller rygg mot rygg. Möbelarrangemanget kan därav både uppmuntra och avskräcka kommunikation. Genom arrangemanget kan möbleringen uppmuntra för både kommunikation ansikte mot ansikte samt för att motverka öga mot öga, det öppnar upp för att olika grupper samt individer kan använda platsen (Lesan & Gjerde 2020).

MÄNSKLIG SKALA

Gehl (2010) hävdar att man kan uppnå levande städer genom att öka omsorgen för den mänskliga skalan och därigenom utveckla stadsrum för människan. Gehl och Svarre (2013) beskriver den mänskliga skalan genom att måla upp hur de medeltida städerna långsamt byggdes upp utefter människornas och stadens behov. De menar att de medeltida städerna skapade ett balanserat förhållande mellan den bebyggda strukturen och de offentliga rummen, vilket de menar är stadsbyggnad i mänsklig skala.

Mehta (2013) beskriver att människor trivs i utrymmen i mänsklig skala och en känsla av inneslutning. Utrymmen i mänsklig skala innebär att fysiska element relaterar till storleken på människornas kroppar. En plats uppnår en mänsklig skala genom storlek, textur och mönster av de material och element som utgör det så kallade golvet, väggarna och taket. Detta inkluderar både fasta och rörliga element. Att skapa en känsla av omslutning kan uppnås genom att element runt platsen skapar en rumsliknande kvalitet där man känner att man är inne i ett utrymme. Detta kan uppnås med hjälp av element och föremål som skärmar av, exempelvis fasader, träd, halvfasta eller rörliga föremål. Mehta (2013) menar därför att små till medelstora stadsrum som är väldefinierade och skapar ett slags uterum har visat sig både psykologiskt och fysiologiskt bekvämt.

Köksald och Turkan (2023) menar att stadsrum kan upplevas tryggare när förhållandet mellan stadsrummet och den mänskliga skalan överensstämmer. De menar att detta skulle vara möjligt genom den planerade och lämpliga användningen av landskapselement som exempelvis skulpturer, fontäner, monument och växter etcetera.

GÅNGVÄNLIG STAD

De linjära platserna i landskapet som vi använder för att resa och röra oss, mellan och inom platser, definierar Dee (2001) som vägar och gator inom städer. Dee menar att gatorna som vi använder för resa och rörelse är platser som kan erbjuda sociala möten och rekreation samt element för njutning. Dee argumenterar därför för att gator bör utformas för både rörelse och nöjen, där de nödvändiga rörelserna kan ske i samspel med de sociala aktiviteterna som uppstår i gaturummet. Dee menar att en god gata även uppmuntrar tillgång och njutning av det omkringliggande landskapet.

Gehl (2010) hävdar att starten på att uppnå levande, trygga och hållbara städer är att prioritera gångtrafiken. Vi gör mer än bara går när vi promenerar, vi får kontakt med andra människor och vårt omkringliggande samhälle, vi får friskt luft och tid utomhus där vi kan njuta av livet samt upplevelser och samlar in information. Gehl argumenterar för att ökad gångvänlighet kommer medföra att fler människor promenerar, vilket i sin tur skapar fler sociala och frivilliga aktiviteter. För att skapa miljöer som bjuder in för promenad anser Gehl att det bör finnas skydd, trygghet och rimligt utrymme samt möblering och visuella kvaliteter som skapar mångsidiga och komplexa platser där det finns goda förutsättningar för att både promenera och vistas.

Promenader utförs naturligt dagligen av människor i alla åldrar och betraktas som ett billigt och socialt inkluderande transportsätt. En gångvänlig gata bör i första hand ligga nära olika destinationer, vara säker och tillhandahålla lämplig infrastruktur, utan hinder, för fotgängare. Det innebär vanligtvis ett brett utbud av småhandel och att det säkerställer enkel tillgång till fotgängarens vardagliga varor och tjänster (Istrate et al. 2020).

Genom att minska biltrafiken kan tillgängligheten för gångtrafik öka längs en gata, detta kan hjälpa att återuppliva kommersiella gator. På samma sätt kan bilförbud minska tillgången på detaljhandel på de kommersiella gatorna vilket resulterar i en minskning av kunder. För att huvudgator i staden ska överleva måste det finnas förutsättningar för verksamheterna att leva vidare samtidigt som de tillgodoser goda miljöer för fotgängarna. Närvaron av verksamheter längs en gata attraherar gatuaktivitet, mångfald och social kontakt. För en levande gata rekommenderas en bekväm åtkomst till flera transportsätt. Fotgängare som rör sig längs en gata kan dröja sig kvar vid öppna, intressanta och välkomnande bottenvåningar, likaså minskas gatans attraktivitet om det är tomma lokaler och skyltfönster. Fotgängarna strävar efter att maximera nyttan av sina ansträngningar när de promenerar, tid och avstånd mellan destinationer blir viktiga faktorer. Vi vill ta kortaste och snabbaste vägen. För fritidsvandring däremot föredras rutter med bekvämligheter och roliga scener (Istrate et al. 2020).

GÅNGFARTSOMRÅDE

Inom ett gångfartsområde gäller en maxhastighet på 5 km/h, alltså gångfartshastighet, för alla trafikslag. På ett gångfartsområde har gångtrafikanten företräde och de övriga trafikslagen har därför väjningsplikt mot gående. En gångfartsgata ska därför vara utformad för att alla trafikslag ska nyttja samma gemensamma yta med gånghastighet. Gångfartsområden måste vara minst 3 meter breda för att utryckningsfordon ska kunna komma fram. Gångfartsområden som är placerade centralt i gaturummet bör vara så smala som möjligt och meandra längs med gatan för att hålla hastigheten nere bland fordon. De primära funktionerna av ett gångfartsområde är att ge plats åt sociala värden, ge utrymme för gångtrafik, utevistelse, möten och lek. Inom ett gångfartsområde ska barn kunna gå, springa och leka tryggt (Spacescape 2022).

SHARED SPACE

I likhet till gångfartsområde, som avser ge utrymme för gångtrafiknater och främja sociala värden, utevistelse, möten och lek, avser en gatumiljö med Shared Space bjuda in för gångtrafikanter och cyklister samt till mänsklig vistelse och rörelse. Shared Space innebär att gatan är ett gemensamt utrymme för alla trafikslag där trafiken får samspela på samma yta. Till skillnad från gångfartsområde har inte gångtrafikanten företräde inom ett Shared Space, alla trafikslag ska vara uppmärksam och samspela med varandra (Trafikverket 2011).

Trafikverket (2011) hänvisar även till att det finns många människor, främst äldre och personer med rörelsenedsättning, som kan uppleva svårigheter och osäkerhet i sammansatta trafiksituationer, vilket kan gälla både gångfartsområde och Shared space. Man kan känna sig orolig att man inte hinner röra sig över gatan, att man ska bli påkörd av motorfordon och ha svårigheter med att se och förflytta sig i olika riktningar. Även personer med hörselnedsättning kan ha svårt att uppfatta omgivningen. Gemensamma trafikytor måste därför ha väl utformade bänkar och avsedda ytor för vistelse. Jämna underlag underlättar för personer med rörelsenedsättning. En lätthet att orientera sig på platsen är viktigt för de med syn- och hörselnedsättning och gångytorna måste vara slät.

VAD TAR JAG MED MIG TILL IDÉFÖRSLAGET?

- För det sociala livet ska torget erbjuda en flexibel användning för en variation av människor och åldrar.
- Gatans främsta funktion har varit för människans resa och rörelse men de kan även utformas för sociala möten och nöjen.
- En plats kan inte tillgodose alla behov, aktiviteter och intressegrupper samtidigt.
- De offentliga rummen bör vara tillgänglig att användas av alla.
- Genom att tillgodose de vardagliga behoven möjliggörs återkommande besök och närvaro av människor vilket bidrar till människans sociala liv.
- Sociala aktiviteter sker automatiskt runt andra människor när man kan se, höra och uppleva andra människor och aktiviteter.
- Gångvänligt innebär bland annat nära till destinationer, rymligt utrymme utan hinder, framkomlig infrastruktur, maximerad nytta på kort sträcka.
- Gångfartsområde möjliggör framkomlighet för alla trafikslag men där gångtrafikanten har företräde.
- Möbleringen påverkar användningsområdet och vilka som kan använda platsen.
- Mänsklig skala, platsen och elementens förhållande till människans kropp.



TIDSDJUP

Detta kapitel beskriver i korta drag Uppsalas historia med fokus på innerstaden och Årummet. Hur Uppsala stad och Årummet har utvecklats över tid och de historiska lager som Årummet återspeglar idag.

ÅRUMMETS HISTORIA

UPPSALAS FRAMVÄXT

När inlandsisen smälte skapades rullstensåsar och däribland Uppsalaåsen. Den sträcker sig från Södertörn i söder, via Uppsala, till Gävlebukten i norr och är en av Sveriges längsta åsar. I landskapet runt Uppsalaåsen dominerar tre större vattensystem, varav ett är Mälaren med Fyrisån, som rinner genom Uppsala. Vattensystem och rullstensåsar har sedan urminnes tider använts för transport och Uppsala ligger gynnsamt placerad där Uppsalaåsen möter Fyrisån. Detta har gett Uppsala god kommunikation både i nord-sydlig och i öst-västlig riktning (Stiftelsen Upplandsmuseet, 2023).

Under medeltiden var Fyrisån den viktigaste färdvägen för att bedriva handel i Uppsala (Beckman-Thoor & Blombäck 2014). Stiftelsen Upplandsmuseet (2023) och Anund (2001) beskriver hur äldre forskning, med hjälp av tidiga skrifter, runstenar, gravar och föremål, har skapat en bild av Uppsala som en hamnmiljö och omlastningsplats. Det har även gett bilden av Uppsala som rätts- och förvaltningsområde för centralplatsen i Gamla Uppsala där ärkesätet var placerat (Stiftelsen Upplandsmuseet 2023 & Anund 2001). Uppsalas tidigare namn var Östra Aros men i samband med att ärkesätet flyttade dit från Gamla Uppsala under 1270-talet fick platsen namnet Nya Uppsala vilket idag blivit Uppsala (Stiftelsen Upplandsmuseet 2023).

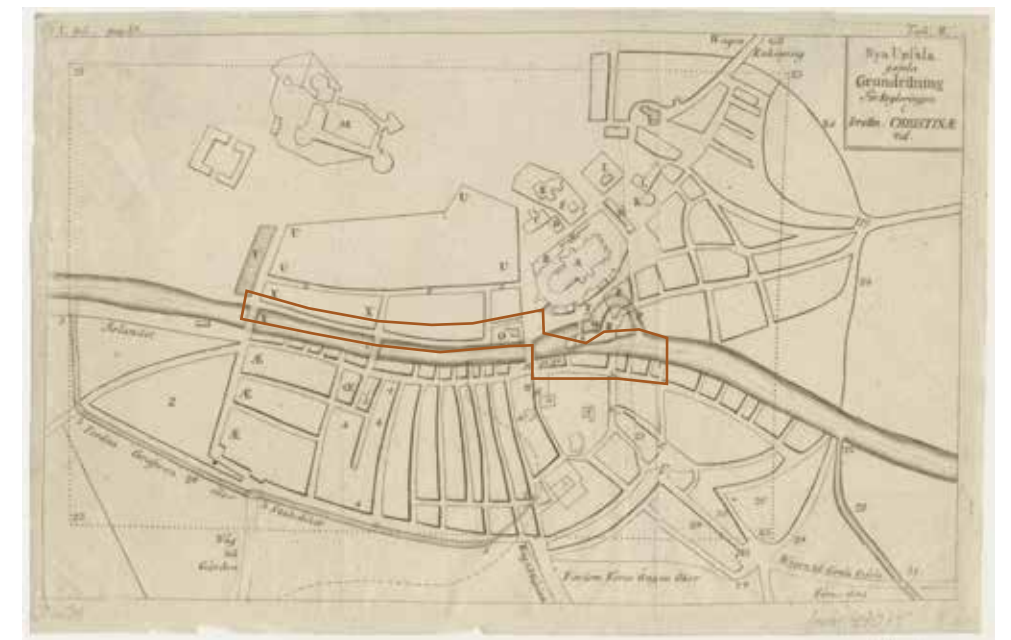
MEDELTIDA SPÅR

Anund (2001) beskriver det medeltida Uppsala som en stad som präglades av oregelbundna kvarters- och gatustrukturer. Dessa oregelbundna strukturer styrdes till stora delar av det dåvarande vadstället vid dagens Kvarnfallet, där stadens huvudgata och huvudtorg var placerade, motsvarande där Gamla torget är placerat idag. Anund (2001) hänvisar till de oregelbundna strukturerna från medeltiden som än idag präglar domkyrkans omkringliggande miljö.

Anund beskriver att Domberget, med sina smala kvarter visar på en äldre bebyggelse jämfört med den omgivande bebyggelsen i övrigt, som med sina mer storskaliga rumsliga strukturer visar på en generellt yngre etablering. Beckman-Thoor och Blombäck (2014) pekar ut Domkyrkan och de spår av den äldsta borgen och kungsgårdarna, som ingår i byggnaderna runt Domkyrkan, som exempel på byggnader och lämningar som visar på kungamakten och dess betydelse under medeltida Uppsala. De beskriver att dessa miljöer visar framväxten av kungamakten och dess dominerande och drivande ställning i Uppsala under medeltiden och som idag representerar stora samhällshistoriska värden.

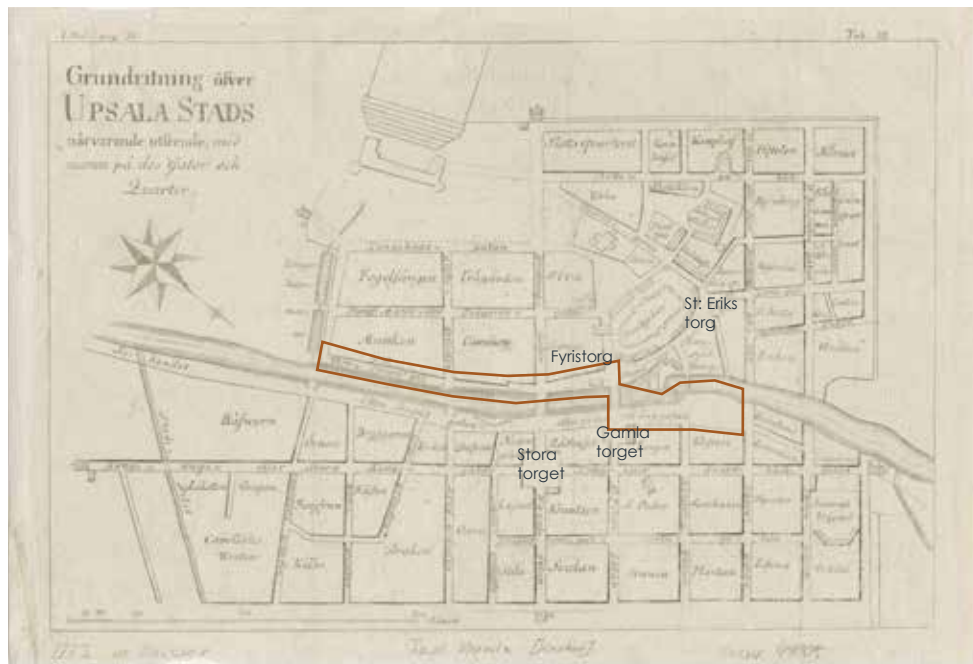
Domkyrkan som än idag har ett dominerande läge på höjden intill Fyrisån och som omges av byggnader som uppfördes med särskilda funktioner för stiftsstadens behov, utgör en säregen och väl sammanhållen miljö som berättar om kyrkans ställning och roll i samhället från medeltiden fram tills idag (Beckman-Thoor & Blombäck 2014).

Anund (2001) hävdar att området väster om Fyrisån bebyggdes under 1100-talet men att domkyrkoplatån helt rekonstruerades under sent 1200-tal. Under 1300-talet hände två förändringar i det offentliga rummet. Det anlades en gata som gick parallellt med åns östra kant likt den gata som redan vid denna tid gick längs åns västra kant. Det anlades även ett nytt torg som inrättades 1383 vid platsen som idag är Gamla torget (Anund 2001). Senare under 1500-talet anlades en slottsträdgård i området söder om Domkyrkan, utmed Fyrisån, med en gles bebyggelse av gårdar till ämbetsmän med plankinhägnade trädgårdar (Anund 2001 & Bergold et al. 1984).



Figur 7: Uppsala stads gamla grundritning. Tillagd markeringen av arbetets avgränsning av Årummet (Rudbeck, Olof, d.ä., 1679).

På västra sidan Fyrisån reser sig än idag de medeltida monumenten Domkyrkan och Helga Trefaldighetskyrkan och miljön omkring Domkyrkan präglas fortfarande av de oregelbundna strukturerna från medeltiden (Anund 2001). Domkyrkans omgivande bebyggelse har genom tiden byggts om för både kyrkan och universitetets verksamheter. Miljön omfattar idag många byggnader som har medeltida ursprung men som idag bär en prägel av 1700-talets arkitekturstil (Beckman-Thoor & Blombäck 2014).



Figur 8: Uppsala 1773. Grundritning av rutnätsstaden med tillagd markering av arbetets avgränsning av Årummet (Akrel, Fredrik & Busser, Johan Benedict 1773).

1600-TALETS REGLERING

I början av 1600-talet ville statsmakten förnya och utveckla de svenska samhällena genom att modernisera städerna både administrativt och formmässigt i deras fysiska strukturer. Statsmakten ville bygga upp de fysiska formerna i städerna enligt bestämda planer och samma tid som detta slog renässansens idéer om geometriskt och regelbunden stadsplanering igenom. Den omfattande stadsplaneringen under 1600-talet har resulterat i att många stadskärnor i Sverige än idag har kvar de geometriska och regelbundna strukturerna. Däremot har största delen av bebyggelsen i dessa strukturer bytts ut i senare tid (Råberg 1993).

Spår efter 1600-talets stadsplanering kan man fortfarande se i Uppsalas innerstad. Under 1600-talet genomgick Uppsala en statsreglering där stadens oregelbundna strukturer från medeltiden byggdes om i ett geometriskt och regelbundet formspråk, i en ny rutnätsplan med kvadratiska stadskvarter (Bergold et al. 1984, sid 17 & Uppsala kommun 2016). Uppsala utformades med ett nytt centralt placerat torg, Stora torget, med breda huvudgator som kopplade an till torget, Drottninggatan, Svartbäcksgatan, Kungsängsgatan och Vaksalagatan (se figur 8).

Rutnätsstaden delades upp i två områden, den västra och den östra sidan av Fyrisån (Uppsala kommun 2016). Den västra sidan har sedan 1600-talet en stark tradition att karaktäriseras som akademisamhälle där bebyggelsen och verksamheterna har präglats av domkyrkan, universitetet och staten (Anund 2001, Bergold et al. 1984 & Stiftelsen Upp-

landsmuseet 2023). Den östra sidan karaktäriserades som borgarstad och präglades i stället av handels- och hantverksgårdar (Bergold et al. 1984, sid 17).

1800-TALETS STENSTAD

Vid 1860-talet anlades järnvägsstationen i den östra stadsdelen som vid denna tid var placerat utanför stadsdiktet, som kom att bli dagens Kungsgatan. Med järnvägsstationen började Uppsala växa kraftigt och staden blev en järnvägs-knut. En första förtätning skedde under samma tid i anslutning till Stora torget och Ågatorna med nya stenbyggnader, där träskjulen och ladorna vid Kungsgatan ersattes av stenhusbebyggelse, hotell och hyreshus. Detta blev starten på den intensiva förnyelsen av Uppsala till en stenstad under 1880 som växte sig österut längs Kungsgatan och Dragarbrunnsgatan. Även väster om ån tillkom bebyggelse på tomter längs Drottninggatan, Skolgatan och Trädgårdsgatan (Bergold et al. 1989, sid 17–20).

Staden öster om ån fylldes främst av praktiska funktioner där Stora torget band samman landsvägarna och var ett centrum med funktioner för handel. Fyristorg kallades vid denna tid för vedtorget, namngett av de intilliggande verksamheterna. Bergold et al. (1989) beskriver hur innerstaden genomgick stora förändringar när den nya stenstaden, som inspirerades av universitetsbyggnaden med sina fasader i nyrenässansens mönster, kom att speglas i hela stadsplanen. Detta gällde för de nytillskott som skedde inom akademistaden, västra sidan av ån, med studenternas nationsbygg-

nader som representerade i sin formgivning byggnadernas funktion och landskap. Enligt Bergold et al. vitaliserade studentnationerna, med deras lokaler och aktiviteter, akademistaden och erhöill stadsdelen ett rikare innehåll (s. 21–22).



Figur 9: Vy från Östra Ågatan över Årummet med Fyrstorg och Domkyrkoområdet i bakgrunden, Östra Ågatan till höger och Västra Ågatan till vänster. Vyn visar de nyplanterade träden längs Fyrisåns kant år 1870. (Alexander Nay 1870)

1900-TALET S TADSFÖRNYELSE

Tiden efter sekelskiftet, under 1900-talet, inhandlades de flesta dagligvarorna på torgen i Uppsala, först och främst på Stora torget och senare förflyttades torghandeln till St: Eriks torg (se figur 8). Handeln på torgen, innebar handel under många olika olägenheter som exempelvis damm, värme, kyla, regn och hundar. 1905 krävde de handlande en saluhall vilket senare under 1909 resulterade i dagens Saluhall intill Fyrisån vid St: Eriks torg. Vid Gamla torget invigdes 1903 Centralbadet med sin fasad i varmrött tegel i samklang med Domkyrkan (Bergold et al. 1989, s. 33).

Eftersom många ville bo nära arbetet byggdes många nya bostäder i innerstaden. Längs Östra Ågatan byggdes bostadshus med fasader i nybarock som stod klar 1910 (Bergold et al. s. 68). Intill Västgöta nation byggdes Almquist och Wiksell vid Västra Ågatan under 1910-talet (s. 50). Den gamla stadskärnan i Uppsala var näst intill fullbyggd vid tiden runt 1920. Första världskriget ledde till stora samhällsförändringar, den traditionellt täta och representativa borgerliga kvartersstaden började ifrågasättas, och bostadsfrågan blev det stora problemet för stadsbyggandet där det ställdes krav på bättre standard av utrustning och utrymme, vilket den byggda stadskärnan ej kunde erbjuda. Lösningen blev att Uppsala började byggas ut med nya stadsdelar på jungfrumark, vilket resulterade i ett beroende av fungerande transport via spårvagn, bil och buss.

Det var under 1920-talet som motortrafiken på allvar började göra sig gällande i Uppsalas stadsmiljö. Uppsalas stadsrum som förhöll sig till den gamla rutnätsplanen från 1600-talet var inte dimensionerat för bilar. Gatorna som knappt gav utrymme för genomfart och med än mindre plats för parkering åtgärdades genom enkelriktning eller gatubreddningar som tog anspråk på gångbanor och gatuplanteringar (s. 194–96).

I början av 1930 påbörjades en förnyelse av Uppsalas innerstad som pågick fram till 50-talet, där byggandet handlade om att laga, byta och rensa i innerstaden. Bottenvåningarna röjdes för ett modernt återbruk och glasades upp till butiker, vindar inreddes till lägenheter (s. 193). Kvarteret Näktergalen, som ligget placerat mellan Stora torget och Östra Ågatan, exploaterades hårt med butiker, lagerlokaler, ateljéer och hyreslägenheter och fasaderna pryddes i varierad nybarock år 1934, vilket var den första omfattande centrumförnyelsen (s. 38).

Även andra världskriget resulterade i en tid av kraftig industriell och ekonomisk tillväxt som kom att bidra till stora förändringar i stadsplaneringen. Den gamla stadskärnan i Uppsala ansågs behöva anpassas efter de moderna kraven på tillgänglighet och ge utrymme för nya lokaler med utbud av varor och tjänster. Gotlands nation uppfördes intill Östra Ågatan 1954, ett nytt nationshus som dokumenterar dåtidens omsorg om material och gestaltning (s. 199).

År 1953 avvecklades spårvägsnätet och motortrafiken kunde dominera utrymmet på Uppsalas gator. 1960 präglades staden av det bilsamhälle som vuxit fram och som ställde nya krav på den fysiska miljön. 1961 skapades nya direktiv för hur Uppsalas centrum skulle utformas. Fram tills nu bestod huvuddragen i innerstaden som de legat sedan branden 1702. Nu skulle den gamla staden bli nya city, inredd med bland annat kontor, butiker och garage. Trafiklösningar för att förbättra framkomligheten för motortrafik och en strävan efter en effektiv markanvändning präglade planerna. Den låga och brokiga borgarstaden var tvungen att förnyas för att Uppsala skulle ha möjligheten att fungera för framtiden med en förväntad fortsatt tillväxt. Byggnadsstyrelsen och länsstyrelsen hade däremot starka invändningar mot planerna som inte tog hänsyn till de gamla stadsmiljöerna (Bergold et al. s. 200).

Uppsala var under 1920-talet en gammaldags gåstad där gatorna var anpassade till gångtrafikanten men där även hästskjutsar och spårväg fick ta plats. Högsta hastigheten inom staden var då 20 km/h. När motortrafiken ökade följde parkeringsproblemen och lösningen blev att de allmänna platserna fick släppa utrymme. Stora torget, Fyristorg, S:t Eriks torg och Riddartorget fick bli parkeringsplatser. Även utrymmet mellan hästkastanjerna längs Östra Ågatan fick bli en plats för parkering. Men inte bara motorfordon krävde mer plats i staden, i tider av bensinransonering och begränsad motortrafik under 40-talet kom även cykeltrafiken att öka i staden (s. 204).



Figur 10: Fotografi på Nybron mot öster "Nybron breddas, Uppsala 1953", Upplandsmuseet (2014).

VAD TAR JAG MED MIG TILL IDÉFÖRSLAGET?

- Årummet har varit en del av Uppsalas utveckling sedan medeltiden och är idag en plats med en mångfald av byggnader, strukturer och lager från Uppsalas historia.
- Årummet har förändrats tillsammans med Uppsala för att fylla tidens behov.
- Miljöerna runt Domkyrkan och domkyrkoberget har anor från medeltiden och är kulturhistoriska miljöer som möter Fyristorg.
- Fyrisån har delat upp Uppsala i västra och östra sidan, där de två sidorna utvecklats olika historiskt. Genom material och formspråk kan östra och västra sidan sammankopplas.
- Torgens roll i staden har förändrats med tiden och stadens behov. De har varit en handelsplats, knutpunkt och parkeringsplats. Idag finns en efterfrågan och behov av mötesplatser och social mötespunkt för gångtrafikanter.
- Gatorna har förändrats efter stadens behov. Bilismen påverkade dagens utformning. Återigen vill man ge mer utrymme till gångtrafikanten.

ANALYS OCH INVENTERING

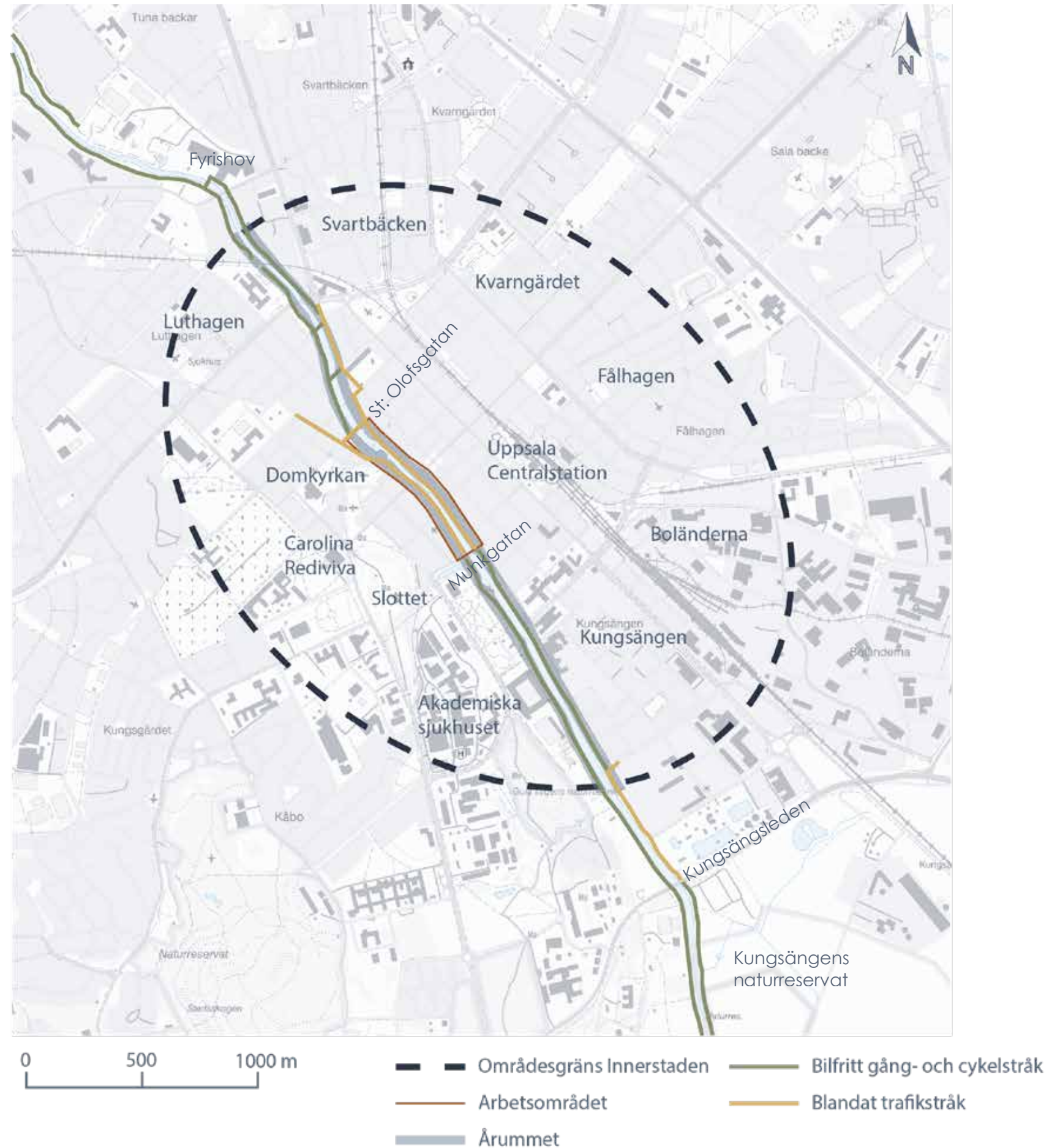
Detta kapitel innehåller platsanalys av Årummet och dess sammanhang i staden, strukturer, kopplingar, verksamheter och grundförutsättningar samt vyer och material. Analys av Jan Gehls 12 kvalitetskriterier i Årummet samt observationer av människorna inom arbetsområdet.

ÅRUMMETS REKREATIONSSTRÅK

På den västra sidan av Fyrisån sträcker sig ett stråk för gång- och cykeltrafik från SLU Ultuna i söder fram till Mungatan i norr där gång- och cykeltrafikanter kan röra sig längs ån ostörd av motortrafik. (se figur 11.) Vid Mungatan och Islandsbron övergår den långa gång- och cykelstråket längs ån till en bilgata med trottoarer. Vid St: Olofsgatan återupp-tas ett stråk avsedd för gång och cykel längs ån som fort-sätter norrut.

På den östra sidan Fyrisån är stråket inte lika sammanhäng- ande som på den västra sidan. Stråket för gång och cykel på östra sidan sträcker sig längs Kungsängens naturreservat från Vindbron fram till Kungsängsleden där stråket möter en mindre bilväg längs ån. Stråket för gång- och cykeltrafik återkommer en halv kilometer norrut där det är ett oavbru- tet stråk för gång och cykel fram till Mungatan och Islands- bron. I de centrala delarna fortsätter stråket längs Västra Ågatan och Östra Ågatan för gång-, cykel, och motortrafik.

Norrut fortsätter ett stråk för gång och cykel fram till bad- huset Fyrishov. I området för innerstaden är det enbart de centrala delarna av Årummet där det bilfria stråket för gång och cykel avbryts.



Figur 11: Karta över rekreationstråket som följer Fyrisåns åkanter genom Årummet som löper igenom hela Uppsala. © Lantmäteriet.

KULTURSTRÅKET

Uppsalas historia visas i miljöer och byggnader som bevarats i staden. Kulturstråket är en promenadslänga i Uppsala som leder runt några av stadens historiskt betydelsefulla byggnader och platser som också är turistmål i Uppsala (Uppsala kommun 2016). Promenadstråket leder runt kvarteren runt Linnéträdgården vilket är Linnés botaniska trädgård, vidare runt Domkyrkan och S:t Eriks torg med sina anor från medeltiden (Anund 2001). Stråket fortsätter upp till Carolina Rediviva från 1800-talet, där en del av Uppsalas universitetsbibliotek återfinns (Riksantikvarieämbetet 1976b).

Stråket fortsätter vidare runt Uppsala slott, som är en renessansborg som uppfördes av Gustav Vasa i mitten av 1500-talet och stod färdig i början av 1600-talet (Beckman-Thoor & Blombäck 2014, Riksantikvarieämbetet 1976a). Från slottet leder kulturstråket ner till Stadsträdgården och vidare in längs Östra Ågatan där det sedan svänger upp på klostergatan förbi Klosterparken där det tidigare låg delar av franciskanernas klosteranläggning som grundades på 1200-talet men som revs senare under 1500-talet. Figur 12 visar var kulturstråket, den rosa markeringen, passerar igenom Årummet.



Figur 12: Kulturstråket genom Årummet. Den röda markeringen visar arbets geografiska avgränsning. Den rosa linjen markerar vart Kulturstråket passerar.



Figur 13: Södra delen av Östra Ågatan, sett norrut, som är en del av Uppsalas Kulturstråk.



Figur 14: Carolina Rediviva till höger och Uppsala slott i bakgrunden, en attraktion för alla Valborgsfirande i Uppsala.

ÅRUMMETS VERKSAMHETER

Årummet fylls av olika verksamheter utöver att byggnaderna fylls av bostäder och kontor. I Årummet ligger tre studentnationer, Norrlands nation och Västgöta nation ligger längs Västra Ågatan och Gotlands nation ligger vid Östra Ågatan. Dessa bidrar till att ett stort antal studenter rör sig i Årummet. Restaurangerna och caféerna är belägna främst runt Fyristorg och Gamla torget samt några utspridd på Östra Ågatan. Dessa spiller i många fall ut på gatorna där de flesta även har en uteservering.

Olika former av handel och service finns främst runt Fyristorg och längs Östra Ågatan där det finns frisörer, olika kläd- och smyckesbutiker samt hotell. På Västra Ågatan ligger en biograf och karaokebar nära Fyristorg. Längs Västra Ågatan är det främst studentnationerna, universitetsbyggnaderna inom kvarteret Munken och Sankt Lars katolska kyrka som återfinns. Universitetsbyggnader ligger även inom Kvarteret Torget på Östra Ågatan samt en byggnad i Fyristorgs nordvästra hörn.

- Studentnation
- Restaurang/café
- Universitetsbyggnad
- Service/Handel/Nöje
- Kyrka



Figur 15: Kartan visar de olika verksamheterna som kantar Ågatorna och Fyristorg.

Figur 16: Entréer till de olika verksamheterna längs arbetsområdet.

TRAFIK

Ågatorna är idag trafikerade gator där fordon, cyklister och gångtrafikanter färdas. Östra Ågatan omformades 2005 och inom arbetsområdet är det idag en fil för enkelriktad motortrafik i sydlig riktning, en cykelväg med dubbelriktad cykeltrafik samt en trottoar på varsin sida av gatan. Västra Ågatan har idag motortrafik i båda riktningar där cykeltrafiken får samspela på samma utrymme. Trottoarer för gångtrafikanter löper på varsin sida av gatan.

Fyristorg är idag en parkeringsplats med en enkelriktad genomfart i nordlig riktning mot Gillbergska genomfarten och St: Eriks torg. Utöver parkeringen på Fyristorg finns även parkering på Gamla torget, längs en bit av Östra Ågatan samt längs en bit av Västra Ågatan. På Gamla torget finns även infarten till ett parkeringshus.

Årummet korsas av tre kollektivtrafiksstråk där Uppsalas stadsbussar passerar, längs St: Olofsgatan/St: Olofsbron, Drottninggatan/Nybron och Mungatan/Islandsbron.



Figur 17: Dagens trafikleder genom Årummet samt de korstande kollektivtrafiksstråken.



Figur 18: Dagens områden för parkering inom och intill arbetsområdet.

VYER

ÖSTRA ÅGATANS VYER

Östra Ågatan erbjuder vyer mot Domkyrkan och de historiska byggnaderna i kyrkans omgivning samtidigt som gatan ger en vy över vattnet i Fyrisån och Kvarnfallet. Gatan är öppen utan träd intill Fyrisån och bjuder på långa siktlinjer med vyer över Fyrisån och arkitektur från olika tidsperioder med en variation av färger, former och uttryck.



Figur 20: Vy över Kvarnfallet och Domkyrkan med de historiska byggnaderna i dess omgivning.



Figur 22: Längs hela Östra Ågatan finns vyer mot Domkyrkan.



Figur 19: Vy från korsningen Gamla torget och Östra Ågatan.



Figur 21: Östra Ågatan är ett öppet gaturum med långa siktlinjer längst gatan och mot Fyrisån.



Figur 23: Gatan har olika arkitektoniska lager som visar en variation på tidsepoker, färger och former.

VÄSTRA ÅGATANS VYER

Västra Ågatan är ett öppet gaturum intill Fyrisån utan träd som skymmer sikten, det är därför idag långa siktlinjer längs Västra Ågatan och mot Fyrisån. Mellan byggnaderna som kantar gatan syns vyer över Uppsala slott på sin höjd. Utmed gatan bjuder vyerna på vattnet i Fyrisån, trädkronorna och den varierade arkitekturen på Östra Ågatan samt säsongsplantering på Västgötaspången som går över Fyrisån.



Figur 25: Västra Ågatan är ett öppet gaturum med långa siktlinjer.



Figur 27: Vy över Fyrisån och Östra Ågatans trädkronor och varierade arkitektur sett från Västra Ågatan.



Figur 24: Mellan byggnaderna längs Västra Ågatan reser sig Uppsala Slott på sin höjd.



Figur 26: Den gröna Västgötaspången som leder över Fyrisån med sin dekorativa plantering av anueller.



Figur 28: Det blandade färgerna och formerna i Byggnaderna längs Östra Ågatan och de människor som rör sig längs gatan.

FYRISTORGS VYER

Fyristorg omringas av en blandad arkitektur från olika tidsepoker med en variation av varma färger. Över byggnaderna reser sig Domkyrkans torn och längs Valvgatan och St: Eriks Gränd (se figur 17) som ansluter vid Fyristorgs nordvästra hörn hittar man de historiska miljöerna som omringar Domkyrkan, bland annat Domtrappan och Domtrappshuset. Fyristorg bjuder även på vyer över Fyrisån som forsar under Dombron och Nybron samt Gamla torget med sin omgivande arkitektur och Östra Ågatan.



Figur 30: Vy från Fyristorg in mot S:t Eriks gränd vid Domtrappshuset som leder till S:t Eriks torg och Domkyrkan.



Figur 32: Vy från Fyristorg mot Valvgatan där man ser domtrappan som leder upp till Domkyrkan genom Domtrappshuset.



Figur 29: Domkyrkans klocktorn reser sig över taken på byggnaderna som omsluter Fyristorg.



Figur 31: Vy över Dombron mot Gamla torget.



Figur 33: Vy över Fyristorg när man kommer från Domkyrkoområdet.

SEVÄRDHETER

Från Årummet syns vyer över några av Uppsalas kulturhistoriska minnen och turistmål. Vid korsningen mellan Fyrstorg och Västra Ågatan, längs Drottninggatan, syns en vy över Carolina Rediviva. Domkyrkans torn reser sig över byggnaderna och gör sig sedda i stora delar av Årummet och vid Östra Ågatan syns hela domkyrkans profil. Vid Västgöta-spången syns slottet mellan byggnaderna och Fyrisån i sin helhet är också en sevärighet i Uppsala. Årummet bjuder även på historiska miljöer runt bland annat Fyrstorg och Gamla torget.



Figur 35: Vy mot Carolina Rediviva sett från Drottninggatan där den korsar Fyrstorg och Västra Ågatan.



Figur 37: Vy mot slottet som reser sig mellan St: Lars Katolska kyrka till vänster och Västgöta nation till höger med Västgötaspången i förgrunden.



Figur 34: Vy från korsningen Gamla torget och Östra Ågatan mot Domkyrkan och historiska byggnader som bland annat Akademikvarnen och Domtrappshuset.



Figur 36: Dombron över ett forsande vatten i Fyrisån med Gamla torget och Östra Ågatan till höger.



Figur 38: Domkyrkans torn reser sig över byggnaderna och gör sig sedda i stora delar av Årummet.

MATERIAL



Figur 39: På Fyristorg är det betongplattor på trottoarerna som löper längs fasaderna i väst och igenom parkeringsplatsen. Körfilen är asfalterad och parkeringen samt området mot Fyrisån och Domkyrkan är belagd i gatsten.



Figur 41: Valvgatan och St:Eriksgränd som ansluter vid Fyristorgs nordvästra hörn är belagd i smågatsten med en granitmur som terrass med storgatsten samt gjutjärnsdetaljer.



Figur 43: Längs Östra Ågatan, inom arbetsområdet, är trottoarerna belagd med smågatsten och borgmästarstenar som kantstöd. Intill fasaderna går ett stråk av granitplattor på trottoaren. Bil- och cykelfilerna är asfalterad.



Figur 40: Utanför Norrlands nation längs Västra Ågatan ligger kullersten runt de gamla hästkastanjerna. En kort bit längs ån intill kullerstenarna är markmaterialet smågatsten.



Figur 42: Västra Ågatan har asfalterad körbanor samt en asfalterad trottoar längs Fyrisåns kant med Borgmästarsten som kantstöd.



Figur 44: Trottoaren mot fasaderna längs Västra Ågatan är belagd med betongplattor och likt den asfalterade trottoaren längs åkanten är det borgmästarsten som kantstöd.



Figur 45: Längs södra delen av Östra Ågatan, utanför projektområdet, används storgatsten med ett stråk av granitplattor närmast ån.



Figur 47: Södra delen av Östra Ågatan är belagd med smågatsten på körbanan och vistelseplatserna på den översta terraseringen. Sittplatser och upphöjda växtbäddar är av granitblock och även trapporna är av granit.



Figur 49: Delar av växtbäddarnas kanter har en inbyggd soffa av trä för bekvämare sittplatser med ryggstöd. Hela växtbäddens kant kan däremot användas som sittplats.



Figur 46: Längs norra delen av Östra Ågatan används smågatsten och granitplattor.



Figur 48: Cykelbanan längs den södra delen av Östra Ågatan är asfalterad och övergångsställen samspelar med smågatsten och granitplattor likt markbeläggningen mot ån.



Figur 50: Nybrons bestanta staket formgiven i granit.



Figur 51: Längs södra delen av Östra Ågatan växer hästkastanjer och lindar. Bilden visar en gammal och en yngre hästkastanj i en växtbädd med perenner och vårlökar.



Figur 52: Här syns en växtbädd med lindar som täcks av makadan med perenner och vårlökar.



Figur 53: På Fyrstorg och Östra Ågatan, mitt emot varandra på varsin sida ån, står två vattenpumpar i gjutjärn från 1852 (Upplandsmuseet 2014).

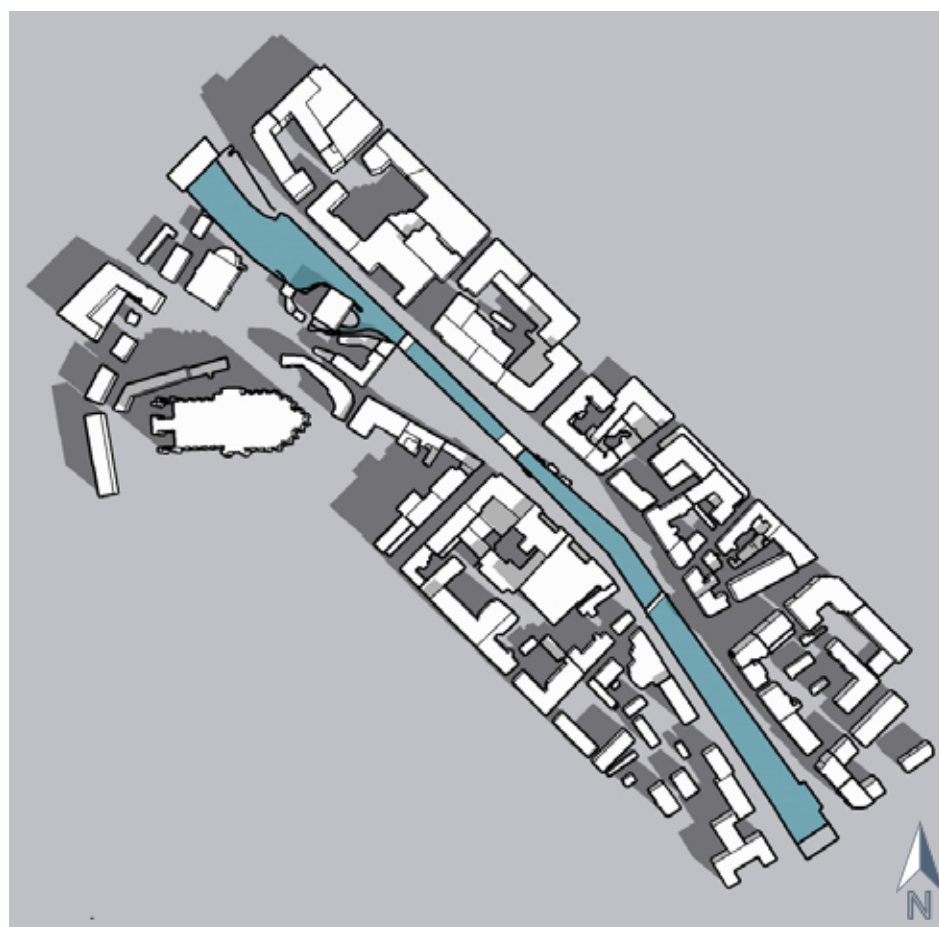


Figur 54: Gjutjärnstaketet som följer Åkanten i hela det centrala Årummet med sitt detaljerade mönster.

SOL OCH SKUGGSTUDIE

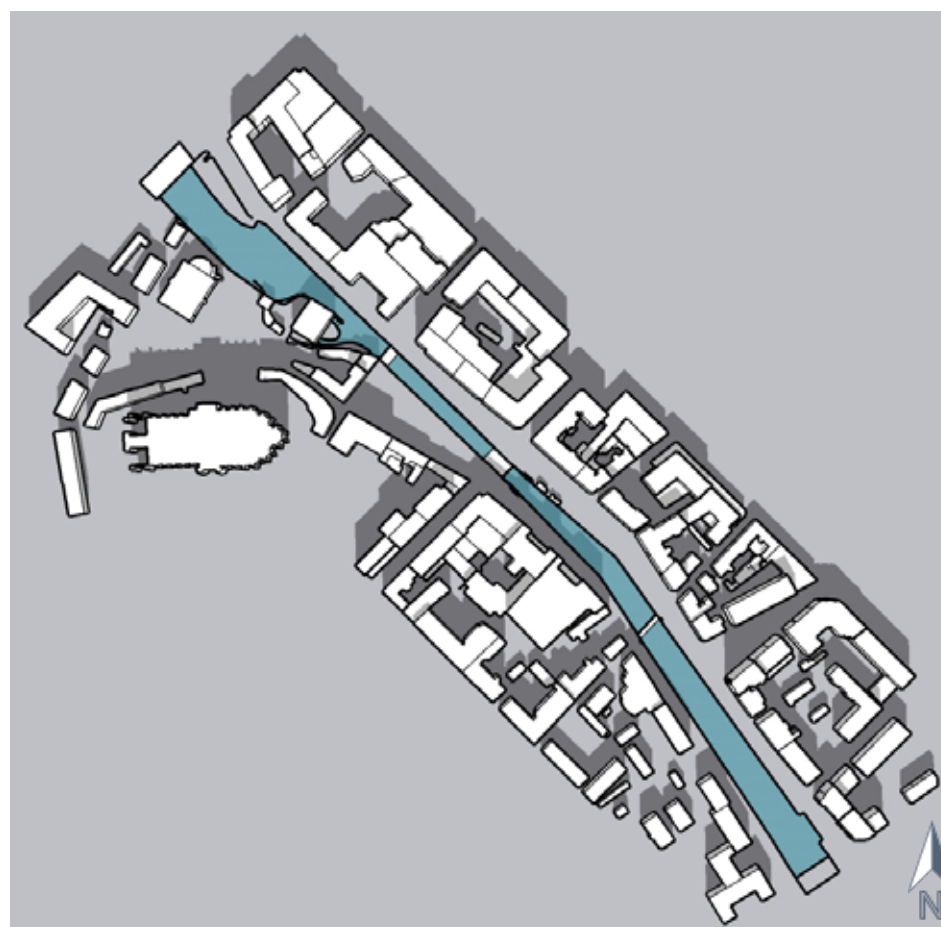
VÅR- OCH HÖSTDAGJÄMNING

MORGONSOL 9.00



Under vår- och höstdagjämning skiner morgonsolen på större delen av Årummet. Västra Ågatan och Fyristorg ligger i full sol och delar av Östra Ågatan ligger i skuggan av byggnaderna.

MITT PÅ DAGEN 12.00



Mitt på dagen kl 12.00 under vår- och höstdagjämning ligger Östra Ågatan i full sol. Västra Ågatan samt Fyristorg börjar vid denna tid att ligga i skuggan av byggnaderna.

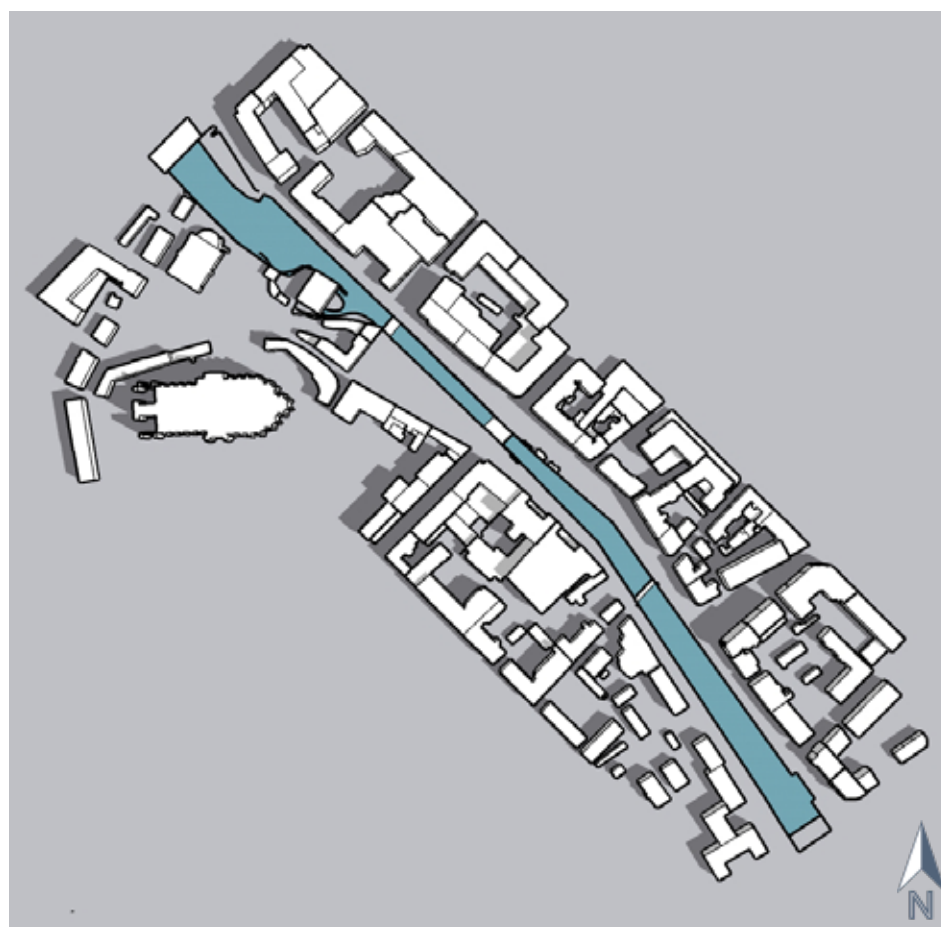
EFTERMIDDAGSOL 15.00



Under eftermiddagen kl 15.00 under vår- och höstdagjämning ligger största delen av Västra Ågatan och Fyristorg i skugga av byggnaderna. Östra Ågatan ligger till största del i full sol.

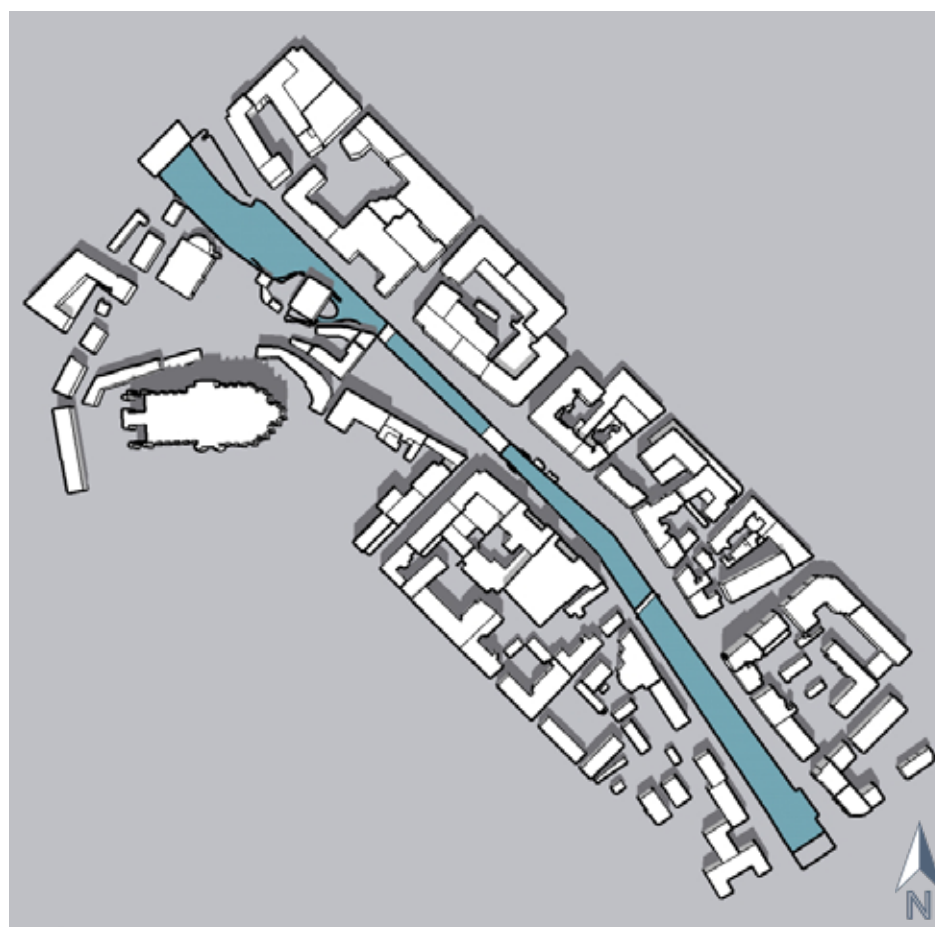
MIDSOMMAR

MORGONSOL 9.00



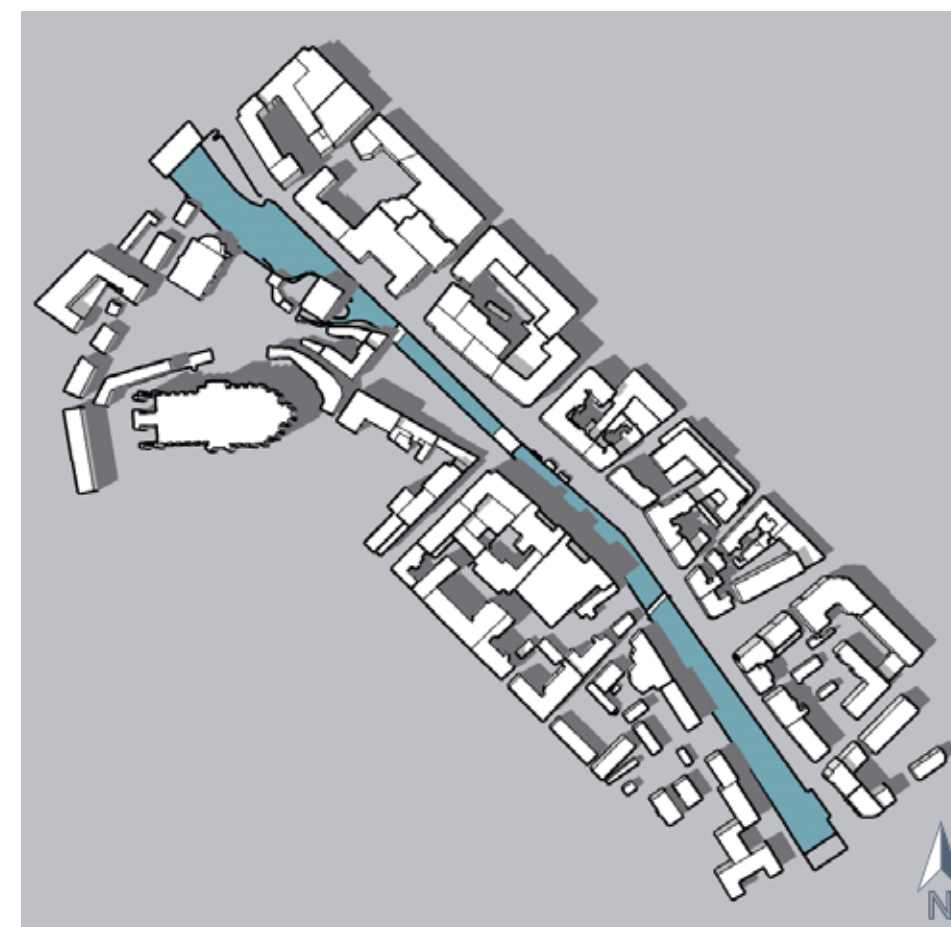
Morgonsolen kl 9.00 på midsommar skiner över hela Årummet delvis skugga på delar av Östra Ågatan.

MITT PÅ DAGEN 12.00



Mitt på dagen kl 12.00 på midsommar ligger större delen av Årummet i solläge där delar av Västra Ågatan och Fyristorg börjar beskuggas av byggnaderna.

EFTERMIDDAGSOL 15.00



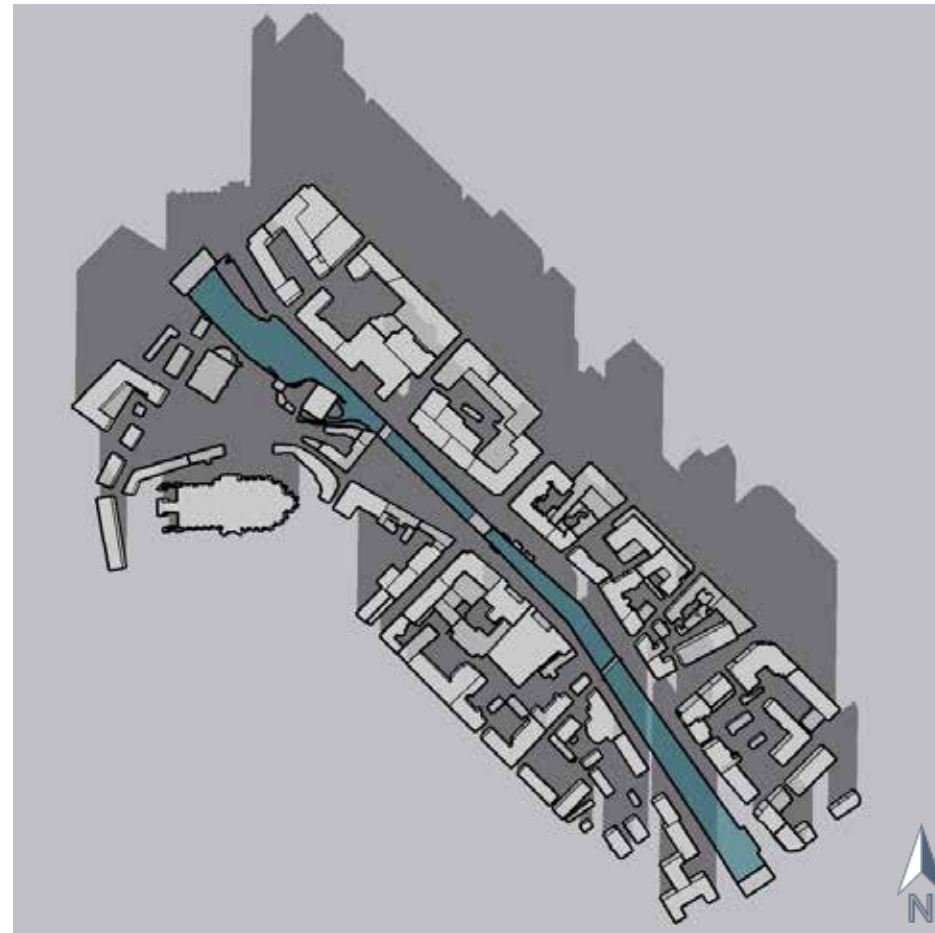
Under eftermiddagen kl 15.00 på midsommar är det eftermiddagssol på hela östra sidan och större delar av Västra Ågatan ligger i skuggan av byggnaderna. Fyristorgs östra sida har eftermiddagssol.

KVÄLLSSOL 18.00



Kvällssolen kl 18.00 på midsommar skiner på stora delar av Östra Ågatan. Stora delar av västra sidan ligger i skugga men där Fyristorg får kvällssol i sina östraste delar mot Fyrisån.

MIDVINTER MITT PÅ DAGEN 12.00



Under midvinter ligger Årummet i skuggan av bygganderna. Glipor av solsken strålar in mellan byggnaderna. Bilden visar midvinter kl 12.00.

VAD TAR JAG MED MIG TILL IDÉFÖRSLAGET?

- Årummet erbjuder rekreationsstråk längs båda sidorna av Fyrisån genom hela Uppsala. De centrala delarna av Årummet är en länk i det sammanhängande rekreationsstråket.

- Platsens placering i staden med Fyrisån och historiska miljöer är Årummet en av Uppsalas turistattraktioner.

- Verksamheter som bidrar till mänsklig närvaro är fördelat i hela Årummet men främst runt Fyristorg och Östra Ågatan.

- Årummet erbjuder en mångfald av vyer med sin kombination av vatten, vegetation, historiska miljöer och variation av arkitektur.

- Gatsten och granit i markmaterial, trappor och murar förekommer i hela Årummet och i miljöerna i anslutning till Årummet. Lind och hästkastanj följer delar av åkanten.

- Västra sidan Fyrisån erbjuder förmiddagssol och Östra sidan erbjuder gynnsamma sollägen under eftermiddag och kväll.

GEHLS 12 KVALITETSKRITERIER

ÖSTRA ÅGATAN

Bra
 Medel
 Dåligt

Kvalitetskriterier		Resultat
S K Y D D	Känna sig säker Gångtrafikanter på platsen ska vara skyddade mot trafik och olyckor. De ska inte känna rädsla för trafiken.	Gatan är uppdelad i filer för olika trafikslag. Upphöjda trottoarer på varsin sida gatan avsedd för gångtrafik och körfil för motorfordon samt cykelbana mitt i gatan. Låg hastighet fast snabba cyklister. Trottoaren längs åkanten är smal och delvis ockuperad av parkerade cyklar.
	Känna sig trygg Människor som befinner sig på platsen ska vara skyddade mot våld och kriminalitet. Livfyllda publika platser där man är sedd och god belysning kan bidra till detta. Även en överlappning av dags- och kvällsfunktioner.	Längs gatan har man god sikt och god belysning på kvällar och nätter. Butiker, restauranger och studentnation bidrar till att gatan används dag och kväll och fylls av liv större delen av dygnet.
	Skydd mot negativa sinnesintryck Det ska finnas skydd mot väder såsom vind, regn, kyla och hetta samt mot föroreningar, ljud och damm.	Gatan har en öppen och rak rumslighet utan vegetation eller andra element som skyddar mot väder, ljud, föroreningar och damm. Skydd finns genom uteserveringar till restauranger.
K O M F O R T	Möjlighet att promenera Det ska finnas utrymme för att gå och inga hinder ska blockera gångtrafikanterna. Det ska vara en god markbeläggning och tillgängligt för alla samt intressanta fasader.	Bred trottoar längs fasaderna med anpassat stråk för framkomlighet. Trottoaren längs åkanten är däremot smal och ockuperas delvis av parkerade cyklar, detta skapar hinder för gångtrafikanter. Markbeläggning är smågatsten kombinerad med granithällar för tillgänglighet.
	Möjlighet att stå och stanna Främja för människor att kunna stanna och stå. Vid kanter är attraktiva platser att stanna och stå.	Vy över ån och Domkyrkan med omkringliggande historiska byggnader i gynnsamt solläge skapar attraktiva kantzoner mot fasader och åkanten för att stanna och stå.
	Möjlighet att sitta Zoner för att sitta som utnyttjar vyer och sollägen. Bra sittplatser och bänkar för vila.	Det finns inga bänkar eller sittplatser längs gatan. Sittplatser är i uteserveringar eller intilliggande Gamla torget och Gotlandsparken.
	Möjlighet att se Människorna ska kunna titta på omgivningen och uppleva intressanta vyer. De ska även kunna se längre distanser utan brutna siktlinjer. När det är mörkt behövs även belysning.	Gatan tillsammans med Fyrisåns vattenrum skapar långa siktlinjer längs gatan och över ån. Historiska byggnader, vatten och varierade fasader ger upplevelsevärden och intressanta vyer. God belysning vid mörker.
	Möjlighet att konversera och lyssna Platsen ska uppmuntra människor att kunna prata med andra samt att lyssna. Låga ljudnivåer och gatumöblering som skapar social kontakt kan bidra till detta.	Gatan har ingen möblering som möjliggör för social kontakt. Buller från motortrafiken bidrar till högre ljudnivåer.
	Möjlighet för lek och träning Inbjudande miljö som uppmuntrar kreativitet, fysisk aktivitet, träning och lek. Något för dag och natt samt sommar och vinter.	Lekplatsen klosterparken ligger nära gatan, den är däremot avskild på grund av byggnader. Kulturstråker kan uppmuntra kreativitet och miljön inbjuder för promenad och cykel.
V Ä L B E H A G	Skala Byggnaderna och rumsbildande platser är designade för den mänskliga skalan.	Det öppna rummet som skapas med gatan och Fyrisåns vattenrum ramar in av 4-5 våningshus och den visuellt dominanta Domkyrkan. Avsaknad av element i ögonnivå, mänsklig skala.
	Möjlighet att njuta av vädret Möjlighet för människorna att njuta av de positiva aspekterna av klimatet. Sollägen och skugga, njuta av värme eller en svalkande bris.	Gatan ligger i gynnsamt solläge där människorna kan njuta av sol och värme, däremot finns inga element som skugga vid full sol.
	Positiva sinnesintryck Människor kan uppleva positiva sinnesintryck genom god design, fina och tåliga material samt detaljer. Fina vyer, träd, planteringar och vatten kan också ge positiva sinnesintryck.	Smågatsten och granithällar är fina och tåliga markmaterial. Räcket som följer Fyrisåns kant kan vara en uppskattad detalj. Fina vyer över Domkyrkan, vatten och varierade fasader. Inga träd eller planteringar på gatan men i anslutning.

FYRISTORG

Bra
 Medel
 Dåligt

Kvalitetskriterier		Resultat
S K Y D D	Känna sig säker Gångtrafikanter på platsen ska vara skyddade mot trafik och olyckor. De ska inte känna rädsla för trafiken.	De centrala delarna av torget prioriterar bilar och parkering. Kanterna ger utrymme för fotgängare men det är ingen avsedd yta för cyklister. Hastigheten är låg men cyklister kan komma i hög fart.
	Känna sig trygg Människor som befinner sig på platsen ska vara skyddade mot våld och kriminalitet. Livfyllda publika platser där man är sedd och god belysning kan bidra till detta. Även en överlappning av dags- och kvällsfunktioner.	I torgets omgivning finns butiker och restauranger samt Domkyrkan som skapar mänsklig närvaro på torget större delen av dygnet. Torget har även god belysning och effektbelysning.
	Skydd mot negativa sinnesintryck Det ska finnas skydd mot väder såsom vind, regn, kyla och hetta samt mot föroreningar, ljud och damm.	Genomgående biltrafik samt parkering bidrar till föroreningar, ljud och damm. Några äldre träd finns som skydd för väder.
K O M F O R T	Möjlighet att promenera Det ska finnas utrymme för att gå och inga hinder ska blockera gångtrafikanterna. Det ska vara en god markbeläggning och tillgängligt för alla samt intressanta fasader.	Utrymme för gångtrafikanter finns längs fasaderna samt genom parkeringen. Delvis gångvänligt längs åkanten. Biltrafik, bilparkering, cykeltrafik och cykelparkering kan upplevas som hinder för gångtrafikanter. Kantstöden inom och runt parkeringsytan kan även skapa hinder.
	Möjlighet att stå och stanna Främja för människor att kunna stanna och stå. Vid kanter är attraktiva platser att stanna och stå.	Med många entréer, otrevlig miljö, med cykelparkering längs åkanten samt bilyta på hela torget är bristfälligt med platser att stanna till. Eventuellt under träden.
	Möjlighet att sitta Zoner för att sitta som utnyttjar vyer och sollägen. Bra sittplatser och bänkar för vila.	Inga bänkar eller andra sittplatser fanns på eller runt torget under besöken.
	Möjlighet att se Människorna ska kunna titta på omgivningen och uppleva intressanta vyer. De ska även kunna se längre distanser utan brutna siktlinjer. När det är mörkt behövs även belysning.	Domkyrkan som reser sig i torgets hörn tillsammans med historiska byggnader och varierade fasader skapar intressanta och upplevelserika vyer. Siktlinjen är öppen längs gatan och delvis ån mellan träden.
	Möjlighet att konversera och lyssna Platsen ska uppmuntra människor att kunna prata med andra samt att lyssna. Låga ljudnivåer och gatumöblering som skapar social kontakt kan bidra till detta.	Torget erbjuder ingen möblering som uppmuntrar till social kontakt och den passerande trafiken bidrar till högre bullernivåer.
	Möjlighet för lek och träning Inbjudande miljö som uppmuntrar kreativitet, fysisk aktivitet, träning och lek. Något för dag och natt samt sommar och vinter.	Torghandel förekommer under helgdagar. Butiker och restauranger med sina uteserveringar är de aktiviteter som uppmuntras på torget.
V Ä L B E H A G	Skala Byggnaderna och rumsbildande platser är designade för den mänskliga skalan.	Med lägre bebyggelse och träd som ramar in skapas en intim och mänsklig skala på torget. Varierade fasader och levande bottenvåningar bidrar till mänskliga skalan.
	Möjlighet att njuta av vädret Möjlighet för människorna att njuta av de positiva aspekterna av klimatet. Sollägen och skugga, njuta av värme eller en svalkande bris.	Torget ligger i förmiddassol och har delvis kvällsol. Träden skapar skir skugga över torgets östra del. Inga platser att stanna för att njuta av detta.
	Positiva sinnesintryck Människor kan uppleva positiva sinnesintryck genom god design, fina och tåliga material samt detaljer. Fina vyer, träd, planteringar och vatten kan också ge positiva sinnesintryck.	Variationen och detaljerna i fasaderna kan ge positiva sinnesintryck. Även de historiska miljöerna, träden och vyn över vattnet med detaljer i broarna och räcket. Material och design på torget bidrar däremot inte till positiva sinnesintryck.

VÄSTRA ÅGATAN

Bra
 Medel
 Dåligt

Kvalitetskriterier		Resultat
S K Y D D	Känna sig säker Gångtrafikanter på platsen ska vara skyddade mot trafik och olyckor. De ska inte känna rädsla för trafiken.	Trottoarer avsedd för gångtrafik på båda sidor av gatan där biltrafik och cykeltrafik delar körbanan i gatan. Delvis ockuperas trottoaren längs åkanten av parkerade cyklar och man behöver promenera på körbanan.
	Känna sig trygg Människor som befinner sig på platsen ska vara skyddade mot våld och kriminalitet. Livfyllda publika platser där man är sedd och god belysning kan bidra till detta. Även en överlappning av dags- och kvällsfunktioner.	Universitetsbyggnad och kyrka bidrar till liv under dagtid. Studentnationer, biograf och bar bidrar med mänsklig närvaro även under kvällstid. Gatan ansluter till stadsträdgården, centrum och Domkyrkan vilket skapar välanvänd väg under stora delar av dygnet.
	Skydd mot negativa sinnesintryck Det ska finnas skydd mot väder såsom vind, regn, kyla och hetta samt mot föroreningar, ljud och damm.	Gatan är öppen utan skydd mot negativa sinnesintryck såsom väder, föroreningar, ljud och damm.
K O M F O R T	Möjlighet att promenera Det ska finnas utrymme för att gå och inga hinder ska blockera gångtrafikanterna. Det ska vara en god markbeläggning och tillgängligt för alla samt intressanta fasader.	Trottoarer på vardera sida vägen avsedd för gångtrafik. Delar av trottoaren längs ån ockuperas däremot av parkerade cyklar som skapar hinder för gångtrafikanter. Markbeläggning av betongplattor och asfalt är framkomligt markmaterial.
	Möjlighet att stå och stanna Främja för människor att kunna stanna och stå. Vid kanter är attraktiva platser att stanna och stå.	Åkanten är en attraktiv kantzon att stanna och stå för att se över vattnet och varierade fasader.
	Möjlighet att sitta Zoner för att sitta som utnyttjar vyer och sollägen. Bra sittplatser och bänkar för vila.	Det finns inga bänkar längs gatan, trappen upp till Norrlands nation är enda möjligheten för att sitta längs gatan.
	Möjlighet att se Människorna ska kunna titta på omgivningen och uppleva intressanta vyer. De ska även kunna se längre distanser utan brutna siktlinjer. När det är mörkt behövs även belysning.	Vyer över varierad arkitektur och vattnet är intressanta och upplevelserika vyer. Rak öppen gatan intill det öppna vattenrummet vid ån skapar ett stort och avlångt öppet rum med långa siktlinjer. God belysning under kvällstid.
	Möjlighet att konversera och lyssna Platsen ska uppmuntra människor att kunna prata med andra samt att lyssna. Låga ljudnivåer och gatmöblering som skapar social kontakt kan bidra till detta.	Buller från trafik och vattnet skapar högre ljudnivåer. Det finns ingen gatmöblering längs gatan som möjliggör för social kontakt.
	Möjlighet för lek och träning Inbjudande miljö som uppmuntrar kreativitet, fysisk aktivitet, träning och lek. Något för dag och natt samt sommar och vinter.	Öppen rak gatan bjuder enbart in för promenad och cykel. Bio och studentnation uppmuntrar till aktivitet.
V Ä L B E H A G	Skala Byggnaderna och rumsbildande platser är designade för den mänskliga skalan.	Stor öppen rumslighet med få rumsbildande element som bidrar till den mänskliga skalan.
	Möjlighet att njuta av vädret Möjlighet för människorna att njuta av de positiva aspekterna av klimatet. Sollägen och skugga, njuta av värme eller en svalkande bris.	Förmiddagssol med slagskugga från byggnaderna på eftermiddagen.
	Positiva sinnesintryck Människor kan uppleva positiva sinnesintryck genom god design, fina och tåliga material samt detaljer. Fina vyer, träd, planteringar och vatten kan också ge positiva sinnesintryck.	Positivt sinnesintryck av vyer över vattnet och träden på andra sidan ån. Samt variationen av fasader och dess detaljer. Plantering vid broarna under vår och sommar, effektbelysning under höst och vinter.

OBSERVATIONER

Genom platsbesök inom arbetsområdet i centrala Årummet studerades:

- Hur många genomför olika aktiviteter?
- Vem använder de offentliga miljöerna inom arbetsområdet?
- Vart rör sig, stannar, sitter, står och genomför människorna nödvändiga samt frivilliga aktiviteter?
- Hur länge befinner sig människor på platsen, hastigheter och tider att röra sig olika sträckor?

Observationerna skedde under flera tillfällen under arbetet, både längre och kortare besök, under vardagar och helger under dagtid samt kvällstid. Dokumenteringen skedde genom fotografering, skissning och främst anteckningar.

Under en observation som genomfördes mitt på dagen den 5:e februari sken solen och människor lutade sig mot fasaderna för att njuta av solen. Det var flera personer som satt mot ån längs Östra Ågatan. Vissa satt längs ån och åt medtagen lunch i solen, par och grupper av människor samtalade och vissa tog kortare sittpauser för att prata i telefonen. Andra satt bara och njöt av solen. På Västgötaspången stannade ett par för fotografering över ån, de historiska byggnaderna och domkyrkan. Majoriteten av människorna som promenerade i Årummet rörde sig längs solsidan på Östra Ågatan.



Figur 55: I soligt läge längs Östra Ågatan stannade gångtrafikanter och lutade sig mot fasaden för att njuta av solen.



Figur 57: Även här kan vi se en person som lutar sig mot fasaden för att njuta av solen och i bakgrunden har en person slagit sig ned på en bänk.



Figur 56: Likaså slog sig människor ned på sittplatserna längs Östra Ågatan utmed Fyrisåns kant.



Figur 58: Lika som fasaderna lockade soldyrkare är det nordvästra hörnet av Gamla torget populärt när solen kommer fram där människor nyttjar både bänkar och trappen för att sola.

Under ett längre besök som genomfördes mellan klockan 10.00-14.00 den 7:e mars studerades hela centrala Årummet. Under förmiddagen studerades Västra Ågatan där det rörde sig ett jämnt flöde av människor och fordon. Det var en variation av människor i olika åldrar, bland annat studenter som kom och gick till universitetsbyggnaderna inom kvarteret Munken, hundägare som promenerade med hunden, föräldrar som promenerade med barnvagn samt en skolklass som tog en förmiddagspromenad runt Årummet. Likaså passerade frekvent fordonstrafik längs Västra Ågatan av person-, taxi-, företags- och lastbilar. Under en tidsperiod på 20 minuter passerade cirka 65 människor till fots, 50 bilar/lastbilar och 12 cyklister.

Längs Östra Ågatan, utanför arbetsområdet, mellan Gamla torget och Mungatan, satte sig flertalet personer på bänkarna utmed ån i förmiddagssolen och under trädens skugga. Fem personer som kom och satte sig under observationen satt mellan 15-20 minuter där de bland annat njöt av solen, pratade i telefonen, konverserade med varandra samt drack kaffe. Vid Gamla torget, i det soliga nordvästra hörnet var varje bänk ockuperad av människor som satt och solade. På de 6 bänkar som fanns på torget satt det vid detta tillfälle 15 personer. Alla bänkar som finns längs åkanten en solig dag som denna användes, under lunchtid när Östra Ågatan ligger i full sol blev bänkarna längs åkanten näst intill fullsatta av människor som bland annat åt sin lunch.



Figur 59: Jämnt flöde av bilar och lastbilar som vid möten måste nyttja trottoarerna för att rymmas och cyklister nyttjar trottoaren för att undvika biltrafiken.



Figur 61: Medans förmiddagssolen sken över båda Ågatorna promenerade ett jämnt flöde av människor längs gatorna.



Figur 60: Under lunchen fylldes sittplatserna längs åkanten med människor som käkade lunch ute och njöt av solen.



Figur 62: Promenadstråket utmed Östra Ågatan, utanför projektområdet, visade sig populärt en solig dag som denna.

Vid observation av Östra Ågatan under lunchtid, under en tidsperiod på 20 minuter, kartlades antalet människor som genomförde olika aktiviteter. Bänkarna och bryggan i Gotlandsparken, som ligger intill Östra Ågatan utmed Fyrisån, fylldes av människor som solade, fikade en medtagen macka eller lunchlåda och konverserade. På 20 minuter kom 20 personer och satte sig i Gotlandsparken. Det var även många människor som promenerade längs Östra Ågatan och igenom Gotlandsparken i solen. Under 20 minuter promenerade cirka 160 personer längs Östra Ågatan. Det var långsamt strosande i solen samt snabbare promenader, vissa rastade hunden, vissa promenerade med barnvagn. Av dessa stannade 9 personer och fotograferade vyn över Fyrisån och Domkyrkan. Entrén till universitetsbyggnaden i kvarter Torget visade sig vara en målpunkt där 10 personer stannade för att stå och konversera.

13 personer stannade intill åkanten, mellan de parkerade cyklarna, samt mot fasaderna för att stå och njuta av solen. Under dessa 20 minuter passerade även cirka 70 cyklister och 40 bilar/lastbilar. Majoriteten av de människor som promenerade längs Östra Ågatan rörde sig på trottoaren längs byggnadernas fasader och de som passerade vägen över till Åkanten var de som avsåg att stå och kolla på vyn eller fotografera där de sedan gick över gatan igen när de skulle promenera vidare. Detta visar på den trånga framkomligheten för gångtrafikanter längs åkanten på grund av de parkerade cyklarna.



Figur 63: Att människor väljer att gå på trottoaren mot fasaden är inte så konstigt när trottoaren mot åkanten ockuperas av parkerade cyklar.



Figur 65: En transportsträcka där människor går, cyklar och passerar med bil. Ingen plats för vila eller paus. Entrén till universitetsbyggnaden i Kvarter Torget uppfattades däremot som en plats där människor samlades.



Figur 64: Den soliga bryggan i Gotlandsparken som fylldes av människor under lunchtid, med vy över Fyrisån och Domkyrkan.



Figur 66: De inglasade uteserveringarna visade sig populära en solig dag i februari.

Under observationen av Fyrstorg var det människor som kom för att parkera sina bilar och cyklar som använde platsen. Alla fotgängare som syntes på torget passerade på väg till omkringliggande platser. Under en observationstid på 20 minuter stannade en människa på torget för att röka under ett träd och 4 personer stannade på Dombron för att fotografera Kvarnfallet och Domkyrkan.

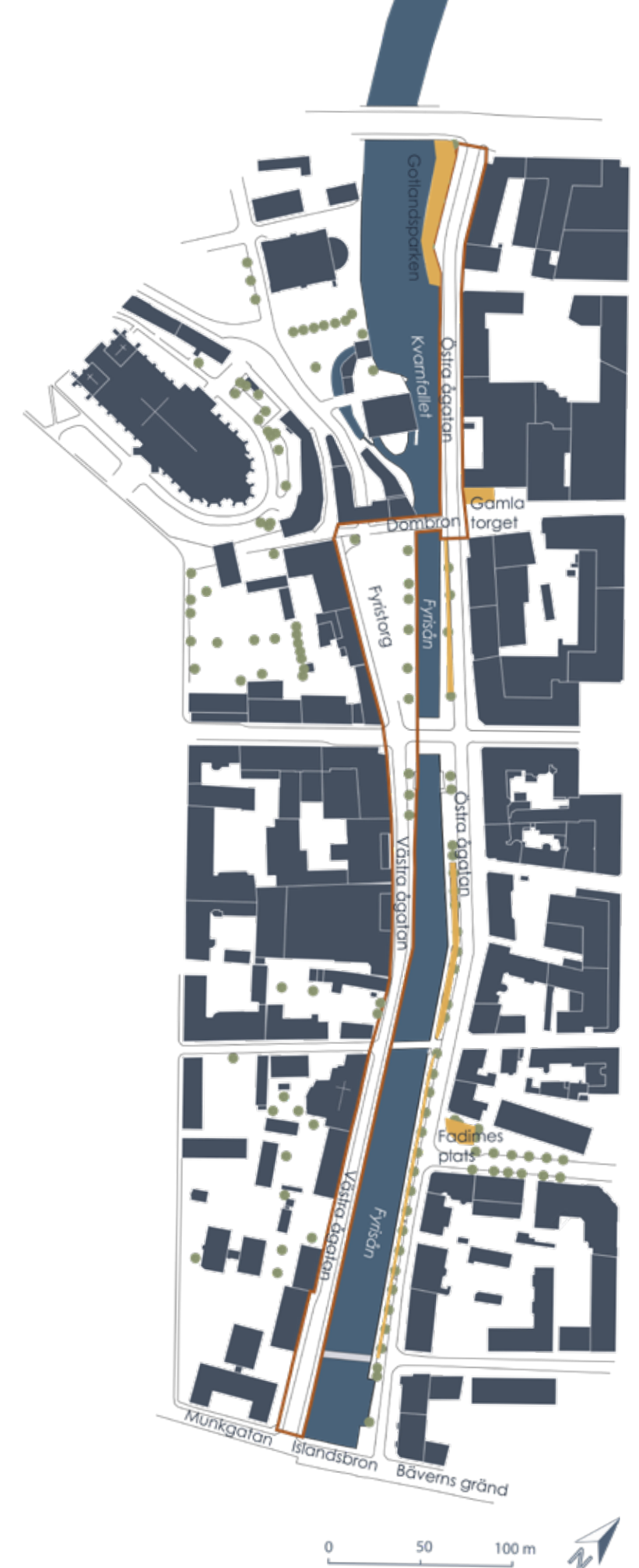


Figur 68: Under helgfria lördagar får småskalig torghandel bedrivas på Fyrstorg (Uppsala kommun 2024a) Torget kan även hyras för evenemang. (Uppsala kommun 2024b).

Efter återkommande observationer kartlades de platser som upplevdes som populära sittzoner (Se figur 69). I denna figur inkluderas ej uteserveringar utan sittplatser som alla har möjligheten att använda. Gotlandsparken, det nordvästra hörnet av Gamla torget och sittplatserna utmed åkanten längs Östra Ågatan uppfattades som platser där man alltid kunde hitta någon som slagit sig ned. Även på Fadimes plats, i södra delen av Östra Ågatan, förekom det att människor sätter sig, främst när solen skiner. Som kartan visar ligger alla sittzoner utanför projektområdet och slutsatsen är att de sittplatser som finns längs Ågatan är även sittplatser som används, det är inte bara bänkar som används utan även trappsteg och stödmurar. Inom projektområdet finns inga bänkar och därför inga möjligheter för att sätta sig.



Figur 67: Fyrstorg används främst som en parkeringsplats där biltrafik och cyklister kör igenom eller parkerar.



Figur 69: Kartläggning av sittzoner i Årummet. De gula markeringarna visar de platser där människor satt under observationerna.

VALBORG

Under Valborg sker Forsränningen i Fyrisån som anordnas av en studentkår i Uppsala. Forsränningen går längs Fyrisån igenom hela centrala delen av Årummet. Från norr om St: Olofsbron till söder om Islandsbron i Stadsträdgården där forsrännarna tagit sig ned för både Kvarnfallet och Islandsfallet. Eventet fyller de centrala delarna av Årummet med människor samt olika aktiviteter och festivalstånd som säljer ballonger, mat och dryck med mera. De populära platserna för åskådarna är vid Kvarnfallet, vilket är det första fallet för forsrännarna. Detta innebär att Östra Ågatan, Dombron, Fyrstorg samt området nedanför Domkyrkan fylls av åskådare från tidigt på morgonen.



Figur 71: Västra Ågatan på Valborg där det säljs ballonger, godis, glass och munkar med mera.



Figur 73: Västra och Östra Ågatan fylld av åskådare som kollar på forsränningen under Valborg.



Figur 70: Östra Agatan vid Kvarnfallet som börjar fyllas med åskådare inför forsränningen kl 9 på Valborg.



Figur 72: Under forsränningen blir åkanterna fyllda med åskådare. Bilden visar en fullsatt åkant nedanför Domkyrkan och en flotte på väg mot Kvarnfallet.



Figur 74: En solig eftermiddag i maj där uteserveringarna längs hela Årummet fylldes med människor.

KVÄLLAR

Även kvällstid rör sig människor i Årummet. Under helger är det många människor som är ute i centrala Uppsala för att äta på restaurang eller gå ut på en krog med mera. Studentnationerna skapar också liv i Årummet med sittningar, krogar och klubb som drar till sig studenter både vardagar och helger. Den goda belysningen, både lyktstolpar och olika former av effektbelysning, skapar en trivsamt miljö i Årummet även för kvälls- och nattlivet.



Figur 75: Norrlands nation vid Västra Ågatan som skapat kö ända ut på gatan inför en sittning.



Figur 77: God belysning från lyktstolpar, butiker och verksamheter samt effektbelysning i staketet och träden bidrar till en trivsamt miljö runt Fyristorg.



Figur 76: Gotlandsparkens variation av belysning och Domkyrkan med sin omgivning lyser upp i mörkret och skapar vackra vyer under kvällar och nätter.



Figur 78: Östra Ågatan, utanför arbetsområdet, belysning mot trädens kronor.

VAD TAR JAG MED MIG TILL IDÉFÖRSLAGET?

- Det finns ett stort behov av sittplatser inom arbetsområdet samt av rumsbildande element på de raka och öppna gatorna som kan erbjuda skydd och mänsklig skala.
- Årummet erbjuder uppskattade vyer över Fyrisån och historiska byggnader. Domkyrkan upplevs uppskattad att titta på.
- Under vinter och vår är gynnsamma sollägen i Årummet uppskattade, både mot fasader och längs åkanten.
- Gångtrafikanternas utrymme måste skyddas från trafik och parkerade cyklar som kan bli ett hinder för fotgängarna.
- Broarna är uppskattade platser för fotografering.
- Event som exempelvis Valborg fyller Uppsalas centrum samt Årummet med människor.
- Restauranger, caféer, biografen, barer/krogar och studentnationerna bidrar till mänsklig närvaro i Årummet
- Årummet har både god funktionell och estetisk belysning som bidrar till trivsel under kvällar och nätter.



REFERENSPLATSER

Detta kapitel innehåller de referensplatser som besöktes för inspiration till arbetet. Besöken vid referensplatserna genomfördes under lördagen den 23 mars 2024.

BRUNKEBERGS TORG

Brunkebergs torg ligger i Norrmalm i Stockholm intill kulturhuset och Sergels torg. Brunkebergs torg omges av riksbanken, en galleria med butiker samt kontor. Torget genomgick en ombyggnation mellan åren 2015–2019 med målet att skapa en mötesplats för dygnets alla timmar. Torget ämnar ge plats för evenemang, vattenspel, vegetation och långa sittbänkar (Nivå u.å.)

Torget omringas av höga byggnader åt alla håll. Valet av vegetation på torget, dess placering, mängd och skala har resulterat i att torget upplevs stort och öppet. Den diskreta växtligheten bidrar inte till torgets rumsbildning och tillsammans med den övriga möbleringen på torget med sittbänkar och vattenspel upplevs torget stort och öppet med avsaknad av den mänskliga skalan. Möbleringen på torget är centralt placerat på torget med långa sittbänkar som möjliggör vyer åt torgets alla riktningar och kanterna har lämnats öppna för att vara de huvudsakliga rörelsestråken på torget. I byggnaderna som kantar torget finns restauranger, caféer, butiker och andra verksamheter som delvis använder torget för sin verksamhet. För att mildra torgets känsla som en baksida skulle de omkringliggande verksamheterna kunna bidra till mer liv på torget genom bland annat utserveringar.

Skydd:

Torget omringas av biltrafik vilket begränsar rörligheten till och från torget. Den omringande trafiken upplevs som hinder när man ska ta sig till och från torget. Torgytan är däremot bilfri och trygg från trafik. God översikt över torget men samtidigt en känsla av utsatthet i det öppna stadsrummet. Trots omgestaltning upplevs torget som en baksida. Torget upplevdes som en passage för att komma in till den intilliggande gallerian. Den öppna rumsligheten bidrar även till mindre skydd för vind, sol och regn med mera.

Komfort:

Fri rörlighet över torget med möjlighet att sitta och stå i torgets center. Torgets kanter möjliggör inte att kunna sitta eller stå men bänkarna som står centralt placerade på torget är utformade för vyer åt alla håll. Bänkarnas utformning möjliggör för umgänge i större gäng. Torgets placering mitt i Norrmalm i Stockholm samt dess öppenhet och omkringliggande biltrafik ger platsen ett konstant buller. Platsen upplevdes utsatt av vind.

Välbehag:

Skalan på platsen och dess möblering i kontrast till de höga omkringliggande byggnader bidrar ej till en mänsklig skala på platsen. Materialvalet på torget speglar ett påkostat och hållbart torg med väldesignad markbeläggning och möblering.

VAD TAR JAG MED MIG TILL IDÉFÖRSLAGET?

- Viktigt med mänskliga skalan för en känsla av bekvämlighet och trivsel för att människor ska vilja vistas på torget.
- Vegetationen spelar en stor roll för att skapa ett tak som bidrar till den mänskliga skalan och som rumsbildande element utöver de visuella aspekterna som vegetationen medför.
- Skalan på de omkringliggande strukturerna bör beaktas i utformningen av en plats. Småskaliga strukturer på torget kan drunkna i de storskaliga strukturerna som omger platsen. På samma sätt kan stora strukturer på torget få människan att känna sig liten.
- Rumsbildning och skydd gör mycket för trivseln vid en sittplats.
- Centrala accenter drar in människan på torget.
- Materialvalet och detaljer i mönster och former gör mycket för upplevelsen av platsen.



Figur 79: Torget har två områden med sittplatser. Detta område med sittplatser är placerad i torgets norra kant och avskiljs av bilväg från torget.



Figur 81: Torget har 4 upphöjda planteringar placerade i torgets kantzoner med möjlighet att sitta vid växtlighet under trädskronorna. Träden upplevs småskaliga bland de höga byggnaderna som omger torget.



Figur 83: Brunkebergs torg har en möblering centralt belägen på torget med fria stråk för rörelse längs torgets kanter och byggandernas fasader.



Figur 80: Centralt placerat på Brunkebergs torg är vattenspel och avlång snirkliga bänkar som möjliggör sittplatser för flertalet människor i både små och stora grupper.



Figur 82: De avlånga bänkarna är utformade med ryggstöd som möjliggör att personer som använder bänken själv bestämmer vy.



Figur 84: Torgets cykelparkeringar är placerade i torgets kantzoner mot bilgatan där de även får funktion som pollare.

JAN INGHES TORG

Jan Inghes torg är ett gaturum i Henriksdalshamnen i Hammarby sjöstad i Stockholm. Gatan kantas av bostadshus med restauranger och caféer i bottenvåningarna samt Hammarby sjö. Besöket fokuserades på ett gångfartsområde som löpte utmed vattnet mot Hammarby sjö. Gångfartsområdet är möblerat med en avskild yta mot vattnet enbart för fotgängare och vistelseyta. Övrigt utrymme är gemensamt för alla trafikslag där hastigheten är gångfart, 5 km/h. Marken består av tre olika beläggningar, på gångfartsområdet är det smågatsten och ett stråk av platsgjuten betong längs fasaderna och på gång- och vistelseytan är det stensmjöl (se figur 89). Mot vattnet går en terrassering i vågigt mönster i betong ner till en brygga i trä utmed vattnet. Gångfartsområdet är 9 meter brett och området för gång och vistelse är mellan 6–8 meter brett. Gaturummet är rakt och brett utan hinder eller avsmalningar för att hålla nere hastigheten. Möbleringen används för att dela upp gatan i gångfartsområdet och gång- och vistelseytan i en rak linje där träd, bänkar, papperskorgar och låga pollare används med sittplatsernas vy ut mot vattnet. Gatan längs Jan Inghes torg är en del i ett längre strandstråk, vilket resulterade i att flertalet människor promenerade och sprang på bryggan längs vattnet. Under besöket uppmärksammades att biltrafiken som körde längs gatan höll gångfartshastighet trots att det var en bred gata utan hinder. Däremot nyttjades inte det gemensamma utrymme av de som promenerade på platsen, de flesta höll sig på gång- och vistelseytan. Restaurangerna och caféerna längs gatan nyttjar både gångfartsområdet och stensmjölytan för uteserveringar.

Skydd:

I hela gaturummet upplevs en säkerhet från trafik i det gemensamma trafikrummet. Bilarna körde i låg hastighet och det finns utrymme för människorna som rör sig längs gatan. Platsens utformning och möblering skapar inte mycket skydd mot väder.

Komfort:

Platsen erbjuder goda förutsättningar för att promenera både längs fasaden och längs vattnet med gynnsamma zoner både för att sitta och stå. Den öppna och breda rumsligheten erbjuder långa siktlinjer. Promenadstråket användes flitigt av löpare och promenerande. Sittplatserna och uteserveringarna är platser där man kan lyssna och konversera med andra människor. Det fanns däremot få val av sittplatser.

Välbehag:

Småskaliga byggnader och ett brett gaturum med öppna fasader skapar en balans i skala. Småskaliga träd i det breda gaturummet erbjuder en mänsklig skala vid sittplatserna. Sittplatser i solläge, begränsad skugga vid solgass. Småskaliga träd skydda inte så mycket mot väder och vind. Platsen erbjuder en god design, välvalda material och fina vyer över vattnet och Stockholm.

VAD TAR JAG MED MIG TILL IDÉFÖRSLAGET?

- Trots bred gata utan hinder verkar smågatsten hålla nere hastigheten bland fordon.
- Markmaterialet påverkar vem och vilka som kan röra sig på platsen. Med smågatsten och stensmjöl som markmaterial verkade stråk med lättframkomligt markmaterial som betongstråket vara viktigt för framkomlighet. Bland annat för människor med barnvagn, rullator och rullstol.
- Människor uppskattar att röra sig längs vattnets kant.
- Sittplatser i soligt läge med vy ut över vattnet och landskapet uppskattas.
- Trädens placering och storlek har stor påverkan på rumsbildningen.
- Uppdelning av gaturummet erbjuder alltid säker framkomlighet för fotgängare.



Figur 85 och 86: Platsen är uppdelad i två områden. Det ena området är enbart för gångtrafikanter och är utformat i nivåer. Den högsta nivån ligger i nivå med fasaderna och avskiljs från gatan med hjälp av pollare, sittplatser och träd. En vågig terrassering i betong leder ned till en träbrygga som löper längs med vattnet. Folk som promenerar och löper rörde sig frekvent längs bryggan under besöket medans stensjöllytan användes för att sitta och njuta av solen och utsikten.



Figur 87 och 88: Under besöket rörde sig de flesta gångtrafikanterna längs träbryggan. De få som under besöket nyttjade gångfartsområdet höll sig till det platsgjutna stråket som ledde fram längs fasaderna trots att de kunde nyttja hela gaturummet. Det breda gaturummet hade inga element som smalnade av gatan för att sänka hastigheten. När bilarna körde in på smågatstenen höll de en lägre hastighet trots det breda gaturummet.



Figur 89: Det andra området är ett gemensamt gångfartsområde för alla trafikslag med smågatsten som underlag. För att underlätta framkomligheten för gångtrafikanter leder ett stråk av platsgjuten betong längs fasaderna. Uteserveringarna är placerade intill fasaderna samt på stensjöllytan.



Figur 90: Sittplatserna längs gatan är bänkar riktade med ryggen mot fasaderna och gångfartsområdet och med vyn ut över Hammarby sjö i gynnsamma sollägen. Under besöket satt flera personer och njöt av vårsolen.

SJÖVIKSKAJEN

Sjövikskajen i Stockholm är ett gångfartsområde utmed vattnet i Liljeholmsviken. Sjövikskajen kantar Årstaviken och längs gaturummet är bostadshus med verksamheter i bottenvåningarna, bland annat restauranger. Gatan består av ett golv av betong och genom möbleringen delas gatan upp i ett gemensamt gångfartsområde för alla trafikslag längs fasaderna och ett avskilt område för gångtrafikanter längs vattnet. Möbleringen som delar upp gatan är bänkar, sopkorgar, lyktstolpar, pollare och planteringsurnor. Längs med fasaderna är uteserveringarna placerade. Promenadstråket mot vattnet är 4,5 meter brett och gångfartsområdet är 6-7 meter. Möbleringen är tätt utsatta och skapar en tydlig avgränsning mitt i gatan där möbleringen och uteserveringarna är placerad och formad för att smalna av körbanan och därmed bidra till lägre hastighet. Vid besöket uppmärksammades däremot att leveransbilarna saktade in vid avsmalningarna för att sedan öka hastigheten där gaturummet blev bredare. Cykeltrafikanter som passerade under besöket anpassade hastigheten och rörde sig utefter de människor som promenerade längs gatan. De fåtal cykelparkeringar som fanns längs stråket var placerad i kanten mot fasaderna. Delar av promenadstråket breddas med hjälp av träbryggor som löper parallellt samt bryggor som leder ut i vattnet och möjliggör för sol, bad och vistelse. Under besöket sprang och promenerade många människor längs gatan som knöt samman med en slinga som fortsatte längs vattnet. Människorna nyttjade hela gaturummet trots den tydliga uppdelningen och föräldrar lät barnen röra sig fritt.

Skydd:

Människornas nyttjande av hela gaturummet och att barnen fick röra sig fritt visade på en upplevd säkerhet från trafik. Öppna fasader längs hela stråket med butiker, restauranger och caféer som bidrog till liv men efter stängning vid kvällstid kan gatan kanske upplevas som en baksida.

Komfort:

Längs Sjövikskajen finns goda möjligheter för att promenera där det finns gott om utrymme även när fordon passerar. Bänkar längs stråket samt bryggor som leder ut mot vattnet möjliggör för platser att stanna, sitta och vistas. Det öppna och avlånga stadsrummet vid vattnet medför även långa siktlinjer men även en vind och solutsatt plats. Stråket användes under besöket flitigt av löpare och löpargrupper och en mindre lekplats i slutet av stråket bjuder in för aktivitet bland barn.

Välbehag:

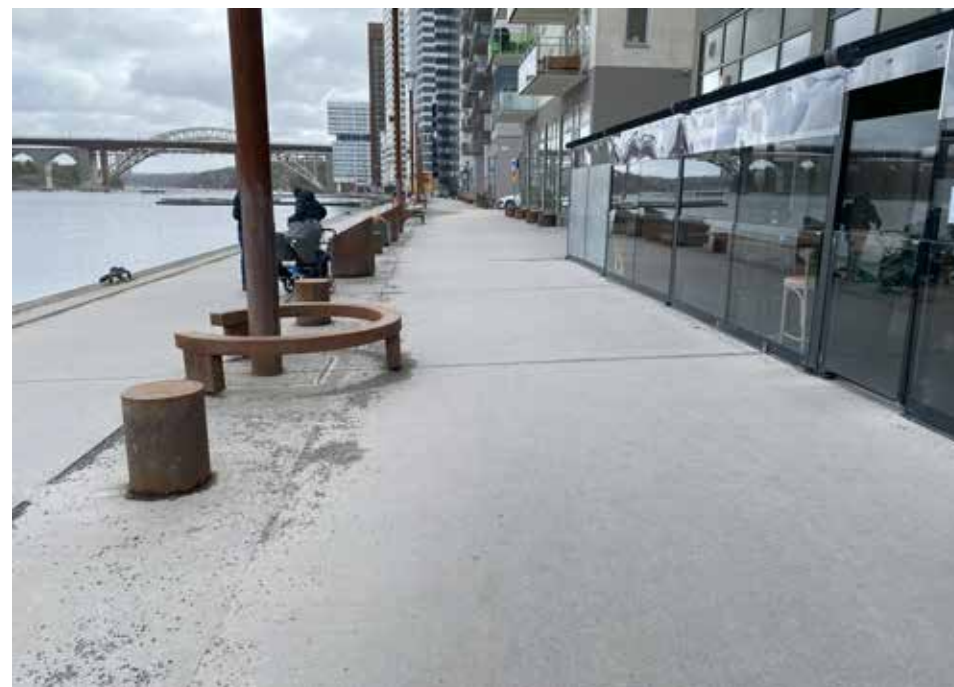
Platsens omgivning är storskalig, byggnaderna, vattnet och broarna i områdets vyer. Möblerna upplevs också storskaliga i jämförelse med de människor som använder platsen vilket gör att platsen inte uppnår en mänsklig skala. God och sammanhängande design i hela stråket med visuellt tilltalande materialval. Cortenstål visuellt fint men däremot oanvändbart för användning som sittplats. Bristen på vegetation gör att platsen upplevs kal.

VAD TAR JAG MED MIG TILL IDÉFÖRSLAGET?

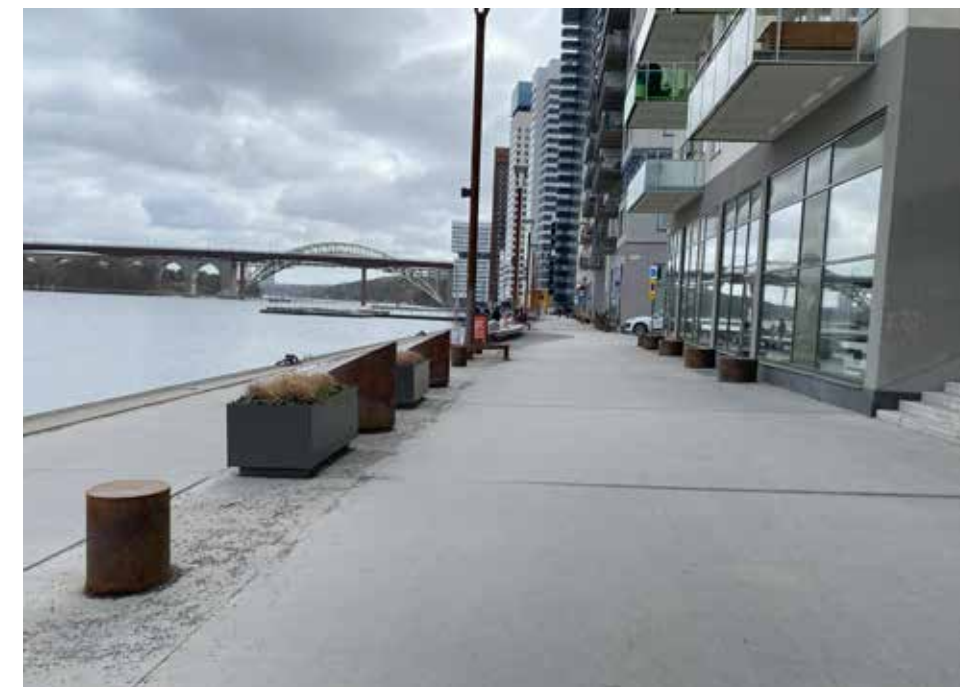
- Ett golv kan förena ett uppdelat gaturum så det upplevs som en och samma yta.
- Ett platt material som platsgjuten betong bli lätt att köra snabbt på trots avsmalningar.
- Möbleringens materialval påverkar möbels användbarhet.
- Pollare kan erbjuda belysning i mänsklig skala samtidigt som de erbjuder funktionen att hindra fordon.
- I ett stort öppet stadsrum, omringar av höga byggnader och öppet landskap är den mänskliga skalan extra viktig för att skapa trivsamt miljö för vistelse.
- Människor uppskattar att röra sig längs vattnets kant.
- Med en uppdelning av gaturummet finns alltid ett säkert utrymme för fotgängare.



Figur 91: Hela utrymmet nyttjades av gångtrafikanter där cyklisterna anpassade sig efter gångtrafikanterna. Att barn fritt fick cykla längs stråket visade på en känsla av trygghet och säkerhet.



Figur 93: Sjövikskajen är utformat med ett golv men är uppdelat i ett gångområde mot vattnet och det gemensamma gångfartsområdet mot fasaderna. Det gemensamma gångfartsområdet smalnar stundvis av med hjälp av möbleringen för att sänka fordonens hastighet.



Figur 95: Längs stråket finns inga träd och vegetationen består i stället av planteringsurnor som hjälper till att avskilja det gemensamma gångfartsområdet från promenadstråket längs vattnet.



Figur 92: Stråket användes flitigt av löpare och människor som promenerade där de sedan kunde fortsätta längs gångvägen som knyter an till gatan och fortsätter längs vattnets kant.



Figur 94: Stråket breddades med hjälp av en brygga ut mot vattnet som skapar en till nivå och utrymme för gångtrafikanterna. Längs stråket löper även bryggor ut mot vattnet i olika utformning för lek, sittplatser, möten och badmöjlighet.



Figur 96: Sammanhållen design längs stråket med materialval som även kopplade an till byggnadernas material. Valet av cortenstål som material resulterar i ett visuellt uttryck med däremot förhindrar att kunna nyttjas som till exempelvis sittplats.

SWEDENBORGSGATAN

Swedenborgsgatan ligger i Södermalm i Stockholm. Gatan kantas av kvarter med en blandning av bostäder och verksamheter. Swedenborgsgatan har tidigare varit trafikerad av motorfordon med trottoarer för gångtrafikanter. Gatan har idag ställts om till en gågata med tillfällig arkitektur under årets alla säsonger. Gaturummet hade vid tillfället för besöket möblerats med uteserveringar, betongsuggor och planteringsurnor som tillsammans skapar hinder och avsmalningar i gaturummet vilket skapar en slalomliknande rörelse längs gatan. Gatans tidigare funktion kan fortfarande synas i det tydligt uppdelade gaturummet. Centrerat i gatan är asfalterade körbanor kvar samt trottoarer med betongplattor och trädplantering längs fasaderna. Trots omvandlingen av gatan sitter gamla vanor kvar och gångtrafikanterna, som nu får nyttja hela gaturummet, rörde sig längs trottoarerna under besöket. Gaturummet är fortfarande tillgänglig för behörig trafik, som exempelvis boende och leveranser. Uteserveringarna längs gatan var utplacerade några meter ut från fasaden vilket gör att människorna kan röra sig på båda sidor av uteserveringen. Möbleringen av planteringsurnor, betongsuggor, skärmtak och uteserveringar i kombination med de regelbundet återkommande trädkronorna skapade tillsammans rumsligheter som bidrog till den mänskliga skalan längs gatan.

Skydd:

Omställningen till gågata skapar en säkrare miljö från motortrafik. Den fortsatt tydliga uppdelningen medför en vana för människorna att hålla sig åt sidorna. Kvarvarande markfärg skapar förvirring kring cykeltrafiken med färg för cykelbana mitt i gaturummet.

Komfort:

Gaturummet erbjöd goda möjligheter för promenerande med lättframkomligt markmaterial och stråk utan hinder. Sittmöjligheterna längs gatan var vid besöket bristfälliga. Avsaknad av bänkar längs gatan och de sittplatser som fanns var de inglasade uteserveringarna som tillhörde caféer och restauranger. Gatans raka sträckning möjliggör för långa siktlinjer trots varierad möblering. Den tillfälliga möbleringen hade främst funktionen att skapa avsmalningar och hinder för fordon och utöver uteserveringarna var möblering för social interaktion bristande. Gatans inramning och rumsbildande träd och möbler i kombination med att motorfordon hindras leder till en lägre ljudnivå.

Välbehag:

Gatans möblering och rumsbildande element bidrog till den mänskliga skalan. Byggnadernas varierade färger, former och detaljer bidrog till positiva sinnesintryck när man gick längs gatan. Den tillfälliga arkitekturen har däremot ett mer simpelt utseende.

VAD TAR JAG MED MIG TILL IDÉFÖRSLAGET?

- Människan är van att gå på trottoaren. Med en tydlig uppdelning kan människorna undermedvetet fortsätta hålla sig åt sidorna.
- Markmaterialet signalerar för olika beteenden i gaturummet och valet av material kan erbjuda lätt framkomlighet för alla.
- Med sittplatser placerade varierat längs fasaderna eller in mot gatans mitt skapas dynamik som bryter upp människornas flöden.
- Möblering och träd kan bidra till den mänskliga skalan och gatans raka draging möjliggör för långa siktlinjer trots rumsbildande element.
- Hinder för trafik uppfattas mindre som ett hinder om det är användbart för människor längs gatan.
- Förutom avsmalningar kan en slalomliknande form bidra till en låg hastighet bland fordon.



Figur 97: Gatans möblering upplevdes främst som hinder för fordon och inte som möblering för de människor som vistas på platsen.



Figur 99: Med hjälp av möbleringen i gaturummet skapas en slalomliknande rörelse för fordon som ska röra sig längs Swedenborgsgatan. Möbleringen hjälper till att smälta av det breda gaturummet för att hålla nere hastigheten.



Figur 101: Trots att hela gaturummet får nyttjas av gångtrafikanter rörde sig människorna på trottoarerna längs fasaderna på båda sidor av gatan.



Figur 98: Uteserveringarna är utplacerade så gångtrafikanter kan röra sig på båda sidor. Dessa stödjer den sick-sack-formade rörelsen och avsmalning av gaturummet.



Figur 100: Den kvarvarande markfärgen för cykelbanan skapade förvirring kring cykeltrafiken på gågatan.



Figur 102: Bristfälligt med sittplatser längs gatan för de som vill sätta sig ned för att vila eller vänta. Skärmtaken visar på tillfälliga uteserveringar och de inglasade erbjuder uteservering under en längre säsong, dessa är däremot för betalande kunder hos caféer och restauranger.

IDÉFÖRSLAGET

Detta kapitel inleder med Årummets problematiker och möjligheter samt programpunkter för idéförslaget. Sedan beskrivs konceptet och de designprinciper som idéförslaget bygger på. Detta följs av illustrationer över Östra Ågatan, Fyristorg och Västra Ågatan.

PROBLEMATIK OCH MÖJLIGHETER

Årummets främsta problematik och arbetets utgångspunkt är att utrymmet för gångtrafikanterna och platser för vistelse och umgänge är bristande. Främst är det trafiken av motorfordon och cyklister samt parkeringsytor för både bilar och cyklar som begränsar utrymmet för gångtrafikanterna och platser för människor att vistas. Årummet är ett stadsrum som fylls av människor och liv både dag och natt och har därför goda möjligheter att stärkas som socialt rum i Uppsala. Genom att flytta och ändra parkeringsytor och trafiksituationerna finns möjligheter att skapa större utrymme för fotgängarna och platser för social interaktion.

Inom projektområdet finns inga sittplatser som möjliggör för vila eller möten. De sittplatser som finns är på uteserveringar och kan inte användas av alla som rör sig på platserna. Genom att tillägga sittplatser kan Årummet bli mer tillgängligt och användbart för fler människor.

Avsaknaden av vegetation och möblering längs ågatorna inom projektområdet bidrar till stora och öppna gaturum. Det finns därför inte mycket i gaturummen som ger skydd mot väder, föroreningar och andra negativa sinnesintryck. Det bidrar även till en avsaknad av den mänskliga skalan. Genom att plantera träd och möblera för rumsbildning kan en mänsklig skala på stadsrummen uppnås med trivsamma miljöer där människor vill vistas och mötas.

Årummet har idag en variation av estetiska och materiella uttryck där Västra Ågatan, Fyristorg samt norra och södra delen av Östra Ågatan alla skiljer sig åt. De olika utformningarna inom Årummet skapar en osammanhängande design. I Årummet finns möjligheten för ågatorna och Fyristorg att förenas genom materialval och formgivning och därigenom upplevas som ett sammanhängande stadsrum.

Genom hela Uppsala leder rekreativstråk längs båda sidorna av Fyrisån där de centrala delarna är en del av ett längre promenadstråk. Längs Västra Ågatan och södra delen av Östra Ågatan kan man promenera längs Fyrisåns kant men vid Fyristorg och norra delen av Östra Ågatan uppstår hinder och svårigheter att promenera längs åkanten. Genom att öppna upp och tillgängliggöra åkanten med utrymme och framkomlighet för alla gångtrafikanter kan de centrala delarna av Årummet stärkas som en del i det rekreativstråk som löper längs med Fyrisåns kanter.

Årummet erbjuder redan idag vyer för positiva sinnesintryck som bidrar till att människor vill vistas i Årummet. Vyer över vattnet i Fyrisån i kombination med en variation av arkitektoniska uttryck i både broar och byggnader samt historiska miljöer. En ny utformning har goda förutsättningar att tillvarata uppskattade vyer och gynnsamma sollägen.

PROGRAMPUNKTER

ÅGATORNA

Tillgängligt stråk längs Fyrisåns kant utan hinder.

Vegetation för rumsbildning och behagligt mikroklimat samt positiva sinnesintryck.

Materialval för funktion och hållbarhet samt som samspekar med befintliga material och bidrar till positiva sinnesintryck.

Nyttja vyer över vattnet och byggnader för att skapa platser med sikt.

Rumsbildande möblering för att möjliggöra vila, samtal, vistelse och umgänge.

Valmöjligheter av trivsamma sittplatser och vistelseytor i sol och skugga.

Skapa utrymme för leveranser och behörig trafik med begränsad framkomlighet.

Gångtrafikanten i fokus.

Säkra övergångar vid korsande trafik.

God belysning för sikt och trivsel under kvällar och nätter.

Flytta cykelparkeringarna från Fyrisåns kant.

FYRISTORG

Skapa ett torg fritt från parkering och passerad motortrafik.

Tillgängliggöra ytan mot Fyrisåns kant för promenad och vistelse.

Rumsbildande möblering för vila, samtal, vistelse och umgänge.

Flexibel yta som ger utrymme för evenemang, uteservering och torghandel med mera.

Vegetation för rumsbildning och behagligt mikroklimat samt positiva sinnesintryck.

Materialval för funktion och hållbarhet samt som samspekar med befintliga material och bidrar till positiva sinnesintryck.

Variation av sittplatser med olika vyer och sollägen.

Framhäva kulturhistoriska element.

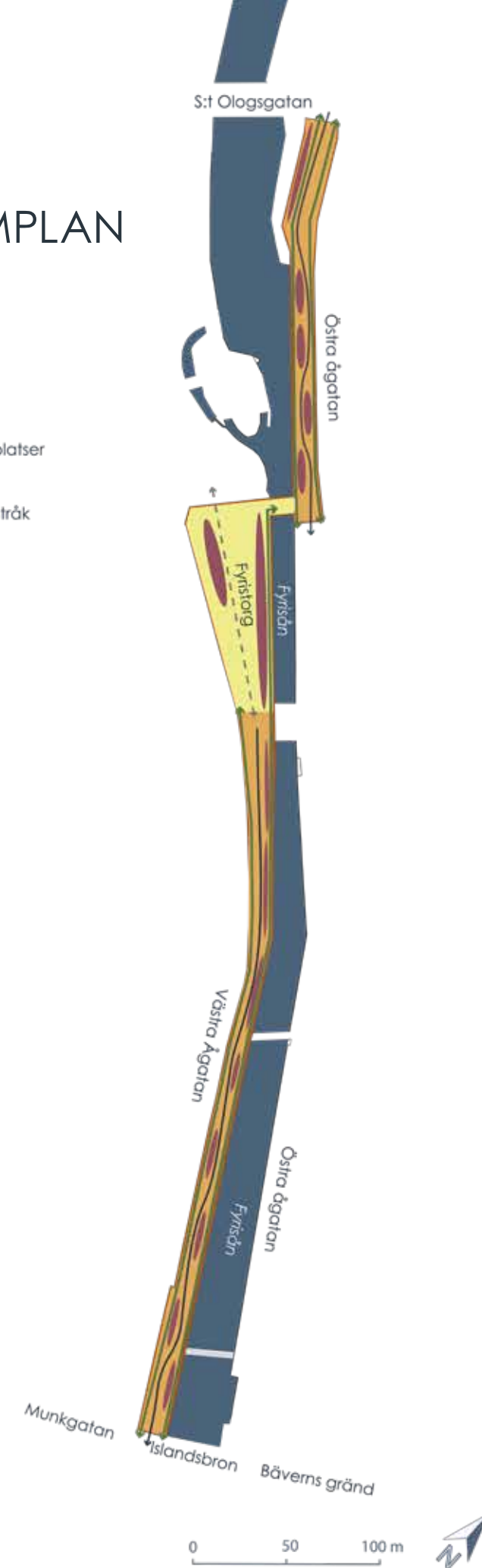
God belysning för sikt och trivsel under kvällar och nätter.

Möjliggöra möten för stora och små grupper.

Ett golv för tillgänglighet för alla.

PROGRAMPLAN

- Torg
- Gångfartsområde
- Vistelsezon med sittplatser
- Enkelriktad trafik
- Avskilda promenadstråk
- Inofficiellt cykelstråk





Konceptet Me(v)andra syftar till meander, vandra och med varandra. Meander syftar till formspråket och rörelsen i Årummet där fotgängare kan röra sig i egen takt över hela gaturummet. Det snirklande formspråket syftar även till att hålla nere hastigheten för cyklister och motorfordon. Vandra syftar till fokuset på gångtrafikanten och Ågatorna och Fyristorg som länkar i det rekreativstråk som leder längs Fyrisåns kanter. Och med varandra syftar till att skapa platser där vi människor kan röra sig med, vistas med, mötas och åskåda varandra.

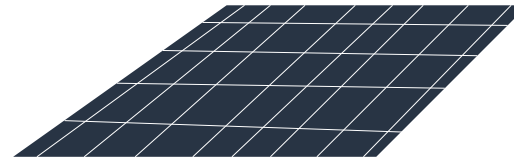
DESIGNPRINCIPER

MEANDER



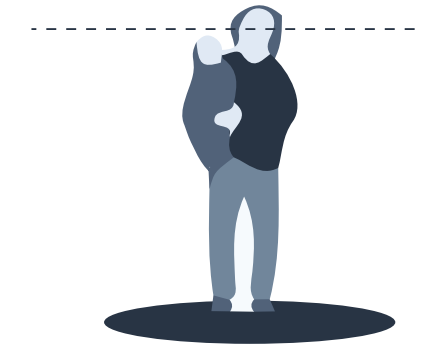
Likt ett meandrande vattendrag som långsamt flödar fram ska gatorna utformas för att hålla nere hastigheterna och erbjuda ett lugnare tempo i gångfart.

ETT GOLV



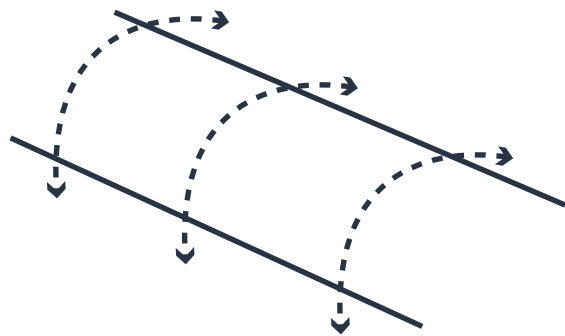
Ett sammanhängande golv som håller samman gaturummen och möjliggör för fri rörelse över hela ytan för alla gångtrafikanter.

MÄNSKLIG SKALA



Vegetation och möblering ska skapa omslutande och trivsamma rumsligheter i mänsklig skala med skydd för ett gott mikroklimat.

FÖRENA



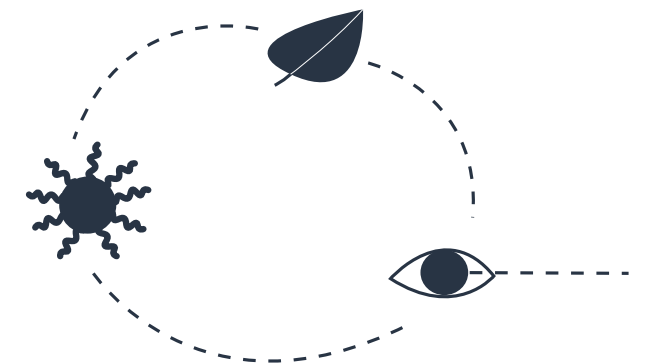
Genom en sammanhållen design kan de två sidorna av Fyrisån förenas i ett sammanhängande Årum där de två delarna av staden möts.

MÖTEN



Genom en variation av sittplatser i olika storlek och med olika vyer menar designen uppmuntra möten mellan människor med samtal, vistelse, umgänge och åskåda.

TILLVARATA



Utformningen ska tillvarata förutsättningar som kan bidra till positiva sinnesintryck. Tillvarata gynnsamma sollägen, vyer över vattnet, historiska byggnader och servärdheter.

ME(V)ANDRA I ÅRUMMET

Idéförslaget Me(v)andra i Årummet fokuserar på fotgängaren i Årummet och att skapa platser där människor kan vilja vistas, mötas och umgås. Årummet utformas som ett gångfartsområde med gångfartshastighet, 5 km/h, där gångtrafikanterna har företräde. För gångvänligheten samt tillgängligheten har Årummet "ett golv" klätt i smågatsten med stråk av granitplattor som ämnar skapa upplevelsen för fotgängaren att kunna röra sig över hela gaturummet.

Gångfartsområdet utformas även i en slingrande form, likt ett meandrande vattendrag, i enkelriktning för att begränsa fordonstrafiken och även hålla nere hastigheten. Genom att smalna av körbanan lämnas mer utrymme för att öppna upp åkanten och tillgängliggöra vattenkontakten i hela Årummet och skapa ett sammanhängande promenadstråk längs med Fyrisån. Det möjliggör även för mer utrymme för zoner att sitta och stå och skapa miljöer där människor kan vistas, konversera med varandra och observera omgivningen och därigenom stärka Årummet som ett socialt rum.

Idéförslaget syftar till att genom formspråk och materialval skapa ett sammanhängande stadsrum som dels förenar Västra Ågatan med Fyristorg och norra och södra delarna av Östra Ågatan och dels förenar den västra och östra sidan av ån så det upplevs som ett sammanhängande Årum. Materialvalen relaterar till de befintliga miljöerna som ansluter till stadsrummen inom projektområdet vilket resulterade i granit och smågatsten som markmaterial, växtbäddar av granit samt träd av arten lind.

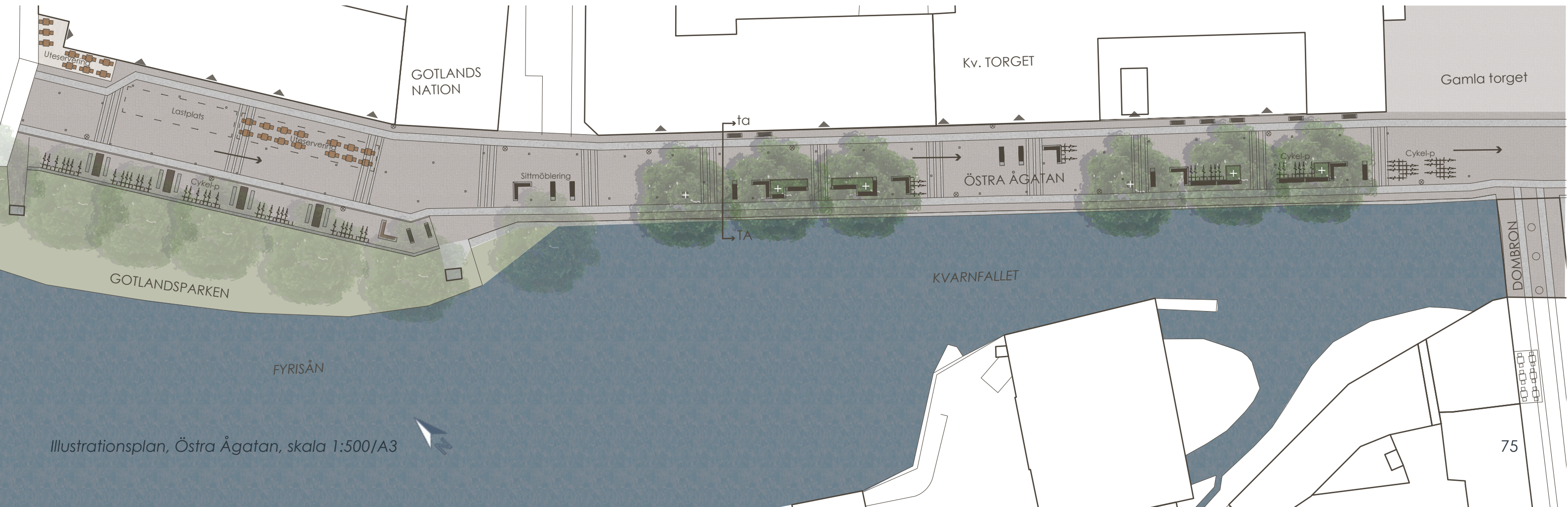
Utformningen har fokuserat på den mänskliga skalan med iögonfallande målpunkter att fästa blicken på. Detta genom småskalig möblering och belysning som relaterar till människans storlek samt genom träd som skapar skydd och rumsbildande tak. Idéförslaget ämnar tillvarata de positiva sinnesintrycken som platsen i sig erbjuder genom att möjliggöra vistelse i gynnsamma sollägen och med utblick över Årummets vackra vyer.

ÖSTRA ÅGATAN

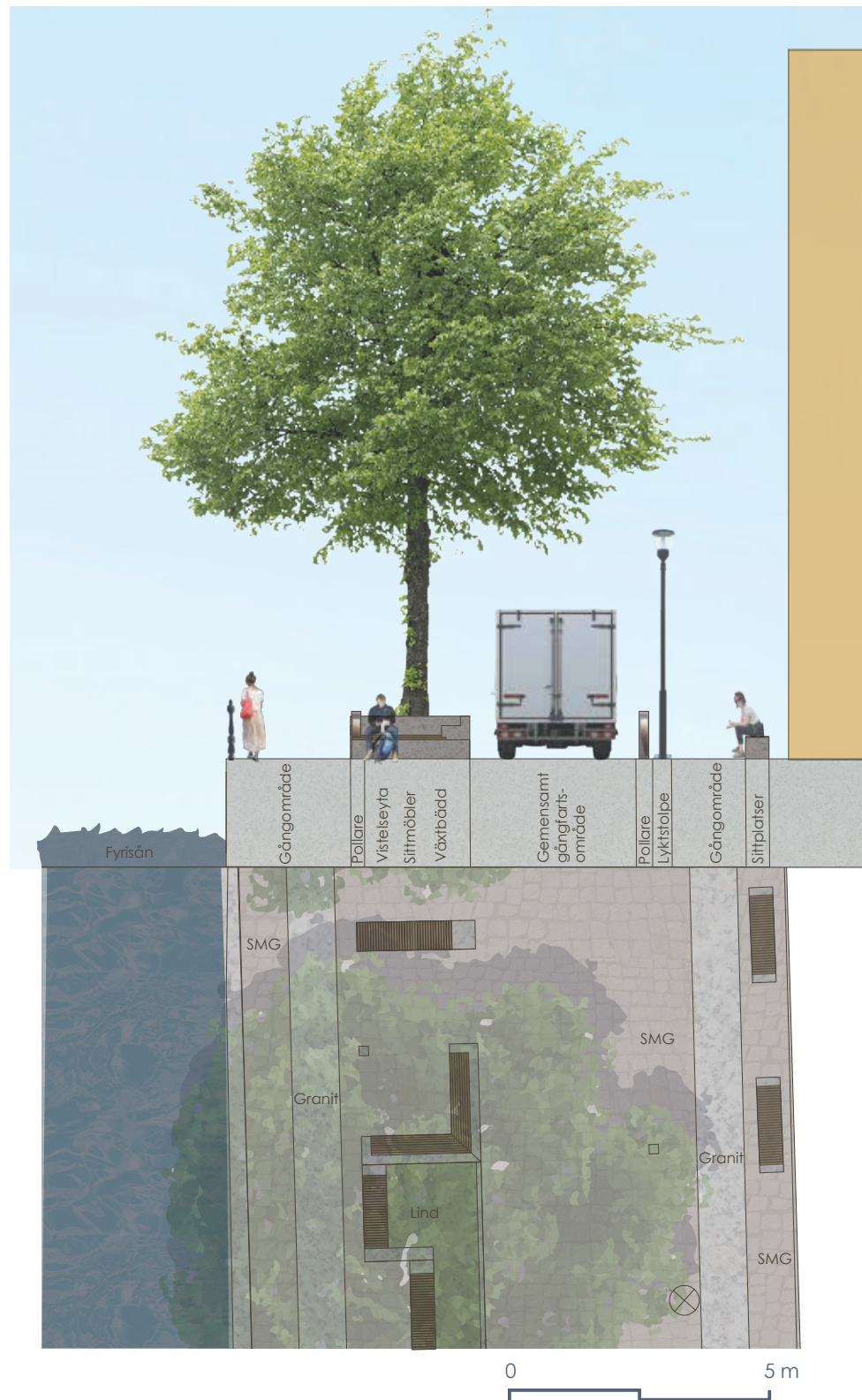
Idéförslaget för norra delen av Östra Ågatan ämnar knyta an till Gamla torget och de södra delarna av Östra Ågatan med sitt materialval och formgivning. Med ett golv av smågatsten och stråk av granitplattor avser designen koppla an till södra delens golv längs åkanten. Växtbäddarna inspireras av södra delen med en inramning av granitblock vilket även fungerar som sittplatser. Med en trädrad av lind knyter gatan an till den redan befintliga trädraden längs södra delen samt träden på Fyrstorg. Östra Ågatans smalaste delar är 12 meter breda och dess bredaste delar, vid Gotlandsparken, är 16 meter breda. Östra Ågatan är utformat som ett gångfartsområde där fotgängarna har företräde och övriga trafikslag får färdas i gångfart 5 km/h. Gångfartsområdet är utformat för en meandrande rörelse, möble-

rad av växtbäddar med träd och planteringar, pollare och sittmöbler som smalnar av och gör körbanan minst 3,5 meter bred. Den smala meandrande körbanan i kombination med markmaterialet av smågatsten ämnar sänka hastigheten hos fordon som passerar. Gatan behåller enkelriktad trafik i sydlig riktning. På varsin sida om gatan, längs fasaderna och Fyrisåns kant, är utrymme enbart för gångtrafikanter med parallellt gående stråk av granitplattor för framkomlighet. Utmed hela gatan finns vistelsezoner och sittplatser både i mindre rumsligheter under träden och mer öppna rum emellan. I den breda delen av gatan finns utrymme för uteserveringar, sittplatser, cykelparkeringar och lastplatser i anslutning till restaurangen, cafét och Gotlands nation.

ILLUSTRATIONSPLAN ÖSTRA ÅGATAN



ÅGATORNAS UPPDELNING



Figur 103: Tvärsnitt TA-ta av Östra Ågatan .

Det tvärgående snittet TA-ta (figur 103), över Östra Ågatan visar den nya rumsliga uppdelningen av Ågatorna. Med avskilda promenadstråk längs åkanten och fasaderna samt ett gemensamt utrymme i form av ett gångfartsområde i gatans mitt. Vistelsezoner med sittmöblering placeras för att smalna av gatan och skapa den meandrande rörelsen för fordon längst Ågatorna. Snittet visar vistelsezonen under de nya trädens kronor. Promenadstråken är 2,5-3 meter breda, körbanan är 3,5 meter bred och vistelsezonerna är 2,5 meter breda.

PROMENADSTRÅK

Cykelställen flyttas från Fyrisåns kant för att det ska bli ett promenadstråk fritt från hinder längs åkanten genom hela Årummet. Cykelparkeringarna placeras i stället bakom sittmöblerna och mellan växtbäddarna (figur 104). Perspektivet visar den nya formen av cykelparkering mellan växtbäddarna där de inte längre blir ett hinder för fotgängare eller övrig trafik.



Figur 104: Perspektiv över Östra Ågatan med Fyrisån till vänster som visar Ågatornas uppdelning, sittmöbleringarna och cykelparkeringarna med sin nya placering mellan växtbädd och sittmöbel.

TILLVARATA VYER OCH SOLLÄGEN



Figur 105: Perspektiv över Östra Ågatan med Fyrisån till vänster som visar Ågatornas uppdelning, sittmöbleringarna och cykelparkeringarna med sin nya placering mellan växtbädd och sittmöbel.

Perspektivet (figur 105) visar en av vistelseytorna längs Östra Ågatan under de nya trädens kronor med undervegetation. Från sittplatserna syns vyer mot Fyrisån och Domkyrkan med sin omgivning av historiska byggnader. Sittplatserna erbjuder både lägen i sol och skugga under lindarnas träd-kronor. Sittplatserna är utformad i en variation av riktningar och storlekar, både genom sittmöbler och på växtbäddarnas kanter. Sittmöblerina som är utformade som hörnsoffor ämnar skapa en miljö för konversation och uppmuntra social kontakt.



Figur 106: Snitt SA-sa över Fyristorg som visar den öppna flexibla ytan centralt beläget på torget med cykelbanan som ansluter till Gillbergiska genomfarten samt de mindre rumsligheterna längs torgets kanter.

FYRISTORG

Idéförslaget för Fyristorg ämnar utforma torget för att bli helt fritt från både biltrafik och bilparkering för att i stället bli ett socialt rum i Uppsala där människor kan mötas och vistas. Torgets centrala del omvandlas till en öppen flexibel yta som möjliggör för en varierad användning av Fyristorg. Den flexibla ytan kan rymma en scen för event, det finns utrymme för matvagnar, torghandel, uteserveringar och glasskiosk under sommaren.

Åkanten blir en del av promenadstråket som följer Fyrisåns kant genom hela Årummet med ett rumsbildande tak av trädkronor samt planteringar och sittplatser. Torgets kanter utformas med mindre rumsligheter för att skapa en variation av platser i öppna rum och mindre intima rum, både i sol och skugga. Sittplatserna är utformade i en variation av storlekar för att bjuda in både stora och små grupper av människor. De är även utformade för sittplatser i olika riktningar för val av vyer med bland annat vyer mot Fyrisån, Dombbron och Gamla torget eller mot Domkyrkan och de historiska byggnaderna.

Torget möjliggör för en cykelgenomfart som ansluter till Gillbergiska genomfarten och cykelparkeringarna som flyttats från åkanten har placerats längs den genomgående cykelbanan. De befintliga gamla lindarna kompletteras med nya lindar längs torgets kanter för lokalklimat och rumsbildning.



FYRISTORGS VÄSTRA KANT

Längs Fyristorgs kanter utformas mindre rumsligheter med sittplatser i varierade riktningar under lindarnas trädkronor. Restaurangerna har utrymme för uteserveringar intill fasaderna men de kan även nyttja den flexibla ytan på torget. Längs torgets alla kanter går promenadstråk som knyter an till omgivande vägar som leder in på torget med anpassade stråk för framkomlighet av granitplattor. Mellan Fyristorg över Drottninggatan leder ett upphöjt övergångsställe i smågatsten som ansluter till Västra Ågatan (figur 107). Perspektivet (figur 108) är sett söderut och visar dels den informella cykelbanan som passerar genom torget med cykelparkeringarna intill, bakom växtbäddarna och sittplatserna. Det visar även de mindre rumsligheterna med sittplatser under och mellan träden utmed torgets västra kant. Torgets norra del erbjuder mer skuggiga miljöer under träden och i skuggan av byggnaderna.



Figur 108: Perspektiv sett söderut som visar den informella cykelgenomfarten och de mindre rumsligheterna för vistelse under och mellan de nya träden.



Figur 107: Snitt SB-sb som visar de mindre rumsligheterna längs Fyristorgs västra kant. Med sittplatser på de upphöjda växtbäddarna samt mellan. Även den större cykelparkeringen som är i anslutning till den genomgående cykelbanan.

ÅKANTEN

Längs Fyrisån går ett promenadstråk, likt längs Ågatorna, med ett tråk av granitplattor. Intill skapas mindre rumsligheter för vistelse, med sittplatser både mot Fyrisån och mot torget. De mindre rumsligheterna skapas med hjälp av växtbäddar med undervegetation samt de befintliga och nya lindarna (figur 109). Växtbäddarna är formade med invikande fickor för en mer omslutande sittmiljö för exempelvis samtal, vila och titta på människorna och miljöerna i omgivningen. Perspektivet är sett norrut längs promenadstråket intill ån med Fyrstorg, Dombron och Östra Ågatan i bakgrunden (figur 110).



Figur 110: Perspektiv sett norrut som visar promenadstråket längs ån och de omslutande rumsligheterna under lindarna. I bakgrunden syns Fyrstorg till vänster och Dombron samt Östra Ågatan till höger.



Figur 109: Snitt SC-sc som visar de mindre rumsligheterna längs promenadstråket och åkanten med bevarade äldre lindar samt nya yngre lindar. Med en större öppning runt vattenpumpen från 1800-talet.

ÖPPEN FLEXIBEL YTA

Mitt på Fyristorg hålls ytan öppen för en flexibel användning. Den öppna flexibla ytan är belagd med granitplattor och en accent i den norra delen i varmt rött marktegel som drar ögat in mot torget och ämnar locka människor röra sig in på torget. Torgets centrala öppna rum kantas av mindre rumsligheter med sittplatser och vegetation. Över torget hänger belysning som kompletteras med belysta pollare och effektbelysning i växtbäddarna (figur 111).



Figur 111: Perspektiv sett söderut från accenten på Fyristorgs öppna och flexibla torgyta.

VATTENPUMPEN

Området runt pumpen, mellan trapporna, öppnas upp för att framhäva det kulturhistoriska minnet vattenpumpen som stått på torget sedan 1800-talet. Det tillgängliggör pumpen och skapar en mötesplats med sittplatser och vyer över Fyrisån, Gamla torget, Östra Ågatan och Domkyrkområdet. Perspektivet nedan är sett österut från Fyristorg med Fyrisån och Östra Ågatan i bakgrunden (figur 112).



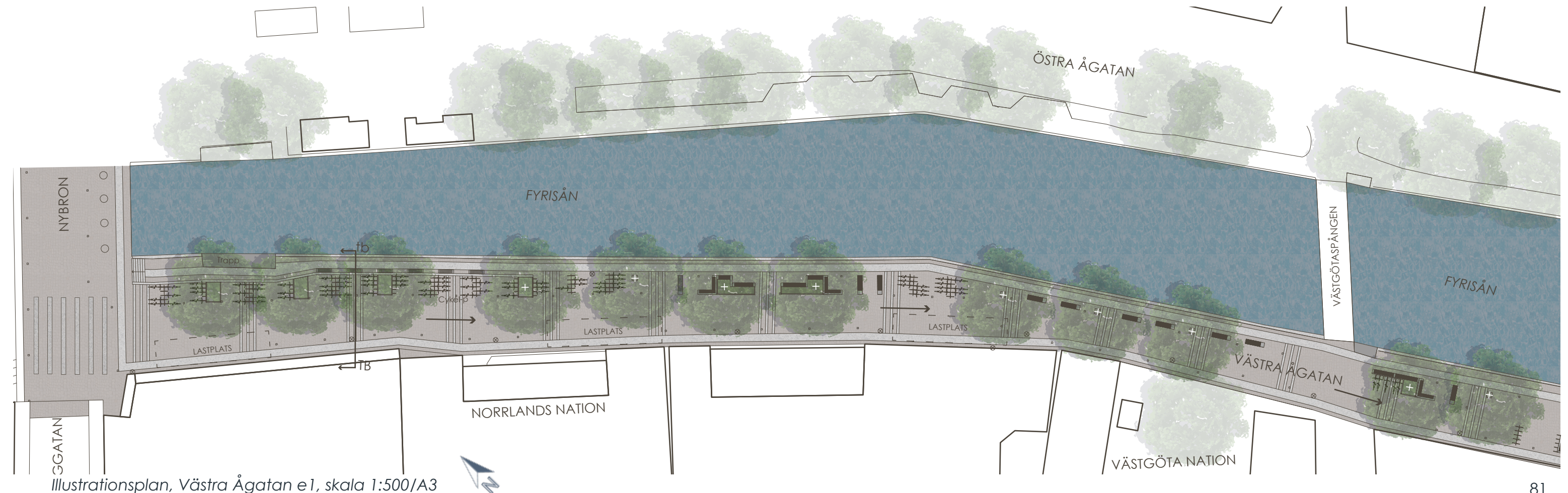
Figur 112: Perspektiv sett österut som visar vattenpumpen med Fyrisån och Östra Ågatan i bakgrunden.

VÄSTRA ÅGATAN

Idéförslaget för Västra Ågatan ämnar att precis som norra delen av Östra Ågatan, förena sig med östra sidan genom materialvalet och formspråket. Västra Ågatan utformas med samma golv av smågatsten och stråk av granitplattor. Gatan möbleras också av växtbäddar med träd och planteringar, inramade av granitblock med sittplatser. För att förenas med Fyrstorg och Östra Ågatan är förslaget att plantera lindar för att fortsätta med trädraden längs ån. Västra Ågatan är som bredast 14 meter och som smalast 8,5 meter. Västra Ågatan utformas som ett gångfartsområde med enkelriktad trafik vilket medför mer utrymme för vistelse samt promenadstråk på varsin sida av gatan. Precis som utformningen av Östra Ågatan utformas gatan för en meandrande rörelse med hjälp av växtbäddarna, pollare och sittmöbler som smalnar av körbanan till 3,5 meter.

Gatans form i kombination med golvet av smågatsten ämnar även här hålla gångfart, 5 km/h, längs gatan.

Förslaget är att utforma Västra Ågatan med många sittplatser längs hela gatan i en variation av storlekar, riktningar och lägen intill fasaden och åkanten i både sol och i skugga. Cykelparkeringarna flyttas från åkanten för ett framkomligt promenadstråk längs ån. De placeras precis som på Östra Ågatan mellan växtbäddar och bakom sittmöbler. Utanför Norrlands nation där många studenter parkerar sina cyklar prioriteras ett större utrymme för cykelparkering under de befintliga hästkastanjerna (figur 114).



Illustrationsplan, Västra Ågatan e1, skala 1:500/A3

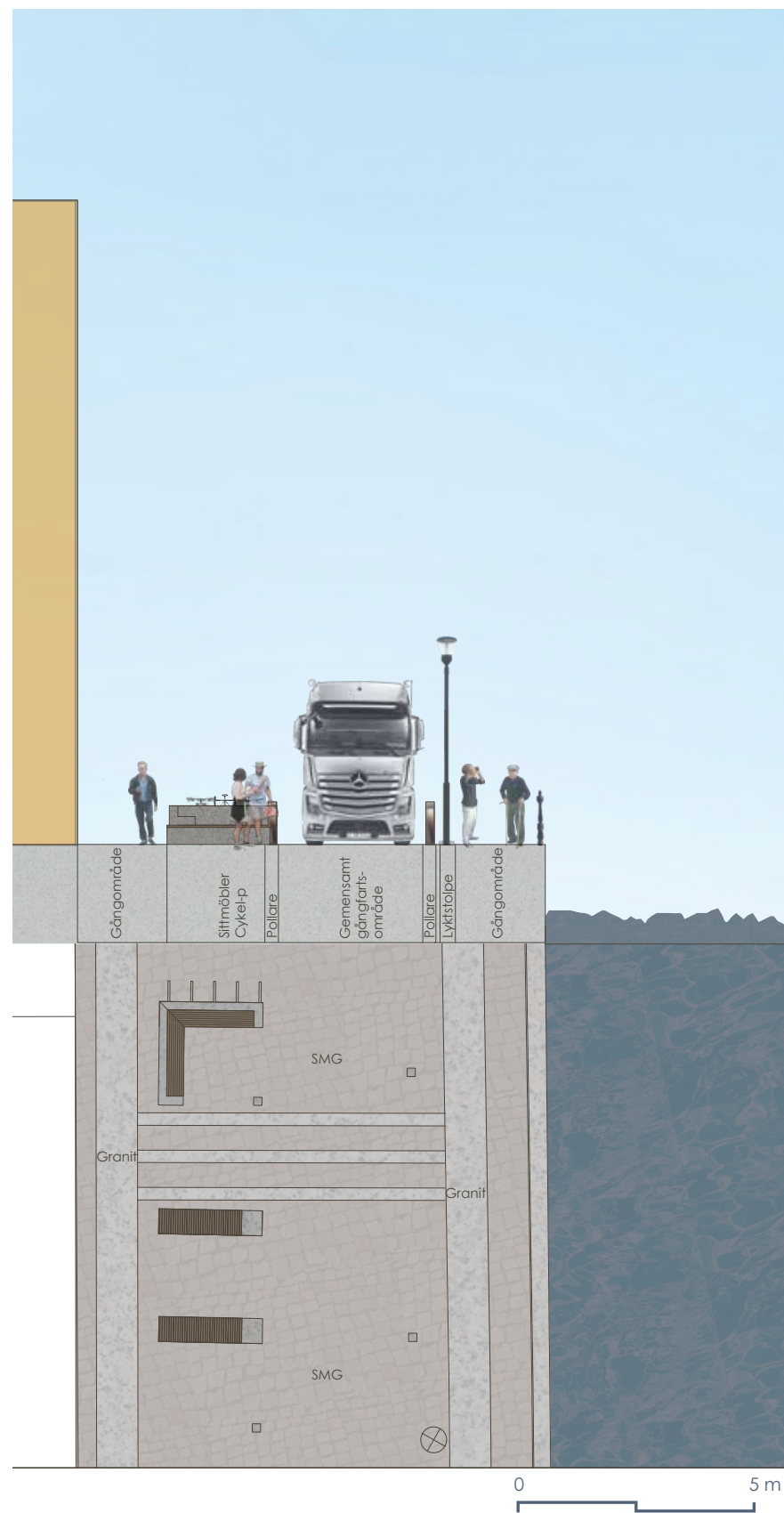
Figur 113: Längdsnitt LD-ld genom Västra Ågatan som visar ett utsnitt av de nya rumsligheterna längs Ågatorna. Lindar i grupper om 3 för att skapa mindre och större rum längs gatorna som bidrar till variation samt ett upprepande mönster för ordning och reda. De mindre rumsligheterna under trädkronorna med växtbäddar och sittmöblering samt de större öppna rumsligheterna emellan med sittmöblering och cykelparkering.



Illustrationsplan, Västra Ågatan e2, skala 1:500/A3



Figur 114: Tvärsnitt TB-tb, genom Västra Ågatan utanför Norrlands nation med cykelparkering under hästkastanjerna, ett promenadstråk på varsin sida gatan och en körbana på 3,5 meter.



Figur 115: Tvärsnitt TC-tc, visar de öppna rumsligheterna med sittmöbler och cykelparkering utöver körbanan och promenadstråken.

RUMSLIGHETER

Västra Ågatan möbleras med lindar i grupper om tre precis som Östra Ågatan (figur 113). Träden ämnar ge skydd för väder, ljud och föroreningar samt ge ett skyddande och rumsbildande tak över vistelseytorna med sittplatser längs Fyrisåns kant. Mellan dessa utformas mer öppna rumsligheter med sittmöbler och cykelparkeringar. Snitt TC-tc (figur 115) visar de öppna rumsligheterna med vistelseyta av sittmöbler en bit ut i gatan med cykelparkering i ryggen. Perspektivet i figur 114 visar de mindre och skyddade rumsligheterna under lindarna med växtbäddar som erbjuder både planteringar och sittplatser. Västra Ågatan ligger i gynnsamt solläge under förmiddagen och blir mer skuggigt under eftermiddagen.



Figur 114: Perspektivet visar vistelsezonen under lindarna med växtbäddarna som erbjuder sittplatser både i sol och skugga, med varierade vyer intill promenadstråket som följer åkanten.

DISKUSSION

Detta kapitel diskuterar arbetets resultat och metoder. Resultatdiskussionen reflekterar över resultatet i förhållande till arbetets syfte samt frågeställning. Metoddiskussionen reflekterar över de metoder som användes inom arbetet och hur det påverkade resultatet.

RESULTATDISKUSSION

Arbetet syftade till att undersöka hur centrala gator och torg i en stadskärna kan utformas, för att främja gångvänlighet och erbjuda utrymme för möten och vistelse, med målet att utveckla ett idéförslag för Västra Ågatan, Fyristorg och Östra Ågatan inom Årummet i Uppsalas innerstad. För att undersöka detta besvaras frågeställningen: *Hur kan de centrala delarna av Årummet; Västra Ågatan, Fyristorg och Östra Ågatan, utformas för en tillgänglig och attraktiv gångvänlig innerstad och stärkas som socialt rum där människor kan vistas, mötas och umgås?*

För att besvara frågeställningen samlades teoretiskt kunskap om de offentliga miljöerna torg och gator med fokus på deras roll som socialt rum för människor. Det teoretiska underlaget fokuserade även på gångvänliga städer och lösningar för att prioritera gångtrafikanter. Litteraturen bidrog till genomtänkta val i utformningen av idéförslaget för Västra Ågatan, Fyristorg och Östra Ågatan där gångvänlighet och sociala värdena är centrala delar, samt för att skapa attraktiva miljöer som bjuder in för vistelse och umgänge. Jan Gehl blev tidigt i arbetet en informationskälla för människan i staden och det sociala livet som utspelar sig i stadens offentliga rum, vilket ledde till analysmetoderna; 12 kvalitetskriterier och att observera människornas aktivitet, som användes för att bygga upp en förståelse för Årummets användning samt hitta styrkor och svagheter för att utveckla Årummet och stärka det som ett socialt rum.

Gehls 12 kvalitetskriterier (2010) gav ett förenklat ramverk som användes för att identifiera befintliga och bristande kvaliteter inom arbetsområdet utifrån människans perspektiv för att utveckla miljöer där de kan röra sig och vilja vistas. För att utveckla ett idéförslag, med fokuset på gångvänlighet och vistelsevärden, prioriterades kriterierna för skydd och möjligheten att kunna gå, sitta, stanna, stå, se, tala och lyssna. Dessa kriterier påverkade till viss del utformningen av idéförslaget med de avskilda promenadstråken och sittmöbleringar som utformades med avsikten att skapa miljöer för konversation. Kriterier för lek och träning prioriterades lägre i utformningen på grund av Årummets smala stadsrum, där ett begränsat utrymme ska tillgodose gångvänliga miljöer och plats för vistelse samtidigt som befintliga funktioner bevaras. Även för att det ligger en lekplats i Klosterparken prioriterades utrymme för lek bort. Utöver möjligheten att kunna promenera och löpa prioriterades inte heller utrymme för träning. Kriterier för positiva sinnliga upplevelser är subjektivt och kan tolkas olika beroende på individers preferenser och bakgrund. I och med att idéförslaget inte fokuserar på detaljerade lösningar exkluderades delar som kan bidra till de sinnliga upplevelserna, exempelvis dofter, färger, texturer och ljud. Men genom att observera människorna i Årummet uppfattades gynnsamma sollägen och vyer mot bland annat Fyriskan och Domkyrkan som positiva sinnliga upplevelser som beaktades i idéförslaget.

Platsanalysen påverkade också utformningen av idéförslaget på många sätt. Materialvalen, växtbäddarna och promenadstråken inspirerades av redan befintliga strukturer i Årummet. Valet av smågatsten, som är ett material som används inom Årummet och även på miljöer som ansluter till Ågatorna och Fyristorg, kan till viss del gå emot gångvänligheten vilket var ett av arbetets främsta fokus. Valet av smågatsten som främsta markmaterial, förutom att det kopplar an till befintliga miljöer, var att dels hålla nere hastigheten bland övriga trafikslag, dels för att det kan användas på körbanor för tyngre fordon i förhållande till granitplattor. För en mer gångvänlig miljö hade ett plattare markmaterial varit mer optimalt.

Den största utmaningen i utformningen av Ågatorna var att skapa en miljö som tillgodoser alla trafikslag, där gångtrafikanter känner sig skyddade från trafiken samtidigt som det finns utrymme för vistelse och socialt umgänge. Valet att göra gatorna till gångfartsområden gjordes dels för att gångtrafiken ska få företräde, dels för att sänka hastigheten. Dessa aspekter kan bidra till en tryggare känsla för gångtrafikanterna. Däremot, som Trafikverket (2011) påpekar, finns det många människor som exempelvis har rörelse-, hörsel- och synnedsättning som kan uppleva svårigheter och osäkerhet i sammansatta trafiksituationer. För att säkerställa skydd för fotgängarna formades en uppdelning av gaturummet med avskilda utrymmen enbart gångtrafikanter. De avskilda promenadstråken är avsedda att skapa utrymme som alltid kan nyttjas av gångtrafikanterna och en trygg plats att röra sig på även när andra trafikslag använder gatorna.

Uppsala är en cykelstad med många cyklister och ett stort behov av cykelparkering nära arbetsplatser, bostäder, studentnationer och verksamheter vilket var en utmaning i utformningen av de smala gatumiljöerna. Genom att flytta cykelparkeringarna från åkanten och i stället sprida ut dem längs Årummet, mellan planteringsbäddar och sittmöbler, utgör de inte längre ett hinder längs gatorna. Om cykelparkeringarna däremot fylls och börjar spilla ut i gatan kan de bli ett hinder för motortrafiken. Genom att skapa en trafiksituation där cyklisterna delar utrymme med de övriga trafikslagen måste de vara uppmärksamma på den övriga trafiken och därigenom också hålla en lägre hastighet. Men precis som gångtrafikanter föredrar ett platt markmaterial gör även cyklister det. På Fyrstorg finns risken att cyklisterna cyklar på torgytan med garint trots den tydliga avgränsningen istället för på cykelbanan i smågatsten dom passerar torget.

Referensplatserna som besöktes inspirerade till många val som gjordes i utformningen av idéförslaget. Jan Inghes torg med sin smågatsten på körbanan vilket upplevdes bidra till att bilarna höll nere hastigheten. Både Jan Inghes torg och Sjövikskajen delade upp gatan med hjälp av möbleringen i ett gemensamt gångfartsområde och ett avskilt utrymme för vistelse och fotgängare. Detta inspirerade uppdelningen som gjordes på Ågatorna. Sjövikskajens avsmalningar och Swedenborgsgatans hinder inspirerade till den meandrande form som gångfartsområdet i idéförslaget utformades

med, för att hålla nere hastigheten. Uppdelningen av gatorna kan bidra till barriärer och upplevelsen för gångtrafikanter att de måste hålla sig åt sidorna. Det enhetliga golvet avser motverka upplevelsen av det uppdelade gaturummet likt gångfartsområdet på Sjövikskajen.

I arbetet har de ekonomiska aspekterna exkluderats men valet av granit som markmaterial samt granitblock runt växtbäddarna gör idéförslaget till ett kostsamt förslag. Valet av granit gjordes för att det är ett material som används i Årummets omgivning och anslutande miljöer, både nyare och äldre, samt för att det är ett tidlöst och hållbart material som kan föra samman blandningen av de historiska lagren som finns i Årummet. Det kan därför argumenteras för att Årummet kan påkostas med ett dyrare och mer hållbart material med tanke på dess omkringliggande miljö och sin centrala placering i Uppsalas innerstad.

Kommunens vision och medborgarnas önskemål låg till grund för arbetet. Kommunens vision om en gångvänlig och tillgänglig innerstad samt ett Årum med plats för möten och vistelse (Uppsala kommun 2016). Medborgarnas åsikter i medborgardialogen med önskemål om en mer gångvänlig miljö i Årummet. Likt kommunens vision önskar medborgarna även fler platser för vistelse i de centrala delarna av Årummet (Placetoplan u.å. a). Genom arbetets syfte att undersöka hur de centralt belägna gatorna och torget kan utformas för en gångvänlig miljö och vistelsevärden visar idéförslaget en lös-

ning för hur kommunens vision och medborgarnas önskemål kan uppfyllas. Med mer utrymme för gångtrafikanter och plats för vistelse i Årummet samtidigt som transport och leveranser kan fortsätta ske längs gatorna. Detta arbete fokuserade på gångtrafikanter och vistelsevärden vilket resulterar i en lösning som kan användas som underlag och vägas mot andra intressegrupper och intresseområden. Årummet har historiskt sett förändrats utefter människornas och samhällets behov. Det har varit en plats för religion, handel, resor, information och studentliv och vid expansionen av bilismen under 1900-talets mitt anpassades Årummet för bilen (Bergold et al. 1989). Idag ser vi nya behov i staden och hos medborgarna där bilen inte längre är en prioritet och Årummet kan återigen utvecklas för att tillgodose dagens behov.

METODDISKUSSION

För att undersöka hur Årummet kan utformas för att främja gångvänlighet och ge utrymme för möten och vistelse användes en kombination av olika metoder för att utveckla idéförslaget Me(v)andra i Årummet.

De teoretiska utgångspunkterna poängterar torg och gator roll som mötesplats hur utformningen av gångvänliga miljöer kan främja sociala aktiviteter och bidra till social interaktion och skapa levande och hållbara städer. Teorierna gav en grund för att skapa gångvänliga miljöer och vistelsevärden i idéförslaget som stödjer sociala aktiviteter och interaktioner. Det lyfter även att en plats inte kan stödja alla aktiviteter och beteenden och att olika kulturella grupper använder de offentliga rummen på olika sätt. Med arbetets fokus på de sociala aktiviteterna och vistelsevärden för att människor ska mötas, vistas och umgås i Årummet är det viktigt att poängtera att olika grupper och individer ställer olika krav för att tillgodose de sociala behoven och användningen av stadsrummen. Att skapa platser som stödjer sociala aktiviteter och interaktion för alla grupper är en komplex uppgift och det finns en risk att vissa grupper prioriteras framför andra i praktiken. Teorierna som användes fokuserade på gångvänlighet och vistelsevärden för människans sociala aktiviteter och i utformningen av ett offentligt rum behövs en mer nyanserad kunskap för att ta hänsyn till andra intressegrupper och behov i staden.

Uppsala är en gammal stad och Årummet har många historiska lager, därför genomfördes ett historiskt tidsdjup för en

djupare förståelse av platsen. Med Uppsalas långa historia gjordes avgränsningar för att i stora drag förstå de miljöer och strukturer som visas i Årummet idag vilket innebar att mycket av historien utelämnades. För att stärka kunskapen och dra tydligare kopplingar mellan Årummets historiska lager till de nutida strukturerna bör en mer utförlig undersökning genomföras. Främst för att bevara, skydda och stärka de kulturhistoriska minnena som finns i Årummet.

Platsanalysen kombinerades av platsbesök, kartor och dokument från Uppsala kommun för att förstå Årummet som plats och de grundförutsättningar som platsen har. Genom hela arbetet har platsen vid återkommande besök kunnat fokusera på olika aspekter vid olika tidpunkter under både vinter och vår. Med återkommande platsbesök vid olika tidpunkter kunde en bredare förståelse för platsen och dess användning samlas in. Med längre tidsram för arbetet hade även sommarens och höstens aspekter kunnat inkluderas vilket även hade kunnat inkludera fler användningsperspektiv vilket i sin tur skulle ge en djupare och mer heltäckande förståelse för Årummet och hur det används. Platsbesök som metod fokuserar på observatörens upplevelser och slutsatser. Att inkludera användarnas perspektiv genom intervjuer eller enkäter hade kunnat bidra med värdefulla insikter.

Gehls 12 kvalitetskriterier (2010) som analysmetod erbjöd ett ramverk för att utvärdera Årummet och identifiera både styrkor och svagheter för att utforma gångvänliga stadsmiljöer med fokus på människan och vistelsevärden. Kriterierna

fokuserar på människans behov och upplevelser och är utformade för att skapa miljöer i staden som är tilltalande för fotgängare och social interaktion. Metoden applicerades i arbetet som en checklista för att utvärdera Årummet inom arbetsområdet med reflektioner från platsbesöken för hur stadsrummen uppfyller de olika kriterierna. Det gav en överblick av kvaliteter som saknades, kunde bevaras och hade goda förutsättningar att stärkas. Detta tillvägagångsätt riskerar dock en subjektiv utvärdering utefter observerarens upplevelser. Gehls kvalitetskriterier är förenklade för att de ska vara tillämpbara i olika sammanhang och ger en enkel bild av komplexa frågor inom stadsutveckling. Med kriteriernas fokus på fotgängarens behov och upplevelse utelämnas andra användningsområden och funktioner i staden. Kriterierna tar inte hänsyn till plats specifika sammanhang så för att kriterierna ska kunna användas mer optimalt för utformning av specifika platser måste metoden kombineras med andra metoder för att inkludera fler aspekter för att anpassa utformningen till lokala förutsättningar och behov.

Referensplatser användes som metod för inspiration till lösningar för skydd, komfort och välbehag i idéförslaget. Som referensplatser valdes två gångfartsområden, en gågata och ett torg. Besöken genomfördes en solig lördag i mars med hypotesen att fler människor vistas ute en solig och ledig dag. Att människor vistades på platsen gav möjligheten att observera hur människor rörde sig och använde platsen. Detta gav insikter i hur människor interagerade med den fysiska miljön och bidrog till att forma förståelse för vilka lös-

ningar som fungerar väl kontra mindre bra för skydd, komfort och välbehag. Att besöken enbart genomfördes vid ett tillfälle gav däremot en begränsad förståelse för hur platsen används. Genom att analysera materialvalen, möbleringen och utformningen på platserna skapades en förståelse för hur dessa element påverkade människornas användning av stadsrummet.

Valet av referensplatser påverkade resultatet på olika sätt och med andra referensplatser hade andra lösningar inspirerat till utformning av Årummet. Sjövikskajen och Jan Inghes torg gav inspiration och insikter för gator med vattenkontakt och blandad trafik där gångtrafikanter och utrymme för vistelse har prioriterats. Dessa platser är byggda under 2000-talet och är inte likt Årummet en plats med blandade strukturer från olika tidsperioder. En plats med flera historiska lager och en mer liknande miljö och användning av smala stadsrum som Årummet hade kunnat bidra med andra värdefulla insikter.

Swedenborgsgatan valdes för dess omställning till gågata med möblering som sommargata för vistelse och stadsliv. I och med att besöket genomfördes i mars hade gatan inte möblerats för vistelse och gav i stället mer inspiration för att hålla nere hastigheten och placering av uteserveringar. Med tanke på årstid för besöket hade en mer relevant gata kunnat valts, med mer etablerade strukturer som gynnar vistelsevärden och stadsliv.

Brunkebergstorg valdes på grund av sin liknande storlek och form som Fyrstorg och för att det byggdes om 2019 för att bli en mötesplats. Torget gav däremot mer förståelse för vikten av den mänskliga skalan i ett stort öppet stadsrum än inspiration till lösningar för trivsamma miljöer för möten och vistelse. I stället för att titta på ett torg som hade liknande storlek och form som Fyrstorg hade ett torg med starkare fokus på vistelsevärden kunna inspirera för mer relevanta idéer.

VIDARE UNDERSÖKNING

Idéförslaget gjordes som ett underlag för att kunna väga intressegrupper mot varandra i utvecklingen av Årummet. Arbetet som fokuserar på fotgängaren och vistelsevärden kan vägas mot andra funktioner och intressegrupper som behöver plats i Årummet. För att idéförslaget ska bli en konkret gestaltning för Årummet skulle även andra aspekter behöva vägas in. Det skulle behövas en mer noggrann utredning över trafiklösningen och utrymmet det skulle ta i Årummet, exempelvis för utryckningsfordon och lastbilar. Förslaget har enbart utgått från standardmått för bredd på utrymme för olika trafikslag. Det skulle även behövas en projektering för höjdsättning med vattenavrinning samt projektering av möbler och växtbäddar.

Med arbetets fokus på fotgängare och vistelsevärden exkluderades aspekter såsom dagvattenhantering, ekologi och ekonomi vilket är aspekter som måste studeras vidare för att förslaget ska utvecklas till en mer konkret gestaltning.

Bland annat val av vegetation där idéförslaget knöt an till användningen av lind i Årummet, för den sammanhållande designen. Men med närvaron av hästkastanjer i Årummet, som kan drabbas av blödarsjukan, bör valet att blanda in fler träarter än lind övervägas för att säkerställa ett fortsatt trädbestånd i Årummet vid eventuell utveckling av andra sjukdomar.

SLUTSATSER

Arbetet presenterar ett idéförslag för Västra Ågatan, Fyrstorg och Östra Ågatan inom de centrala delarna av Årummet i Uppsala, där gångvänlighet för fotgängare och vistelsevärden för socialt stadsliv har prioriterats. Arbetet bidrar med en bakgrund om Årummet som plats och dess grundförutsättningar. Analyser lyfter olika styrkor och svagheter i Årummet med fokus på sociala värden för människan i staden. Idéförslaget visar en lösning för att stödja gångvänlighet och vistelsevärden i Årummet. Genom att plocka bort bilparkeringarna och förändra trafikregleringen till gångfartsområde i enkelriktad trafik kan mer utrymme för fotgängare och vistelse skapas i Årummet. Genom att dessutom omplacera cykelparkeringarna, tillföra vegetation och sittplatser kan Årummet erbjuda framkomliga promenadstråk utan hinder och trivsamma platser för vistelse. Årummet som socialt rum och dess redan befintliga stadsliv har potential att stärkas genom att stödja människors vistelse på platsen.

REFERENSER

Acar, H, Yavuz, A, Eroglu, E, Acar, C, Sancar, C & Degermenci. A.S (2020) *Analysis of activity, space and user relations in urban squares*. (Indoor and Built Environment 2021, Vol. 30(9) 1466–1485) <https://doi.org/10.1177/1420326X20942271> [2024-02-26]

Anund, J (2001) *Den tvådelade staden? Bilder av Aros och Uppsala*. Bebyggelsehistorisk tidskrift. ISSN 0349-2834. Sid. 33-58. <https://uu.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1533555> [2024-02-28]

Arkitekten (2020) *Jan Gehl sätter människan först i planeringen av staden*. <https://arkitekten.se/nyheter/jan-gehl-satter-manniskan-forst-i-planeringen-av-staden/> [2024-05-02]

Bergold, Carl Erik (red.) Lundh, Herbert & Nevéus, Torgny, (1989). *Uppsala stads historia 6:9 Uppsala : stadsbyggande 1900-1960*. Uppsala: Stadsarkivet

Boverket (2016) *Rätt Tätt* <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2016/ratt-tatt-en-ideskrift-om-fortatning-av-stader-orter.pdf> [2024-02-12]

Boverket (2022) *Torg*. <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/brottsforebyggande-och-trygghetsskapande-atgarder/hur-har-andra-gjort/torg/> [2024-02-13]

Boverket (2023a). *Användning av allmän plats* <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/planbestammelser/anvandning-av-allman-plats/> [2024-02-13]

Beckman-Thoor, K & Blombäck, L (2014) *Uppsala stad C 40 A Riksintresseområde för kulturmiljövården, Fördjupat kunskapsunderlag*. Riksantikvarieämbetet. Länsstyrelsen Upplands län.

Dee, C (2001) *Form and Fabric in Landscape Architecture: A Visual Introduction*. Publicerad av Routledge, New York.

Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Island Press.

Gehl, J. (2011). *Life between buildings using public space*. Washington, D.C: Island Press.

Gehl, J. & Svarre, B. (2013). *How to Study Public Life*. 1st ed. 2013. Island Press/Center for Resource Economics. <https://doi.org/10.5822/978-1-61091-525-0>

Istrate, A.-L.; Bosák, V.; Nováček, A.; Slach, O. (2020) *How Attractive for Walking Are the Main Streets of a Shrinking City?* Sustainability 2020, 12, 6060. [2024-03-13]

Köksaldı, E.; Turkan, Z. (2023) *Urban Furniture in Sustainable Historical Urban Texture Landscapes: Historical Squares in the Walled City of Nicosia*. Sustainability 2023, 15, 9236. <https://doi.org/10.3390/su15129236> [2024-03-20]

Lesan, M & Gjerde, M. (2021). *Sidewalk design in multi-cultural settings: a study of street furniture layout and design*. URBAN DESIGN International. 26. 10.1057/s41289-020-00121-x. [2024-03-13]

Mehta, V (2013) *Evaluating Public Space*. Journal of Urban Design, vol 19. 53-88 <https://doi.org/10.1080/13574809.2013.854698> [2024-02-13]

Memluk, M. Z. (2013) *Designing Urban Squares*. Advances in Landscape Architecture. InTech. <http://dx.doi.org/10.5772/55826>. [2024-02-26]

Naturvårdsverket (2023) *Här är Sveriges fulaste parkeringsplatser 2023!* <https://www.naturskyddsforeningen.se/artiklar/vinnarna-i-sveriges-fulaste-parkeringsplats/> [2024-01-15]

Nyström, J & Tonell, L (2012). *Planeringens grunder: En översikt*. Tredje upplagan Lund: Studentlitteratur.

Place to plan (u.å.b) <https://www.placetoplan.se/> [2024-03-11]

Place to plan (u.å.a) <https://www.placetoplan.se/tyck-till-om-uppsalas-innerstad/se-synpunkter> [2024-02-19]

Regeringskansliet (u.å.a) *Agenda 2030 Mål 11: Hållbara städer och samhällen*. <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/agenda-2030-mal-11-hallbara-stader-och-samhallen/> [2024-01-29]

Riksantikvarieämbetet (1976a) *Uppsala kn, FJÄRDINGEN 33:1 UPPSALA SLOTT* <https://www.bebyggelseregistret.raa.se/bbr2/anlaggning/visaHelaHistoriken.raa?anlaggningsid=21300000013609&historikId=21000002038266> [2024-02-06]

Riksantikvarieämbetet (1976b) *Uppsala kn, KÅBO 15:1 CAROLINA REDIVIVA* <https://www.bebyggelseregistret.raa.se/bbr2/anlaggning/visaHelaHistoriken.raa?anlaggningsid=21300000013613&historikId=21000002038326> [2024-02-06]

Råberg, M (1993) *Stadsplanering i Sverige under 1600-talets förra hälft*. I: Antell, E (red.) Kulturmiljövår. Rikstadsantikvarieämbetet. (2-3/1993). 43-48. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1723947/FULLTEXT01.pdf> [2024-02-28]

Spacescape (2022) *Smarta gator, Forskningsprojekt och designguide* <https://www.dropbox.com/s/j3kdnr9p3x6mszn/Designguide%20f%C3%B6r%20Smarta%20gator.pdf?e=6&dl=0> [2024-03-17]

Stiftelsen Upplandsmuseet (2023) *Forskningsprogram för Upplandsmuseet*. ISSN 1654-8280 um---forskningsprogram-2023-2027---webb.pdf (upplandsmuseet.se) [2024-02-29]

Sveriges Arkitekter (2005) <https://www.arkitekt.se/arkitekturpris/landmarket/ostra-agatan-i-uppsala-vinnare-landmark-et-2005/> [2024-02-09]

Sveriges miljömål (2018) *Preciseringar av God bebyggd miljö*. <https://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/god-bebyggd-miljo/preciseringar-av-god-bebyggd-miljo/> [2024-01-29]

Sveriges miljömål (2023) *God bebyggd miljö*. <https://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/god-bebyggd-miljo/> [2024-01-29]

Sveriges rikstad (2018) *Proposition 2017/18:110, Politik för gestaltad livsmiljö*. https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/proposition/politik-for-gestaltad-livsmiljo_h503110/html/ [2024-02-26]

Trafikverket (2011) *Attraktiva stadsrum för alla – Shared Space*. (Trafikverkets publikationer. 2010:122) <https://urn.kb.se/resolve?urn=urn%3Anbn%3Ase%3Atrafikverket%3Adiva-2172> [2024-02-26]

Upplandsmuseet 2014. *Vattenpump på Fyrstorg, Uppsala*. <https://digitaltmuseum.se/011013992768/vattenpump-pa-fyrstorg-uppsala> [2024-04-22]

Uppsala kommun (2016). *Uppsalas innerstadsstrategi - stadsliv i mänsklig skala 2016*. <https://www.uppsala.se/contentassets/389166b720314347aabf052b8c37066a/uppsalas-innerstadsstrategi.pdf> [2024-01-18]

Uppsala kommun (2023a) *Befolkningsstatistik*. <https://www.uppsala.se/kommun-och-politik/kartor-och-statistik/befolkningsstatistik/> [2024-02-07]

Uppsala kommun (2024a) *Torghandel på Fyrstorg*. <https://www.uppsala.se/foretag-och-arbete/tillstand-och-regler--forsaljning-livsmedel-och-servering/torghandel-och-street-food/torghandel-pa-fyrstorg/> [2024-02-09]

Uppsala kommun (2024b) *Hyr Fyrstorg till ett evenemang*. <https://www.uppsala.se/kultur-och-fritid/arrangera-evenemang/hyr-fyrstorg-till-ett-evenemang/> [2024-02-09]

Skalgubbar från www.skalgubbar.se

FIGURFÖRTECKNING

Kommunens Baskarta (dwg), Uppsala kommun. [2024-01-22]

Figur 2 & 11 underlag från Min karta © Lantmäteriet. [2024-01-22]

Figur 7: Rudbeck, Olof, d.ä. (1679) *Upsala stads gamla grundritning*. Uppsala, Sverige, <https://www.alvin-portal.org/alvin/imageViewer.jsf?dsId=ATTACHMENT-0001&pid=alvin-record%3A86214&dswid=-6327> [2024-08-31]

Figur 8: Akrel, Fredrik & Busser, Johan Benedict (1773) *Uppsala 1773*. Uppsala, Sverige. <https://www.alvin-portal.org/alvin/imageViewer.jsf?dsId=ATTACHMENT-0001&pid=alvin-record%3A86204&dswid=-3685> [2024-08-31]

Figur 9: Alexander Nay (1870). *Uppsala Ågatorna med Nybron 1870 Alexander Nay*. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Uppsala_%C3%85gatorna_med_Nybron_1870_Alexander_Nay_SFGT9.jpg [2024-08-30]

Figur 10: Upplandsmuseet (2014) *Nybron breddas, Uppsala 1953*. <https://digitaltmuseum.se/011014023584/nybron-breddas-uppsala-1953> [2024-08-30]

Skalgubbar från www.skalgubbar.se